

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
FACULDADE DE EDUCAÇÃO FÍSICA**

GIULIANO GOMES DE ASSIS PIMENTEL

**RISCO, CORPO E SOCIALIDADE
NO VÔO LIVRE.**

Campinas

2006

GIULIANO GOMES DE ASSIS PIMENTEL

**RISCO, CORPO E SOCIALIDADE
NO VÔO LIVRE**

Tese de Doutorado apresentada à Pós-Graduação da Faculdade de Educação Física da Universidade Estadual de Campinas para obtenção do título de Doutor em Educação Física.

[G1] Comentário:

Orientadora: Heloisa Turini Bruhns

Campinas
2006

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA
BIBLIOTECA FEF - UNICAMP**

P649r Pimentel, Giuliano Gomes de Assis.
Risco, corpo e socialidade no vôo livre / Giuliano Gomes de Assis Pimentel. - Campinas, SP: [s.n], 2006.

Orientadora: Heloisa Turini Bruhns.
Tese (doutorado) – Faculdade de Educação Física,
Universidade Estadual de Campinas.

1. Lazer. 2. Cultura. 3. Esportes de aventura. 4. Saúde. 5. Natureza. I. Bruhns, Heloisa Turini. II. Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação Física. III. Título.

asm/fef

Título em inglês: Risk, body and socialization on hang gliding

Palavras-chaves em inglês (Keywords): Leisure; Culture; Adventure sports; Health; Nature.

Área de Concentração: Estudos do Lazer.

Titulação: Doutorado em Educação Física

Banca Examinadora: Heloisa Turini Bruhns. Carmen Lúcia Soares. Simone Aparecida Rechia. Gustavo Luis Gutierrez. **Marcelo Weishaupt Proni.**

Data da defesa: 13/12/2006.

GIULIANO GOMES DE ASSIS PIMENTEL

RISCO, CORPO E SOCIALIDADE NO VÔO LIVRE

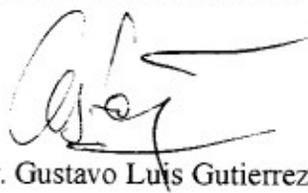
Este exemplar corresponde à redação final da Tese de Doutorado defendida por Giuliano Gomes de Assis Pimentel e aprovada pela Comissão julgadora em: 13/12/2006

[G2] Comentário:

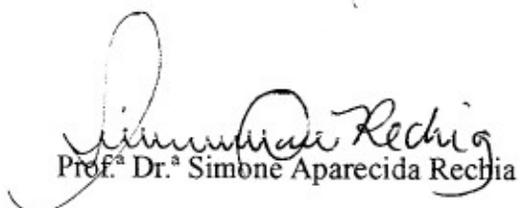
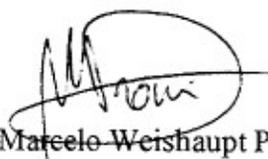
Heloisa Turini Bruhns
Orientadora

Campinas
2006

COMISSÃO JULGADORA

Prof.^a Dr.^a Heloisa Turini BruhnsProf.^a Dr.^a Carmen Lúcia Soares

Prof. Dr. Gustavo Luis Gutierrez

Prof.^a Dr.^a Simone Aparecida Rechia

Prof. Dr. Marcelo Weishaupt Proni

Agradecimentos

Quando fui escrever os agradecimentos na dissertação de mestrado, em 1999, tive dificuldade quanto aos nomes porque acreditava que o responsável pelo trabalho era eu e não teria muitos a quem agradecer pela realização da pesquisa.

Ao finalizar a tese de doutorado, em 2006, também estou com problemas em redigir os agradecimentos. Mas por um fator bem diferente. Se antes estava contaminado pela crença arrogante no indivíduo racional, vetor de suas ações, as dificuldades no doutorado me possibilitaram uma postura mais humilde e uma visão mais abrangente do quão fundamental foram, e são, aqueles que estiveram ao meu lado nesse processo. Hoje não estou tão só; tudo por que passei me permitiu estar mais perto das pessoas e poder aprender com elas.

Meus agradecimentos sinceros a:

Heloisia Turini Bruhns, a Helô, pela sua intransigente opção pelo meu desenvolvimento. Isso significou fazer muito, muitas vezes. Vale acrescentar que, além da honra em haver convivido com uma das mais importantes pesquisadoras dos Estudos do Lazer, pude desfrutar de sua amizade. Sempre disse que eu precisava ser amado para ser compreendido. Hoje vejo que ela soube amar e compreender.

Yara Maria de Carvalho, Gustavo Luis Gutierrez, Simone Rechia, Carmen Lúcia Soares e Marcelo Weishaupt Proni pela rigorosa contribuição à escrita da tese.

Na UNICAMP, Gonzaga, Dulce, Marli, funcionários da biblioteca, César, Carmem, Tânia, Elisabeth, Beerooth, Fátima, Mariângela, Márcia e Sinval, funcionários das secretarias. Também aos funcionários da UEM, Ricardo e Odete. Todos mostraram empatia ao auxiliar-me em variadas situações institucionais.

Pina, Júnior, Rubens, Glauko, Cezão, Dieber, Birô, Zappi, Tafai, Roberto Borracheiro, Clarice, Simonetti (in memoriam), Marquinhos (in memoriam), Marcos, Passarinho, Ronnie, Dionísio, Otávio, Vlademir e todos os pilotos de vôo livre participantes do estudo, com os quais pude vivenciar variadas aventuras.

Larissa Michele Lara, amiga inseparável e principal parceira nas pesquisas.

Ieda Rinaldi, Rogério Massarotto, Verônica Muller e Sônia Toyoshima, colegas do Departamento de Educação Física da Universidade Estadual de Maringá.

Renata Marcelle Lara Pimentel, minha esposa, pela leitura e correção dos capítulos. Apesar das minhas ausências por conta da pesquisa, buscou me encorajar.

Confraria dos Profissionais do Lazer do Paraná pelo apoio e compreensão.

Aos diferentes amigos e colegas que, numa palavra de encorajamento, cobrindo aulas ou mesmo dialogando sobre o estudo, sempre se colocaram à disposição para me ajudar. Não os nomeio aqui para não cometer o equívoco de omitir nenhum, mas saibam que reconheço e valorizo todas as manifestações de apoio.

PIMENTEL, Giuliano Gomes de Assis. Risco, corpo e socialidade no vôo livre. 2005. 170 f. Tese (Doutorado em Educação Física)-Faculdade de Educação Física. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.

RESUMO

Vôo livre é uma atividade física de aventura na natureza (AFAN) cuja característica é decolar de um local elevado e manter-se voando com a utilização de correntes de ar. No país há mais de 5.000 praticantes, entre pilotos e pilotas de parapente e asa-delta. A maioria desses praticantes de vôo livre o realiza como opção de lazer, tendo forte relação com seu estilo de vida e com a formação de redes de socialidade. Via de regra não se voa sozinho, mas em grupos de afinidade. Outra característica societal é que homens e mulheres voam juntos. Embora fosse esperado encontrar corpos jovens e atléticos, fatores como a tecnologia, permitem que diferentes pessoas participem: a quantidade de pessoas com idade acima dos 30 anos nesse esporte é destacável. Geralmente são os mais jovens que se arriscam nessas aventuras. Intriga ainda o fato de o vôo livre ser adotado como lazer de pessoas comuns do cotidiano, já que apresenta riscos à vida. Nesse sentido, o estudo considerou socialidade, corpo e risco como dimensões essenciais à compreensão desta AFAN. Considerando os problemas já mencionados, o objetivo foi compreender significados dados ao risco, ao corpo e à socialidade a partir da prática corporal do vôo livre. Para tanto, numa apropriação da pesquisa etnográfica, foi realizado estudo de campo por meio de observação participante, entrevistas e registros de imagens em Terra Rica, Paraná. Vinte e duas pessoas participaram das entrevistas. A amostra foi intencional e não-probabilística, determinada pela saturação dos dados. O referencial teórico de base foi buscado em Michel Maffesoli, privilegiando suas discussões sobre socialidade, potência da socialidade, nomadismo, tribalização, sensibilidade teórica, razão sensível, teoria erótica, ética da estética e enraizamento dinâmico. Destacam-se entre as evidências descritas: a ênfase racional no trinômio equipamento-piloto-condição; a efervescência societal em torno do vôo como estilo de vida; a estruturação dos momentos do vôo analogamente ao ritual; a percepção sensível da espiritualidade e da natureza na fase de suspensão; ambigüidades e contradições nas práticas e representações sobre corpo e risco. Numa vida pautada pela rotina e estresse, o vôo surge como um pólo diferenciado. As pessoas transitam entre essas duas esferas (cotidiano e lazer), evidenciando o enraizamento dinâmico na contemporaneidade. Nessa prática corporal, que explora liminarmente as emoções em situação de risco, pilotos incorporam a lógica de se auto-responsabilizarem pelos erros. Assim mesmo, dado o risco real implicado, não existe um corpo ideal imune à imponderabilidade dos acidentes. Desta forma, aspectos de uma racionalidade sensível, como a solidariedade grupal ou a intuição, se fazem incorporadas na experiência dos voadores e voadoras como uma complementaridade – contraditória – à técnica e à tecnologia na gestão dos riscos no vôo livre. Essas interações, não passíveis de síntese, reforçam a tese de que risco, corpo e socialidade são elementos prioritários no entendimento da coletividade de sujeitos que praticam um esporte de risco num momento de suas vidas não mais relacionado à juventude.

Palavras-Chaves: lazer; cultura; esportes de aventura; natureza; saúde.

PIMENTEL, Giuliano Gomes de Assis. **Risk, body and socialization on hang gliding**. 2005. 170f. Tese Doutorado em Educação Física)-Faculdade de Educação Física. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.

ABSTRACT

Hand Gliding is an adventurous physical activity in nature (APAN) whose feature is to take off from a high place and keep flying by using the draughts of air. In Brazil, there are more than 5,000 sportspeople, including pilots of hang glides and parachutes. Most of these hang gliders fly for leisure, and it has strong relation with their life style and with socializing nets formation. Usually they do not fly by themselves, but in groups of affinity. Another society feature is that men and women fly together. Although young and athletic people are expected, some factors, such as technology, allow different people to participate, and the number of people over 30 years old in this sport is remarkable. Generally, only young people take these risks. It is also intriguing the fact that hang gliding is adopted as leisure by ordinary people, as it has perils of life. Thus, this study has considered socialization, body and risk as essential dimensions to understand this APAN. Taking the mentioned problems into account, the objective was to understand the meanings given to risk, body and socialization from hang gliding corporal practice. To that, appropriating ethnographic research, a study was performed by observing the people and interviewing them and also through images recorded in Terra Rica, Paraná. Twenty-two people were interviewed. The sample was intentional and not probabilistic, determined by data saturation. The theoretical base reference was taken from Michel Maffesoli, with relevance to his discussions on socialization, socialization potency, nomadism, tribalization, theoretical sensitiveness, sensitive reason, erotic theory, esthetic ethic and dynamic root taking. Among the reported evidences there are outstanding ones: rational emphasis on the trinomial equipment-pilot-condition; gathering effervescence around flight as a life style; structure of moments of flight similar to rites; sensitive perception of spirituality and nature in suspension phase; ambiguities and contradictions in practices and representations about body and risk. In a life replete of routine and stress, the flight comes as a different pole. People transit between these two ambits (routine and leisure), showing dynamic root taking in contemporaneity. In this corporal practice, that explores emotions in risky situations, the pilots incorporate the logic of being responsible for the mistakes, even though there is not an ideal body immune to imponderability of the accidents, given the real risk. Consequently, aspects of a sensitive rationality, as group sympathy or intuition are incorporated in fliers' experiences as complements – contradictory – to technique and technology in risks managing in hang gliding. These interactions, not able to be synthesized, support the thesis that risk, body and socialization are prior elements when understanding the collectivity of subjects that do a risky sport in a certain moment of their lives not related to youth anymore.

Keywords: leisure; culture; adventure sports; nature; health.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABVL	Associação Brasileira de Vôo Livre
AFAN	Atividade(s) Física(s) de Aventura na Natureza
BPM	Batimentos por Minuto
DAC	Departamento de Aeronáutica Civil
FEF	Faculdade de Educação Física
SIV	Simulação de Incidentes de Vôo
UNICAMP	Universidade Estadual de Campinas
UEM	Universidade Estadual de Maringá

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	09
2 APROXIMAÇÕES PRELIMINARES COM O TEMA DA PESQUISA	11
3 CONVIVENDO COM O VÔO LIVRE.....	35
3.1 A organização interna do esporte.....	39
3.2 As redes de socialidade.....	55
4 AS SENSACIONES NO VOAR EM SEUS MOMENTOS RITUAIS.....	73
4.1 “Estar adrenado” na Decolagem.....	79
4.2 Entre-espacos: o momento de travessia.....	86
4.3 Estado de relaxamento no pós-Pouso.....	102
5 DILEMAS DA AVENTURA.....	111
5.1 Se nosso corpo não tem asas, qual é o corpo que voa?.....	112
5.2 Entre ser golfinho e água-viva.....	126
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	143
7 REFERÊNCIAS.....	157
APÊNDICES	165

1 Introdução

Voar é um anseio humano construído historicamente. Esse sonho pode ser remetido ao mito de Ícaro e Dédalus, quando ambos fogem da prisão por meio do engenhoso uso de asas de cera. Cientistas do porte de Leonardo Da Vinci, desde 1486, já haviam buscado uma forma de voar utilizando a combinação da energia humana e da natureza (JULI, 2005). Mas foi a partir dos anos 1970, com a asa-delta, que o vôo tornou-se livre da necessidade de motor ou combustível, sendo rapidamente assimilado como prática esportiva de lazer.

Esta tese de doutorado trata de relação entre risco, corpo e socialidade no contexto de praticantes de vôo livre. As três dimensões apresentam ramificações umas nas outras, demonstrando uma interpenetração fértil para a análise sociocultural. Ao descrever essa trama, busquei seguir a recomendação de Maffesoli (1988), referência norteadora do estudo, para quem devemos adotar uma sensibilidade teórica frente à realidade, sempre contraditorial. Portanto não cabe simplificá-la, pela imposição da verdade única, ou esgotar o mistério da vida com explicações causais, mas se trata de participar dela, apontando seus problemas, aporias e contradições.

Para tanto, realizei um trabalho de campo na perspectiva etnográfica, com uso de diferentes técnicas de coleta. As categorias de análise, as premissas, o problema e os objetivos da pesquisa, o percurso teórico e metodológico, bem como a apresentação dos sujeitos selecionados compõe o primeiro capítulo, denominado “Aproximações preliminares com o tema de pesquisa”.

No segundo capítulo, descrevo o vôo livre em Terra Rica-PR, lócus do estudo, em seu cotidiano (técnico e societal). Nele se encontrará a organização interna dessa prática corporal, particularmente na pista de vôo dos Três Morrinhos, com seu modo de funcionamento, materiais, preparativos, requisições corporais, os movimentos e demais elementos que compõe a especificidade do vôo livre naquele meio. Ainda faz parte dessa ambientação de inspiração etnográfica: os modos de relacionamento intra e inter-grupos frequentadores do local, formas de cooperação, rituais de iniciação, relações de poder, laços sociais, outras atividades de lazer compartilhadas entre eles, e suas visões de mundo.

O terceiro capítulo aprofundou como é construída socialmente a percepção de

voar e como as sensações nos momentos ritualisticamente bem delineados de “decolagem”, “vôo” e “aterissagem” podem favorecer ou ser decorrentes de determinadas práticas e percepções da realidade. Sobre a decolagem são discutidas questões como o medo, o significado de estar “adrenado”, o estresse em relação à saída da rampa e como ele se articula ao estresse cotidiano. Em relação ao vôo, privilegio a noção de suspensão ao analisar o êxtase, o diálogo com a natureza e as emoções e sensações atribuídas a cada tipo de vôo. Aspectos como o medo das quedas, o estado de relaxamento e a necessidade de estar só e com os outros após o vôo são pontuadas na apreciação sobre o momento de pouso e desmontagem do equipamento.

As considerações sobre como o risco e a representação de um corpo jovem como inibidor dos perigos são focadas no último capítulo, cuja finalidade é fazer um diálogo mais conclusivo sobre a relação corpo, risco e socialidade. Considerando as descobertas do trabalho de campo, mostraram-se algumas motivações presentes nesse tipo atividade, trazendo provocações sobre como uma prática corporal com probabilidade de danos à saúde é buscado como opção de lazer.

Por fim, as considerações finais fornecem um debate da tese proposta pelo estudo frente a discussões mais amplas, servindo de convite a novos desdobramentos de pesquisa. De modo a fornecer um recurso adicional ao entendimento da descrição, há a possibilidade de recorrer a um glossário dos termos específicos do vôo livre, mais as categorias nativas verbalizadas pelos pilotos estudados.

Ao leitor que se sentir interessado pela presente discussão, desejo um bom vôo. Afinal, como diz o ditado, “vê mais à frente, quem voa mais alto”.

2 Aproximações preliminares com o tema de pesquisa

Esportes e turismo em ambientes rurais e naturais são opções de lazer em ascensão na contemporaneidade ocidental (BETRÁN, BETRÁN, 1995; ; BRUHNS, 1997, 2003, 2006; COSTA, 2000; MARINHO, BRUHNS, 2001; MARINHO, 2001; VILLAVERDE, 2003; ZIMMERMANN, 2001; FERREIRA, 2003; BETRÁN, 2003; SILVA et. al., 2004; DA COSTA, 2005; COSTA, CORREAS, 2005). O crescimento de praticantes acompanha, por sua vez, a multiplicação de modalidades de aventura em terra, ar e água, se adequando a perfis variados.¹

Mesmo diante da heterogeneidade de práticas corporais de aventura na natureza, algumas características comuns costumam identificar essas atividades. Parlebas (1988), Betrán, Betrán (1995), Bruhns (2003) e Marinho, Bruhns (2001) vão destacar como principais: uso determinante de comunicações motrizes cooperativas, vivência hedonista; influência dos turismos ecológico e de aventura; presença de tecnologia voltada à segurança e economia de esforço; dependência das forças da natureza (preferencialmente em ambientes não estandardizados); poucos gestos corporais padronizados; identidade jovem urbana e busca de sensações (emoções). Às atividades com esse perfil, Betrán (2003) convencionou denominar

¹ A gama de opções pode ser exemplificada abrindo catálogos de esportes na natureza, como o *Guia Ecoadventure 2005*, publicação especializada em AFAN, no qual podem ser encontradas quarenta práticas corporais de aventura, entre as quais: Balonismo: vôo através de balão inflado com ar quente e aproveitando as correntes de vento. Base Jump: saltar com paraquedas de pequenas altitudes; Canoagem: esporte praticado com canoas, onde se utiliza remos para a locomoção. Pode ser praticado em rio ou mar; Escalada: é a técnica de subir em rochas, usando ou não equipamentos especiais. Já a escalada indoor ou escalada em parede artificial é uma reprodução da rocha seja para treinamento da escalada ou até como uma prática urbana de escalada; Corrida de orientação: é uma espécie de *rally* a pé, em que competidores contam apenas com a bússola e um mapa topográfico para chegar de um ponto ao outro; Mergulho: descobrir, fazer parte do mar. O mergulho é um esporte individual, onde o homem se entrega ao mar para descobrir suas belezas; Montanhismo: é a prática de subir em montanhas através de caminhadas ou escaladas. Dessa prática são aproveitadas alguns elementos, gerando outras atividades como o rapel e a escalada; Mountain Biking: andar de bicicleta em montanhas, trilhas no mato e descer por caminhos com pedras, raízes e outros obstáculos. Kite surf: espécie de equi aquático no qual o praticante é puxado por uma “pipa”, podendo desenvolver tanto movimentos de surf quanto de vôo; Rafting: esporte que utiliza botes infláveis para descer corredeiras em rios que correm com velocidade; Rapel: é uma técnica vertical básica, para a descida controlada em qualquer atividade de montanha; Snowboard: descer montanha coberta de neve através de uma prancha; *Trekking*: que significa caminhar, andar, trilhar em meio a ambientes naturais; Vôo Livre: é um esporte praticado com Asa-delta ou Paraglaider, que também é chamado de parapente. No vôo Livre o praticante desloca de uma montanha e tem o objetivo de subir com as correntes ascendentes de ar quente.

Atividade Física de Aventura na Natureza (formando o acrograma AFAN). Esse conceito parece englobar, de forma provisória, as vivências possíveis na natureza.²

Em relação à primeira característica (cooperação), Parlebas (1988) compara as ações e comunicações motrizes humanas em ambientes selvagens (um rio ou uma montanha, por exemplo) com as predominantes em meios padronizados (como piscinas ou quadras desportivas).³ O autor, ao cruzar as interações motoras entre participantes nesses dois extremos espaciais, contabilizou significativa concentração de cooperação nos esportes em ambientes imprevisíveis (selvagens), contra ações motrizes individuais e agonistas prevalecentes nos meios estandardizados. Em suma, enquanto a maior parte das atividades na natureza requisita que os praticantes atuem em grupos e tenham como meta superar os desafios no ambiente, a maior parcela dos esportes olímpicos, foco da análise de Parlebas, são realizados sem interação “sociomotriz” (e, mais especificamente, a de cooperação).

O caráter hedonista é tratado por Betrán, Betrán (1995), sendo um aspecto pouco consensual e de contornos difíceis. Os autores percebem o hedonismo nas AFAN por serem práticas recreativas nas quais não existiria um recorde ou um benefício a ser alcançado para além da própria vivência da aventura, como coisa a ser desfrutada e esgotada em si mesma. Betrán (2003), noutra publicação, vai caracterizar a AFAN como uma prática em que o corpo interage mais ludicamente com o meio, conforme segue abaixo:

As AFAN nascem como uma alternativa ao sistema esportivo, com atividades que são de natureza distinta das atividades esportivas. Na linha do paradigma ecológico, suas práticas fundamentam-se na utilização de um modelo corporal hedonista e em contato direto com o meio natural, no qual o corpo é um fim em si mesmo [...] (BETRÁN, 2003, p. 170).

Para o autor, entretanto, o caráter hedonista não pode ser visto como algo específico dessas atividades. Há uma identificação entre essas práticas na natureza e os valores, atitudes e sensibilidades contemporâneas.

De fato, segundo Maffesoli (1998), a busca pelo hedonismo não é um aspecto isolado, mas se insere em um conjunto de transformações no *ethos* presente, com retorno de

² Villaverde (2003) faz consideráveis reservas às características atribuídas por Betrán às AFAN, incluindo a própria crítica ao termo AFAN, indicando, em especial, que a expressão *atividade física* está circunscrita demais à discussão da saúde. De fato, o ideal é observar as AFAN como *práticas corporais*, dada a amplitude sociocultural que essa nomeação enseja. No estudo, considero os esportes de aventura e demais AFAN como práticas corporais.

³ As categorias “selvagem” e “estandardizado” são construções ideais. Na realidade, que é híbrida e ambígua, prevalecem as interações entre essas *formas* extremas.

diversos elementos arcaicos que foram reprimidos na modernidade e atualmente são, paradoxalmente, “desterritorializados” e assimilados, graças à tecnologia moderna, por novas formas de socialidade.

A modernidade –de forma paranóica– sempre creditou valor ao *vir-a-ser*, transferindo para o futuro a perspectiva de resolução das contradições. Em nome da depuração e aperfeiçoamento progressivo da sociedade combateu-se a aceitação do mundo tal como ele é e a busca de prazer no presente. Entretanto, o contraditório se fez impor, demonstrando que, quanto mais luz se lançou sobre a promessa prometeica, mais a sombra do seu oposto cresceu. Como as contradições não se resolveram, o hedonismo é retomado, fazendo frente ao mito moderno do progresso.

Por isso, defende Maffesoli (2001a, p. 143), há algo de trágico numa sociedade que não conseguiu chegar a uma “síntese segura” e vive na tensão permanente entre o universalismo abstrato e o nacionalismo mecanicista, como se não houvesse alternativas. A tragédia está em saber que a vida será sempre incompleta e dinâmica, sendo necessário, portanto, aproveitar as coisas como elas estão. O fato de viver em constante tensão tem levado à “rebelião diante dos valores estabelecidos” por meio de atitudes ditas “politeístas”, isto é, viver, “em uma harmonia conflituosa, a sinergia de valores totalmente opostos”.

Enfim, o hedonismo privilegia o momento presente, retomando o sentido greco-romano do equilíbrio e conjunção entre desenvolvimento somático e espiritual. Na contemporaneidade, essa busca se reflete na necessidade de estar junto conforme afinidades, não havendo compromissos de estabilidade no futuro em nome de um progresso. Por serem menos apegadas a identidades fixas, essas comunidades estéticas se fazem e desfazem com frequência. Esse caráter efêmero das tribos é compensado pela sua efervescência em torno de temáticas que superam a noção política e institucional vigente e têm grande apelo na formação de grupos, tais como as festas, os esportes, as viagens, a moda e a natureza (MAFESSOLI, 1998).

Ao relacionar hedonismo e socialidade, Maffesoli (1988, p. 125) vai falar de ética da estética, “cimento social construído a partir de emoções comuns ou dos prazeres partilhados”. Para o autor, o hedonismo pós-moderno não significa a busca de um gozo vulgar e egoísta, mas considera, diante da constatação da impermanência das coisas, que “a busca do prazer é, afinal, o mais seguro cimento de todo o conjunto social”.

Na perspectiva crítica lançada por Maffesoli (1988, p. 121) sobre o aspecto gregário do hedonismo, “a busca pelo prazer que se esgota no ato, por meio da sucessão de instantes intensos”, paradoxalmente “permite que a vida social se estruture”. Nesse sentido, entendo o hedonismo das AFAN como uma forma de nomadismo, no qual os ritmos muito breves e acelerados não criam nada a que se apegar senão a própria vivência, que se basta por si mesma. Ora, como diz Maffesoli (1988, p. 123), a imaterialidade das viagens à natureza, dentro do que ele chama de “ethos ecológico”, com suas “potencialidades afetivas e sentimentais, é um modo de tecer os laços, de estabelecer os contatos, de fazer circular a cultura e os homens”.

Outra característica de grande parte das AFAN é estar ligada ao turismo na natureza. Acertadamente já se observou que a oferta da maioria das práticas corporais de aventura na natureza se dá em agências de ecoturismo ao invés de subordinadas às federações e confederações. (BRUHNS, 2003). Isso não significa negar ser o esporte ou o jogo esportivo a roupagem mais evidente dessas manifestações. Aliás, são comuns termos como “esportes de aventura”, “esportes californianos”, “esportes alternativos” ou “esportes radicais”.

Porém, a palavra esporte pode confundir e reduzir o tipo de fenômeno que acontece no meio ambiente natural. Afinal, exploração de cavernas ou acampar, por exemplo, estão longe do que se convencionou chamar esportes. Como o contato com a natureza se faz com um corpo e esse corpo produz um sistema lógico de interações com o meio, através de movimentos e posturas, o desfrutar –lúdico– da natureza depende de uma gama muito ampla de atividades corporais sistematizadas – boa parte sem a codificação esportiva. Por possuir alguns códigos esportivos, o vôo será referido como esporte, embora seja mais rigoroso entendê-lo como uma prática corporal contemporânea, com novas características que o diferem do esporte tradicional.

Não obstante essas considerações, empiricamente se evidenciam diferenças entre o “esportista” e o “turista” na prática da AFAN. Embora uma forma se alimente da outra, sendo ambas as experiências de lazer, trespassadas muitas vezes pelo viés mercadológico, no uso esportivo o praticante opta pelo treinamento e, via de regra, aquisição do próprio material, visando contínuo domínio sobre o equipamento e autonomia sobre a atividade. Quanto mais o esportista de aventura se torna responsável pelas próprias ações, mais intensa é a sensação de desafio, pois a experiência lhe permite gerenciar os riscos de sua atividade em níveis crescentes.

Quando os riscos ou a competição são exacerbados, a natureza acaba assumindo a característica de cenário (SPINK, ARAGAKI, ALVES, 2005).

Em compensação, a natureza é fruída mais detidamente na atividade eminentemente turística. Conforme Betrán (2003), Costa (2000) e Uvinha (2005) a pessoa não necessita da experiência. Ela pode experimentar a sensação da atividade sem necessidade de conduzi-la, tal como alguém que paga um ingresso para sentir vertigem na montanha russa. No máximo, é realizado, no dia, um treinamento rápido sobre o uso de material. O controle e administração dos riscos são atribuídos ao profissional, acarretando na diminuição da responsabilidade sobre as ações por parte do turista de aventura:

Tendo em vista que o risco está sempre presente no turismo de aventura, os monitores especialistas devem assumi-lo no lugar dos clientes. A tecnologia é condição sine qua non, mas não é considerada suficiente para garantir a segurança. Cabe aos monitores gerenciar os riscos objetivos, deixando aos usuários dos serviços apenas a sensação de risco: emoção, adrenalina, enfim, o risco subjetivado. (SPINK, GALINDO, CAÑAS et. al., 2004, p. 82).

Destarte, a vivência turística não deixa de envolver risco, mesmo que controlado. Em sucessivos trabalhos sobre a percepção social do componente risco nas práticas corporais de risco na chamada modernidade tardia, Spink e colaboradores (SPINK, MEDRADO, MELLO, 2002; SPINK, GALINDO, CAÑAS et. al., 2004; SPINK, ARAGAKI, ALVES, 2005) vêm chamando atenção para a adesão de variados grupos a essas modalidades. Bruhns (2003) também encontrou uma multiplicidade de sujeitos, dando ênfase como as AFAN são cada vez mais procuradas pelo gênero feminino. Bretán (2003), em relação à Europa, identifica dois grupos preferenciais: jovens estudantes e adultos enfadados com repetitivos fins-de-semana e dispostos a sentir emoções, tendo algo diferente para comunicar a amigos e colegas de trabalho.

A busca por sensações é recorrente entre praticantes de AFAN, tendo feições mais grandiosas quando envolvem risco. O contato com o meio natural parecer responder a uma necessidade de encontrar novas formas de sociabilidade e racionalidade, buscando emoções relacionadas à descoberta. Essa procura, segundo Bruhns (2003, p. 35) “pode representar uma possibilidade de reaproximação com os estados de surpresa, medo e repugnância, constituídos num ambiente natural”. O desenvolvimento tecnológico viria facilitar tal contato, sem perdas aparentes de emoção (MARINHO, BRUHNS, 2001).

Essas sensações são particularmente individualizadas em sua maioria, mas a interação com meios selvagens (não-estandardizados) parece incitar uma preocupação menor em vencer o adversário, pois há necessidade de cooperação entre praticantes (PARLEBAS, 1988). Betrán (2003) exemplifica essa mudança de hábitos e resignificação de categorias partindo do esporte. Os exercícios corporais sistemáticos permitiram, na modernidade, o tipo atlético. Novos conceitos com suas respectivas práticas vieram a formar um novo tipo corporal: o acrobático. Este compreende “inversões corporais, percepções e sensações insólitas, equilíbrios e desequilíbrios, acrobacias e reequilíbrios” (BETRÁN, 2003, p. 160).

O corpo acrobático das AFAN está relacionado a brincar com a sensação provisória de perda do controle, distanciando-se do corpo moderno cujo *locus* é a objetividade. Isso se fez imprescindível porque é necessário constante diálogo com as forças da natureza, estabelecendo a melhor escolha dentro das alternativas adequadas a tipo de solo, topografia, onda e ventos. O corpo acrobático, sobretudo, seria um corpo informacional que capta as informações do meio.

Embora essas características sejam marcantes nas AFAN, elas não são exclusivas ou sequer possuem força analítica para explicar todas as práticas corporais de aventura no meio natural. Ademais, ressalta-se que a prática corporal no meio ambiente natural possui interesses diversos, entre eles: necessidade de sobrevivência (a caça, por exemplo), rituais de passagem (iniciação de neófitos), higienismo e nacionalismo (comuns no escoteirismo), contracultura (movimento de negação da sociedade de consumo: neo-rurais, *hippies*,...), estilo de vida (desde campistas até modismos fomentados pelo mercado), tratamento (terapias baseadas no desafio), treinamento empresarial (dinâmicas de recursos humanos de empresas) e relação hedonista com a natureza (senti-la, provocá-la e, reciprocamente, ser incitado por ela).

Entre essa variedade de usos e interesses, Betrán (2003) reconhece que as AFAN são práticas adaptadas ao lazer, à natureza, ao esporte, a gostos contemporâneos de turismo, à aventura e aos relacionamentos. Por promover outras formas de motricidade, são variadas suas interpretações no âmbito das pedagogias corporais (mormente a Educação Física): ensino formal escolar, alto rendimento e recreação no tempo de “ócio ativo”. Para Betrán (2003) é precisamente o tempo livre o melhor campo de aplicações para o corpo acrobático. É certo, contudo, haver certa desconfiança diante dessas práticas lúdicas relacionadas aos corpos hedonistas, deslizantes e informacionais nas atividades de aventura na natureza. Ainda mais por

sua estreita correspondência com o lazer, terreno poroso e disputado por julgamentos de valor. É destas práticas adotadas como lazer que a ‘categoria’ AFAN vai, portanto, tratar.

Vale dizer que, há meio século, essas experiências eram mais restritas a grupos de aventureiros, os quais dispunham de poucos aparatos tecnológicos para suplantar barreiras naturais, distâncias incomensuráveis e doenças tropicais. Atualmente é comum observar a inclusão dessas práticas cada vez mais no imaginário urbano, especialmente pela sua difusão em peças publicitárias e o consumo de um estilo de vida aventureiro (BRUHNS, 2003; COSTA, 2000; SPINK, 2006).

Com o desenvolvimento tecnológico, especialmente dos meios de comunicação, transporte e de medicamentos, o acesso ao contato com a flora, fauna, paisagens e elementos da natureza foi ampliado. Chama atenção como essa tecnologia, além de diminuir a probabilidade de acidentes e lesões, também garante que se possa experimentar aventura em cachoeiras, corredeiras ou mesmo no ar com menor fadiga.

Porém, mesmo considerando que os novos aventureiros já não precisem ser necessariamente jovens, Spink (2006) observa que a juventude é fator importante na aventura com os “esportes radicais”, especialmente naqueles com “ênfase na técnica e resistência corporal”. Conforme Uvinha (2001), a experimentação esportiva das AFAN ainda está geralmente associada a um “espírito jovem”, sendo entendidas como atividades de risco. Ao mesmo tempo, em contraposição à AFAN turística, são consideradas práticas corporais para as quais ainda é exigido certo condicionamento físico, o que viria justificar sua demanda por uma população com um corpo jovem.

Esta pesquisa vem contradizer essas premissas difundidas na opinião pública, pois na busca do entendimento do fator risco envolvido nas mesmas, deparou-me com um grupo de praticantes de vôo livre cuja faixa etária variava de 28 a 65 anos. Como os praticantes, cientes do risco implícito nessas atividades, elegeram-nas como lazer num momento de suas vidas não mais relacionado com a juventude? Quanto ao fator risco, outras polêmicas surgiram, uma vez que este foi associado a determinadas etapas do vôo e não propriamente durante o transcorrer do mesmo.

Igualmente a questão do condicionamento físico trouxe polêmicas, uma vez sendo considerado o domínio técnico sobre o equipamento e a interpretação do estado atmosférico fatores que determinam, – ao invés de um corpo atlético –, os sucessos nessas

atividades. Como essas atividades relacionam-se à concepção dos seus praticantes sobre corpo saudável? Pois este último, mais do que um requisito para essas práticas, mostrou-se ser uma construção que ocorre durante e/ou como resultado das mesmas. Porém, isso não significa desprezar o corpo apto e saudável no sentido que desenvolverei no decorrer do trabalho.

Por fim, percebi que o vôo livre na comunidade estudada, mesmo não possuindo a mesma volatilidade encontrada por Maffesoli (1998) nas tribos juvenis, se alimenta de muitas das características ⁴ encontradas por esse autor quando se refere à intensidade dessas relações ético-estéticas. Sua socialidade é fruto de uma empatia com o momento e o lugar presente; unem-se em torno de um território comum e de afinidades subjetivas ao invés de relações formais pautadas em identidades fixas, podendo desfazer-se e recompor-se continuamente.

Assim sendo, a pesquisa partiu de um questionamento relativo à como **corpo**, **risco** e **socialidade** se manifestam na prática do vôo livre numa determinada coletividade. Mais especificamente, tive por objetivo compreender os significados atribuídos a esses elementos a partir da prática corporal do vôo livre.

Nesse empreendimento assumi como escopo teórico do estudo a obra do sociólogo francês Michel Maffesoli. Sua postura quanto ao conhecimento considera necessário que, ao invés de tomar uma verdade totalitária como referência, o pesquisador precisa interpretar o mundo contemporâneo a partir de uma razão sensível, isto é, participar e experimentar aquilo que está sendo estudado.⁵ Isto também significa ter uma postura de humildade frente à realidade e à produção do conhecimento. Para Maffesoli (2001b) aquele que deseja estudar o sociocultural terá mais ganhos se abandonar o olhar que classifica e generaliza e, inserido no universo estudado, compreender e articular as verdades locais. Assim se poderia, inclusive, chegar à descoberta de quais elementos da realidade são universais.

Entre as categorias utilizadas por Maffesoli e pertinentes à reflexão sobre corpo, socialidade e risco no vôo livre, destaco algumas, a começar pela própria idéia de **socialidade**, o “coletivo vivido”. Maffesoli (1985; 1997; 1998; 1999; 2004) desenvolve bastante o tema da socialidade. Para ele, a mesma é entendida como sendo a soma de ações que se afastam do

⁴ Presenteísmo, hedonismo, consumismo (na perspectiva de valorizar o fútil, o improdutivo, o lazer), nomadismo, ambivalência.

⁵ Razão sensível como noção que expressa a incorporação, na leitura da realidade, de parâmetros não-rationais como as emoções, os sentimentos, o lúdico e a intuição, por exemplo.

controle institucional responsáveis por nutrir, de forma subterrânea, a vida em sociedade. Ai estaria a dinâmica ou **potência** da socialidade, pois esta não é algo rígido, mas, se manifesta como reação ordinária ao poder mais abrangente.

O autor encontrou antropológicamente a socialidade na alteridade eufórica dos grandes shows, em atividades esportivas, em lazeres não-usuais, em rituais de revivescência junto à natureza, nas manifestações populares imprevisíveis, no ciberespaço, nas ações espontâneas de solidariedade, no ativismo ambiental e na moda *underground*.

Nessas práticas cotidianas podem ser observadas características como enraizamento no presente, hedonismo, despesas improdutivas, valorização do lazer e da espiritualidade, associação entre razão e emoção, privilegiando as intensas sensações dos engajamentos passageiros, estando presentes tanto nas sociedades arcaicas quanto nos grupos de adolescentes dos grandes centros. (MAFFESOLI, 1997).

É importante distinguir a diferença de usos dados por Maffesoli (1985) para os termos “social”, “societal” e “socialidade”. Como é de uso corrente, o termo social é empregado ora para designar “a relação mecânica dos indivíduos entre eles próprios”, no sentido ideológico, e ora pode referir-se, de modo neutro, ao “conjunto social” como um todo. Já societal é usado para sublinhar a dimensão holística da sociedade, transcendendo a mera associação racional. Por fim, quanto à socialidade entenda-se a manifestação desse impulso societal (vontade das pessoas aderirem umas às outras, estar-junto) em formas culturais dinâmicas. Logo, “é ela uma expressão cotidiana da solidariedade de base, vale dizer, do societal em ato”. (MAFFESOLI, 1985, p. 17).

Nesse sentido, a socialidade também pode ser vista como o conjunto de práticas gregárias e efêmeras cimentadas por uma **ética da estética**, isto é, a partir de emoções compartilhadas em comum, sobrepujando o pensamento racional. Por isso mesmo, há ocasião para florescimento de uma **razão sensível**, uma forma de encarar a realidade em sua ambigüidade, ou seja, pela junção e repulsão de aspectos racionais e irracionais, sendo a sensibilidade uma forma de razão que não pode ser desconsiderada.

As **tribos** ‘pós-modernas’ ou “comunidades estéticas” são agrupamentos que encarnam de forma evidente a socialidade. As tribos surgem como resposta de diferenciação frente à homogeneização das massas, mas, ao mesmo tempo, se realimentando delas. Não são formadas por *identidades* fixas, mas são oriundas de *identificações* em torno de gostos, estilos, contatos, afinidades e territórios sempre fluidos, nômades.

Também é necessário recuperar o entendimento de **nomadismo**, termo que detêm importância nos estudos maffesolianos por tratar de uma constante antropológica bastante combatida pela modernidade. A domesticação humana passou necessariamente pela passagem do nomadismo para o sedentarismo (identidades e residências fixas). O nomadismo é antitético à imobilização, resultando no desejo de errância. Pode concretizar-se na ação heróica de desapego (vagabundagem, rebeldia, peregrinações) ou por meio de ações cotidianas que fragmentem o tempo e espaço doméstico, como, por exemplo, navegar pela internet ou consumir a cultura de outros países. Importa que as identidades estejam em movimento, para facilitar a socialidade, e o próprio corpo coloque-se em trânsito, transcendendo finalidades produtivas (MAFFESOLI, 2001a). Notavelmente essa pulsão facilita a disseminação de uma série de lazeres, como o vôo livre, que requer deslocamentos.

É claro que o nomadismo disputa forças com o desejo de residência, o que remete à “dialética sem reconciliação entre o sedentarismo e a errância” a qual Maffesoli (2001a, p. 98) denomina **enraizamento dinâmico**. Embora o indivíduo contemporâneo sinta necessidade em situar-se em um lugar, ele também está sempre em busca de seu além, um não-lugar. Como a proteção do lugar matricial cria certa submissão, o sujeito busca liberdade e desligamento (ainda que imaginado) das seguranças convencionais. Ao mesmo tempo, se deseja um lugar familiar que lhe resgate essa segurança. Duplicidade esta que torna o enraizamento e a flutuação uma unidade tensional, sem síntese, sempre em movimento. Enfim, o indivíduo transita entre o desejo de aventura e a necessidade de segurança.

Essas categorias, entre outras, são tidas como “úteis e necessárias para perceber e compreender as novas formas de socialidade que nascem sob nossos olhos” (MAFFESOLI, 2001b, p. 130). Tais ferramentas são importantes meios de se alcançar uma percepção mais sensível da realidade. Consequentemente, Maffesoli (2001) as denomina **sensibilidade teórica**. Entre as possibilidades de conhecimento por meio da sensibilidade teórica, a intuição seria uma forma de se chegar a fenômenos ainda nascentes, difíceis de serem racionalizados.

Maffesoli não é um autor isento de críticas, especialmente no que tange ao suposto conservadorismo. Segundo Arendt (1998), ao referir-se a Maffesoli, “as idéias pós-modernistas que emergem no cenário internacional na década de 70 podem representar não tanto uma transfiguração, mas um retorno a um pensamento conservador no pensamento social”. Segundo esse mesmo autor, a leitura maffesoliana leva a dicotomias do tipo “eu solitário” *versus*

“nós comunitário” ou do “moderno” *versus* “pós-moderno”. Porém, “não deixam de ser legítimos certos aspectos que sua reflexão levanta sobre a contemporaneidade, como a valorização do presente ou a sensibilidade ecológica” (ARENDDT, 1998, p.136).

O debate mais pertinente sobre a produção de Maffesoli é feito por Rouanet.⁶ Mesmo concordando com diagnóstico de Maffesoli sobre a recusa ao racionalismo estar presente como um dado antropológico na sociedade, Rouanet (2001) pôs-se ao trabalho de demonstrar que o tempo presente não se configura como pós-moderno. Estaria mais para uma ruptura na consciência dos indivíduos do que propriamente uma realidade estabelecida. Esse autor observa um mal estar na modernidade tardia, no qual os três eixos básicos do projeto iluminista (universalismo, individualismo e racionalismo) vêm-se questionados pelo retorno de elementos julgados próprios do irracionalismo (particularismos, tribalismo, misticismo).

Embora admita ser inaceitável conceber uma “razão soberana, livre de condicionamentos materiais e psíquicos”, para Rouanet (1999, p. 12), a crítica válida ao racionalismo só pode ser aquela advinda do mesmo. Pois, os intelectuais apegos à incorporação de parâmetros não-rationais estariam fora do projeto emancipatório do ser humano. Nesse sentido, quem desconfia da razão pura, como Maffesoli o faz, seria reacionário, pois “só a razão é crítica, porque seu meio vital é a negação de toda facticidade, e o irracionalismo é sempre conformista, pois seu modo de funcionar exclui o trabalho do conceito, sem o qual não há como dissolver o existente” (ROUANET, 1999, p. 12).

De fato, Maffesoli (2001b) compartilha de uma postura amorosa com o real, desconfiando das utopias modernas.⁷ Mas não trabalha no sentido de postular as dimensões sensíveis como hegemonia. Quer antes que aspectos julgados como irracionais sejam reconsiderados, pois seriam tão essenciais quanto a razão ao desenvolvimento humano. Propõe, portanto, uma razão sensível, tema que melhor desenvolverei mais abaixo.

⁶ O filósofo Sérgio PL. Rouanet, leitor de Habermas e da Teoria Crítica, fez considerações contundentes ao pensamento pós-moderno de Michel Maffesoli, levando este a replicar o confronto teórico. O diálogo de ambos resultou em um livro editado em 1994 na Universidade Estadual do Rio de Janeiro e intitulado *Moderno e pós-moderno*. Devido à tiragem pequena, 500 exemplares, essa obra é rara e não foi encontrada para compor o referencial bibliográfico deste estudo. Porém, no plano das discussões sobre a contemporaneidade, sob a ótica iluminista, com críticas ao que Maffesoli defende, fiz uso de outras obras de Rouanet (1999, 2001) concomitante à leitura de Silva (1996), o qual dialoga com este na perspectiva de defender aquele. Vale destacar que a discussão é muito mais complexa, com debates metodológicos importantes, mas que ultrapassa a pretensão de apenas pontuar a existência e procedência de críticos às categorias maffesolianas ora apresentadas.

⁷ Fé no progresso, sujeito histórico, trabalho como meta da realização humana.

Para Silva (1996, p. 239), “Rouanet não sabe desconfiar daquilo em que confia”. Logo, não se apercebeu de que a crítica que faz do não-racional é a mesma feita por Maffesoli ao racionalismo: o perigoso extremismo dos opostos. Outro aspecto lembrado por Silva (1996) é a equivocada associação da contracultura ao movimento pós-moderno e às tribos, visto que a contracultura era purista e impositiva enquanto as tribos aderem a éticas e sabem interagir com os avanços da modernidade. Enfim, o autor pondera sobre a dificuldade de Rouanet em compreender a tese de Maffesoli: “como convencer um iluminista, de esquerda ou de direita, que se pode ser isto e aquilo em vez de isto ou aquilo? Um ser que brinca, joga, ama, auto-ironiza-se, dessacraliza o político, relativiza o futuro e explora a intensidade do presente pode ser simplesmente uma disfunção da razão?” (SILVA, 1996, p. 236).

Particularmente, um senão que estabeleço à obra de Maffesoli é a adesão dele ao termo pós-moderno. Visto que não teríamos ainda superado o ideal moderno, o termo pós-moderno tem levado a muita confusão e carece de base empírica, no meu entendimento. Mas, entendo que, para mostrar como o racional e o sensível se imbricam na vida contemporânea, o autor chama atenção para uma postura presente no cotidiano e que não se faz antípoda à razão, mas ao racionalismo exacerbado.

Michel Maffesoli denominou a mistura de arcaico (do tribalismo, do afetivo, da preocupação com a natureza, a religião e o prazer corporal) com o universo da tecnologia, das megalópoles, do consumismo e dos sincretismos da era da comunicação internacional de pós-modernidade. Um ambiente que engloba o culto do presente, solidariedade não-racionais, éticas locais, desencantamento com a política partidária, com o cienticismo, com identidades rígidas, interações de amor e ódio e uma lógica contraditorial – que não vence as contradições, articula-as na tensão. Em resumo: harmonia conflitual, comunicação, “tatilidade” e afetividade. (SILVA, 1996, p. 84).

Para Silva (1996, p. 15) a sociologia, embasada no funcionalismo de Durkeim, tinha como evidente prova de cientificidade a “eliminação de todas as noções vulgares, quando da elaboração de um estudo científico”. Mas não se observou que o mesmo Durkeim atribuía utilidade ao conceito vulgar:

Ele é a pista, o indicador e a reunião de diversos fatores de um fenômeno sob uma mesma denominação. Escavando na superfície do banal, despojado de ‘pré-conceitos’, o pesquisador achará o caminho da descoberta. O conceito vulgar (conhecimento cotidiano, senso-comum) aponta em que direção os fenômenos devem ser procurados. (SILVA, 1996, p. 15).

Maffesoli partiu desse pressuposto e foi capaz de propor um método para se trabalhar com a sensibilidade teórica necessária para se desvendar a superfície cotidiana. Nesse sentido, Silva (1996) o vê como alguém que, ao superar o pensamento formal de Emile Durkeim, paradoxalmente deu continuidade à escola sociológica francesa.

Como visto, o autor é matricial por lançar possibilidades de estudo da vida social numa perspectiva complexa. Maffesoli (2001b, p. 128), parte do tipo de pensamento que toma do objeto comum a capacidade de construir grandes quadros de compreensão e, com o rigor acadêmico, aprofundar o conhecimento já compartilhado pela maioria. Para ele, “longe de ser uma abdicação do intelecto”, esse procedimento de fazer sobressair a “efervescência vital” da “socialidade contemporânea”, é de interesse epistemológico, pois lança luz às questões que justamente fazem parte da realidade sentida das pessoas.

Maffesoli (1988, p. 64) lembra que a cada redução que se faz num objeto para percebê-lo “puro”, isolado e abstraído de sua totalidade, se acabaria criando uma representação irreal. Para o autor, o objeto perde sua concretude, pois é fruto de um tipo de “erro cientificista” interessado em acumular precauções e “construir um objeto puro”. Em consequência, deixa-se de considerar “a ambivalência do objeto específico que o social é.”.

Com essa abordagem, o autor não nega a necessidade de delimitação empírica ou o uso das teorias. Pelo contrário, sobre as formas teóricas e metodológicas, crê ser necessário adotá-las de forma integrada porque:

Vivemos em um momento dos mais interessantes, em que a notável expansão do vivido convida a um conhecimento plural, e em que a análise disjuntiva, as técnicas de segmentação e o apriorismo conceitual devem ceder lugar a uma fenomenologia complexa, que saiba integrar a participação, a descrição, as histórias de vida e as diversas manifestações dos imaginários coletivos. (MAFFESOLI, 1988, p. 244).

Logo, é necessário fecundar a análise da realidade com o maior suporte metodológico possível. Inclusive, sua importância não estaria numa suposta e sonhada congruência plena, mas, sim, em apontar que a realidade social é pontuada de elementos que não se encaixam, sendo a escolha metodológica uma disputa permanente a favor de um desses elementos. Porém, lembra Maffesoli (1988), a ciência perdeu sua capacidade de maravilhar-se em descobrir a coisa em si, querendo encaixá-la dentro de determinada teoria. Enfim, o instrumental

metodológico pode distanciar o pesquisador de uma relação amorosa com o conhecimento da realidade, em compreendê-la tal como está.

Em termos epistemológicos Maffesoli (2001b, p. 113) evoca a importância da descrição por meio de um “‘método’ erótico, enamorado pela vida e que se empenha em mostrar sua fecundidade”. O autor trata essa postura sensível por **teoria erótica**, muito em função de apostar na comunhão com o objeto de estudo como estratégia metodológica. Isso significa apostar na etnografia como metodologia de campo. Porém, mais que isso, supõe que a vida não é preenchida apenas por racionalidade, lógica e relações instrumentais. Parte da constatação da crescente participação do lúdico, do onírico e do afeto como componentes da vida social, os quais, além de necessitarem ser investigados, requerem uma forma apropriada de coleta.

Para Maffesoli (2001b), o pesquisador deve evitar classificações ou tentar enquadrar o fenômeno a uma determinada definição, mas, pelo contrário, deve observar a realidade estando em seu interior, de modo que possa descrever as vibrações. Os pequenos atos, os instantes, as interações: tudo isso deve estar no foco do observador, pois constitui a trama social. O autor considera fundamental o entendimento de que a realidade social é contraditória e, portanto, não cabe aplicar-lhe a violência do conceito. Na teoria erótica, o real não é dissecado ou reduzido numa direção unívoca, mas tratado por “procedimentos acariciantes”, como a analogia e a metáfora.

A respeito da opção metodológica pela descrição interpretativa em objeção à classificação explicativa, vale ressaltar:

Há, de fato, um estreito parentesco entre a “direção segura” que a filosofia da história própria à modernidade – com a perspectiva crítica servindo-lhe de suporte – tentou impor, e a obsedante questão do “porquê” das coisas, da qual o causalismo é a expressão acabada. Por outro lado, o “como” repousa, antes de mais nada, sobre um vínculo amoroso que existe entre o homem e o mundo, o microcosmo e o macrocosmo. (MAFFESOLI, 2001b, p. 122).

Por conseguinte, Maffesoli sugere que buscar o “como” é uma forma de submeter-se ao real, uma vez que mostra as coisas como estão em vez de extrapolar ou abstrair. Adverte ainda o autor ser uma verdadeira ascese ter como método esse tipo de sensibilidade teórica, pois, no meio acadêmico, o uso da abstração racionalista é mais fácil e cômodo.

Em relação ao trabalho empírico no qual busquei empregar uma sensibilidade metodológica tal como foi anteriormente urdida por Maffesoli, uma região de vôo livre no Noroeste do Paraná mostrou-se adequada. Foi onde estabeleci um trabalho próximo ao etnográfico junto a diferentes grupos de pilotos de asa-delta ou parapente entre 2004 e 2005. Entretanto os primeiros contatos foram iniciados em 2002 e 2003 por ocasião de um mapeamento, do tipo estudo-piloto para definir o problema da pesquisa, das práticas corporais de aventura existentes na região. Pesou na seleção do vôo livre, em detrimento das outras atividades observadas, o critério da caracterização (cooperação, hedonismo, presença do turismo, tecnologia, uso das forças naturais, imprevisibilidade gestual, corpo 'jovem', risco procurado deliberadamente como lazer).

É importante admitir que, se o objeto estudado, foi delineado com eficácia, a determinação do problema apresentado anteriormente só foi se dar depois de alguns equívocos do pesquisador. Concordo com Alves (1990) sobre os erros de uma pesquisa serem tão importantes de serem relatados quanto os acertos. Dado seu valor heurístico, sintetizo abaixo algumas tomadas de decisão avaliadas como mal sucedidas.

Naqueles anos estava em evidência na Educação Física um discurso atualizado sobre o lazer ativo, o qual propunha mudanças no estilo de vida: as pessoas deveriam fazer as atividades físicas que mais as agradassem no tempo livre e, em contrapartida, teriam uma vida mais saudável. Por meio da leitura de anais de congressos, publicações didáticas sobre saúde e material publicitário, fui desconfiando que o universo das AFAN pudesse estar sendo contaminado com a idéia de atividade física no lazer como possibilidade de melhoria de alguns parâmetros relacionados à qualidade de vida. Como há uma crescente associação das AFAN com a sensação de liberação de adrenalina e diminuição do estresse crônico, poderia encontrar uma procura instrumental dessas práticas.

Movido pela indagação se aquelas idéias estariam presentes nas representações sociais de praticantes de AFAN, conduzi uma parte das entrevistas e das observações com a finalidade de identificar como o discurso do lazer ativo se manifestava nas percepções e práticas corporais na natureza. Para apontar as contradições entre os discursos técnicos e as concepções dos praticantes, adotei coletas que pudessem estabelecer interface entre os dados coletados pelos instrumentos antropológicos anteriormente citados e parâmetros da saúde, por meio de medidores individuais de frequência cardíaca, questionários de qualidade de vida e dinamômetros.

Ao fazer o cruzamento desses dados, esperava realizar um confronto entre as representações sociais e os parâmetros biológicos. Seria possível, por exemplo, filmar o vôo cronometrando-o simultaneamente ao controle da frequência cardíaca. Depois, o piloto assistiria ao filme, relatando suas percepções. Daí poderia fazer paralelos entre as emoções relatadas e a reação fisiológica correspondente.

Esse intento partiu do pressuposto, hoje melhor aceito na ciência, de que um fenômeno precisa ser analisado sob diferentes aspectos constituintes de sua complexidade. Essa necessidade se faz muito forte quando se estuda o corpo porque há uma tendência a olhá-lo de forma reducionista, tendendo para o aspecto sociocultural ou para o biológico. (MINAYO, 1998; RODRIGUES, 2000; STEPTOE et. al, 2005).

Entretanto, as dificuldades tanto para coleta com esse outro instrumental quanto para análise entrecruzada dos dados foram inviabilizando essa abordagem mais integrada e, também, a discussão sobre o lazer ativo no vôo livre. Vale, porém, ressaltar que a perspectiva não reducionista prescinde dessa correlação por mim buscada. Isto porque a abordagem interpretativa que adotei na perspectiva de Maffesoli pressupõe ser esse corpo sociocultural, também biológico e psíquico, sem dicotomias. Logo, essa abordagem encerra em si toda uma complexidade de elementos que se confrontam, mas, também, se complementam. Desta forma, não precisaria, o que fui perceber tardiamente, buscar uma totalidade juntando suas partes. Meu equívoco esteve em não enxergar a totalidade como maior que a soma das partes, sendo um olhar sociocultural suficiente para ler o fenômeno em suas infindáveis conformações.

Por outro lado, esse trabalho mal sucedido não pode ser considerado como tempo desperdiçado. As interações com os participantes das práticas sociais investigadas (turismo rural; enduro a pé; mountain bike) permitiram-me um amadurecimento metodológico. O trabalho de imersão na realidade sem estabelecer *a priori* o problema foi importante para considerar as diferentes possibilidades de estudar o fenômeno. Outro aspecto foi a recuperação metodológica da postura de observador participante na perspectiva sociocultural já realizada durante a pesquisa do mestrado com o rodeio.⁸

⁸ No trabalho de campo com laçadores, realizei uma pesquisa participante assumindo papéis não-desportistas na sociabilidade do grupo. Na construção nativa, a idéia de “folclorista” ou “repórter” era a mais verossímil para o entendimento de minha identidade como pesquisador entre eles (PIMENTEL, 1999). Já na presente pesquisa, além da figura de “professor” (da universidade) era também reconhecido como alguém que praticava o esporte e, portanto,

Acrescentei, contudo, uma participação mais “de dentro” a exemplo da etnografia realizada por Stigger (2002) com desportistas recreativos em praias portuguesas quando o autor, sem deixar de apresentar-se como pesquisador, adotou o estar praticando o lazer com o grupo pesquisado como uma estratégia de melhor compreender as representações dos sujeitos.

Ao valer-se de um olhar sociocultural, Stigger (2002) partiu do preceito antropológico de que o conhecimento sobre o que os grupos particulares realizam e pensam não pode ser presumido, mas pesquisado. Para tanto, justifica a etnografia como opção metodológica por esta permitir-lhe ler as práticas de lazer dentro de um contexto específico. Como análise em profundidade, a etnografia não visa generalizar, mas, pelo contrário, permite desconstruir os discursos baseados na generalização.

O procedimento antropológico é incentivado por Maffesoli (2001b) porque investe na descrição da vida e sua compreensão, sem a pressa de querer rotulá-la. Para o autor, é necessário colocar-se no lugar daquilo que observa, com empatia. Exercer um “saber erótico”, contrário à pretensão de objetividade pelo distanciamento da cientificidade moderna. Não existe olhar totalmente livre de pressuposto, mas se poder chegar a um olhar consciente da parcela de subjetividade subjacente a qualquer trabalho científico. Assim, “a subjetividade do observador desempenha na análise um papel que não pode ser negligenciado”, sendo o pesquisador parte do objeto de pesquisa interessado em aprofundar a compreensão do que muitos já conhecem (estilo de vida contemporâneo) através de observações e comparações precisas. (MAFFESOLI, 2001b, p. 125).

Demonstra-se aqui uma preocupação em reconhecer que prestar-se ao conhecimento, propondo tendências e elaborando formas, implica no reconhecimento de vivermos num mundo social cheio de dissimulação. O pesquisador, segundo Maffesoli (2001b, p. 47), precisa inserir-se na realidade numa relação aberta frente ao objeto, pois “ao nomear, com excessiva precisão, aquilo que se apreende, mata-se aquilo que é nomeado”. O autor explica porque parte desse pressuposto:

segundo eles, capaz de compreender os sentimentos dos sujeitos pesquisados em relação ao esporte na qualidade de alguém do meio, isto é, “de dentro”. Daí, um cuidado metodológico adicional foi manter o distanciamento sujeito-objeto, nem tão longe a ponto de idealizá-lo nem tão perto de modo a naturalizá-lo.

Nas ciências da natureza, o racionalismo puro e duro está em perfeita congruência com seu objeto. Este está imóvel, estável, há pouca ou nenhuma interferência entre ele e o observador que supostamente o analisa. Por conseguinte pode-se aplicar-lhe, do exterior, uma série de leis que são, também elas, impassíveis. [...] Inteiramente outro é o vasto domínio vivo da socialidade. Esta, por um lado, está impregnada de comunicação verbal, a partir da qual é possível elaborar algumas leis gerais, mas, por outro lado, comporta também aquilo que chamamos de comunicação não verbal, coisa bem delicada de aprender com precisão. (MAFFESOLI, 2001b, p. 48).

Logo, ao pesquisar as práticas contemporâneas, “é preciso tomar a vida pelo que ela é [...], sem procurar que causa (Causa) a engendra, ou a fez como é”. Buscar essa explicação da realidade, como verdade final, seria redundar mecanicamente na causalidade. Ao pesquisador “mais do que uma razão a priori, convém pôr em ação uma compreensão a posteriori, que se apóie sobre uma descrição rigorosa feita de convivência e de empatia”. (MAFFESOLI, 2001b, p. 46-7). Descrever a forma, captar contornos, levantar características essenciais sem querer catalogar o objeto, não significa abdicar do intelecto, mas mudança de perspectiva. Para Maffesoli (2001b, p. 120), “trata-se de buscar significação de um fenômeno em vez de estar focalizado sobre a descoberta das explicações causais”.

Nessa perspectiva, após a pesquisa ir se transformando a partir de contínuas aproximações com seu objeto, foi possível delimitar com mais acuidade o problema da pesquisa e o terreno no qual se daria a coleta principal. Alguns aspectos metodológicos pertinentes à observação participante merecem destaque.

A pesquisa etnográfica se faz próxima de onde os fatos ocorrem, permitindo ao pesquisador coletar “evidências” com as quais pode confrontar suas interpretações daquelas fornecidas pelos depoimentos dos entrevistados. É claro que se exige do pesquisador ser capaz de mudar suas hipóteses quando as evidências o exigem. Outra condição dessa metodologia é dispor-se a viver no contexto, colocando-se o mais próximo possível próximo do ponto de vista do grupo e interagindo com o mesmo em tom de abertura, respeito e empatia (MINAYO, 1999).

Um dos recursos técnicos usados no estudo de campo foi a observação participante. Esta técnica, conforme Minayo (1999) expõe, é considerada essencial ao trabalho de campo na perspectiva qualitativa de modo a alguns estudiosos terem-na como um método particular de compreensão da realidade. Considerando os vários tipos de observação participante, optei por revelar aos atores pesquisados minha condição de pesquisador, estando presente, nos dias de campo, em todos os momentos cotidianos e nos acontecimentos julgados relevantes por eles. Fiz, portanto, respeitando minhas possibilidades e limitações, a interação de “participante-

como-observador”, ou seja, compartilhando de diversas situações comuns a eles. Desta forma, por exemplo, entrei na cena dos atores partilhando alimentação, hospedagem, transporte, descanso, reuniões, informações, montagem de equipamentos, resgate e momentos frugais nos momentos de interstício entre as atividades.

Considero válidas as contínuas aproximações, realizadas por meio dos diferentes aparatos instrumentais, que complementaram a observação participante na perspectiva etnográfica. Entre elas, as entrevistas compuseram um material importante no cruzamento de dados. Estas permitiram acessar e compreender, utilizando as palavras de Minayo (1999, p. 134) “os valores culturais e as representações de determinado grupo sobre temas específicos”.

Todos entrevistados foram escolhidos intencionalmente. A seleção dos mesmos teve os seguintes critérios em comum: aceitaram participar do estudo, são pilotos recreativos⁹ e voam (exclusivamente ou não) em Terra Rica. Nessa escolha ainda pesou: (a) se já haviam sido identificados desde o início da pesquisa; (b) indicação por parte de outros informantes; (c) tempo de experiência; (d) acessibilidade. As entrevistas foram gravadas e os participantes assinaram termo de consentimento, permitindo a divulgação de suas falas. Portanto, os apresento pelo nome. Abaixo, destaco alguns participantes.

ACF recebeu-me pela primeira vez em sua residência de Terra Rica no dia dez de julho de 2004. É espírita, casado, pai de cinco filhos (três adotivos e dois biológicos), funcionário público aposentado em Santos-SP. Liderança reconhecida em seu meio (vôo livre em asa-delta) e conhecida por ser rigoroso no ensino e espirituosa nas conversas informais.

Para ele, a vontade de voar remete a sua infância no Mato Grosso do Sul:

Na realidade, eu sempre quis voar. Sempre sentir essa vontade. Desde criança pulava nos pés de manga com guarda-chuva da minha mãe (risos). Em Santos eu vi asa-delta pela primeira vez e aí resolvi me dedicar integralmente ao vôo livre. Foi aí quando eu me tornei piloto e depois de dois anos me tornei instrutor e depois três anos já bati título.

⁹ Por praticante recreativo ou esportivo entende-se, a partir de Semenoff (1998), por aquele piloto com mais de um ano de vôo e que voa aos finais de semana, usando asa ou parapente nível II, conforme a classificação da Associação Alemã de Vôo Livre para o tipo intermediário. Essas pessoas interessaram ao estudo porque já assumiram a prática dessas AFAN's no seu estilo de vida sem, entretanto, descaracterizar essa prática como opção eminentemente de lazer. No fim, acabei incluindo participantes entre os níveis I e III até porque essas classificações nem sempre refletem a realidade do piloto.

De fato, ACF deteve o recorde sul-americano de permanência no ar por 12 anos, sendo uma pessoa muito influente no vôo-livre de Santos-SP, onde ainda preside um clube de pilotos pela quarta vez. Boa parte dos pilotos de asa-delta mais recentes foi formada por ele e, por sua experiência e facilidade de adquirir asas a preços acessíveis, é conhecido e referido por todos. Além de termos técnicos e histórico do vôo-livre, obtive de ACF informações sobre a busca de alívio do estresse pelos praticantes recreativos, questões éticas no vôo, sensações relativas à adrenalina, comportamentos, perigos e acidentes mais comuns.

Ao visitar o ACF ou nos grupos de pilotos era inevitável encontrar os pilotos tradicionais da cidade, cuja técnica de vôo nos anos 1980 e 1990 era, conforme confessam, rudimentar e suscetível a acidentes. Entre eles, destacam-se R.O. e R.BRCH. R.BRCH foi atraído ao vôo por ter feito amizade com pilotos de Curitiba que freqüentavam seu estabelecimento. A exemplo dos pilotos mais velhos da região, aprendeu usando equipamento e técnicas ineficazes, sofrendo algumas quedas. Outro nesse perfil é mais conhecido por **Birô** (R.O.). Com 28 anos já é pai de duas crianças. Trabalha como frentista de posto de gasolina e voa nos finais de semana. Quando criança, por volta de 1984, acompanhava os primeiros vôos em Terra Rica e “ficava alucinado com aquilo. De lá pra cá, peguei paixão pelo vôo. Até ficava horas e horas observando os urubus”. Começou ajudando a fazer o *resgate de pilotos* e foi aprendendo de forma empírica, mas seus vôos resultaram em acidentes. Teve de aprender no *barranco* com a orientação do “mestre ACF”. “E, de lá pra cá, já estou com uma asa de alta performance. Já devo estar com uns 130 vôos, mais ou menos. Tô aí, cara. Curtindo a vida. Fazendo o que gosto. Esse é o vôo livre!”, arremata R.O..

Fui entrevistar R.O. e R.BRCH por serem bem relacionados no meio e costumar voar, embora possuam uma renda modesta. Acabei sabendo mais sobre acidentes, as sensações de abstinência da adrenalina e como nas classes populares o efeito *desestressor* da AFAN é visto.

CZ, como é conhecido pelo pessoal, é empresário de estacionamento, mas como a renda é baixa, “faz um pouco de tudo”. Mora em Curitiba, está divorciado, tem 47 anos, é do signo de aquários e busca a espiritualidade por meio de rituais, leituras e símbolos do budismo, espiritismo e catolicismo.

Antes ele via as pessoas voando e achava uma loucura. Mas começou a refletir que o sonho de voar vinha, pelo menos, desde o mito de Ícaro, e que a geração dele finalmente

poderia desfrutar daquela “benção”. Mesmo com medo, começou o aprendizado do vôo aproximadamente há 10 anos:

Voei de ultraleve, de traick e acabei vindo pra asa né? Na verdade eu comecei com a asa, daí não consegui pela dificuldade de achar um lugar, uma condição boa para poder treinar. Existia o morrinho, mas o vento tava de lado, tinha o morrinho, mas tinha um outro na frente que não deixava a gente treinar ou então tinha dinheiro, mas não tinha tempo, ou tinha tempo, mas não tinha dinheiro, tinha tempo e dinheiro, mas estava sem vontade.

Este piloto traz muitas contribuições sobre os medos referentes à fase de aprender a voar, a sensação de bem-estar com o vôo, como alia o lado espiritual ao esporte e qual seu entendimento sobre a aventura e o risco. Conhecemos-nos em Terra Rica, janeiro de 2005, quando ele foi passar 30 dias de férias só voando. Levou o primo para aprender a voar e que acabou sendo meu colega de aulas de vôo com asa-delta.

Ainda na seqüência dos que começaram a voar como consequência de uma mudança maior na relação com sua vida, **FRND** é um advogado que abandonou dez anos de carreira em Curitiba e foi em busca de uma existência mais simples criando gado em Campo. Com 41 anos, realizou essa escolha há três ou quatro anos atrás, após uma viagem à Oceania.

Sempre possuiu um histórico de atividade física e esportes (atletismo, futebol, entre outros), mas a escolha do vôo livre correspondia ao seu novo modo de vida:

Primeira vez que eu vi o vôo livre, eu estava viajando, pra fora [do país], e vi umas pessoas voando com parapente. E fiz um curso rápido em 1999. Estava viajando na Nova Zelândia e estava num local onde tinha uma escola de parapente. Me animei. Fiz uma semana de aula. Daí voltei para o Brasil, retomei a escola em Curitiba, com Max, que é um instrutor de Curitiba, em 2001. E tenho voado de lá pra cá.

Além desse aspecto da relação do vôo com reestruturação da vida, a entrevista com **FRND**, feita enquanto ele aguardava condições de vento para voar com seu glider, possibilitou conhecer mais sobre o entendimento do vôo como escape ao estresse cotidiano, as motivações para o estar-junto com outros voadores, a interpretação da natureza e a construção do conceito de corpo saudável dentro dessa **AFAN**.

Reinaldo, o **TF**, 50 anos, reside em São Paulo desde os 17 anos, foi entrevistado em setembro de 2004 e convivi com o mesmo durante os festivais de 2003 e 2004 em Terra Rica para onde viajou com seu trailer. É proprietário de um pequeno comércio, mas considera a liberdade sua maior riqueza. Possui três filhas, uma em cada casamento. Na

juventude, só de pensar em voar sentia “um frio no coração” de medo. Há sete anos, quando estava se recuperando de uma crise de estresse, viu pessoas voando em Santos e pensou: “É por que não? Fiz opção nesse exato momento de voar de parapente. A partir daí foi só vencer os primeiros medos e curtir até hoje”.

TF, como é mais conhecido, ajudou na compreensão de que muitas pessoas decidiram voar depois de passar por fases marcantes e repensar a vida. Seus conhecimentos sobre os limites do corpo, o imaginário do voar e os medos relativos aos acidentes em muito me ajudaram a analisar como o piloto pode ver o vôo livre como uma válvula de escape ao estresse num grande centro urbano.

Situações de perigo iminente, necessidade em estar atento aos mínimos detalhes, tomada de decisões visando “preservar sua vida e a de seus companheiros”, proximidade da morte e “muita adrenalina”. Pode parecer as sensações de uma pessoa diante de vôo livre, mas para o delegado do DEIC “ZPP” isso faz parte de sua rotina junto à polícia de elite da cidade de São Paulo há 14 anos. Nascido em São Paulo, 42 anos de idade, casado, pai de um casal, **ZPP** diz gostar de viver intensamente. Não por menos disse ter procurado o vôo livre. Na verdade, sua relação com o vôo para ser bem diversificada:

Eu inicialmente queria voar de avião. Eu tive idéia de tirar brevê de piloto de avião. Eu fui fazer uma pesquisa de custo. Ai eu vi o custo de piloto de avião, de piloto de helicóptero, eu vi o curso de piloto de traick, que é a asa-delta com motor, né?! Ai um dia eu fui em São Vicente, em 2000, e vi o pessoal voando de paraglider. Também fiz uma pesquisa de custo. Fiz um vôo duplo com o instrutor. Gostei. E na relação custo-benefício achei que era mais interessante fazer esse tipo de esporte; ao invés de tirar o brevê de avião era melhor fazer o glider. Comecei a voar de glider. Ai em seguida eu vi como desafio maior, voar de asa-delta. E, agora, depois de quatro anos, eu vôo inclusive de helicóptero como piloto. Eu já voei também de traick, de paramotor. Tudo que está voando eu estou subindo em cima.

Tive a oportunidade de conhecer o ZPP por meio de TF. Ocasionalmente, como os pilotos costumam fazer os dois viajam juntos, no caso, dividindo um *trailer* em suas paradas. As falas de ZPP, dado o estresse típico de sua realidade, forneceram muitas pistas importantes para relacionar o estresse cotidiano com a adrenalina do vôo, indicando, por meio de suas representações, as contradições e alianças dessa relação.

Ainda poderia destacar os sujeitos a partir de suas aglomerações preferenciais. Chama atenção o “pessoal do glider”, iniciando por **CLRC**, empresária do ramo de confecções em Rondon, próximo a Terra Rica e que transporta outros dois pilotos de glider, residentes em

no mesmo município, PSS e MCS. O primeiro é denominado somente por **PSS** entre os pilotos, atuando como trabalhador manual e conhecido pelos outros voadores por ser ousado nas decolagens. Já **MCS** é ex-contador, trabalhando atualmente com metalurgia. Já praticou outros esportes de risco, como o laço em bezerro, e é um dos que relacionam espiritualidade com o voo. Esse trio compõe o grupo de voadores de glider mais constantemente presente no local da pesquisa, fornecendo condições de observar como se dá a cooperação entre pilotos.

Outro grupo significativo é composto por dois pilotos de Maringá, **R.K.** e **GK.S.**, e **W.J.R.**, de Terra Rica. Os três possuem atributos em comum. São divorciados, estão com pouco mais de trinta anos de idade, gostam de sair à noite e de ouvir música animada. Aprenderam a voar juntos (a primeira turma de ACF em Terra Rica) e costumam marcar os mesmos dias e horários para suas atividades relacionadas ao lazer, especialmente voar. Possuem formações escolares e rendimentos diferentes, embora não seja gritante a diferença em se tratando de divisão de gastos e nível das conversas. Foram os freqüentadores mais comuns nos meses em que realizei o estudo de campo. Por isso, acabei tendo maior proximidade com esse grupo, fazendo, de certa forma, parte dele.

À medida que as discussões forem ocorrendo, trarei à tona mais características dos personagens supracitados ou estarei apresentando outros personagens ainda não mencionados quando suas falas se relacionarem com o assunto debatido.

Nesse processo foram entrevistados dezesseis pilotos: nove de asa-delta e sete de parapente. Quatro residem atualmente em Terra Rica; outros três de cidades próximas; um em Paranaíba; três em Maringá; um em Campo Mourão; um em Arapongas; um em Curitiba; dois em São Paulo. Apenas uma é mulher. Embora outras pessoas constituíssem inicialmente amostra desse procedimento, ao verificar a saturação dos dados, à medida que as respostas iam reiterando-se, e por não se tratar de uma pesquisa paramétrica, encerrei essa parte da coleta, considerando-a satisfatória para uma análise.¹⁰

Para a análise produzi uma ficha para cada participante na qual havia a entrevista transcrita e as descrições de campo sobre a pessoa. Posteriormente, com base em pré-categorias (risco, aventura, corpo, decolagem, voo, pouso, saúde, entre outras) cruzei as

¹⁰ Posteriormente, já encerrada a fase etnográfica do estudo – quando entrevistas e observação eram práticas concomitantes –, necessitei buscar outros subsídios, com a finalidade de complementar informações e corroborar reflexões. Entrevistei, com questões específicas sobre corpo jovem, natureza e risco, outros seis sujeitos, durante três dias de encontro de pilotos em Terra Rica.

representações individuais em busca de similaridades e contradições. Tentei relacionar as representações e ações, considerando a interpenetração entre objetividade e subjetividade e entre discurso e base técnica.

Também busquei uma compreensão, evitando tomar como evidentes os significados do discurso. Minayo (1999) reitera esse cuidado lembrando que as falas não podem ser tomadas como expressão pura da verdade, sob o risco de se acreditar serem os discursos transparentes sem contaminação de interesses, falhas de memória e ação da ideologia. Como diz Maffesoli (1999) é importante ir ao fundo das aparências, evitando, contudo, sair-se da forma, da delimitação, na qual determinada prática social se erigiu.

Com base nesses procedimentos apresento os resultados, organizados formalmente em três capítulos. O primeiro já tratará de ambientar o contexto do estudo e discutir temas relacionados às técnicas do vôo livre, aos limites do corpo nessa prática e à socialidade entre os pilotos.

3 Convivendo com o vôo livre

O vôo livre consiste em voar por meio de asa não motorizada, no caso a asa-delta ou o parapente. Segundo Ramos (2003), como atividade de aventura na natureza, o vôo livre está relacionado a incertezas, interface com o meio selvagem, tendência de risco e desafio, liberdade proporcionada pela aventura, e preparação rigorosa da segurança antes e no momento de suas ações práticas. Outra característica do vôo livre é que sua vivência requer o uso de objetos extracorporais para efetivar seus objetivos.

O aparecimento da asa-delta ocorreu em função de pesquisas aeroespaciais nos anos 1970. Já o *parapente* (em francês) ou *paraglider* (em inglês) veio da adaptação de paraquedas utilizados por montanhistas para descer após longas escaladas. No Brasil, há 2000 praticantes de asa-delta e 3000 de parapente registrados na Associação Brasileira de Vôo Livre (ABVL), ¹¹ sendo o esporte um dos poucos em que homens e mulheres competem juntos (KOFF, RAAD FILHO, 2005).

Os autores são unânimes em afirmar que o diferencial dos esportes aéreos, como o paraquedismo, está em realizar um sonho ancestral do ser humano: poder voar (CAVALCANTI, 2004; LOPES, 2002; SEMENOFF, 1998). Mas, ao contrário do paraquedismo, a prática do vôo livre se baseia na perspectiva de subir em vôo a partir do ponto de decolagem. Para tanto se requer a existência de uma rampa em montanha com relativa facilidade de acesso, correntes ascendentes de vento e ponto para pouso.

No Paraná, Jacarezinho, Medianeira, Curitiba e Terra Rica são os municípios onde essas condições são exploradas. No Brasil, os pontos internacionalmente mais conhecidos para voar de parapente e asa-delta estão em Quixadá-CE, Andradás-MG, Governador Valadares-MG, Castelo-ES e Brasília-DF. Ainda podem ser citados, Rio de Janeiro-RJ, Sapiranga-RS, Cambuquira-MG, Jaraguá do Sul-SC, Moeda-MG, Atibaia-SP entre outras (KOFF, RAAD FILHO, 2005; LOPES, 2002).

¹¹ A quantidade de praticantes não registrados pode ser significativa, visto que, dos voadores em Terra Rica, apenas três são registrados na ABVL.

Esses são locais onde é possível encontrar-se, com relativa frequência, grupos de pilotos irmanados em busca de repetir a experiência de voar. Como lembra Maffesoli (1999) a socialidade da qual emergem as tribos, comunidades munidas de uma ética da estética, precisa de um território, seja ele real ou virtual. Os rituais são construídos pelos indivíduos através do partilhamento do espaço. No caso dos pilotos por mim investigados, esse ponto gregário de referência para as identificações é denominado Três Morrinhos ou Morro Três Irmãos, distando 07 km. da sede do município de Terra Rica.¹²

Terra Rica, conforme dados oficiais, teve em 1950, iniciada a formação do núcleo habitacional. Criada através da Lei Estadual nº 253 de 26 de novembro de 1954, e instalado em 04 de dezembro de 1955, foi desmembrado de Paranaíba. Situada às margens do rio Paranapanema, Terra Rica escoa parte de sua produção pelo porto fluvial Euclides da Cunha. Em termos de ambientes (morro, canyon e represa), o município possui potencial para estas AFAN: Trekking, Corrida de Orientação, Rapel, Vôo livre, Ski aquático e Windsurf.

Quanto ao grupo de três morros, somente um deles é usado para decolagem, medindo 225 metros de altitude base e o topo, estando o mesmo a 250 em referência ao nível do mar. Encontra-se localizado entre as longitudes 52°40' e 52°37' Oeste e latitude 22°46' Sul, em uma altitude aproximada de 640 metros ao nível do mar. Situado no Terceiro Planalto, é a única elevação no relevo suavizado dessa região. Sua área de abrangência é de aproximadamente 25.000 m² e a altura de base ao topo gira em torno de 180 metros. Tanto o solo da região, como as estruturas sedimentares do Morro Três Irmãos são de formação arenito Caiuá, um tipo de solo pobre e de fácil degradação (CALÍRIO, 2002).

Em entrevista não-estruturada, o prefeito municipal relatou que a área foi doada para o município pela sociedade imobiliária do noroeste do PR (SINOP). Atualmente, o primeiro morro é monumento geográfico do Noroeste do Paraná. Não foi instituído como parque para não limitar a exploração turística, científica e educacional do local. Com isso, o município recebe um pequeno valor como *royalties* – 257 reais mensais em 2004 – menos do que o necessário para ajudar com as mudas, construção de cercado e reflorestamento da montanha. Em função de necessitar conciliar ecologia e o lado econômico, o primeiro morro também é ocupado por torres da Empresa Brasileira de Telecomunicações (Embratel).

¹² Aos interessados em visualizar o local, sugiro acessar a página www.asadeltaparana.com.br, mantida pelo Clube de Vôo Livre do Noroeste do Paraná.

O morro do meio e o menor são propriedades particulares, mas estão dentro da área de preservação. Da maneira como foi organizado o processo é permitido fazer a trilha, as visitas tanto numa gruta quanto na mina entre esses dois pontos. Juntos, os três morros, formam uma barreira ao vento, criando “lifts”, correntes de ar ascendentes permanentes, mas de alcance local.

O conjunto fica ao lado de uma rodovia estadual que, por ocasião do trabalho de campo, estava em condições precárias em 55 km de sua extensão dos 115 km que perfazem o percurso Maringá-Terra Rica. O acesso ao morro é feito por sinuosa estrada feita de pedra e cimento. Possui 1,2 km de comprimento com largura para a passagem de um veículo. No topo, podem ser encontrados uma rampa de decolagem e dois platôs onde são montados os parapentes (*gliders*) e asas, estacionados os veículos (para transportar as velas das asas, são utilizados picapes, bugres ou veículos resistentes e adaptados para acondicionar o material de vôo). Nesse mesmo morro ainda foram construídas três torres para telecomunicações e uma capela datada da década de sessenta. No local não existe acesso à eletricidade ou água.

Utilizado para o vôo com asa-delta, desde o início dos anos 1980, houve uma estagnação nos anos 1990 devida, em parte, pela resistência da população municipal que julgava ofensivo o comportamento dos pilotos que vinham de outras cidades (predominantemente de Curitiba). A estória mais emblemática, condenada pelos pilotos e moradores contatados, diz respeito a um casal passar nu de motocicleta pela avenida principal da cidade durante o período de realização de um dos festivais de vôo livre. Esse choque cultural, contrário aos valores da cidade do interior, mobilizou a força coesiva da comunidade para inibir os eventos relacionados ao vôo e ao motociclismo. A noção de que se trata de dois veículos perigosos em relação a acidentes fatais também contribuiu para a coibição dos mesmos.

Os Três Morrinhos vieram a aumentar o fluxo de pilotos visitantes com a implantação de uma política municipal de turismo, a qual contou com a colaboração de quadros da Universidade Estadual de Maringá (UEM) e de uma rede de pequenos empreendedores do turismo no espaço rural. Significativo marco dessa política foi a contratação de um piloto veterano, reconhecido instrutor de vôo livre no litoral santista, o Sr. Apinagés da Costa Feliz (Pina). Concomitante à “escolinha” de vôo em espaço apropriado para o aprendizado, incluindo vagas gratuitas para a população local, foram reativados festivais e o retorno de Terra Rica ao circuito estadual de vôo livre. Foi nesse momento particular que fiz meu primeiro contato com

esse contexto e com o vôo livre.

Neste capítulo relato o convívio com o universo do vôo livre, trazendo à tona questões específicas da organização interna do esporte (técnicas, equipamentos, tipos de vôo, aprendizado, movimentos corporais mais comuns, representações sobre limites do corpo). Será um momento para descrever os conhecimentos básicos que emprestam especificidade ao vôo livre. O outro tópico tratará da dimensão referente às trocas simbólicas entre os pilotos, aspecto primeiro da constituição da *socialidade* entre os sujeitos. Também relatarei a forma dos grupos, relações de poder, ritos de iniciação e atividades comuns realizadas.

Todo esse recorte, maior e mais envolvente que a problemática do estudo, visa trazer um olhar da lógica interna do vôo livre que acontece no contexto onde fiz minhas observações. Conforme Maffesoli (2001, p. 59) “a observação da razão interna permite, essencialmente, compreender a existência em seu desenvolvimento, e não apenas em seu esqueleto”.

Não se trata aqui, portanto, a noção de lógica interna do esporte formulada por Parlebas (1988, p. 11) para se referir ao “conjunto de características pertinentes do fenômeno”, pois essa abordagem estruturalista levou à cristalização de categorias que limitaram as reflexões permitidas inicialmente pelo autor à identificação do funcionamento de um jogo.

A razão interna, como frisa Maffesoli (2001b) é uma racionalidade de fundo que se exprime em pequenas razões momentâneas. Assim, exemplifica o autor:

Uma prática esportiva ou um modo de ser em todos os domínios (trabalho, política, consumo) podem não corresponder ao grande racionalismo funcional ou instrumentalizado, e, não obstante, ter a sua pequena razão própria, causa e efeito de um compartilhamento de valores entre alguns poucos. Nesse sentido, a razão interna é a expressão de uma cultura específica. (MAFFESOLI, 2001b, p. 58).

Chegar à lógica interna, no entanto, exige uma postura diferenciada, ou seja, ver a grandeza nas pequenas coisas, sem precisar transferi-las mecanicamente a grandes sistemas de compreensão na tentativa de torná-las aplicáveis a outros contextos. Até porque é, ao fazê-las particulares, que, no meu estudo, posso articular o vôo livre em Terra Rica com as questões mais gerais que perpassam a concretude dessa prática corporal.

3.1 A organização interna do esporte

Idealmente o aprendizado no vôo livre, independente se com asa ou glider, é realizado em local chamado de morrinho, barranco ou morrote: um elevado entre 20 e 50 metros de altura, de onde o iniciante (chamado manicaca)¹³ aprende os conhecimentos técnicos básicos do vôo. De forma unificada e cumulativa, o aprendiz busca autonomia em quatro blocos de saberes, organizados de acordo com o nível de dificuldade: 1) **desmontar e montar equipamento**; 2) **automatizar os movimentos básicos** (encaixar o trapézio, correr, picar, estolar, direita, esquerda) transferindo-os para situação real de vôo; 3) **decolar** incluindo a interpretação do vento; 4) **pousar**.

De forma sintética, nos dois parágrafos abaixo, descrevo a seqüência de ações possíveis com o ensino-aprendizagem básico no vôo livre a fim de fornecer uma idéia geral dos fundamentos técnicos do vôo em asa-delta e em parapente. Na seqüência, estarei analisando-os melhor, conforme vou discutindo os blocos de aprendizagem supramencionados.

Síntese das ações no vôo com *parapente*: O piloto deve observar as condições atmosféricas. Ao considerá-las adequadas, prepara o material, verificando se há danos na estrutura de seu *glider*. De costas para o vento, irá dispendo o *velame* no chão em forma de ferradura até encontrar uma direção do vento que infle a vela por igual. Com as linhas bem esticadas, levantar a asa do chão de forma simétrica, recuando um ou dois passos. Travar o *glider* quando estiver em vôo, caminhando para ficar sob a vela. Girar simultaneamente o corpo e o equipamento em 180°, pondo-se de frente para a rampa. Correr até sentir que a asa decolou, quando, então, ele sentará na cadeira e fará os comandos de direção do *parapente*. Um iniciante fará um vôo direto para o campo de pouso (vôo prego) enquanto pilotos experientes, conforme sua interação com as condições (vento e térmica), ainda podem voar beirando a montanha (vôo *lift*) ou tentar ganhar altitude se enroscando nas térmicas. O pouso é feito por meio de

¹³ De origem obscura, manicaca é utilizado popularmente no Brasil como sinônimo de indivíduo apalermado. Ainda pode referir-se, no Nordeste, a tratante ou covarde. (FERREIRA, 1999). No parapente se costuma usar a palavra *preá*, termo emprestado da Marinha para indicar o recruta inexperiente. O iniciante em uma nova habilidade esportiva possui pouca consciência de seus movimentos, não consegue estabelecer o foco de sua atenção e avalia precariamente a realidade, precisando ser orientado por praticantes mais experientes ou instrutores (GALLAHUE, OZMUN, 2001).

visualização do local escolhido, movimentos de aproximação com diminuição da velocidade (freio gradativo) até o pouso, contra o vento, quando é dado o *stall* (freio completo) no *glider*.

Síntese das ações no vôo com asa-delta: O piloto, ao julgar que as condições atmosféricas podem ser adequadas, monta sua asa, faz nova vistoria e aguarda o momento propício para decolagem. Encaixa a asa em seu corpo, conduzindo-na para a rampa. Na rampa, confere a simetria das asas (direita/esquerda), deixando o bico da asa paralelo ao chão. Segura o trapézio para empurrar a asa e corre para pôr-se em vôo. Faz a troca de mãos do trapézio para o *speed* (barra de direção). As pernas são recolhidas no *bullet* (uma espécie de saco) ao mesmo tempo em que faz suas primeiras manobras em busca do tipo de vôo planejado (prego, *lift*, térmica). O movimento de aproximação e pouso mantém semelhança ao visto no *glider*, exceto o piloto da asa ter de trocar o apoio do *speed* para o trapézio, sair do *bullet* e ficar em pé entre o final da aproximação e o pouso.

A efetivação consciente dessas tarefas mínimas (comuns a todos os pilotos) exige formação, que pode, em geral, durar de quatro dias a quatro meses, embora não sejam raros os indivíduos que demandaram um ou dois anos para estar preparados. Conforme os depoimentos de R.O., S.SMT, CZ, R.BRCH, ACF, PL., W.J.R., CLRC e PSS, o treinamento é essencial para preparação técnica, mas é incomensurável o benefício no aspecto psicológico, na aquisição de autoconfiança para enfrentar o medo natural dos primeiros vôos. Os voadores (forma de referir-se a outro piloto) utilizam dois termos para se referirem à perda de controle: “cristalizar” e “enraizar”.

Cristalizar, o mais perigoso, relaciona-se ao piloto em vôo ficar tão extasiado ou apavorado com a sensação presente que acaba não realizando nenhum comando de manobras, simplesmente fica sem ação deixando-se levar: “Aí eu ouvi falar desse termo cristalizar. É o cara que decola e é como se o cara suspendesse, apertasse o botão e ficasse congelado, já não sabia o que estava fazendo. Ia toda vida reto. Em estado de choque” (CZ).

Pinto (2002, p. 259), ao falar da cristalização, a considera “um branco”, quando a pessoa fica passiva, sem autocontrole, diante de uma adversidade no vôo. Para ele “fechar os olhos e esperar que o Onipotente Senhor resolva o problema é inaceitável no vôo livre”. Por isso, o ideal é fornecer ao iniciante o máximo de prática em barranco para ele agir com presença de espírito nos momentos de adversidade, chamados pelos pilotos de “roubada”.

Além da cristalização, o piloto pode enraizar, termo usado para referir ao piloto

que, estando na rampa, mesmo em condições favoráveis de vôo, não sente confiança suficiente para decolar. É importante esclarecer que é praxe o piloto “adrenar” na saída, isto é, ficar tenso, com sinais típicos de estresse agudo (pupila dilatada, sudorese, aumento de frequência cardíaca, boca seca), porém o ficar adrenado é uma resposta orgânica para colocar os sentidos em prontidão para a decolagem. No enraizamento, a pessoa demonstra-se adrenada sem conseguir deslocar-se. CZ descreve bem como essa dificuldade o limitou e como buscou superá-la:

Fui decolar na rampa Sul eu fiquei lá enraizado. Então eu pensei assim: eu vou pra morrer, mas tenho que fazer isso aí. Nunca passei tanto medo na minha vida. Deus me livre. O coração não batia, ele parou. Foi aterrorizante esse primeiro vôo, mas venci. Quebrou o tabu. Depois fizemos o segundo. Com uma dificuldade. Eu punha a asa nas costas, mas não queria ir. Não queria ir de jeito nenhum e por outro lado queria. O jeito que eu achei de fazer isso foi: eu montava o equipamento, colocava a asa na rampa e ficava montado embaixo. Punha a asa no ombro, punha a asa no chão. Vou não, vou, vou, não vou. De repente, parecia que era um troço que dava em mim, levantava a asa, saía correndo e voava. Depois do décimo vôo comecei a ficar sem vergonha. Comecei a acreditar no troço, que voa mesmo. Acreditar em mim no jeito que sabia manobrar o aparelho.

ACF, costumeiramente, lança mão de algum “causo” para ilustrar o comportamento humano no vôo livre. Numa manhã de treino, conversando informalmente, citou o caso do enraizamento de Ronaldo ‘Folha Seca’, um piloto do interior de Minas Gerais. Na rampa, o auxiliar deste havia colocado várias birutas a fim de se obter confiabilidade sobre a real direção do vento. Ao chegar ao local, ACF encontrou o piloto com asa pronta para decolar, fazendo a conferência com seu assistente da condição: – biruta 01?, perguntava Ronaldo, – ok, respondia o auxiliar. Esse diálogo ia ocorrendo até se checar todas as birutas, mas, como sempre uma biruta não estava favorável, o piloto abortava a decolagem: “- Biruta 01? – Supimpa!; - Biruta 02? –Excelente!; – Biruta 03? –Jóia!; Biruta 04? – Maneira!; Biruta 05? – Mais ou menos!; – Ufa! Então não vou...”. Para ACF o enraizamento e a cristalização são carências no trabalho de autocontrole do piloto decorrentes de formaturas prematuras.

Conforme as observações nas aulas de asa-delta com ACF, o aluno é constantemente encorajado a interpretar a natureza e tomar decisões baseadas nessa leitura. O domínio desses saberes é tido como prioritário para o piloto garantir autoconfiança. Pagen (2003), ao se referir aos cursos avançados, quando o estudante já desenvolve suas habilidades de pegar térmicas, sem hesitação afirma continuar o trabalho nos aspectos psicológicos e tomada de decisões. Há três tópicos enfatizados: (1) Como tomar decisões; (2) Manobrar as engrenagens da asa; (3) Manter a simetria da asa.

Por outro lado, também existe o excesso de confiança. Para Ambrosini (2002), quem busca no vôo fortes emoções (*adrenar*), sem preocupação com os estudos micrometeorológicos e aerológicos, acaba sendo mais suscetível a cometer erros, envolvendo-se em acidentes. O autor atribui ao imaginário em torno da adrenalina, às falhas metodológicas das escolas em encorajar os iniciantes a se dedicarem às pequenas conquistas na fase inicial e à pressa do piloto em fazer manobras adiante de sua capacidade técnica as principais causas de acidentes por precipitação.

ACF considera necessárias 100 descolagens/pousos no barranco para alguém realizar seu primeiro vôo de uma rampa sem probabilidade de enraizar ou cristalizar. Considerando o risco relativo ao vôo livre, o manicaca não pode abrir mão de realizar seus dez vôos iniciais com apoio de um rádio auricular, por meio do qual ouve as orientações de seu instrutor. Depois de terminada satisfatoriamente essa etapa, o aprendiz é considerado, na opinião de ACF, formado, nível I. Para ele, numa visão obviamente interessada em destacar o papel do instrutor e da formação regular, os problemas relativos a enraizar na rampa e cristalizar diante das roubadas refletem falta de treinamento adequado:

Geralmente o pessoal que amarela é o pessoal que não foi preparado psicologicamente. Porque o curso é bem completo. Você começa o treinamento básico no chão, depois corre no chão, simulação, de pica, *stall*, direita e esquerda. Depois vai no morrinho de 2 metros, vai subindo gradativamente à medida que vai se adaptando com a altitude, a altura. Depois que atingir um patamar aí de 20 metros fazendo legal, tudo direitinho, a gente lança num morro de 200 metros já com rádio, monitorado para não ter problema nenhum.

O custo de um curso varia consideravelmente conforme o local e o instrutor. Alguns instrutores chegam a oferecer bolsas a pessoas carentes da comunidade, outros fazem descontos para conhecidos. Em Terra Rica, os valores oscilaram entre R\$ 350,00 e R\$ 1000,00. O equipamento de treinamento é fornecido pelo instrutor até a formatura. Depois, o próprio instrutor intermedeia a compra do primeiro equipamento pessoal do novo piloto.

Uma asa nova costuma custar U\$\$ 1.700,00, com durabilidade de 20 anos, mas é comum a aquisição de asas reformadas ao preço máximo de R\$ 1.000.¹⁴ O peso da asa varia entre 18 kg até 46 kg, conforme o nível de performance. Devido ao tamanho e peso, o transporte, montagem e desmontagem de uma asa são as maiores desvantagens. Já o glider é de fácil transporte, embora pese, em média, 17 kg. Costuma durar 05 anos e custar entre R\$ 2.000 a R\$

¹⁴ A asa mais cara, feita para altas performances, alcança o valor de 12 mil dólares.

5.000,00 para uso esportivo de lazer. Enquanto a asa pode desenvolver velocidades altas (155 km por hora) e voar em ventos fortes (até 40 km/hora), o glider não tem velocidade, está mais sujeito a acidentes, e depende de mais fatores favoráveis da atmosfera.

Embora a asa tenha sido introduzida no Brasil (em 1976), antes que o parapente (1988), há um número maior de pilotos de glider¹⁵ na atualidade. Esse crescimento ocorreu especialmente entre as mulheres e jovens que consideram mais prática essa modalidade em relação a transporte, montagem e pouso. Outro fator que conta é o aprendizado do glider ser mais rápido e requisitar menor esforço físico, relata ACF:

Paraglider usa treinamento mais à base de vôo duplo. Ele aprende a fase de inflagem do glider, que o mais difícil do glider é inflar. Depois faz o vôo duplo, depois do duplo é lançado com rádio monitorado. Na asa não dá para fazer isso. Tem que sofrer no morrinho. Tem que carregar asa nas costas. Tem que sofrer mesmo para poder aprender. A asa exige mais, mas nada que seja assim tão exagerado de você ter que freqüentar uma academia.

Há de se destacar que o tipo de montanha e as condições atmosféricas podem favorecer um ou outro equipamento. Em Terra Rica, há uma hegemonia do uso de asa. Entre os motivos para essa predileção, destaco os ventos fortes nos Três Morrinhos, cuja velocidade nem sempre permite vôos coma parapente. Ainda contam: a tradição histórica dos primeiros vôos (1988) terem sido com asa, o menor custo de aquisição do equipamento e pela militância do “mestre ACF” em sua declarada predileção pela asa.

Considerando, portanto, os determinantes contextuais e a importância dada no meio ao treinamento, podemos considerá-lo como processo de troca simbólica no qual o aprendiz é iniciado aos saberes básicos do vôo livre. É nesse ambiente de iniciação que o aluno deve sagrar-se pronto (no aspecto psicológico e técnico, dizem) para enfrentar seus primeiros vôos nos Três Morrinhos.

Descrever os conhecimentos primeiros dessa iniciação, partindo dos equipamentos e sua manipulação (montar, desmontar, conservar, ostentar entre outros usos técnico-simbólicos) é o que me proponho a seguir. Com base nas observações e em Cavalcanti (2004), Lopes (2002) e Semenoff (1998), os principais equipamentos e acessórios utilizados em asa-delta e glider seriam:

¹⁵ Parapente é o nome francês (pente é encosta). Paraglider é o termo usado em inglês (glider é planador). No Brasil, é mais comum dizer-se parapente ou, ainda, paraca. Adoto o termo parapente ao me referir ao esporte e glider quando designar o objeto.

- Rádio VHF 2 m: usado para orientar novatos, solicitar resgate ou estabelecer comunicação entre pilotos de um mesmo grupo. Em alguns casos, é substituído por telefone celular.
- Variômetro: Instrumento com que se medem altitudes. Emite sons, indicando se o piloto está ganhando ou perdendo altitude. Como o GPS e rádio, não é obrigatório, sendo utilizado por pilotos com recursos e em nível intermediário de performance.
- GPS (Global Position System): mais utilizado por pilotos de parapente ou em vôos de *cross country* (distância). Fornece a localização (latitude e longitude) da pessoa, acrescentando informações como velocidade em relação ao solo e altura. Utilizado por pilotos em níveis mais avançados.
- Anemômetro: aparelho que mede a velocidade do vento. É útil especialmente para o parapente, proibido de voar em ventos superiores a 25 km/h ou em variações (vento mais forte, vento mais fraco) acima de 15 km/h.
- Capacete: equipamento de proteção nas quedas, especialmente em arborizações (pouso acidental em mata).
- Macacões e botas: geralmente são mais utilizados no parapente e visam aquecer (a cada 100 metros a temperatura cai 0.8° C), identificar e, no pouso, proteger o piloto. Também é imprescindível o uso de óculos para atenuar o brilho do sol.

De forma simplificada, as peças que compõe o glider são:

- Vela: paraquedas em formato retangular formado por nylon impermeabilizado, telas e costuras. Na nomenclatura técnica, as partes da vela do parapente são: Extradorso (superfície superior do glider); Intradorso (superfície inferior da asa); Bordo de ataque (frente da vela); Bordo de fuga (parte posterior); Estabilizador (situado nas extremidades da asa); Painéis (são válvulas entre o intra e extradorso, e formam células de enchimento do ar no interior do glider).
- Tirante: tira de nylon que une as linhas da vela ao mosquetão que está fixado na selete.
- Selete: cadeirinha na qual o piloto fica sentado durante o vôo.
- Batoques são alças atadas às linhas de freio (são identificadas no glider por terminarem num só fio e unirem cada metade do bordo de fuga). Os batoques são a forma usual do piloto ter algum controle sobre a asa, por meio de frear (puxar) ou dar velocidade (aliviar) os freios.
- Reserva: paraquedas localizado na selete para situações de emergência.

Já a asa-delta, a partir das falas de R.K., GK.S. e W.J.R., tem como partes:

- Vela: “É a lona que dá o planeio de vôo da asa”.
- Trapézio: São duas barras laterais, tendo como base o speed. “É aquele onde a gente entra dentro” para encaixar os ombros e ter suporte para manobrar a asa em solo durante a decolagem e no pouso.

- *Speed*: parte do trapézio que serve como ‘volante’, onde o piloto “coloca a mão” para guiar asa em vôo.
- *King*: peça sobre a vela onde são tencionados cabos de aço que sustentam “a asa para ela não fechar pra baixo. É uma espécie de para-raio para asas de médio-alta e baixa performance. A asa de alta performance já não tem king. Porque a tecnologia foi avançando de um jeito que não tinha necessidade de ter um king para ter planeio de vôo”.
- *Led*: “Principal estrutura da asa”. É coluna de sustentação da asa.
- *Cross Bar*: Barra atravessada, situada no meio da asa de modo a dar sustentação às outras barras.
- Talas: são colocadas na lona de asas de média e baixa performance, formando nervuras que auxiliam na sustentação e planeio da asa.
- GV: “controlador de velocidade”.¹⁶
- Buliti: É, na verdade, um saco onde o piloto descansa as pernas durante a fase de vôo. O engate é feito com mosquetões presos a um cinto de segurança acima do trapézio.

Além desses principais elementos que compõe uma asa-delta, existem parafusos, capa da asa, proteção das peças para a asa desmontada¹⁷ e alguns outros acessórios conforme o nível de performance de cada piloto. Adicionaria à lista as rodinhas, que, segundo GK.S., “não é um acessório de vôo. É um improviso que foi inventado para evitar esse tipo de cabomgue. É para segurança. Ao invés da asa capotar, ela se arrasta. Pelo menos os dez primeiros vôos tem que estar com a rodinha”.¹⁸

Concomitante ao conhecimento básico dessas partes, o iniciante deve montar e desmontar seu equipamento para uso nas aulas. No contexto de minha observação participante, na condição como alguém ‘de dentro’, o instrutor seleciona a asa disponível, correspondente ao peso da pessoa. Um exemplo, conforme plaqueta no led da asa, fiz aulas com um modelo All Sport, fabricado em 1995, 28 kg de peso, 16 m de área da vela, velocidade máxima de 50-60 km/hora e peso do piloto entre 60 e 100 kg.

O desconhecimento dessas especificações, associado à má instrução, levou dois dos pilotos pesquisados a situações de perigo que poderiam tê-los afastado do esporte, como relatou R.O.: “Comprei uma outra asa, que não tinha nada a ver comigo. Decolei de novo, tive outro acidente no pouso. Já tava desanimado”. CZ, por sua vez, adquirira sua primeira asa como

¹⁶ W.J.R. explica como funciona o GV: “Ele tem uma corda que passa dentro da barra. Sai na lona, onde a gente abre e fecha o zíper, e lá tem uma carretilha que faz com que a asa fique mais esticada durante o vôo. Se estica, ela dá mais tensão, ela fica como se fosse uma tamborzinho [de esticado] e dá mais velocidade. Ela afrouxa, fica meio balão, fica lenta. Você esticou, ela bem esticadinha e dá um planeio mais veloz”.

¹⁷ O material de proteção é variado: panos, espumas, cordas, sacos de nylon. Em Terra Rica são chamadas “mordomias” da asa.

¹⁸ *Cabomgue*, *crash*, *creschar*, *estabacar*, *abalo sísmico* são modos dos pilotos pesquisados expressarem o pouso mal sucedido, quando o trapézio ou o bico da asa bate contra o solo.

parte de pagamento num negócio, mas não sabia da correlação entre massa corporal e tamanho da asa.

Não conseguia voar porque a asa não era meu número. Eu tinha 100 kg e a asa era pum cara de 60. Eu corria lá de cima e vinha até embaixo no morro correndo. A asa não entrava em vôo. O coração quase saia pela boca. Aí nem o instrutor tinha visto isso daí. Nem viu.

A montagem demora em média 20 minutos¹⁹ e demanda concentração do piloto que, por ansiedade queira montar logo sua asa. Distrações podem ocasionar em erros na colocação das peças, aumentando o perigo de acidentes. Por isso, ACF aconselha que cada piloto monte sozinho sua asa e depois a submeta à inspeção de um colega experiente. Num dos vôos, R.K. esqueceu de engatar o mosquetão do buliti na asa, sendo advertido por um dos pilotos. Se tivesse decolado assim, poderia simplesmente desprender-se da asa em pleno ar. Não por menos, R.K., lembrando o episódio, destacou:

Tem uma questão importante que eu considero bastante: é toda uma preparação do equipamento na hora da montagem. Você tem que montar com calma e você tem que usar uma metodologia que você vai fazer toda vez uma rotina da montagem da asa e checagem de todo o equipamento. Você monta a asa e checa todos os pontos que têm... Pontos mais fracos, parafuso, encaixes, para não ter problema no vôo. E também em relação aos equipamentos. Colocar a fivela do buliti. Engatar atrás o buliti na asa. Tem que deitar para ver se está tudo sob controle. Você deita. alguém fica segurando. Se estiver tudo preparado, você vai para o vôo.

No parapente, a rotina de revisão do material volta-se principalmente para verificar colocação correta dos batoques e da selete, e vistoriar danos no tecido, nas linhas e nos freios.

O segundo aspecto importante no aprendizado refere-se a automatizar os comandos básicos. Uma vez montada a asa, o primeiro desafio é equilibrá-la nas costas e carregá-la até o local de treinamento. Embora o trajeto seja de 20 metros, o esforço nas primeiras vezes é considerável. Não se trata de carregar um equipamento de 28 kg., mas de conseguir equilibrar os lados direito e esquerdo da asa, considerando que, se ela for aliviada, fica muito leve, e a pessoa

¹⁹ O tempo gasto depende se há ou não auxílio, das condições meteorológicas, das condições sensoriais e físicas do piloto, e do tempo de experiência com a asa (sempre que podem, mudam de asa, buscando um modelo melhor). Preparar a asa que, conforme as condições gerais, pode nem vir a ser usada é, para observador externo, monótono, improdutivo e cansativo (com dispêndio de tempo e esforço). Questionados, os pilotos admitem o trabalho, mas consideram montar e desmontar a asa parte do processo e servem como aquecimento do piloto, algo análogo a parte de um ritual.

sai arrastada pelo vento, ou, se a asa for picada (abaixar o bico) demais, o peso do equipamento torna-se insuportável de ser sustentado por muito tempo.

O aprendiz no parapente luta para inflar seu glider, tendo de aprender a controlar sua simetria por meio dos freios. Os movimentos básicos com as mãos, para uma *direção ativa* no vôo, são puxar (aliviar) e levantar (picar) os batoques. Picando, se diminui o ângulo de incidência e a curvatura do glider, o que lhe confere mais velocidade, com ligeiro afundamento. Aliviando se dificulta a passagem do fluxo de ar, freando o glider. Para se realizar uma curva, basta puxar o batoque do lado para o qual se deseja virar. Há ainda movimentos pendulares com a cadeira (direita, esquerda) como formas de compensar falta de pressão em um dos lados do glider durante o vôo em térmicas.

Portanto, uma vez vencido o desafio de encaixar-se no trapézio (asa) e inflar (glider), “picar” e “aliviar” ficam sendo o próximo desafio tanto na asa-delta como no parapente. Na asa, os movimentos dos braços não acompanham a mesma lógica do parapente. Abaixando os braços no glider se freia e erguendo-os se acelera. Já na asa-delta, levar os braços para baixo – puxar o speed– resulta em aumento de velocidade enquanto levantá-los alivia o bico da asa, tornando-a mais lenta. Resumindo, aliviar significa levantar o bico da asa, com desaceleração, e picar (ou bicar), abaixar, aumentando a velocidade.

Embora esse conhecimento não seja difícil de ser raciocinado, sua incorporação demanda dedicação. Quando se está conduzindo uma asa o manicaca tem uma grande dificuldade em organizar sua noção de tempo e espaço, não conseguindo harmonizar sua consciência corporal a partir de sua conexão com o equipamento. E essa dificuldade continua porque a boa condução da asa não só depende de que o bico fique perpendicular ao solo, mas também do encaixe dos ombros no trapézio. Em geral, a primeira aula consome as energias do aluno só em tentar segurar a asa em solo.

Como todo iniciante em uma habilidade motora nova, o movimento sai ineficiente apesar de se fazer força em excesso, com dispêndio desnecessário de energia. Há uma desestabilização muito forte no aprendiz, pois ele vê as pessoas realizando com facilidade algo que ele não consegue. Por outro lado, há movimentos que parecem simples ao primeiro olhar, mas exigem um nível de coordenação mais elaborado. Um dos treinamentos é deitar-se pendurado sob a asa e realizar esquivas em direção a: frente (picar), atrás (estol), direita ou esquerda. Como se está içado em decúbito ventral, o movimento para as laterais costuma ser

apenas do tronco enquanto deveria ser do corpo todo, simulando a transferência unilateral de peso, de modo a corrigir a direção da asa (se ela vira à esquerda, o corpo deve ir para a direita de modo a voltar a asa ao curso reto).

Os relatos dos pilotos sobre o aprendizado no parapente também são nesse sentido. PL., por exemplo, nos primeiros dias, sentia uma insegurança muito forte.²⁰ A aula consistia em tentar inflar o glider e ele fazia muita força para algo que, a exemplo de empinar-se uma pipa, dependia muito mais de puxar o velame no momento certo (do vento) e segurar os batiques corrigindo a vela ou para direita ou para a esquerda. Saia fadigado das aulas, pois a demanda energética era muito grande para coordenar os movimentos. Consciência corporal e localização espacial eram dificultadas porque se infla a vela estando de costas para o precipício do morrote, de onde vem o vento. PL. considera o desgaste na fase de aprendiz maior se comparado ao esporte propriamente dito. Para ele, essa fadiga é necessária para, futuramente, se poupar desse desgaste na fase madura, quando a técnica economiza o esforço.

Outro estressor no aprendizado do vôo livre, na opinião dos entrevistados, diz respeito a vencer o medo. Realizar um movimento que o bom-senso sempre desaconselhou requer um *descondicionamento* ímpar. Não por menos aprendizes mais velhos relatam o conflito entre o desejo de voar e, nas palavras de ZPP, “uma voz-zinha na cabeça” desaconselhando aqueles movimentos rumo ao vazio do espaço. No parapente, conforme PL. já se referiu, parece antinatural estar de costas para o vento de forma a inflar o velame, realizar um giro de 180° e lançar-se ao ar. Ao aprender a decolagem da asa-delta, a pessoa está de frente para a queda e deve correr em toda velocidade até que a asa decole. O instinto de sobrevivência em qualquer animal terrestre é acionado a frear a corrida quando se aproxima de um precipício. No vôo livre, esse condicionamento precisa ser quebrado. Quando era encorajado pelo instrutor a dar tudo de si na corrida, GK.S. adjunta bem: “as pernas parecem não querer correr”.

Mas não se trata apenas de incorporar ou redimensionar certos movimentos. CZ diz acertadamente que o desafio do aprendiz é “transformar o pensamento mais rápido que o vôo”. Quando decola do barranco, o aprendiz tem algo próximo a vinte segundos de vôo. Numa decolagem dos Três Morrinhos, o vôo mais curto durará ainda 05 minutos. Isso significa que o

²⁰ Para ilustrar do sentimento de impotência ao se fazer uso de força para efetivar algo eminentemente relacionado a equilíbrio, lembro-me da primeira aula quando o trapézio não encaixava no ombro e a asa “ficava boba” (balançando desgovernada de um lado a outro). Exausto após as tentativas, fiquei sentado na grama enquanto o instrutor, de posse do mesmo equipamento, exemplificava a técnica com um certo ar de superioridade ao ficar saltitando com a asa nas costas sem que esta lhe escapasse ou pesasse as costas.

aprendiz, além de ser mais inexperiente, precisa realizar obrigatoriamente toda a seqüência de movimentos em um tempo menor que o exigido na situação ‘real’ de vôo.

A descrição dos comportamentos, caso deseje evitar acidentes, a ser incorporados e que serão exigidos nesse pouco tempo é extensa. De modo a pontuar a complexidade de ações motoras, trago a cena descrita abaixo pelo CZ em referência ao momento da decolagem, que é o terceiro aspecto imprescindível no aprendizado do vôo livre:

Veja só: se você está com a asa no chão. Você já aprendeu a pegada. Você entra embaixo da asa. Encaixa teu ombro embaixo do trapézio o mais nivelado possível. Segura a asa no chão o mais nivelado possível e você levanta ela. São duas posições, mais uma da proa para a quilha. Se você erguer a proa o vento vai entrar por baixo. Se erguer um pouquinho, aquela pressão vai deixar a asa leve. Então ela já está flutuando. Você vai sentir os dois lados da asa. Tem que estar nivelado. Depois passa para o plano automaticamente. Nem vai precisar olhar mais (pois sente um lado mais pesado,...). Se você corre com um lado mais baixo, a asa volta porque a parte mais baixa vai voar num ângulo menor, é como dois compassos. E não vai consertar mais, não adianta.

Assim, ao abstrair sobre a necessidade em tornar “o pensamento mais rápido que o vôo” CZ menciona o momento de maturação em que o novato dá conta de pensar e executar todos os movimentos dentro do tempo de vôo. Noutras palavras, o voador não pode pensar para fazer. Deve, sim, pensar fazendo e fazer pensando. Obviamente, no início, não só há dificuldade em fazer todos os gestos, como é necessário obter *feedback* de colegas e instrutores sobre seus movimentos (por exemplo: a postura no encaixe, se aliviou ou picou demais, como foi a troca de mão, entre outros aspectos). É um desafio assimilar e coordenar todos os movimentos no tempo do vôo. Porém, para as respostas motoras serem acertadas, carece que a captação de informações do meio e a correspondente interpretação estejam integradas entre si.

A integração do corpo com a asa (concomitante a uma interpretação das forças do vento) é evidenciada quando o piloto não mais procura olhar se a asa está na posição; ele agora “sente” a asa, diz CZ. Essa observação não é casual nem única. Muitos pilotos vêem a asa como uma extensão do corpo. Não interpretam somente o vento pelo fluxo do ar visualizado na biruta e sentido diretamente na derme, mas, também, pela leitura das correntes de ar que agem sobre a vela. A asa passa a ‘sentir’ porque, em estágios elevados de concentração na decolagem, homem e asa compõem um só.

Vindo a reforçar a interdependência entre a percepção do ambiente e a decolagem, R.K. complementa que a capacidade sensorial e perceptiva na decolagem precisa ser enriquecida com estudo de “meteorologia”.

Tem uma condição de chuva ali que está vindo. Se você não puder analisar aquilo lá você pode entrar numa roubada. Pode se comprometer no vôo. É como a gente tem aprendido: uma chuva a 7 km de distância ela pode afetar o seu vôo aqui. Ela cria um raio de influência para poder sobreviver. Ela forma um vento puxando as nuvens pra ela.

O conhecimento teórico da atmosfera e das térmicas é, em todas as obras sobre vôo livre, a temática mais volumosa. Cavalcanti (2004) explica que no vôo há muitos efeitos não compreendidos pelo piloto, resultando em um vazio desorientador. Contribui para isso o fato da atmosfera possuir uma magnitude e velocidade diferente do olhar humano e, por conseqüência, seus efeitos acabam sendo tardiamente percebidos.

Entre as informações a serem lidas e interpretadas, as nuvens são um parâmetro do comportamento atmosférico. Onde há nuvem do tipo cúmulus, nuvens claras, esparsas e de base achatada, cujo formato lembra pompom de algodão, há térmica. Sobre a condição ideal, afirma GK.S.: “As nuvens a gente deseja que seja tudo pompom, um aqui outro ali, o sol forte e a brisa bem de frente com a rampa”. Por outro lado, o excesso é prejudicial, pois o tempo fica “merrecado, cheio de nuvens. Tá brabo. Não tá bom não”.

O problema, de fato, reside em algumas térmicas desencadearem a formação de nuvens gigantescas (500 a 12.000 metros), capazes de sugar uma asa. Tais nuvens anteriormente lembradas pelo R.K., as temidas Cumulus Nimbus (CB), nuvens de desenvolvimento vertical (formato de torre), produzem uma série de fenômenos perigosos para o vôo (sucção, relâmpagos, rajadas de vento, chuva). Ao identificar qualquer nuvem com a base côncava e escurecida, é aconselhável ir para o pouso (SEMENOFF, 1998). Diz-se entre os voadores: “CB no ar, piloto no BAR” (LOPES, 2002, p. 291).

Um outro indicador natural muito usado para avaliar indiretamente a condição de vôo é a observação do urubu. É ACF quem vaticina: “O urubu é a ave mais preguiçosa que existe. Ele decola da altura de um poste, ele não quer bater asa de jeito nenhum. Ele só quer explorar camadas ascendentes. Em santos o urubu é tão viciado que voa do lado da gente. Se não tiver urubu no ar, nem decola”. Como o ar é invisível, a concentração de urubus numa área é a forma do piloto identificar a região mais propícia para ganhar altitude.

Nas entrevistas, os pilotos chegam a fazer menção de ficar “horas e horas observando os urubus” (R.O.) como forma de aprender a identificar as térmicas (bolsas de ar quente) ou mesmo como um recurso para se integrar mentalmente à sensação de voar: “A gente nos dias-de-semana fica até observando os urubus. A gente olha pro céu e só disso já esquece

tudo. Só de olhar para o urubu...” Por fim, a literatura é unânime em eleger essa ave como referência para os vôos, incluindo as pistas para onde ir à busca de térmicas. Somente em Lopes (2002) há quinze citações de decolagens e vôos bem-sucedidos com base na observação dos urubus.

Logo, resgatando a fala de R.K., a decisão de decolar deve estar baseada numa macro-visão do meio ambiente, pois uma nuvem distante pode interferir na atividade. O ideal para o vôo livre é que as nuvens estejam esparsas, o sol forte e o vento batendo de frente com a rampa numa velocidade de 24 km./hora. Porém, essas condições favoráveis nem sempre acontecem. Conforme a época do ano e os horários, as térmicas, as nuvens e o vento se manifestam de formas diferentes. Com toda essa complexidade a decolagem é tida como o momento mais estressante da atividade.

Tanto para paraplanagem como para asa, o vôo é o momento de menor tensão, seja por consistir o clímax de toda a preparação ou por representar um momento de pouco esforço físico ou de chances de “entrar numa roubada”. CLRC, “voadora” de glider, considera que “durante o vôo é mais tranquilo. É uma paz muito grande que a gente sente lá em cima sozinho”. Porém, existem alguns medos sempre relacionados à iminência de uma queda. No caso do piloto de glider, durante o vôo, “as térmicas é o que mais *drena* a gente. O impacto nela dá aquela balançada ou uma fechada. É o que mais dá adrenalina na hora”.

Do ponto de vista técnico, especialmente em relação ao tipo de vento usado na sustentação do aparelho, os pilotos comentam haver três tipos de vôo. O primeiro é o lift, feito aproveitando a área de ascendência de ventos numa montanha. Um outro termo usado para designar o vôo em lift é “ralar o morro”. Geralmente os pilotos de glider usam mais esse tipo de vôo. Um cuidado com o vôo de lift é considerar que se o vento sopra em um lado da montanha, formando os colchões de ar, no outro lado, está o rotor, um ar turbulento e sem direção e que, no parapente, pode fechar o glider, visto este não possuir uma estrutura rígida.

No vôo de lift, onde o espaço é limitado ao entorno da montanha, o piloto deve obedecer a uma orientação de trânsito, de forma a evitar chocar-se com outros pilotos. Entre as principais regras internacionais, proibem-se ultrapassagens em vôo lift e, no encontro frontal entre dois pilotos, ganha a prioridade quem tem a ladeira à sua direita. Cada aeronave desvia-se para a direita quando se depara de frente com outra no espaço aéreo, no lift quem está à direita do morro não tem como realizar o desvio (SEMENOFF, 1998).

O segundo vôo, desejado pelos mais experientes, é feito usando as térmicas, bolhas de ar quente desprendidas do solo. Inclusive é possível sair de um vôo lift para buscar uma térmica. Ao identificar uma, o voador tenta “enroscar” nela por meio de movimentos giratórios. Esse procedimento garante ao piloto um vôo de permanência, sustentando-se no ar por muito tempo. Como essas massas ascendentes de ar quente são passageiras, deve-se procurar sempre passar de uma térmica a outra. Um componente emulativo presente nesse vôo é o desejo de “ralar” outro piloto, isto é, ultrapassá-lo. Contribui para esse comportamento, o fato da prioridade ser do piloto que vem de baixo, desde que mantido o sentido de rotação de quem já está na térmica. Depois de obter altitudes consideráveis, acima de 800 metros, pode-se praticar o *Cross Country*. Este consiste em percorrer grandes distâncias. No Paraná o recorde é de 139 km.

Já o vôo prego é identificado pela curta duração: após a decolagem, já se desenvolve os procedimentos necessários para aproximação e pouso. O prego não é desejado pelos pilotos, pois sua duração em Terra Rica, não ultrapassa 10 minutos, e a vontade do voador é fazer permanência no ar. Um prego, portanto, é admissível entre iniciantes, pessoas “adrenadas” ou pilotos sem muita regularidade (ficam muito tempo sem voar) ou, conforme manifestam os experientes, quando está *merrecado*, isto é, não há boas condições de formação de ventos ou térmicas.

Por fim, entre os principais conhecimentos comuns exigidos de um piloto, o aprendiz tem que saber controlar a asa visando o pouso, por meio do movimento de estol. Em situação real de vôo, o estol atua como a principal freada. O piloto deve retirar as mãos do speed e segurar o trapézio, sair do buliti, ficar na posição vertical e, a um metro, um metro e meio de altura, empurrar o trapézio para cima. “Aí a asa pára na hora”, garante GK.S.. “O impacto do pouso é como descer um degrau a não ser que a velocidade da asa for bastante. Aí você tem que descer bastante”.

Entretanto, para amenizar a velocidade na descida o piloto deve realizar “aproximações em vôo”, que podem ser em oito, em U (perna de vento) ou em girando 360 graus, fazendo a asa gradativamente perder altitude para o pouso. Durante o treinamento do morrote, o pouco tempo de fase de vôo não permite ao aluno realizar esses movimentos. Isso significa que serão feitos pela primeira vez quando a pessoa estiver decolando da rampa (Três Morrinhos). Por meio de movimentos de deslocamento para direita ou esquerda, o aluno vai sendo instruído, por rádio, pelo instrutor.

Quando se aproximar do pouso, esse manicaca deverá ficar contra o vento e, para tanto, precisará observar o sentido do vento, algo que mesmo pilotos de alto nível têm dificuldade em fazer sem a visualização de uma biruta. Por isso, o instrutor intermedeia essa leitura nas primeiras vezes, oferecendo a posição mais favorável.

No parapente, o pouso não consegue ser tão exato quanto na asa-delta devido ao fato do glider não possuir a mesma navegabilidade. Por isso, em geral, se faz a aproximação na forma de oitos e contra o vento, de modo a, progressivamente, perder altura e diminuir a amplitude até o momento de “tirar a reta final”. No pouso, o piloto dista dois metros do solo, acionando os freios de forma rápida e contínua até chegar ao chão em estol completo. Em pilotos mais experientes, também se faz o pouso em pêndulo, que consiste em, a uma altura razoável, frear o parapente para uma descida rasante pelo chão, quando o estol é acionado.

As requisições corporais para realização dessas manobras na decolagem, vôo e pouso são relatadas com bastante discrição pelos pilotos. Eles consideram que o momento de maior desgaste físico está nos treinos em morrotes, quando se aprende a voar, pois o tempo carregando, montando e desmontando asa é maior que o tempo de vôo, além do iniciante não possuir uma economia de energia por meio de gestos mais técnicos.

Conforme W.J.R., quem melhor agrega o conhecimento (lembrado por FRND e MCS) às dimensões físicas e mentais será o piloto mais capacitado no voar. Esse voador, em relação ao aprendizado, vai, contudo, destacar importância maior à atitude da pessoa em sua dedicação apaixonada à aquisição dos conhecimentos psicológicos e somáticos tão fundamentais ao sucesso no vôo livre:

E o principal é a pessoa ser persistente e ter muita força de vontade porque o treinamento não tem data marcada. Quem estipula data é você mesmo, de acordo com seu treinamento, de acordo com seu esforço, de acordo com sua capacidade física e mental. Porque não adianta a pessoa estar preparada fisicamente e chegar lá no morro e mentalmente ela não consegue. Têm casos aqui de pessoas que se formaram, mas não conseguem voar por medo. Prova de que não estão preparados (W.J.R.).

A importância da “força de vontade” para garantir o melhor aproveitamento dos aspectos físicos e cognitivos numa aprendizagem motora é substancialmente conhecida e, nesse sentido, W.J.R. não estaria acrescentando nada significativo. Mas é preciso ponderar como essa percepção traduz o olhar do sujeito sobre sua prática. A exemplo da natação em que, mesmo compreendendo as teorias de flutuação e tendo condicionamento para nadar, um iniciante pode ter barreiras psicológicas no contato com o meio líquido; no vôo livre esses fatores sobressaem

porque a adaptação ao ‘meio aéreo’ trata da flutuação numa substância mais invisível e incomensurável que a água.

Em geral, um piloto sabe explicar, mesmo se apenas empiricamente, o funcionamento de uma asa. Mas, como ironiza Cunha (2002, p. 259), por serem tantas as teorias e a confusão entre elas, não é raro se chegar a ponto de alguém poder não mais “acreditar que alguma coisa voe”. Por isso, “acreditar que o troço voa”, conforme fala anterior de CZ, é um jargão dito aos aprendizes, no sentido de que eles devem se convencer disso já no treinamento. Acreditar racionalmente (conforme as teorias) na sustentação de uma asa no ar, porém, está longe de anular a incredulidade subconsciente do iniciante. Há necessidade de correr para dar impulso à decolagem, mas muitas pessoas têm bloqueios em relação a isso. O medo ou instinto de sobrevivência ficam denunciados corporalmente pelo refrear das pernas durante a corrida para o vôo. Afinal, como diz GK.S., se deve “correr como se fosse sem volta”, mas mesmo para pilotos já formados, conforme se está muito adrenado, fica “duro das perninhas criar coragem pra ir correndo”.

Outro aspecto crítico à prática diz respeito à tecnologia. Para começar, se o vôo livre parece uma atividade mais acessível conforme o condicionamento corporal, isso não é sinônimo de mais acessibilidade à prática, se considerada outra dimensão da realidade vivida: a desigualdade no acesso aos bens materiais. O custo do material completo, segundo entrevistados na fase exploratória, varia entre US\$ 3,490.00 e US\$ 8,350.00 (contendo velame, selete, pára-quedas reserva, macacão, luvas, rádio de comunicação, variômetro e GPS), podendo se trabalhar minimamente gastando US\$ 1,000.00 apenas com uma asa-delta.

Nisto é necessário observar que o próprio conceito de AFAN (BETRÁN, BETRÁN, 1995) reproduz uma certa ingenuidade ou romantismo sobre as práticas na natureza, ignorando ou minimizando a relevância das condições materiais de obtenção dos serviços e produtos das atividades melhor enquadradas no conceito desses autores. Aliás, como Bruhns (2003) já diagnosticou, as práticas com maior glamour e uso tecnológico revelam formas de exclusão e de distinção sócio-econômica que se fazem sentir, inclusive, na demarcação excludente de territórios onde essas práticas ocorrem.

Inicialmente tomei como incontestável o recorte de classe social como um fator limitador do discurso do vôo livre ser um esporte não excludente dos corpos frágeis, pois se deixa de excluir pela aptidão, o faz pelos recursos financeiros. Porém, como descobri convivendo com

os pilotos, o comércio de bens de segunda-mão, mas com condições seguras de uso, é uma alternativa ao ingresso de pessoas pouco capitalizadas e faz parte da rede inclusiva de socialidade dos pesquisados. Tratarei amiúde desse assunto em um tópico específico sobre as redes de *socialidade*, mas esse abrandamento das diferenças econômicas não apaga a desigualdade no acesso a informação, novas tecnologias (mais caras), e tempo livre para treinos.

Como é possível perceber, o vôo livre exige uma série de conhecimentos e habilidades que, embora disponíveis para ser rememorados no grupo, são transmitidos aos neófitos por meio do instrutor, seja ele certificado, leigo ou um amigo. Importa frisar que não há aprendizado sem conhecimento das peças, das características da asa, das técnicas de empunhadura, de noções sobre aerodinâmica e clima, e das variações corporais frente à mudança de estágio no voar.

Para o momento, ao tecer a organização da lógica interna do esporte, visei fornecer um panorama de como acontece o vôo livre em suas nuances técnicas mais importantes, conforme ia sendo ressaltado pelas falas e as observações foram corroborando. Mas, além da vivência em si de saber voar numa asa-delta ou no parapente, existe uma outra competência que identifiquei como fundamental para se existir como indivíduo piloto, reconhecível e reconhecido nessa AFAN: a convivência com outros pilotos. Vejamos, pois, como ela se manifesta.

3.2 As redes de *socialidade* no vôo livre

Na fala dos sujeitos tornam-se evidentes a coesão, a afetividade, a paixão, o sonho, o desejo acalentado, por vezes desde a infância, em voar. As habilidades motoras especializadas e o controle psicológico de nada valem, pois não seriam requisitados, se não fosse antes o rebrotar dessa pulsão individual pelo voar. Individual, em termos, porque as afinidades irão aparecendo, dando a esse comportamento errante, suicida ao primeiro olhar, uma organicidade típica das socialidades contemporâneas.

Mas a socialidade, por diferir do conceito estático de grupo social, não é algo fácil de ser notado pelos instrumentos de pesquisa. Na primeira observação, durante o Festival de Vôo Livre de 2003, como detalharei posteriormente, sentia serem os pilotos indivíduos pouco sociáveis. Não obstante a maior parte dos pilotos considerasse como satisfatória a rede de

amizades, reconheciam uma deficiência concernente a “ser ativo em sua comunidade, sentindo-se útil no seu ambiente social”.

Ao mesmo tempo, por meio de um questionário exploratório, dezenove, dos vinte e seis sujeitos, responderam que sua participação no festival se tratava de um lazer, com aventura, no qual podiam estar vivenciando diversas sensações com os amigos. Outros indicaram, isoladamente, alguns desses três aspectos (lazer, aventura, estar com amigos) ou ainda a competição.

Considerando o ritmo acelerado de seu cotidiano, sentiam dificuldade – e desinteresse – em participar, digamos, de um interesse social do lazer de forma engajada, militante. Porém, a necessidade em fazer *parte de um todo*, no qual o indivíduo, ao mesmo tempo cresce e se dissolve no corpo coletivo, indubitavelmente, aparecia pelas suas respostas sobre fruírem relações intensas, porém efêmeras nos dias de encontro.

Afinal, o paradoxo em torno do individualismo/sociabilidade dos pilotos estaria em função de haver dois tipos de relacionamentos, um mais institucionalizado e outro mais ligado aos momentos? Fui buscar fundamentação em Maffesoli, e em alguns de seus comentadores, sobre a busca de uma *socialidade* ligada à “ética do momento” em meio a uma Sociedade racionalmente organizada.

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

Oliveira (2001), a partir de leitura antropológica da obra de Maffesoli no contexto de interação de jovens no ciberespaço, destaca que o entendimento de socialidade não cria uma separação entre grupos informais e formais, embora Maffesoli considere a socialidade como o conjunto de práticas presenteístas e fora do enquadramento racionalista. Em sua visão, o conceito de socialidade se remete a “trocas de representações culturais, ou trocas simbólicas de códigos culturais partilhados”, independente do grau de racionalidade envolvido na sua elaboração.

A elaboração de Oliveira (2001) parece importante para reforçar a interdependência entre construção simbólica e interação social. Daí, para ele, a socialidade envolver o compartilhamento de representações (códigos) entre integrantes de determinada coletividade. Esse conhecimento garantiria conhecimentos em comum, atualizados e confrontados mediante aprendizado recíproco nas interações. Portanto, o acesso à representação social dos integrantes de um grupo é uma forma ímpar de compreender suas práticas.²¹

Também se pode concluir que o conhecimento fora do convívio grupal é insipiente e leva o indivíduo isolado a uma alienação crescente. É na efervescência do grupo que os saberes se renovam, as idéias se oxigenam e as energias se carregam. Longe, porém, de se pensar a “socialidade” como uma necessidade racionalizada. Ela é fomentada pela “incompletude” e “finitude” das coisas e do próprio ser humano na sua contínua formação como indivíduo e como parte da coletividade. Assim, a ampliação de si no seio do grupo:

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

Além do magnetismo do recriar-se no seio do grupo, um fato ‘recente’ vem somar ao aumento da força gregária nas novas formas de agrupamento social: a diminuição da força do trabalho, das relações formais e da produtividade como valores absolutos do mundo social. De forma subterrânea, longe do olhar pan-óptico, táticas sutis do homem do cotidiano são formuladas para permitir o “estar junto” em contato com tudo o que é inútil, frívolo e lúdico. (MAFFESOLI, 1997).

No pensamento de Maffesoli, essa socialidade tribal, gregária e empática quebra a supremacia das relações baseadas em hierarquias e papéis e contribui para “a passagem (ou a desintegração) do indivíduo clássico à (na) tribo”, adjunta Lemos (2004). Por meio dos diversos “tribalismos” (religiosos, esportivos, hedonistas, musicais, tecnológicos, relaciona o autor), a sociedade organizada por meio racional e contratual perde espaço para socialidades mais orgânicas, menos impessoais. Se na modernidade cada qual possuía uma função, na tribo se vive um papel dentro da contínua teatralidade mundana.

²¹ Ainda se poderia complementar que as representações sociais, em termos sociocognitivos, isto é, na qualidade de “sistemas de pensamento que sustentam as práticas sociais,” integram a novidade ao saber estabelecido e orientam as comunicações e condutas de uma coletividade. Logo, refletem o conhecimento prático oriundo de uma realidade consensual. (SPINK, 1995, p 86-88).

Lemos (2004) comenta ainda a respeito da vontade de “estar-junto” no tribalismo “onde o que importa é o compartilhamento de emoções em comum”, formando o que Maffesoli (1998) identifica como uma “cultura do sentimento”, caracterizada por relações tácteis, por formas coletivas de empatia. Como Maffesoli (2001) resume, o tribalismo é uma religião social.

Porém, se as novas formas de comunidade reforçam as motivações lúdicas e afetivas como centrais na socialidade contemporânea, estas não rompem radicalmente com as contingências práticas e funcionais da contemporaneidade ocidental (MAFFESOLI, 2001). Por dentro do sistema, a socialidade emerge e aproveita de benefícios proporcionados pelas novas tecnologias como forma de reforçar esses laços societários. Maffesoli (2004, p. 177) lembra não apenas das “múltiplas tribos que, virtualmente e às vezes concretamente se encontram por meio da ‘rede’”, mas do próprio *reality show*, que, para além de ser uma “telelixeira” jogando todos nesse “pote comum”, exacerba a noção de família liberando os excessos afetivos fora dos muros da vida privada.

O outro aspecto chamado atenção por Maffesoli (2001b) sobre as neo-comunidades é a necessidade em compreendê-las como são ao invés de lamentar o que a sociedade já foi ou esperar pelo seu vir-a-ser.²² A socialidade pós-moderna enfatiza o presente, não sendo mais contratual, com visão de futuro contínuo num grupo determinado, mas se articula na vida cotidiana, com seus valores ambivalentes. Assim, importa “fruir, com outros, dos bons momentos que passam, da beleza no que ela tem de evanescente, do corpo, do qual se pressente a decadência futura. Portanto, é preciso raptar tudo o que for possível, aqui e agora” (MAFFESOLI, 2001b, p. 108).

Esse presenteísmo poderia gerar, conforme teme Castiel (2004), a fragilização da pessoa pela falta ou pobreza de significados ao experimentar o mundo sem redes sociais estáveis. Esse autor, ao perceber a dissolução das comunidades tradicionais no capitalismo, percebe o surgimento de comunidades estéticas como alternativa. Para ele, a fluidez das tribos não permite acumular um “capital social” suficiente para o indivíduo se considerar coletivamente acolhido nos momentos de padecimento. Desta forma, no final do processo, só restaria o individualismo.

²² Como este afirma: “as coisas e as pessoas são o que são; procedem e organizam-se de acordo com uma disposição que lhes é própria. Assim, em vez de desejar ‘pegá-las’ no conceito, talvez valha mais a pena acompanhar a energia interna que está em ação em tal propensão”. (MAFFESOLI, 2001b, p. 18).

Mas, para Maffesoli (2001b), os prejuízos à subjetividade têm sido mais conseqüências da Modernidade, particularmente do racionalismo impulsionado nela. Como reflexo da tentativa de suplantiar todas as partes obscuras da socialidade, aí incluindo os comportamentos de risco, o irracionalismo, doravante sem ter como mais ser reprimido, acabou transbordando sobre a política e o cotidiano. Diante das demonstrações de “explosões sem controle” do irracionalismo e da assepsia social marcada pelo racionalismo instrumental, pessoas, em pequenos grupos, começaram a buscar formas de proteger-se do isolamento e da desagregação plena.

Esses pequenos agrupamentos agem em sinergia, buscando holisticamente comunhão com a natureza, esporte e música – pulsões gregárias e desenfreadas, desprezadas pelo racionalismo. Ao invés de interpretar esse movimento como retorno à barbárie, Maffesoli (2001b, p. 30) estimula se pensar que são expressões violentas da natureza humana. Longe de ser algo eminentemente bom em si; a natureza humana é “contradizente”, cheia de antagonismos. Portanto, só o racionalismo separa o bom do mal. E, paradoxalmente, ao afirmar o bom, alimenta e valoriza, pela contradição, o mal.²³

É válido acrescentar que a reflexão desse pensador é, conforme Lemos (2004), influenciada por Simmel e sua idéia sobre o formismo. As formas de uma cultura, sejam elas institucionais, simbólicas ou técnicas, acabam sempre por criar limites. Como, por exemplo, dar sentido a um evento da vida cotidiana se não há um repertório lingüístico apropriado? Por isso, segundo Simmel (1986), o ser humano cria as formas que organizam a vida, mas, ao mesmo tempo, as supera.

Essa dimensão trágica da sociedade é considerada na sociologia de Maffesoli como elemento importante na compreensão da realidade. Afinal, é inelutável esse movimento contraditório da vida que “ex-iste” alimentando-se da forma e, da mesma maneira, expandindo-se para além das formas. Nessa perspectiva “formista”, a comunidade vai se caracterizar menos por um projeto (*pro-jectum*), voltado para o futuro do que pela efetuação “*in actu*” da pulsão de estar-junto”. (MAFFESOLI, 1998, p. 23).

Como essas pequenas extrapolações são identificáveis durante as trocas simbólicas, o conceito de socialidade se torna chave para compreender esse movimento. Embora

²³ Como “cada elemento da vida social afeta seu contrário” é possível ponderar que a procura pela natureza, na sociedade presente, não se trate de mera indução mercadológica.

essas novas práticas comunitárias não invistam de forma estruturada contra o sistema e sejam sinais de renovação das formas, são vistas com desconfiança, havendo uma tentativa de direcionamento do impulso gregário. Villaverde (2003) observou serem consideráveis as barreiras para se estreitar laços interpessoais numa perspectiva menos burocrática. Ao citar as relações de amizade a partir do compartilhar práticas corporais em meios naturais, o autor lembra da pasteurização das possibilidades críticas e criativas de se realçar as diferenças nas interações. Os pacotes de turismo ecológico, por exemplo, estariam mais preocupados em criar situações artificiais de espírito de equipe ou de interação com a comunidade local do que considerar a tensão necessária entre estar no grupo e poder afirmar as singularidades.

Naturalmente que nem todas as aproximações racionais com a socialidade visam controlá-la. Há também tentativas de valorização. Só para ilustrar a importância das neo-comunidades, no campo da saúde coletiva, a efervescência grupal é apontada como alvo das novas campanhas de busca ou manutenção da saúde. Os projetos públicos trabalham, no momento presente, com a idéia de formar comunidades saudáveis. Segundo Castiel (2004), os governos notaram ser inviável alcançar o indivíduo, pois as taxas de ingresso (adesão) e permanência (aderência) são baixas. Mas, como as comunidades possuem certa força centrífuga sobre seus membros, uma vez disseminada a idéia dentro de um grupo, ela se espalharia mais rapidamente, e cada integrante cuidaria de reforçar os novos hábitos entre seus pares.

Essas duas dimensões ambigüamente opostas e complementares são averiguáveis entre os grupos no vôo livre. De um lado, uma socialidade produzida de forma subterrânea, cercada de imaginário e assentada sobre novas formas de solidariedade, não encontráveis necessariamente nas grandes instituições sociais habituais. Sua energia se representa no presente (como hedonismo, prazer do momento, *carpe diem*). Não mais um simples "progresso", mas um verdadeiro "ingresso", ou seja, viver na alegria desse mundo. Logo, “a ‘socialidade’ não pode mais ser reduzida ao ‘social’ moderno, dominado pela razão, a utilidade e o trabalho. Muito pelo contrário, ela integra os parâmetros essenciais (e normalmente desprezados) que são o lúdico, o onírico e o imaginário” (MAFFESOLI, 2004, p. 149).

De outro lado, há uma visão racional que busca formar ou organizar comunidades pautadas em interesses comuns, almejando a obtenção de benefícios progressivos à saúde. Mas, como as “tribos” poderiam servir a interesses que elas vieram superar? Como o próprio Maffesoli (1988, p. 108) admite, por conta do encontro das formas particulares com a

mundialização, é possível ver na Pós-modernidade a conjunção de elementos aparentemente antitéticos num manifesto “politeísmo de valores”.

De certa forma, “a força viva do pluralismo” permite interpenetrações, ainda que cercadas de conflitos, entre valores estranhos. O que importa é que não são os objetivos políticos e econômicos, mas sim, as sensações comunais (hedonismo, presenteísmo, espiritualidade) que constituem a centralidade subterrânea da qual a vida social obtém sentido, significado e crescimento (MAFFESOLI, 1997).

Reconhecendo a fecundidade da categoria socialidade para acessar o conhecimento comum do grupo de pilotos, busquei situar-me nas relações sociais dos mesmos. Vale recordar que, por meio de enfrentamentos de subjetividades e de trocas simbólicas, as representações e ações dos grupos vão se formando. Elas funcionam como depositários de significados os quais formam, ou modelam, os saberes e práticas socialmente legitimadas.

Nos primeiros contatos com os pilotos, a impressão que reinava era de encontrar nem tribos nem grupos institucionalizados. O movimento desordenado de pilotos, subindo o morro em dias e horários diferentes, sugeria sequer haver um mínimo de articulação entre eles. Os via como pessoas muito distantes de buscar interações umas com as outras, mais parecendo praticantes solitários, unicamente voltados para o gozo individual e particular da aventura. A rotina desses sujeitos envolvia subir uma estrada com forte inclinação (extensão total de 1200 metros). Em geral, vinham não mais que duas pessoas por veículo.²⁴ Chegando ao topo, sentavam-se em algum ponto isolado sem estabelecer aproximação com o pequeno, mas ininterrupto, fluxo de curiosos.

Porém, esse isolamento não significava distanciamento das pessoas. Trata-se de uma necessidade relatada por muitos pilotos de sentir o ambiente (as correntes de vento, as formações de nuvens, o vôo dos urubus e outros sinais da natureza) para decidir por montar ou não seu equipamento. Outros fatores, como o nervosismo a cada novo despegar-se da terra, também explicam essa rotina, assunto a ser discutido no tópico sobre a fase de decolagem.

Essa peculiaridade da pouca conversa nos minutos iniciais, quando os sentidos são concentrados para interpretar informações da natureza, é substituída por constante comunicação com outros pilotos ou pessoas do meio, de forma a compartilharem impressões e

²⁴ Conforme o poder aquisitivo, usavam Fuscas e Brasília, entre os mais modestos, ou, principalmente entre as pessoas vindas de mais longe, picapes com tração 4x4.

dados. Sim, a rede de interações é bem tecida e complexa. É extremamente difícil, segundo eles, um piloto não buscar agrupamento, seja como reconhecimento, proteção, ajuda mútua ou sentimento de pertencimento.

Dadas essas primeiras aparências, como ocorre a socialidade em Terra Rica? Quais são os modos de se apresentar num meio, ser reconhecido e acolhido nele? De que maneira são formados os sub-grupos? Como, quando e por que se transita entre eles?

Pelo que pude notar, boa parte das rampas é pública não sendo necessário um reconhecimento institucional para subir os morros. Naqueles cuja entrada é privativa, é necessário associar-se, pagando trimestralidades, ou ser convidado por algum sócio. E nos locais onde o acesso é público, o piloto novo na área tende a, depois de realizar sua prospecção da natureza, procurar com quem conversar sobre as particularidades do meio, buscando se submeter ao *modus operandis* local.

Não há necessidade de apresentar documentos, pois o próprio equipamento (cada vela revela um nível de performance), acessórios, linguagem técnica, expressão corporal e a maneira como se monta a asa ou parapente denunciam a qualidade do piloto. De fato, não observei ninguém anunciar aos outros seu nível (de I a VI). É ao observar o vôo uns dos outros que os pilotos reconhecem os nível de performance de cada um.²⁵

Quando a pessoa não é “voadora” e é desconhecida é comum procurar algum piloto e indagar sobre preço de equipamentos, nome de partes da asa ou glider, se é perigoso ou como faz para fazer um vôo duplo. Embora não dirijam total atenção aos curiosos, os pilotos, em geral, demonstram seu material e respondem às perguntas. Porém, quando a pessoa apresenta interesse em aprender a voar, há maior atenção, principalmente por parte de quem é instrutor. Afinal, um curioso pode vir a ser um futuro colega e aprendiz.

No início, ia conversar com os pilotos e era recebido como um simples curioso. Esse reconhecimento impunha limites de acesso ao universo deles. A principal barreira, no entanto, era terminológica. Em tom audível, dizia um deles: “Nossa estou drenado. Vou fazer picar o speed até o saco para fazer um prego mesmo porque está muito chacoalhado para eu ralar o morro em *lift* e as térmicas estão muito merrecadas para eu enroscar numa ascendente”. Eu percebia a emulação presente entre eles, visando o uso mais rico de termos técnicos, mas essa era

²⁵ Inclusive num sentido estético, pois o piloto experimentado voa aos olhos do observador como se estivesse numa coreografia (CUNHA, 2002).

uma barreira para compreensão do que realmente expressavam sobre sua prática.

A necessidade de ter um contato mais privilegiado e inteligível com os praticantes, levou-me a procurar o ACF, instrutor de vôo da região. Por ser mais experiente, sua ascendência sobre os demais era notória. Expliquei a intenção da pesquisa e conversamos sobre uma série de dúvidas minhas sobre vôo livre. Com o consentimento de ACF, eu seria apresentado por ele a cada um dos pilotos que freqüentam mais vezes o morro, cerca de 20.

A partir dessa intermediação, tendo de situar cada um dos pilotos sobre os objetivos da pesquisa, minha presença já era notada com menos indiferença. Ocasionalmente, alguns deles explicavam, sem que eu pedisse, algum passo da montagem das asas, nomes das peças ou, ainda, as condições de vôo, termos técnicos, informes sobre determinado piloto. Tendo como referência ser docente da Universidade Estadual de Maringá, entre a maioria, especialmente entre os moradores de Terra Rica, acabei sendo reconhecido e referido como “professor”.

A relação com os voadores e os “resgates”²⁶ foi ficando mais fluída, mas eu ainda era visto de forma deslocada naquele meio deles pois não mantinha proximidade com alguém do grupo. Na medida em que fui me disponibilizando para auxiliá-los no resgate, fui sendo acolhido por um sub-grupo. O acesso ao mesmo foi facilitado por serem as pessoas que, no momento da pesquisa de campo, freqüentavam mais vezes o morro. Além do interesse pela prática, alguns fatores contribuem para a assiduidade.

- a) Necessidade de experiência: possuem pouco tempo de formados, 15 meses, se satisfazendo em voar mesmo em condições fracas de vôo. Pilotos mais experientes, que já passaram pelo afã de voar a qualquer momento, são mais seletivos, subindo ao morro somente em condições excelentes de vôo.
- b) Possuem disponibilidade de tempo, marcadamente nos finais de semana. Para isso, contribui serem relacionados a ocupações com os mesmos horários de trabalho e serem divorciados, sem compromissos familiares rotineiros.
- c) Disponibilizam recursos para essa vivência, especialmente para o transporte, sendo dois residentes em Maringá e outro em Terra Rica, possibilitando hospedagem aos dois colegas e ao pesquisador.

²⁶ Todo piloto de asa-delta necessita de um resgate, isto é, ser buscada no ponto de pouso e transportada, juntamente com o equipamento. Essa tarefa é realizada por parentes, pessoas próximas ou revezando-se entre os próprios praticantes. No meu caso, fazer o resgate foi uma das estratégias para aproximar-me do grupo.

O fato de também residirem em Maringá contribuiu para a aproximação de R.K. e G.K.S., incluindo convite para dividir gasolina nas viagens. Assim, fui me aproximando do sub-grupo deles. G.K.S., R.K. e W.J.R., (este de Terra Rica), aprenderam a voar na mesma época. Como passaram pelo processo iniciático na mesma época e possuíam níveis de performance próximos, formavam um grupo bastante coeso, costumando voar juntos.²⁷ Mas, também, eram comuns outros momentos, incluindo alimentação, viagens para voar, trocas de e-mails e outros lazeres (churrascos, bailes, piqueniques, saídas nas noites de Terra Rica).

Se o ano de início no vôo marca consideravelmente a socialidade, este não a determina. As interações são muito fluídas para se estabelecerem em torno de uma causalidade. As atrações empáticas também estão muito circunstanciadas a uma série de fatores, tais como idade, local de residência, outras afinidades estéticas, tipo de equipamento, ou o mero acaso de estarem no mesmo tempo e espaço. Embora todos os sub-grupos interajam, é no pequeno grupo onde a comunicação e a proximidade corporal são constantes.

Não foi objetivo deste estudo compreender a estrutura interna de todos os grupos de afinidade, mas, o trabalho de campo permite estabelecer uma organização aproximada dos mesmos com base em quatro critérios que definem cada piloto: 1) meio pelo qual voa – asa ou glider; 2) época de aprendizado (com um recorte – antes e após 2001, data de novos investimentos no vôo); 3) município de residência (numa dicotomia mais esquemática que nativa – “os de dentro” de Terra Rica e os “de fora”, residentes noutras cidades); 4) condição civil – sem relacionamento fixo e os casados, o que implica compromissos, inclusive de lazer, com o cônjuge e uma série de negociações para viabilizar as idas ao morro.

Quanto mais desses itens coincidirem, mais se verifica uma proximidade ético-estética intra-grupal porque as condições de vida tendem a aproximar percepções e sensibilidades. Essa organização permite perceber que, ao mesmo tempo em que comunidades

²⁷ Interessante notar que o ano de início no vôo marca consideravelmente, mas não determina a socialidade, uma vez que costumam estar mais próximos de pessoas com histórico parecido, afinal começaram juntos e compartilharam as primeiras emoções no vôo, mas as interações são também muito circunstanciadas a uma série de fatores (idade, local de residência, outras afinidades estéticas, tipo de equipamento, ou o mero acaso de estarem no mesmo tempo e espaço). Também chama atenção que, mesmo residindo na mesma cidade, as pessoas aprenderam a voar em pontos diferentes. Para ilustrar, só entre os pilotos de Curitiba, seus cursos foram em Curitiba, Governador Valadares, Vitória, Rio de Janeiro, Barra do Turvo-PR, Ribeirão Claro-PR, Cambuquira-MG e Nova Zelândia. Isto porque, em muitos casos, as pessoas não haviam planejado fazer o curso. Viajam de férias, vêem alguém voando e decidem iniciar o aprendizado, concluindo-no, depois, no local mais próximo de sua cidade. Esses relatos reiteram-se sobre como o nomadismo no lazer favorece a descoberta do vôo livre.

estéticas, conforme aponta Maffesoli (1999, 1997), são formadas e findadas com bastante fluidez e espontaneidade, há condições temporais e socioculturais que facilitam e guiam tais engajamentos comunais.

Vale lembrar que o sentido gregário é estimulado desde a época de aprendizagem intragrupo e intergrupos. Durante o período de aulas no barranco, é comum dividirem gastos com alimentação e transporte, além de se motivarem mutuamente. Quando se é piloto recém-formado, ainda não há confiança suficiente, precisando do apoio de pessoas mais experientes.

Uma estratégia é procurar voar nos mesmos dias e horários de outros pilotos, mas, em geral, o piloto nos seus primeiros vôos autônomos busca ventos mais lisos e fracos, sem muitas térmicas, típico de final da tarde ou início da manhã. Já pilotos mais avançados procuram as térmicas, pois são elas que lhes permitem subir grandes altitudes e viajar *cross country*. Como nem sempre, portanto, os melhores dias para pilotos nível I e pilotos mais experientes coincidem, o recurso mais eficaz torna-se o agrupamento entre colegas de formatura.

Seria injusto, porém, considerar que seu sentido gregário seja comandado exclusivamente por uma necessidade instrumental. De fato, o estar junto e a necessidade de segurança se complementam. FRND, por voar sozinho em sua região (Campo Mourão), diz ir algumas vezes para Terra Rica, acompanhado de sua esposa, para não perder esses laços e, também, atualizar seus saberes e destrezas em meio aos saberes coletivos. A oportunidade de ver e ser visto não é menos forte na sua fala. Assim se expressa:

Eu moro numa região que na minha cidade só tem um voador. E eu costumeiramente canso de ir por morro sozinho. Então, essa é minha maior dificuldade. Porque se eu tivesse num grupo com outras pessoas, o esporte desenvolve mais. É uma troca de idéias. É informação. É o pique de ir todo mundo pro morro, tentar voar. Então, pra mim acaba sendo um esporte muito solitário... apesar de que o vôo em si é solitário, você está lá em cima sozinho. Mas, você ir para o morro sozinho, e voar, e depois não ter ninguém para comentar, pra trocar idéia até pra se gabar: *puts, que baita vôo que eu fiz hoje*, é meio complicado. Então, eu faço minha cadernetinha de minhas horas de vôo e jogo ali as minhas idéias, mas é uma ... Então por isso que vez ou outra eu venho para Terra Rica pra estar em contato com outros, informação, para conversar, voar junto, é bem gostoso.

As colocações de FRND trazem à superfície não uma, mas várias razões para se estar em grupo. Sua fala, de fato, é polissêmica, diverge e diversifica sobre os significados da socialidade no vôo. Chama atenção a insuficiência do registro de suas descobertas na caderneta. Oliveira (2001) avaliou bem ao considerar a grupalidade um depositário das representações

individuais que, confrontadas, formam as representações coletivas, o senso comum de uma tribo. Tal compartilhamento informal, permeado de impulsos gregários e afirmação da autonomia, denota como a socialidade, ao emergir da desestruturação das relações formais, é capaz de construir coisas novas, incluindo saberes voltados para a autonomia e para a interdependência.

Interessante, por outro lado, que esse saber é nômade, pois não se fixa exclusivamente em alguém ou num lugar. Está incorporado, por múltiplas atualizações, em cada pessoa do grupo que, por sua vez, dada a efemeridade e permeabilidade dessas agregações, se comunica com outras socialidades, compartilhando sensações e conhecimentos numa infundável troca simbólica.

O estar-junto é evidenciado como uma forma análoga a voar por MCS, para quem o vôo livre não trata de um esporte individualista ou se resume a estar fisicamente voando. Existem outras sensações prazerosas e salutares, haja vista que:

A gente não vem só para voar. A gente vem para rever os amigos em cima do morro, comentar o que foram os vôos passados, a respeito dos equipamentos que estão saindo. Então é uma terapia completa no meu modo de ver. Então, isso influencia diretamente no meu comportamento durante a semana. Enquanto a gente espera o vento, bate papo dos vôos anteriores. É o que foi o vôo anterior, um contando as suas experiências e... o que foi, o perigo, as alegrias. É sempre um bate-papo sobre vôo. O assunto não difere quase nada do que é voar. A gente sempre brinca ainda que a gente tá voando no chão.

O piloto não é o único a relatar que sente sua participação (voando ou interagindo socialmente) influir positivamente no comportamento semanal. É preciso, no entanto, diferenciar essa percepção de bem-estar (“terapia completa”) como um mero resultado instrumental decorrente dessas reciprocidades entre o sujeito e sua comunidade. São, esses entrelaçamentos e redes de ajuda mútua, fenômenos polissêmicos e contraditórios por abrigarem razões aparentemente divergentes. Isto é: “ao lado de elementos lógicos, racionais, utilitários, todas as relações sociais põem em jogo aspectos lúdicos, oníricos, afetuais”. (MAFFESOLI, 2001b, p. 120). Poderia falar, nesse sentido, da complementaridade entre elementos racionais (relativos a trocas simbólicas visando conhecimento) e elementos tidos como não-rationais (emoção do estar-junto, adrenalina, espiritualidade) na motivação para a socialidade entre eles.

Prenuncio essa ilação porque a cada condição de tempo e novas tecnologias se potencializa o risco envolvido na atividade. Não fosse suficientemente forte a efervescência própria da socialidade em torno dos lazeres, eles "buscam-se" como forma de trocar conhecimentos e fornecerem logística na decolagem, ocorrências tidas por eles como essenciais

para sua segurança.

Em suas falas, os voadores dão destaque ao atendimento (aparentemente) desinteressado dos outros pilotos nos momentos decisivos da decolagem, minorando chances de roubadas. Uma roubada pode resultar não só em frustração do prazer do vôo, mas desencadear acidentes com lesões ou mesmo morte. No plano coletivo, a atenção dos pilotos ao comportamento de um colega na decolagem é, junto ao compartilhar hidratação (água e protetor solar), um indício de que, como já afirmou Maffesoli (2001b), o cuidar de si e a busca por qualidade de vida são próprios da vida societal. É preciso estar bem para cuidar do outro, da mesma forma que eu sei –para além de uma lógica racional– que o outro precisa, portanto, estar bem para cuidar de mim. Logo, o estar-bem e o estar-junto são recíprocos.

Entretanto, sendo as concepções pautadas pela mescla de elementos contraditórios, é evidente que os pilotos não reduzem, em suas concepções, sua sazonal socialidade a trocas cognitivas e de proteção. Mas, também, põe em relevância o prazer sentido pela companhia do outro, conquista afortunadamente, para eles, vinda de forma desestruturada e voluntária.

Para CLRC, a convivialidade animada pelos voadores entre si é rápida a ponto de parecer acontecer “naturalmente, sem que ninguém perceba. A ajuda é espontânea sem pedir. E você, quando menos espera, já tá lá ajudando. Entendeu? É automático. Então, são amizades que são muito mais firmes, né?!, mais verdadeiras.”

Esse impulso sem freios e receios aproxima-se muito da descrição das tribos contemporâneas, comunidades ético-estéticas, tratadas por Maffesoli (1988, 1996, 1997, 2001a, 2001b, 2004) no início deste tópico. Por fugirem de relações contratuais, cujos papéis já se encontram pré-determinados, nessas novas comunidades há maior espaço para brotarem ações espontâneas. A intensidade das sensações em comunhão (comum-união) caracteriza o momento presente da socialidade algo mais importante que os benefícios resultantes dessa reunião fortuita.

Mas a socialidade contemporânea ao se alimentar de influências e impulsos díspares não poderia resultar em algo eminentemente bom. Quanto mais luz lança sobre as pessoas, por efeito dialético inverso, maior fica sua sombra. As tribos não são boas ou más, são boas e más. E cabe a cada pessoa produzir sua felicidade na combinação desses dois pólos, defende Maffesoli, (2004), pois a ligação dos contrários garante a estabilidade e equilíbrio ao homem e ao meio.

Como, além dessa ambigüidade, é próprio da natureza das comunidades ético-estéticas a fluidez, a provisoriedade e o pluralismo, não se espera um esgarçamento do tecido social no seu sentido clássico. Onde não há contrato social é impensável falar de quebra das normas de convivência. Mesmo assim, as falas nas entrevistas ocultam rivalidades e oposições (tão provisórias quanto as afinidades e complementações) entre os pilotos. Nas conversas dos mesmos em seus sub-grupos, coletei comentários desairosos sobre voadores que: são seletivos demais em seus vôos; mostram atitudes pouco cooperativas; fazem apenas vôo prego (quando não há regularidade em ir voar, a pessoa só consegue fazer esse tipo de vôo); abandonam o aprendizado ou a prática do vôo livre.

Em geral, há uma recriminação, na forma de chistes, aos pilotos que não voam regularmente. Mais uma prova de que não é uma posição fixa na estrutura social que garante a honorabilidade do voador no grupo, mas a seu envolvimento com a prática. Talvez porque os não-praticantes representem maus exemplos, abrandando a incandescência desejada pelo coletivo de ver o espaço aéreo tomado por muitas asas e o morro povoado de voadores em suas trocas simbólicas.

Entretanto, é difícil algum dos sujeitos referir-se negativamente a alguém. Quando isso ocorre é por alguma espécie de ironia, como a pouca consideração de GK.S. a um piloto mais experiente que só é visto voando em excelentes condições para cross-country. Assim, é comum ele ir ao morro, mas, no tempo *merrecado*, sequer montar sua asa. Por isso GK.S. faz reservas a esse piloto quando cita as pessoas que fazem parte do seu círculo de convívio: “Aqui em Terra Rica são vários: têm o Marcos, o Júlio, o Ariel, Roberto Borracheiro, Márcio. De Maringá tem eu, o Rubens, o Doriva... o [...] que eu nunca lembro de eu ter visto ele voando. Tem o Gabriel, filho do Birigui, que esse daí eu já vi ele voando. É a turminha que a gente está aí sempre se trombando”.

Claro que, para o micro-sistema de valores dos grupos em Terra Rica, o critério de pertencimento é voar. Pessoas estranhas, quando acompanhadas de pilotos conhecidos, são sempre indagadas pelo “você é piloto?”, seguida da incontida fisionomia de decepção em caso de negativa. É inegável a diferença de tratamento dada ao pesquisador nos seus três momentos: como observador comum, como pesquisador indicado pelo ACF e, finalmente, como alguém que começou fazer o curso. Mesmo não voando com eles, as pessoas chegavam para cumprimentar-me, sorriam, faziam confissões, aconselhavam sobre técnicas e equipamentos, entre outros

diálogos próprios aos “de dentro”. Não ser reconhecido como piloto representa uma barreira para o acesso.

Esse receio em relação a quem é “de fora” se justifica especialmente pela visão que a sociedade formula sobre o praticante da maioria das AFAN. Em geral, quem não se aventura nessas atividades, têm em seu imaginário as notícias de morte e os estereótipos de pessoas radicais, loucas, destemperadas e suicidas (BETRÁN, 2003).

Como pude observar em diferentes ocasiões, os “de fora” demonstram curiosidade (“pescoçando”), subindo o morro para ver os pilotos “pularem do morro”²⁸, dando demonstrações de admiração ou de questionamento. Entre os colegas de trabalho e família as reações são semelhantes, tendo o piloto, muitas vezes, de explicar como realiza algo tão perigoso, se não possui amor à vida, entre outras colocações classificadas como coisa de “uruca” (pessoas de mau agouro). Logo, o “de fora” precisa ser evitado, porque além de não sentir as mesmas necessidades e emoções de um voador (que, portanto, só podem ser compreendidas por outro voador)²⁹, é um provável reforço negativo à paixão pelo vôo livre.

CLRC relata vir exclusivamente de “alguém de fora” o preconceito sobre sua condição de mulher num esporte radical. Por “de fora” de seu contexto acabam sendo incluídos os parentes mais próximos, os quais se tornam os argumentadores mais incisivos para ela abandonar o vôo livre: “é a família sim. A minha mãe mesmo fala assim: *deixa disso menina. Para de voar. Isso é muito perigoso. Mas é um gosto, né?!*” Longe de ser uma questão de gênero, a resistência de pessoas próximas é uma constante na vida dos pilotos que se vêem divididos entre seu gostos:

Talvez as nossas mães tenham razão: nós não nascemos para voar. Entretanto, para a sua preocupação, insistimos em tão anti-natural ato. Enfrentamos as mães/esposas, a agorafobia, os chefes no trabalho que nos cobram as escapadelas, os clientes que não nos

²⁸ Para um piloto é motivo de irritação ouvir o termo “pular” para designar a decolagem. “Quem pula é sapo. O negócio é decolar e pousar”, adverte W.J.R. . Somente pessoas fora do meio falam pular. P..., uma iniciante, na entrevista gravada sobre seu primeiro vôo (um duplo), se corrige ao referir-se a decolar como pular: “você está ali e pular... não se fala pular, né?”. Por esse exemplo, também se pode inferir sobre a importância da linguagem particular (termos aeronáuticos, conceitos meteorológicos e gírias locais) no reconhecimento e na interação entre pilotos, ao mesmo tempo em que os distingue das demais pessoas.

²⁹ Em termos antropológicos, evitar comunicação com o estranho é praxe passível de ser quebrada quando o nativo demonstra alguma afinidade que o identifica com a tribo. Geertz (1989), por exemplo, só foi ser bem recebido entre os balineses quando, numa batida policial em uma briga de galos que ele presenciava, fugiu da repressão como qualquer um dos nativos, escondendo-se na residência de um dos perseguidos. Na lógica nativa, Geertz poderia se valer da posição de pesquisador junto aos policiais e não seria preso, mas foi solidário com os balineses, tendo a mesma reação e sentimentos (de medo) que eles, portanto, se aproximando de sua realidade não mais como um observador externo, mas como um deles.

acham, a sociedade que quer os nossos pés no chão, enfim a todos que nos querem ao seu alcance, para nos entregar aos prazeres misteriosos do vôo que nem nós mesmos explicamos inteiramente. (CUNHA, 2002, p. 255).³⁰

Não bastasse a oposição externa e o menosprezo pelos pilotos menos apaixonados pela atividade, identifiquei uma divergência entre pilotos de parapente e pilotos de asa-delta. Em Terra Rica, apresenta-se mascarada sob o élan do sentimento maior compartilhado (voar), mas não deixa de fazer-se presente, especialmente no receio do ‘pessoal da asa’ em perder sua hegemonia nos Três Morrinhos.³¹

Contribui para essa sub-divisão (glider x asa) as peculiaridades técnicas na montagem, decolagem, navegação e pouso em cada equipamento. Assim, percebia uma predominância de conversas e auxílios entre pilotos do mesmo tipo de vela. Nas falas corriqueiras, ao se referir ao outro tipo de equipamento, era comum cada qual buscar atributos positivos para sua escolha ou mesmo desqualificações jocosas sobre os praticantes da outra modalidade.³²

Essa emulação, especialmente nas conversas pós-pouso, -as mais descontraídas- era percebida nas brincadeiras entre os pilotos de asa que entre outras referências ao glider, diziam ser uma “coisa perigosa”, algo “muito lento”, “um absorvente feminino no ar”, um “pano de chão voando”, uma “ameba no mar” enquanto a asa era o “golfinho” ou ainda que era muito fácil de navegar se comparado à técnica exigida na asa.

Não sei julgar a dimensão que esses conflitos (intra e extra voadores) assumem na constituição e destituição da socialidade entre os pilotos. Se a vida cotidiana é marcada por afetos mal definidos, instantes obscuros difíceis de serem racionalizados (MAFFESOLI, 2001b), o social é um objeto difícil (ou desnecessário) de ser definido. Importou-me descrever afinidades

³⁰ Segundo Cunha (2002) agorafobia é o medo dos espaços abertos. Ao ganhar muita altitude e, vendo a amplitude do espaço, seu enorme vazio, certos pilotos tendem a sentir um desconforto inexplicável, precisando descer.

³¹ Ao contrário de Terra Rica, em quase todas as outras rampas do país há muito mais voadores de glider. Conforme Lopes (2002) ‘o pessoal de glider’ também faz suas brincadeiras sobre diferenças com a asa. Presumo que as diferenças internas se devam a fatores intrínsecos e extrínsecos ao voar. Externamente, se sabe da necessidade de cada piloto ser reconhecido pelos observadores, passando a haver uma disputa pela exposição pública e reconhecimento por qual tipo de vela gera mais interesse externo, o que inclui a vinda de neófitos. Mais específico, do ponto de vista técnico, o parapente é menos veloz que a asa, gerando uma diferença de velocidade no trânsito aéreo. Especialmente no vôo lift, os pilotos de asa se sentem incomodados com a lentidão dos gliders à sua frente. Como diz GK.S., “é como moto e carro. Não se combina muito no trânsito”.

³² Para ilustrar, W.J.R., depois de situar tecnicamente os pró e contras de cada equipamento, conclui: “Para dizer a verdade, o vôo do parapente é o cara que não consegue se adaptar com a asa e, para ficar mais fácil, ele voa de glider”. Por serem em menor número, por não se tratar de uma emulação relevante e talvez não terem conhecimento das brincadeiras por parte dos colegas da asa, os pilotos de glider são mais brandos nas referências aos limites da asa e, por vezes, até fazem elogios: “Eu admiro muito quem voa de asa e eu pretendo voar de asa também” (PSS).

e estranhamentos nas redes de intercâmbios a partir dos Três Morrinhos.

As falas nas entrevistas insistem em valorizar o contato com os pares como um dos principais reforçadores da prática: “O que incentiva mais é que nós temos muitos pilotos daqui amigos nossos, pilotos de fora que troca e-mails, telefonam”. (W.J.R.). Por vezes, vai ser pelo entusiasmo de um estranho que a chance de ingresso no universo do vôo livre se revela, como no caso de R.BRCH, que atendia clientes pilotos vindos de Curitiba. Ele não determina se os amigos vieram pelo vôo ou começou a voar em função de apreciar a fruição inter-pessoal emanada em meio aos pilotos de fora.

Maffesoli (2001b, p. 73) considera haver na formação dos grupos uma afinidade eletiva, a qual nem sempre pode ser determinada a partir de uma origem. Igualmente, “podem existir relações muito estreitas entre pessoas, sem que haja uma determinação causal direta, nem que seja possível detectar uma ‘influência’ no sentido preciso do termo”.

Em todas essas situações, o tribalismo se manifesta como uma religião social. Considerando que as diferenças de percepção permitem conflitos, por outro lado, as emoções compartilhadas contribuem para alimentar um vibrar em comum, que dá aos diferentes sub-grupos de pilotos um sentimento de totalidade. Vai dizer Maffesoli (2001) que a pluralidade própria da organicidade não elimina dela sua sólida coerência. Se a ramificação dos grupos é própria da vitalidade do social, sua compreensão ainda é dada primeiramente pela raiz comum.

Assim sendo, pode-se pensar numa fonte primária da qual emanam as emoções comunais, embora seja bem provável que a “influência” causadora esteja longe de ser alcançada objetivamente. CZ, como lhe é próprio, identifica na complementaridade de pessoas e finalidades díspares, uma energia não apreensível pelo lado racionalista. Sua outra racionalidade torna observável o mistério oculto na aparente simples junção de pessoas em torno de um objetivo comum:

Tudo que você vai fazer sozinho não é legal. O ser humano não foi feito para fazer as coisas sozinho. Não tem graça. Qualquer coisa. O pessoal do vôo é uma amizade que não tem relação com dinheiro, com trabalho, com nenhuma filosofia. É uma relação só daquilo ali do esporte. Então é uma amizade que fica meio independente se o cara é espírita, se o cara é ateu, não importa. Está todo mundo ali para voar, para brincar, para um ajudar o outro. Então é muito gostoso. E depois tem o bate papo no pouso é como uma reunião. Escurece, fica todo mundo desmontando asa no escuro, ascendem as luzes do carro, ninguém quer ir embora. É mágico. É uma coisa mágica. Existe muita magia na vida e as pessoas não conseguem ver.

Essa ‘magia’ referida por CZ, tida ainda como inexplicável por outros pilotos, me remete novamente à discussão de Maffesoli (1985, 1997, 2001) sobre as pessoas se sentirem esgotadas pelo modelo societário da Modernidade, estando presas a diferentes formas de controle político e, como reação sadia, saírem em busca por emoções partilhadas em momentos efevercentes. Uma exaltação, como vê Mafessoli (2004, p. 156), a qual “gera uma exaltação específica, que não distingue o bem do mal e se mostra inclusive indiferente a semelhante divisão, exaltação que a partir desse momento enfatiza o surreal no próprio interior da vida de cada um”. Em acréscimo, “há um mistério do todo, e isso no sentido forte que se pode dar ao mistério; ele torna visíveis elementos que, em si mesmos, são invisíveis [...] A beleza musical, pictórica, esportiva, não é tal senão porque agrupa elementos díspares, tanto do lado dos objetos quanto do lado dos sujeitos e, assim, cria comunhão”. (MAFFESOLI, 2001, p. 90).

Já foi perceptível em algumas falas de pilotos esse entrelaçamento comunal, cercado de um ethos e uma espiritualidade igualmente ecológicos. Esse clima de comum-união com os outros, consigo e com a natureza pode ser visto como um quarto componente importante na configuração total do vôo livre em Terra Rica, complementando a constatação feita no tópico anterior sobre a requisição de autocontrole, a interface com a tecnologia e a leitura sensível da natureza como aspectos elementares do vôo livre.

Permeando tais prontidões mais evidentes, outras racionalidades são necessariamente intensificadas no vôo. Elas são atravessadas e ao mesmo tempo transcendem os aspectos societários e técnicos já mencionados. Ao falar das emoções que atingem diretamente sua individualidade, a percepção do piloto compreende três fases (decolar, deslizar no ar, pousar) como momentos do voar. Partindo, agora, para o que é mais íntimo ao piloto, esse surreal interior referido por Maffesoli, busco as sensações em cada etapa da experiência desses sujeitos.

4 As sensações no voar e seus momentos rituais

Quando se referem às emoções sentidas na atividade, os pilotos costumam destacar três momentos: decolagem, vôo e aterrissagem. Abdalad (2005), em estudo sobre os significados do vôo livre para as mulheres, chegou a subdividir seu texto de mestrado em consonância às fases do vôo, que para ela, seriam quatro: (a) preparação do salto; (b) salto; (c) deslizamento pelos ares; e (d) pouso.³³

Tanto essa autora quanto uma parcela de meus informantes referem-se a essas fases como momentos rituais. Embora o vôo livre, como esporte, seja uma atividade secular, a dimensão do sagrado é experimentada pelos sujeitos concomitantemente à descrição de liberdade e poder sentidos na imensidão do espaço aéreo. Interessa nessas vivências perceber a interdependência entre sagrado e profano (sensível e racional), ao passo que determinadas ações e percepções são resignificadas a ponto de representarem uma espécie de ritual de passagem.³⁴

Neste capítulo descrevo e interpreto a confluência entre aspectos racionais e emocionais (uma outra racionalidade, uma razão sensível), para concluir serem um sinal de que, embora o vôo livre se firme como atividade de risco com foco na responsabilidade e habilidade individual, há uma série de imponderabilidades não racionalizáveis que levam o piloto a complementar sua práxis com pequenos rituais ou dialogar com mitos. Um dos aspectos em destaque nessa questão é a espiritualidade, particularmente, numa perspectiva ecológica. Para

³³ Aqui, uni as duas primeiras fases, considerando que ambas se referem a um mesmo estágio ritualístico (pré-liminar), relacionado à premência da passagem para uma outra dimensão espacial (da terra para o ar). Mesmo havendo percepção dessas marcas espaço-temporais, nem sempre foi possível circunscrever as mesmas sensações a um determinado estágio. Em acréscimo, todo piloto trazia sua própria interpretação sobre o significado de cada sensação nas fases do vôo. A divisão do vôo em momentos é limitada para a compreensão do fenômeno em sua idiosincrasia. O vôo-livre é uma totalidade porque, obviamente, não existe pouso sem vôo, nem vôo que não seja precedido de decolagem. O último pouso alimenta as expectativas em relação à próxima decolagem. São três passos da mesma ação. Mas a leitura nativa sobre os estágios do vôo permite uma analogia fértil à percepção de emoções predominantes no interior de cada momento ritual.

³⁴ Não é objetivo do estudo alongar-se numa discussão sobre os rituais e mitos, mas, sim, descrever a coexistência entre comportamento mítico e uso racional da tecnologia influenciando na forma como corpo, socialidade e risco são vivenciados no vôo livre.

subsidiar essa discussão, haverá interlocução com considerações teóricas para sobre noções de espiritualidade, mito, ritual, sagrado e profano.

Sagrado e profano são modalidades opostas e complementares na experiência humana. Essas duas esferas permitem a vivência de tempos-espacos distintos, não podendo coexistir de forma simultânea numa pessoa ou num objeto. Embora cada qual necessite de momentos peculiares para se manifestar, a transição de uma modalidade a outra pode ser fugaz. Estão presentes em momentos cotidianos ou extracotidianos – trabalho, lazer, festas, religião – sendo mais ou menos intensas conforme a receptividade pessoal a uma ou outra modalidade, seja buscando os limites terrenos, seja aventurando-se pelo desconhecido, incerto e instável. Mesmo considerando a oposição entre tais elementos, sua interdependência é essencial e concreta. A experiência humana é pautada pela duplicidade entre o permitido e o proibido, a entrega e a abnegação, o conhecido e o desconhecido, a coragem e o temor. (LARA, 1999).

O sagrado pauta-se nos desequilíbrios, no afastamento das preocupações cotidianas, na necessidade de realização dos desejos, no transcendente. Para Caillois (1988) é uma forma de ligação com a fonte inesgotável que cria a vida, mantendo-a e renovando-a, não apenas em seu domínio religioso, mas também em sua forma totalmente humana, na efervescência das paixões mundanas, a exemplo da sensação de liberdade para o aventureiro. Em uma sociedade pautada pelo racionalismo e pela fixação das identidades e residência, o sagrado representa, em sua forma elementar, uma energia perigosa, incompreensível, manejável e eficaz, constituindo aquilo que as pessoas não aceitariam pôr em discussão. Isso porque, adverte o estudioso, o caráter de desprendimento do sagrado não enclausura os desejos.

Suscitando medo e desejo, pureza e impureza, emoção frente o proibido, pólo santificado e demoníaco, o sagrado é força almejada e repelida, pois “ao mesmo tempo que se busca aproximar-se dela, mantém-se uma distância respeitosa”(CAILLOIS, 1988, p. 36). O profano, por sua vez, trata-se de uma modalidade marcada pelo utilitarismo, sempre em busca da superação das contradições, do racional e da segurança. Implica em contenção dos desejos e controle das vontades, expresso, por exemplo, na rotina de trabalho, na coisificação do outro, nos problemas do dia-a-dia, na vida sem arbitrariedade. Ainda que sejam fortes os movimentos de reencantamento do mundo, o profano como dado ligado à racionalização da vida continuará importante tanto quanto o sagrado aos equilíbrios tensionais necessários à concretização da condição humana.

Outra noção importante na consideração das sensações do vôo-livre, a de rito, é tratada na filosofia como “técnica mágica ou religiosa que visa a obter sobre as forças naturais um controle que as técnicas racionais não podem oferecer”. (ABBAGNANO, 2000, p. 859).

Já na antropologia, uma das possibilidades de entendimento é lançada por Maluf (2005), para quem o rito permite uma dupla interface de contato. Primeiro entre pensamentos conscientes e pensamentos inconscientes, contribuindo à superação dos receios. Segundo, entre pessoas com status diferentes, a partir da repetição dos mesmos gestos e do compartilhamento de uma mesma experiência. Dada a influência da ritualização sobre a conduta dos participantes, a autora assevera uma dimensão intencional do rito.

Já, para Maffesoli (1998), essa dimensão pragmática é menos acentuada. Na sua compreensão, o ritual é algo predominantemente não funcional, sendo admissível apenas, como única função: “reafirmar o sentimento que um dado grupo tem de si mesmo”. Aquilo que chama atenção nas atividades ritualísticas ordinárias da atualidade, além da capacidade em conciliar a racionalidade sensível e a racionalidade instrumental, é sua expressão como um retorno aos laços sociais. “Através da multiplicidade dos gestos rotineiros ou quotidianos, o ritual lembra à comunidade que ela ‘é um corpo’. Sem a necessidade de verbalizar isto, o ritual serve de anamnese à solidariedade” (MAFFESOLI, 1998, p. 25).

Dando ênfase à afinidade dos ritos com o particular e o societal, Maffesoli (1997, p. 158) pondera que a razão é universal, mas o rito, “enquanto condensação de sentimentos coletivos, é perfeitamente circunscrito, limitado a uma tribo.”³⁵ Isso se observa em relação aos micro-grupos urbanos que se expressam por meio de rituais. Estes necessitam de um “sólido conhecimento interno” para serem bem interpretados, não sendo objeto de fácil descrição.

Maffesoli (1985) considera que os rituais são carregados de ludismo, sendo os primeiros e principais indícios de passagem da natureza à cultura. O autor ainda complementa que, embora visem domesticar o que é estranho, e estando passível de conflitos, os rituais acabam permitindo uma integração entre elementos cotidianos e extraordinários.

Em linhas bem próximas, DaMatta (1983), adota o rito como uma dramatização responsável em atender necessidades primárias, transformando-as em coisas sociais. O mundo ritual seria relativo ao cotidiano, estando qualquer ação sujeita à ritualização. Por isso, atos banais, a exemplo de observar um urubu no céu ou subir um morro, podem ser reinvestidos de

³⁵ Tribo é nomeada pelo autor no sentido de grupo.

um alto significado e, ordenados numa seqüência, compor um rito. Esse momento tornado extraordinário permite colocar em foco um aspecto da realidade, deslocá-lo e recriá-lo.

Turner (1974) reforça o entendimento antropológico para o qual os ritos são indícios legíveis dos sentimentos, racionalizações e valores de um grupo social. Um rito não é algo simples formado por apenas um símbolo, mas, sim, por um bloco deles. Em geral, um ritual obedece a uma tríplice estrutura diacrônica: o postulante é separado do profano; é apartado da vida secular; retorna, por fim, à vida normal.

Em termos estruturais, ou seja, em relação à estrutura social, as fases de exceção, mediação e reagregação preconizam como os rituais podem fornecer uma visão alternativa da realidade social. Assim, esses termos podem ser usados, respectivamente, quando o corpo social se separa temporariamente do cotidiano, vive à margem dele (indicando que a estrutura está periférica, mas nunca excluída) e retorna à estrutura social. Já, quando o rito é referido quanto às transições espaciais, como, por exemplo, entrar-permanecer-retornar da mata, do mar, do ar ou do solo sagrado, são usados os termos “pré-liminar”, “liminar” e “pós-liminar”. (TURNER, 1974).³⁶

Percebe-se que o núcleo revolucionário do rito de passagem ocorre em adentrar nesse limiar ou margem. Como, adjunta Abdalad (2005), uma vez dentro, a percepção do interior é de transcendência do profano e ingresso no sagrado, sendo função dos ritos acompanhar a passagem desse limiar. No caso de esportes aéreos, a autora credita aos pequenos gestos (organizar o material, observar os fenômenos meteorológicos ou encaixar-se defronte ao vento) o papel de rituais que conduzem e aproximam o piloto do céu, preparando-o para um salto no vazio em direção às nuvens.

Entre praticantes de esportes de aventura, particularmente em pilotas de vôo livre, Abdalad (2005, p. 30) pressupõe que “voar não é somente uma prática física ou um ato mecânico; existe a vivência de um ritual que aproxima as praticantes da sacralização da vida, da experiência simbólica de liberdade e transcendência”.

No caso do vôo, a analogia com rito de passagem é bastante fértil, podendo dar-se nos dois sentidos aludidos por Turner. Em relação à tríade afastamento-margem-reagregação, o piloto se liberta de sua residência e posição social, experimenta intensamente outra socialidade

³⁶ Boa parcela dos estudiosos sobre rito, a exemplo de Turner e DaMatta, parte da estrutura clássica de Van Gennep para subdividir os momentos rituais.

e, depois, retorna para a segurança de seu cotidiano.³⁷ No segundo aspecto, mais relacionado ao tempo e espaço, decolar representa separar-se da vida terrena, sendo inserido noutra dimensão liminar enquanto desliza pelo ar, com retorno ao solo na aterrissagem. Parafrazeando Heráclito, ninguém faz duas vezes o mesmo vôo: após o ritual de passagem, que é o vôo, o sujeito está mudado bem como a natureza já não é mais a mesma.

Por fim, o formato de rito mais evidente é do tipo de elevação de status ou de liminaridade da crise da vida. Geralmente, segundo Turner (1974), são ritos feitos individualmente e que marcam a ascensão do neófito a um novo estágio, entre os quais se pode citar nascimento, batismo, puberdade, casamento, morte, ingresso em uma comunidade (trote) ou elevação hierárquica nela (formatura). Em Terra Rica, esse rito é posto em prática quando do ingresso do aspirante na aprendizagem do vôo e na sua formatura, podendo aí incluir as elevações de nível. No primeiro caso, se é nomeado *manicaca* (palerma, novato), sendo submetido, nas aulas, a uma série de provações. Na formatura, geralmente feita num dia quando ninguém mais voa, há um amplo amparo por parte de todos os pilotos, visando minimizar o nervosismo do iniciado. Após os dez primeiros vôos do morro, esse sujeito alcança a condição de piloto. Também há o ritual de mudança para equipamento mais avançado (mais caro, mais rápido, mais perigoso), quando o piloto mais experiente do grupo é convidado a ‘testar’ a asa do colega.

Resumindo, uma descrição da atividade ritual no vôo livre poderia enfocar: a) os ritos cerimoniais regidos pelo calendário (os festivais e torneios de vôo livre, por exemplo), b) os ritos de elevação de status, relativos aos momentos críticos, e c) os ritos mais singelos, presentes a cada seqüência preliminar (decolagem), liminar (vôo) e pós-liminar (aterrissagem). Optei por privilegiar esta última possibilidade.

Em relação ao comportamento mítico, Costa (2000) reforça o entendimento de um imaginário sagrado no terreno profano dos esportes de aventura ao evocar o imaginário em torno do mito de Ícaro. Na mitologia grega, Ícaro e seu pai, Dédalo, fogem do palácio de Minos pelo ar, usando asas de pena, presas aos ombros com cera. Descomedido, Ícaro aproximou-se excessivamente do sol, resultando em esfacelamento das asas, queda e morte.

O vôo contemporâneo ressuscita o mito, valendo-se do esforço e da razão para encontrar o ponto de equilíbrio entre a repressão terrena e os perigos das grandes altitudes.

³⁷ Suspeito, embora sem elementos para essa discussão no momento, que o voar como ritual externa essa dinâmica de submeter-se a um risco (seja ele real ou imaginado) para alcançar uma condição renovada de segurança.

Conscientes ou não, as pessoas tendem a livrar-se da obediência ao ideal de segurança, depositando em uma força externa a decisão final ao imponderável no vôo, isto é, a própria “natureza vira imagem de Deus”. (COSTA, 2000, p. 158).

No espaço aéreo, o piloto se aventura em territórios não-usuais. De forma cíclica procede a uma série de atividades técnicas, carregadas de eficácia simbólica. Embora a Modernidade tenha provido o ser humano com tecnologia e conhecimentos racionais para dominar a natureza, esses benefícios são insuficientes para garantir a vida dos voadores. Eles sabem que precisam estar “conscientes”, “tranqüilos”, “gratos” e “atentos” no contato com a dimensão sagrada.

Embora o vôo livre seja uma prática a ser exercida racionalmente com uso de tecnologia aeronáutica de ponta, há um não-racional presente na justificação dos motivos para se começar e permanecer nesse esporte. As falas dos pilotos recorrem a diversas alegorias para se referirem à divindades despertadas neles por meio do ato de voar em asa-delta ou parapente. Cunha (2002, p. 266) ao comentar experiências de pilotos com elementos sobrenaturais, defende que “a mística e o vôo estão unidos”. Para ele, “voar é se aproximar dos Deuses, ouvir os Anjos, acreditar na co-pilotagem de um Ser maior”.

Essa entrada noutra tempo e espaço requer procedimentos frisados a cada novo vôo. Longe de conseguir observar pilotos orando, sozinhos ou em grupo, gestualizando o sinal-da-cruz antes de decolar ou lerem livros sagrados, percebi que todos os preparativos e o voar em si representam sua particular forma de *religação*³⁸. DaMatta (1983) reitera essa intuição, tendo em vista não existir sociedade destituída de uma idéia de totalidade transcendente. Colocar em curso um ritual é uma forma da coletividade abrir-se para esse mundo extraordinário.

A discussão sobre os mitos e rituais é bastante multifacetada, podendo encontrar três características comuns para o comportamento mítico: estabelecimento de uma seqüência gestual, atualização dos modelos exemplares e ruptura do profano para a vivência do sagrado. Em relação ao vôo livre tais indicadores parecem presentes tanto porque se exige do piloto a obediência de uma série de preparativos e diálogos (com os outros, consigo, com a natureza e com o equipamento) evidenciados a cada pretensão de vôo como também é próprio de

³⁸ O vôo acaba por resgatar o sentido original de religião (do latim *religare*), ou seja, o desejo de religar sagrado e profano.

cada grupo particular se expressar por meio de rituais. Esses elementos, entretanto, não são de fácil objetivação, pois sempre estão em constante articulação uns com os outros.

Ferreira (2003), por exemplo, relaciona a incorporação do mito do herói entre corredores de aventura e os desafios que, para ele, constituem-se em rituais de passagem. A fim de realizarem o feito heróico de chegar ao final da prova, os atletas percorrem um caminho cercado de dificuldades, exigindo deles empenho e sacrifício. Estaria aí a relação entre ritual e mito, pois para igualar-se ao herói, o aventureiro precisaria se submeter ao ritual que se finaliza na imagem do mito heróico.

Advogo que, mesmo não sendo possível determinar objetivamente quais são os elementos operados ritualisticamente e quais gestos lhes servem de suporte, a transição da terra para o céu, com retorno para a terra - lógica interna desse esporte - redonda num *rito de passagem*. Voar é uma atividade rica em simbolismos e não pode se dar ordinariamente sem que haja uma dramatização dessa transmutação no tempo e espaço.

Neste capítulo, cada tópico descreve uma fase ritual do voo, sem deixar de referir-se às outras. Ênfase às emoções dos praticantes em relação a cada momento, incluindo aí suas percepções sobre o sentido subjetivo, místico e ritualístico do voo em múltiplas interações com a dimensão técnica, carnal e comunal dessa experiência sagrada e profana.

4.1. “Estar adrenado” na Decolagem

Todo ritual de passagem é precedido por incertezas, visto representar o deslocamento de um mundo conhecido para se experimentar uma outra realidade (a margem ou limiar). No voo, a transição ocorre entre terra e ar. A essa tensão da fase de separação da terra se deve boa parte da aceleração cardíaca do corpo do piloto quando, no topo da montanha, posiciona-se para a decolagem.

Em certa ocasião, GK.S. estava dirigindo-se à rampa, e o frequencímetro marcava 120 batimentos por minuto (bpm). Segundo comentários dos próprios pilotos, ao ouvir de um colega que a velocidade do vento havia aumentado, sua frequência cardíaca elevou-se para 140 bpm. R.O. recordava esse fato para reforçar que “toda decolagem é drenada porque nenhuma

decolagem é igual à outra. Às vezes você decola tá vento demais, ou fraco, ou chocalhado, ou lisinho, não tem turbulência. Isso é drenado”.³⁹

Mas, como os pilotos identificam a sensação de estar adrenado?

Primeiro lugar lutar contra o medo, né?! Porque o medo é instintivo. Faz o ser humano permanecer vivo. É uma luta mental contra uma voz-zinha na sua cabeça que diz “o que você está fazendo aqui? Você está maluco? Isso aqui é um estresse muito. Você está brincando com a vida?” Então, é vencer o medo. [...] Nesse momento é o maior choque de adrenalina em que você está a segundos para decolar. A saliva some da boca. Minha boca seca. (ZPP).

Adrenado? Quando está com batimento alto, agitado, suando frio ali. O coração bate mais forte, a pessoa sua mais. (R.K.).

Quando eu fico adrenado eu tremo bastante. Dá muita dor nas costas. Mesmo estando frio, eu suoi muito, principalmente na hora do pouso. Eu abro o bulit está escorrendo água das pernas. A adrenalina faz com que o suor saia mesmo. Pelo menos pra mim... (W.J.R.).

As respostas predominantes são sobre o sentimento de medo (uma voz interior dizendo para não fazer aquela atitude não usual) e reações corporais bem familiares: aumento dos batimentos do coração, falta de firmeza nas pernas (tremem), dilatação da pupila, sudorese e boca seca. Os sintomas referidos estão relacionados ao conceito clássico de estresse agudo, conforme Stedman (2003), entendido como o conjunto de reações fisiológicas frente à percepção do perigo.

Nas observações, percebi pilotos que não conseguem sequer cuspir diante do ressecamento da boca. Outros sentem taquicardia e preferem caminhar aleatoriamente, buscando relaxamento da tensão. Ainda é comum ver pilotos incluírem em sua rotina de preparativos a visita a um local isolado para evacuar, prática referida por eles como o “cagão da adrena”, uma forma de, duplamente, buscar alívio. Por fim, pilotos pouco experientes ou em condições não-favoráveis sentam ou mesmo deitam na grama, após suas asas estarem montadas, como tentativa de recuperar forças, baixar frequência cardíaca, meditarem ou, até mesmo, disfarçar o descontrole das pernas.

Fatores externos, como a condição meteorológica, também podem interferir na tensão percebida (*estar adrenado*). Na fala de W.J.R.: “Se estiver muito forte o vento, assim, a saída para começar já drena bastante, tem que tomar bastante cuidado. Se estiver vento bem

³⁹ R.K. também recorda esse fato que, ao que parece, foi comentado entre os pilotos presentes no episódio: “Lá em cima estava medindo, olhando no relóginho lá. Estava 120 batimentos. Tava um vento forte. Alguém lá atrás falou assim – eu acho que está muito forte. Ai o coração dele [GK.S.] disparou de 120 para 140 só de falar isso. É bem psicológico isso aí”.

tranquilo, saída e pouso é bem tranquilo”. Afora esses aspectos, a materialidade das falas e das medições da frequência cardíaca aponta para os minutos precedentes da largada como os mais *adrenados*: “E então é aquele minuto ou segundo que você tem que decidir: ‘tenho condições de fazer, sou capaz de fazer e quero fazer’ e você corre pro vento”. (ZPP).

Conforme as falas saídas das observações participantes, esse fragmento de tempo quando o piloto “tem que decidir” sintetiza todo o conhecimento técnico acumulado, os receios, medos e expectativas não só de quem decola, mas também dos colegas presentes que se julgam tão ou mais “adrenados”. Numa decolagem em que MCS auxiliava FRND, este quase se acidentou na saída. Ambos usavam o frequencímetro. Durante o episódio, as pulsações do piloto foram inferiores às de MCS, o qual ficou visivelmente perturbado com a iminência de assistir ao acidente do colega.

Nas atividades de risco, por efeito da empatia criada nesses momentos, quem compartilha da ação de auxílio teria emoções equivalentes ao sentimento de estar vivo. Mendola (2005) tirou essa conclusão após constatar uma intensa conjugação das “comunidades de lazer” em torno de práticas arriscadas, aproximando as pessoas “no aqui e agora”. Há uma espécie de simbiose nessas sensações compartilhadas de tal forma que as emoções experimentadas envolvem quem ajuda e a pessoa ajudada. Esse tipo de afetividade é mais intenso quando comparado à sociabilidade cotidiana.

Um diálogo gravado entre R.K. e W.J.R. ilustra como a decolagem pode ser um momento intenso para piloto e assistentes, especialmente quando não há sintonia, por falta ou excesso de exaltação, entre eles. A conversa abaixo é um dos muitos comentários de vôo restritos aos pilotos nos seus momentos de descanso após o pouso:

- O vôo de hoje, para começar demorou a sair porque o vento estava forte. O Júnior de um lado, a Sandra de outro segurando a asa ali. Aí eu disse “vou sair”. A Sandra não escutou direito e continuou segurando o cabo. E aí fez “*tuiim...*” e ela acabou de soltar e eu fui. (R.K.).

- A asa virou bem pro lado esquerdo, você que corrigiu. Se fosse uma pessoa inexperiente iria voltar-se contra o morro tranquilamente. [E virando-se para mim] Não só o piloto fica adrenado, mas quem assiste, o socorro. (W.J.R.).

- Eu senti que deu uma chocalhada. Aí dei uma corrigida. Tava ventando bem e ganhei bastante. Deu uns 400 metros do chão, uns 200 acima do morro. Senti dificuldade. A asa estava dura para controlar. Aí quando fui pro pouso não consegui pegar velocidade, apesar de ter puxado o GV pra tentar... tem o celular também. (caiu). Esqueci de colocar o velcro. Quando fui conectar, eu vi caindo. Amanhã vamos tentar resgatar. (R.K.).

Percebe-se que a desatenção ao momento da decolagem, tanto por parte do piloto quanto de uma assistente, resultou numa decolagem adrenada e com risco de acidente. Em relação à assistente, esta segurava uma parte da asa por causa do vento forte, mas não soltou quando o piloto iniciou a partida, fazendo o equipamento virar para a direção errada. No mesmo episódio, R.K. descuidou-se de conferir se o celular estava preso corretamente, deixando-o cair na mata. Num outro vôo, segundo relatou, esqueceu de prender-se à asa. Nesse caso, ele poderia morrer se caísse do aparelho.

Como visto anteriormente, a distração em relação aos cuidados individuais e coletivos com a rotina de procedimentos está diretamente relacionada à adrenalina sentida pelos pilotos. Nesse sentido, friso a necessidade de ler a decolagem como parte de um ritual (desligar-se do cotidiano e imergir na ação) que precisa ser seguido em consonância com a responsabilidade do piloto por seus atos, independente do quanto o apoio do grupo se faça presente.

Do ponto de vista técnico, a decolagem englobaria a leitura solitária do ambiente, montagem do equipamento, releitura compartilhada do ambiente, conexão ao equipamento, posicionamento na rampa com a vela inflada (glider ou asa-delta), corrida, trocas de mão e manobras iniciais. Resumindo, decolagem envolve todos os procedimentos feitos da chegada à montanha até se começar a manobrar o equipamento no ar.

Entretanto, todo piloto sabe que, pelo menos, uma nova decolagem começa no pouso anterior. Indiferente de suas características, concepções e estilos e vida, todos os pilotos contatados, assim como a literatura, admitem que só de pensar em voar, o piloto começa a ficar “adrenado”. Como podem sentir-se adrenados mesmo os pilotos já experientes, detentores de conhecimentos e técnicas mais avançados, considerando o fato já terem voado muitas vezes?

Os pilotos consideram que sua tensão na decolagem dependerá das condições do tempo, do resultado nas decolagens anteriores, do tempo de prática, da familiaridade com o morro, mas, sobretudo, sabem que qualquer descuido na saída poderá resultar em acidente. A consciência de tantas coisas intervenientes para o sucesso do vôo produz uma percepção do estresse. Não há como fugir dessa sensação. Nas palavras, de VLMR, piloto desde 1982:

Decolagem, a meu ver, é o momento mais delicado do esporte. Por mais que você conheça meteorologia, aerodinâmica e concentração, você nunca, em hipótese alguma, poderá afirmar que bicho está solto lá fora te esperando para atacar. Exemplo: ascendente, descendente, rotor, rajada lateral entre outros...

Por outro lado, alguns pilotos gostam da dinâmica tensão-distensão proporcionada pelo vôo. Mesmo que a decolagem seja permeada de momentos estressantes, a recompensa parece ser proporcional à expectativa lançada. Logo, a adrenalina faz-se incorporada (“nas veias”) por esses pilotos “viciados” em emoções. Perguntado sobre a maior barreira para voar, ZPP coloca a adrenalina na ambígua posição de facilitar e atrapalhar seus vôos:

Eu acho que o nervoso, a adrenalina... Faz parte do vôo livre. Está conosco a todo o momento. Tanto é que é um vício que é incrível. Se a gente fica sem voar a adrenalina puxa a gente a voar. Então a adrenalina agora está na veia de todos os pilotos de vôo livre. Além de você decolar adrenado, você voa adrenado e já pousa adrenado. E até a adrenalina passar, demora um pouquinho.

Le Breton (2006, p. 104) considera o estresse como uma tentativa de equilibrar as capacidades do aventureiro e o terreno sobre o qual ele exerce sua força: “longe de ser sempre uma situação da qual se deve fugir, o estresse torna-se aqui, em circunstâncias desejadas pelo indivíduo, objeto de um desejo apaixonado destinado a oferecer um sabor crescente à existência.” Nesse sentido, o termo adrenalina, na linguagem dos praticantes, ainda segundo o autor, corresponde ao que denominamos de estresse, porém entendido como algo buscado, uma forma de intensificar o sentimento de estar vivo.

Outra interpretação dada pelos pilotos sobre a adrenalina na decolagem, é que toda experiência nova (condição, rampa, equipamento) resulta em insegurança. É a maneira como a pessoa lida com o diferente ou com uma condição desfavorável que a deixaria “adrenada” para mais ou para menos. Mas, à medida que se vai obtendo controle da novidade, ocorre um equilíbrio entre os estados de tensão e relaxamento.

A percepção do risco é capaz de adrenar o piloto. Essa sensação diante do perigo pode contribuir quando deixa o praticante mais atento, mas o excesso de adrenalina paralisaria o sujeito, deixando-o sem ação. O ponto de equilíbrio viria quando a entrega e o controle se complementam. Como CZ diz:

Você se coloca na mão da mãe natureza. Como uma folha levada com o vento, só que com um certo controle e respeito de fazer a brincadeira numa hora certa num tempo bom porque o perigo do vôo livre é você decolar na hora errada ou com muito ou pouco vento. Então existe uma margem de segurança onde você pode brincar sem problema. São dois perigos: quando você não sabe porque está sujeito a errar e quando sabe demais, você deixa de respeitar. É quando acontecem as merdas. Quebrar asa é difícil não acontece com frequência.

PL., ao organizar na memória os “estágios do voar”, traz esse entendimento sobre ficar adrenado frente à natureza arriscada do esporte e como os pilotos procuram organizar o caos trazido por essa inquietação, cobrando de si a melhor concentração possível e seguindo uma rotina cíclica de procedimentos a cada perspectiva de vôo.

O cara que voa está sempre abrindo a frestinha da janela para ver se o tempo está legal. Olha e se estiver céu aberto e vento, já começa a drenar naquele momento... O ritual começa quando você acordou e está com seu carro subindo e já começa a drenar [pois] tem que fazer aquilo, e aquilo e aquilo, não pode errar nisso porque não existe erro em vôo.

CZ considera o medo de algo dar errado como uma constante, sendo imperativo possuir autoconhecimento para distinguir o medo que leva a enraizar/cristalizar daquele necessário para manter a pessoa atenta. Ausência de *adrena* na decolagem resulta em atitude displicente e maior risco de acidentes. CZ também percebe na *adrena* da decolagem um sinal indireto da complexidade do esporte, garantindo sempre experiências novas: “Até mesmo porque a natureza todo dia ela muda, tá diferente. Você não vai encontrar rotina no vôo. Todo vôo é diferente. O local de pouso não vai ser igual. Não fica aquela coisa mecânica. Sempre é diferente. Sempre é a primeira vez, só que com mais um pouquinho de controle”.

Diante da imponderabilidade que marca a prática, sendo a natureza um elemento caótico, o ritual visa ratificar esse mais-controle, transformando o acaso em um dado social passível de ser absorvido pela dramatização. Elementos como observar o céu, montar o equipamento na mesma seqüência, meditar –sentado ou deitado– em contato com a terra e o movimento ficar se encaixando na asa ou inflando o glider até se chegar a um nível que agrade ao piloto mostram a presença de uma sensibilidade intuitiva em curso.

Interessante notar que esses gestos mencionados possuem uma carga simbólica de organização dessa interação do microcosmo, que é o piloto, com o macrocosmo. Tudo precisa ser feito ‘daquela forma’ a ponto de certos pilotos ficarem irrequietos e não voarem enquanto sentirem falta do cumprimento consciente de algum gesto habitual. Essa percepção subjetiva pode ser referir a diferentes detalhes, como, por exemplo: o barulho da vela está diferente; falta uma fita do Senhor do Bom-fim amarrada ao equipamento; uma empunhadura incômoda; não sentir o vento no rosto e na asa. ACF, em suas instruções, reforça sempre o aspecto de que o piloto deve sentir a presença do vento certo, quando a asa “quer voar”, pois “forçar uma situação” ou agir distraidamente na preparação para o vôo geralmente redundam em acidentes.

A faceta dramática desse ritual de passagem que é o vôo é bem evidente na observação do céu. Durante as noites dormidas na residência de W.J.R., uma das primeiras ações do anfitrião e dos visitantes pilotos era ir até a varanda observar os céus. Em um exercício de intuição, observavam o céu e comentavam entre si sobre a direção e temperatura do vento, o formato das nuvens, o melhor horário para aproveitar a condição ideal de vôo. Dali, já decidiam se deveriam apressar-se para aproveitar um tempo favorável ou se não haveria como voar naquele horário. Chegando à base do morro, até para decidirem se iriam subir, realizavam nova avaliação.

Em função da pouca uniformidade das condições, o voador precisa estar sempre aprendendo por meio do estudo teórico e da observação da atmosfera. Sem negar o lado racional, uma razão sensível é evidenciada. Ambrosini (2002) ressalta que mesmo considerando o piloto animado em meio ao seu grupo, internamente ele está concentrado, memorizando os ciclos do vento e as demais pistas atmosféricas. Enquanto está no morro, o piloto colherá, com auxílio de colegas, o máximo de informações que puder. Sabe que dado o primeiro passo de vôo estará respondendo sozinho por suas ações.

Os pilotos mais experientes, especialmente os instrutores, não cansam de repetir que cada piloto é a única pessoa responsável pelo seu sucesso; por isso deve entregar-se inteiramente ao ritual no morro.

O vôo é uma responsabilidade total. Você pode ser o maior irresponsável na vida, mas se você voa, você se torna totalmente responsável porque não tem erro. Aí começa o ritual em cima do morro de falar pouco, entendeu? Todo voador, não sei, estou falando de mim, não gosta de ouvir porque o *chek list* (é você preparar tudo para vôo), sem deixar chegar alguém e falar para você “aqui está ok, aqui do lado está ok”. É você reparar e chegar todo, no meu caso parapente, batoque, linha, velame, bordo de ataque, pra ver se está tudo ok, esticadinho. (PL.).

TF também atribui importância a realizar os preparativos prestando atenção aos detalhes. Por confiar na qualidade do equipamento, considera-se o verdadeiro responsável pela segurança na decolagem. Nesse sentido, como ele próprio se expressa é na consideração sobre a segurança do equipamento que se deve atentar para a insegurança proporcionada por um procedimento inconsciente: “O parapente, a gente seguindo as normas de segurança, eu tenho muita confiança que é seguro, ou melhor dizendo, eu tenho consciência do perigo. Se a gente não tiver consciência...”. Não se trata, portanto, de mera repetição de gestos técnicos, mas de ir fazendo algo com um significado que transcende o próprio ato realizado.

Outro aspecto presente na tensão da decolagem é expresso pelo jargão da *Adrenalina*. Nesse sentido, é um clichê que empobrece as possibilidades lingüísticas de significar percepções no vôo. Ao mesmo tempo esse lugar-comum, também evidenciado habitualmente nas falas no morro, busca representar um intangível, dada a dificuldade em nomear algo que a linguagem verbal não dá conta de reter. Trata de uma sensação de incomensurabilidade diante de emoções expressas com ambigüidade, porque são convergentes e antagônicas, mas sempre intensas. No indizível, as falas dos corpos selam o comum-do-lugar: a decolagem como um rito pré-liminar, oculto/explicitado desde a singela aplicação do protetor solar até as fisionomias absortas na corrida para o vôo.

Concluindo, a decolagem é precedida pela tensão característica da separação do indivíduo de seu meio habitual. Esta pode estar se dando já desde a saída do piloto de sua residência. Os atos de jantar, dormir, despertar e abrir a janela de casa (para observar as condições do tempo) não mais ocorrem de forma ordinária como nos dias corriqueiros. Em geral, vencida a *adrena* inicial, os relatos (entre sujeitos da pesquisa e na literatura) enfatizam outras sensações, associadas ao prazer, tranquilidade, êxtase místico, paz, liberdade, surpresa, solidão diante da imensidão dos espaços vazios. Sobre essa nova composição do corpo com a prática, desvela-se o segundo momento ritual.

4.2 Entre-espaços: o momento de travessia.

Ingressar em um espaço diferente requer pequenos rituais, os quais, segundo Gennep (1977), são praticamente imperceptíveis. De fato, como tratado no tópico anterior, é difícil identificar os gestos que preparam o piloto para a entrada nesse novo mundo e seu desligamento do anterior. Essa dificuldade aumenta com a fase limiar, no vôo livre, pontuada pela efetivação da decolagem, quando o piloto deixa de tocar o solo, ganhando vôo.

A partir dessa etapa, conforme a tipologia das fases rituais, o indivíduo estaria preparado para ritos de aliança ou agregação ao novo mundo. Para tanto, a liminaridade é o período de supressão das diferenças e marcadores sociais, os quais são realocados (em outros termos) no período pós-liminar (GENNEP, 1977).

Em complemento, esse é um momento intenso em relação às percepções, pois o corpo capta muitas informações do meio concomitante à experimentação de algumas emoções absorventes. Analisando os ritos cerimoniais no montanhismo, Dias, Alves Júnior (2005), baseiam-se em Maffesoli (2003) para associar os ritos a vivências emocionais extremas, típicas dos esportes na natureza. Esportes estariam impregnados de elementos rituais, particularmente porque sua intensidade favorece a suspensão do tempo contínuo e predomínio do tempo cíclico (início, meio e fim ritual).

Como já tratado por Abdalad (2005), o rito no vôo está associado a tentativas de exceder a lógica do cotidiano, estabelecimento de relações mais cooperativas com o meio natural e à valorização do momento presente. Porém, o principal aspecto no rito de passagem de uma pessoa da terra para a nuvem, “elemento onírico transformador”, é a conquista de uma “nova dimensão e sentir-se tão livre quanto estar na sua casa, num lugar onde desfruta de intimidade” (ABDALAD, 2005, p. 109).

Ao que parece, essa percepção de liberdade relatada por diferentes pilotos em Terra Rica reitera o aspecto da transição entre pólos, quando as sensações afetam um corpo que está em sustentação no ar. O estar flutuando e deslizando, suspenso no espaço, implica, sobretudo, em uma vivência particular de corporeidade.⁴⁰ Nas falas, o estado de suspensão do corpo, em um espaço aparentemente ilimitado é remetido à liberdade de disposições institucionais e preocupações cotidianas e liberdade para, mais especificamente em relação ao rito, incorporar certas referências mitológicas:

Ser super-homem. Voar de asa-delta é um dos sonhos que me realizou em tudo: sensação de liberdade, de altura e, principalmente, você poder estar sozinho nas alturas do universo, podendo observar tudo do alto e você falar – Eu posso! Eu sou voador. Eu sou uma águia. Então é isso: ser uma águia, sendo um ser humano. (DN)

O vôo traz aquela sensação de liberdade, que traz aquela leveza para você que existe lá em cima. (PL.)

A sua mente é transportada como se fosse para um outro mundo, mas na verdade é um outro mundo. Porque o céu é um outro mundo. É um outro elemento e ali naquele momento sua alma se lava também, é um banho. O êxtase é tão grande que quando você dorme, quando você pausa, aí você fica com o corpo completamente relaxado.

⁴⁰ Em termos mais imediatos, o piloto precisa estar em posições corporais (deitado ou sentado) para movimentar-se com seu equipamento. Em termos mais amplos, a transição se verifica tanto no corpo imaginado para essas práticas, jovem e saudável, como também se pensa que essas experiências de sustentação no ar, dialeticamente, moldam a corporeidade e por ela são moduladas. Aqui entendo, a partir de Bracht (1996), a corporeidade como a relação pensamentomovimento, ou seja, o corpo como experiência sensível, de sermos corpo.

Não quer sair dali, não quer fazer mais nada; você quer beber uma coisa gelada, e só ficar desfrutando aquilo que você acabou de saborear. Quando você retorna dessa viagem você olha os problemas de uma maneira diferente. (CZ).

Pra mim é uma sensação de liberdade. Bom, eu me sinto bem pra caramba. Alivia o estresse. Você está naquela preocupação. Parece que aquela preocupação que você tem acaba ali. E você conserta tudo ali. Volta pra terra assim...os pensamentos que você tinha na tua cabeça volta tudo a zero. (R.BRCH)

Uma liberdade de você sentir que está de acordo com a natureza e poder ir para o lado que você quiser. Quase como um pássaro, mas pássaro bate asa, a gente não. Mas você consegue estar em sintonia com a natureza, que eu acho que é bem importante. É bem legal isso aí e você estar em liberdade voando; ver em que direção você quer ir. (R.K.)

Embora experiências corporais subjetivas e íntimas, as transições liminares não estão isoladas no indivíduo. Vejo-as inseridas em códigos ético-estéticos de uma determinada socialidade subterrânea que se desenraiza e, de ciclo em ciclo, provoca uma suspensão momentânea dos padrões institucionais e das preocupações cotidianas. Para Maffesoli (1998), um dos elementos marcantes dessas novas comunidades é o desenvolvimento do ritual. Este não seria voltado para um fim, mas apenas reafirmaria os sentimentos postos em jogo no ritual. Enfim, o ritual exprimiria, sobretudo, sua condição cíclica, repetitiva, de retorno a si mesmo. Essa característica do rito na socialidade contemporânea permitiria um sentimento de segurança, arremata Maffesoli (1998).

Segurança essa — dentro da lógica do enraizamento dinâmico — em contraste e, ao mesmo tempo, em composição com a busca pela liberdade nas práticas de aventura. A fala abaixo retrata o conflito entre viver a liberdade e assegurar a segurança proporcionada pela sociedade:

Não apenas gostar da liberdade porque gostar da liberdade todo mundo deseja. Mas viver a liberdade são poucos. Não estou dizendo que tem que ter dinheiro pra isso. Apenas viver a liberdade. [...] A gente tem medo de viver a liberdade, até mesmo onde pode... Até da cultura a gente tem que estar livre. Eu tinha medo de transparecer que eu não estava ali normal. A própria sociedade trilha as coisas que a gente tem que estar segurando. O que é viver a liberdade? Viver o máximo sem prejudicar ninguém. (TF)

Para Maffesoli (2001b, p 120), a liberdade nômade é diferente daquela pregada pela burguesia⁴¹ porque se baseia na relação entre “politeísmo de valores, paganismo cotidiano e valorização de um presente do qual convém viver todas as potencialidades”. A liberdade, nesse caso, tem início com a tentativa do sujeito em livrar-se –ainda que momentaneamente– de rótulos impostos pela sociedade sobre como pensar e como viver o corpo. Esse vácuo é preenchido, supõe o autor, pelos pequenos grupos que, de forma sincrética, fruem um contágio psíquico na exacerbação de êxtases (sejam eles musicais, esportivos ou nas manifestações de massa).

É nesse tocante que a fase de transição no rito tem como eixo a noção metafórica de suspensão momentânea de pressões sociais (seja para confirmá-las ou antever sua modificação). Conforme Turner (1974), na liminaridade, as experiências místicas ou de desvio, comuns a determinado grupo, permitem que certos significados se movam e, portanto, possam ser resignificados. Entretanto, não há garantias de interferência para outras esferas da vida porque, cognitivamente, a vivência do novo mundo paradoxalmente acaba realçando a regularidade do cotidiano. (TURNER, 1974).

Talvez por essa ambigüidade do rito, não encontrei uniformidade ou consenso sobre o significado dado às emoções no momento limiar do vôo. Inicialmente, as falas podem fazer acreditar que estar estruturalmente à margem, vencida a fase ritual de separação, via de regra, desembocaria em sensações agradáveis, tranqüilidade e êxtase:

É quase como se fosse um êxtase. Puta adrenalina, o coração dispara, acelera. Você viu: mal tinha decolado e os batimentos estavam em 135 [batimentos por minuto], uma coisa assim. Isso é mais decolagem. Decolou acabou. Às vezes você pega umas turbulências, uma coisa, dá uma adrenadinha, mas já tá voando, tá tranqüilo. (R.O.).

Tal concepção de transpor o limiar e alcançar o auge como um acontecimento pacífico é, entretanto, enganosa. Embora intensa para todos, a forma como essa fase se expressa é muito particular e nem sempre se percebe abertura suficiente dos sujeitos para a mudança de *status* que o rito de passagem (voar) potencialmente enseja.

⁴¹ Idéia de que o indivíduo toma racionalmente suas decisões, livre de determinantes e visando um sentido histórico coerente.

Alguns consideram o momento de suspensão como o pico da adrenalina, enquanto um grupo mais experiente associa às questões espirituais. Prepondera, no estágio liminar, o estudo das sutilezas. A primeira dificuldade para imergir teoricamente nesse fenômeno é a incapacidade da linguagem enquadrar algo que, por vezes, ultrapassa a compreensão do praticante:

A sensação de voar, ela não tem muito... pelo menos no meu conhecimento, maneira de se expressar. Ela é uma paz muito grande. É uma concentração enorme. Você tem que se concentrar demais da conta. Nos primeiros quinze minutos, ele é muito adrenado, muito nervoso. A partir de quinze, vinte minutos de vôo, você vai se soltando e realmente aproveitando o que é: ele te dá uma felicidade, uma paz interior tremenda. E quando o vôo é perfeito, não há nada que te tire a paz. E é indescritível. Não consigo muitas palavras pra descrever o que é. (MCS).

Ah, curtir a natureza, né. É uma liberdade que não tem como explicar. Só voando pra saber como é que é. (PSS).

E o vôo livre é uma coisa que a gente gosta muito e sente uma sensação indescritível, que não dá para colocar em palavras, é difícil colocar em palavras. Você vai ouvir vários tipos de descrição do que é o vôo. Talvez eles se aproximem um pouco do que o vôo é, mas é, na verdade, difícil de descrever completamente. (CZ).

Conforme a totalidade de falas já destacadas, quando perguntados sobre a quais percepções associam a esses sentimentos, os pilotos costumam lembrar do contato com o sagrado, das relações de composição do corpo com o meio, da superação de desafios, e/ou da integração com a natureza. Diante do indizível, essas associações são necessárias. As falas acima selecionadas exemplificam a dificuldade dos sujeitos expressarem pela linguagem formal – basicamente constituída pela interação sensorial com o *ecos* terra – fatos incorporados no ambiente aéreo.

Vale lembrar que é próprio do estágio liminar o contato com uma outra dimensão e a suspensão transitória da realidade instituída. Logo, o elemento gerador dessas percepções é o estado de suspensão, tomado aqui em dois sentidos: (a) o corpo suspenso no ar pela asa/glíder e (b) vivência de outra situação diferente do cotidiano.

A suspensão é, com sua ambigüidade, o cerne do estágio de transição ritual entre duas realidades. Metamorfose bem estudada por Huizinga (1993), visto que a noção de jogo (lúdico) também caminha pelo mesmo entendimento. O autor já notara algo de sagrado no jogo⁴²,

⁴² Os esportes de aventura, no contexto de lazer, são práticas lúdicas análogas ou derivadas do jogo. Em Caillois (1994), essas práticas são citadas como jogos do tipo *ilinx* (vertigem).

comparando-o a um culto ou ritual. Em comum seriam práticas que estariam integradas na vida em geral, permeadas por ludicidade e vistas como momentos de suspensão não-material dos condicionantes institucionais. Por isso, rito e jogo são percebidos como diferentes da vida cotidiana como “uma atividade temporária com orientação própria” (HUIZINGA, 1993, p. 12).

A analogia entre jogo e ritual também é explorada por Baudrillard (1992). Para ele, essas atividades não podem ser pensadas como liberdade. Somente aparentemente o autor contradiz o pensamento de que o jogo/rito permite uma suspensão das normas vigentes, inversão da realidade e espaço de liberdade para, inclusive, antever outra realidade. O jogo/rito não é liberdade porque pode, em função do encantamento do lúdico, ser, por vezes o oposto do bom senso do cotidiano. Pela sedução do jogo, ficamos colados a ele sem haver como escolher deixá-lo a qualquer momento. Logo, experiências efervescentes (todo jogo ritual, como no caso do vôo livre) são de difícil digestão à liberdade racionalista, fundada sobre a consciência individual e que não se deixa “viciar” pela “*paixão ritual do jogo*”, termo usado por Baudrillard (1992, p. 155), para se referir ao poder de sedução inelutável que une uma “comunidade imaginada” de praticantes.

Desse ponto de vista, o vôo — como um jogo — pode desencadear uma ritualização do cotidiano nesses momentos críticos, de transição. Como a noção de suspensão na fase liminar do vôo gera não-ditos, irei me ater a comentá-la indiretamente por meio de algumas sensações associadas a esse momento de êxtase: relações de composição do corpo com o meio, superação de desafios, integração com a natureza e contato com o sagrado.

Tanto nas interações do corpo (com o espaço e o equipamento) quanto no simbolismo mítico e espiritual da travessia entre os espaços terreno e aéreo está presente a fusão entre ação e consciência. Portanto, não se pode tomar o corpo no estado de suspensão como um corpo isolado ou neutro. Primeiro porque ele está em constante comunicação com o meio, interagindo. Em segundo lugar, no sentido mais abrangente, nem sempre o piloto consegue liberar-se dos condicionantes que deveriam ser suspensos pelo ritual de passagem. Conseqüentemente, ainda não pensa e nem age, como dizem os pilotos, como um “ser aéreo”.

Ser aéreo para os pilotos está relacionado à dupla condição de poder estar em suspensão: manter-se no ar para poder deslizar no espaço; e transmutar-se para outros referentes, que exigem sensibilidade para dialogar com a realidade nova. Dimensões sensíveis, como a intuição, são essenciais, pois a “estrada” percorrida pelo voador é invisível, incluindo as subidas

(térmicas) e buracos (rotores). Embora não veja de fato, é possível sentir esse ambiente e, em alguns momentos, antecipar-se.⁴³

Um dos aspectos considerados, nessa interação ritual do corpo com o novo ambiente, é a necessidade da pessoa estar em conexão com seu equipamento como uma extensão corporal e, sobretudo, adaptar-se ao novo meio. A noção de composição proposta por Sant'ana (2001) parece pertinente para explicitar como as atividades na natureza, dentre outras situações não-cotidianas, exigem uma relação menos de dominação e mais de cooperação. Tendo como exemplo o surfe, a autora complementa que o objetivo a ser atingido é a ação e não propriamente o cumprimento de regras esportivas. A fusão entre ação e consciência, torna-se clara à medida que...

a reflexão deixa de ser considerada um aspecto tipicamente mental, porque se conecta completamente à vida corpórea. Ao mesmo tempo, esse sujeito que é pensamento e ação consegue sê-lo porque, não se colocando fora da relação, mas totalmente nela, o tempo presente deixa de ser vivido como um trampolim para o futuro. O tempo presente se amplia, se intensifica (SANT'ANA, 2001, p. 98).

A composição ocorre de forma banal, provisória, sem posições superiores ou inferiores no grupo. Cada ser é uma dobra, sendo sua importância relativa e dinâmica. Essa forma de relação é exemplificada no encontro do mar com o surfista, pois “no lugar de apoderar-se do meio, de se agarrar a ele ou de se submeter a seus movimentos, para surfar, é preciso aprender a estar com o meio”. O surfista precisa mais compor que dominar, pois surfa com o mar, e sem onda não há surfe. “Assim, vencer o espaço natural não significa somente derrotá-lo mas, essencialmente, vencer com ele.” (SANT'ANA, 2001, p. 99).

No vôo livre a composição entre corpo e tecnologia é comum no relato dos pilotos de parapente com seus gestos sutis e complexos com os puxadores (batoques) e a cintura. Um movimento brusco pode levar ao fechamento do glider e causar acidentes. Essa complexidade não é menor com a asa-delta. Recordando os processos de iniciação, uma dificuldade encontrada entre os aprendizes é justamente fazer de suas asas uma extensão

⁴³ Lembro que, segundo Turner (1974), Gennep (1977) e DaMatta (1983) os ritos de passagem podem indicar a elevação (p. ex. formatura) ou a inversão de status (p. ex. carnaval). Percebi essas duas possibilidades na fase aérea do esporte. Por um lado, há uma inversão do profano ao sagrado, do cotidiano para a aventura e do masculino ao feminino (visto como uma forma mais sensível de perceber e interagir com a natureza). A elevação pode ser vista nas falas quando os pilotos relatam sobre o privilégio de voar ou a sensação de poder. Em termos mais restritos, entretanto, a elevação ocorre nas trocas para equipamento mais avançado ou de nível (que vai do 01 ao 04).

congruente de seus movimentos. No primeiro dia de aula, é uma conquista conseguir inflar um glider ou manter-se de pé equilibrando uma asa-delta.

Se o estágio de transição é um momento para superações, isto também pode se referir às competências em ficar mais tempo nesse estágio. A fala abaixo revela como é constante e crescente a procura do piloto em superar as barreiras para as múltiplas composições (com o corpo, o meio, os outros e o equipamento). Por meio de suas habilidades se busca um aprendizado a mais, que possibilite ao voador ir mais alto e mais longe, passando mais tempo em interação com o meio. Desta forma, se a decolagem requer a superação do medo e controle do estresse, a fase do vôo parece ensinar a ampliação da capacidade de responder pelas suas ações nas diversas composições que se tornar um ‘ser aéreo’ envolve:

Em princípio quando a gente tira o pé do chão, vem aquela sensação agradável de você estar no ar. Estar dominando seu equipamento e depois a consequência disso é você estar...Vem um aprimoramento porque para a gente chegar num nível técnico razoável nesse esporte é muito difícil. Você está sempre querendo subir mais, ganhar mais, ir mais longe. A gente vem pro morro: “hoje eu vou ver se faço um vôo melhor do que o último que eu fiz ou melhor que a minha melhor distância”. Então esse desafio eu acho muito salutar porque é um desafio pessoal teu. Não é um desafio...Não tem competição porque eu faço esporte amador. Eu gosto disso porque o desafio está comigo mesmo. Eu tenho que todo vôo não ir pro pouso [para] tentar me manter mais no ar. Tentar voar mais. Então isso que é o gostoso do esporte. (FRND).

Essa dimensão técnica exposta na fala do piloto, não encerra o sentido do vôo. Outra característica notada no processo ritualístico no vôo consiste na importância da experiência para a percepção mais acurada das sensações. Sobre os iniciantes, é interessante notar que são eles que destacam os elementos externos, especialmente a natureza, como mote de suas descrições do sentimento do vôo. Parecem carentes ainda do sistema de significações mais profundo, o qual é adquirido com uma série de incorporações gradativas. Apropriando-me, aqui, das reflexões de Boltanski (1989, p. 131), o iniciante precisa da intermediação dos experientes para ir se tornando competente (culturalmente) a ponto de decifrar as sensações comuns ao seu novo grupo, o que é determinado “em função de expectativas, experiências passadas, sua aprendizagem cultural”. Muitas vezes, ele sente algo, mas não é capaz de dar-lhe um significado

coerente para associar as sensações individuais àquilo que é atribuído pelo grupo a partir dessas sensações.⁴⁴

Álvaro, por exemplo, que foi entrevistado minutos após sua sexta aterrissagem, dissera haver aproveitado aquele vôo porque foi possível apreciar o entorno físico: “Aproveitei. Apreciei o rio Paranapanema, apreciei o horizonte, deu pra apreciar bastante”. Há de se ressaltar que, nos dez primeiros vôos no morro, o manicaca é monitorado por rádio pelo instrutor, que lhe orienta sobre o que fazer e para onde ir. Logo, a autonomia do sujeito é ainda limitada, o que parece interferir em suas percepções.

Uma adolescente, 16 anos, filha de um piloto, fez um relato no mesmo dia de seu primeiro vôo. Este foi um vôo duplo, aquele no qual a pessoa é conduzida como carona, não tendo responsabilidade em montar e manobrar o aparelho. Nessa condição, tudo era surpresa, levando a descobertas sensíveis, mas ainda ligadas ao que se pode ver:

Explicar a sensação é impossível. É impossível. Você está ali e pular. Não se fala pular, né?; você voar. Você entrar em contato no nada. Você vê aquilo lá e se sente vulnerável porque você pensa que não vai te sustentar, vai te dar uma sensação boa. Quem nunca voou não tem idéia que aquilo ali é.. Primeiro é o medo, é um medo muito grande de acontecer alguma coisa errada, mas na hora que você sai o nervoso acaba. No momento que você tirou o pé do chão, acaba totalmente, é 100%, se sente outra sensação. Sensação de conforto, de estar entrando em contato e de coisa nova, sabe? Com um mundo novo. E depois que eu saí dali, eu comecei a ver que eu tenho que dar muito mais valor a aspectos ambientais. Que eu não dava: jogar papelzinho, não sei o que... (P...).

O relato dessa adolescente traz muitas reflexões à tona. Interessa perceber que, tal como muitos entrevistados já experientes em voar, ela usa “você” ao invés de “eu” para referir a si mesma em contato com o vôo. É como se houvesse referência a um outro eu que se metamorfoseia em contato com “outro mundo” (CZ), “um mundo novo” (P...).

Embora se possa interpretar esses relatos como uma evasão da vida cotidiana, segundo Mendola (2005) e Le Breton (2006), decidir dar vida a uma série de ações arriscadas não implica necessariamente adotar comportamento de fuga ou uma atitude irresponsável. Pôr-se à prova por meio da aventura parece relacionar-se a uma saída de si mesmo (a fuga), mas acompanhada de uma concomitante busca do ‘novo eu’, o que é muito característico da

⁴⁴ Remetendo-se ao trabalho de Howard Becker sobre outsiders, Boltanski (1989, p. 131) busca o exemplo de como “o fumante novato de maconha, longe de sentir espontânea e imediatamente as sensações proporcionadas pela droga, precisa aprender com os fumantes experientes a reconhecer os seus efeitos. Não é senão quando o novato aprendeu com os experimentados a reconhecer os sintomas do início da viagem que ele pode por sua vez viajar, localizando esses sintomas entre suas próprias sensações”.

transcendência decorrente dos diferentes estados alterados da consciência, nos ritos de passagem, os quais levam a uma percepção renovada da vida.

De fato, a dupla suspensão (da realidade e do corpo no ar) enseja a transição entre profano e sagrado. Isso se evidencia quando os pilotos, cujo corpo faz-se, sobretudo, informacional, captando os indícios do novo contexto, relatam uma relação mais próxima com a natureza e com a espiritualidade (aspectos emocionais relegados na modernidade). À exemplo dos ritos, quanto mais experiência e intimidade com a transição (entre terra e ar), mais sensível tende a ser o corpo em comunicar-se com a nova realidade.

Ainda, só que para um número menos de voadores, o vôo é uma fase ritual de morte e de vida. Morte do ser terreno, que se sente incomodado com a falta de emoções do cotidiano, numa vida por demais segura. Para um determinado segmento da sociedade, justamente aqueles que não vivem em situação de risco, “a calma medíocre de uma integração social sem preocupações provoca condutas inesperadas, provocações, desafios visando acrescentar à existência a emoção que lhe falta” (LE BRETON, 2006, p. 101).

No vôo, o momento da travessia acaba por revelar essa realidade aos sujeitos:

Então o ritual muda quando eu estou saindo. Ele muda de tudo que eu estava passando de adrenalina e começa a se tornar, espiritualmente, uma coisa assim “eu sou feliz e não sabia...eu sou gente, eu sou importante, o mundo é tão lindo e eu sou pequenininho”. Cada hora que você está voando, você sente uma felicidade dentro de você, inexplicável porque o mundo aí é Deus que manda na coisa. Estou falando no meu caso e acho que 90% é isso aí. É um estado de felicidade que é incontrolável. É uma coisa assim de liberdade que sempre tive desde criança. Eu não consigo ficar em lugar fechado. Se eu ficar muito tempo no banheiro eu já me sinto preso. É uma coisa meio psicológica. (PL., piloto de glider).

É intrigante que a auto-afirmação da capacidade do sujeito enfrentar os perigos é complementada por uma visão mágico-religiosa. Para Lara (1999) a contemporaneidade afirma um retorno ao sagrado por meio de atividades profanas, de forma a valorizar o “eu” em contato com seres superiores. Espiritualidade essa que não nega diametralmente a necessidade de controle racional da situação, por meio da tecnologia e das habilidades do piloto:

Você se coloca na mão da mãe natureza. Como uma folha levada com o vento, só que com um certo controle e respeito de fazer a brincadeira numa hora certa num tempo bom porque o perigo do vôo livre é você decolar na hora errada ou com muito ou pouco vento. Então existe uma margem de segurança onde você pode brincar sem problema. (CZ).

Uma paz interior, né? Você vê que ali existe só você; você e Deus. Mais ninguém. Então, ali ninguém pode te ajudar; a não ser o Ser superior. Então é muito bom. É isso que eu gosto. (CLRC).

S.SMT, que começou a aprender voar depois de descobrir estar com câncer no intestino, relaciona certa jovialidade ao fato de voar, o que lhe permite ampliar sua consciência: “eu consigo me dominar nas minhas ações, no meu pensamento e até me relacionar com Deus. Inclusive minhas orações são mais *firme* (sic) devido a essa prática de esporte”.

Já noutras falas, a palavra Deus é uma das referências pontuadas na justificação do piloto a ter escapado de um acidente, o que sempre vem associado a algum fator de competência, como pode se ler na fala de TF: “Aí, graças a Deus, eu passei pelo susto e [graças] à consciência do perigo também”. Esse é um relato típico da mistura entre elementos sagrados e profanos (LARA, 1999) e entre capacidade técnica e performance ritual (MALUF, 2005).

Em outros casos ainda, o vôo livre pode se referir a uma forma privilegiada de usufruir o contato com o sobrenatural, com os benefícios adjacentes a essa interface:

O vôo para mim é uma terapia. É tá em contato com a natureza, com os amigos. Para mim cara é mais perto de Deus. Assim seja! Fazendo o que gosto, de bem com a vida. Se eu pudesse, a minha vida era só voar, cara. Ta aqui, com tranquilidade, longe de maldade, longe de drogas, longe de bebidas, muita paz. (R.O.).

Eu creio que a mente se abre para muitas coisas. Quando eu estou lá voando estou bem ligado em minha asa, sempre pensamento em Deus, coisa boa, sabe? Então, para mim, é a mente que está funcionando mais. Quando estou num vôo legal mesmo que eu começo a agradecer a Deus por aqueles momentos que eu tô passando ali. Então eu acho que é minha mente que está mais em atividade. Principalmente, eu acho que é o momento que eu mais me apego a Deus. É um agradecimento pelo momento que eu estou passando porque poucas pessoas têm oportunidade essa oportunidade... (R.BRCH).

Estranhamente, são incomuns manifestações de religiosidade antes do vôo. Não há, por exemplo, observação de campo ou fala na entrevista em referência à oração pedindo proteção na decolagem. A espiritualidade parece ser um fenômeno manifesto no íntimo, na fase liminar do processo, quando se está voando. No morro há uma capela e ela não é vista sendo utilizada. A única fala sobre prece em terra revela um grau de surpresa do informante com o ocorrido:

Recentemente estava no morro assistindo o pessoal fazer decolagem e chegou um colega lá, fez uma oração, pedindo a Deus proteção, pedindo também proteção a todos aqueles que estavam ali assistindo. Eu achei uma oração espontânea, tão maravilhosa que eu vi que aqui quem pratica também está junto de Deus. Deus também está protegendo e protege o pessoal que pratica vôo de asa-delta. (S.SMT).

E se esse tipo de ritual possível é porque “todo conjunto social possui um forte componente de sentimentos vividos em comum”, os quais estão voltados para fornecer –pela repetição– uma “segurança” ao grupo. E mais, esses pequenos rituais resgatam uma união sem conteúdo preciso. Talvez, fazendo uso de Maffesoli (1998, p. 25), “união para enfrentar em conjunto, de maneira quase animal, a presença da morte, a presença em face da morte”. Para esse autor, os rituais que celebram a proximidade mística da morte (ou do sexo) ligam o êxtase ao sentimento de eternidade. Sentimento possível porque o estilhaçamento do indivíduo frente ao divino implica em um renascimento. (MAFFESOLI, 1985).

Mas, se observarmos que o esporte deveria ser a celebração do controle das emoções e retenção do corpo sob o nexa “competência-regras-sucesso”, o que se nota é uma extravasar da emoção. Concordo com Mendola (2005, p. 75) sobre surgirem furtivamente, nas práticas de risco, “modelos de gestão das incertezas relacionados com cosmogonias de tipo mágico-religioso”. De certa forma, esses traços arcaicos numa prática tão recheada de tecnologia pode apontar para “o fracasso dos sistemas de explicação racional”, especialmente no que diz respeito à sua incapacidade em “compreender a dimensão emocional dos agentes envolvidos nas séries arriscadas de ação”.

Pensar desse modo não significa interpretar que a dimensão mágico-religiosa na vida social tenha suplantado o fator humano baseado nos princípios da racionalidade. Mas responde como uma forma de enfrentar a incerteza quando os procedimentos racionais se revelam impraticáveis. “Na falta de esquemas interpretativos que envolvam a dimensão emocional na explicação racional, os sujeitos voltam-se para os únicos sistemas simbólicos disponíveis, ainda que socialmente considerados atrasados e carregados de descrédito”, adjunta Mendola (2005, p. 75). Para o autor, o fato da espiritualidade recheiar as lacunas deixadas pelo racionalismo nas práticas de risco nos desafia a buscar formas de dirimir a dualidade razão/emoção. Tal empreendimento incluiria perceber as experiências de transe e êxtase sem implicar, contudo, na negação das contribuições da racionalidade ao mundo contemporâneo.

Maffesoli (1997, p. 33) também admite a competência da racionalidade, sendo contra o racionalismo exacerbado, pois este não reconheceu a ambivalência do dado mundano. Por isso, “*stricto sensu*, o racionalismo se debate, perde pé porque não foi sensível à força de seu contrário, porque não soube integrá-lo, para temperar sua pulsão hegemônica”. Ao tentar sufocar as manifestações não-rationais, a modernidade enfrentou explosões sem controle, retornos do material reprimido. O utilitarismo, portanto, não dá conta dos parâmetros sócio-afetivos.

O autor considera que a “assepsia galopante da vida social” foi deveras infrutífera em deter as dimensões lúdica e sagrada na vida social. “Embora a religião tenha se esgotado para dar lugar ao político e este à tecnocracia, renasce em nossos dias o ressurgimento de valores imateriais, ligados ao desenvolvimento espiritual (pagão, hedonista) num mundo tornado material em demasia”, pondera Maffesoli (1997, p. 53). A nova espiritualidade se dá em grupos pequenos nos quais ocorre comunhão com a natureza, esporte e música – pulsões gregárias e desenfreadas. Todas as novas práticas visam favorecer a futilidade e se tornaram totalmente inassimiláveis pelo racionalismo.

Essa contaminação entre sagrado e profano está presente entre praticantes de aventura, em diferentes modalidades (COSTA, 2000; FERREIRA, 2003). Até mesmo entre aventureiros que se declaram agnósticos há relatos de uma sensação da proximidade divina. Conforme Le Breton (2006, p. 106), a mesma é descrita freqüentemente como “uma transfiguração pessoal induzida pelo cansaço ou pela desorganização dos sentidos, o sentimento brutal e infinitamente forte de uma fusão com o mundo, de uma consciência modificada”. Para o autor, em síntese:

A evocação de Deus não é senão uma maneira convencional de nomear um sentimento de transcendência pessoal. Essa explosão de sentidos que invade de um só golpe o indivíduo lhe provoca um poder interior, um sentimento de ampliação do “eu” que beira o êxtase. Jamais ele havia alcançado uma plenitude tal, que parece justificar rapidamente todo seu caminho anterior, varrendo o passado e o futuro na culminação do instante. Esse momento de exceção não se enraíza num fervor religioso, ele pertence ao sagrado, ou seja, a uma fabricação íntima de sentido (LE BRETON, 2006, p. 106).

Maffesoli (1988), ao referir-se ao gozo ou êxtase dos que viajam em busca de aventura, reforça que o prazer relacionado a essas práticas não é de um tipo autosuficiente, mas é uma forma de ampliar o eu para qualquer coisa maior, englobando o mundo e o que há de divino nas pessoas e em todas as coisas. O autor vai falar do desenvolvimento de uma razão sensível, necessária para dar conta dessas sutilezas.

Uma outra forma de ler a espiritualidade nessas práticas corporais de aventura, diz respeito ao debate proposto por Leis (1998) sobre a espiritualidade na perspectiva do ambientalismo. Um dos marcos da ECO-92, no Rio de Janeiro, foi a crescente espiritualização do discurso ambientalista nos anos 90. Porém, parte desses discursos não dá conta da complexidade dessa relação porque se assumem como funcionais em relação modelo civilizatório existente, agravando a dupla crise ecológica (socioconjuntural e civilizatória) fundada no forte dualismo entre sociedade e natureza.

Por isso, é preciso cautela ao elogiar a busca por sensações nas práticas corporais de aventura na natureza. Esse tipo de representação pode estar enraizado na noção do homem como ser privilegiado e mesmo espiritualmente comprometido em não explorar os outros seres vivos, estando destinado a cuidar deles. Para Leis (1998, p. 50-51), essa relação antropocêntrica com a natureza força o homem para a “vida ativa”, ao contrário de um caráter mais “contemplativo e biocêntrico”. Como consequência, a natureza é vista a partir de “filtros” e não como ela é “na sua beleza e harmonia, mas também na sua crueldade e conflitos”.

Pensada pelo homem de forma superficial, essa não admissão da natureza *como ela é* (como, igualmente, de nossa própria natureza) permite, no meu entendimento, que seja possível imaginar, dicotomicamente, numa natureza ‘boa’, capaz de compor em harmonia, sem a perspectiva de revezes. Nas entrevistas, muitos pilotos se referiram à natureza apenas como uma paisagem para se admirar, embora ACF seja bastante enfático ao colocar o meio natural como o principal fator de desequilíbrio, caso a pessoa não esteja realmente atenta, em composição: “A adrenalina é essa possibilidade da natureza te passar uma rasteira quando você não tem feito uma leitura apropriada das condições ou do teu equipamento ... Frequentemente a gente vê acidentes nesse esporte e essa adrenalinazinha existe e você tem que ter o medo o respeito e pelas forças da natureza senão você se machuca” (ACF).

Ao invés de se admitir a ambigüidade da natureza, apontando para as próprias contradições humanas, se acaba tendo uma visão despreocupada com os sinais do meio, ignorando o caos instituinte dessa totalidade eu-nós-natureza. Ou ainda, sem se colocar em igualdade com as demais formas de vida e romper as fronteiras entre cultura e natureza, se perpetua uma postura paternalista. Ela pode ser exemplificada naqueles que, reconhecendo os benefícios, cuidam de preservar a natureza: não jogam lixo durante o vôo, plantam árvores nas encostas dos morros, evitam incêndios. Essa perspectiva coincide com a análise de Leis (1998, p.

51) sobre a espiritualidade presente na noção de sustentabilidade. A mesma se remete ao “contrato inter-geracional” no qual o homem deve administrar com zelo o mundo que toma emprestado de seus descendentes. Nessa visão protecionista se colocam alguns voadores: “Apreciar a beleza que Deus nos deu. Que é o mundo, né? A natureza é 100%. Só saber cuidar dela que é 100%”. (PSS).

“Deste modo, espera-se que cada um desempenhe seu papel na criação da melhor forma possível” na condição de espécie escolhida, arremata o autor. (LEIS, 1998, p. 51). Essa visão de natureza como algo exterior, mesmo já sendo um resultado de emoções partilhadas, dista de uma espiritualidade ecológica profunda. Mas, a julgar pelas considerações de Leis (1998), a vida espiritual mantém uma grande relação com aquilo que supõe perigos, riscos e aventuras. Possivelmente, essa espiritualidade ampliada seja fruto de amadurecimentos à medida que os pilotos esgotem sua sede pelo aperfeiçoamento técnico, o que parece estar relacionada ao sentimento de fluxo, à fusão entre consciência e ação.

Vale recordar que, longe de buscar julgamentos sobre a espiritualidade presente no êxtase ou estado de suspensão no vôo, o intento é mostrar como ela se processa nesse momento em que o sagrado se manifesta situando o sujeito ritualístico à margem da estrutura terrena. O *religare* entre as dimensões, embora explicitado espontaneamente por diversos pilotos, revela algumas ambigüidades, sugerindo que entre os estoques de conhecimento compartilhados na socialidade desse grupo, esse não é um tema recorrente nas conversas ou está longe de encontrar uma representação que a exprima de forma hegemônica entre os pilotos.

Obviamente, o grau de experiência é um dos fatores a ser analisado, sendo também importante considerar a idiossincrasia, a maneira particular de cada piloto ver, sentir e reagir frente a essa dimensão. Para ilustrar, volto à discussão feita sobre os iniciantes, que vêem/sentem a natureza por sua exterioridade. Já pilotos mais experientes tendem a falar mais sobre a dimensão sagrada, levando a crer que, somente depois de vencida a fase de iniciante, quando o vôo é centrado na técnica, se estaria mais maduro para interagir, por meio das trocas simbólicas, uma espiritualidade, cujo êxtase religa homem e natureza. Essa esperança é manifesta por CZ, com seu característico ecletismo religioso:

Agora você veja como é interessante que o vôo livre interage o ar, o fogo (porque o sol é que faz o ar se deslocar, formar as térmicas), a água (as nuvens, é o vapor que existe no ar) e a terra que é o lugar onde você vai pisar quando você começa e termina a coisa (desprende suas térmicas, seus vapores). Então é uma alquimia entre

os quatro elementos. [...] É uma interação porque a natureza está ligada com a espiritualidade. O cara tando com a mente limpa, tando feliz, porque é uma benção o vôo. O cara tá voando ele vai ter que cair a ficha. Isso aqui é demais! Vai ter que acelerar o lado espiritual do cara. Tem que ter gratidão. O cara agradece por aquilo. O cara reconhece e agradece durante o vôo e após o vôo. Também vai evoluir o lado espiritual através do vôo. Eu já tenho visto o pessoal que pratica surf a vida inteira quando vai ficando mais velhos, acabam se tornando avançados espiritualmente. Mais depreendidos. Uma hora você vai ter que largar mesmo. Por um lado a gente se arrisca, mas isso também faz parte do desapego.

Maffesoli (2004, p. 97) considera os jogos de aventura uma possibilidade para “realimentarmo-nos de elementos primordiais da natureza: água, céu, terra, fogo...”, reavivando velhas formas de comunhão. Indubitavelmente, esses relatos holísticos, principalmente frequentes quando os pilotos relatam o sentimento de voar, aludem às composições e relações possíveis nesse contato espiritualizado com os elementos da natureza:

A natureza não mais como algo a dominar, conhecer com maestria, esgotar, mas, muito pelo contrário, como uma parceria com a qual convém estabelecer uma reversibilidade. A natureza como globalidade da qual cada um, bem como o conjunto social como um todo, faz parte. Natureza que pode ser abordada diretamente sem passar pela mediação da cultura. (MAFFESOLI, 2001b, p. 134).

A espiritualidade contemporânea, como CZ já observou, não cria separações entre os diferentes pólos da vida. Uma espiritualidade bem carnal, porque nasce das sensações e das competências do corpo e não o nega. Poder-se-ia, como Maffesoli (2001b), falar de uma sensibilidade ecológica e uma ecologia do espírito para designar um corpo que se fez cultura e natureza. Essa sinergia orgiástica do corpo como totalidade, como já discutido, é tensional, conflituosa, ambígua.

A fase ritual no espaço liminar, por tratar da transição entre dimensões, me trouxe a oportunidade de observar essa passagem de níveis, ou melhor dizendo, o limiar entre sujeito e objeto, masculino e feminino, terra e céu, piloto e asa, material e espiritual, cultural e natural.

Por fim, pude identificar a polissemia atribuída à principal característica desse estágio, a suspensão lúdica das pressões sociais. Entre as particularidades da liberdade percebida pelos voadores, destaquei a suspensão do(a) piloto(a) no ar porque age mais diretamente sobre o corpo, trazendo uma sensação de leveza e mudança de status. Resta saber como o piloto sente e compartilha as reminiscências dessas emoções quando da fase de reagregação pós-liminar (aterriagem e pouso).

4.3 Estado de relaxamento no pós-Pouso

A fase de aterrissagem é considerada por muitos pilotos como um novo momento de tensão, equivalente à decolagem. Se para sair do morro e ingressar no ar, o piloto vive a apreensão da troca de ambiente, o pouso significa o retorno ao solo, com os diferentes riscos associados a uma aterrissagem feita em local impróprio (arborizar) ou de forma desequilibrada, tombando na aterrissagem (*crechar*). Como afirma R.K., “o vôo em si é a parte mais tranqüila que tem. Esse é o lado bom. Depois [para pousar] é que você tem que estar atento na direção do vento. Esse é um ponto que tem que tomar bastante cuidado”.

ACF, instrutor de vôo livre, relata que o tombo no pouso é motivo de gozação entre os pilotos, mas, na verdade, trata-se de um procedimento muito complexo, além de contar com a sorte. Ele mesmo relata que esse não é o seu fundamento mais forte, tendo, numa fase ruim, *crechado* dezoito vezes seguidas. Entre os motivos para um pouso ruim, há a dificuldade em não perceber a aproximação do solo. Referindo-se a Santos-SP, ACF relata, não sem zombaria, o caso de piloto que “um dia entrou na área de serviço de um prédio. Não está vendo que está perdendo altura, que asa não tem motor. Isso acontece direto na praia. O cara está ‘viajando’; quando ele vê, entra em barraca”.

A dificuldade na aterrissagem foi sentida por um entrevistado que acabou pousando sem estabilidade. A má aproximação e o desequilíbrio são associados a uma falha na composição do corpo com o equipamento, num momento já de cansaço. Além do cálculo equivocado da distância, o piloto não nivela adequadamente os lados da asa, fazendo com que caia para frente ou lateralmente. Álvaro, num de seus primeiros vôos, lembra de realizar uma boa aproximação, seguindo em linha reta contra o vento. Porém, ao tocar o solo, já estava em “desequilíbrio. A gente perde a noção do chão. Embora a gente não pouse com força no chão, a gente perde o equilíbrio. Até pegar o equilíbrio certo demora um pouco”. (Álvaro).

As térmicas desprendidas do solo são citadas como um outro aspecto que torna o pouso um momento tenso. Ao se aproximar do solo, a asa é inflada para o alto, afastando o piloto do local mais adequado para o pouso. R.BRCH, numa conversa informal, disse que não

sabia o que era uma térmica. Não conseguia pousar, pois a todo o momento uma térmica o atrapalhava. Rezou para descer. Pousou sentado no chão, batendo contra o solo.

Outros pilotos também se sentem adrenados para pousar, como diz CLRC: “as térmicas que é o que mais drena a gente. O impacto nela. A hora que bate nela, dá aquela balançada ou uma fechada”. W.J.R. traz uma outra situação: “O vôo foi tranquilo. Consegui chegar no pouso oficial. Fiz alguns 360 para pousar tranquilamente. Só que na hora que eu fiquei em pé para pousar, bateu uma térmica e consegui me levar para mais cima ainda e aí me apavorei, mas eu consegui acelerar a asa e pousar tranquilamente”.

Não obstante a incerteza gerada pelas térmicas no pouso, essa energia é avidamente buscada quando se quer ganhar altitude nos vôos de longa distância. Os pilotos se consideram motivados com essa ambivalência: “No pouso tem muita térmica, tá balançado. Você tem que fazer uma aproximação legal. Esse é o estímulo de adrenalina saudável”. (R.O.)

Por fim, o piloto deve, na aproximação do solo, estar sempre contra o vento. É difícil estabelecer, na velocidade de aproximação, o sentido do vento no chão. Para ter essa informação, é necessário localizar a biruta. Quando o piloto é levado para fora do campo oficial de pouso, o que é freqüente no parapente, a ausência da biruta amplia o risco, como ressalta VLMR: “Dependendo do local, que muitas vezes não é escolhido voluntariamente pelo piloto, o pouso pode ser extremamente perigoso”. Essa preocupação, porém, atinge também os pilotos de asa-delta, especialmente para GK.S.: “Até de saber que há uma biruta no seu pouso, seu vôo já é tranquilo. Porque saber quando e onde pousar e qual a direção do vento dá tranquilidade”.

A propósito, ferimentos e lesões são constantes nessa prática. Em muitos momentos, a fadiga só é reconhecida quando o encantamento arrefece, confirmando que os limites do corpo podem ser esporadicamente e parcialmente congelados no tempo de fluxo (fusão entre consciência e ação). É quando alguns relatam ter a impressão de serem jovens, pois somente “quando a gente pousa que vai perceber que está doendo o braço, que está doendo as costas, de tanto fazer força lá em cima”. (GK.S.).

Outra discussão presente na área de pouso é a questão do risco ⁴⁵. O perigo é inevitável e, por vezes, devido à intensidade do momento clímax, só percebido nas fases críticas, tendo repercussão noutras fases: “Sinto os nervos tremendo um pouco. Acho que por causa da

⁴⁵ Devido a sua centralidade no vôo livre, a complexidade dessa discussão e da polissemia do termo risco, este merecerá discussão própria no último capítulo.

adrenalina, né?! Fica meio agitado. Quando a gente pousa, fica um pouco agitado. Meio drenado ainda. Tipo meio passado. O corpo fica meio agitado. Mas durante poucos minutos ali”. (GK.S.).

Essas questões técnicas são importantes para ponderarmos sobre a premência do risco e dos limites do corpo em todas as fases do vôo livre. Complementares a elas, o aspecto ritual no pouso é bem delimitado nessa passagem de retorno ao solo de uma pessoa que não é mais a mesma, passou por transformações, conforme discuti a respeito da fase de vôo. A fala abaixo traduz como o momento do pouso encerra um ciclo:

E o estado de pouso já é outro caso. Aí já começa a voltar à terra. Aí você está voltando ao estado físico. Aí você pousa. A preocupação não é tão grande, mas é porque tem picos no Brasil que é problemático. Não é o caso de Terra Rica. Cada um tem o que falar, mas no geral é isso, mudando detalhe de pessoa para pessoa. Tanto é que no primeiro vôo duplo eu chorei. Aí vocês irão falar: “chorão, mocinha”. Não, eu sou um cara que prendo até as lágrimas. Mas eu falei: “eu vou chorar porque é muito lindo esse mundo e a gente fica brigando lá embaixo que nem uns loucos”. (PL.)

O tempo vivenciado após o pouso é ilustrativo dessas mudanças. É quando muitos aproveitam para meditar, contemplar, confraternizar-se ou simplesmente experimentar um alívio por haver superado os desafios. Em alguns casos, o arrebatamento perdura no pouso e vem acrescido da percepção de bem-estar e relaxamento:

Muitas vezes você tem um probleminha, dói aqui, dói ali, você chega lá e montar sua asa, aquelas preocupações vão saindo de você. Eu acho que o vôo livre tem muito a me ajudar. Muitas vezes tem uma dor de coluna. Chega lá até parece que aquela dor desaparece. Não sei se é porque você está ligado no vôo ali, para curtir aquele momento. Para mim, tem algum benefício. Depois você volta mais tranquilo. Principalmente quando você faz um vôo bem sucedido, um vôo que você vai curtir bastante, um vôo de permanência. [ficar no ar é o bom. Decolar e pousar gera estresse]. Aí você volta bem aliviado. É uma coisa interessante. Até em questão em relação às doenças, você esquece bastante coisa. Pra mim é bom. (R.BRCH).

Então quando você pousa, tá tudo certo, deu tudo certo, primeiro vem aquela sensação de conquista, né?! E depois aquela sensação de relaxamento. Então é um remédio, é um santo remédio. (CZ)

Rapaz, acho que é a melhor coisa, heim? Acho que o cara pode estar até com uma dor em algum lugar do corpo que lá em cima nem percebe. A sensação mais melhor que tem (sic). E nem percebe. Não percebe nada disso. Bem tranqüilão. E nem lembra dos problemas do dia-a-dia; já era, viu?! O cara pode estar devendo pra Deus e o mundo, não está nem aí lá em cima. É a melhor coisa do mundo, acho. Eu acho que a gente fica mais calmo. Fica mais tranqüilo. Passa a semana que a gente nem vê. A única coisa que aumentou foi a vontade do próximo fim-de-semana chegar logo. Dá uma aliviada, dá uma ajuda legal. Se sente mais novo. (GK.S.).

Essas falas sobre as sensações da atividade podem ser interpretadas como compensatórias quando qualificam o momento do vôo como “santo remédio” sedativo (“a gente fica mais calmo. Fica mais tranquilo”). Não são poucos os pilotos que relatam ser este um dos efeitos decorrentes da atividade. De certa forma, a dinâmica tensão-distensão verificada no vôo livre produz alívio ao estresse vivido na atividade, sendo, às vezes, imaginada como compensação também ao estresse cotidiano dos sujeitos e um contraponto para esquecer as obrigações do dia-a-dia. Irrefragavelmente, a interpretação desse fenômeno nesses termos de suspensão temporária da realidade soluciona parte do questionamento sobre como os praticantes do vôo livre se relacionam com o risco, o corpo e a pulsão social. Há uma dimensão catártica em evidência.

Porém, como lembra Maffesoli (2001b, p. 61), “se não nos ativermos unicamente ao simples causalismo racional, perceberemos que há uma pluralidade de razões, e que é da conjunção das mesmas que nasce esse ‘surreal’ que é a existência”. É preciso recorrer à noção de razão interna, uma racionalidade de fundo que se exprime em pequenas razões momentâneas.

As falas dos pilotos não visam contrapor o vôo à vida cotidiana. Podem ser, entre outras coisas, exercício da cultura em nomear sensações indizíveis. Por exemplo, um piloto novato busca, no estoque simbólico de seu grupo, os significados coletivamente atribuídos às novas sensações que ainda não consegue dimensionar. Naquele tempo e espaço de trocas a forma da linguagem cristalizar certas sensações é pautada por um estoque limitado de interpretações. Esse processo é dinâmico, pois se a socialidade envolve o compartilhamento de representações (códigos) entre integrantes de determinada coletividade, haverá sempre a possibilidade de renovação dos saberes e mesmo de conflito ou tensão entre interpretações.

É importante frisar a associação entre elementos racionais e não-rationais nesse estoque de conhecimento. O tipo de representação mágico-religiosa comum ao vôo é bem próximo da espiritualidade pós-moderna referida por Maffesoli (2004): ao invés de dissociarem o bem do mal, aceitam que a vida é vivida pela participação dos dois pólos. A maioria do grupo estudado é formada por católicos, espíritas, gnósticos e politeístas; cosmologias essas, segundo Mendola (2005), permeáveis à interpenetração de diferentes explicações e influências. Reforçando a atitude etnográfica do estudo, não é possível determinar como a socialidade entre outros grupos de voadores explica o sentimento de voar. Apenas é possível afirmar que é na

socialidade que se funda a transformação das sensações em percepções, coletivamente construídas pelos sujeitos.

Esses intercâmbios simbólicos, conforme observei, estão presentes nas trocas de mensagens na internet, nos encontros em bares, nos churrascos, nos treinamentos, na rampa de decolagem, nas viagens. Entretanto, é na área de pouso onde essas impressões são compartilhadas em primeira mão. Os detalhes e a vitalidade com que cada experiência é relatada aos colegas, assim que a asa é estacionada, consomem-se naquele momento. Poucas horas depois, seja nas entrevistas ou nas conversas dos bares, as descrições tornam-se mais frias.

O ambiente do pouso, nesse sentido, é um território privilegiado para que os segredos dos grupos sejam alimentados. Ali ocorre avaliação da decolagem, do vôo e do pouso, é desmontada a asa, hidrata-se, são feitos ajustes para a próxima decolagem ou, quando já não é possível mais voar, reúnem-se em rodas de conversa até que o resgate chegue ou haja ânimo para ir embora. Nos meus registros de campo durante o carnaval, muitos só se dispersavam por volta das 21 horas. Também foi comum ver algum piloto momentaneamente afastado dos demais, devido estar refletindo sobre aspectos relevantes do vôo ou simplesmente por estar exausto.

Para compreender, numa visão menos impositiva, qual o significado de todo o voar ou, enfim, o que ganhou ou adquiriu o voador ao chegar ao pouso, faz-se necessário perguntar se o objetivo do piloto é chegar ao pouso. Ao contrário do nadador olímpico que deseja atravessar a piscina no menor tempo, o desejo da maioria dos pilotos é ficar o maior tempo em permanência no ar, tal como a criança que brinca na piscina pelo prazer de estar na água. Ninguém voa exclusivamente para chegar ao local de aterrissagem, embora esse retorno pós-liminar seja almejado.

Bem em consonância com a exortação de Sant'ana (2001) sobre a ética do momento nos esportes na natureza, voar coincide ato e finalidade. Voar é o próprio fim. Pousar é consequência da impossibilidade ou da falta de desejo em permanecer mais tempo voando. E o que se faz e se sente durante o pouso tem, sobretudo, a ver com as emoções construídas nessa prática. Se voltarmos ao discurso do FRND que deseja adquirir cada vez mais técnica para aumentar sua permanência no ar, ficará claro que até mesmo a busca de mais desempenho diz menos respeito a uma lógica de produtividade do que aquilo que é supérfluo, esse prazer de voar.

Futilidade, lógico, que se mescla com aspectos de utilidade. Mas a premência do não-sério permite desmontar o discurso de que a força dessas práticas está em forjar o caráter

para enfrentamento dos riscos globalizados no mercado de trabalho ou que a adrenalina é uma válvula de escape ao estresse nos grandes centros. Sim, os relatos dos sujeitos destacam essas conseqüências, mas não há convencimento de serem uma causa significativa para a permanência nesse tipo de AFAN. R.K., por exemplo, aponta a duplicidade dos benefícios do vôo livre para sua saúde, situando bem o aspecto contraditório dessa relação:

Eu acho que o hábito de voar desestressa, é relaxante, em certo sentido, né?! Porque tira o estresse do trabalho, né... Engraçado porque você voa e você também fica tenso, mas uma tensão de prazer que você tem de voar, de você estar fazendo o vôo livre. Acho que essa relação é saudável. [Mas, por outro lado,] o coração acelera muito. Fica adrenado. Não sei se é muito assim bom pra saúde.

Questionei-lhe, após essa declaração, por que, afinal, voava se não havia garantias de ganhos objetivos com essa prática. Segundo R.K. :

O prazer de voar. A sensação de fazer novos desafios. Você vai depender da natureza para você poder voar. Se não tiver o vento, vento forte, condição boa você não consegue voar. Utilizar tudo que a natureza tem. De uma forma técnica. Isso é bem legal, bem interessante.

Como atividade lúdica, o vôo realça o aspecto de improdutividade do jogo ao sistema, algo que –sobretudo– é consumido em si mesmo, sem garantias de projeção sobre outras esferas da vida. A evolução no vôo preza-se mais a um reinvestimento em si mesmo, o que não exclui que a própria busca por recordes e utilização dos conhecimentos de vôo noutras práticas denuncie que a moral da sociedade esteja refletida em qualquer atividade lúdica. A fala abaixo, em sua ambigüidade, ilustra a interpenetração entre o utilitário e o estético no vôo:

Aí tem mais uma coisa que a gente não falou... mais uma coisa interessante no vôo é que a evolução não acaba nunca. A evolução não acaba nunca, o procedimento é o mesmo para o planador. O que você aprendeu no vôo livre é exatamente a mesma coisa que você vai usar no planador. Você aprende duas coisas em uma. Não é um esporte que acaba. No futebol, por exemplo, no máximo é fazer aquele gol. O vôo é aquela coisa que é cada vez maior. Você vai evoluindo naquilo que você quer fazer. Hoje tem recordes de mais de 400 km no vôo livre. Então, pôrra, eu acho que o cara nunca para de querer inventar uma coisa nova. É difícil parar num ponto. (CZ).

Tomando o aspecto de *gastar-se em si mesmo* dessas práticas, arrisco concluir este capítulo com ilações maffesolianas para endossar essa dimensão ociosa (no sentido grego de *scholé*, um não-fazer criativo) do vôo livre, especialmente distintiva da fase pós-pouso, quando os pilotos demoram a abandonar suas conversas sob as asas. Maffesoli (1997) inverte a lógica

dominante e nos faz pensar se não seriam as coisas inúteis as mais significativas na vida. Para ele, quando algo tem seu valor no critério da produtividade acaba por se tornar obsoleta, pois tudo aquilo sem um pouco de supérfluo acaba, perversamente, decretado a ser inoperante.

Nas sociedades pós-industriais, a arte pela arte acabou impondo-se. Não que seja esse o único valor admissível, examina deduz Maffesoli (1997, p. 161), mas:

há na busca do inútil uma espécie de instinto vital, algo de obscuro que não visa a anda e não quer nada, o que Schopenhauer chamava de ‘vontade cega’. No curso de uma trajetória individual, é freqüente observar-se essa hibernação cíclica, o mesmo ocorrendo com as civilizações, que tem necessidade de congelar seus valores por algum tempo a fim de recompor a própria saúde.

E ainda:

Pode-se imaginar que, na longa duração, numa espécie de equilíbrio cíclico, conheça-se a influência alternada do *otium* e do *negotium*: o lazer de um lado, com os valores que lhe são próprios, o ‘negócio’, de outro, com o estilo de vida, as maneiras de ser e as representações que não deixa de impulsionar. Tendo isso em mente, pode-se apreciar na justa medida essa pulsão social que força a busca, em todos os domínios, do inútil, do que não têm sentido. (MAFFESOLI, 1997, p. 161).

Por que essas atividades dispendiosas, cujo esgotamento dá-se no ato ou no gozo puro, vieram à tona? Maffesoli (1997) considera que a primazia da eficácia nas sociedades modernas contribuiu para o decréscimo gradativo do sentimento coletivo. Essa práxis enfatiza o futuro, como se tudo tivesse um objetivo e apenas faltasse encontrar os meios. Como já é comum em suas análises, Maffesoli lembra que toda luz lançada sobre o futuro, aumenta o lado sombrio do presente. A institucionalização e a racionalização da sociedade moderna levaram à pasteurização da vida cotidiana. Para ele, esse foi um dos motivos para que a sociedade ficasse cada vez mais anômala.

A crise desse modelo acarretou o ressurgimento de elementos arcaicos que se souberam se aproveitar das inovações tecnológicas para fomentar a socialidade não-institucional. Nesse sentido, aparece (embora com mais freqüência entre os jovens) uma outra perspectiva, que sobrevive do eterno presente. O objetivo não é tão importante quanto o prazer do ato ou do momento. Para Maffesoli (1997, p. 174), essa perspectiva de “parar o tempo a fim de gozar as múltiplas pequenas ocasiões ou ocorrências sociais ou pessoais” não significa nenhum narcisismo. Mas uma decisão de quem não acredita mais na promessa de equilíbrio numa sociedade futura.

Como consequência, muitas socialidades estão vivendo o aqui e agora, “ao qual se adaptam de maneira ‘contraditória’, isto é, sem ser ‘superados’ os diversos elementos heterogêneos do cotidiano”, levando tais grupos a “aceitar os dias de sorte e os dias nefastos” como o tipo de equilíbrio possível. (MAFFESOLI, 1997, p. 175). A aventura acabou por ser umas das formas contraditórias de encarar essas transformações no modelo de sociedade e na identidade das pessoas. Para muitos, “a continuidade da existência é feita de múltiplos desvios, de bons momentos particulares, de acontecimentos efêmeros, da mistura íntima de perigo e intensidade”. (MAFFESOLI, 1988, p. 116).

Tal nomadismo hedonista veio acompanhado de novas formas de encarar a aventura e uma outra consciência do risco, típica de uma fase reflexiva da modernidade. Numa sociedade que se vê diante da desestruturação do capital social⁴⁶, “as novas aventuras propiciam alguma forma de enraizamento numa sociedade pautada pelos processos de individualização e de destradicionalização”. Essa busca de sentido à existência, talvez seja “o aspecto mais central para a compreensão da relação entre risco e aventura na modernidade reflexiva”, propõe Spink (2006).

A categoria risco assumiu certa centralidade no momento presente a partir das construções teóricas de Ulrich Beck e de Anthony Giddens. Para esses autores, a modernidade pode ser dividida em três momentos: pré-modernidade, modernidade e modernidade tardia. Estaríamos vivendo esta última que aponta para a “transformação da sociedade disciplinar em sociedade de risco”, embora esta ainda trate de disciplina, mesmo sendo “menos visível” (SPINK, 2001, p. 1309).

Uma interface provocativa entre as idéias de Beck e de Giddens, sobre a “sociedade de risco”, e as atividades de aventura vem sendo buscada pela psicológica social Mary Jane Spink e colaboradores. Seus estudos vêm procurando lançar luz sobre as “formas culturais do risco-aventura” subsumidas no turismo e no esporte de aventura, enfim, formas de “risco ativamente procurado como forma de lazer”. Algumas características são arroladas para essa modalidade de risco-aventura: trazem desafios aos limites físicos ou de habilidades, podem gerar fusão entre ação e consciência, possuem um grau de incerteza quanto ao resultado e o desfecho tem repercussões para além da atividade em si (SPINK, GALINDO, CAÑAS et. al., 2004, p. 82).

⁴⁶ Segundo Souza, Grundy (2004, p. 1358) o conceito de capital social “se refere à coesão social que resulta de uma comunidade participativa”. Já para Castiel (2004), como compartilham espaços, interesses e afinidades, além de possuir vínculos estáveis e solidários, as comunidades são mais capazes de coesão social, determinando quais são os tipos de obrigações benéficas aos seus integrantes. É bom frisar que ambos entendem comunidade num sentido mais enraizado embora pareçam não fugir do entendimento de ética da estética maffesoliano.

Além da leitura que a autora realiza com autores familiares aos Estudos do Lazer (Csikszentmihalyi; Caillois; Goffman; Betrán, Betrán), encontrei nas discussões de Spink uma série convergências com questões basilares tratadas por Maffesoli. Mais do que uma afortunada interface sobre as socialidades proporcionadas pelas novas práticas corporais, o diálogo entre esses autores compartilha dos mesmos pressupostos de base. Ambos partem da constatação de uma modernidade esgotada, da fragmentação (não o fim) de metanarrativas, da busca por novas referências pelo indivíduo quando as identidades institucionais começam a perder força.

Essa problemática, ora iniciada, parece pertinente para alcançar compreensões da aventura de voar no contexto social mais amplo. É inevitável que algumas discussões sejam retomadas e enriquecidas. Isso faz parte de uma perspectiva epistemológica que, como diz Maffesoli (2001b, p. 21), prefere chegar ao conhecimento por meio de múltiplas aproximações, pois no caminhar incerto rumo às formas pulsantes da corporeidade e da socialidade se é iniciado a um saber que “ao mesmo tempo revela e oculta a própria coisa descrita por ele”. Numa investida contra “A verdade” é preciso entender que a vida não repousa numa facilidade recortada em rodela.

5 Dilemas da aventura

Neste capítulo busco mais entendimentos sobre a opção por um lazer com risco numa prática associada ao corpo saudável, mesmo quando boa parte dos praticantes não se encontra na juventude. Quanto ao risco, nas práticas e representações relativas ao vôo livre, os pilotos evitam voar meramente baseados na fatalidade ou azar. Para tanto, administram o risco, dando enfoque à competência pessoal. Para compreensão dessa problemática, a articulação entre corpo jovem e socialidade permitiu trazer novos olhares sobre como o risco interage com a vivência do vôo livre. Evitando excluir outras motivações, ainda toco em como esses elementos são pertinentes à compreensão da busca do vôo livre como lazer, apesar do risco existente.

Dividi o capítulo em dois itens, enfocando dois dilemas expostos no primeiro capítulo: “Como essas atividades se relacionam à concepção de seus praticantes sobre corpo saudável?” e “Como os praticantes, cientes do risco implícito nessas atividades, elegeram tais atividades como lazer num momento de suas vidas não mais relacionado com a juventude?”

Embora tenha buscado organizar esta parte da tese com o melhor encadeamento de idéias possível, não há uma linearidade nas reflexões. Quando o foco é o corpo jovem, as noções de risco e socialidade são discutidas em suas relações com o tema tratado. Assim, cada tema é tomado como acessório na discussão dos demais. Não há propriamente uma repetição, mas uma sobreposição a cada novo enfoque. Apostando em Maffesoli, essas múltiplas aproximações visaram a um olhar mais acurado no interior das reentrâncias da dinâmica estudada.

5.1 Se nosso corpo não tem asas, qual é o corpo que voa?

Nos esportes modernos o lema "*citius, altius e fortius*", com o significado de mais depressa, mais alto e mais forte, pareceu bastante adequado dado, o novo paradigma dos jogos olímpicos, a noção de recorde. Nos esportes convencionais, o corpo atlético veio confundido com um corpo saudável, mesmo que, na verdade, para obter os recordes, o corpo seja submetido a intervenções não-saudáveis. Nos esportes de aventura, caracterizados pelo risco, como se concebe o corpo nas práticas e representações sociais? Um corpo saudável eliminaria os riscos?

Em geral, segundo Cantonari, Oliveira Júnior (2005), as práticas de aventura são facilitadas por implementos tecnológicos, que permitem menor gasto de energia física e mais segurança. Esse aparato, por exemplo, propicia que pessoas sedentárias e sem conhecimento técnico possam experimentar diferentes AFAN (vôo livre, *rafting*, rapel, paraquedismo, entre outros) por meio do deslocamento. Mesmo no âmbito do esporte de aventura, essas mesmas práticas aparentemente estariam abrigando corpos desprovidos de alguma excepcionalidade física.⁴⁷

Nesse sentido, espera-se que as AFAN abriguem uma diversidade maior de corpos. Bruhns (2003) lembra que, por conta da influência do ambientalismo, essas práticas afloraram qualidades atribuídas ao feminino (abrigo, provimento, sensibilidade, intuição, entre outros aspectos). A contestação por meio do ecofeminismo abriu lacunas, em outros movimentos, para que ocorresse um descentramento do sujeito e surgimento de novas relações menos agressivas, destacando grupos não-valorizados socialmente. Se os outros esportes delineavam uma visão mais calcada no domínio, na coragem física e na hierarquia, valorizando a imagem do mais alto, mais forte e mais veloz, as AFAN, sem apagar esses componentes, permitiram a inclusão por meio de uma ética da sociabilidade, de figuras tidas pela autora como anti-heróis (crianças, idosos e mulheres).

Essa pluralidade dos corpos aceitos nas práticas de aventura não significou recuo de representações e práticas heróicas nas AFAN. Conforme Dias, Alves Júnior (2005),

⁴⁷ O capítulo sobre a lógica interna do vôo livre já demonstrou que não há como praticar vôo livre sem treinamento, o qual, embora cobre algum condicionamento físico para suportar a rotina de aprendizagem, está focado sobre as competências técnicas (incluindo a aprendizagem motora).

alguns aficionados pelos esportes de aventura entendem o corpo treinado como uma condição para superar os limites na exploração de uma natureza supostamente intocada. Esses esportistas em busca de aumentar limites representam um pólo inverso ao grupo que se contenta sempre em estar no mesmo espaço e que não procede a uma preparação específica para novos desafios.

Na verdade, não se pode interpretar que existam duas formas de lidar com o corpo na aventura, uma mais hedonista, cujo corpo informacional interage com o meio (natureza, grupo) e outra pautada no ascetismo, representada por um corpo energético e apolíneo. Há nuances, porém esses tipos podem ser úteis para se pensar nos quesitos que os pilotos lembram como sendo o corpo legitimado e aceito para a prática do vôo livre.

Hipoteticamente, asa-delta e parapente se aproximam mais de um uso dionisíaco do corpo. Este, para Sabino (2005), significa uma relativização do corpo saudável, enfatizando mais as emoções que o rendimento. Também significa um desvio ou mesmo a contestação aos valores constitutivos da cultura dominante. Numa outra situação (mais ascética), haveria mais disciplina, como, por exemplo, no fisiculturismo. Embora os corpos musculosos nem sempre se revelem saudáveis ou úteis à produtividade, eles representam um esforço em integrar-se aos valores dominantes sobre saúde, beleza, sucesso e aceitação social. (SABINO, 2005), coisa que, no vôo livre, se percebe com menor avidez.

Mais que definir entre uma ou outra possibilidade, busquei descrever, com base na entrevista e na observação, como os praticantes de vôo livre se relacionam com o corpo saudável, ou ideal, para a prática. Este tópico do capítulo apresenta cuidados corporais dos praticantes e suas representações sobre o corpo.

O trabalho de campo pôde destacar alguns cuidados corporais, especialmente aplicados na fase de preparação para a decolagem. Geralmente a preocupação maior reside em evitar a fadiga, pois há sempre possibilidade de um vôo de permanência, demandando resistência corporal. Nesse sentido, o corpo é preparado, sobretudo, para uma provável e desejada fruição de passar horas voando. Os recursos mais comuns foram: hidratação (com água), alimentação leve, proteção da pele à exposição dos raios solares, meditação ou repouso antes do vôo.

Ainda em relação aos cuidados com o corpo, questionei se é necessário e se é possível um corpo “perfeito”, desejável para eliminar os riscos. Em geral, as pessoas citaram características que ajudaram na prática de fases do vôo, como, por exemplo, velocidade de reação

no pouso, antecipação motriz no vôo, resistência para carregar equipamento, força e velocidade na decolagem, entre outras.

Em alguns casos, associam corpo jovem a saudável, pois é um corpo biologicamente mais resistente. Em alguns contextos, como carregar o equipamento a pé na montanha, é necessário força muscular e resistência cárdio-respiratória.

Claro que se você for jovem, você tem um pouco mais de pique, de resistência, mais ânimo, mais incentivo, mais coragem e coisa e tal. Mas não é necessário porque você pode voar em qualquer idade. Eu vou voar até [quando] eu estiver velho, não puder carregar minha asa, eu vou voar. Lógico, quando você mora em uma região com difícil acesso, se você for uma pessoa que não tem um porte físico para agüentar, você não tem como você ir. A gente mesmo em Curitiba e na região voa em lugar que nem todo carro sobe. O voador, meu, só voa onde o carro leva ele. Porque é tudo muito empenho você pegar uma asa, pôr nas costas, subir nas costas e decolar é muito empenho. E uma pessoa de idade ou porte físico inferior não conseguiria fazer isso muito tempo. Até faria enquanto estivesse no encanto, aquele troço de novidade, ele até faria. Depois acho que não. Mas o vôo, eu vejo assim, que está no sangue. É uma coisa do sangue. Eu me arrependo de não ter entrado nesse mundo um pouco antes. De não ter aproveitado. Mas o porte físico ajuda um pouco. Eu mesmo boto minha asa nas costas e se tem alguém para me ajudar, eu vou. Mas se não tem ninguém, eu boto e vou junto do mesmo jeito. Não tem preguiça não. E, uma vez lá em cima, é lucro. (DN)

Não existe uma norma entre voadores de glider ou de asa quanto a parâmetros objetivos (como volume de oxigênio ou força) para se afirmar que um corpo seja mais competente para evitar riscos. Há um consenso, entretanto, de que pessoas que desejam realizar vôos longos (*cross*) precisam estar bem-condicionadas para resistir muito tempo voando, considerando a fadiga provocada pelas manobras após várias horas ou dias consecutivos de pilotagem ativa.

Interfere sim. Interfere 100%. Primeiro: antigamente eu jogava bola; de segunda a segunda, fazia natação. Pesava 77 quilos. Só que daí eu comecei o trabalho. Faço faculdade. Não tenho tempo para nada. Saio 7 horas de casa e chego 23 horas. Não tenho tempo. Queria arranjar tempo, mas não tenho tempo para fazer uma atividade física para me preparar mais. E em relação a isso interferir, interfere sim, cara, porque, às vezes, num campeonato que dure dois ou três dias, você começa a ficar... a falta de preparo atrapalha no rendimento, durante o campeonato. Então, o preparo físico... para um vôo de competição, interfere totalmente. Agora, para um vôo de lazer eu não acredito que interfira. Depende do objetivo do piloto. Tem piloto que voa só por voar. O cara voa meia hora ali e está satisfeito. Agora, tem piloto que voa 2, 3, 4 horas, às vezes, num vôo de distância. Já nesses pilotos que voam mais tempo, que procuram distância, interfere também. Mesmo sendo um vôo só. (RNN)

Na literatura técnica há relatos de situações de risco que exigem, além do conhecimento técnico e estado de espírito, um incansável esforço físico.⁴⁸ Essas situações são vistas como decorrentes de imprudência ou descuido do piloto. Um exemplo é o caso dos pilotos de glider que esquecem de amarrar os tirantes de perna. Sem esse apoio, a pessoa simplesmente é asfíxiada por seu equipamento em pleno vôo, tendo três minutos para resolver a situação antes de desmaiar por falta de ar e sofrer um acidente. Mas, a situação de perigo mais comum é quando uma nuvem ostra (nuvem côncava) suga o equipamento a altitudes superiores a 6 km, onde começa a ficar frio e sem oxigênio. O sujeito não consegue descer facilmente devido à pressão negativa, que leva seu equipamento para o alto. A solução é aplicar técnicas avançadas que requisitam exaustivamente os braços ou, então, livrar-se do equipamento — em pleno ar — e usar o pára-quedas reserva.

Conforme pode ser subentendido nas falas abaixo, o corpo que voa por lazer, sem intenção de obter recordes, mostra-se bastante flexível e diversificado quanto a gênero, morfologia e idade:

Depende do estilo do piloto. No vôo livre em geral, um exemplo assim sou eu. Eu aprendi a voar com 13 anos, eu tinha um metro e quarenta e pesava quarenta e dois quilos. Na minha cidade tinha um senhor lá que aprendeu a voar com 52 anos. Naquela época ele tinha 78 e voava também. E a minha namorada; mulher também voa. Então eu acredito que o vôo livre abrange todo mundo. Não interessa se é gordo, magro, fraco, mulher, jovem, velho. Só que aí varia o estilo de vôo do piloto. Só isso. Mas, no geral, é para qualquer um. (RNN)

O pessoal tem uma idéia completamente errada do vôo livre em si, da asa-delta. Porque o pessoal fala que isso é esporte de rico, é esporte de novo. Mentira. Eu sou pai, sou avô. Eu vôo de asa, tem neto voando, tem filho voando. (ACF)

O vôo livre não é um esporte que segrega porque já vi pessoas com 130 quilos decolando, voando bem, e subindo e voando mais que qualquer um. O peso não é um fator predominante. (FRND).

Hoje com 42 anos eu vôo com moleque de 20 anos. Acho que o vôo livre é um dos poucos esportes que a idade não [interfere], desde que tua cabeça... Fisicamente o vôo livre vai ter que exigir uma força física na decolagem, talvez, e no pouso. Mas o vôo que é a maior parte que você vai utilizar você não usa a força. Você usa mais... o teu conhecimento, a tua experiência do que propriamente a parte física da coisa. ... Lógico, num pouso, numa decolagem, a agilidade é óbvio que você tem que ter. Eu conheço pessoas que voam com 60 anos de idade e sem problema nenhum. Lógico, vai chegar num ponto que tua idade vai te limitar nos teus *cross* ou nos teus vôos mais arriscado, com um pouco mais de risco, com ousadia. E a idade vai te

⁴⁸ Como, por exemplo, fugir da influência de uma tempestade, pousar em situação de roubada ou no fechamento do paraglider.

colocando numa situação mais adversa, né. Mas no vôo em si, não vejo problema algum quanto à idade. (BUZ)

André Fiorese, piloto desde os 16 anos de idade, relatou que para praticar o vôo livre não seria necessário um preparo físico prévio, exceto em alguns casos de acesso pedestre à montanha, quando se devem carregar pessoalmente os equipamentos. Outros entrevistados apontaram pessoas consideradas não-produtivas (obesos, paraplégicos e idosos), mas que desmontam esse estigma, por exemplo, praticando vôo livre em nível esportivo/recreativo.

Essa representação hegemônica entre pilotos também está presente na literatura técnica da área. Semenoff (1998, p. 113), sobre pilotar paraglider, reforça a fala do piloto sobre não haver necessidade em preparo físico especial, embora ressalve que “não só o vôo, como qualquer outra atividade, será muito melhor executada por quem esteja bem fisicamente”.

Vale lembrar que parte das representações sobre a não-exclusão de corpos frágeis e, a conseqüente ausência de um corpo ideal para vôo livre, é determinada pela materialidade tecnológica. A relação de composição entre o orgânico (corpo) e o inorgânico (asa) minimiza os requisitos corporais para a prática do vôo livre. Com isso, a imagem do corpo jovem e “saudável”, imaginado como hegemônico nas AFAN, é apenas mais uma possibilidade dentre outros corpos concretos, com seus limites e possibilidades.

Há certa procedência em intuir que existe uma observável diminuição da requisição corporal conforme a AFAN exige mais acessório. Essa leitura corrobora com o ideal pensado por Betrán, Betrán (1995) quando caracterizaram as atividades físicas de aventura na natureza como práticas corporais com maior requisição informacional e com menor esforço corporal, pois utilizariam a tecnologia para substituir a energia motriz pelas forças da natureza (especialmente correntes de ar e água). Na atualidade, a tecnologia permite a qualquer pessoa ser capaz de realizar os sonhos de deslizar pelo ar, terra e água, nutridos pelo ser humano ao longo de séculos, sugerem os autores. Entre os pilotos, não há embaraço em realçar como a evolução tecnológica, desenvolvida nas asas e gliders, trouxe mais conforto e segurança ao vôo, tornando o sonho acessível a corpos anteriormente excluídos.

Se, ao contrário de muitos esportes formais, a condição física não é a mais importante, qual seria a qualidade mais valorizada entre pilotos? Segundo eles, embora seja desejável uma boa forma física, o componente técnico, ou — até algo mais além —, a consciência de vôo é tida como a principal qualidade na administração dos riscos:

Tem a ver com sua qualidade técnica, seu conhecimento. É, tem que estar bem fisicamente e também com a cabeça limpa, digamos, com a cabeça tranqüila porque você tem que tomar decisões, você tem que... o cansaço não vem tanto físico, apesar de que você pode ficar sentado numa cadeira por horas, isso não dá cansaço. A cabeça constantemente pensando, vendo as condições, analisando. Isso tudo traz um desgaste, mas ao final do dia você está satisfeito por ter feito um vôo bacana. A exigência física não é tão grande, mas você precisa estar bem para fazer um vôo bom.

Um bom condicionamento físico ajuda a ter um bom desempenho em vôo desde que se conheça a boa técnica e, principalmente, tenha sensibilidade de vôo. Óbvio que quem mais pratica tende a melhorar. Em termos de preparo físico é bom ter braços fortes. Pratico vôo livre apenas por lazer, não sou um piloto de competição. Entretanto, procuro manter a boa forma física, durmo cedo na véspera do vôo e cuido da minha saúde. Isto não é determinado pelo vôo, é bom para qualquer outra atividade e para nosso dia-a-dia. (OTV)

Logicamente um corpo mais atlético tem suas vantagens que o corpo sedentário, mas para o vôo livre o carro-chefe é a preparação psicológica e técnica. Não vai adiantar você estar sarado e malhado e não entender de meteorologia e ter medo de altura ou de nuvens mais escuras. (VLMR)

PSS, MCS e CLRC, por treinarem rotineiramente parapente juntos no mesmo morrete, coincidem suas falas sobre seus encontros visarem a um “voar consciente”. Segundo sua representação grupal, o treino em solo é muito importante para o piloto concentrar-se, embora também seja no chão que se exige “força física” necessária para “levantar, encontrar o vento, manter ele [glider] na cabeça, para poder virar e decolar”. Mas não consideram o desenvolvimento físico (para eles, tomado principalmente como *fazer força*) o condicionante maior, tanto que, aos quarenta e um anos, MCS se imagina voando por mais trinta: “Não requer muito esforço físico e, sim, conhecimento. Então eu acho que eu posso continuar voando enquanto eu tiver saúde, e a idade não vai ser um limitante pra mim, pra eu continuar meu esporte... Eu acho que eu consigo chegar aos 70 voando tranqüilamente”.

Esse tipo de representação é comum: voar até mesmo durante a velhice biológica. Como relatado anteriormente por RNN, existem pilotos aos 70, 80 anos de idade que estão técnica e fisicamente capacitados, mas cientes de seus limites, buscando realizar o básico, o que minimiza os riscos sem deixar de trazer sensações prazerosas (associadas a uma “juventude de espírito”).

Retomando a discussão *strictu sensu* das competências corporais, as falas dos pilotos claramente minimizam o condicionamento físico como fator impeditivo à prática do vôo livre. CZ, ao ser questionado sobre as requisições físicas durante o vôo, chega a ser mais enfático

e, inevitavelmente, dicotômico: “para mim, é a mente que está funcionando mais”. A referência à mente é citada também por ZPP, embora deixe transparecer uma indissociável articulação entre o mental e o físico: “É... você tem que ter uma condição mental satisfatória. Eu evito beber, eu não fumo, eu tenho um certo condicionamento físico por força da profissão. Estamos aí ganhando experiência de vôo. Minha experiência é que está voando certo”.

Como já afirmou ACF, é desnecessário preparar o corpo por meio de exercícios físicos. A prática do vôo livre é, em si, o seu próprio condicionamento. Um indicativo reforçador da primazia da capacidade técnica (possuir e dominar tecnologia mais a capacidade de comunicar-se com a natureza) sobre as valências físicas está no fato de os campeonatos de vôo livre serem mistos.

Em termos de inclusão de corpos socialmente discriminados, a literatura cita a participação principalmente de amputados (LOPES, 2002). PL., inclusive, foi aluno de um instrutor paraplégico e, no seu aperfeiçoamento, de uma mulher. Ele mesmo vai contar sobre os homens em determinada rampa de Florianópolis costumarem aguardar que uma determinada voadora *birute* o vôo, isto é, seja a primeira a sair para o vôo, indicando-lhes o melhor local para decolar na condição daquele dia. Segundo esse entrevistado, as mulheres possuem mais sensibilidade para perceber o vento, as variações da natureza.

Como a discussão do corpo vem sendo muito vinculada à questão de gênero, fui sondando com CLRC sobre suas dificuldades idiossincráticas no esporte. Embora existam mulheres fazendo curso e outras vindo participar dos festivais em Terra Rica, CLRC ainda é a única freqüentadora regular do morro. Ela situa o problema em duas perspectivas. Na primeira, com um olhar sobre as relações sociais, considera-se respeitada por não aceitar ser tratada de forma privilegiada só por ser mulher, iniciativa esta que reduziu, também, as chances de aproximação afetiva para níveis fora do companheirismo grupal. Ainda diz que, embora sinta recriminação de pessoas “de fora”, a pouca participação feminina no esporte seria em virtude da falta de iniciativa das próprias mulheres da região.

Por outro lado, mesmo se dizendo “criada no sítio e vivendo no meio da molecada”, CLRC considera seu gênero um limitador para voar de asa: “é difícil manusear. No caso, eu teria que ser dois, né, que eu sou fraquinha. Por isso eu achei melhor o paraglider”. Para ela a menor requisição corporal e a comodidade de transporte influenciaram, em termos nacionais, a grande participação feminina no paraglider em comparação à asa-delta.

Essa observação parece ser confirmada pela fala de Leila, de Curitiba, namorada de um piloto de asa-delta. Porém, “asa-delta eu achei muito rápida, aquele trambolho, não gostei tanto. Aí ele decidiu acabar fazendo vôo livre de parapente. Aí eu achei uma coisa mais feminina, mais legal, que eu queria fazer. Parapente me atraiu mais”. Essa visão das mulheres acaba por reproduzir a interpretação dominante sobre a suposta fragilidade feminina.

Ambrosini (2002, p. 136), em relação a limites do corpo feminino, adverte que, em níveis técnicos superiores (com equipamento intermediário ou de alta performance, mais rápidos), as mulheres “e alguns meninos mais fraquinhos” são especialmente suscetíveis ao *stall*, queda causada pela perda da sustentação da vela. Na opinião desse autor, “às vezes a necessidade de força física pega desprevenidas algumas delas”. Recomenda um exercício para corrigir essa deficiência: “erguer o próprio corpo entre dois bancos flexionando os braços”.

Tal admoestação contradiz, parcialmente, as considerações dos pilotos sobre o vôo livre não excluir corpos frágeis. Para supostamente não excluir os corpos frágeis, a literatura recomenda uma escala de evolução por conta dos limites do corpo. Assim, o iniciante faz os vôos mais simples, do tipo prego ou de lift, feitos com equipamento de menor velocidade (porém mais seguros). Com o tempo, a competência técnica, aclamada entre os entrevistados, vai evoluindo, permitindo o uso de asas e gliders mais sofisticados, com os quais se economiza energia (pela tecnologia, conhecimento da natureza e melhor técnica do piloto). Graças ao trinômio piloto–condição–equipamento, é possível satisfazer o desejo de muitos dos pilotos em ficar mais tempo no vôo, ir mais longe, realizar manobras mais elaboradas. Conseqüentemente, para obter essas conquistas extras, o esforço é maior e exige uma disciplina mais rigorosa, conforme se vê nas recomendações técnicas dos especialistas:

Certifique-se de que você está fisicamente preparado para voar. Se você dormiu pouco, consumiu bebida alcoólica, ou drogas, provavelmente seus reflexos estão mais lentos. A eficiência dos reflexos do piloto de parapente é determinante para sua segurança e correto julgamento. (AMBROSINI, 2002, p. 138).

Não é necessário um condicionamento físico especial para pilotar um parapente, porém não só o vôo, como qualquer outra atividade, será muito melhor executada por quem esteja bem fisicamente. [...] Um bom motivo para você pensar em melhorar a sua forma, caso seja sedentário, é considerar que algum acidentezinho besta como um pouso mal feito do qual uma pessoa bem preparada fisicamente sairia ileso, pode ter conseqüências graves para alguém que tem os músculos atrofiados, excesso de peso e articulações enfraquecidas devido a falta de atividade física. (SEMENOFF, 1998, p. 113)

A atividade esportiva exige singularizada energia de nosso corpo. Desta maneira, devemos acumular energias, poupando-as para que possamos voar muito [...] Assim,

para não contribuímos com o nosso insucesso; temos umas recomendações a serem seguidas: antes do evento preparar-se fisicamente para o mesmo; durante o evento evitar dormir tarde, cair na noitada, ingerir bebidas alcoólicas, tentar manter o grau de hidratação alto e, se necessário, consumir bebidas energéticas (CAVALCANTI, 2004, p. 80).

É evidente o senso-comum presente nessas recomendações. Os encaminhamentos tratam a preparação física de forma bem vaga, sendo a preocupação com a qualidade do sono, hidratação e abstinência de droga, acima de tudo, uma forma indireta de se concluir que os pilotos não se comportam asceticamente como atletas convencionais. Embora os autores não denotem uma racionalidade tão extremada, é taxativa a informação sobre desgastes orgânicos, especialmente na questão sensorial, ocasionados pelos vôos de endurance, quando os pilotos estão num nível em que não desejam mais fazer um vôo prego. Apoiando essa idéia, Pagen (2003, p. 46) traz uma afirmação lapidar dessa visão menos complexa: “good physical shape helps the mental game, especially for long competitions”.⁴⁹

De acordo com a fala dos mesmos FRND e MCS, que anteriormente haviam defendido o vôo livre como uma atividade física bem tênue, predominando o conhecimento técnico (da condição e do equipamento), lembram da fadiga, do desgaste físico quando realizam vôos avançados, principalmente em relação ao tempo de atividade e nível de dificuldade:

Com muitas horas de vôo, as mãos e os braços, porque você tem que ficar naquela posição com um ângulo de 90° mais ou menos. Então o batoque onde você pega; sobe e desce nas térmicas, que você tem que puxar bastante. Fazer pêndulo [com] teu quadril. Você trabalha o quadril e a perna porque tem que juntar as pernas para fazer o pêndulo. Mas o cansaço maior é mão, a mão e o braço. (FRND).

No meu caso específico são os braços. O equipamento requer muita atenção e muita destreza dos braços. Os braços têm que tá perfeito. Nem tanto a mão, porque depois que foi feita a empunhadura, ela não requer. Mas os braços com uma hora e meia, duas horas de vôo começa a ter dores e câibras. Às vezes me limita aterrissar e pousar por conta das dores excessivas nos braços. A minha profissão anterior desenvolveu uma espécie de LER, não muito avançada, mas desenvolveu. Então isso hoje tá me afetando muito no vôo. Essa dor excessiva quando o vôo se torna acima de duas horas. (MCS).

Em comum, ambos citam o desgaste dos braços, pois as contrações, especialmente de tríceps, são necessárias aos movimentos de acelerar e frear no glider. Chama a atenção, também, a denúncia de MCS sobre como as mazelas do trabalho interferem, de forma residual, na qualidade e na quantidade de tempo efetivamente envolvido com seu lazer. A lesão por esforço repetido (LER), adquirida no tempo de contador, intensifica as dores advindas do

⁴⁹ Uma boa forma física ajuda o trabalho da mente, especialmente para competições longas.

estresse fisiológico nas contrações musculares dos membros superiores. Nota-se, por outro lado, que FRND acusa cansaço nas mãos, enquanto MCS diz que a empunhadura não requer muito esforço. Embora essa informação leve a inferir que FRND seja menos técnico (portanto, realiza movimentos mais grosseiros e se desgasta mais), ao observar sua *performance*, compreendi que ele usa diferentes partes do corpo, em decorrência da utilização de técnicas avançadas. No parapente, o aperfeiçoamento leva à utilização de um número maior de gestos e variações.

Essa avaliação é reforçada quando FRND cita o uso do quadril em seu vôo de glider na realização de técnica de pêndulo. Este consiste em transferir o peso do corpo (cujo centro de gravidade está na selete) para uma parte da vela, de forma a explorar as térmicas sem perigo de fechamento da asa. Cunha (2002) considera a coordenação do trabalho da cadeira com o dos freios essencial para se ter uma pilotagem ativa. Esse termo sintetiza a capacidade de o voador “sentir” seu equipamento, de forma a tirar o melhor proveito dele por meio de gestos harmoniosos. Quem consegue tornar o equipamento uma extensão de seu corpo, além de maximizar o uso, é mais capaz de captar informações do meio e antecipar-se às “roubadas”, afirma o autor.

Quem deseja mais liberdade dentre da atividade geralmente ingressa em treinamentos que visam ampliar a experiência em uma combinação de habilidades, não necessariamente ligadas ao condicionamento físico. De fato, inicialmente a principal dificuldade é o desgaste físico e a necessidade em desenvolver o controle motor na forma de movimentos sutis e precisos, além do controle preciso dos equipamentos. Suprida essa necessidade, o praticante se depara com o aprendizado constante, em âmbitos tanto racional quanto sensível, de saberes sobre a relação com a natureza, os equipamentos, gerenciamento dos riscos, cuidados corporais e lugares novos para voar.⁵⁰

⁵⁰ Constatado isso, é preciso voltar ao conceito de AFAN e questionar o entendimento de Betrán, Betrán (1995) a respeito de essas atividades serem vivenciadas no imediatismo sem o treinamento prévio exigido pelo esporte. Como os autores chegaram à conclusão de ser desnecessária a preparação? Tal avaliação foi influenciada por terem pesquisado as AFAN vendidas no mercado turístico, quando o praticante, de uma forma mais fictícia que real, experimenta esporadicamente essas atividades em suas férias. Esse é o ponto a partir do qual construíram a categoria AFAN. Já quando se trata de praticar por conta própria, o treinamento se torna imprescindível porque, como foi exposto, não se trata apenas de adquirir habilidades motoras, mas, sobretudo, de — vôo após vôo — ampliar a capacidade de gerenciamento dos riscos pertinentes à prática. Nesse sentido, concordo com Spink et.al. (2005) sobre haver diferença entre a aventura turística e a aventura esportiva.

Para os pilotos entrevistados, uma das motivações do esporte está na necessidade de um contínuo aperfeiçoamento de seus conhecimentos. No início o desafio é dominar o equipamento e conseguir voar. A consequência dessa autonomia, segundo FRND e DN, é estar continuamente envolvido em:

aprimoramento, porque para a gente chegar num nível técnico razoável nesse esporte é muito difícil. O cara tem que gastar muitas horas, ler muito, ter bastante prática. Então, você tá, numa certa maneira, relaxado com o visual e, por outro lado, você está compenetrado, porque você está sempre querendo subir mais, voar mais, achar uma térmica. Então, tem esse desafio no vôo livre, que não é um esporte fácil, é um esporte difícil, porque depende de você, depende de sua qualidade técnica, depende de capacidade física, depende do tempo da natureza, da tua interpretação das coisas que estão acontecendo, uma térmica mais pra lá, mais pra cá, o teu posicionamento dentro dessa condição toda. Então, é um eterno desafio. (FRND)

Eu faço desenho em grafite, o que requer muita precisão. E eu gosto de ser preciso em tudo o que faço. E aí no vôo eu procuro fazer isso: ser mais perfeito. Só que, lógico, todo dia você aprende. Porque cada rampa é uma rampa, cada vôo é um vôo. Cada decolagem é diferente. Você pode voar o tempo que for. Dificilmente vai acontecer sempre o mesmo vento, na mesma direção, da mesma forma (DN).

Esse desafio referido pelos pilotos se faz presente na forma como cuidam de seu equipamento e buscam a aquisição de novas habilidades e conhecimentos. Talvez esse aspecto se revele paradoxal, pois, se mais capacidade técnica é um elemento primordial na administração dos riscos, a busca por aperfeiçoamento leva os pilotos a se submeterem às situações perigosas, ainda que controladas, e — como apontado por vários pilotos — muitos fazem uso de sua evolução (e do equipamento) para se arriscarem mais.

É importante advertir que essa é uma relação contraditória porque, se a prática do vôo livre garante a sensação de liberdade e juventude, por outro lado, é necessário respeitar os limites, evitando percursos destrutivos, o que pode resultar em uma aniquilação desse prazer, pela antecipação da perda das competências e habilidades físicas, em caso de invalidez por acidente. Não há síntese para essa ambigüidade.

No vôo livre, a competência evoca justamente as condições física, técnica e psicológica de autocontrole, e a vertigem relaciona-se ao êxtase, à adrenalina. Embora a fase ritual de suspensão ou travessia enseje, no indivíduo, o desvencilhar ritual de uma série de constrangimentos da vida social, isso se dá de forma limitada, partindo da própria vulnerabilidade do corpo. Se partirmos do pressuposto de que, no limiar, lugar de fixação e de errância se

interpenetram, as condições de vida urbana e do cotidiano laboral não deixariam de afetar de alguma forma a percepção corporal no vôo.

O corpo saudável parece ser uma construção dependente do “estar voando”, pois, ao se referirem ao cotidiano, os pilotos se revelam estressados, o que subjetivamente aponta para sua condição de vida. Entre os pilotos moradores de cidades maiores, como Maringá, São Paulo e Curitiba, as descrições da rotina profissional e familiar (particularmente entre os divorciados) dizem respeito a: muita concorrência; uso constante de novos conhecimentos e tecnologias; trabalho com prazos e em equipe; enfrentamento de desafios; pouco tempo para se dedicar a relacionamentos; e necessidade de ser sempre rápido e criativo, pois, em suas profissões,⁵¹ os cenários, como na natureza, modificam-se constantemente e é necessário estar atento aos sinais de mudança.

Sua condição de vida (renda, moradia, emprego, escolaridade) expressa o modo como organizam seu estilo de vida.⁵² Tanto sua atividade laboral quanto seu lazer (voar) requisitam constante tomada de decisões frente a situações novas, envolvendo riscos de variadas proporções. Dadas essas considerações, vindas dos próprios pilotos, julguei fortuito apontar a crença, presente em muitos sujeitos, de que o estresse do trabalho (crônico) era trocado pelo estresse do vôo (agudo), numa forma de combater o cansaço e irritação do corpo, inserindo nele novas energias.⁵³

No vôo livre eu encontrei uma válvula. Essa válvula funciona de uma maneira que você consegue desviar sua mente de tudo aquilo. De toda aquela salada de problemas. Você tira tua mente de uma situação e joga para uma outra situação. É um puta êxtase. Então ali naquele momento é como se lavasse sua mente. Porque você realmente pára de pensar nos seus problemas. (CZ)

A princípio, práticas e representações se mostram vazadas pelo corte de classes sociais e justificadas numa perspectiva instrumental, de natureza compensatória do lazer como forma de alívio do estresse. Porém, ainda que justificassem, não conseguiam explicar o voar.

⁵¹ As ocupações citadas foram: empresário, comerciante, consultor, advogado, médica, engenheiro, delegado, professor, administrador, militar, comerciante, analista de sistemas, representante comercial, zootecnista, marceneiro, estudante, securitário, executiva, artesão.

⁵² É claro que esses sujeitos se comportam como praticantes de vôo livre e não como pertencentes a uma determinada classe social. Porém essa condição urge como uma influência concreta.

⁵³ Em conversas informais com pilotos, suspeitei haver uma relação com a urbanização e a busca desse suposto alívio do estresse. Em outro estudo sobre vôo livre, Abdalad (2005, p.98) também notou essa representação social. Repasso a fala de uma de suas informantes. “quando eu não vôo, fico estressada, aí tudo me estressa: filho estressa, marido estressa, o trabalho estressa, aí você vai lá, faz um vôo, libera tudo, e tá pronta pra começar tudo de novo”.

E o vôo livre é uma coisa que a gente gosta muito e sente uma sensação indescritível, que não dá para colocar em palavras, é difícil colocar em palavras. Você vai ouvir vários tipos de descrição do que é o vôo. Talvez eles se aproximem um pouco do que o vôo é, mas é na verdade difícil de descrever completamente. A sua mente é transportada como se fosse para um outro mundo, mas na verdade é um outro mundo. Porque o céu é um outro mundo. É um outro elemento e ali naquele momento sua alma se lava também, é um banho. (CZ)

Essa experiência basta por si mesma, lembrando da discussão de Maffesoli sobre o hedonismo. Poderiam essas perspectivas ambíguas caber na mesma prática? Essas primeiras constatações, longe de responderem à complexidade do fenômeno, apenas evidenciaram a riqueza de significados que precisavam ser mais bem compreendidos.

Se visto de forma exclusivamente racional, parece um paradoxo que pessoas com vidas (particularmente profissionais) atribuladas, frenéticas e estressantes busquem no seu tempo livre uma sobrecarga de emoções através de um esporte potencialmente mais enervante, veloz e inventivo. O que há por trás dessa “superdose” de estresse no vôo livre e como se pode explicar que os pilotos a considerem corporalmente agradável, incluindo o alívio do estresse cotidiano?

É preciso considerar esse paradoxo como algo constituinte de uma realidade também dotada de aspectos não-rationais, mas com “suas próprias razões”, “vividos como tais e progressivamente incorporados à vida corrente diária” (MAFESSOLI, 1999, p. 16). Trata-se de considerar as manifestações da realidade “naquilo que elas têm de efêmero, de sombrio, de equívoco, mas também de grandioso”. (MAFESSOLI, 2001, p. 12). O diálogo entre o pesquisador e dois pilotos traz essa ambigüidade vivida da adrenalina do vôo ser um remédio para o estresse para um deles e o outro considerar essa sensação uma “dor” que é compensada pelo prazer de voar:

Como o perigo é sempre constante no vôo, então o estresse está sempre presente no vôo, a adrenalina está sempre presente. (ZPP).

Deixa-me fazer uma pergunta para provocar: o cotidiano estressa: então você voa para desestressar, mas voar estressa? Que estória é essa? (Giuliano)

É a mesma coisa do veneno. O veneno na dosagem certa é remédio. É isso aí. [ri] (ZPP).

E para você, Reinaldo? (Giuliano)

Eu vôo porque é gostoso voar, só isso. O medo, a adrenalina pra a gente ter esse prazer de voar a gente supera. (TF)

ZPP ainda relaciona o estresse do vôo ao estresse cotidiano, assumindo certa complementaridade. Voar é estar sempre se testando, é lutar diariamente contra o medo que, na sua profissão, tem significado análogo ao da adrenalina em alertar o displicente para o perigo, mas, também, preparar o receoso para agir. Saber equilibrar esses dois efeitos, contrários, da adrenalina é o desafio dado a cada piloto em seu processo de desenvolvimento.

Eu já pensei nisso. Eu não gosto de sentir medo. Então, eu sempre estou voltado para as coisas perigosas justamente porque eu não quero ter medo. Eu quero vencer o medo o tempo todo. Pra vencer um obstáculo que você tem. Para poder aferir o quanto você tem capacidade de lidar com uma situação de estresse. Como o perigo é sempre constante no vôo, então o estresse está sempre presente no vôo, a adrenalina está sempre presente. (ZPP).

O que todas essas representações díspares sobre o corpo podem dizer? Pelo que mostram em relação aos cuidados com a aptidão corporal, os pilotos relatam, num primeiro momento, a importância de ser ativo, de ter uma prática física constante, de alimentar-se adequadamente para controle do peso. Porém desconstruem esses valores como essenciais na prática do vôo livre. Consideram outros fatores, como a técnica, o companheirismo, a personalidade, o conhecimento da natureza e o equipamento como pontos basilares para um bom vôo.

Essa fala contraditória aponta bem para o dinamismo das ações e representações dos pilotos, mostrando que há momentos em que o corpo é esgotado, tencionado, lembrado, “adrenado”, forçado e, também, transcendido, “energizado”, acariciado, ampliado e relaxado. As percepções sobre o corpo parecem bem refletir uma “ética do momento”, que diz respeito a cada fase do voar (decolagem, vôo, pouso), quando o corpo é sentido em sua ambivalência ou, melhor dizendo, sua mutabilidade. Por isso, em alguns momentos é possível sentir o corpo como saudável ou jovem, enquanto noutros essas formas se põem como uma necessidade para ser possível tolerar as adversidades do vôo.

Vale recordar que a exclusão dos corpos frágeis e mais limitados já ocorre por ocasião da rotina de aulas para aprender a voar. A rotina costuma ser desafiadora nos primeiros dias, causando algum desconforto físico, aceito pela maioria como um sacrifício necessário para alcançar o sonho de voar. A desistência ocorre sempre sob responsabilidade do sujeito, pois não há reprovação oficial e sequer há proibição (exceto quanto à idade mínima) velada aos corpos.

Para se inscrever e ser iniciado nesse circuito não há nenhum exame físico (aptidão, visual ou qualquer outro). A decisão é centrada na iniciativa do indivíduo e em sua capacidade de pagar pelo curso ou, no caso de residentes em Terra Rica, comprovar carência financeira.

Essa constatação me conduz ao questionamento proposto por Carvalho (2001) sobre, afinal de contas, o que seria saúde na perspectiva do sujeito. Segundo a autora, “a saúde resulta de possibilidades, que abrangem as condições de vida de modo geral, e, em particular, ter acesso a trabalho, serviços de saúde, moradia, alimentação, lazer conquistados — por direito ou por interesse — ao longo da vida. Tem saúde quem tem condições de optar na vida”. (CARVALHO, 2001, p. 14).

Aproprio-me dessa discussão para concluir sobre a noção de corpo saudável presente no universo particular do vôo livre em Terra Rica. Embora, como parte englobada pela realidade mais ampla, as representações de saúde e corpo saudável dos pilotos sejam afetadas pelo imaginário hegemônico, corpo saudável para eles é aquele que está voando. A relação saudável é com o corpo. Logo, a maior parte não voa para ficar mais belo ou mais forte. A idéia de corpo saudável está penetrada na idéia da atividade em si, a qual é considerada saudável para os praticantes. Dessa forma, não se voa para buscar um corpo saudável porque — praticamente — só voa quem está saudável.

5.2 Entre ser golfinho e água-viva

No mar profundo, você prefere ser um golfinho ou uma água-viva?
(ACF)

A frase em epígrafe evoca duas formas peculiares de o voador se colocar diante da vida ou, ao menos, diante de sua prática recreativa. Enquanto a água-viva — com seu corpo mole e transparente — se deixa levar pelas forças da natureza, o golfinho — ser cosmopolita — busca deliberadamente aonde ir, ganhando impulsão com as ondas. A alegoria proposta por ACF visou colocar a asa-delta em analogia com o golfinho e o paraplanista com a água-viva. É uma metáfora eficaz para tratar do quanto de controle sobre que direção seguir a pessoa deseja ter.

Mas é possível deslocar esses pólos para o propósito de perceber os dilemas do sujeito contemporâneo frente aos riscos.

Aqui os termos “enraizamento dinâmico” e “nomadismo” se fizeram esclarecedores para a compreensão dos modos de enfrentamento dos riscos no vôo livre. A necessidade de ser água-viva, deixando-se levar pelas correntes dominantes, e o desejo de seu além, que é a incorporação do corpo jovem do golfinho, dirigindo a própria vida, remetem a essa dialética própria dos praticantes recreativos de vôo livre, os quais buscam dosar residência e errância.

Optar pelo nomadismo contemporâneo, que geralmente é vivido pela dinâmica sazonal de sair para a aventura e retornar para a segurança do lar, acarreta desconfortos, instabilidade, inseguranças e riscos. Na experiência dos pilotos, a questão do risco é entendida melhor a partir de algumas dimensões já discutidas (enraizamento dinâmico, corpo, socialidade, juventude, tecnologia, habilidade técnica). Numa perspectiva complexa, a articulação desses aspectos contribui ao entendimento — ainda sempre parcial — do objeto de estudo.

Nesta segunda metade do capítulo, tranço as falas dos pilotos (homens e mulheres) sobre o risco com as evidências colhidas no estudo de campo. A tese em evidência se refere ao contraditório entrejogo vivido pelo piloto, qual seja, entregar-se à sorte (como a água-viva), concomitante ao desafio que lança, por sua técnica, contra a aleatoriedade dos perigos. Querem os pilotos acreditar que voar enseja menos a primeira atitude do que esta, menos passiva. Essa é uma questão que vale conferir a partir de seus variados discursos.

Para tanto, esse tópico se subdivide em três representações sociais dominantes sobre como o risco se insere no grupo e em suas atividades. Primeiro, trago as falas sobre até que ponto eles acreditam na existência do risco. Na seqüência, argumento que, para os voadores, não é uma questão de sorte ou azar que está em jogo. É mais uma questão de acreditar que não se está correndo tanto risco se se obedecer ao “trinômio perfeito: piloto-condição-equipamento” (AMBROSINI, 2002, p. 137). Em outras palavras, é possível administrar o risco *se* o piloto estiver preparado, *se* for providente em relação à natureza e *se* tiver os equipamentos em ordem. E, por fim, problematizo como a juventude é uma categoria importante, por alimentar os desafios na natureza e, ao mesmo tempo, poder ser aflorada pela aventura.

Para Zippin (2002, p. 269), o risco é algo presente no vôo livre, reforçando a necessidade de o voador saber exatamente o que está fazendo. Esse autor, piloto desde 1994,

adverte que “não se pratica uma atividade dessa natureza pela segurança e sim pela insegurança”.

Adjunta ainda que

o parapente sempre será perigoso porque envolve dois corpos voando separadamente. [...] pilotos continuarão a cair dentro das velas e a maioria irá morrer. [...] A Asa Delta continuará sendo perigosa enquanto as velocidades e o descontrole nas aproximações continuarem a expor os pilotos a sérios riscos no pouso. (ZIPPIN, 2002, p. 267).⁵⁴

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

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

Lopes (2002, p. 04), em livro com discussões e relatos de pilotos de parapente, do qual utilizei algumas falas, adverte no início da obra: “o vôo de parapente é potencialmente perigoso e pode levar à morte. Somente pessoas que passaram por um curso regular, com instrutor habilitado, podem começar a voar”. Nessa declaração, apresentam-se as seguintes proposições: (a) há perigo potencial no vôo; (b) um resultado possível é que o piloto morra, caso se acidente; (c) devido ao risco, é necessário ser instruído. Tais itens não são contestados abertamente pelos sujeitos da pesquisa, porque já estão consolidados no conhecimento comum dos voadores.⁵⁵

⁵⁴ Cair dentro da vela é um termo usado para designar um acidente raro, mas fatal para pilotos de parapente. Durante o vôo, uma turbulência leva o piloto a ser embrulhado dentro do *velame*, ficando sem reação e em queda livre.

⁵⁵ No convívio com os pilotos, ninguém minimizou a importância dos instrutores. Pelo contrário, tanto nas conversas informais quanto nas entrevistas, aqueles que conseguiram voar sem instrutor habilitado tinham um discurso

A julgar pelas falas de S.SMT, W.J.R., R.BRCH e R.O., a relação sugerida por Lopes (voar tem perigos–risco de morte–necessidade de instrutor), é reconhecida em Terra Rica:

Outra coisa que a gente aprendeu, e eu não sabia, é observar melhor a natureza. Por exemplo, na prática do voo livre de asa-delta, estatisticamente é um dos esportes mais apresenta acidentes. Apresentava, aliás. Não atualmente. Antigamente, os primeiros voavam empiricamente, faziam os testes, os vôos com cara e coragem. Que acabavam se arrebentando, resultando em morte. Não hoje. Hoje temos instrutor. Hoje se voa dentro da tecnologia de segurança. (S.SMT).

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

Comecei a fazer resgate pro Roberto Borracheiro. Sempre que dava, estava ajudando o pessoal. Peguei dica com um, com outro. Até conseguir comprar uma asinha. Fiz muita coisa errada por falta de um instrutor capacitado.

Isso eu posso afirmar a todos que desejam voar. Voar não é difícil. Você pode encontrar muito picareta para te colocar em uma roubada. Tem que ser um negócio certo, porque é sua vida que está em jogo. Não morri por Deus.

Comprei a asa. Peguei dica com um, com outro. Não estava preparado psicologicamente. Vim para o morro. Voltei. Tive um acidente. Depois, mais para frente, comprei uma outra asa, que não tinha nada a ver comigo. Decolei de novo, tive outro acidente no pouso. Já estava desanimado.

Foi quando encontrei o mestre Pina. Fiz uns vôos para ele no barranco e o pessoal dizia que eu estava legal. No início fiquei até um pouco com o pé atrás com ele. Eu descia do barranco e perguntava: — “mestre como estou”? — “você está uma merda. Tem que aprender tudo de novo”. Treinava, treinava. Daí caiu a ficha que ele estava preparando meu psicológico. Porque, se ele falasse que eu estava legal, qual a minha reação? Vir para o morro e drenar; não estar preparado pra isso e acontecer uma fatalidade. (R.O.).

No meu caso o acidente maior foi no barranquinho, foi no treino. Uma porque eu comecei com seo Deolindo, que já era experiente em voo. Ajudou-me bastante, mas tinha muitas vezes que eu ia sozinho e era quando aconteciam as imprudências minhas. Mas não que em si mesmo o voo livre, se você seguir o procedimento, como hoje o pessoal segue com o instrutor, com o Pina. O aluno vai ter uma possibilidade menor de se machucar. No meu caso, não. Eu comecei sem instrutor realmente. Então o que acontecia era imprudência minha. Aí, às vezes acontecia alguma lesão, mas nada grave também. (R.BRCH).

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

uníssonos: “eu nunca faria isso novamente. Foi uma loucura... Nunca recomendaria alguém fazer o que eu fiz...”. Mesmo assim, ainda flagrei alguns pilotos experientes ministrando, discretamente, a iniciação de amigos ou parentes no voo livre. O custo médio de um curso com instrutor em Terra Rica é de dois salários-mínimos.

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

Para Vasconcellos (2002, p. 175), a maior probabilidade de acidentes é encontrada nos campeonatos de vôo livre, porque o piloto se arrisca mais em busca de alcançar suas metas. Numa perspectiva que ele mesmo denomina de “fria”, comenta:

Quem está achando que nunca vai ficar numa posição de risco ou que nunca vai acontecer um acidente, (vejam bem, não estou agourando, estou sendo sincero e realista) é melhor não entrar em campeonatos e até parar de voar. Vai fazer natação, jogar ping-pong, que é menos arriscado, porque este esporte É DE RISCO. Se te disseram que não, sinto lhe informar que mentiram para você. Você pode evitar os acidentes com prudência e bom senso, mas não eliminar os riscos; lembrem-se que nós não nascemos com asas, voamos de abusados que somos.

Esse entendimento de estar em um ambiente diferente, com seus perigos, é reavaliado por DN, para quem o vôo é uma forma de ele metamorfosear-se em uma águia. Entretanto, para que essa interação ocorra, é necessário considerar que o voador, ao contrário da águia, está sujeito às quedas, devendo respeitar os riscos da atividade: “A dois metros do chão, você quebra o pé, se você cair. Então, você está tirando o pé do chão, numa altura muito grande. Se você despenca de uma altura daquela, é fatal”. (DN).

“Risco é um componente do vôo livre”, assevera RNN, piloto há onze anos. Em relação a outros esportes, “a chance de dar um acidente grave é muito grande. Dificilmente só se esfolia. Se der um acidente, vai quebrar. O risco é muito grande. Então, tem que respeitar por causa disso também”. Não há como eliminar os riscos porque os mesmo elementos que garantem segurança, piloto–condição–equipamento, são os responsáveis pelos acidentes. Na fala abaixo, um piloto com 24 anos de experiência pondera sobre esses três elementos:

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

Em geral, a consciência do piloto localiza os riscos no componente humano, particularmente pela imprudência. Nesse sentido, são reforçadas formas de gerenciar as ações

humanas frente ao perigo. Na comunidade estudada foram evidenciadas algumas formas de administrar o risco. As mesmas não fogem do trinômio piloto–condição–equipamento. Fazer cursos, checar equipamento antes de decolar, treinar emergências, voar em equipe e realizar avaliação meteorológica são alguns itens adotados pela maioria. Entretanto, outros aspectos são controversos. A aquisição de asas ou gliders mais modernos, por exemplo, é condenada por muitos, pois os equipamentos recentes são mais rápidos e instáveis, aumentando os riscos de colapso no vôo. Por outro lado, outros advogam que cada piloto deve conhecer suas capacidades, optando pelo equipamento mais adequado à sua performance.

Assim, a adoção de uma ou mais estratégias é costumeiramente associada ao conhecimento próprio quanto a possibilidades e limites do corpo. Como o risco de mortes ou lesões em acidentes é considerado alto (uma chance em duas, afirmam alguns),⁵⁶ todo piloto precisa conhecer seu limite, algo sempre em devir. Abdalad (2005) vai tratar esse limite como *Métron*, nível de segurança individual. OTV expressa esse entendimento do limiar da seguinte forma:

No vôo, os erros cometidos são cobrados com rigor: não existe perdão. Assim, procuro ter um bom conhecimento técnico que me permita avaliar com segurança os parâmetros envolvidos a cada momento. Exemplo: condições meteorológicas, características da rampa em uso, restrições do pouso, deficiências do equipamento, meu estado físico e psicológico etc. Cada piloto tem seus parâmetros próprios para atribuir um grau de importância aos itens por ele observados. Ao ser ultrapassado o seu limite, ele não decola.

O limite que cada piloto se impõe é algo sempre dependente de muitos fatores, entre os quais: traços psicológicos, característica do grupo, ambições particulares, tempo de experiência, tipo de equipamento. Mas cada qual tem seu *métron* e sua estratégia para respeitá-lo e, também, para aumentar o limiar.

Não faço mais aventura. Tem quem faça. Eu tenho um amigo meu que é muito competitivo. Ele é competitivo. Então, ele vai. Ele corre atrás. Ele arrisca um pouco mais. Ele também tem muito mais experiência do que eu. Já passou por situações bem adversas. Pelo que eu já passei e pelo que eu conheço, acho que cada ser humano em qualquer atividade esportiva ele sabe suas limitações, né?! Então, eu tenho a minha e eu prefiro respeitar a minha limitação, que é para mim o mais correto (BUZ).

⁵⁶ O vôo é um esporte seguro, especialmente se respeitado o trinômio de segurança. Porém, uma vez que algo saia errado e o piloto caia, há 50% de chance de ele ficar ferido. Porém, não há estatísticas para nenhum esporte de aventura. Uma tentativa de banco de dados tem sido organizada pela Fundação Férias Vivas, indicando o vôo (asa-delta e parapente) como o mais fatal.

Parte dos pilotos, a exemplo de BUZ, vai internalizando esse limite com base na experiência. RNN, por exemplo, confessa que não realiza certas atividades consideradas perigosas *a priori*, mas somente após passar por elas. A experiência desagradável de praticar ações fora de seu controle o forçou a adotar limites mais conservadores frente ao risco. Quando perguntado sobre o motivo de alguns pilotos se arrisquem em vôos com condições sabidamente desaconselháveis (como voar de caudal, isto é, sem vento à frente), este argumenta que, mesmo sendo condenado, encarar alguns perigos já conhecidos é uma forma empírica de construir os próprios limites:

Acho que o fator principal é a experiência. Tem o piloto novo que ele vai decolar de caudal porque ele não experimentou. Ele não passou por essa experiência. Ele pensa que dá. Acha que dá porque as pessoas falando para ele não acredita. Então ele tem que ir para ver. Para ele sentir o risco de perto. Daí quando ele pousar lá ele vai falar que acha que não valeu a pena eu ter corrido esse risco para dar um vôo chulepa desses, entendeu? Se está decolando de caudal então não vai dar térmica, não vai dar *lift*. Com certeza você vai estar no rotor. Então não vai valer a pena. Da próxima vez que estiver de caudal, ele não vai decolar de caudal. A não ser que lá na frente ele veja uma térmica, tenha algum outro atrativo, mas provavelmente ele não vai decolar de caudal de novo. Então acho que é experiência. [...] Quando você vai aprendendo, você cria situações que depois você — “opa!, isso agora eu não faço mais”. Fui fazer uma decolagem sem vento. Eu caí dali, a uns 5 metros de altura e me deu um achatamento na vértebra. Quase que eu fiquei sem andar. Hoje se eu chegar lá e tiver um vento fraco, eu penso duas vezes. O cara tem que passar por certos perigos para ele criar calo. Aí, com o tempo, ele vai deixando de correr riscos (RNN).

Confrontando as falas dos pilotos, é legível a convergência, embora não totalmente congruente, sobre a importância da experiência do piloto, de seus desejos e a qualidade do equipamento para a determinação do limite. O depoimento abaixo reforça bem a importância desses elementos na administração dos riscos.

A segurança do vôo está 50% no equipamento e 50% no piloto. A asa é um objeto voador que voa sozinho. Se você soltar ela na rampa, ela decola e vai embora sozinho. Aí está o 50% dela. E outro 50% é a sua pilotagem, porque se você não pilotar... Se você não for um cara que pega fácil as coisas, que capta as coisas rápido... Se aperfeiçoar em cada vôo, em cada decolagem, esse risco vai diminuir. Se você não errar, a asa não erra. Ela vai voar. Por esse motivo, o risco acaba diminuindo. Eu que vôo há quatro anos, eu já vim da aviação porque é o mesmo princípio aerodinâmico, e aí cabe muito ao piloto, realmente ao piloto! O psicológico dele não ser abalado em nenhum momento e fazer as coisas certinho. [...] É botar a asa no ombro, fazer uma análise, observar, seguir as instruções básicas que você sempre vai fazer um bom vôo. (DN)

A abordagem desses dois últimos pilotos, jovens inseridos no mercado formal, externa representações sobre administração dos riscos comuns ao ambiente de trabalho. Retomando as falas, sem perder o contexto, alguns elementos podem ser destacados:

- a) A responsabilidade do risco é eminentemente do indivíduo, com forte crença na segurança da tecnologia. Assim, “se você não errar, a asa não erra”;
- b) Acidentes são raros quando se obedece a uma série de procedimentos estabelecidos como seguros. Logo, basta, conhecer as normas, “seguir as instruções básicas” e “fazer as coisas certinho”;
- c) O indivíduo é reduzido a suas competências, desconsiderando aspectos socioculturais, exceto uma tendência comportamental. Por isso, é fundamental o “psicológico dele não ser abalado”, sem um questionamento dos diferentes fatores intervenientes;
- d) O enfoque está sobre aspectos racionais, particularmente a percepção da realidade (piloto–natureza–equipamento), embora as sensações sejam substancialmente determinantes no risco percebido.
- e) Como os mesmos elementos de segurança representam os riscos, há uma tendência em relativizar o perigo sempre que este é admitido.

Isso não significa que o risco seja tratado de forma racional, uniforme e individualizada. Há discrepância entre os equipamentos de segurança, estoque de conhecimento técnico e apoio grupal, o que reforça as diferenças entre pilotos no quanto cada qual gerencia o risco no voo.

Afora esses fatores, o risco é relativizado à medida que é exposto, porque se reconhece a imponderabilidade de o perigo acontecer e dos limites humanos frente a isso.

Todo mundo olha para o voo e diz — “isso é perigoso”. Hoje tudo é perigoso. Eu tenho muito medo de escorregar no sabonete: a gente se ensaboa e entra sabão no olho, o chão fica ensaboado e você tá ali e, de repente, escorrega e é tudo pedra, quina de parede. Você empacota ali. Tem gente que morre desse jeito. Um dia desses, eu caí ali e disse — “porra, não morri porque não era meu dia”. Com a cara perto da quina do vaso?

Não dá tempo para você fazer nada. O perigo é uma coisa relativa. Nessa vida tem uma coisa marcada: horário de nascimento e morte. Quando o cara tem que ir, o perigo está onde você menos espera. Tem voador amigo que morreu atropelado. Cada feriado que eu vejo o saldo de acidentes... O cara sair de casa está sujeito a entrar numa roubada. Exige uma atenção e um respeito. (CZ).

O perigo efetivo de mortes e acidentes no vôo livre acaba sendo minimizado frente ao argumento de que esse esporte permite uma segurança relativa, uma vez gerenciadas as dimensões piloto–equipamento–condição, sendo os acidentes fora desse espectro tão imponderáveis quanto aqueles que podem ocorrer no dia-a-dia.

Com a atenuação do risco real, por meio da tecnologia e dos demais recursos de segurança, tornou-se mais comum a procura por essa e outras AFAN. Embora fosse esperado encontrar pessoas muito jovens no vôo livre, identifiquei uma maioria de pilotos entre 30 e 40 anos. De fato, a juventude é colocada como momento da vida quando são socialmente tolerados comportamentos de risco no lazer, a exemplo do consumo de drogas, experiências sexuais e prática de esportes perigosos entre outros lazeres não-usuais (GULLONE, MOORE 2000, apud SPINK et. al.2005; PAIS, 1992; ROJEK, 1991; SPINK, 2006; UVINHA, 2001).

A juventude está arraigada nas AFAN não apenas por representar uma atitude ou uma fase mais propícia a correr riscos. Em termos de imaginário coletivo social, refletivo nas imagens midiáticas, o corpo jovem, “ligado”, é uma representação dominante, por se aproximar de um tipo corpóreo ideal para a prática. Mesmo que realmente não seja mais tão necessário ser alguém acima ou à margem da normalidade para praticar as aventuras esportivas e disso se apercebam os praticantes, certos atributos ainda perduram na sociedade. A constatação de Spink (2006) é suficiente para uma noção do quão gelatinoso é o campo das expectativas sobre a relação entre juventude e aventura:

Os aventureiros tradicionais freqüentemente pertenciam às elites; já os novos aventureiros desvestem-se de qualquer excepcionalidade. São pessoas ‘normais’ que desenvolvem atividades ‘normais’. Nem ao menos são necessariamente jovens, muito embora a juventude seja fator importante numa modalidade específica de aventura: os esportes radicais. (SPINK, 2006).

Por qual motivo os praticantes esportivos de aventura não mais precisam ser excepcionais? Segundo autores como Betrán, Betrán (1995), Marinho (2001), Bruhns (2003) e Cantonari, Oliveira Júnior (2005), a tecnologia (medicamentos, transporte, comunicação e equipamentos) facilitou a vivência de emoções com maior segurança. Basta recorrer às falas dos pilotos sobre o risco no vôo livre para concluir que o risco existe, e é percebido como elemento importante, mas sob maior controle.

Entretanto, a “juventude de espírito” permanece tendo uma forte carga simbólica no imaginário sobre as AFAN, mesmo não sendo essas práticas mais restritas à faixa etária jovem (UVINHA, 2001). Com os níveis de segurança atuais e a diminuição do esforço físico, fatores proporcionados pela tecnologia, percebo que emoções atribuídas ao comportamento jovem (hoje, um valor na sociedade) podem ser fruídas de forma mais acessível.

Devido ao fato de o voo alimentar o imaginário de liberdade em relação à fixação, é comum a associação dessa prática à juventude. Widmer (2002, p. 15) reconhece que “voar é grande atrativo, tanto para jovens como para aqueles que, por uma razão ou outra, foram obrigadas a postergar a curtição de certas sensações para uma fase posterior as da juventude”. O sonho de voar vem associado a um momento ótimo, a juventude, havendo pessoas que, ao resgatar esse sonho noutra ciclo de vida, parecem retomar também sensações simbolicamente rejuvenescedoras.

Em relação ao corpo jovem como resultado da ênfase da sociedade contemporânea na questão da perpetuação da juventude, Uvinha (2001) reitera que os praticantes das novas formas de lazer, particularmente os de esportes radicais, tendem a retardar o fim da juventude, sendo o corpo jovem algo sujeito a reelaborações socioculturais. O autor vai tratar de um “sentir-se jovem”, um conceito bastante elástico e que é aceito pelos praticantes de esportes radicais enquanto este se estiver sentindo apto a realizar suas manobras e extrair delas esse *elixir da juventude* simbólico, que são as sensações de aventura.

Sobre o rejuvenescimento, para Featherstone (1998), a velhice é bastante condicionada à capacidade de *performance* do indivíduo. De acordo com esse autor, desde o início do curso da vida, somos julgados capazes ou dependentes a partir de habilidades socialmente identificadas, entre as quais se destacam habilidades cognitivas, domínio do corpo e controles emocionais. Esta última englobaria saber dar encaminhamento adequado às explosões emocionais e perda de controle em formas socialmente sancionadas. A manutenção dessas capacidades e controles garante a valorização do indivíduo na sociedade. Quando se vai perdendo a possibilidade de externar tais aparências, o adulto vai sendo estigmatizado com a “máscara do envelhecimento”, “imposta ao corpo e ao rosto de alguém, que esconde sua capacidade de representar seu ‘eu verdadeiro’ aos outros”.⁵⁷ (FEATHERSTONE, 1998, p. 61).

⁵⁷ Esse “eu verdadeiro”, não no sentido de uma essência, mas em relação à percepção que a pessoa tem de si, como se sente, em contraste com o rótulo que seu corpo biológico, pela idade, informa a sociedade.

Nota-se, a partir dos 40 anos, o início da preocupação em solidificar as conquistas da vida profissional, ao mesmo tempo em que muitos se dão conta do início de perdas no corpo. Algumas pessoas, entretanto, são capazes de prorrogar “as propriedades adversas da velhice” (perda de controle do corpo e de condutas associadas à juventude) por meio da cultura de consumo e/ou com o envolvimento em práticas sociais associadas ao jovem.

Extrapolando para o vôo livre, participar desse esporte assegura simbolicamente ao piloto uma juventude prolongada, pois estão mantidas essas competências e controles universalmente aceitos como marcadores da autonomia.⁵⁸ Embora se possa ainda estar sujeito à máscara da velhice noutros contextos, no meio das tribos de voadores, o corpo que voa mostra-se visivelmente, aos outros e a si mesmo, integrado ao imaginário da juventude como uma constante no curso da vida.

O corpo ele biologicamente ele vai regredindo, né? [ri]. O que fica jovem acho, acho não, penso que é a mentalidade da pessoa. Porque você mantendo uma atividade que mexe com tua adrenalina, que te coloca, às vezes, em situações complicadas, que você tem que raciocinar rápido, não tem meio termo. Ou dá ou não dá. Mais ou menos não existe. Então ela te dá uma percepção diferente de uma pessoa que não voa. Então eu acho que ela influencia muito na personalidade da pessoa. Quando eu não voava, e hoje, muda tua personalidade. (BUZ)

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

Vale ponderar que o rejuvenescimento é uma marca ambígua entre os sujeitos da pesquisa, não sendo um valor positivo em todas as dimensões. Para os pilotos mais

⁵⁸ Poder voar com sua própria competência, aproveitando ao máximo o momento, é uma forte afirmação. Mas essa prática de liberdade ou desenraizamento precisa ser equilibrada dentro dos limites que o corpo impõe às múltiplas possibilidades de aventura. O risco no vôo livre é sempre a admoestação de que essa afirmação pelo vôo contém o seu contrário: a possibilidade da dependência, da fixação, a morte física ou social. Um aspecto importante na representação social dos grupos estudados é o desejo de não ficar inválido pela atividade. Em poucas palavras, “como eu já disse, não tenho medo de morrer, tenho medo de ficar aí dependente” (TF).

experientes, é a maturidade que lhes permite experimentar de forma mais equilibrada o êxtase frente ao enfrentamento dos riscos, sensação socialmente construída como característica da juventude.

As falas sobre corpo jovem e risco no vôo podem ser analisadas sob duas características: a dos pilotos mais jovens (abaixo dos 40 anos) e a dos mais velhos. No primeiro grupo, reconhece-se a juventude simbólica dos mais velhos e sua capacidade em voar, mantendo-se algumas reservas quanto à realização de certas manobras, voar em lugares de difícil acesso ou vôos longos, os quais requisitariam um corpo biológico jovem, devido às perdas musculares e neurológicas decorrentes do envelhecimento físico.

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

Para os mais experientes, um vôo de lazer significa decolar, voar e pousar bem, sem correr riscos. Um vôo como esse traz sensações agradáveis associadas a um rejuvenescimento. Também dizem, como VLMR, que o vôo muito “adrenado”, aquele no qual “a melhor parte é estar de volta à terra”, envelhece o voador. Por isso, é possível sentir-se mais jovem na maturidade. Nessa lógica, o jovem como faixa-etária acaba associado à imprudência, ao piloto que se julga invulnerável, com excessiva autoconfiança:

Porque existem em todos os clubes de vôo livre, pessoas que, porque voam, se acham diferentes ou superiores a uma pessoa que não voa. Eu não concordo com isso. [...] Mas na...parte mais da juventude, no início do vôo, tem aquela empolgação, tá? É uma novidade. [...] Então no começo do meu vôo fiz algumas loucuras. Não vou dizer que não. Então, já cheguei a quebrar o pé, duas vezes. (BUZ)

Verifica-se uma maior euforia, talvez uma síndrome de superioridade sobre os não-praticantes, o que, em muitas ocasiões, leva às imprudências, mais comuns nos jovens. (OTV)

Isso aí... Eu vôo faz 11 anos. Eu conheço bastante tipo de piloto. Eu conheço piloto que gosta de se arriscar. Gosta de fazer manobra. Às vezes nem sabe como é que faz. Tenta fazer, quase se arreventa, e sai dando risada. Tem cara que gosta. Eu acredito que isso é fase. Até o dia que o cara passa bem perto do acidente sério. Um exemplo disso você pode falar com o Carlos Rafael, que é um compridão, altão. Você pega ele que vai te falar sobre isso. Ele era bem loucão assim. O risco faz parte, mas você pode controlar e diminuir de acordo com... Por exemplo, você falou em roubada. Às vezes num vôo de distância você nunca sabe onde vai pousar. Você não sabe se vai ter fio, se vai ter no meio de cidade. Então você tem que avaliar bastante se vale a pena correr esse risco. Com a experiência de vôo, você vai vendo se isso vale a pena ou não. (RNN)

Tal associação entre juventude e correr riscos (desnecessários) é reforçada pela opinião dos instrutores:

Já tive alunos que tinham realmente parafusos a menos. Os caras queriam saber da “DRENA”, e pouco se importavam em compreender as manobras. Na hora do vamuê, faziam as manobras, na autoconfiança, mas sem o envolvimento necessário. São rapazes novos que vivem a vida em festa... (AMBROSINI, 2002, p. 134).

Em relação ao sentimento de invulnerabilidade mencionado pelos pilotos, seus relatos fazem uma dupla associação à juventude: ou no sentido etário (tida como pouca idade, inexperiência) ou no rejuvenescimento subjetivo (sentimento de superioridade, de tudo poder). Não parece que os voadores desejam radicar-se no comportamento típico jovem, numa espécie de regressão. Tem mais relação com um movimento cíclico de oscilar entre a segurança (residência, trabalho, identidade) e o risco (nomadismo, identificações) deliberadamente procurado.⁵⁹

Eu tenho 56 anos de idade e quando eu estou praticando asa, eu estou, sou jovem, sou assim rejuvenescido. Não no aspecto, vamos supor assim... de fazer estripulia, mas jovem no sentido que eu consigo me dominar nas minhas ações, no meu pensamento e até me relacionar com Deus... (S.SMT).

Comecei muito jovem no esporte e curti muito o que fazia, mas era um *porra louca* e sempre estava desafiando o desconhecido e os limites, dando margem alta para acidentes. Hoje tenho 46 anos e me sinto muitas vezes mais jovem do que fui naquela época. (VLMR).

Segundo Featherstone (1998), o grande identificador social de juventude é corpo físico, mas aquilo que fazemos dele pode confundir os marcadores culturais das fases da vida. Esse autor aponta a influência dos ciclos da vida (nascimento, amadurecimento, declínio e morte) na forma como nossa sociedade organiza o *status* etário, sendo o corpo jovem, na atualidade, algo buscado como forma de retardar o envelhecimento social. Nosso corpo vê e é visto, apontando essa dualidade para a importância da reflexividade e do *feedback* na determinação de *status*.

Porém, quando analisamos os pilotos, há pouca consistência em se afirmar que eles negam sua maturidade ou se esforçam mais para ter um corpo jovem do que para parecerem

⁵⁹ Os pilotos não deixam de sentir o tributo pago a essa reversibilidade, pois o estilo de vida associado ao vôo leva a algumas abnegações temporárias. Como diz BUZ, um piloto está sempre em negociação com a família. Muitos riscos são evitados porque o piloto sabe que há cônjuge e filhos esperando seu retorno.

e se sentirem jovens. Featherstone (1998) traz uma relação entre não se sentir velho e possuir controle da cognição, do corpo e das emoções, a qual é elucidativa às representações dos pilotos sobre juventude e é coerente com as práticas observadas em campo. Para o autor, embora a mídia lance imagens corporais jovens como modelos, o maior problema em relação à velhice seria a perda de certas competências e controles. Um corpo que não seja dependente, mesmo limitado, ainda é aceito. Esse entendimento permeia as falas dos pilotos: a questão não são as limitações, mas se o corpo, diante delas, consegue criar possibilidades para dar conta de voar.

Dadas essas considerações, é importante ressaltar que, embora o vôo livre traga sensações que emprestam certa jovialidade ao praticante, o ingresso nessa prática já pode ser consequência do movimento mais amplo de mudanças no curso da vida. Esse argumento é respaldado pelas histórias de busca pelo autoconhecimento e reestruturação da história pessoal, aventura das mais significativas na existência humana e muito comum na juventude, quando se tem menos a perder com as transformações.

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

Mas, mesmo quando possam dar o entendimento de rupturas, como nas histórias de TF e FRND, esses desenraizamentos são reversíveis. A.F., por exemplo, sente-se viciado em trabalho e vôo livre. Para sempre se sentir desafiado nesses dois extremos, busca empregos em cidades e países diferentes. Os voadores estão sempre transitando entre os dois mundos. Porém cabe aqui enfatizar como essas transformações ético-estéticas na forma de viver o cotidiano intercambiam com a busca de autoconhecimento nas experiências de risco no vôo livre.

Uvinha (2001) já considerara que os esportes radicais eram práticas assimiláveis pelos jovens, porque permitiam a contestação de valores, a criação de códigos tribais

comuns e, particularmente, a afirmação de si numa fase (adolescência) cercada de indefinições e mudanças. As descobertas pessoais decorrentes da aventura, entretanto, vazam as barreiras instituídas de faixa etária, mostrando-se úteis em diferentes ciclos da vida.

Logo, a adrenalina (forma de o senso comum sintetizar a dialética entre risco e aventura) não é uma sensação delimitada num estágio da vida reconhecido pelas transformações. Parece haver uma consciência — entre sujeitos de diferentes idades — da existência como algo não-linear, contraditório, conjugado por múltiplas racionalidades e desejos, passível de muitas crises diante dos riscos presentes na contemporaneidade. Isso não significa desconsiderar, como lembra Featherstone (1998) da interferência da cultura, fabricando determinados estágios como pontos críticos universais, a exemplo da menopausa na sociedade ocidental.

S.SMT, por exemplo, uma vez aposentado e com a consciência de missão cumprida (filhos encaminhados, fazendo faculdade...), ao invés de desejar fixar-se noutra trabalho, investiu seu tempo ocioso no aprendizado de outras línguas, na pintura em tela a óleo e no conhecimento de outras culturas. Planejou e executou a aventura de sair andarilho por um ano pela Itália, que, nessa nova fase da vida, conheceu pela internet.

Durante o tratamento de câncer no intestino sigmóide, S.SMT aprendeu a voar e fez seus vôos de asa-delta. O questionamento do sentido da vida e o reconhecimento da impermanência das coisas, ao invés de uma postura passiva e revoltada, fizeram predominar uma contemplação maior do mundo e o desejo de incorrer em mais riscos, sugando da vida mais significados. Para expressar o sentimento dessas iniciativas, S.SMT usou a figura de imagem de um símio que decide evoluir e, para tanto, vive o desenraizamento da vida habitual:

Vamos dizer assim: eu gosto de ficar pensando que eu sou um símio; que estou numa árvore, que estou descendo e depois chego próximo de uma evolução. Eu estou evoluindo. Às vezes instintivamente a gente continua na árvore ainda, acomodado, curtindo esses programas pré-estabelecidos. A gente acaba ficando escravo de uma... manipulações políticas, comerciais de televisão, essas coisas todas. Então, como eu tenho um instinto de independência, eu acho que a asa delta é um dos instrumentos que dá mais realização para nós. É isso. Eu acho que daqui pra frente, os meus filhos querem que a gente viva. Eu não gosto, assim, de ficar sentado final de semana em casa. Pego e faço meus vôos. (S.SMT).

Uma inferência diante dessa fala é que a adesão ao vôo livre, ao contrário do que se possa pensar, é uma opção oriunda de muita negociação racional e sensível, manifestando na consciência desejos e necessidades. São ações conseqüentes. O fragmento da história de vida relatado por S.SMT também aponta para a dialética entre crises da vida e correr riscos. Quando o

que foi estabelecido como *métron* já não mais responde às demandas, novos patamares precisam ser alcançados. Esse aspecto de superação do limiar, mais associado à jovialidade, denota a horizontalidade da busca por momentos-limite entre diferentes trajetórias pessoais.

Ao todo, sete pilotos entrevistados inseriram em seus depoimentos, o relato de mudança de rota no curso da vida, sendo o vôo livre algo subsequente. Nenhum deles significou, a rigor, um abandono da vida moderna. São casos de pessoas que, diante de circunstância acima de seu limite usual de resolução, perceberam que não se conheciam o suficiente, necessitando efetivar mudanças no presente, a fim de evitar o desrespeito ao limite da própria existência. Os agentes causadores da crise são diversos (chegar aos 40, divorciar-se, não tolerar mais viver em metrópoles, frustração com o trabalho, doença) e as respostas também.

Elas mantêm em comum o resgate de alguns aspectos esquecidos, particularmente na juventude (fazer faculdade, morar perto da natureza, voar...). O fato é que, se foi uma surpresa inicial encontrar pessoas cujas idades não mais as situavam na juventude, mais inopinado foi ver entre aqueles que começaram a voar numa idade já adulta um conjunto de atitudes que resultou em mudanças de postura frente à vida. Pode-se exemplificar a qual tipo de deslocamentos me refiro: de profissão, de grupo social, de condição civil, de crença ou intensidade da espiritualidade, de estilo de vida. Correr esse tipo de risco resulta numa determinação muito forte, o que reforça a dedução de que o vôo livre é uma entre outras recompensas que motivaram as tomadas de decisão.

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

Defendo, dessa forma, que, mesmo cientes do risco implícito no vôo (aliás, estar ciente aumenta a segurança), os voadores não-jovens estudados elegeram-no como lazer porque, por meio dessa prática, lhes é possível resgatar experiências liminares,⁶⁰ socialmente atribuídas à juventude, em níveis aceitáveis de segurança, custos e exigências físicas.

⁶⁰ Conforme discutido no capítulo sobre a dimensão ritual do vôo livre, ir ao limiar permite, justamente, a suspensão temporária de alguns limites e o convívio efervescente com algumas dimensões da vida, a exemplo da espiritualidade e do contato com a natureza.

A socialidade, nesse aspecto, não pode ser vista apenas como legitimação pública desse rito de passagem, mas também como condição para que essas emoções sejam compartilhadas e, portanto, possam ter significado na cultura.

Considerando haver respondido, dentro dos limites do estudo, a questão da busca pelo vôo livre diante da questão dos riscos e da fase da vida, as considerações finais buscam mais alguns apontamentos tanto para ampliar a discussão como para relaciona-la a debate presente em determinados setores da Educação Física e Estudos do Lazer.

6 Considerações finais

“Na vida, quanto mais a gente vive mais a gente aprende, e na aviação quanto mais a gente aprende mais a gente vive”.
(Armando Nogueira, jornalista piloto de ultraleve).

Neste estudo busquei articular risco, corpo e socialidade no contexto do voo livre. Essas questões foram surgindo concomitante às incursões na realidade estudada, cujo conhecimento mais aprofundado revelou desafios em relação à adoção de um esporte de risco por sujeitos adultos, numa fase da vida consumida no universo do trabalho. Esses indivíduos, por conta dessa opção de lazer, foram reunidos e criaram identificações em torno de afinidades.

Nem por isso a maioria rompeu com as identidades já construídas no âmbito do trabalho e da residência. Estabeleceram uma forma de errância flexível, denominada por Maffesoli (2001a) como enraizamento dinâmico. Por conta dessa dinâmica, é possível considerar duas estruturações em curso. A primeira, descrita neste estudo, é uma realidade local, permanente porque provisória: o microcosmo societal dos voadores. A outra é a sociedade e a vida cotidiana como todos experimentamos. Por ser mais abrangente, é possível perceber suas tendências refletidas no contexto de menor escala.

Nestas considerações finais, vou me ater a uma discussão mais geral, a qual revelou potencial espaço para descobertas sobre as AFAN: como o risco está inserido na contemporaneidade e suas interações com o lazer, o esporte e a saúde.

Como toda realidade histórica, a forma do ser humano comportar-se diante dos riscos é algo em contínua transformação. Na modernidade, a mudança no papel do ser humano frente ao futuro significou um corte em noções enraizadas nas culturas arcaicas. Certamente, nas sociedades nascentes, soou estranho até mesmo pensar na idéia do indivíduo, como alguém capaz de dirigir seu futuro diante dos riscos de forma independente da vontade dos deuses, da comunidade e do destino. Na atualidade, mesmo que o racionalismo esteja demonstrando ser insuficiente para proteger as pessoas dos riscos globalizados, causaria estranheza que alguém se

imaginasse parte de uma civilização baseada no movimento aleatório da sorte, como a Babilônica de Borges (1972), em que os cidadãos tinham seu destino baseado no sorteio da loteria.⁶¹

Segundo Spink (2001), na fase atual, o sujeito reflexivo passa a questionar o ideário do controle dos riscos, tamanha a complexidade dos mesmos. A norma cede lugar à probabilidade como mecanismo de gestão dos riscos sem, com isso, diminuir as incertezas frente aos cenários dinâmicos. Na visão da autora, a crítica contemporânea veio em resposta às transformações na gestão dos riscos no espaço privado que

[...] se desprende dos mecanismos tradicionais de vigilância, pautados nas instituições disciplinares, e passa a depender do gerenciamento de informações que são de todos e não são de ninguém. Amplia-se assim, a experiência intersubjetiva do imperativo da opção, gerando novos mecanismos de exclusão social. (SPINK, 2001, p. 1287).

O enfoque de responsabilização do indivíduo é resultado de um processo histórico da modernidade que visou tornar a razão um logos universal, libertando o indivíduo das coesões sociais e tornando-o supostamente autônomo para tomar suas decisões sem a interferência do lado irracional. Como Rouanet (2001) já reconheceu, esse modelo civilizatório fez água por todos os lados. Mas longe de ser um cataclismo social, essas rupturas representam uma possibilidade da emergência de uma razão mais sensível, enamorada daquilo que o mundo oferece em sua imperfeição.

Percebemos, a partir de Maffesoli (1997), que a tribalização do mundo surge como resposta da potência de socialidade diante do isolamento do indivíduo. Sentimento gregário quase sempre fugaz, mas intenso, como observado nos Três Morrinhos. E é nesses momentos de intensa empatia que a ideologia da responsabilização do indivíduo tem a sua relativização. Juntos, os voadores consideram-se mais preparados para enfrentar as *roubadas* e evitar que, em redescobrimo a vida no vôo, percam-na por algum descuido individual. A força do coletivo atua, conforme a fala de PSS, como uma proteção: “Sempre quando um tá numa roubada o outro vai lá

⁶¹ Em Loteria da Babilônia, a loteria é a parte principal da realidade, dirigindo-se a todas as faculdades humanas e determinando o destino geral das pessoas a cada sessenta noites. Vista como uma interpolação da casualidade na ordem do mundo, a loteria passou a deixar que a eventualidade intervisse em todas as circunstâncias pelas quais o destino sorteado haveria de ser cumprido. Borges (1972, p. 13) considera essa peça como ligada à fantasia, mas “não totalmente isenta de simbolismo”. A literatura fantástica, segundo Ferreira (1999) se remete ao gênero literário em que elementos sobrenaturais estão integrados ao discurso e são tratados com naturalidade. Enquanto o simbolismo caracteriza-se por uma visão subjetiva, simbólica e espiritual do mundo.

e tira. Então é um companheirismo muito forte, cara. É uma amizade, acho que tá em primeiro lugar. No vôo livre isso é muito importante. Quando um vai o outro vai também”.⁶²

Socialidade marcada pelo interesse em estar com o outro e ajudá-lo no que for possível. São etnograficamente ricas as expressões de expectativa, horror, fascínio e satisfação dos pilotos em solo quando assistem os colegas, respectivamente, nas situações de decolagem tensa, roubadas, manobras difíceis e ascensão nas térmicas. Há diversos ex-pilotos que, apesar de não voarem mais devido a seqüelas (físicas, psicológicas), acompanham os companheiros de vôo nas viagens com o intuito de assessorá-los e compartilhar sensações.

Não obstante essas interações apaixonadas interferirem na dimensão da segurança diante dos perigos, elas não apagam a autonomia e responsabilidade do indivíduo em suas percepções e decisões no vôo. Até a conjunção verbal utilizada quando se refere a um acidente está na voz ativa: ele cristalizou, ela arborizou, eu bati contra a montanha... Na verdade, essa ambigüidade não se resolve, existindo paralelamente à imersão no tribalismo e a ênfase no indivíduo. Somos seres multifacetados, inclassificáveis.

Pode-se falar da capacidade sistêmica do capitalismo neoliberal, globalizado, em contaminar o imaginário, mas também subsumir que, como Maffesoli já advertira, a socialidade contemporânea ainda reflete as contradições do sistema e, não tendo como neutralizá-lo por completo ou sequer desejando sucumbir a ele, acabe por viver essa ambigüidade, recebendo tanto aquilo que ela possui de maravilhoso quanto os seus efeitos nefastos.

Por esse prisma pode-se entender a contestação de Castiel (2004) sobre os limites das neo-comunidades. Não que elas devam ser identificadas como parte do problema. São uma subversão diante das falhas do projeto da modernidade que só fez aumentar a exclusão e a ruptura do tecido social. Porém, no entendimento desse autor, falta uma estabilidade nessas relações minimamente capaz de promover ganhos mais permanentes. Essa carência de capital social para acolher o indivíduo em seus momentos de crise evidenciaria que tais grupos são unidos mais pela estética do que pela ética.

Essa crítica não é efetivamente justificada à comunidade de voadores devido à dinamicidade societal. Na prática, há comoção e solidariedade diante dos acontecimentos fatais e

⁶² Segundo Lopes (2002, p. 29), “um voador sempre viaja com outros voadores” porque podem auxiliar-se mutuamente, especialmente no trocar informações, e porque “no vôo livre o prazer é compartilhado entre os pilotos. É muito legal ver alguém subindo em uma térmica ou contando um vôo que fez”. Na rampa, quando todos estão esperando para decolar, conversam sobre meteorologia, equipamentos, quem está voando, o último campeonato, as dúvidas sobre vôo.

até mesmo nas pequenas coisas. Pequenas ações são realizadas a partir da contribuição paga ao Clube de Vôo Livre do Noroeste. Finalmente, os discursos tocam na intenção de proporcionar mais infra-estrutura aos pilotos. Mas, por outro lado, falta à socialidade no vôo livre uma organização enfática sobre algumas garantias sociais. O movimento coordenado dos pilotos acaba, dada a impetuosidade apaixonada pelo voar, restringindo-se sua mobilização apenas àquilo que diga respeito a facilitar a prática do esporte. Mesmo em nível das estratégias privadas, falta articulação como, por exemplo, a realização de convênio para assegurar planos de saúde e seguros de vida.⁶³

A esse propósito cabe um breve comentário. Debater se o enfoque sobre os riscos deve recair sobre o individual ou sobre o coletivo não se restringe ao vôo livre. Trata-se de um questionamento que está sendo processado de forma ampla pelos estudiosos da promoção da saúde. Ayres (2002) e Castiel (2004) apontam avanços na forma de conceber a saúde, que começa a ser pensada em relação à saúde coletiva e às práticas preventivas e de melhoria da qualidade de vida.

Para Ayres (2002) a epidemiologia tem dificuldades em acompanhar esse paradigma porque sua base epistemológica está fundada sobre a probabilidade de riscos à saúde. Já Castiel (2004) vê que a adoção da comunidade como referência alternativa ao indivíduo na promoção da saúde tem gerado alguns equívocos como a idéia de grupo de risco. Conseqüentemente ainda se foca numa definição negativa de saúde, relacionada aos riscos e agravos.

É nesse sentido que considero reducionista querer compreender esses praticantes 'radicais', por meio de seu isolamento em um grupo de risco (devido a seu comportamento considerado arriscado). Acaba-se, como diz Ayres (2002), reforçando o individualismo e o pensamento de que nada vai acontecer, como se o grupo de risco fossem os outros.

Quando desviamos o olhar sobre o risco real que é voar em asa ou glider, encontramos uma socialidade cimentada numa ética da estética a qual influencia na forma como o risco é percebido e assumido. Ganha-se mais, até mesmo do ponto de vista da promoção da

⁶³ No contrato de seguros de vida e planos de saúde há cláusulas de barreira para praticantes de uma série de esportes de risco, incluindo asa-delta e parapente. No turismo de aventura o seguro, além do material de segurança, começa a ser exigido seguro. Em função de pressões por parte do mercado consumidor, as seguradoras estão criando planos específicos para agências de turismo e praticantes de AFAN (SPINK et. al., 2004; UVINHA, 2005).

saúde, observar como a emoção do estar-junto interfere em formas de prevenir-se contra os acidentes, como é o caso de um piloto conferir o equipamento de outro, do que culpabilizar as vítimas ou o estilo de vida do grupo. Não estar em grupo é o maior risco que um piloto pode correr.

Paradoxalmente, foi em nome de um progresso que traria paz e saúde à população que a modernidade, no nível político, tentou sufocar as pulsões não-rationais da socialidade. Diversas formas que nos trazem a ambivalência da atração e repulsa foram combatidas pelo “projeto ‘higienista’ próprio da modernidade ocidental”. Apesar da “asepsia generalizada da vida” visando “o ‘risco zero’”, muitas formas de transgressão retornaram de forma explosiva, sem controle: terrorismos, consumo de produtos tóxicos, formas de risco no ato de dirigir, incêndios. (MAFFESOLI, 2004, p. 137).

Porém, nem todas mais se manifestam por um impulso destrutivo. Muitas atividades de risco metamorfosearam-se em esportes e vêm respondendo a carências. O próprio desenvolvimento tecnológico facilita essas ações desobedientes de retorno a elementos julgados anacrônicos como, por exemplo, buscar o risco e a aventura em ambientes naturais: “Em grupos pequenos ocorre comunhão com a natureza, esporte e música — pulsões gregárias e desenfreadas, totalmente inassimiláveis pelo racionalismo”. (MAFFESOLI, 1997, p. 27).

Segundo Spink (2006) essa comunhão nos comportamentos de risco diz respeito a uma reação sistemática do sujeito reflexivo na modernidade tardia em função dos próprios perigos e inseguranças constituídas com o processo de modernização. Em complemento, para Spink (2006) “as novas aventuras propiciam alguma forma de enraizamento numa sociedade pautada pelos processos de individualização e de destradicionalização”. Por destradicionalização, a autora vai entender como “um processo que substitui biografias pautadas pela inserção em classes por biografias que dependem das decisões do autor”, o que implica optar continuamente entre os vários estilos de vida existentes.

No dizer de Maffesoli (1999) ante ao colapso das identidades, surge o processo de identificações. Na megalopolização do mundo, o indivíduo é menos determinado por pertencer à classe social ou por um certo estado econômico social do que por uma série de “signos convencionais que determinarão uma arte de viver, na qual o estilo e as maneiras desempenharão um papel fundamental”. (MAFFESOLI, 1997, p. 163).

Com base nessa leitura crítica de Maffesoli, além de desabonar as leituras que tentam compreender a busca pelas AFAN somente baseadas em características do indivíduo autônomo,⁶⁴ é necessário desmistificar o equívoco asséptico de exclusão sistemática das emoções na administração dos riscos nas AFAN. Como já posto, o abafamento da dimensão sensível só serviu para estimular explosões de irracionalismo e desconfiança nos resultados do progresso, tendo em vista os riscos a ele associados. É necessário olhar esse fenômeno com sensibilidade teórica porque racionalidade e sensibilidade estão presentes organicamente nas AFAN, gerando uma razão sensível capaz de articular, por exemplo, a intuição com a tecnologia. No presente, embora não como um novo período (pós-moderno) da história, há indícios de novas sensibilidades em curso. Maffesoli (1997) as denomina de ecológicas justamente por estimularem um pensamento que não separa as coisas.

A vivência das AFAN como parte de um estilo de vida aventureiro mistura – sem haver síntese – tecnologia e misticismo, lazer e trabalho, razão e sensibilidade, urbano e natural, domicílio e errância, conforto e rústico, segurança e perigo. A noção de enraizamento dinâmico é notável exemplo dessa ecologia do espírito, pois o nomadismo não mais é visto como oposto à residência. Noutras palavras, não é preciso negar a vida moderna para experimentar um retorno cíclico a valores arcaicos, como a errância, que está baseada na compreensão de viver a vida em sua fugacidade diante da impermanência das coisas.

Segundo Bruhns (2006), essas práticas revelam realidades alternativas, típicas da multiplicidade do homem contemporâneo que vive o meio urbano e o natural como co-existentes. Se o ser humano pode ser compreendido a partir de sua duplicidade, então, os deslocamentos para a natureza, mais do que representarem uma forma de desestressar, repor energias ou mudar de cenário, comprovariam a necessidade de fazer coexistir o pertencimento a um lugar (a residência) com o desejo de errância. Isso não significa o apagamento das diferenças entre a vida na cidade e a viagem à natureza, pois cada qual possui seus atrativos e repugnâncias.

⁶⁴ Com a evolução da biotecnologia e da genética, cogita-se até mesmo a possibilidade do gosto pela aventura já vir biologicamente determinado. O Centro de Pesquisas de Câncer Fred Hutchinson, de Seattle, correlacionou comportamento de risco (risco percebido) a um gene em camundongos. Em artigo jornalístico intitulado “Genética de risco”, Harmon (2006), comenta que essa descoberta está reforçando o senso-comum de que a paixão pelo perigo está “no sangue”. Ainda não se sabe se uma nova ênfase nos genes como explicação causal do comportamento humano irá contribuir para o estigma ou a tolerância às diferenças inatas. Entretanto, o autor considera ser precipitado tomar especulações científicas por verdades haja vista que nenhum pesquisador até o momento foi capaz de demonstrar qualquer causa genética para um comportamento.

Valendo-se do pensamento de Maffesoli, a autora acrescenta que não há superação sintética para o sentimento trágico da existência, que é a tensão permanente entre estar em um lugar, mas desejar outro.

Essa discussão sobre a dúbia manifestação do vôo livre remete a uma intuição sobre a permeabilidade de ideologias sobre esporte, saúde e meio ambiente no contexto das AFAN. Quando da realização do estudo de campo, a primeira problemática referia-se a um movimento de justificação do “lazer ativo” em ambientes naturais, tendo suas argumentações, de cunho ideológico, assumido feições científicas. Em tal articulação, seus teóricos enfatizam a presença da obtenção da saúde nas atividades na natureza, embora seus discursos omitam-se quanto aos significados dessas atividades para seus efetivos praticantes.

Posteriormente, essa abordagem foi abandonada pela riqueza do surgimento de outras possibilidades de enfoque, mas é possível, diante daquilo que já foi refletido até aqui, fazer apontamentos a respeito, sem a pretensão de esgotar o assunto.

Ultimamente, a noção de “lazer ativo” tenta englobar algumas atividades físicas na natureza por considerá-las formas prazerosas de estar fisicamente ativo em meio ao desfrute da paisagem natural. Tal entendimento foi observado desde artigos publicitários de rede multinacional da indústria do *fitness* até periódicos específicos da classe médica. Porém, dois exemplos são suficientes para ilustrar como o lazer na natureza parece “medicalizado” na forma de lazer ativo.

Obras de auto-ajuda ou orientação a hábitos de vida saudáveis podem ser encontradas seja em livrarias ou bancas de revista. Gurgel (2002, p. 166-178), médico em uma dessas obras prescritivas voltadas ao público leigo, recomenda o envolvimento da população trabalhadora em práticas de lazer na natureza, consideradas saudáveis e essenciais ao equilíbrio funcional: “quem não tem lazer sofre uma carga de estresse muito maior e tem certamente maior probabilidade de adoecer e viver menos”. A mudança de ambiente revigoraria o sujeito desgastado pelas preocupações diárias, garantindo a retomada das “atividades cotidianas com mais entusiasmo e vigor, com maior capacidade de enfrentar as situações estressantes”.⁶⁵

De forma sutil, o *Manifesto de São Paulo. para a promoção da atividade física nas Américas*, proclamado no Simpósio Internacional de Ciências do Esporte/CELAFISCS, alerta

⁶⁵ Experimentações científicas no campo comportamental vêm sugerindo relação entre contato com a natureza e controle do estresse. A esse respeito ver Hartig, Evans, Jamner (2003). A extrapolação dessas descobertas vem tendo desdobramentos similares à fala de Gurgel.

para os perigos decorrentes do comportamento sedentário na vida moderna e como que, estar inativo, incluindo o nada fazer, pode acarretar prejuízos ao meio social e natural. Conforme o documento, o indivíduo precisa resignificar as relações consigo mesmo, com o outro e com o meio ambiente, “já que o sedentarismo é o inimigo número um da saúde pública, podendo interferir negativamente no desenvolvimento de suas relações sócio-culturais e ecológicas” (MANIFESTO..., 2003, p. 71).

As aproximações buscadas entre prática de atividades físicas, natureza e uso do tempo livre sugerem um movimento de justificação do “lazer ativo” em ambientes naturais. Porém, dado o caráter individualizante desses discursos em um enfoque que não supera a visão tradicional, se percebe que eles estão aquém das diferentes possibilidades (espiritualidade, socialidade mais intensa, autoconhecimento,) que a aventura de lazer traz aos praticantes bem como as contradições e conflitos presentes na mesma. A respeito dessas ideologias utilitárias, Stigger (2002) concorda que, embora reconheçam os outros aspectos, elas acabam associando a aquisição e desenvolvimento da saúde ao esporte de lazer, e tirando daí uma justificação poderosa para a sua prática.

Em complemento, a indicação terapêutica e profilática da natureza como está sendo proposta não tem coerência com o entendimento de saúde coletiva e promoção da saúde na perspectiva discutida (AYRES, 2002; CASTIEL, 2004). Pautado no casuísmo, esse discurso do lazer ativo faz transparecer seu esvaziamento em nível teórico, conceitual e metodológico. Embora presente na fala de alguns pilotos iniciantes, não possui penetração entre os mais experientes e, tal como a mitificação em torno do corpo jovem, acaba perdendo força com o passar do tempo. Enfim, esse é um discurso incompatível com a riqueza das AFAN e do lazer contemporâneo.

Ainda a respeito da relação do vôlei com as questões mais amplas, outro aspecto pertinente que diz respeito ao vôlei livre como um lazer – com maciço investimento tecnológico – é sua dependência da lógica mercantil (SPINK, ARAGAKI, ALVES, 2005). Mais ainda, não seria este um consumo que se dirige ao lazer como uma forma de retroalimentar as competências úteis ao sistema industrial? Para Carvalho, (2001b, p. 121) “as conseqüências da tecnologia determinam um ritmo para as atividades de lazer muito próximo do ritmo exigido no trabalho”. A autora enfatiza especialmente a atividade física na sua (acrítica) relação com a saúde, instrumento

que viabiliza essa ação de invasão da lógica do trabalho e do consumismo no mundo do lazer. Como enxergar esse problema no contexto estudado?

Nem mera reprodução do ritmo industrial, nem resistência. Pelo menos não no sentido clássico do termo. Parece haver a eclosão de um estado gelatinoso, indefinido. O equipamento de vôo livre (glider e asa) permite que o corpo exerça composição com essa tecnologia, de modo a se confundir onde começa um e termina o outro durante a ação de voar. Isso tem resultado tanto na aceleração dos ritmos, no aumento da velocidade, quanto facilitado o controle do sujeito sobre a fruição, sem ser escravizado pelo ritmo da máquina. É quando as sensações corporais, o imaginário e as emoções se fundem no prazer do momento.

É claro que, na contemporaneidade, a disciplina não precisa ser sempre exercida externamente. O individualismo levou à incorporação da disciplina pelo sujeito da ação, aquele que corre os riscos como parte do jogo capitalista (AYRES, 2004). Como Mendes (2004) acrescenta, o indivíduo moderno é prisioneiro da velocidade desenfreada, reforçando o isolamento entre os indivíduos. Há uma tentativa de sedação dos corpos, visando pacificar os aspectos violentos da natureza humana e, em recompensa à lógica industrial, nos tornamos ansiosos pela aceleração do tempo na vida, sendo um corpo rápido um corpo mais produtivo.

Spink, Medrado, Mello (2002, p. 163) chamam atenção para a possível relação entre o mundo globalizado e os esportes radicais, podendo os mesmos servir à formação de indivíduos para essa realidade. No plano discursivo, por exemplo, há presença de representações sociais sobre os esportes radicais serem, entre outras possibilidades, “ocasiões propícias para o desenvolvimento de funcionários mais flexíveis e aptos para operar adequadamente no âmbito do mercado globalizado”. Obviamente essa é uma pretensão mecânica e ingênua, pois desconsidera a resistência.

Resistência recorrente na potência da socialidade. A ambivalência das práticas em Terra Rica se faz sentir não somente pela aglomeração dos pilotos, fomentando a socialidade e respeitando a preguiça ou o estado de relaxamento dos corpos após o vôo. Há também, concomitante à emoção experimentada (e, conseqüentemente, a adrenalina), a leitura sensível das condições meteorológicas, a fim de não incorrer nos problemas que a desobediência ao ritmo da natureza traz. Por conta dessa composição com a lógica própria do espaço selvagem, os corpos trabalharam integrados com suas extensões tecnológicas em velocidades que o ritmo natural permite.

Entretanto, isso não significa a superação das contradições. Em conversa durante uma viagem para Terra Rica, Rubem cita uma mulher de Apucarana-PR que o convidou para fazer atividades de aventura voltadas para empresários. Perguntou o que eu achava. Devolvi a pergunta; se ele percebia que o vôo interferia no trabalho dele com aspectos positivos de qualidades como enfrentar riscos ou liderança. Ele disse que não havia transferência. Por outro lado, se vê o relato de BUZ indicando uma percepção de mudança de atitude frente à vida após começar a voar. Como admitir a coexistência dessas visões díspares ou haveria uma verdadeira e outra falsa? A colocação de Spink e colaboradores (2002) responde dialeticamente essa querela:

as duas óticas estão numa relação de tensão, mais do que em confronto. Essa sobreposição de esferas utilitárias e lúdicas revela que, se, de um lado, há uma utilidade das aventuras esportivas para a formação do indivíduo reflexivo, de outro lado, risco é adrenalina e busca dos desafios intrínsecos às novas modalidades desportivas (e algumas mais antigas, como alpinismo e esportes de velocidade) que emerge em contraposição aos esforços de ordenação dos espaços sociais a que se presta o risco passível de cálculo e gerenciamento. (SPINK, MEDRADO, MELLO, 2002, p. 163).

Há, como tem sido caracterizado por Maffesoli (1999), uma confusão, uma assimilação, nem sempre harmônica, de elementos arcaicos e outros modernos na constituição das práticas e das subjetividades contemporâneas. Os diálogos, leituras e negociações necessárias frente ao meio ambiente, a cada nova decolagem, muitas vezes auxiliados pela tecnologia (variômetros, ventímetros, GPS), confirmam essa hibridação.

Mendola (2005), embora veja um avanço das forças mercantis sobre essas práticas de risco, considera caducas as acusações de que as mesmas afirmam impulsos narcísicos ou, como é recorrente na opinião pública, que se colocar em situação de risco seja sinal de irresponsabilidade, fuga ou busca de emoções intensas para contrabalançar as obrigações da vida cotidiana. O autor sugere procurarmos as demandas subtendidas nessas práticas para, então, pensarmos nas respostas alternativas que elas oportunizam.

Sobre o vôo livre, a busca dessas demandas já foi iniciada. Em relação a mulheres no Rio de Janeiro, Abdalad (2005) encontrou coerência em seis marcas lingüísticas sobre a disposição das voadoras em torno da prática: escape, paixão, maternidade, diálogo com a natureza, resgate e ruptura (com o sentido de *superação do medo*). O escape ficou entendido pela *desrotinização* e pela *condição social feminina*. Já a polissemia de ruptura emerge com o sentido de *superação do medo*. A polissemia de paixão remete aos sentidos do *lúdico* e da *liberdade*.

Autores como Spink (2006) e Le Breton (2006) consideram que uma das forças impulsionadoras dos comportamentos de risco nessas práticas de aventura é a busca por uma confirmação de si. O neo-aventureiro quer fazer isso para se conhecer, mas acaba entranhando essa descoberta com uma cosmologia. A energia e as emoções decorrentes da aventura fazem emergir o sentido da existência. Ironicamente é na fugacidade de um momento que se obtém um reencantamento do mundo e da vontade de participar dele. Portanto, se subordinar à aventura deixa de ser uma indagação sobre a morte para assumir uma busca de sentido.

Ferreira (2003) em pesquisa sobre as corridas de aventura explora a questão do autoconhecimento, pondo em relevo a importância da sensibilidade, do momento vivido e dos significados mitológicos para que esse processo se desvele. Para tanto, uma primeira superação é reconhecer a penetração do consumismo na formação do aventureiro, sendo necessário agir criticamente.

Apoiado no pensamento filosófico de Jaspers, Ferreira (2003) enxerga uma outra possibilidade para o aventureiro. No fundo da procura pelo desafio estaria a possibilidade de transcendência dos próprios limites. Compreender-se é o grande desafio do ser humano: conheça a si mesmo ou será devorado! Se a essência humana é a própria mutação, o risco de agir sobre si mesmo realizando as mudanças, sempre buscando a autocompreensão, é preferível ao perigoso ficar fixado em identidades que não atendem esse desejo de transcendência e de construção de novos significados à existência.

O sentimento de ser devorado pelo sistema pode propiciar reações das pessoas comuns do cotidiano. Ao relativizarem a idéia prometética de progresso e resolução das inquietações num futuro, tais sujeitos elaboram cenários alternativos para sua história de vida. Essas transformações podem ocorrer de forma subterrânea, com deserções e inserções regulares.

Os pilotos não deixam de sentir o tributo pago a essa reversibilidade, pois o estilo de vida associado ao vôo leva a algumas abnegações temporárias. Como diz Lopes (2002), um piloto está sempre em negociação com a família e o emprego para conciliar o lazer doméstico e as confraternizações dos colegas de trabalho com a paixão pelo vôo. RNN (24 anos de idade), entre muitos, percebe que a opção pelo vôo muda a relação com o cotidiano. Em suas palavras:

Interferiu no meu modo de vida. Desde que eu comecei a voar, você passa a semana inteira só pensando nisso. Isso vira um estilo de vida, assim. Você passa a semana inteira pesquisando previsão de tempo pela internet, equipamento, não sei o que lá...

Suas atitudes, por se mostrarem improdutivas, são julgadas ilógicas segundo certo critério de utilidade. Nas sociedades burocratizadas, o processo civilizatório contribuiu para que se abrisse mão, gradativamente, de ações mais impulsivas (fora da forma social). Essa abdicação da liberdade, segundo Maffesoli (1997), contribuiu para o esgotamento e enervamento das pessoas em relação ao cotidiano. Presos a um padrão de *qualidade de vida*, elas perderam a capacidade de *viver qualitativamente*, vindo a constituir-se em:

Amontoados que dão o sentido de vastos currais humanos, onde os indivíduos, verdadeiros zoon politicon, animais políticos, empanturrados, em boa saúde, bem vestidos e perfeitos consumidores, perderam o que qualifica os seres humanos. Qualidade que, como veremos mais adiante, podem reencontrar nos momentos de efervescência dos excessos esportivos, musicais ou do lazer não-programado. Mas se trata aqui de orgias que escapam justamente ao controle do político (MAFFESOLI, 1997, p. 52).

Considero o vôo livre recreativo como um sinal possível desses prazeres hodiernos da socialidade. Conforme insinuado por Maffesoli, essas práticas exalam uma forma diferente da pessoa encarar a si próprio, a natureza e a vida. Isto porque é uma atividade na qual o instante é muito valorizado. Deve-se viver “o aqui e o agora” de forma intensa. Não existe piloto inocente em relação aos riscos de seu esporte. Todos conhecem, pelo menos, alguém que morreu voando, embora essa confissão –do assunto tabu– venha depois de muito tempo de contato com eles. Mesmo assim eles voam.

Enquanto é consensual que se podem evitar os acidentes com uso de certa prudência, alguns pilotos lembram que isso não elimina os riscos. Há sempre o imponderável, aquele 01% de falha não-humana. Não são contabilizados nesse percentual os contratemplos como ser sugado por uma nuvem ou pousar num local com animais agressivos. Como disse um piloto no morro, não existe –a rigor– acidente no vôo livre. Até o momento em que se baseia em sua capacidade de sentir e analisar as condições, o equipamento e sua capacidade física, o piloto não entra nessas “roubadas”.

Porém, a partir do momento, em que ele despreza esse *métron*, que é sua consciência do limite, e se arrisca, estaria como relataram vários pilotos experientes “dando chance para o azar”. Em vários discursos, era repetido que “não existe mais ou menos no vôo livre”. Por isso, não se aconselha assumir uma aposta com os limites (do corpo, da natureza) sem haver uma consciência dos riscos implícitos e das melhores estratégias para administrá-lo. Um

exemplo disso são as SIV (simulações de acidentes em vôo), técnicas ensaiadas à exaustão para quando um parapente se fechar no ar, o corpo seja competente em fazer as manobras necessárias para abri-lo em plena queda livre ou fazer uso dos procedimentos para acionar o reserva.

Concluindo as discussões, resgato a analogia do golfinho e da água-viva. Não se trata de ser um e abafar o outro, por mais que se voe contra a noção de fatalidade. O desejo de potência é intenso. Sabe-se, porém, que há sempre um risco residual agregado à natureza, nos fazendo humildes diante das nossas limitações, sendo necessário entrar em composição com esse meio, respeitando conscientemente a direção e sentido para onde as condições nos levam.⁶⁶

Talvez por uma paixão de vida, a medida do risco e aventura possíveis no vôo seja o grau de controle pessoal. Armadilha dialética, pois, retomando a epígrafe desta seção, quanto mais se aprende mais se vive no vôo e, ao mesmo tempo, mais se permite correr riscos. Considerando a presença constante de acidentes que podem mostrar-se fatais, aspectos como a solidariedade grupal ou a intuição se fazem incorporados na experiência dos voadores e voadoras como uma complementaridade – contraditória – à técnica e à tecnologia na gestão dos riscos no vôo livre. Essas interações, não passíveis de síntese, reiteram a centralidade das categorias risco, corpo e socialidade para o entendimento dos grupos que praticam esse esporte de risco num estágio da vida não mais relacionado à juventude e, conseqüentemente, a esses lazeres nômades. Este foi o vôo possível desta tese.

⁶⁶ Ferreira (2003) cita a ficção sobre um indígena para quem o vento não se resume em correntes de ar que podem ser racionalizadas, mas é a presença dos espíritos da natureza trazendo avisos sobre coisas que estão por vir. De fato, pilotos mais experientes na leitura da natureza, interpretam pelo vento as mudanças climáticas e o próprio perigo se aproximando. Uma nuvem de tempestade, chamada CB, pode interferir nas condições de vento a uma distância de vários quilômetros. Se os pilotos não percebem essas sutilezas a tempo, entram na roubada de não conseguirem pousar, pois a CB começa a tragar o equipamento para si.

7 Referências

[G3] Comentário: Utilize o Guia Como fazer Referências Bibliográficas para elaboração das referências.

ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de filosofia**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

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

ALVES, Rubem. **Filosofia da ciência**: introdução ao jogo e suas regras. 13 ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.

AMBROSINI, Silvio Carlos. Full Stall: é útil mesmo? In: LOPES, Rodrigo S. (Ed.). **Parapente Brasil**: histórias e aventuras do vôo livre. Curitiba: R. S. Lopes, 2002. p. 133-137.

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

ARENDT, Ronald João J. Psicologia social, comunidade e contemporaneidade. **Psicol. Reflex. Crit.**, p.135-145, v. 11, n. 1, 1998.

AYRES, José Ricardo de C. M. Cuidado e construção das práticas de saúde. **Interface**: comunicação, saúde, educação. v. 8, n. 14, p. 73-92, fev. de 2004.

_____. Epidemiologia, promoção da saúde e o paradoxo do risco. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, v. 5, supl. 1, 2002.

BASÍLIO, Janaína. Brasil, o país do esporte de aventura. **Guia EcoAdventure**, São Paulo : Arroio Editorial Ltda, p. 14-17, 2004.

BAUDRILLARD, Jean. **Da sedução**. Papirus: Campinas, 1992.

BETRÁN, Javier O. Rumo a um novo conceito de ócio ativo e turismo na Espanha: as atividades físicas de aventura na natureza. In: BRUHNS, Heloisa T.; MARINHO, Alcyane. (Org.). **Turismo, lazer e natureza**. São PAULO : Manole, 2003. p. 157-202

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

BOLTANSKI, Luc. **As classes sociais e o corpo**. 3. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1989.

BORGES, Jorge L. **Ficções**. 5. ed. São PAULO : Abril. Porto Alegre: Globo, 1972.

BRACHT, Valter. Educação Física no 1.º grau: conhecimento e especificidade. **Revista Paulista de Educação Física**, São Paulo : EDUSP. Suplemento n. 2, p. 23-28, 1996.

BRUHNS, Heloisa T. Ecoturismo e caminhada: na trilha das idéias. In: _____; MARINHO, Alcyane. (Org.). **Viagens, lazer e esporte**. São Paulo: Manole, 2006. p. 27-42

_____. No ritmo da aventura: explorando sensações e emoções. In: _____; MARINHO, Alcyane. (Org.). **Turismo, lazer e natureza**. São Paulo: Manole, 2003.

_____. Lazer e Meio Ambiente: corpos buscando o verde e a aventura. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 18, n. 2, p. 86-92, 1997

CAILLOIS, Roger. **Los juegos e los hombres**. México: Fondo de Cultura Económica, 1994.

_____. **O homem e o sagrado**. Lisboa-Portugal: Edições 70, 1988.

CALÍRIO, Edson Paulo. **Morro três irmãos: história, lendas e mistério**. Paranavaí-PR.: [s.n.], 2002.

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

CARVALHO, Yara M. Atividade física e saúde: onde está e quem é o “sujeito” da relação? **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 22, n. 2, p. 09-22, 2001a.

_____. **O "mito" da atividade física e saúde**. 3. ed. São Paulo.: HUCITEC, 2001b.

CASTIEL, Luis David. Promoção da saúde e a sensibilidade epistemológica da categoria ‘comunidade’. **Revista Saúde Pública**. v. 38, n. 5, p. 615-622, 2004.

CAVALCANTI, Berlioz S. **Vôo livre: curso avançado de cross country e competições**. Curitiba: B. S. Cavalcanti, 2004.

COSTA, Susana L; CORREAS, Roberto G. La motricidade de las actividades físico-deportivas em la natureza. La función recreativa de su práctica em la sociedad contemporánea. **Apunts: Educación física y deportes**. n. 80. p. 53-62. 2. tri. de 2005.

COSTA, Vera L. M. **Esportes de aventura e risco na montanha: um mergulho no imaginário**. São Paulo: Manole, 2000.

CUNHA, Isaias M. da. Agorafobia. In: LOPES, Rodrigo S. (Ed.). **Parapente Brasil: histórias e aventuras do vôo livre**. Curitiba: R. S. Lopes, 2002. p. 254-255.

_____. Sustentação da teoria. In: LOPES, Rodrigo S. (Ed.). **Parapente Brasil: histórias e aventuras do vôo livre**. Curitiba: R. S. Lopes, 2002. p. 259-260.

DA COSTA, Lamartine P. (Ed.). **Atlas do esporte no Brasil**. Rio de Janeiro: Shape, 2005.

DA MATTA, Roberto. **Carnavais, malandros e heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro**. 4. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1983.

ELIAS, Nobert., DUNNING, Erick. **Deporte y ocio en el proceso de la civilizacion**. México D. F.: Fondo de Cultura Económica, 1992.

FEATHERSTONE, Mike. O curso da vida: corpo, cultura e o imaginário no processo de envelhecimento. In: DEBERT, Guita G. (Org.). **Antropologia e velhice**. 2. ed. Campinas: IFCH/UNICAMP, 1998. p. 45-64

FERREIRA, Aurélio B, de H. **Dicionário Aurélio Eletrônico: Século XXI** Versão 3.0 (software). São Paulo: Editora Nova Fronteira, 1999. CD-ROM.

FERREIRA, Luiz Fabiano S. **Corridas de aventura: construindo novos significados sobre corporeidade, esporte e natureza**. Dissertação (Mestrado em Educação Física)-Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

GALLAHUE, David; OZMUN, John C. **Compreendendo o desenvolvimento motor: bebês, crianças, adolescentes e adultos**. São Paulo: Phorte, 2001.

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1989.

GENNEP, Arnold Van. **Os ritos de passagem: estudo sistemático dos ritos da porta e da soleira, da hospitalidade, da adoção, gravidez e parto, nascimento, infância, puberdade, iniciação, ordenação, coroação, noivado, casamento, funerais, estações, etc.** Petrópolis: Vozes, 1977.

GONÇALVES DIAS, Cleber Augusto; ALVES JÚNIOR, Edmundo D. Abertura da temporada 2005 de montanhismo no Rio de Janeiro: notas etnográficas. **Arquivos em movimento: Revista eletrônica da Escola de Educação Física e Desportos - UFRJ**. v. 2, n. 1, 2005.

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

GURGEL, Antônio. **Saúde simples e eficaz**. Londrina: Líder, 2002.

HARMON, Amy. Genética de risco. **Folha de São Paulo**. Caderno Mais. p. 09, 18 de jun. de 2006.

HARTIG, Terry; EVANS, Gary W.; JAMNER, Larry D.; et. al. Tracking restoration in natural and urban field settings. **Journal of Environmental Psychology**, 23, p. 109-123, 2003.

HUIZINGA, Johan. **Homo ludens**: o jogo como elemento da cultura. São Paulo: Perspectiva, 1993.

JULI, Ramos B. Aeronáutica vinciana. **Apunts**: Educación Física y Deportes. n. 80, p. 75-76, 2 tri. de 2005.

KOFF, José; RAAD FILHO, Nader C. Vôo livre. In: DA COSTA, Lamartine P. (ed.). **Atlas do esporte no Brasil**. Rio de Janeiro: Shape, 2005. p. 479-480.

LARA, Larissa M. **As danças do sagrado no profano**: transpondo tempos e espaços em rituais de candomblé. Campinas: UNICAMP, 1999. Dissertação (Mestrado em Educação Motora), Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, 1999.

LE BRETON, David. Rico e lazer na natureza. In: BRUHNS, Heloisa T; MARINHO, Alcyane. (Org.). **Turismo, lazer e natureza**. São Paulo: Manole, 2006. p. 94-117.

LEIS, Hector R. Espiritualidade e globalização na perspectiva do ambientalismo. **Ambiente & sociedade**, Nepam/Unicamp, v. 1, n. 2, p. 41-60, 1998.

LEMONS, André. **Ciber-Socialidade**: tecnologia e vida Social na cultura contemporânea. Disponível em: <<http://www.facom.ufba.br/ciberpesquisa/artigos.html>> Acesso em: 06 de janeiro de 2004.

LEWIS, Neil. The climbing body, nature and the experience of modernity. **Body & society**, Londres, v. 6, n. 3-4, p. 58-80,

LOPES, Rodrigo S. (Ed.). **Parapente Brasil**: histórias e aventuras do vôo livre. Curitiba, PR: R. S. Lopes, 2002.

MAFFESOLI, Michel. **A parte do Diabo**: resumo da subversão pós-moderna. Rio de Janeiro: Record, 2004.

_____. **O instante eterno**: retorno do trágico nas sociedades pós-modernas. São Paulo: Zouk, 2003.

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

_____. **Elogio da razão sensível**. 2. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2001b.

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

_____. **Os tempos das tribos**: o declínio do individualismo nas sociedades de massa. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

_____. **A transfiguração do político**: a tribalização do mundo. 2. ed. Porto Alegre: Sulina, 1997.

_____. **O conhecimento comum**. São Paulo: Brasiliense, 1988.

_____. **A sombra de Dionísio**: contribuição a uma sociologia da orgia. Rio de Janeiro: Graal, 1985.

MALUF, Sônia W. Mitos coletivos, narrativas pessoais: cura ritual, trabalho terapêutico e emergência do sujeito nas culturas da "Nova Era". **Mana**, v. 11, n. 2, 499-528, 2005.

MANIFESTO de São Paulo. para a promoção da atividade física nas Américas. In: **Revista Brasileira de Ciências da Saúde**. v. 01, n. 01. p. 70-71, jan/jun. de 2003.

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

_____.; BRUHNS, Heloisa T. Escalada urbana – faces de uma identidade cultural contemporânea. **Movimento**, Porto Alegre, v. 7, n. 14, p. 37-48, 2001.

MENDES, Maira Isabel B. de S. Corpo, biologia e educação física. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**. v. 24, n. 1, p. 09-22, set. de 2002.

MENDOLA, Salvatore La. O sentido do risco. **Tempo social**: revista de sociologia da USP, v. 17, n. 2, p. 59-91, 2005.

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

_____. Construção da identidade da antropologia na área da saúde: o caso brasileiro. In: ALVES, Paulo César; RABELO, Miriam Cristina. (Org.). **Antropologia da saúde**: traçando identidade e explorando fronteiras. Rio de Janeiro: Relemé Dumará, 1998. p. 29-46

OLIVEIRA, Fabiano Viana. **Indivíduos em "Rizoma"**: A Sociabilidade em Rede de um Grupo Formado a Partir da Internet. Dissertação (Mestrado em Antropologia)- Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2001.

PAGEN, Dennis. **The secrets of champions**. Canadá: Sport Aviation Publications, 2003.

PAIS, José M. A vida como aventura: uma nova ética de lazer? CONGRESSO MUNDIAL DE LAZER, 1992, Lisboa. **Actas...** Lisboa-Portugal, Instituto de Ciências Sociais, 1992.

PARLEBAS, Pierre. **Perspectivas para uma educación física moderna**. Andalucia-Espanha: Quisport, 1988.

PIMENTEL, Giuliano G. de A. **Ações motrizes e representações sociais no jogo do laço no Vale do Itabapoana**. Dissertação (Mestrado em Educação Física)-Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1999.

PINTO, Paulo. Cristalização. In: LOPES, Rodrigo S. (Ed.). **Parapente Brasil: histórias e aventuras do vôo livre**. Curitiba, PR: R. S. Lopes, 2002. p. 257-259.

RAMOS, José Ricardo da Silva. Esporte de aventura: um olhar praxiológico a partir dos praticantes de vôo livre da cidade de Niterói. _____et. al. (org.). **Praxiologia motriz no Brasil**. Niterói: L. A. Erthal: Faculdades Integradas Maria Tereza, 2003. p. 71-82

RODRIGUES, José Carlos. Os corpos na antropologia. In: THEML, Neyde; BUSTAMANTE, Regina; LESSA, Fábio de S. (Org.). **Olhares do corpo**. Rio de Janeiro: Mauad, 2003. p. 72-98

ROJEK, Chris. Leisure and recreation theory. In: GOODALE, Thomas; WITT, Peter A. (Org.). **Recreation and leisure: subjects in an era of change**. 3 ed. New York: Venture Publishing; State College, 1991.

ROUANET, Sérgio Paulo. **Mal-estar na modernidade**. São Paulo: Cia das Letras, 2001.

_____. **As razões do iluminismo**. São Paulo: Cia das Letras, 1999.

SABINO, César. O uso ritual de esteróides anabolizantes em academias de musculação: uma abordagem antropológica. **Arquivos em movimento**, v. 1, n. 1, p. 07-16, jun. 2005.

SANTANA, Denise B. **Corpos de passagem: ensaios sobre a subjetividade contemporânea**. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.

SEMENOFF, Stefann. **Curso de paragliding – básico e intermediário**. [S.l.]: Mimeo. 1998.

SILVA, Ana Márcia; INÁCIO, Humberto L. de D.; et. al. Práticas de aventura na natureza: outros significados. Encontro Nacional de Recreação e Lazer, 16., **Anais...** Salvador. 2004 CD-ROM.

SILVA, Juremir M. da. **Anjos da perdição: futuro e presente na cultura brasileira**. Porto Alegre: Sulina, 1996.

SIMMEL, Georg. **Sociologia**. In: MORAES FILHO, Evaristo de (Ed). São Paulo: Ática, 1986.

SOUZA, Elza. GRUNDY, Emily. Promoção da saúde, epidemiologia e capital social: inter-relações e perspectivas para a saúde pública. **Cadernos de Saúde Pública**, p. 1354-1360, 2004.

SPINK, Mary Jane. Suor, Arranhões e Diamantes: as contradições dos riscos na modernidade reflexiva. **Esterisco: estudo sobre tecnobiociências e risco na sociedade contemporânea**. Disponível em: <http://www.ensp.fiocruz.br/projetos/esterisco/suor1.htm>. Acessado em: 01 de jan. de 2006.

_____. ARAGAKI, Sérgio S; ALVES, Marina P. Da exacerbação dos sentidos no encontro com a natureza: contrastando esportes radicais com turismo de aventura. **Psicologia: reflexão e crítica**. v. 18, n. 01, p. 26-38, 2005.

_____.; GALINDO, Dolores; CANAS, Antonio et al. Onde está o risco? Os seguros no contexto do turismo de aventura. **Psicologia & Sociedade**, v. 16, n. 2, p. 81-89, 2004.

_____.; MEDRADO, B.; MÉLLO, R. P. Perigo, probabilidade e oportunidade: a linguagem dos riscos na mídia. **Psicologia Reflexão e Crítica**, Porto Alegre, v. 15, n. 1, p. 151-164, 2002.

_____. Trópicos do Discurso sobre o risco: risco-aventura como metáfora na modernidade tardia. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 6, p. 1277-1311, 2001.

_____. O estudo empírico das representações sociais. In: _____. (Org.). **O conhecimento no cotidiano: as representações sociais na perspectiva da psicologia social**. São Paulo: Brasiliense, 1995. p. 85-108

STEDMAN. **Dicionário médico**. 27 ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2003

STEPTOE, Andrew; WARDLE, Jane; MARMOT, Michael. Positive affect and health-related neuroendocrine, cardiovascular, and inflammatory processes. **PNAS**, v. 102. n. 18, p. 6508-6512, maio 2005.

STIGGER, Marco Paulo. **Esporte, lazer e estilos de vida: um estudo etnográfico**. Campinas: Autores Associados, 2002.

UVINHA, Ricardo R. Tendências para o turismo de aventura no cenário nacional. In: _____. (org.). **Turismo de aventura: reflexões e tendências**. São Paulo: Aleph, 2005. p. 269-300.

_____. **Juventude, lazer e esportes radicais**. Barueri: Manole, 2001.

VASCONCELOS, Lucio. Pronto para decolar. In: LOPES, Rodrigo S. (ed.). **Parapente Brasil: histórias e aventuras do vôo livre**. Curitiba: R. S. Lopes, 2002. p. 174-175.

VILLAVERDE, Sandoval. Refletindo sobre lazer/turismo na natureza, ética e relações de amizade. In: BRUHNS, Heloisa T; MARINHO, Alcyane. (Org.). **Turismo, lazer e natureza**. São Paulo: Manole, 2003. p. 53-74

TURNER, Victor W. **O processo ritual: estrutura e antiestrutura**. Petrópolis: Vozes, 1974.

ZIMMERMANN, Ana Cristina. **Atividades físicas de aventura na natureza: elementos teórico-práticos dessas atividades na Ilha de Santa Catarina**. Dissertação (Mestrado em Educação Física)- Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2001.

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

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

WIDMER, João Alexandre. **O vôo a vela**. 3. ed. São Paulo.: Asa, 2002.

APÊNDICES

[G4] Comentário: Em caso de APÊNDICE, modifique o nome para APÊNDICES. Em caso dos dois, escreva ANEXOS E APÊNDICES.

APÊNDICE A: Roteiro de entrevistas na primeira fase das entrevistas.

APÊNDICE B: Roteiro de entrevistas da retomada das entrevistas.

APÊNDICE C: Ficha de identificação utilizada em ambas fases de entrevistas.

APÊNDICE D: Glossário de termos específicos do voo livre.

APÊNDICE A: Roteiro de entrevistas na primeira fase das entrevistas.

- 1- Qual é a sensação de voar? (fracionar essa questão ao comparar FC e percepções relatadas observando o vídeo do vôo).
- 2- Quais as incertezas vivenciadas *durante* o vôo? A natureza interfere?
- 3- Você considera seu cotidiano estressante? (Descreva-o)
- 4- O que costuma fazer para ter uma boa qualidade de vida?
- 5- Por que pratica Vôo livre?
- 6- Em que circunstâncias começou a voar?
- 7- O que faz quando não está voando? Você considera seu lazer ativo?
- 8- Como você relaciona sua saúde com o hábito de voar?

Observação: caso notar que há ambigüidade na fala sobre qualidade de vida, saúde e estresse, pedir para conceituar o que são na concepção da pessoa.

APÊNDICE B: Roteiro de entrevistas da retomada das entrevistas.

Questões:

- 1) Na sua opinião, até que ponto você acredita que está correndo risco praticando o Vôo livre (asa-delta ou parapente)?
- 2) Como você trabalhar essa questão do risco nas fases do vôo (decolagem, vôo, pouso)?
- 3) Existe algum corpo mais adequado, ou alguma preparação física, que elimine a questão do risco?
- 4) Qual é a relação entre voar e ser jovem?
- 5) Quais coisas você faz na vida que considera uma aventura?
- 6) Qual foi sua maior roubado voando?
- 7) Você tem algum cuidado especial com você por causa do vôo livre?
- 8) Você viaja para voar ou voa para viajar?
- 9) Como você lida com a tecnologia no vôo livre? No que ela ajuda e no que a tecnologia pode atrapalhar?
- 10) A natureza interfere na sua prática?

APÊNDICE C: Ficha de identificação utilizada em ambas fases de entrevistas.

NOME:
DATA DE NASCIMENTO:
ENDEREÇO DE RESIDÊNCIA:
TELEFONE E E-MAIL:
PROFISSÃO:
ESTADO CIVIL:
NÍVEL DE PERFORMANCE NO VÔO LIVRE: () I () II () III
PERIODICIDADE COM QUE PRÁTICA O VÔO LIVRE:

APENDICE D: Glossário de termos específicos do vôo livre.

360: forma de planeio ou giro utilizado para enroscar nas térmicas ou pousar com mais exatidão em um determinado ponto do pouso.

Adrena: estresse agudo percebido em situações de risco, quando há descarga de adrenalina no corpo.

Arborizar: pousar em mata fechada ou outros locais de difícil acesso.

Batoques: parte do parapente responsável pelo controle do equipamento.

Biruta: aparelho que indica a direção dos ventos de superfície, a biruta é necessária nos locais de decolagem e pouso para orientação das manobras. Seu formato é de uma sacola cônica, colocada perpendicularmente à extremidade de um mastro. Na falta do aparelho, os pilotos fazem uso de fitas leves como, por exemplo, papel higiênico.

Birutar: fazer a primeira decolagem do dia, possibilitando novos indicativos aos outros pilotos de como estão as condições de vento.

Bullet: equipamento de suspensão, como um macacão, onde o piloto de asa-delta fica alojado e é acoplado à asa.

Crash: *cabomgue, creschi, creschar, estabacar, abalo sísmico* são modos dos pilotos pesquisados expressarem o pouso mal sucedido. No momento de tocar o solo, o piloto não consegue equilibrar seu equipamento fazendo com que, no caso da asa, o trapézio ou o bico da asa bata contra o solo. Em termos mais gerais, refere-se ao tombo na aterrissagem.

Cristalizar: ficar sem reação numa situação de perigo durante o vôo.

Enraizar: diz-se quando o piloto psicologicamente não consegue superar o medo na decolagem. Desta forma ele fica enraizado ao solo, demorando decolar. Não confundir esse termo nativo com a categoria maffesoliana “enraizamento dinâmico”.

Estampar: quando o piloto aproxima-se do topo da térmica, algo entre 2000 metros e 3500 metros de altura do chão.

Manicaca: expressão jocosa dada ao iniciante e, em alguns casos, ao aprendiz de vôo livre. No parapente, usa-se a expressão *preá* em oposição a *gavião*, o veterano ou bom piloto.

Merrecado: condição fraca de vento não adequada para decolagem.

Morrinho: (barranco ou morrote). Local pouco elevado, mais apropriado para o aprendizado do vôo livre.

Parapente: termo de origem francesa. Pode designar o esporte aéreo que faz uso de um paraquedas adaptado para ganhar altitude. Em inglês paraglider.

Picar: puxar a barra do trapézio abaixo do peito, buscando, geralmente, aumentar a velocidade ou perder altitude.

Pilotagem ativa: método de vôo no qual o piloto sempre reage ou se antecipa a uma ação das correntes de ar ao invés de deixar o equipamento desvencilhar-se por si próprio da condição.

Piri-Piri: ou bufinha, é a designação dada à térmica fraca onde o piloto não ascende muito. ‘Piri-piri’ se refere ao barulho (apito) do variômetro quando está ganhando pouca altitude.

Prego: vôo curto no qual praticamente o piloto vai direto da rampa para o pouso.

Ralar: ganhar altitude em relação a algo ou alguém.

Rampa: local de decolagem.

Resgate: quem acompanha o voador, levando-na à rampa e depois vai buscá-lo onde pousou.

Rotor: se ao soprar sobre uma encosta, o vento forma colchões de ar (*lift*), na parte de trás, na face oposta, desce e entra em escoamento turbilhonar de rotor, gerando uma faixa de grande turbulência e descendente, bastante perigoso. Quanto mais vertical for a encosta, a sua irregularidade ou a intensidade do vento, maior serão os rotores e a turbulência associada, mas também maior será a ascendente na parte frontal da encosta.

Roubada: situação difícil, geralmente associada aos momentos que requisitam uma pilotagem ativa para evitar acidentes ou ocorrência de algo não-prazeroso como pousar em lugar em um local isolado. Pode referir-se à ignorar o risco iminente de uma atividade, comum na expressão: “entrar numa roubada”.

S.I.V: "Simulação de Incidentes de Vôo". Curso avançado para treinar reação diante de roubadas e, também, a técnica de manobras seguras.

Speed: parte do trapézio na asa-delta responsável pela dirigibilidade do equipamento pela ação do piloto.

Stall: (estol em português) significa aumentar o contato da parte interna da asa ou vela com o vento, buscando, geralmente, inflar ou diminuir a velocidade.

Teto: limite máximo para se ganhar altitude. Usa-se a base das nuvens como referência.

Térmica: corrente de ar quente que se desprende do solo. É buscada pelos voadores para se ganhar altitude.

Trapézio: conjunto à frente do piloto, formado por duas barras laterais que ligam o speed à asa.