

**UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL**

**LEANDRO DOS SANTOS BAZOTTI**

**ATIVIDADE TURÍSTICA DE *RAFTING* E OS SENTIDOS DA SEGURANÇA PARA  
SEUS CONDUTORES: RIOS PARANHANA E ANTAS EM TRÊS COROAS E  
NOVA ROMA DO SUL/RS**

**CAXIAS DO SUL**

**2014**

**LEANDRO DOS SANTOS BAZOTTI**

**ATIVIDADE TURÍSTICA DE *RAFTING* E OS SENTIDOS DA SEGURANÇA PARA  
SEUS CONDUTORES: RIOS PARANHANA E ANTAS EM TRÊS COROAS E  
NOVA ROMA DO SUL/RS**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-graduação em Turismo da Universidade de Caxias do Sul (UCS), como requisito para a obtenção do título de Mestre em Turismo. Área de Concentração: Desenvolvimento regional do turismo.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Luciene Jung de Campos.

**CAXIAS DO SUL**

**2014**

**LEANDRO DOS SANTOS BAZOTTI**

**ATIVIDADE TURÍSTICA DE *RAFTING* E OS SENTIDOS DA SEGURANÇA PARA SEUS CONDUTORES: RIOS PARANHANA E ANTAS EM TRÊS COROAS E NOVA ROMA DO SUL/RS**

Dissertação de Mestrado submetida a Banca Examinadora designada pelo colegiado de Programa de Pós-graduação em Turismo - Mestrado da Universidade de Caxias do Sul (UCS), como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Turismo. Linha de pesquisa: Turismo, Cultura e Educação

**Aprovado(a) em 05/12/2014.**

**Banca Examinadora**

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Luciene Jung de Campos  
Universidade de Caxias do Sul (UCS)

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Susana de Araújo Gastal  
Universidade de Caxias do Sul (UCS)

---

Prof. Dr. Silvio Luiz Gonçalves Vianna  
Universidade de Caxias do Sul (UCS)

---

Prof. Dr. Antônio Carlos Castrogiovanni  
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
Universidade de Caxias do Sul  
Sistema de Bibliotecas UCS - Processamento Técnico

B364a Bazotti, Leandro dos Santos

Atividade turística de *rafting* e os sentidos da segurança para seus condutores : rios Paranhana e Antas em Três Coroas e Nova Roma do Sul/RS / Leandro dos Santos Bazotti. – 2014.

142 f. : il. ; 30 cm

Dissertação (Mestrado) - Universidade de Caxias do Sul, Programa de Pós-Graduação em Turismo, 2014.

Orientação: Luciene Jung de Campos.

1. Turismo. 2. Turismo - Três Coroas (RS). 3. Turismo - Nova Roma do Sul (RS). 4. Segurança no trabalho. 5. *Rafting* (Esporte). I. Campos, Luciene Jung de, orient. II. Título.

CDU 2. ed.: 338.48-51

Catalogação na fonte elaborada pela(o) bibliotecária(o)  
Michele Fernanda Silveira da Silveira - CRB 10/2334

## AGRADECIMENTOS

Gostaria de iniciar os agradecimentos aludindo as forças do universo que me fizeram existir para poder gozar a aventura da vida, com todas as suas alegrias e tristezas, dores e sabores, por fazer com que eu começasse e finalizasse este mestrado, período que fui do céu ao inferno como nunca na vida, pois levei caldo em muitas corredeiras que tive que enfrentar, batendo em muitas pedras ao navegar no mundo acadêmico.

Mas o agradecimento especial vai à minha família, aos meus pais, Délcio e Jacira e ao meu irmão Bruno que assim como em tudo na minha vida sempre estiveram juntos, lado a lado e ao meu lado, me apoiando e dispostos a ajudar no que fosse preciso, de forma incondicional. Mesmo sem saberem como, mas que com sua boa vontade, com seu silêncio e com sua compreensão, me auxiliaram de forma inexplicável, mesmo sem conseguirem entender como que eu me encontrava naquela situação paradoxal, principalmente comparando com minha trajetória de vida, onde sempre estive na rua, ao ar livre, rompendo paradigmas e aprendendo de forma empírica e agora, neste processo, por longos meses, me viram envolto por livros e teorias, passando dias e noites trancado entre quatro paredes, sem sair de casa para encerrar este trajeto.

Não teria como deixar de agradecer também aos amigos, aqueles que a princípio, ao sentirem minha falta nos eventos e ações sociais incomodavam para me fazer presente, mas que ao perceberem que necessitava me dedicar a esta etapa da vida me deixaram isolado, ao ponto de me sentir abandonado, pois o telefone nem mais tocava, mas que ao meu manifestar estavam prontamente dispostos a compartilhar e propiciar momentos de esparecimento, de distintas formas e intensidades – me desculpem, mas não vou citar nomes, pois são muitos, e não poderia deixar ninguém de fora, então, saibam que cada um está neste agradecimento.

Agradeço também ao Álvaro, que foi a pessoa que me incentivou a enfrentar este desafio, e que após me ver na fogueira, só jogava mais gasolina e lenha, dizendo que era bem feito, quem tinha mandado entrar nisto.

Agradeço a Rô, por nunca ter me abandonado, e por suas inestimáveis lidas e correções desde quando este trabalho ainda era um projeto sem forma definida e

ainda agora aos 48min. do segundo tempo mesmo com suas mil tarefas e atribuições profissionais e pessoais.

Agradeço à Aline, que dedicou seu tempo para me auxiliar, virando noites e revisando minhas reflexões e procurando entender de forma muito pertinente o meu “*Leandrês*” e adequá-lo para uma linguagem mais fácil de ser compreendida, sem ela este trabalho teria sido ainda mais difícil e tortuoso.

Agradeço aos colegas de mestrado por terem compartilhado grande parte dos melhores e dos piores momentos comigo. Pelos devaneios, pelas risadas, pelo auxílio em tentar me ajudar a compreender no que eu estava me metendo, pelo sofá que me serviu de cama por tantos meses, pelas borracheiras que passamos e por tantas coisas que nem podem aqui ser ditas – seguimos nessa nossa trajetória Nani, Lú, Pato, Bernardo, além da galera do chalé.

Agradeço aos professores do Mestrado por terem compartilhado seus conhecimentos, auxiliando assim no meu processo de aprendizagem e fazendo ampliar minha visão de mundo.

Agradeço à professora De Conto por ter me orientado no início deste trabalho, tentando colaborar com seus conhecimentos até onde foi possível.

Agradeço ao professor Silvio por ter me incentivado na construção dos meus saberes e por ter me auxiliado com suas contribuições nessa jornada.

Agradeço à professora Gastal, que muito me ensinou durante este processo, e que me deu afagos e puxões de orelha, cada um ao seu momento, e que me ensinou a separar os momentos de diletantismo e de pragmatismo.

Agradeço à minha orientadora, professora Luciene que desde nosso primeiro encontro, ainda quando de maneira informal, me recebeu de braços abertos e me fez ter certeza da crueldade e complexidade deste mundo em que vivemos, mesmo que na academia; mas que, em qualquer lugar podemos ter a beleza e a inocência de sermos humanos, falhos, imperfeitos. Por ter me conduzido por caminhos que sempre sonhei pisar, mas jamais imaginei realizar. Ao seu lado, naveguei por águas desconhecidas, que me levaram até um porto seguro.

Agradeço aos operadores de Turismo de Aventura do RS, neste caso em especial aos de *rafting* e seus condutores, pela confiança em minha pessoa e meu trabalho. Estamos todos juntos no mesmo barco, somos uma grande equipe/família – “de pilotos de caças”.

Agradeço à Secretaria de Estado do Turismo - SETUR, aos meus diretores Brenda, Camila, Adriana, Jorge e Max e aos meus colegas (um deles o Moreno hahaha) pela compreensão da necessidade de realizar e finalizar este estudo.

Agradeço aos meus empregadores por confiarem em mim e a meus alunos pelas oportunidades de trocas de aprendizagem proporcionadas nos momentos compartilhados, bem como às empresas e empreendedores para os quais prestei serviços, aplicando os conhecimentos advindos da academia.

Agradeço ainda aos sabores e dissabores desta vida, que são o toque apimentado ou açucarado que nos (ca)ativa e nos motiva.

Mas o agradecimento/sentimento mais especial de todos, gostaria que se estendesse a todos que deste conhecimento partilham... e que expressa todo o inexplicável de quando se vence uma grande corredeira de um imponente rio... que é o sentimento de quando olhamos para trás e vemos aquele monstro que hoje se torna um pouco menos do até então desconhecido, e o que pensamos, o que agradecemos, somente o silêncio expresso pelo coração errante de um ser vivente pode transmitir/imaginar.

Obrigado a todos e espero não decepcioná-los!

*"Mas eu não quero me encontrar com gente louca", observou Alice.  
"Você não pode evitar isso", replicou o gato.  
"Todos nós aqui somos loucos. Eu sou louco, você é louca".  
"Como você sabe que eu sou louca?" indagou Alice.  
"Deve ser", disse o gato, "ou não estaria aqui".*

**Lewis Ron Carroll**



## RESUMO

Dentre as possibilidades de lazer e turismo disponíveis, os segmentos que propiciam contato com a natureza estão sendo amplamente oferecidos nas agências e procurados por seus clientes. O estado do Rio Grande do Sul possui grande atratividade para a realização de diversas atividades em meio ao ambiente ao ar livre. O Turismo de Aventura é uma das alternativas passíveis de ser comercializada e consumida. Porém, para que sua venda possa ser concretizada, é necessário o se faz uso de um aparato normativo institucionalizado com o intuito de oferecer segurança para os seus envolvidos. Com o intuito de contribuir com elementos que facilitassem e incentivassem a negociação entre oferta e demanda o Ministério do Turismo através da Associação Brasileira de Normas Técnicas criou um regramento para auxiliar na argumentação de convencimento para a venda e compra de atividades turísticas de aventura. Esta dissertação discorre sobre o trabalho do sujeito na condição de condutor de *rafting* nos rios Paranhana e Antas, na região da Serra Gaúcha, no estado brasileiro do Rio Grande do Sul. Tem o intuito de verificar como se constitui o sentido de segurança para este trabalhador ao desempenhar sua tarefa. O sujeito, condutor de *rafting* é o responsável por zelar pela segurança e integridade da atividade e dos envolvidos ao final de todo o processo de comercialização. Foram entrevistados um total de seis condutores do Rio Paranhana e seis do Rio Das Antas. O dispositivo teórico analítico da Análise do Discurso (AD), oriundo da abordagem francesa pecheutiana, foi utilizado para verificar como se constitui o sentido de segurança para o sujeito trabalhador na condição de condutor de *rafting* ao desempenhar sua tarefa. Ao conduzir a atividade de *rafting* o sujeito é interpelado por uma série de elementos que o fazem se (re)significar através do estranhamento proporcionado pelos fluxos que compõem o contexto onde transita. A atuação do trabalhador é caracterizada pelo deslocamento consciente e inconsciente dentro da sociedade de consumo contemporâneo; situação esta fundamentada nas regras de segurança que servem para atenuar o risco de acidente e morte desencadeando o prazer, a valentia, o medo, além da defasagem, da contradição, das estratégias defensivas e do sofrimento do condutor de *rafting*. O sentido de segurança se constitui através do consumo da espetacularização da tarefa deste trabalhador advinda da comercialização de experiências que necessitam ser economicamente viáveis para o mercado capitalista. A segurança pode ser colocada em risco pela espetacularização da atividade. Enquanto uma atividade de risco, é preciso enfrentar o medo e negar os riscos para poder envolver-se na atividade. Esta situação faz com que exista uma identificação social que busque a preservação do seu posto de trabalho, pelo fato deste ser o espaço que propicia a oportunidade deste grupo de trabalhadores ter contato e troca com distintos grupos de sujeitos que circulam pelo ambiente no qual se conduz os fluxos que dão sentido à vida que procura resgatar o que foi perdido, que não mais existe e que atua em seu imaginário, dando a ilusão de possuir algo desconhecido mas desejado.

**Palavras-Chave:** Turismo de Aventura; Trabalho; Segurança; Condutor de *Rafting*; Três Coroas/RS; Nova Roma do Sul/RS.

## ABSTRACT

Among the available leisure and tourism opportunities, the segments that provide nature contact are being widely offered in agencies and looked for by its customers. In order to contribute with the stuff that would encourage and facilitate the negotiation between supply and demand the Tourism Ministry through the Brazilian Association of Technical Standards created some rules to assist in the convincing arguments for their sale and purchase. The state of Rio Grande do Sul has great attractiveness for having lots of outdoor activities. The Adventure tourism is one of the true alternatives to be offered and consumed, however, so that their sale can be achieved, is made an use of a regulatory apparatus institutionalized in order to provide security for its partners. This dissertation discusses the personal work in rafting conductor condition on Paranhana and Antas rivers in the Gaúcha mountain range. The rafting driver is responsible for ensuring the security and integrity of the activity and of the person involved. We interviewed a total of six drivers of Paranhana river and six of Antas river. The analytical theoretical device Analysis of Discourse (AD), coming from the Pecheutiana french school, was used to verify how is the sense of security for this worker to perform its task. In conducting the rafting activity, the subject is approached by a number of elements that make him (re)mean by strangeness provided by streams that make up the context in which he moves. The driver performance is characterized by conscious and unconscious movements within the contemporary consumer society; a situation which is based on safety regulations that serve to mitigate the risk of injury and death triggering pleasure, courage, fear, beyond the gap, the contradiction of defensive strategies and rafting driver's suffering. The sense of security is constituted by the consumption of this arising worker task spectacle of marketing experiences that need to be economically viable for the capitalist market. Security can be compromised by the spectacle of the activity. While a risky activity is necessary to face the fear and deny the risks in order to engage in the activity. This means that there is a social identity that seeks the preservation of their jobs, the fact that this is the space that provides the opportunity of this group of workers have contact and exchange with different groups of subjects that circulate in the environment in which you drive flows that give meaning to life that seeks to recover what was lost, which no longer exists and acts in its imagery, giving the illusion of owning something unknown but desired.

**Keywords:** Adventure tourism; Labor; Security; Rafting conductor; Três Coroas/RS; Nova Roma do Sul/RS.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Os quatro estágios da aventura de Mortlock (1984) .....	27
Figura 2 – Região Turística do Vale do Paranhana .....	58
Figura 3 – Percurso de <i>rafting</i> no Rio Paranhana .....	59
Figura 4 – Região Turística da Uva e Vinho .....	60
Figura 5 – Rio das Antas .....	61

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Aparato normativo da atividade de <i>rafting</i> no Brasil .....	34
---	----

## LISTA DE SIGLAS

ABETA	Associação Brasileira de Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
CBO	Classificação Brasileira de Operações
FEE	Fundação de Economia e Estatística
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMBIO	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IRF	<i>International Rafting Federation</i>
ISO	<i>International Organization for Standardization</i>
MEI	Microempreendedor Individual
MTUR	Ministério do Turismo
NBR	Norma Técnica
OMT	Organização Mundial do Turismo
PAS	Programa Aventura Segura
RS	Rio Grande do Sul
SD	Sequência discursiva
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio a Micro e Pequenas Empresas
SEMA/RS	Secretaria Estadual do Meio Ambiente do Rio Grande do Sul
SETUR/RS	Secretaria de Turismo do Rio Grande do Sul
SGS	Sistema de Gestão de Segurança
TA	Turismo de Aventura

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
<b>2</b>	<b>TURISMO DE AVENTURA: IMPREVISIBILIDADE E RISCO .....</b>	<b>22</b>
2.1	TURISMO DE AVENTURA .....	22
2.2	O <i>RAFTING</i> E SUA PRÁTICA NO BRASIL .....	29
2.3	SEGURANÇA NO <i>RAFTING</i> .....	31
2.4	TURISMO E A QUESTÃO DO DESLOCAMENTO DOS FLUXOS EM MOVIMENTO .....	36
<b>3</b>	<b>CONTEXTOS DO TRABALHO NA ATIVIDADE TURÍSTICA DE AVENTURA .....</b>	<b>41</b>
3.1	O CONDUTOR DE <i>RAFTING</i> .....	41
3.2	ABORDAGEM DE JOURNANA SOBRE O TRABALHO .....	45
<b>4</b>	<b>CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO TURÍSTICA DESTE ESTUDO: MAPEANDO AS CORREDEIRAS .....</b>	<b>57</b>
<b>5</b>	<b>METODOLOGIA .....</b>	<b>62</b>
5.1	DISPOSITIVO TEÓRICO-ANALÍTICO: A ANÁLISE DO DISCURSO FRANCESA .....	62
5.2	DELIMITAÇÃO DO <i>CORPUS</i> .....	68
5.3	ABORDANDO OS CONDUTORES .....	70
<b>6</b>	<b>OS SENTIDOS DE SEGURANÇA PARA OS CONDUTORES DE <i>RAFTING</i> E SUAS CONDIÇÕES DE PRODUÇÃO .....</b>	<b>72</b>
6.1	PRAZER NO TRABALHO DO CONDUTOR DE <i>RAFTING</i> .....	72
6.2	<i>RAFTING</i> : UM ESPETÁCULO NA SOCIEDADE DE CONSUMO .....	82
6.3	RISCO, MEDO E VALENTIA .....	96
<b>6.3.1</b>	<b>Contradição .....</b>	<b>100</b>
<b>6.3.2</b>	<b>Estratégia defensiva .....</b>	<b>110</b>
<b>6.3.3</b>	<b>Sofrimento no trabalho .....</b>	<b>113</b>

6.4	REGRAS DE SEGURANÇA E O TRABALHO PRESCRITO: A ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO .....	118
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS: REFLETINDO ANTES DE UMA NOVA PARTIDA .....	125
	REFERÊNCIAS .....	131
	APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO .....	140
	APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTAS .....	141

## 1 INTRODUÇÃO

O crescimento do turismo no Brasil nas últimas duas décadas, resultante do processo de crescimento econômico nacional e de políticas públicas especificamente direcionadas ao desenvolvimento do setor no país, acarretou novas demandas e segmentações<sup>1</sup> do mercado turístico, onde se destaca o Turismo de Aventura (TA). No Brasil, para o Ministério do Turismo (MTUR), o Turismo de Aventura “[...] compreende os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não competitivo” (BRASIL, 2005, p. 9).

Conforme Lei Geral do Turismo (BRASIL, 2008), o Estado é quem deve reger e organizar a oferta e comercialização de bens e serviços no Turismo. Neste sentido, o MTUR, visando a garantia de procedimentos que minimizem os riscos inerentes do TA, promoveu por quatro anos consecutivos o Programa Aventura Segura (PAS), conforme informações da Associação de Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura (ABETA). Este programa buscou melhorar as condições de segurança no ambiente operacional das empresas de Turismo de Aventura do Brasil, para torná-las mais competitivas no mercado (ABETA, 2009a).

Para o alcance destes resultados, o MTUR fez investimentos em todo o país, sendo que foram aplicados R\$15.000.000 (quinze milhões de reais) no estado do Rio Grande do Sul (ABETA, 2009a). No estado, a Secretaria do Turismo do Rio Grande do Sul (SETUR/RS) também realizou ações voltadas a diminuir a probabilidade de ocorrência de sinistros envolvendo seus participantes, desenvolvendo a Lei nº 12.228/05, que dispõe sobre o Turismo de Aventura no Estado (BAZOTTI, 2010).

Dessa forma, teve início a estruturação de um aparato normativo, que incumbiu ao condutor de Turismo de Aventura uma série de deveres e, conseqüentemente, aumentou a responsabilidade do trabalho por ele exercido.

Vale salientar que o denominado Turismo de Aventura é um segmento complexo em relação à segurança, pois além das possibilidades de problemas rotineiros associados às viagens e deslocamentos, presentes em qualquer tipo de prática turística, oferece riscos inerentes e percebidos, ambos potencializados. Tais

---

<sup>1</sup> Segmentação turística: “[...] uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado. Os segmentos turísticos podem ser estabelecidos a partir dos elementos de identidade da oferta e também das características e variáveis da demanda” (BRASIL, 2006, p. 3).

riscos podem advir o ambiente natural, local onde é comumente realizado, das especificidades próprias de cada atividade, ou do contexto em que este sujeito exerce seu trabalho.

Considerando que o Turismo de Aventura oferece riscos aos participantes, que possui uma legislação específica para sua realização e que recebeu investimento Federal com o intuito de organização e fomento, através de regras de segurança, decidiu-se por investigar a construção do sentido de segurança no trabalho desse sujeito que é interpelado pela ideologia dominante capitalista e que fica com a responsabilidade final em todo o processo operacional, o condutor de *rafting*.

Sabendo ser o Turismo de Aventura um segmento regido fundamentalmente pela adoção de procedimentos que visam minimizar seus riscos inerentes, para aumentar a segurança<sup>2</sup>, e, com isso, garantir os resultados esperados, tanto pelos clientes consumidores, como pelos empreendedores e profissionais do setor, questionou-se sobre o contexto da segurança na atividade denominada *rafting*<sup>3</sup>, a partir dos sentidos concebidos pelo seu condutor<sup>4</sup> frente à tarefa.

A escolha do *rafting* para a presente pesquisa ocorreu porque esta foi a primeira atividade de Turismo de Aventura realizada no Rio Grande do Sul (BAZOTTI, 2012) e porque a questão da segurança no trabalho do condutor de *rafting* é uma lacuna no conhecimento acadêmico, conforme revisão realizada. Salienta-se que o pesquisador dessa obra é integrante do *trade* turístico de aventura no Rio Grande do Sul, sendo ele um instrutor de Turismo de Aventura que já atuou como condutor de *rafting*, tendo participado dos diálogos iniciais de estruturação do Programa Aventura Segura, bem como de sua normatização estadual.

A problematização encontrada, trata a respeito de uma peculiar característica. A busca pelas atividades de aventura, pelo sujeito interessado, pode se dar de duas formas: adoção de uma postura autônoma, assumindo para si a posição de tomar as decisões ao longo da experiência que irá enfrentar; opção pela isenção do compromisso, contratando pessoas que assumam o papel de cuidar de

---

<sup>2</sup> Verifica-se que a segurança, considerada como a exclusão dos riscos inaceitáveis a atividade, só é efetiva, se reduzir as probabilidades da incidência de acidentes e as consequências deste de forma preventiva (ABNT, 2006b).

<sup>3</sup> Termo de origem Norte Americana. O conceito oficial da atividade no Brasil consiste em descer rios de corredeira em botes infláveis (ABNT, 2006a).

<sup>4</sup> Profissional que conduz clientes nas atividades de Turismo de Aventura (ABNT, 2005a).



todos os detalhes necessários ao exercício da atividade e, entre outros, da responsabilidade pela segurança da experiência.

Na segunda opção apresentada, a qual nos interessa, em que se contrata um prestador de serviços, cria-se a oportunidade de intervenção para profissionais do Turismo e, mais especificamente, para aqueles que atuam no segmento de aventura. Com base nesta última situação, constitui-se uma terceira forma de manter contato com as atividades de aventura, através do sujeito que se torna condutor, pois, neste caso, além de ser autônomo na capacidade de conduzir a atividade, seja oriunda do esporte ou de formação diretamente profissional, acaba assumindo a responsabilidade por praticantes leigos. Tal situação diferencia-se daquela experienciada pelo esportista, que assume o risco de zelar por sua própria segurança e de seus parceiros, também autônomos em relação à prática.

A partir da aproximação ao contexto do condutor, que assume responsabilidades e o compromisso de zelar pela integridade física e psicológica dos participantes da atividade, ou seja, de seus clientes, questiona-se: Qual é o contexto do trabalho desse sujeito? As operadoras de serviços de *rafting* permitem que o condutor desempenhe suas tarefas de forma adequada, e conforme o esperado? Quais são as condições de segurança, proporcionadas na operação da atividade de *rafting*? As condições de segurança proporcionadas na operação, estão de acordo com as exigências legais? Como este trabalhador atribui sentidos à atividade que exerce?

Com o somatório destas indagações, optou-se por investigar na presente pesquisa: **Quais as condições de produção de sentido sobre a segurança na operação turística de aventura para os condutores, a partir do contexto normativo da atividade de *rafting*?**

Com base neste problema de pesquisa, o presente estudo objetiva analisar como se constrói o sentido de segurança no trabalho, pelo sujeito na função de condutor de *rafting*, no segmento turístico de aventura, a partir do contexto normativo no qual está inserido. Para o alcance deste objetivo, aponta-se os seguintes objetivos específicos:

- a) identificar as normas de segurança e o conjunto de boas práticas que regem a atividade de condutor de *rafting*;
- b) observar a relação entre as regras prescritas e o trabalho efetivamente prestado pelo condutor de *rafting*;

- c) compreender como a atividade *rafting*, de Turismo de Aventura, se situa na sociedade de consumo contemporânea;
- d) entender quais são as implicações das normas e regras prescritas, do conjunto de boas práticas que regem a segurança da atividade de Turismo de Aventura, para o condutor de *rafting*, no que tange a construção do sentido de segurança no trabalho, na sociedade de consumo contemporânea.

Para a abordagem do problema de pesquisa apontado, a perspectiva dejouriana sobre o trabalho se fez necessária. Christophe Dejours é médico do trabalho e psicanalista francês, que desenvolveu pressupostos teóricos para compreender os sentidos do trabalho a partir dos impactos da organização do trabalho sobre o trabalhador. O autor questiona as relações de prazer e sofrimento no trabalho e também as estratégias que os trabalhadores utilizam para lidar com o risco e o medo.

Para analisar como se constrói o sentido de segurança no trabalho de condutores de *rafting*, optou-se por uma pesquisa qualitativa, recorrendo-se à técnica de entrevista semiestruturada com os condutores no local de trabalho, tendo por instrumento o questionário disponibilizado ao final do texto (APÊNDICE B), formulado e testado previamente. As entrevistas foram gravadas e transcritas formando um campo discursivo de referência, de onde foi recortado o *corpus* de análise desta pesquisa. Este recorte é composto por 136 sequências discursivas (SD). Segundo Orlandi (2004), ao se eleger as sequências discursivas que fazem parte do *corpus* já se está tomando decisões face à natureza do material e à questão de pesquisa que o organiza. A partir desse ato já se inicia o processo de análise.

Portanto, o dispositivo teórico-metodológico que embasa a metodologia científica dessa pesquisa é o da Análise de Discurso francesa de filiação pecheutiana, trazida para o Brasil, a partir dos anos 1980, pela pesquisadora Eni Orlandi, professora da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP).

Esse dispositivo teórico-metodológico atualiza-se e continua mobilizando reflexões em outras universidades e em outros espaços empíricos, como na prática do *rafting* no segmento do Turismo de Aventura. Neste momento, cabe uma observação do próprio pesquisador ao longo deste processo acadêmico. Pois, realizar este trabalho com esses autores e com essa perspectiva metodológica foi,

de acordo com o próprio sentido da palavra, uma literal aventura (ou seria uma aventura literal?), onde o termo aventura significa o que há por vir, o inesperado.

Ao longo da pesquisa com os autores consultados para a escrita deste trabalho, o processo de pensar sobre ele, até colocar as ideias no papel, deram-se muitas aventuras. Prova disto é descobrir que o disparador para analisar as entrevistas, isto é, o discurso “[...] constitui-se o verdadeiro ponto de partida de uma aventura teórica que possui caminhos tortuosos, nunca planos” (FERREIRA, 2010, p. 18), o que pôde ser comprovado na prática pelo pesquisador. Porém, assim como na atividade turística de aventura, aqui, também foi preciso agir com cautela e atenção, visando alcançar a segurança mínima necessária para que os resultados pudessem descrever de forma organizada e coerente como se constituem os sentidos da segurança na operação de *rafting* para o seu condutor.

Nessa complexa relação de fluxos vividos pelo sujeito na condição de condutor de *rafting*, existe um emaranhado de elementos que tramam o sentido de segurança para o trabalhador do segmento turístico de aventura. Na intenção de desenredar esses fios, elencamos o Rio Paranhana, no município de Três Coroas, e o Rio das Antas, no município de Nova Roma do Sul, ambos no estado do Rio Grande do Sul, como os locais de realização das entrevistas e observação. Essa decisão se deu em razão de esses locais serem aqueles com maior fluxo turístico de prática de *rafting* no estado, pela proximidade com a Universidade de Caxias do Sul e também em razão de relação prévia do pesquisador com os empreendimentos locais.

Partindo desses pressupostos, para a estruturação e compreensão deste estudo, a presente dissertação foi dividida em sete capítulos, sendo considerado o primeiro esta introdução, que apresenta o trabalho realizado e traz sua problematização e objetivos, além da descrição de sua estruturação.

O segundo capítulo está dividido em quatro seções, reunidas sob o título “Turismo de Aventura: imprevisibilidade e risco”. A primeira seção aborda o Turismo de Aventura, falando sobre os conceitos que envolvem esse segmento turístico, baseado no MTUR (BRASIL, 2005), bem como sua relação com a imprevisibilidade, de acordo com Swarbrooke et al (2003). Também fala sobre seu vínculo com os riscos em relação aos níveis de habilidade e competência trazidos por Mortlok (1984), além das características envolvendo a sua prática em ambientes naturais e o consumo por aqueles que a procuram, fundamentado em Gold e Revill (2001) e

Carniceli et al (2010). Expõe, ainda, a diferenciação entre o Turismo de Aventura e o esporte de aventura, trazida por Uvinha (2005) e Chagas (2014).

A segunda seção do mesmo capítulo, fala sobre o surgimento da prática de *rafting* no Brasil, a partir de pesquisas realizadas pela ABETA (2009) e Brasil (2010), bem como de seu início no Rio Grande do Sul, salientando os locais onde a atividade é comumente realizada, através de informações da SETUR/RS (2013). A terceira seção refere-se à segurança do Turismo de forma indireta, ligada à questão do produto a ser consumido e fundamentado em Molina (2003), Pine e Gilmore (1999) e Barreto (1995), bem como diretamente ligada ao Turismo de Aventura pela ótica de Morales (2003) e Handszuh (2003). Fala, também, sobre a necessidade de reciclagem, criação e descrição das normas técnicas que foram criadas, para maximizar a segurança do operacional e, assim, minimizar os seus riscos inerentes, baseando-nos em Uvinha (2009), Carniceli (2006), Brasil (2005), ABNT (2006) e ABETA (2009).

A quarta e última seção do segundo capítulo, trata sobre o Turismo e a questão do movimento, onde serão desenvolvidas reflexões sobre o Turismo como forma de estranhamento e ressignificação, através dos fluxos oriundos do deslocamento, necessários para a prática do Turismo. Realiza a ligação desse com a prática do lazer, mesmo quando realizado na região de origem do sujeito, utilizando-se para isto dos pensamentos de Fuster (1974), Rejowski (2002), Gastal e Moesch (2007), além de abordar também a segmentação turística baseado em Molina (2005) e Dias (2000).

O terceiro capítulo discorre sobre os contextos do trabalho na atividade turística de aventura, sendo que das suas duas seções, a primeira seção trata sobre o condutor de *rafting*, realizando uma analogia com o Guia de Turismo e o Condutor Ambiental Local, abordando a questão do seu não reconhecimento na Classificação Brasileira de Ocupações; a segunda seção contempla a questão do trabalho e do trabalhador, no que diz respeito à organização do trabalho, baseado na abordagem dejouriana e incluindo os aportes teóricos de Ricardo Antunes, sociólogo e pesquisador brasileiro com abordagem marxista do trabalho, tratando de seus contextos.

No quarto capítulo é realizada a caracterização da região turística de estudo, apresentando as corredeiras dos rios Paranhana e Antas, com percursos nos municípios de Três Coroas e Nova Roma do Sul, no estado do Rio Grande do Sul.

Esses locais encontram-se inseridos nas regiões turísticas<sup>5</sup> do Vale do Paranhana e da Uva e Vinho, respectivamente, onde atuam condutores de aventura a serviço das empresas deste segmento e operam a atividade de *rafting*.

O quinto capítulo trata da metodologia, subdividindo-se em três seções. A primeira, uma introdução sobre o dispositivo teórico analítico da Análise do Discurso pecheutiana, que é baseado na escola francesa e alicerçado na psicanálise e no materialismo histórico. A segunda contempla a delimitação do *corpus* de análise, destacando as reflexões feitas quanto ao campo pesquisado, ou seja, as empresas que atuam em determinados rios e que possuem cada qual seus condutores, bem como as características de cada localidade propiciadoras dos contextos analisados. E, na terceira seção, abordamos sobre as intervenções junto aos condutores entrevistados, realizadas no mês de janeiro de 2014, totalizando doze condutores nos dois rios, ou seja, seis no rio Paranhana e seis no rio das Antas.

No sexto capítulo é realizado o encontro da teoria com os fatos encontrados no campo e sua contextualização, ao longo de quatro seções. A primeira aborda o prazer no trabalho do condutor de *rafting*, fundamentado nos pensamentos de Dejours (2012), Antunes (2002) e Freud (1992), que tratam do trabalho criativo, da carga negativa no trabalho e da negação do risco, realizando comparações com os pilotos de caça e suas habilidades físicas, psíquicas e intelectuais. A segunda seção trata sobre a sociedade do espetáculo, na qual o *rafting* se inclui como produto a ser comercializado, utilizando os conceitos de Baudrillard (1995), Debord (2003) e Sibilia (2008), no que tange ao consumo de algo imaterial e na espetacularização da tarefa do condutor ao mesmo tempo em que é especulado pela lógica capitalista através de imagens significantes articuladas pelos rituais midiáticos da contemporaneidade.

Na terceira seção do sexto capítulo, discorreremos sobre o risco, o medo e a valentia, noções que envolvem a atividade dos condutores. Utilizamos, para isso, os pensamentos de Dejours (2012), Freud (2009) e Antunes (2001), no que tange às pressões que o condutor sofre pelos fluxos oriundos de sua atividade e sobre sua responsabilidade para com a idealização do sistema criado. Salienta-se que essa seção de capítulo desdobra-se em três subseções: a primeira aborda a contradição entre o dito e o não dito, entre o que deveriam fazer na teoria e o que fazem na

---

<sup>5</sup> Região turística é o “[...] espaço geográfico que apresenta características e potencialidades similares e complementares, capazes de serem articuladas e que definem um território” (BRASIL, 2010, p. 31). Pode ser constituída por municípios de um ou mais estados ou de um ou mais países e também pode conter uma ou várias rotas e um ou vários roteiros.

prática; na segunda são salientadas as estratégias defensivas utilizadas pelos condutores para acobertar as contradições e falhas existentes e, assim, lidar com o medo, a dor e o sofrimento, tanto de si quanto do coletivo; a terceira subseção fala sobre o sofrimento que o condutor passa ao desempenhar sua tarefa e manter a idealização dos que dele esperam os resultados de um trabalho com qualidade.

A quarta seção do capítulo trata das regras de segurança, no que tange ao trabalho prescrito e à organização do trabalho, pois a tarefa do condutor é baseada no cumprimento de regras elaboradas previamente para, assim, garantir ao *rafting* uma imagem satisfatória e sua conseqüente comercialização. Salienta-se que neste capítulo é realizado o encontro da teoria com os fatos encontrados no campo e contextualizados, ou seja, ocorrerá um diálogo entre os autores utilizados e as sequências discursivas selecionadas.

E, por fim, no capítulo sete, são apresentadas as considerações finais, visando expor a síntese das reflexões do pesquisador sobre este trabalho quanto ao alcance dos objetivos, apontamentos e recomendações julgadas necessárias, bem como, as dificuldades e limitações encontradas em sua realização.

## 2 TURISMO DE AVENTURA: IMPREVISIBILIDADE E RISCO

Este capítulo abordará alguns dos elementos que compõem a natureza dos fluxos que constituem a construção do sentido de segurança no trabalho do condutor de *rafting*.

### 2.1 TURISMO DE AVENTURA

Consideramos a abordagem feita por Swarbrooke et al. (2003), quando ressalta que a aventura está em destaque no turismo mundial e lembra-nos que antes mesmo de considerarmos suas conceituações convencionais, a aventura já era um componente familiar de muitos de nós, visto que permeia as “histórias de aventura” (p. 8). A literatura de aventura oferece uma visão romântica de mundo em que “o heroísmo prevalece e tudo termina em final feliz” (SWARBROOKE et al., 2003, p. 8). Assim, reforça que é “de se esperar que o Turismo de Aventura, tire proveito do elemento de fantasia” (SWARBROOKE et al., 2003, p. 8), promovendo a aventura a um produto comercial a ser ofertado, de forma a proporcionar experiências de vida real.

Quanto às características da aventura, Swarbrooke et al. (2003), destacam a incerteza dos resultados e do desconhecido, visto que ajuda a estimular a emoção e o empenho do participante. Assim, complementa que nos desafios “a presença do perigo que por sua vez gera o risco, assegura a imprevisibilidade do resultado” (SWARBROOKE et al., 2003, p. 9). De tal forma, se considera a “apreensão como parte da complexa sequência de emoções” (SWARBROOKE et al., 2003, p. 9) que a aventura provoca.

Sobre este pensamento, Freud (2009), explica que a vida não vale a pena se não puder ser vivida. Comenta que, se a vida não puder ser aproveitada, não teria porquê da existência do sujeito e saber lidar com o risco de morte se faz necessário frente à imprevisibilidade de estar vivo.

Gold e Revill (2001), também destacam que a busca pelo Turismo de Aventura se dá pela vontade de realizar uma atividade que proporcione a sensação de imprevisibilidade. Assim, reforçam o conceito de Turismo de Aventura, pela formação semântica da palavra aventura, que está ligada ao termo *Adventura*, do Latim, que significa o inesperado, o que está por vir. Essa incerteza do resultado de

uma atividade pode estar ligada ao fator medo, da probabilidade de que algo prejudicial possa ocorrer, como a morte, mas isso não significa que esse medo esteja relacionado à negatividade, ao desconforto, mas sim ao positivo, ao incentivo, pois estará ampliando o aprendizado proporcionado pela experiência (CARNICELI; SCHWARTZ; TAHARA, 2010).

O Turismo de Aventura é um dos segmentos do mercado turístico que sofre rápida expansão (BUCKLEY, 2007; CARTER, 2005; BURAK, 1998). Utiliza originalmente, e fundamentalmente, como base para a sua operacionalização o ambiente natural, conforme Barros e Dines (2000).

No Brasil, a primeira iniciativa para conceituar o segmento turístico de aventura foi realizada em Macaé/RJ, no ano de 2002, em que descreveram o Turismo de Aventura como:

Mercado turístico que promove a prática de atividades de aventura em ambientes naturais e espaços urbanos ao ar livre, que envolvam riscos controlados e assumidos, equipamentos específicos, adoção de procedimentos para garantir a segurança pessoal e de terceiros e o respeito ao patrimônio ambiental e sócio-cultural (BRASIL, 2005, p. 9).

Para o *trade* do segmento de aventura, esse conceito expressa o contexto das características existentes nas atividades ofertadas, deixa clara a presença do fator risco, e a necessidade de realizar os devidos tratamentos das fontes geradoras dos riscos inerentes, para assim reduzir a probabilidade de que algo inesperado possa acontecer.

Porém, oficialmente, o conceito adotado diz que o “Turismo de Aventura compreende os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não competitivo” (BRASIL, 2005, p. 9).

A Organização Mundial do Turismo (OMT) expõem que:

[...] o turismo de aventura baseia-se em características naturais diferentemente dos passeios tradicionais o que leva a pessoa a um contato íntimo com o ambiente e torna-o algo a ser desafiado e enfrentado, congregando a isto o lado físico e emocional. (OMT, 2003, p. 89)

Outros autores apresentam suas propostas de conceituação para o segmento. Dentre eles, se destaca Uvinha (2005, p. 271), para quem o “[...] turismo de aventura é um segmento em que se pode verificar uma relação aproximada com a prática dos ditos esportes de aventura”. No entanto, Uvinha (2005) esclarece que



há diferenças entre os esportes de aventura e o Turismo de Aventura, embora ambos aconteçam no mesmo ambiente e com uso, basicamente, da mesma tecnologia, mas com procedimentos distintos.

No caso do esporte, o sujeito treina e realiza com regularidade a atividade, muitas vezes de forma autônoma e independente, buscando a alta performance e assumindo a responsabilidade da atividade. No turismo, o participante não tem interesse em dominar os procedimentos e técnicas necessários para desenvolver a atividade e nem mesmo quer ter para si os cuidados com as regras e boas práticas envolvendo a segurança da operação (UVINHA, 2005).

As práticas das atividades que compõem o Turismo de Aventura, sempre estiveram ligadas às questões que envolvessem o fator risco, mesmo que de forma indireta (MORGAN, 1998; PRIEST; BUNTING, 1993; JOHNSTON, 1989).

O fator risco é inerente e se faz presente no Turismo de Aventura, assim como em todos os outros segmentos, porém, agravados com as características e particularidades oriundas do ambiente no qual é realizado e das modalidades que são desenvolvidas. O risco vai se manifestar em diferentes graus, que vão depender da congregação de distintas variáveis, mas se ele for realmente exacerbado, para além do limite aceitável por cada sujeito, inclusive para o condutor, ele pode ser um fator limitante e isto para Kerr e Apter (1991), seria a teoria da reversão, onde o resultado teria o efeito inverso do esperado, ou seja, criaria uma repulsa ao objetivo almejado.

Por este motivo surge a presença do fator segurança (real ou percebida), que irá minimizar os níveis de riscos da exposição proporcionada pela vivência, a ponto destes se tornarem aceitáveis para o sujeito, levando-o à efetivação da atividade, cuja realização lhe proporcionará a emoção desejada sobre a incerteza do resultado.

O que não pode ocorrer, é o risco inerente ser um empecilho à realização do Turismo de Aventura, principalmente considerando que existem técnicas, equipamentos e procedimentos consagrados, além dos novos recursos proporcionados pela tecnologia para maximizar os níveis de segurança. Como Carter (2004) comenta, os operadores de Turismo de Aventura de maior sucesso são aqueles que reduziram seus níveis de risco reais enquanto buscavam efetivamente mercantilizar as emoções. Com esta situação, a responsabilidade do operador em minimizar a possibilidade de acidentes para um nível tão baixo quanto

possível, não é apenas uma questão ética ou de dever, mas assegura, também, a longo prazo, a sustentabilidade do negócio e as condições adequadas de trabalho ao condutor (BRASIL, 2010c).

Dantas (2008) faz referências sobre a importância de estar ciente desta possibilidade e diz que isso auxilia na realização do gerenciamento dos riscos, haja vista que, mediante diversas estratégias e procedimentos de prevenção, os riscos podem ser minimizados. No âmbito do turismo, para que a atividade continue sendo uma aventura comercializável, é essencial o processo de gerenciamento de risco, determinando os níveis aceitáveis de exposição dos clientes e garantindo-lhes fortes experiências. Neste sentido, os fornecedores de aventura precisam identificar e prezar pelo equilíbrio ideal entre a exposição de seus clientes aos riscos e o seu controle, de modo a não prejudicar a experimentação das emoções intensas, como também a não transformar seus clientes em vítimas.

Para Martin e Prieste (1986), as pessoas buscam emoções e não a periculosidade do risco em si. Elas estão predispostas a conviver durante um período de tempo com esta probabilidade (o risco), a fim de poder experimentar a emoção que acreditam que a atividade irá proporcionar.

Considerando que as pessoas buscam o sentimento proporcionado por esta situação e que a presença do risco faz parte de toda e qualquer atividade turística, pode-se dizer que o que irá limitar ou impedir uma pessoa de realizar uma determinada atividade, é se este risco inerente pode ou não causar danos à sua integridade, seja física ou psicológica, de acordo com o limite de aceitabilidade de cada sujeito, seja ele o cliente ou o próprio condutor.

Assim, o risco percebido tem de ser diferente do risco real, nunca chegando a ser ele o próprio risco. E o risco real tem de ser minimizado por regras de boas práticas na segurança, criando assim uma situação de menor exposição (MARTIN; PRIESTE, 1986). Quem tem o papel de trabalhar neste contexto é o condutor.

Como visto, a delimitação e alcance do conceito de Turismo de Aventura ainda é objeto de debate (JACOBSEN, 2001). O risco pode não ser um fator incentivador e, sim, desencorajador, pois mesmo sabendo que não vá ocorrer um sinistro que ameace sua integridade, a pessoa pode ter medo (BERNO et al., 1996). O medo afasta o risco, assim como a segurança, mas não garante que algum imprevisto venha a ocorrer.

Além disto, uma pessoa pode estar em uma situação de risco e não o saber, ou também não estar e achar que está, o que, de acordo com Geertz (1973), seria como o “jogar é arriscar, arriscar é jogar”. Este fato é explicado por Kerr e Apter (1991), quando falam que nesses momentos seus participantes sentem-se seguros e sem as ameaças dos problemas do mundo real.

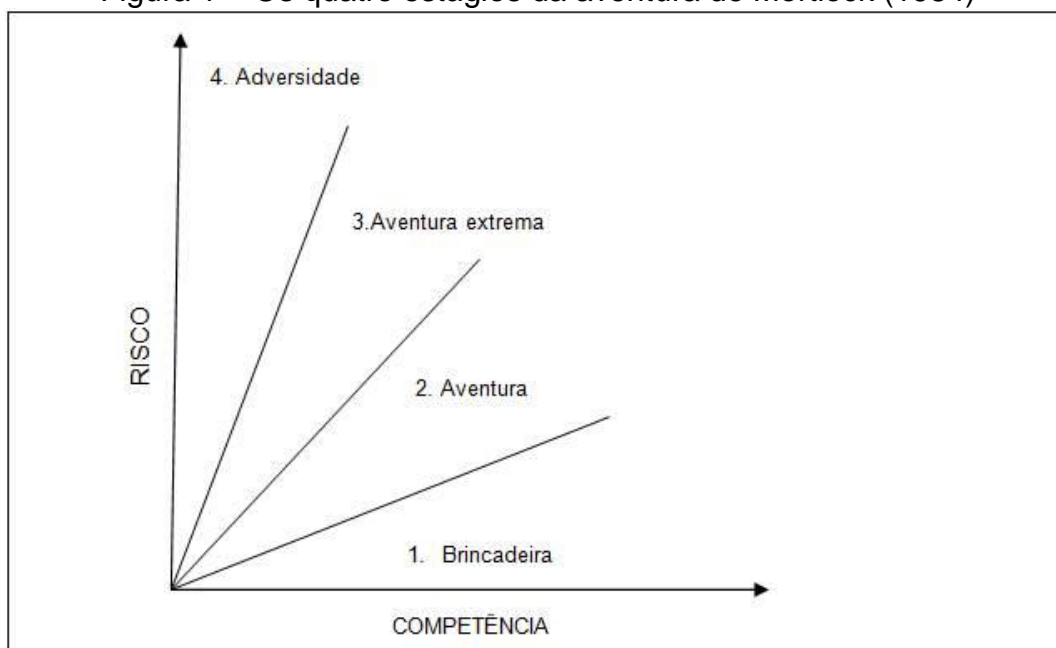
As pessoas querem “brincar e jogar” com seus medos e extrapolar seus conhecimentos (ACKERMAN, 1999; CARTER, 2004), tanto de si como do mundo, se desprendendo de forma significativa para melhorar o seu cotidiano. O ato de “brincar e jogar” é inato à existência humana e vai muito além da simples distração ou realização de atividades sem sentido e, por isso, vem sendo estudado por diferentes perspectivas disciplinares (BARNETT, 2000; KERR, APTER, 1991). É nesse momento que as atividades em ambientes naturais, em especial as de aventura, se apresentam como alternativa para suprir tal desejo e proporcionar distintas sensações. Essas atividades serão a ferramenta para facilitar o aprendizado e ampliação de seus conhecimentos, afinal, o condutor irá (re)significar-se com o estranhamento proporcionado em seu local habitual devido à troca proporcionada pela situação de contato com o fluxo do desconhecido.

Dessa forma, a operacionalização das atividades de Turismo de Aventura exige que seus responsáveis sejam dotados de competência, que é a combinação entre habilidade, conhecimento, atitude, confiança e experiência para desempenhar esta função. Caso contrário, poderá estar potencializando o fator de risco inerente, sobretudo se o responsável pela atividade for negligente, imperito ou imprudente, pois segundo Priest e Bunting (1993), existe uma tendência a culpabilizar o condutor, como qualquer trabalhador que lida com riscos expressivos.

Swarbrooke et al. (2003), destacam que o grau do desafio, composto pela incerteza dos resultados, perigo e expectativa de enfrentar novas e difíceis situações, afeta a experiência da aventura. E alerta que o desafio não depende somente do nível de perigo, mas de habilidades, que podem ser físicas, técnicas, psicológicas e de aptidões.

Mortlock (1984) apresenta esta relação entre riscos e competências, que compreendem conhecimento, habilidades, atitude, confiança e empenho, através do desenvolvimento dos quatro estágios da aventura, conforme exposto na Figura 1:

Figura 1 – Os quatro estágios da aventura de Mortlock (1984)



Fonte: elaborado com base em Mortlock (1984 apud SWARBROOKE et al., 2003, p. 11).

Desta forma, através dos estágios apresentados, se considera que em um quadro de baixo nível de perigos e riscos e alto nível de habilidades e competências, a experiência poderá ser definida ou interpretada como uma brincadeira, mas em caso contrário pode chegar a adversidade, dependendo do quadro que se apresentar. Conforme se dá o aumento do grau de risco e da competência, que geralmente advém da falta de experiência, as percepções quanto à aventura vivenciada vão subindo de estágio, passando da interpretação enquanto aventura (estágio 2), que é onde deve ser mantida, até chegar na aventura extrema (estágio 3), podendo alcançar ainda a ocorrência de adversidades (estágio 4) (MORTLOCK, 1984 apud SWARBROOKE, 2003). Ou seja, é necessário respeitar os limites que cada sujeito está disposto a enfrentar.

Pensando no processo que envolve o procedimento operacional da atividade turística de aventura, a Lei Geral do Turismo (BRASIL, 2008) exige das empresas que tenham um sistema de gestão da segurança implementado em cada uma de suas atividades. Comparando este fato com o pensamento de Ackerman (1999), seria como seguir as regras do jogo, para minimizar os riscos. Porém, Dejours (2012) diz que isso não é suficiente nem é garantia de que a organização do trabalho dê conta de mapear/controlar a realidade do trabalho. Trabalhar na prevenção de que algo indesejado ocorra, como um acidente por exemplo, é trabalhar de forma organizada, ou seja, sistematizada. No Turismo de Aventura,

quem tem esta responsabilidade é o condutor, visto ser ele que, ao final do processo, oferece a segurança ao cliente que contrata os seus serviços.

Para Morgan (2000), este trabalho envolvendo a gestão da segurança é o processo que irá fazer com que os riscos inerentes sejam minimizados, através da maximização dos aprendizados, para tornar aceitável a exposição e convivência com os possíveis danos e, desta forma, viabilizar a realização segura das atividades que serão praticadas (ANDERSSON, 1970).

Chagas (2014, p. 1), que aborda a temática pelo viés dos esportes, reforça a teoria de que “[...] as principais motivações das práticas de esportes de aventura são o risco, o desafio e a imprevisibilidade dos resultados [...]”. Porém, destaca que estas características se perpetuam, em especial por estas atividades “[...] serem realizadas em locais desconhecidos e inóspitos ao homem e não por imprudência de quem as pratica [...]” (CHAGAS, 2014, p. 1).

Assim como Chagas (2014), compreendemos que a profissionalização das atividades de aventura exige um trabalho de planejamento e gerenciamento de riscos que garanta a qualidade dos serviços prestados e busque o “[...] equilíbrio entre o risco subjetivo, que é aquele percebido pelo cliente e o risco objetivo que é o verdadeiro risco ao qual o praticante está sujeito” (CHAGAS, 2014, p. 1). Assim, estará evidenciando a preocupação com a segurança e a conseqüente busca pela minimização dos riscos reais da atividade (CHAGAS, 2014).

Desta forma, pode-se inferir que a busca por uma experimentação dos fluxos, através do contato com a natureza, pode ser uma das possibilidades orientadoras da opção pelo TA, pois desta forma busca-se, por um “mergulho na natureza”, o que revela uma “emoção a flor da pele”, experienciando a aventura através dos poros do corpo. Tais atividades proporcionam um aprendizado através da experimentação, induzindo o conhecimento do ambiente decodificado pelo corpo, que passa a ser um campo informacional concebido como receptor e emissor de informações (BRHUNS, 2003).

Ao final desta seção, é possível perceber o peso dado ao treinamento e à habilidade do condutor ao desempenhar sua tarefa e que, independente da área de estudo, quando se fala em aventura e sobre o risco da atividade realizada, o foco da abordagem dos autores, refere-se aos clientes, deixando o posto de trabalho de lado.

## 2.2 O *RAFTING* E SUA PRÁTICA NO BRASIL

O termo *rafting* tem origem na palavra inglesa *raft*, que significa balsa. Esta atividade teve início nos Estados Unidos, posteriormente expandindo-se para a Europa, até ser introduzida no Brasil nos anos 1980, no Rio de Janeiro (ABETA, 2009a). A atividade de *rafting* figura entre as possibilidades de práticas do TA na água, sendo definida como atividade que utiliza botes infláveis para descer corredeiras de rios, não navegáveis por outros tipos de embarcação (BRASIL, 2010).

Com uma estrutura organizada e normalizada, pode-se considerar que a segurança na operação do *rafting* passou a ocorrer a partir de 2005, tanto no RS, através da Lei 12.228/05 (RIO GRANDE DO SUL, 2005), quanto no âmbito nacional, quando foram publicadas as primeiras normas técnicas e posteriormente, em 2009, pelos manuais de boas práticas desenvolvidas a pedido do MTUR para a ABETA.

As normas de boas práticas defendem e orientam que, para a prática segura do *rafting*, se faz necessário a utilização de equipamentos de uso obrigatório de segurança, tais como coletes salva vidas, capacete, remo e calçado fechado, para todos os participantes, além da roupa de borracha para os dias frios (ABETA, 2009a).

Para o condutor do bote, ainda se faz necessário o uso de uma *flip line*<sup>6</sup> utilizada para desvirar o bote nos casos em que a embarcação acabe virando e também de um cabo de resgate, para auxiliar na recuperação dos clientes que caem na água e se afastam do grupo, apito e canivete (ABNT, 2006a).

Quanto às embarcações, orienta-se que podem variar de tamanho, comportando distintos números de passageiros, variando de 4 a 8 pessoas no caso dos utilizados no país, mas existem modelos que comportam até 12 pessoas. Também existem dois tipos de botes, sendo um deles pouco utilizado no Brasil devido às configurações e volume de água dos rios. Esse, possui remos centrais articulados fixos no bote, sendo que, nesse caso, o condutor vai posicionado no meio da embarcação, enquanto nos demais, ele vai sempre atrás, utilizando seu remo (não fixo) como leme direcionador.

Os rios onde são realizadas as descidas são classificados por categorias de dificuldade e periculosidade que, geralmente, estão relacionadas com o volume de

---

<sup>6</sup> Espécie de corda plana chamada de fita, acompanhada de um mosquetão, utilizada para desvirar o bote (ABNT, 2006a).

água, quantidade e configuração das corredeiras. Formadas pela disposição das pedras do leito do rio, as corredeiras variam em uma escala de I a VI, sendo que este último, não é comercializado, mas somente utilizado por esportistas experientes devido ao seu grau de exposição aos riscos inerentes da atividade (ABETA, 2009a).

De acordo com BRASIL (2005a), estima-se que existam cerca de duas mil empresas de TA no país. Destas, calcula-se que aproximadamente 257 comercializam a atividade de *rafting*, sendo esta a oitava mais consumida. No Rio Grande do Sul, conforme dados da Secretaria de Turismo do Estado (SETUR/RS) (2013), existem 29 empresas que realizam atividades de Turismo de Aventura no estado, sendo que 11 delas vendem e operam a atividade de *rafting*. Referente a sua colocação no *ranking* de vendas, infelizmente não é possível se ter uma noção, pois oficialmente o estado nunca realizou uma pesquisa para identificar esta realidade e nem mesmo existe um banco de dados a este respeito para se ter uma ideia aproximada do fluxo de praticantes por ano.

Essas empresas estão geograficamente distribuídas, sendo que as de *rafting* concentram-se em duas regiões do estado, ambas localizadas nas proximidades de dois rios: o Rio Paranhana, que está localizado na divisa dos municípios de Canela/RS e Três Coroas/RS; e, o Rio das Antas, que se localiza entre os municípios de Caxias do Sul/RS e Nova Roma do Sul/RS. O rio Paranhana, ressalta-se, é o espaço em que se iniciou o Turismo de Aventura do Rio Grande do Sul, com a abertura da primeira empresa de *rafting* do estado no ano de 1994, a qual utilizava como base operacional um parque municipal de Três Coroas/RS (BAZOTTI, 2012). Com o decorrer dos anos, esse local passou a servir de ponto de referência na realização do *rafting*, sendo local de constituição de outras operadoras, que passaram a ofertar outras atividades, iniciando assim o mercado turístico de aventura do Estado do Rio Grande do Sul (BAZOTTI, 2010).

O Rio das Antas, de acordo com Bazotti (2012), foi o segundo local no estado a ser descido com botes de *rafting*, e sua comercialização se deu a partir do ano de 1996. Neste local, já foram realizadas várias competições de *rafting*, inclusive a final do Campeonato Brasileiro de *Rafting* de 2003.

Mais detalhes sobre este contexto serão apresentados no capítulo 4 “Caracterização da região turística deste estudo”, pois, agora, passaremos a apresentar as questões que envolvem a segurança na atividade de *rafting*.

### 2.3 SEGURANÇA NO RAFTING

No estudo do Turismo, alguns autores e pesquisadores da área, como Molina (2003), Pine e Gilmore (1999) e Barretto (1995), costumam apontar que o aspecto de segurança exerce o papel decisivo, ou fator determinante, na escolha do produto e do destino turístico.

Desta forma, podemos dizer que as pessoas costumam privilegiar a escolha de destinos para viajar levando em conta aspectos referentes à oferta turística e à percepção da segurança. Morales (2003), ressalta que a percepção da segurança é própria de cada sujeito, sendo influenciada por dados e informações provenientes do exterior e de sua própria experiência individual.

Handszuh (2003), considera que o compartilhamento de responsabilidades deve estar bem definido e assumido, ressaltando que o cumprimento de padrões e medidas práticas de segurança deve estar voltado também aos equipamentos e instalações turísticas. Analisando as ações realizadas no Brasil pelo MTUR, nas bases referenciais, pode-se afirmar que elas vão ao encontro dessa corrente de pensamento, no que tange à garantia da segurança no segmento turístico de aventura.

Uvinha (2009) alerta que tão importante quanto o estabelecimento de normas, é entender que é igualmente importante concretizá-las de fato, na prática comercial do Turismo de Aventura. E como vimos, cabe ao condutor exercer esta tarefa.

Outra questão de relevante importância diz respeito à formação dos condutores que estão à frente da operação de *rafting*, pois o controle das vivências de outras pessoas, de forma segura, apresenta significativo grau de dificuldade, principalmente quando esta vivência está relacionada com experiências adquiridas sistematicamente, como já definia Carvalho (1974). Tais vivências podem ser de caráter positivo ou negativo e, mesmo que a intenção de quem esteja na condução seja boa, sua ineficiência técnica pode produzir resultados indesejados. Dessa forma, também a necessidade de constante atualização de conhecimentos se faz relevante.

Assim, Carnicelli Filho (2006) expõe que 75% dos condutores por ele pesquisados reconhecem a necessidade de se atualizarem tecnicamente, e que isto ocorre normalmente de forma individual, por busca pessoal. Segundo o autor, todos



apontaram a falta de esclarecimentos mais profundos em relação às maneiras de se lidar com o público, especialmente com aqueles que apresentam maior dificuldade no envolvimento com a água ou com outras pessoas.

A comunicação e a demonstração prática são os elementos fundamentais para a realização da aprendizagem dos participantes. De acordo com Bordenave e Pereira (1991), para uma atividade segura de *rafting* e para melhorar os níveis de aprendizagem dos participantes em relação aos procedimentos de minimização dos riscos de operação, é necessário que os condutores busquem ativar o envolvimento desses participantes. Isso pode ser realizado por meio da estimulação adequada da atenção, do interesse e da percepção, utilizando, para isso, instalações e ambientes propícios, calculando as necessidades e atenções, tendo o foco sempre centrado na segurança.

Segundo Carnicelli Filho (2006), os condutores de *rafting*, mesmo com tempo de prática, demonstram-se ansiosos e tensos no início dos procedimentos operacionais pelo fato de estarem lidando com pessoas inexperientes e por entenderem sua responsabilidade no que tange à segurança da integridade dos participantes da atividade. Eysenck e Keane (1994) salientam que esta tensão inicial pode afetar os condutores de diversas maneiras, mas que, de forma geral, isto os motiva a incentivar e contagiar os participantes para que contribuam de forma adequada, afinal, a segurança desta atividade depende da participação de todos os envolvidos. Sousa (2004), a este respeito, classifica a participação e a conduta emocional do condutor, como um facilitador na decodificação das informações fornecidas pelo ambiente, tornando-se um animador sociocultural-ecológico, cuja presença dentro do bote ameniza o medo da morte, que paira no contexto das atividades de aventura.

Para que a operacionalização da atividade seja realizada de forma adequada e segura, é importante que os participantes do grupo trabalhem coletivamente e de forma sincronizada, atendendo aos seus comandos e cooperando para que, assim, o condutor possa ter o controle adequado da posição do bote no momento de transpor as corredeiras, evitando desta maneira que a embarcação vire e atire todos para fora, arremessando-os na água. Essa situação pode ser perigosa caso ocorra, pois, dependendo das condições do rio e localização das pedras, que formam os obstáculos a serem enfrentados, no momento da queda o risco à segurança das pessoas se eleva.

Porém, para que os participantes colaborem neste trabalho coletivo e a condução ocorra de forma segura, faz-se necessária uma recíproca e qualificada ação do condutor, visto que, por mais que as pessoas realizem atividades arriscadas e colaborem durante a descida da corredeira, a prática da segurança através da prevenção deve estar sempre presente e ser mediada pelo condutor (ABNT, 2006b).

Dessa forma, considera-se que, se mesmo com a presença do condutor o medo permanecer ou algum problema ocorrer devido à falta de fornecimento de segurança, isto pode ocasionar uma crise indesejada pelos envolvidos, pois a imagem da atividade, da empresa e do destino, ou até mesmo do condutor, podem ser afetadas. Um exemplo é o caso do acidente ocorrido em 1999, na Áustria, que matou um grupo de turistas surpreendido por uma forte tempestade. O que levou a emissora britânica BBC<sup>7</sup>, no final de semana seguinte ao acidente, a cancelar, no Reino Unido, a exibição do filme 'O Rio Selvagem', que tem como foco a atividade de *rafting* (CATER, 2004).

Isso demonstra que a importância da administração de crise começa muito antes de qualquer evento evoluir e tornar-se uma crise "completa". Também nos mostra a importância de cumprir com as normativas e de se trabalhar na prevenção, seja quando são fornecidos o treinamento e a reciclagem aos condutores, ou quando é implementado um sistema de gestão da segurança, na qual a crise já está contemplada e premeditada através dos procedimentos prescritos (MITROFF e PEARSON, 1993).

Com este intuito, o MTUR, em parceria com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), o Serviço Brasileiro de Apoio a Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) e Associação Brasileira de Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura (ABETA), criaram o Programa Aventura Segura (PAS) e desenvolveram normas e regras de boas práticas para serem aplicadas na segurança do segmento turístico de aventura (ABETA, 2009c). As normas brasileiras (NBR) e regras de boas práticas garantem a segurança e qualidade do produto em nível técnico e o profissionalismo das empresas e das pessoas, pelo uso adequado do controle de risco (ABNT, 2006b).

Sendo o *rafting* uma das atividades que compõem o segmento do turismo de aventura, ele foi contemplado pelo PAS, justamente com o intuito de melhorar a

---

<sup>7</sup> *British Broadcasting Corporation* - "Corporação Britânica de Radiodifusão", mais conhecida pela sigla BBC, é uma emissora pública de rádio e televisão do Reino Unido fundada em 1922.

qualidade e a segurança dos profissionais e empresas que atuam neste segmento, pois o programa foi elaborado com o intuito de promover a qualificação e competitividade dos operadores de TA de todo o país, sendo baseados nesses princípios (ABETA, 2009a).

Desta forma, na atualidade brasileira, a operação do *rafting* é regida e normatizada pelas normas, decretos e manuais apresentados no Quadro 1.

Quadro 1 – Aparato normativo da atividade de *rafting* no Brasil

INSTRUMENTO	O QUE ESTABELECE
Manual de boas práticas para condutor de TA	Estabelece boas práticas para o condutor de forma geral.
Manual de boas práticas para condutor de <i>rafting</i>	Estabelece boas práticas para a atividade de <i>rafting</i> .
Manual de boas práticas para SGS	Estabelece boas práticas para a implantação de sistemas de gestão da segurança nas empresas de Turismo de Aventura.
NBR 15285 – Condutor competências mínimas	Estabelece resultados esperados e competências mínimas para condutores de TA, independente do tipo de atividade praticada.
NBR 15370 – Condutor de <i>rafting</i>	Estabelece resultados esperados e competências para condutores relacionadas à preparação e condução de cliente para a prática de <i>rafting</i> . Essa norma é complementar à NBR 15285.
NBR 15286 – Informações preliminares	Elenca requisitos gerais mínimos de informações relativas à segurança e aspectos contratuais pertinentes, referente aos produtos e serviços que incluam atividades de TA, ofertados por pessoas físicas ou jurídicas, antes da formalização da compra.
NBR 15331 – SGS	Especifica requisitos para um sistema de gestão da segurança e aplicação de processos de melhoria continua visando promover a pratica de atividades de aventura de forma segura - Esta norma, também serviu de base para realizar o processo voluntário, de certificação ocorrido nas empresas que se dispuseram a passar pela auditoria necessária para receber esta qualificação ao final do PAS (ABETA, 2009c).
Decreto no 7.381,19 de 02 de dezembro de 2010 – regulamenta a Lei do Turismo nº 11.771/2008	Em relação ao Turismo de Aventura, é válido destacar o artigo 34 (que trata das agências de turismo que comercializam serviços turísticos de aventura – e da obrigatoriedade de implementação de um SGS).

Fonte: Elaborado pelo autor (2014).

Nos documentos constantes no Quadro 1, está explicitado o que deve ser seguido e cumprido, tanto pelas empresas, quanto pelos condutores, na hora de

realizar a atividade de *rafting* com seus clientes para, assim, maximizar a segurança oferecida e minimizar os riscos inerentes.

A relevância do desenvolvimento de normas para a efetividade do aumento da segurança nas atividades de aventura, não somente no Brasil, mas a nível mundial, verifica-se através do fato das normas nacionais terem servido de base para a normatização internacional do Turismo de Aventura pela *International Organization for Standardization (ISO)*<sup>8</sup> (ABETA, 2014).

Esse trabalho, iniciado em 2009 através de parceria da ABETA com o Ministério do Turismo e o SEBRAE Nacional, propôs ao Grupo de Trabalho de Turismo de Aventura da ISO, a utilização de três normas brasileiras: a de Sistema de Gestão da Segurança em Turismo de Aventura (NBR 15331); a de Informações Mínimas Preliminares a Clientes (NBR 15286); e, a de Competências Mínimas do Condutor de Turismo de Aventura (NBR 15370). Com base nessas três normas, se chegou ao documento que deve entrar em vigor no primeiro semestre de 2014, sendo configurado da seguinte forma: ISO 21101 (*Adventure Tourism - Safety Management Systems - Requirements*); ISO 21103 (*Adventure Tourism - Information for Participants*); ISO/TR 21102 (*Technical Report - Adventure Tourism - Leaders - Personnel Competence*) (ABETA, 2014).

Conforme a ABETA (2014), anteriormente à chancela da ISO, o Brasil já despontava como referência mundial, visto que possuía 32 normas técnicas focadas na prestação de serviços de Turismo de Aventura e ecoturismo. Países como Peru e Portugal já utilizam as referências brasileiras como base para o desenvolvimento de normas locais.

Em âmbito internacional existe a *International Rafting Federation (IRF)*<sup>9</sup>, instituição que atua em vários quesitos dessa atividade, desde questões esportivas, de caráter competitivo, até a sua comercialização e situações de resgate (ABETA, 2009a).

Com base nesses referenciais e reflexões geradas, consideramos ainda Perez (2006), quando destaca que, para uma política de Turismo eficaz, rentabilizadora dos investimentos da iniciativa privada, e que aplique os recursos

---

<sup>8</sup> ISO - *International Organization for Standardization* (Organização Internacional de Padronização e/ou Normalização), (ABETA, 2014). No Brasil a ISO é representada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

<sup>9</sup> *International Rafting Federation (IRF)* – Federação Internacional de *Rafting* reconhecida internacionalmente.

públicos onde for mais necessário, deve ser requerido o conhecimento científico da realidade e a disponibilidade de informação de caráter prospectivo. Todavia, a segurança no TA é um fator complexo por abarcar diferentes variáveis como: pessoas, equipamentos, procedimentos, sistemas de gestão das empresas prestadoras de serviços, leis, regras e sistemas de fiscalização e controle, articulação e logísticas, locais disponíveis para buscas, salvamentos e atendimento médicos, aspectos climáticos e particularmente, os perigos inerentes a cada atividade associada às condições do ambiente e local onde as atividades de aventura são realizadas (BRASIL, 2005).

Assim sendo, mesmo dispondo de um sistema de gestão da segurança, é inegável a permanência residual dos riscos na atividade, uma vez que parte do caráter de imprevisibilidade da ocorrência de um evento, relaciona-se com a ação do praticante e com o ambiente natural onde são realizadas. Afinal, nota-se a complexidade da operação das atividades de aventuras, especialmente pela consistência dos riscos, pois por mais controlado que pareça, ou por mais estratégias de segurança que se desenvolvam, o risco, entendido como probabilidade de ocorrência de um evento danoso, não é zerado (DANTAS, 2008).

Na prática, o que caracteriza o risco residual, não eliminado pela organização do trabalho, é que deve ser assumido individualmente, ou seja, o que as regras não preveem, o condutor assume para si, a responsabilidade indicada por Dejours (1992).

Segundo Villaverde (2003), a configuração assumida pela dinâmica das práticas de aventura vividas coletivamente na natureza, sob pressão da intensidade e das composições interindividuais, parecem criar novas formas de sociabilidade, especialmente percebida como forma de subjetivação coletiva.

Desta forma, passamos a refletir na próxima seção quanto ao sujeito na condição de condutor da atividade turística de *rafting*, pois este está diretamente vinculado e responsabilizado no contexto agora apresentado.

## 2.4 TURISMO E A QUESTÃO DO DESLOCAMENTO DOS FLUXOS EM MOVIMENTO

Consideramos necessária a reflexão quanto ao Turismo como prática contemporânea, porém, destacando que apesar de suas origens datarem de muito

tempo, em especial na Europa, sua evolução e reconhecimento quanto às potencialidades de geração de alternativas reais de trabalho, renda e consequente desenvolvimento, têm um processo mais recente, em especial no Brasil, muito em virtude da globalização.

Para que o Turismo aconteça, basicamente é necessário o deslocamento. Colocar-se no movimento intangível do fluxo sobre o desconhecido. Entregar-se ao intrigante impulso de errância, ao estranhamento e à ressignificação. Por esta ótica, podemos dizer que o Turismo tem sua história atrelada ao desenvolvimento dos transportes, das viagens, e antes disto, da própria história da humanidade e do trabalho, passando do aprendizado ao lazer, pois os deslocamentos sempre acompanharam o desenvolvimento humano, desde os primórdios do nomadismo, com distintos fins.

Conforme Rejowski (2002), para alguns pesquisadores, foi a partir do século XIX, depois da Revolução Industrial, quando já existia a máquina a vapor que movia os navios e os trens, que ocorreu o surgimento e a consolidação do turismo moderno e organizado. Devido à facilidade nos deslocamentos e sendo visto como um negócio a ser comercializado, passou-se a organizar as empresas e o setor que estava florescendo.

Paralelamente a isso, os operários conquistaram, entre outros, o direito a gozarem de suas férias anuais, tendo tempo para sair dos grandes centros em que se estabeleciam, para desfrutar de um tempo ocioso, dando início, desta maneira, às práticas do lazer (GEE; FAYOS-SOLÁ, 2003).

Para Fuster (1974, p.174), o turismo é:

[...] de um lado, conjunto de turistas; de outro, os fenômenos e as relações que esta massa produz em consequência de suas viagens. Turismo é todo o equipamento receptivo de hotéis, agências de viagens, transportes, espetáculos, guias intérpretes que o núcleo deve habilitar, para atender as correntes [...] Turismo é o conjunto das organizações privadas ou públicas que surgem, para fomentar a infraestrutura e a expansão do núcleo, as campanhas de propaganda [...] Também são os efeitos negativos ou positivos que se produzem nas populações receptoras.

Já no século XXI, no Brasil, passa-se a considerar novas interfaces para o turismo, reconhecendo este como uma prática social. Assim, para Moesch (2000, p. 127):

Turismo é uma prática social, ou melhor, um campo de práticas histórico-sociais, que pressupõem o deslocamento dos sujeitos, em tempos e espaços, produzidos de forma objetiva, possibilitador de afastamentos simbólicos do cotidiano, coberto de subjetividades, portanto explicitadores de uma nova estética diante da busca do prazer.

Salientamos ainda o conceito de turismo trazido por Gastal e Moesch (2007), que consideram que o turismo envolve não só o visitante “sujeito fluxo”, em deslocamento, mas também o habitante “sujeito fixo”, estacionário, que busca estabelecer uma relação de ressignificação com o lugar onde mora, construindo práticas culturais e assumindo posições políticas no espaço cotidiano coletivo.

Gastal e Moesch (2007) apontam que parte do pensamento acadêmico passa a incluir os desdobramentos contemporâneos das tensões entre o local, e global. Para as autoras, o mundo da economia globalizada nos defronta com desafios culturais que têm sido tratados no âmbito das teorias sobre a pós-modernidade. Nesse sentido, podemos dizer que o aprender a conviver com a diferença não mais se apresenta como algo distante e desafiador apenas para viajantes mais ousados, mas como uma problemática a “assoberbar os cotidianos”.

Com base em Gastal (2002), antes de ser um fenômeno econômico, o turismo é uma experiência social. Assim, acolhe-se outro conceito de turismo trabalhado por Gastal e Moesch (2007), este envolve o habitante que estabelece uma relação não automatizada com o lugar onde mora, assume práticas culturais e políticas, e assim vivencia práticas sociais no seu tempo rotineiro, dentro de sua cidade, de forma não rotineira.

Gastal e Moesch (2007), comentam que “estranhar” o conhecido pressupõe uma destruição da ordem estabelecida e sistematizada na cidade, que permite atentar para outros acontecimentos simultâneos no mesmo espaço. A destruição da ordem dada seria capaz de produzir um afastamento da cidade como espaço cotidiano rotineiro e ao qual se está habituado. “Não é possível ler o que não se consegue estranhar” (GASTAL; MOESCH, 2007, p. 61).

No século XXI, a atividade turística segue crescendo e os autores Gee e Fayos-Solá (2003) salientam a presença de novos destinos turísticos, que estão se expandindo e estimulando o desenvolvimento econômico, bem como os tecnológicos. A partir desse período, quando o turismo já está, de certa forma, organizado, começam a surgir novas definições tentando conceituá-lo, bem como novos nichos de segmentação de mercado (MOLINA, 2005).

O Ministério do Turismo (BRASIL, 2006, p. 3) explica a segmentação como “uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado”. E destaca que os segmentos turísticos podem ser estabelecidos a partir de duas variáveis principais, a oferta e a demanda.

Quanto ao mercado turístico a ser planejado e gerido através desta segmentação, Dias (2005) sugere sua divisão em quatro categorias, sendo elas:

- a) demográficas, que compreendem as questões de idade, gênero, estado civil, renda, escolaridade, profissão, tamanho da família, etc.;
- b) geográfica, ligadas às questões de tamanho da região, clima, relevo, etc.;
- c) psicográficas, relacionadas à personalidade, estilo de vida, motivações, valores, atitudes, etc.;
- d) comportamentais, sobre o conhecimento, atitude, uso ou resposta a determinado produto, etc. (DIAS, 2005, p. 70)

Adotando a segmentação como estratégia de *marketing*, orientação e competitividade, o Ministério do Turismo (BRASIL, 2006), após grande investigação, definiu os seguintes segmentos turísticos prioritários no Brasil: Ecoturismo; Turismo Cultural; Turismo Rural; Turismo de Estudos e Intercâmbio; Turismo Náutico; Turismo de Aventura; Turismo de Sol e Praia; Turismo de Pesca; Turismo de Negócios e Eventos.

Cunha (2012, p. 24) ressalta que a “diversidade sociocultural, econômica, ambiental e produtiva do Brasil, permite a identificação de outros segmentos e ‘subsegmentos’ da oferta turística, que são abarcados por estes grandes segmentos adotados”.

Devemos estar atentos também ao alerta de Dencker (1998) quando, em seu livro sobre Métodos e Técnicas de Pesquisa em Turismo, já apontava que a segmentação turística evolui muito rapidamente, devido à velocidade das mudanças sociais de hábitos e costumes das pessoas. Assim, ao encontro de Barreto e Rejowski (2009, p. 15), destaca-se o fato dos “seres humanos enquanto seres sociais multifacetados”, não serem passíveis de “enquadramentos rígidos”, o que faz com que qualquer tipologia se constitua apenas em uma “ferramenta epistemológica”, que os pesquisadores e profissionais do *marketing*, utilizam conforme suas necessidades de direcionamento.

Considerando a base conceitual apreendida e aos esclarecimentos realizados quanto ao turismo e sua segmentação, voltados ao que nos interessa e



ao que nos propomos a investigar, passamos a abordar, na próxima seção, o segmento de Turismo de Aventura, visto ser este o segmento abordado na presente pesquisa no que tange às questões de fluxo, de movimento, de deslocamento, estranhamento e ressignificação.

### 3 CONTEXTOS DO TRABALHO NA ATIVIDADE TURÍSTICA DE AVENTURA

Nesta seção propomos a abordagem sobre o contexto do trabalho na operação da atividade turística de aventura, com foco no *rafting*, através da perspectiva do condutor. Ou seja, a partir do sentido que esse sujeito ideologicamente interpelado atribui à segurança quando do exercício de sua tarefa, observando como se constrói, com o auxílio de recursos oferecidos pela linha Dejouriana de pensamento.

Dessa forma, refletiremos quanto ao contexto normativo que caracteriza a materialidade histórica e atual do trabalho e do mundo do trabalhador, bem como em relação aos processos e efeitos da organização do trabalho na qual o condutor é submetido.

Para tanto será realizada, de início, uma breve apresentação do sujeito, objeto foco deste estudo, o trabalhador tendo de desempenhar a tarefa de levar seus clientes a lugares desconhecidos, nesse caso especial, os condutores de *rafting*.

#### 3.1 O CONDUTOR DE RAFTING

Os praticantes de TA procuram a aventura e a emoção (LIPSCOMBE, 2007; BREIVIK, 1996). Enquanto isso, as empresas oferecem a segurança que irá proporcionar as condições para a realização da vivência desejada (MORGAN, 2010; BUCKLEY, 2006; CATER, 2006). O profissional que trabalha para fornecê-la, tanto para a empresa, quanto para o turista, é o condutor.

Dejours (2002), comenta que o trabalhador é colocado em uma posição que exige dele a produção de vários objetivos, com distintos fins e interesses. Em nosso caso, o sujeito condutor, que admite o papel de conduzir as pessoas ao longo do percurso e realiza a atividade desejada por elas, necessitando dominar uma série de conhecimentos. Dele espera-se profissionalismo e responsabilidade.

No intuito de desenvolver o turismo de forma segura e uma experiência turística de qualidade, em 1993, o governo brasileiro constituiu oficialmente a profissão do Guia de Turismo, através da Lei nº 8.623/93 (BRASIL, 1993), reconhecendo que dentro da cadeia turística de deslocamento pessoas para distintos fins, devem existir profissionais responsáveis por conduzir e orientar os

turistas. Com essa situação, foi possível inscrever a profissão na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO)<sup>10</sup>, o que já não ocorre com outros profissionais do setor.

Atuando em atividades realizadas em ambientes naturais formalizados institucionalmente, na atualidade existem os profissionais Guias de Turismo especializados em atrativos naturais, o Condutor Ambiental Local e o Condutor de Turismo de Aventura. Porém, salientamos que cada um destes trabalhadores possui distintas áreas de atuação, com suas próprias características, peculiaridades e especificidades.

Com o mesmo intuito de garantir a segurança e qualidade dos serviços prestados, mas focado em um fim específico, o Condutor Ambiental Local é o sujeito trabalhador reconhecido pelo governo federal, para atuar em Unidades de Conservação Federal, de acordo com a Instrução Normativa do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBIO), nº 08/2005 (BRASIL, 2005). Essa normativa, estabelece os “procedimentos necessários para a prestação de serviços por meio da condução de visitantes em Unidades de Conservação” (BRASIL, 2005). Baseado nesta normativa federal, o estado do Rio Grande do Sul através da Secretaria Estadual de Meio Ambiente (SEMA/RS), promulgou a Instrução Normativa nº 01/2014 (RIO GRANDE DO SUL, 2014), que estabelece “normas e procedimentos, para a prestação de serviços relacionados à visitação, e ao turismo em Unidades de Conservação de responsabilidade do Estado do Rio Grande do Sul, por condutores ambientais autônomos” (RIO GRANDE DO SUL, 2014).

O Condutor de Turismo de Aventura, categoria de atuação dos sujeitos objeto deste estudo, encontram-se em uma situação diferenciada dos demais profissionais atuantes em meio natural. Esse profissional não é reconhecido legalmente como o Guia de Turismo e nem é amparado pelas Instruções Normativas como as do ICMBIO, devido à especificidade de sua atuação. É um profissional institucionalizado a partir da publicação dos manuais de boas práticas e de competências mínimas para condutor, bem como de sistemas de gestão da

---

<sup>10</sup> A Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), instituída por portaria ministerial nº. 397, de 9 de outubro de 2002, tem por finalidade a identificação das ocupações no mercado de trabalho, para fins classificatórios junto aos registros administrativos e domiciliares. Os efeitos de uniformização pretendidos pela CBO, são de ordem administrativa e não se estendem as relações de trabalho. Disponível em: <<http://www.mtecbo.gov.br/cbsite/pages/home.jsf>>. Acesso em: 14 mar. 2014.

segurança trabalhados no PAS e pela criação das normas técnicas que regem seu trabalho. Assim, encontra-se incluso e enquadrado a nível nacional nas Normas de Segurança que definem as competências mínimas para condutor de turismo de aventura (NBR 15285) e os sistemas de gestão da segurança (NBR 15331), porém sua participação no Cadastro Brasileiro de Ocupações ainda está para ocorrer.

No estado do Rio Grande do Sul, está previsto e instituído na Lei nº 12.228/05 (RIO GRANDE DO SUL, 2005) que o Instrutor e Condutor de Turismo de Aventura seja fornecido pelas agências e credenciados para atuação no TA, ou seja, as agências possuem a obrigatoriedade de contratação destes profissionais, que devem estar devidamente qualificados e credenciados.

De acordo com o SEBRAE (2014), é apropriado que se estabeleçam requisitos focalizados nas competências mínimas consideradas essenciais e necessárias aos profissionais que atuam como condutores de turismo de aventura. Neste sentido, o MTUR colaborou ao lançar o manual de boas práticas do condutor de TA, bem como as normas técnicas (ABNT, 2005a) que descrevem, entre suas competências e responsabilidades:

- a) o atendimento e condução do cliente;
- b) a prestação de um serviço de qualidade;
- c) a segurança;
- d) os cuidados com o meio ambiente e as comunidades envolvidas.

Apesar das NBR 13285 (ABNT, 1995) e NBR 15370 (ABNT, 2006), que dizem respeito às competências mínimas para o condutor de turismo de aventura, e de condutor de *rafting*, respectivamente, não fazerem parte do arcabouço legal brasileiro de forma oficial, assim como a NBR 15331 (ABNT, 2005), referente ao sistema de gestão da segurança, após o decreto de 2010 da Lei Geral do Turismo (BRASIL, 2008), que trata sobre o TA, é oportuno os condutores de *rafting* se apropriarem dos procedimentos descritos nestes manuais, visto que abordam competências pertinentes a todo o profissional que atua em meio à natureza, e no *rafting*. Deve-se, também, considerar, que, no caso da ocorrência de algum sinistro, não havendo lei específica, o aparato jurídico pode fazer valer as normas técnicas existentes em áreas correlatas, sendo de sua responsabilidade estar informado sobre as recomendações presentes nas NBR, para assim estar amparado legalmente.

Além disso, de acordo com ABETA (2009a), deve-se estar preparado para o pior. Os impactos de um acidente fatal podem ser menores para uma empresa, e consecutivamente para o condutor, se ela estiver trabalhando dentro das normas de segurança, não deixando espaço para falhas operacionais e nem de segurança. Para isso, é necessário que a equipe esteja treinada para a operação segura do rio, e preparada de acordo com as normas e manuais em vigência.

Ressalta-se que, o fato da profissão de Condutor de *Rafting* ainda não estar inscrita no COB impede a esse sujeito ter seus direitos trabalhistas garantidos de forma correta, afinal o seu contratante não pode registra-lo na carteira de trabalho na função que exerce. Tal situação cria margem para que vários tipos de problemas de cunho trabalhista possam vir a ocorrer, tanto para o contratante, como para o contratado (BRASIL, 2014).

Dessa forma, enquanto a situação não é regularizada, uma opção para garantir a estabilidade e demais direitos do condutor, em caso de imprevistos, seria fazer uso do recurso fornecido pelo Estado, que é tornar-se um Micro Empreendedor Individual (MEI), atuando como um prestador de serviços autônomo na área de turismo e garantindo assim seus direitos como trabalhador.

Porém, foi relatado pelo diretor de qualificação da ABETA, Sr. Evandro Shutz (2014)<sup>11</sup>, que esta problemática da atuação profissional do Condutor de Aventura tinha sido pauta na última edição da *Adventure Sport Fair*, maior feira de atividades ao ar livre e turismo de aventura da América Latina, realizada em São Paulo entre os dias 15 a 18 de maio de 2014. Na ocasião, se iniciou um diálogo entre Ministério do Turismo e Ministério do Trabalho para a criação de uma lei que regulamente a atividade de Condutor de TA nas leis trabalhistas brasileiras (SHUTZ, 2014).

Além destas questões legais, existe ainda o dia-a-dia do trabalho, as responsabilidades, os riscos, os medos, a segurança e o prazer que a tarefa outorga ao condutor e que também devem ser levados em consideração. O trabalho de Sousa (2004), a este respeito, classifica a participação e a conduta emocional do condutor, como facilitador na decodificação das informações fornecidas pelo ambiente. O trabalhador tem que colocar em jogo todas as suas habilidades, sejam elas físicas, emocionais ou afetivas, para dar conta da defasagem existente entre a

---

<sup>11</sup> Informação oral obtida durante participação no Seminário de Turismo em Parques Nacionais, ocorrido no dia 22 de maio de 2014, em Cambará do Sul/RS.

tarefa prescrita e a tarefa real. Assim, trabalharemos estas amplitudes e demais contextualizações quanto ao trabalho do condutor nas próximas seções.

### 3.2 ABORDAGEM DEJOURIANA SOBRE O TRABALHO

Na organização do trabalho, consideram-se as normas e regras de boas práticas de segurança do Turismo de Aventura, onde o sujeito condutor terá de desenvolver sua atividade, que é realizar os procedimentos previamente estabelecidos e acordados entre as partes, ou seja, entre a empresa e o cliente, a empresa e o condutor, o condutor e o cliente, e entre os condutores. Relação esta, que contempla o contexto no qual se construirá o sentido de segurança oferecido.

Desta forma, consideramos relevante refletir quanto à carga psíquica que incide sobre o trabalhador, a partir de Dejourn (2012). A carga psíquica do trabalho é um dos principais conceitos trabalhados por Dejourn (2012), que aborda, também, os aspectos da fisiologia ao mesmo tempo em que contribui aos estudos psicossomáticos (DEJOURS, 2012).

Dejourn (2012), salienta que o corpo do ser humano não é uma máquina que sai nova da fábrica. O corpo e a mente do trabalhador possuem um histórico de trabalho registrado em seu passado, situação esta que ocasiona a possibilidade de ele trazer sequelas oriundas das atividades as quais teve de se submeter para desempenhar sua função, tanto de ordem física, como psicológica.

O autor ressalta que esta situação é difícil de ser quantificada, dada sua ordem qualitativa, e isso nos faz pensar no papel do condutor de *rafting*, visto que a vivência experienciada por ele ao longo do seu procedimento de prática operacional é única, assim como para cada um de seus colegas de profissão, devido à origem de suas excitações serem externas, de origem psicossensorial, ou internas, de origem instintiva ou pulsional (ANTUNES, 2012). Ainda nesse contexto, o trabalhador é exposto a situações de risco, tanto de ordem pessoal como coletiva, sendo que em casos de emergência é ele quem tem a função de entrar em ação e solucionar qualquer imprevisto, o que amplia sua carga de pressão e responsabilidade.

Para Dejourn (2012), onde há organização do trabalho, existe uma relação de subjetividade-trabalho. Para ele, a carga psíquica é produzida entre o trabalho prescrito e o trabalho tal qual se apresenta no cotidiano. Esta situação exige do

trabalhador que ele coloque todos os seus recursos intelectuais, físicos e afetivos para dar conta da tarefa. Vale salientar que os condutores de *rafting* geralmente desempenham este papel movidos por aptidão e prazer, mesmo sendo interpelados de forma inconsciente pela ideologia capitalista da sociedade do consumo e do espetáculo.

O mesmo autor expõe que o trabalho se torna perigoso para o aparelho psíquico quando se opõe à sua livre atividade. O bem-estar, em matéria de carga psíquica, não advém apenas da ausência de funcionamento, mas, pelo contrário, de um livre funcionamento, articulado dialeticamente com o conteúdo da tarefa, expresso por sua vez na própria tarefa e revigorado por ela. Assim, o prazer do trabalhador resulta da descarga de energia psíquica que a tarefa libera, o que corresponde a uma diminuição da carga psíquica do trabalho, servindo com isto de descarga para ele (DEJOURS, 2012, p. 24).

A intensidade das exigências do trabalho do condutor se enquadra na ameaça ao próprio trabalhador para realizar o processo operacional das descidas de *rafting*, visto que dentre várias situações a que ele se submete, assim como os trabalhadores das fábricas analisados por Dejours (1992), estão a falta de higiene, esgotamento físico, altas jornadas de carga horária, acidentes de trabalho, subalimentação, exposição à intempéries climáticas, dentre outras. Por este motivo, podemos considerar que as principais melhorias nas condições de trabalho se devem à própria classe trabalhadora (DEJOURS, 1992, p. 14).

Esta situação coloca o condutor de *rafting* em uma posição ambígua, pois o seu trabalho permite a diminuição da carga psíquica, tornando-o “equilibrante”, ou então, se ele se opõe a esta diminuição, ele é “fatigante”, pois a energia psíquica do trabalho se acumula tornando-se fonte de tensão e desprazer. Ao contrário de fatigante, o trabalho equilibrante é livremente escolhido, como é o caso do sujeito objeto deste estudo, onde as vias de descarga criam a situação de que ao final de sua tarefa, ele está se sentindo melhor do que antes de realizá-la, mesmo considerando a alta carga de responsabilidade que possui (DEJOURS, 2012).

Porém, o aparelho psíquico não é o único a ser afetado por esse sistema. Antes dele, o próprio corpo do trabalhador é atingido pela injunção da organização, principalmente considerando as novas tecnologias de submissão e organização científica do trabalho, que geram exigências fisiológicas até então desconhecidas, especialmente as exigências de tempo e ritmo de trabalho (DEJOURS, 1992).

Conforme a Psicodinâmica do Trabalho (DEJOURS, 2012), a organização do trabalho, e sua repartição entre os trabalhadores, é outra importante questão referente ao ambiente de trabalho. Pode-se observar isso no trabalho do condutor de *rafting*, pois é nesta organização que acontece, conforme comparação com o exposto por Dejours (2012, p. 27), de “substituir o livre arbítrio do trabalhador, pela injunção do empregador”.

Mesmo estando na posição de livre arbítrio, ele pode ser despossuído de seu corpo físico e nervoso, sendo forçado a agir conforme a vontade do outro, seja este o seu superior direto ou o próprio cliente. Aqui, inúmeros exemplos poderiam ser dados, como quando o condutor está longe da base operacional, dentro do seu bote, conduzindo pelas corredeiras do rio e pode deparar-se com situações controversas entre o dever e o querer, o que irá influenciar diretamente na carga psíquica do trabalho em virtude da energia pulsional a ser ou não descarregada, assim como no caso dos pilotos de caça trazidos por Dejours (2012).

Esse contexto, onde o condutor não pode extravasar, pois é obrigado a cumprir regras, nos remete a outra questão abordada por Dejours (2012), que diz respeito à noção de motivação, aspiração, pulsão. “A noção de motivação, é de algum modo promovida à escala da sociedade, para dar conta ou pelo menos delimitar uma série de irregularidades e anomalias no comportamento [...]” (DEJOURS, 2012, p. 34).

Conforme exposto, a organização do trabalho pode ser considerada como um dos fatores da saúde, ou do sofrimento no ambiente de trabalho, sejam elas advindas de obstáculos científicos ou sociológicos. Assim faz-se necessário “considerar o trabalho como a dimensão organizacional, isto é, a divisão das tarefas, e as relações de produção. Ou seja, articular a relação social” (DEJOURS, 2012, p. 47).

Desta forma, observamos que a psicopatologia do trabalho tem por objetivo estudar, de um lado, as relações entre condutas, comportamentos e vivências de sofrimento e de prazer; e, de outro, estudar a organização e as relações sociais de trabalho (DEJOURS, 2012). Referente a isso, o autor apresenta a organização do trabalho prescrito, versus a organização do trabalho real, bem como a relação entre a defasagem, as estratégias defensivas e o sofrimento do trabalhador.

Quanto à organização prescrita do trabalho, ressalta-se que esta é preparada por um serviço de métodos especializados. É materializada por um tipo



de manual de procedimentos operacionais em que, para cada operação a efetuar, há uma lista das tarefas a serem realizadas. Ainda que essa listagem seja necessária e que a legitimidade do manual de procedimentos não seja contestada pelos operadores, pois eles declaram sua importância e a utilizam como argumento no processo de venda, na prática, a organização prescrita do trabalho mostra-se inaplicável, pois ela é descumprida por muitos motivos, em especial em virtude dos imprevistos que surgem, pelo desconhecimento, pelo esquecimento ou ainda pela simples ação de não cumprimento.

De fato, os trabalhadores muitas vezes são levados a transgredir os procedimentos prescritos e isto se aplica à tarefa do condutor de *rafting* em várias situações como, por exemplo, respeitar a capacidade máxima do bote, na idade mínima para participar da atividade ou na realização ou não da atividade com pessoas alcoolizadas.

Porém, este tipo de check list, que indica tanto as operações a executar como os instrumentos a serem utilizados, bem como as verificações terminais a serem feitas, a realização concreta do trabalho prescrito exige ainda uma parte não negligenciável, de interpretações, por parte dos operadores. A execução estrita dos modos operatórios do trabalho prescrito conduziria a incoerências, a perda de tempo, e de dinheiro. O manual de procedimentos superpõe tal quantidade de consignações que, ao se querer respeitá-las, se torna impossível, as vezes, de fazer o trabalho. Estes arranjos conduzem frequentemente a passagens obrigatórias fora da legalidade de riscos enfrentados face da disciplina e mais raramente, de riscos diante da proteção e da segurança, mas que, em caso de incidentes e acidentes, envolveriam a responsabilidade dos operadores e de seus chefes diretos (DEJOURS, 2012, p. 51).

O problema com o qual se deparam os condutores de *rafting*, é que na prática o descumprimento beneficia a organização do trabalho, mesmo ele colocando em risco a segurança do procedimento operacional, constituindo desta forma a defasagem na prestação em seu serviço. Outra situação que esta quebra de conduta gera refere-se à questão ética e do acobertamento, o que pode levar a um clima não desejado de tensão, desconfiança e ameaças, desencadeando conflitos tanto entre os condutores, como com seus superiores, trazendo prejuízos ao convívio social entre estes sujeitos, caso ela não seja cumprida, prejudicando desta maneira seus clientes.

O custo que o condutor tem que arcar psiquicamente é a vivência com o medo, com o temor constante de um acidente, já que é fácil mostrar a qualquer

momento a não observância da organização prescrita. Referente a isso, Dejours enfatiza a culpabilização que recai sobre o trabalhador, a partir de um reducionismo da análise do trabalho.

As únicas causas possíveis para acidentes estariam por conta do pessoal operacional e dos erros de execução, em relação a organização prescrita do trabalho, do descaso, da indisciplina, da falta de rigor, e de seriedade, da falta de consciência profissional, dos efeitos perversos da rotina, do hábito e da negligência, os acidentes só podem ter como causa o fator humano (DEJOURS, 2012, p. 54).

Porém, é justamente esta quebra na organização do trabalho, muitas vezes incentivada pelos superiores visando o benefício dos interesses da organização, que acaba gerando uma situação favorável à ocorrência de um sinistro durante o processo operacional pelo qual o condutor de *rafting* está responsável.

A organização prescrita do trabalho é útil e necessária, como referenciado, mas deixa zonas de sombra que suscitam nos operadores apreensão e medo, não tanto medo das consequências físicas e psicológicas de um acidente, mas das responsabilidades em caso de sua ocorrência. Assim sendo, o condutor pode se sentir mais seguro pelo fato de existirem essas regras mesmo que não seja possível cumpri-las em sua totalidade, ou que o condutor as descumpra intencionalmente. Dessa forma, percebe-se que existem contradições no ambiente de trabalho do condutor de *rafting*.

Este tipo de contexto e situação cria possibilidades para as chamadas teorias defensivas. Segundo Dejours (2012), um dos primeiros procedimentos defensivos pode ser o de se desvencilhar das responsabilidades e fazer uma espécie de afastamento das obrigações, não mais tomando iniciativas frente a suas tarefas, sistematicamente cercando-se de proteções e, em caso de dificuldades, remeter-se sempre para os escalões mais altos. Tais situações defensivas podem ter origem na organização do trabalho, ocasionando o sofrimento no trabalho, mesmo que não manifestado de forma direta, ou seja, o condutor assume esse risco de forma consciente ao estar ciente e não negar-se.

A organização do trabalho e a realidade da atividade passam, assim, por uma construção social que é constituída por ambos os lados. A organização do trabalho, para a psicopatologia do trabalho, é uma relação social que passa por negociações e compromissos, afinal, “a organização real do trabalho é resultante de

negociações entre sujeitos” (DEJOURS, 2012, p. 116) e o sofrimento faz parte das relações sociais e de suas negociações, incluso as que são regidas pelo profissional. Para colaborar nesta relação, a comunicação efetiva e sem ruídos se faz necessária (DEJOURS, 2012).

Entendemos por organização do trabalho, a divisão de tarefas entre operadores e o modo operatório prescrito, ou seja, a divisão de homens, a repartição das responsabilidades, a hierarquia, o comando, e o controle. Vale salientar que a organização do trabalho se refere também ao funcionamento psíquico, considerando cada individuo como um sujeito único. A condição do trabalho fica diretamente atrelada ao ambiente físico onde o trabalho vai ser desenvolvido (DEJOURS, 2012).

Dejours (2012) aponta que, para realizar a validação do arranjo na tarefa, é necessário o reconhecimento de sua utilidade pelos pares, sua habilidade, inteligência e talento pessoal ou, ainda, pelos erros de execução, sendo que neste momento é possível perceber a defasagem, mesmo que ela seja negada pela hierarquia.

A repetitividade dos gestos e a robotização não poupam ninguém. A uniformização aparente das exigências do trabalho, só parecem indicar a direção da psicopatologia do trabalho. Relacionado a isso, surge a questão do treinamento a que os condutores são submetidos, pois eles precisam ter padrões em seu atendimento, “de forma contínua e habitual” (DEJOURS, 1992, p. 42), reciclando-se constantemente.

Outra afirmativa de Dejours (2012), atrelada às estratégias defensivas do trabalhador, diz respeito ao uso de álcool para poder enfrentar as condições de trabalho. No caso dos condutores de *rafting*, se observa essa situação, porém, ao final de cada operacional, já tendo enfrentado seus medos, misturados ao esforço físico, juntamente com a imprevisibilidade do ambiente natural e tendo oferecido segurança aos seus conduzidos, servindo, assim, como uma forma de descarga ou de prêmio.

Assim, Dejours (1992) esclarece que

[...] uma dose de álcool ajuda pelo seu valor simbólico e por sua atividade psicofarmacológica. O papel psicológico emprestado ao vinho, por exemplo, reencontra de maneira não fortuita a tradição e os hábitos de vida dos trabalhadores (p. 72).

Não raramente, nessas ocasiões de descontração dos sujeitos, o tema segurança também vem à tona, sendo ele embalado por brincadeiras, inclusive com simulações, sejam estas brincadeiras oriundas de uma descida com clientes ou entre condutores. Ao mesmo tempo em que eles riem, interrogam-se sobre seu significado, adivinhando que neste contexto existe algo importante. Essas práticas sociais acabam servindo de laço de amizade, estreitando a relação entre os condutores, que acabam por confiar mais em seus colegas de trabalho (DEJOURS, 1992).

Diante desse contexto, o costume pode ser apresentado, afinal ele é “o ultimo elemento a ser considerado nas defesas contra o medo” (DEJOURS, 1992, p. 111). O tempo que gera o costume parece ter um papel essencial na luta contra o medo, mas por outro lado gera a autoconfiança, que pode acarretar em atitudes arriscadas, conforme já descrito.

No *rafting*, vale salientar, por via de regra, o condutor que estiver mais acostumado com situações de risco será sempre aquele designado a tomar a liderança do grupo. Mas, a falta de costume com o risco, com o passar dos tempos, também pode ser um motivo para a defesa contra o medo se desinstalar e a valentia ser arrefecida, como ocorre na construção civil.

Complementando as reflexões necessárias ao estudo, levantamos a junção do trabalho e do medo. O medo constitui uma das dimensões da vivência dos trabalhadores, quase sempre ignorada por todos os estudos em psicopatologia do trabalho, e está presente em todos os tipos de ocupação profissional. Em alguns casos, o medo está relacionado à exposição a riscos sobre a integridade física, podendo ocasionar um trauma psicológico. Porém, o trabalhador pode vir a ter um trauma psicológico mesmo sem um problema físico (DEJOURS, 1992).

De acordo com Dejours (1992), para amenizar o medo, foca-se no risco, como causador do medo, combatendo-o por medidas de segurança quase sempre por meio de uma prevenção incompleta, seja pela organização do trabalho, seja pela limitação de recursos ou, ainda, pela falta de conhecimento, do esquecimento ou da negligência do trabalhador. Assim, “em numerosas profissões, reencontramos sistemas defensivos que estão profundamente estruturados pela natureza do risco em questão” (DEJOURS, 1992, p. 72). No caso dos condutores de *rafting*, existem as regras, os equipamentos, as técnicas, bem como, a realização de procedimentos

que devem ser seguidos de determinadas maneiras, de acordo com cada tipo de situação e perfil de grupo.

Paradoxalmente a esta busca por exclusão do risco, Dejours (1992) indica que é necessário enfrentar o medo e se expor a situações potencialmente reais de ocorrência de acidentes. Nesse contexto, podemos citar dois tipos de “condutas perigosas” (DEJOURS, 1992, p. 109), sendo uma delas a realização de manobras arriscadas por parte dos condutores que as realizam, para impressionar os clientes, para demonstrar que o bote de seu grupo é mais radical (sic) do que o dos outros grupos, dando destaque ao seu; ou, para chamar a atenção de seus colegas. Nessas situações, eles possuem ciência dos riscos que estão se colocando e, mais que isso, que estão expondo seus clientes.

A segunda conduta perigosa se verifica nos treinamentos que os condutores realizam de tempos em tempos, simulando situações delicadas que podem vir a ocorrer a qualquer momento. Sendo assim, as condutas perigosas possuem esses dois lados. No caso dos treinamentos entre os condutores, ele tem uma justificativa plausível, ao contrário do outro, que a exposição é desnecessária, podendo causar um problema real, mas que é incentivado pela espetacularização da atividade.

Outra situação que também pode acabar estreitando a relação entre os trabalhadores é o próprio medo, pois ele é um elo em comum entre os condutores e serve, inclusive, para aumentar a segurança do procedimento operacional e a cumplicidade, pois o medo pode ser oriundo das condições de trabalho, de onde reivindicações podem ocorrer aos superiores visando melhores condições. Porém, eles não podem iludir-se e acreditar que pelo fato de terem melhores condições de trabalho, com mais segurança, podem ter menos medo, pois os riscos sempre vão existir e, no momento em que eles desatentarem ao cumprimento das tarefas prescritas, sinistros sempre podem ocorrer devido à sucessão de erros. O medo atua como um balizador, um limitador na condição de exposição ao meio no qual se está.

Conforme Dejours (1992, p. 114), muitas vezes a imaginação também serve como forma preventiva contra o medo, uma vez que ela pode criar macetes que “frequentemente, são frutos de muitos anos de observação”, para amenizar problemas em determinadas situações ou até mesmo para diminuir a carga de trabalho. Os macetes são passados em forma de dicas ao longo dos procedimentos operacionais, servindo mais uma vez como estratégia de aproximação das relações humanas no trabalho, favorecendo o relacionamento social. Para o autor, entende-

se por relação de trabalho, “todos laços humanos criados pela organização do trabalho” (DEJOURS, 1992, p. 75).

Para Antunes (2002), a questão do capital está diretamente ligada aos fins de uma empresa, que faz parte do sistema econômico e visa lucros. Para o autor, o capital também diz respeito à importância do “não ser ignorante sobre como decorre o fluxo completo de trabalho” (ANTUNES, 2002, p. 21) e do local onde exerce sua atividade, não ficando assim ciente somente de uma das etapas do processo de produção da atividade, neste caso a de turismo de aventura, da qual o condutor faz parte. Esse não ser ignorante quanto ao processo produtivo lhe possibilita compreender mais sobre o valor de uso e o valor de troca do sistema capitalista, além da mais valia, e permite compreender a “separação e alienação entre o trabalhador e seus meios de produção” (ANTUNES, 2002, p. 21), bem como o regime que rege o seu trabalho. Com esse entendimento, é possível o condutor também se posicionar social, política e espacialmente.

Antunes (2002), considera que “o capital constitui uma poderosíssima estrutura totalizante de organização e controle do metabolismo societal, ao qual todos, devem se adaptar” (p. 23). É possível perceber que, além de ser imbricado em uma ideologia que usa o corpo e a mente do trabalhador de forma cruel, este sujeito também é interpelado por uma lógica capitalista e de consumo, que lucra em cima de seus esforços, de seus medos e de seu sofrimento. “Este sistema mantém o domínio e primazia sobre a totalidade dos seres sociais, sendo que suas mais profundas determinações estão orientadas para a expansão e impelidas pela acumulação” (ANTUNES, 2000, p. 23).

Desta forma, salientamos, conforme Antunes (2000), questões importantes para melhor compreensão desse tema como, por exemplo, as mediações primárias e secundárias. As mediações de ordem primária, ou de primeira ordem, têm por finalidade a preservação das funções vitais da reprodução individual e societal, destacando as seguintes características:

- a) os seres humanos são parte da natureza, devendo realizar suas necessidades elementares por meio do constante intercâmbio com a própria natureza;
- b) eles são constituídos de tal modo que não podem sobreviver como indivíduos da espécie a qual pertencem (...) baseados em um

intercâmbio sem mediações com a natureza, regulados por um comportamento instintivo, determinado diretamente pela natureza.

Partindo dessas determinações ontológicas fundamentais, os sujeitos devem conduzir sua existência por meio de funções primárias de mediação estabelecida entre eles e no intercâmbio e interação com a natureza, mesmo que de forma instintiva.

Referente ao advento de segunda ordem, essa mediação corresponde a um período específico da história humana, que acabou por afetar profundamente a funcionalidade das mediações de primeira ordem ao introduzir elementos fetichizadores e alienantes de controle social metabólico. Isto porque a “constituição do sistema de capital é idêntica à emergência de suas mediações de segunda ordem” (ANTUNES, 2002, p. 19).

A completa subordinação das necessidades humanas à reprodução do valor de troca, no interesse da autorrealização expansiva do capital, tem sido o traço mais notável do sistema capitalista desde sua origem. Ou seja, para converter a produção em capital, a propósito da humanidade, era preciso separar o valor de uso do valor de troca, subordinando o primeiro ao segundo (ANTUNES, 2002). Sendo assim, para Antunes (2002), a organização e divisão do trabalho eram fundamentalmente diferentes nas sociedades onde o valor de uso e a necessidade exerciam uma função reguladora básica. Por este motivo, o sistema de mediação de segunda ordem tem núcleo constitutivo formado pelo tripé: capital, trabalho e Estado.

O sistema de mediações de segunda ordem, que sobrepõem-se às mediações de primeira ordem nesse processo de alienação do capital, degrada o sujeito real da produção do trabalho à condição de uma objetividade retificada, um mero fator material de produção, subvertendo desse modo, não só na teoria, mas também na prática social mais palpável, a relação real do sujeito/objeto (ANTUNES, 2002).

No decorrer dos anos, as condições de trabalho e o seu próprio ambiente mudaram muito, devido a várias situações históricas, políticas e legais, e isso envolve também a hierarquização das funções. Essas transformações, ao longo dos tempos, criaram a chamada “classe-que-vive-do-trabalho” (ANTUNES, 2002). Assim, a classe trabalhadora de hoje é composta por aqueles que vendem sua força de trabalho, tendo como núcleo central os trabalhadores produtivos. “Ela não se restringe, portanto, ao trabalho manual direto, mas incorpora a totalidade do trabalho

social, a totalidade do trabalho coletivo assalariado” (ANTUNES, 2002, p. 102). O trabalho produtivo, onde se encontra o proletariado, no entendimento que fazemos de Marx, não se restringe ao trabalho manual direto, incorporando também formas de trabalho que são produtivas, que produzem mais valia, mas que não são diretamente manuais.

Nas últimas décadas, tem ocorrido uma significativa expansão dos assalariados, sejam homens ou mulheres, e de seus serviços, o que permitiu a incorporação de ambos contingentes oriundos do processo de reestruturação produtiva. Conforme Antunes, “a classe trabalhadora assume, no contexto do capitalismo atual, uma dimensão decisiva, dada pelo caráter transnacionalizado do capital e de seu sistema produtivo” (ANTUNES, 2002, p. 115).

De tal forma, o trabalho, entendido em seu sentido mais genérico e abstrato como produtor de valores de uso, é expressão de uma relação metabólica entre o ser social e a natureza. No seu sentido primitivo, e limitado por meio do ato laborativo, objetos naturais são transformados em coisas úteis, e, nas formas mais desenvolvidas da práxis social, paralelamente a essa relação homem natureza, desenvolvem-se inter-relações com outros seres sociais (ANTUNES, 2002).

O trabalho pode ser visto, assim, como práxis social, pois muitos trabalhadores convivem longas jornadas em conjunto, criando laços não somente profissionais, mas também afetivos e de amizade. Portanto, o trabalho é a forma fundamental, mais simples e elementar daquele complexo cuja interação dinâmica constitui-se na especificidade do ser social. Como também é notado na relação entre os condutores de *rafting*, pois estes passam todos os finais de semana juntos, compartilhando seus sentimentos e, mesmo em seus horários de folga, acabam por se reunir para aprofundar seus laços de amizade.

No contexto exposto, Antunes (2002) defende que o trabalho tem, seja em sua gênese ou em seu desenvolvimento, uma intenção voltada para o processo de humanização do homem. “A própria busca de uma vida cheia de sentido é socialmente empreendida pelos seres sociais para sua auto realização individual e coletiva” (ANTUNES, 2002, p. 142). Assim, a busca por uma vida dotada de sentido a partir do trabalho, permite explorar as conexões decisivas existentes entre trabalho e liberdade.

Antunes (2002), aborda a questão da liberdade, referendando que:



[...] se a liberdade conquistada no trabalho primitivo era necessariamente ainda rudimentar, e restrita, isso em nenhum sentido altera o fato de que até a liberdade mais espiritualizada e elevada deve ser obtida pelos mesmos métodos existentes no trabalho originário. (ANTUNES, 2002, p.145)

Podemos comparar a atividade desempenhada pelo homem na época do nomadismo, em que ele tinha de percorrer e enfrentar a natureza para poder sobreviver, com a dos condutores de *rafting*, por exemplo, uma vez que também necessitam dessa exposição vivida por seus antepassados para possuir satisfação e liberdade em sua atuação, conforme apresenta Antunes (2002), quando afirma que o trabalho se configura como protoforma da práxis social, mesmo que de forma inconsciente. Nos remetendo novamente a pensar na pulsão desconhecida pelo estranhamento causado pela errância.

De acordo com Antunes (2002), o selvagem tem de lutar com a natureza para satisfazer suas necessidades, para manter e reproduzir a vida. Ainda conforme o autor, se compreendermos que “uma vida cheia de sentido fora do trabalho supõe uma vida dotada de sentido dentro do trabalho” (ANTUNES, 2002, p. 177), não é possível compartilhar trabalho assalariado e estranhado com tempo verdadeiramente livre. E complementa, afirmando que, uma vida cheia de sentido em todas as esferas do ser social, dada pela “omnilateralidade humana, somente poderá efetivar-se por meio da demolição das barreiras existentes entre tempo de trabalho e tempo de não trabalho” (ANTUNES, 2002, p. 177).

A produção capitalista intensificou mudanças na organização da produção e na exploração da força de trabalho. Essas metamorfoses trouxeram consigo inovações tecnológicas e organizacionais e, simultaneamente, ocasionaram as diversas desregulações das relações de trabalho (SANT’ANA, 2010).

Para finalizar esta seção, utilizamos a palavra em alemão *entwirklicht*, utilizada por Marx (apud SANT’ANA, 2010), que significa “privado de realidade e/ou de efetividade”, ou melhor, “perda de sentido de realidade”. O que caracteriza as várias instâncias da vida cotidiana e as percepções dos sujeitos que são privados do sentido de realidade na produção de capital, na mudança de organização da produção ou na própria exploração do trabalho, é aquilo que mascara esta realidade, ou seja, que imprime a alienação, a perda do “sentido de realidade”, cheio de ilusões individuais e de classe (SANT’ANA, 2010, p. 57).

#### 4 CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO TURÍSTICA DESTE ESTUDO: MAPEANDO AS CORREDEIRAS

Para o atendimento do problema de pesquisa aqui pensado, se propôs como espaços para a realização das observações de campo e aplicação das entrevistas, as empresas do segmento turístico de aventura, que operam a atividade de *rafting* nas corredeiras dos rios Paranhana e Antas, com percursos nos municípios de Três Coroas e Nova Roma do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul. Esses locais estão inseridos nas regiões turísticas<sup>12</sup> do Vale do Paranhana e Uva e Vinho, respectivamente.

A região turística do Vale do Paranhana está localizada a 81Km de Porto Alegre, a capital do estado (PARANHANA, 2013). Foi assim denominada por ser formada pelas cidades próximas ao Rio Paranhana, afluente do Rio dos Sinos, que abrange áreas dos municípios gaúchos de Igrejinha, Parobé, Riozinho, Rolante, Taquara e Três Coroas, conforme exposto na Figura 2.

De acordo com o Portal do Turismo (PARANHANA, 2013), nessa região há forte predominância da etnia de origem germânica, possuindo uma população estimada de 208.310 habitantes<sup>13</sup> (IBGE, 2012 apud FEE, 2014), e tem como base da economia a produção calçadista. Além das belezas naturais e históricas, a região apresenta muitas opções de lazer e turismo, com destaque para os esportes de aventura.

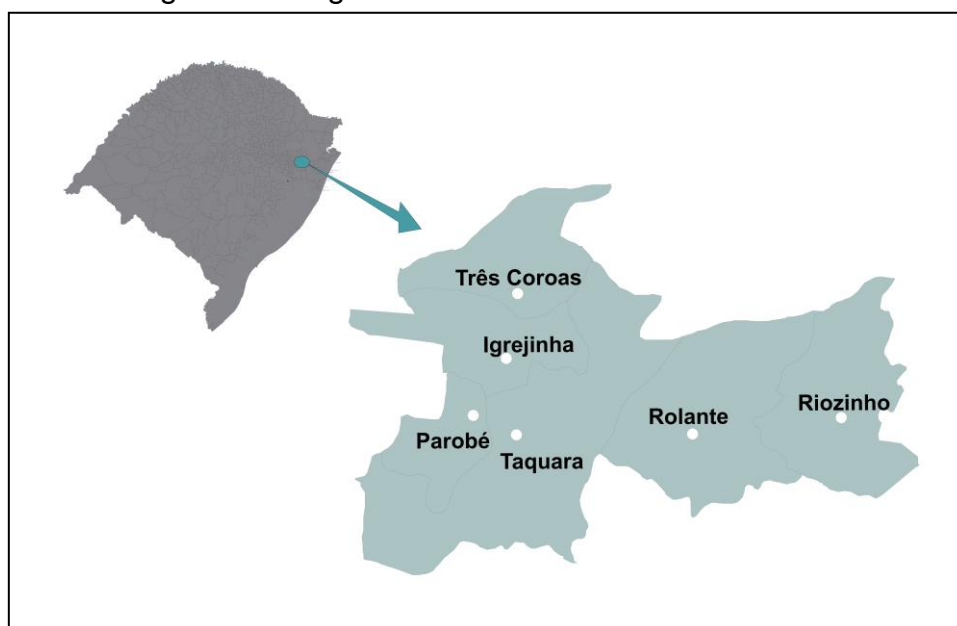
No Rio Paranhana (Rio Ligeiro em Tupi Guarani), localizado na divisa dos municípios de Canela e Três Coroas, se iniciou o turismo de aventura do Rio Grande do Sul, com a abertura da primeira empresa de *rafting* do estado, no ano de 1994, a qual utilizava como base operacional o Parque Municipal das Laranjeiras no município de Três Coroas (BAZOTTI, 2012).

---

<sup>12</sup> Região turística é o “espaço geográfico que apresenta características e potencialidades similares e complementares, capazes de serem articuladas e que definem um território” (BRASIL, 2010, p. 31). Pode ser constituída por municípios de um ou mais estados ou de um ou mais países e também pode conter uma ou várias rotas e um ou vários roteiros.

<sup>13</sup> Estimativa habitacional regional, com base em dados do IBGE, disponível no site da Fundação de Economia e Estatística (FEE): <<http://www.fee.rs.gov.br/perfil-socioeconomico/coredes/detalhe/?corede=Paranhana-Encosta+da+Serra>>. Acesso em: 20 jul.2014.

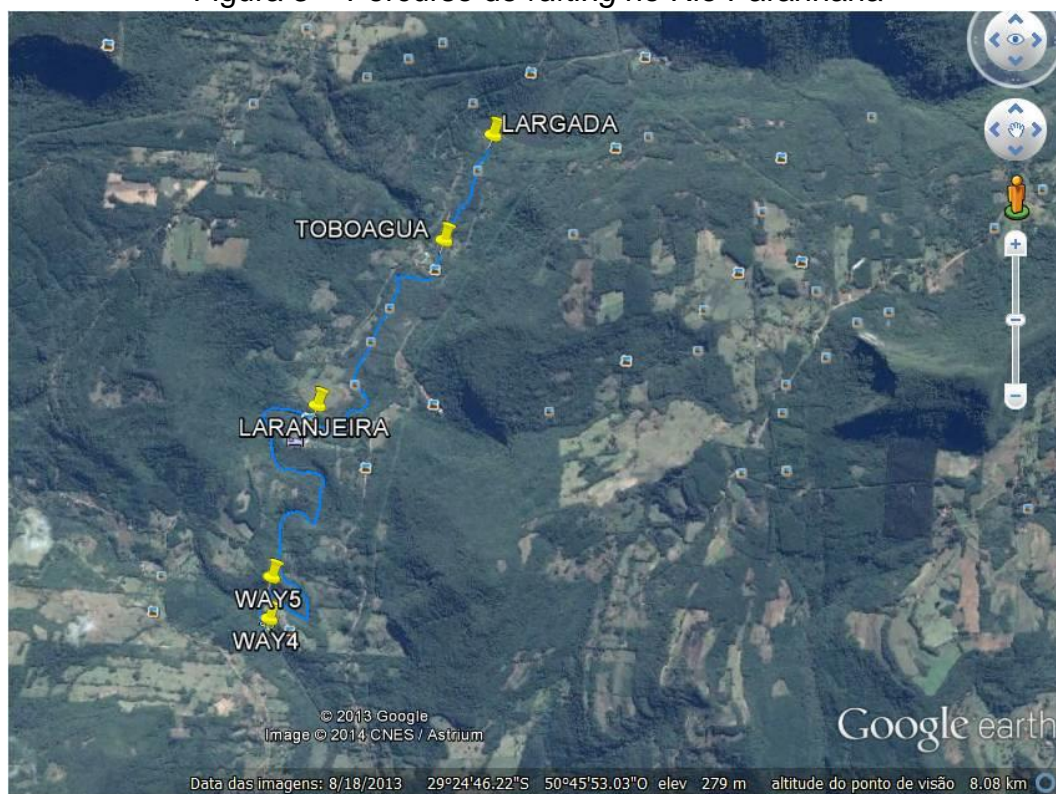
Figura 2 – Região Turística do Vale do Paranhana



Fonte: SETUR/RS (2014).

Com o passar dos anos, este local passou a servir de ponto de referência na realização do *rafting* e outras operadoras foram sendo constituídas e outras atividades de aventura passaram a ser comercializadas. Atualmente, existem seis empresas atuantes na região, sendo que quatro delas trabalham baseadas no Parque Municipal das Laranjeiras e duas trabalham em parques privados. Nesse rio, alguns sinistros já foram registrados, mas sem nenhum óbito.

O rio Paranhana apresenta a característica de ter, em média, 1,5 metros de profundidade, com corredeiras que variam entre as classes II e III, com nível normal de água. Existem duas opções de operacional, de acordo com a empresa contratada, sendo que um deles possui 6 Km e o outro 8 Km, conforme exposto na Figura 3. O tempo médio de duração da atividade é de 90 minutos para um dos percursos, e de 150 minutos para o outro, respectivamente. Vale salientar que o ponto de início da descida é uma antiga Pequena Central Hidrelétrica (PCH), que nunca foi utilizada, mas que influencia a vazão de água controlada pela Hidrelétrica denominada de Canastra, mais acima do rio.

Figura 3 – Percurso de *rafting* no Rio Paranhana

Fonte: Imagem cedida por uma das operadoras da localidade.

Na região, é tradicional o comércio de calçados, a visitação ao Templo Budista Tibetano Khadro Ling e a prática de *rafting*, que atualmente podem ser consideradas como principais atrativos turísticos da cidade de Três Coroas (FRAGA, 2014).

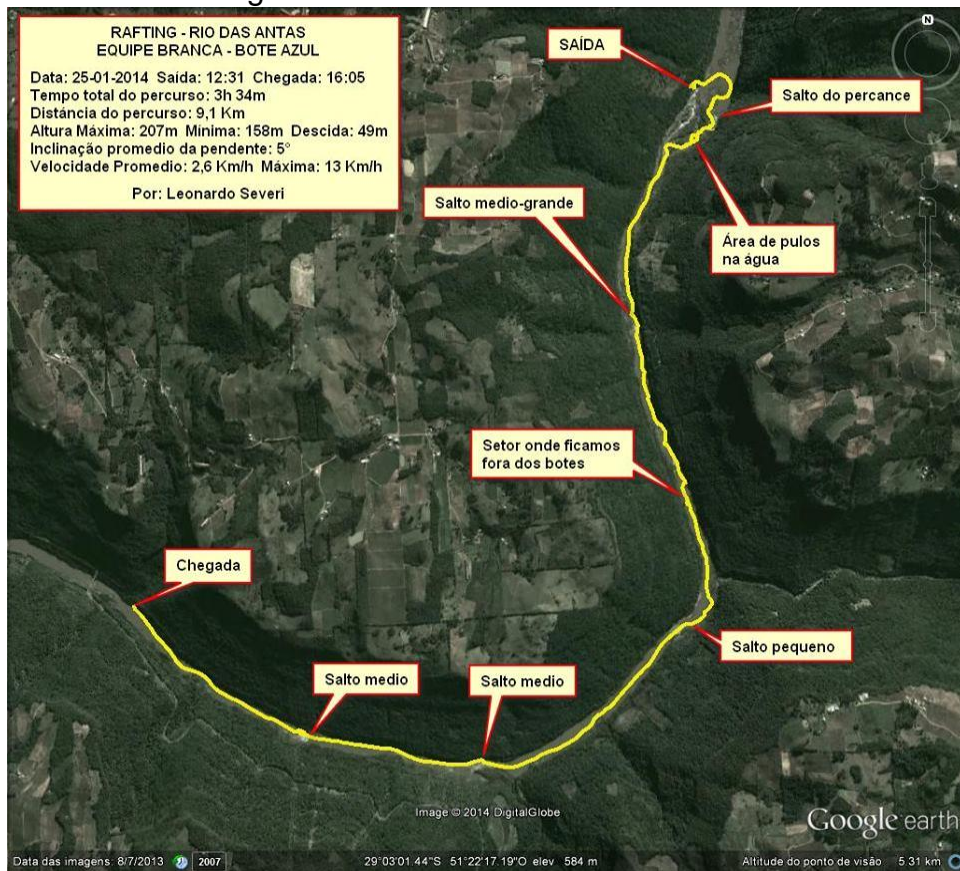
A região da Serra Gaúcha e Microrregião turística da Uva e Vinho, apresentada na Figura 4, está localizada a aproximadamente 140 quilômetros da capital do estado, Porto Alegre, e é formada por 47 municípios, compostos por população estimada de 878.500 habitantes<sup>14</sup> (IBGE, 2012 apud FEE, 2014), com forte predominância de ítalo-descendentes e diversificados atrativos turísticos locais, ligados à cultura rural, produção de vinhos, à produção cultural de arte e artesanato, roteiros de compras e às atividades ofertadas pelo denominado Polo de Aventura do Rio das Antas.

Nessa região, localiza-se também a Rota Turística do Vale do Rio das Antas, que leva esse nome por ser formada por municípios banhados por este rio, fazendo o limite dos municípios de Nova Roma do Sul e Nova Pádua.

<sup>14</sup> Estimativa habitacional regional, com base em dados do IBGE, disponível no site da Fundação de Economia e Estatística (FEE): <<http://www.fee.rs.gov.br/perfil-socioeconomico/coredes/detalhe/?corede=Serra>>. Acesso em: 20 jul.2014.



Figura 5 – Percurso do Rio das Antas



Fonte: Imagem cedida por Leonardo Severi, cliente do Rio das Antas.

Os parques onde se localizam as bases operacionais das empresas, pelo fato de uns serem privados e outros públicos, possuem contextos distintos de condições de trabalho, por mais que o rio de fato seja o mesmo.

No próximo capítulo, trataremos da metodologia que esta pesquisa utilizou, bem como os processos necessários para atingir os objetivos propostos.

## 5 METODOLOGIA

Conforme anteriormente explicitado, a presente pesquisa visa analisar o processo de construção de sentido que o sujeito na posição de condutor de *rafting* atribui à segurança em sua operação, a partir do contexto normativo no qual está inserido e através do discurso materializado em relação ao seu posto de trabalho.

Considerando a interdiscursividade do contexto ideológico, político, social e histórico, no qual o pesquisador e o condutor estão inseridos, atentando para a linguagem verbal e não verbal, que expressará de forma consciente e inconsciente, as falhas e rupturas existentes na estrutura, mesmo que seja através do não dito, dos conceitos de realidade e dos simbolismos apresentados nos fatos que constituem o texto de sua fala.

Com a finalidade de alcance dos objetivos apontados, a presente pesquisa se vale da abordagem metodológica qualitativa, através da realização de pesquisa exploratória, que baseou-se no dispositivo teórico-metodológico da Análise do Discurso de escola francesa. Dessa forma, neste capítulo, apresentaremos os suportes teóricos e metodológicos que foi utilizada nesta pesquisa, baseados no dispositivo fundado por Michel Pêcheux.

### 5.1 DISPOSITIVO TEÓRICO-ANALÍTICO: A ANÁLISE DO DISCURSO FRANCESA

A vertente de Análise do Discurso (AD) que será apresentada neste trabalho é oriunda da escola francesa e desenvolvida por Michel Pêcheux, durante e após a década de 1960, quando os estudos voltados à linguística foram intensificados. Até então, nenhum estudo conseguia aproximar-se do que seria a verdadeira abordagem do texto para a AD como a tratamos hoje, que busca um olhar direcionado à discursividade (ORLANDI, 2010). Pêcheux era filósofo e estava dedicado aos debates teóricos em torno do marxismo, da psicanálise e da epistemologia, onde atuava nas ciências humanas, principalmente na questão da leitura, pois acreditava que deveria haver uma teoria que rompesse tanto com as práticas de explicação de texto, quanto com os métodos estatísticos em vigor nas ciências humanas de forma não subjetiva.

Este dispositivo teórico analítico nascido na França em um momento controverso, baseava sua estruturação em três campos diversos do saber,

apresentando questões à Linguística, ao Materialismo Histórico e à Psicanálise. A Linguística estava voltada para o não positivismo, reafirmando a “não transparência da linguagem” (ORLANDI, 2010, p. 19), uma vez que ela possui seu próprio objeto de análise, a língua, e essa, sua própria ordem.

Com sua vertente voltada ao marxismo, a ideologia trouxe consigo a noção do real da história, enfatizando que os sujeitos constroem sua história, porém, essa “não lhe é transparente” (ORLANDI, 2010, p. 19). Com isto, para trabalhar língua e história conjuntamente na produção de sentidos, temos o que se pode chamar de forma linguístico-histórica, em que a ideologia se apresenta como disputa de forças que definem e dão sentido à linguagem.

A Psicanálise, por sua vez, apresenta o “deslocamento da noção de homem para a de sujeito” (ORLANDI, 2010, p. 19), constituído na relação entre o simbólico e a história, trabalhando também o inconsciente, em relação aos desejos, lapsos e esquecimentos.

Com o surgimento da AD, foi possível que o discurso, seu objeto, ganhasse *status* e um interesse renovado, direcionado para a “língua funcionando para a produção de sentidos” (ORLANDI, 2010, p. 17). Assim, começava a se produzir um conhecimento a partir do próprio texto, considerando que a linguagem não é transparente e que possui uma espessura semântica própria, que pode ser concebida em sua discursividade. A AD vai além, pois procura “compreender a língua fazendo sentido, enquanto trabalho simbólico”, estando “na base da produção da existência humana” e fazendo “parte do trabalho social geral, constitutivo do homem e da sua história” (ORLANDI, 2010, p. 15). Com isso, é possível observar a “relação estabelecida pela língua com os sujeitos que a falam” (ORLANDI, 2010, p. 16), além das situações em que é produzido o dizer, salientando a exterioridade na busca pela regularidade da linguagem, transformando os estudos da linguagem.

Para Orlandi (2010, p. 16), “os estudos discursivos visam pensar o sentido dimensionado no tempo e no espaço das práticas do homem, descentralizando a noção de sujeito e relativizando a autonomia do objeto da Linguística”. Ainda conforme Orlandi (2010), o trabalho desenvolvido com o discurso apresenta um objeto sócio-histórico, que possui a linguística para refletir sobre como a linguagem se materializa na ideologia e como essa se manifesta na língua. Sem esquecer que “a materialidade específica da ideologia é o discurso e a materialidade específica do discurso é a língua” (ORLANDI, 2010, p. 17).



Segundo Pêcheux (2002, p. 50), essa perspectiva “não é uma apreensão fenomenológica ou hermenêutica”, pois “a análise do discurso confronta-se com a noção tradicional (hermenêutica) da interpretação e produz um deslocamento” (ORLANDI, 1996, p. 41).

De acordo com Orlandi (1996), a AD não vem contemplar a relação entre a linguística e as ciências das formações sociais, ela não costura o entremeio entre língua e história, pois ela trabalha com as contradições emergentes da própria constituição desses dois espaços disciplinares, “ela trabalha a necessidade que relaciona essas disciplinas, enquanto territórios distintos” (ORLANDI, 1996, p. 42). Dessa forma, a AD assume a responsabilidade que lhe é imposta e sua denominação se constitui enquanto um dispositivo teórico-analítico.

A AD utiliza o discurso como prática da linguagem, procurando compreender a língua adquirindo sentido, enquanto parte do trabalho social do homem, e de sua história, como mediação necessária entre a sua realidade natural e social, considerando a produção de sentidos enquanto parte de suas vidas relacionadas à linguagem e exterioridade. A análise do discurso faz uma reflexão sobre como a linguagem está materializada na ideologia e como a ideologia se manifesta na língua, pois a materialidade da ideologia é o discurso e a materialidade do discurso é a língua (ORLANDI, 2010).

É importante lembrar que o dispositivo teórico subentende a individualização já feita pelo analista em uma análise específica. Embora se possa dizer que o dispositivo teórico seja o mesmo, os dispositivos analíticos não o são, tendo em vista que “o que define a forma do dispositivo analítico é a questão posta pelo analista, a natureza do material que analisa e a finalidade da análise” (ORLANDI, 2010, p. 27). Assim, é a partir da questão colocada, que a relação do analista com o discurso será estreitada, podendo levá-lo “à construção do ‘seu’ dispositivo analítico” (ORLANDI, 2010, p. 27) e cabendo a ele, então, a mobilização dos conceitos e procedimentos. Orlandi (2010) ressalta que após esses processos, os sentidos vão estar disponíveis para que o analista os interprete de acordo com os diferentes instrumentais teóricos dos campos disciplinares nos quais se inscreve e de que partiu.

Ao analista caberá, por fim, a partir da construção do seu dispositivo analítico, o alcance de suas conclusões. E para alcançá-las, o analista deverá retornar para sua questão inicial, uma vez que ela estará presente, “no início, como elemento desencadeador da análise e da construção do dispositivo analítico

correspondente” (ORLANDI, 2010, p. 28), para no final retornar, novamente, “gerindo a maneira como o analista deve referir os resultados da análise à compreensão teórica do seu domínio disciplinar específico” (ORLANDI, 2010, p. 28).

Nesse ponto do debate, apresenta-se a riqueza da AD, pois trabalhando suas relações com o simbólico, essa não apaga as diferenças, mas, sim, as significa teoricamente pelo “jogo que se estabelece na distinção entre o dispositivo teórico da interpretação e os dispositivos analíticos que lhe correspondem” (ORLANDI, 2010, p. 28). Em linhas gerais, o dispositivo teórico é aquele que a constitui enquanto teoria.

Orlandi (2010, p. 59) comenta que a “Análise de Discurso não procura o sentido ‘verdadeiro’, mas o real do sentido em sua materialidade linguística e histórica”, pois o dispositivo que estará em formação possui como característica estabelecer essas diferentes relações. Assim, ao trabalhar relações diversas, o analista do discurso irá “poder explicitar os processos de identificação pela sua análise”, mas para isto é necessário compreender que “o próprio analista está envolvido na interpretação” (ORLANDI, 2010, p. 59). Dessa forma, o dispositivo do analista deverá lhe permitir trabalhar não numa posição neutra, mas em relação à face da interpretação, o que torna a análise intimamente ligada ao seu *corpus* teórico. Ao decidir o que faz parte do *corpus*, o analista já passa a decidir acerca das propriedades discursivas que, em consonância com o método e os procedimentos, visa mostrar como um discurso funciona produzindo efeitos de sentidos (ORLANDI, 2010). Para a autora a análise pretende, justamente, deslocar o sujeito em face desses efeitos, o que já é um movimento de compreensão, sustentado em uma primeira etapa de análise praticada pelo analista e seu dispositivo analítico.

Tendo isso em conta, finalmente é construído o dispositivo analítico, que se apresentará, segundo Orlandi (2010), a partir da questão colocada frente aos materiais de análise que constituem o *corpus* e que visam compreender, em função do domínio científico, como esses estarão vinculados no trabalho. Com isso, o que se poderá avaliar é a capacidade analítica do pesquisador, seja pela habilidade com que ele praticou a teoria face à sua responsabilidade teórica, seja pela “sua capacidade de escrita – explicitação da análise – para interpretar os resultados de seu processo de compreensão do discurso que analisou” (ORLANDI, 2010, p. 64).

Assim, percebe-se o discurso no conjunto das práticas que constituem a sociedade na história, com a diferença de que a prática discursiva se especifica por ser uma prática simbólica. A AD “não está interessada no texto em si, como objeto

final de sua explicação, mas como unidade que lhe permite ter acesso ao discurso” (ORLANDI, 2010, p. 72). A materialização da estruturação do texto se dá no trabalho do analista em percorrer a via do discurso do sujeito.

Considerando a problemática delineada e os objetivos traçados, optou-se pela abordagem teórico-analítica da Análise do Discurso da escola francesa, pois conforme Orlandi (2003, p. 15) “[...] a análise do discurso concebe a linguagem como mediação necessária entre homem e a realidade natural e social”. Ou seja, ela permite analisar o trabalho do condutor de *rafting* através da sua linguagem, para assim possibilitar a análise de como ocorre a construção de sentidos para este sujeito.

Para Orlandi (2003), a análise do discurso visa analisar discursivamente as entrevistas e compreender como os objetos simbólicos produzem sentidos, verificando assim os próprios gestos de interpretação que também considera como atos simbólicos. Assim, a análise do discurso visa a compreensão de como um objeto simbólico produz sentidos, pois ele está investido de significâncias para e por sujeitos.

Para a autora, conforme comentado, a análise do discurso trabalha com a materialização dos sentidos através da análise textual da linguagem do sujeito, sendo que nesta pesquisa as entrevistas foram usadas como texto. Essa materialização de sentidos através da linguagem pode se dar tanto pela comunicação verbal como pela não-verbal, visto que o sujeito tem várias maneiras de expressar sua posição ideológica, seja ela consciente ou inconsciente.

O texto é a unidade de análise afetada pelas condições de produção e é também o lugar da relação com a representação da linguagem: som, letra, espaço, dimensão direcionada, tamanho. Mas é também e sobre tudo espaço significante: lugar de jogo de sentidos, o que implica em saber tanto como ele produz sentidos, de trabalho, de linguagem, de funcionamento da discursividade – como todo objeto simbólico, ele é objeto de interpretação. Um texto é só uma peça de linguagem de um processo discursivo bem mais abrangente e é assim que deve ser considerado. Ele é um exemplar do discurso. (ORLANDI, 2003, p. 72)

Porém, conforme exposto, a análise do discurso não está interessada no texto em si, como objetivo final de sua explicação, mas como unidade que lhe permite ter acesso ao discurso. O trabalho do analista é percorrer a via pela qual a ordem do discurso se materializa na estruturação do texto, na linguagem e na

ideologia. Isso corresponde, a saber, como o discurso se textualiza (ORLANDI, 2003).

O sujeito, para a análise do discurso, sempre fala de uma posição. Esta posição está imbricada por uma ideologia, de origem desconhecida, e com significado oculto, que é expresso através da linguagem. Nesta pesquisa, nos propomos a analisar a posição sujeito do trabalhador condutor de *rafting*, cuja função primordial é a de fornecer segurança na operação de botes durante a descida de corredeiras, conforme já salientado. A posição sujeito se constitui a partir de formações ideológicas que preexistem ao sujeito, o fazendo assumir uma linguagem verbal e não-verbal dotada de sentidos e que pode ser interpretada até mesmo a partir daquilo que o sujeito não diz, da falha e do equívoco, da quebra e da ruptura, da contradição, do esquecimento e do inconsciente, pois “[...] entre o dizer e o não dizer, desenrola-se todo um espaço de interpretação no qual o sujeito se move” (ORLANDI, 2003, p. 85).

O condutor de *rafting*, ao realizar seu trabalho, produz uma série de sentidos, de forma consciente ou inconsciente. Esses sentidos se constituíram antes do surgimento desse sujeito, pois ele está inserido em um contexto histórico já dado e baseado em relação a uma formação ideológica. O sentido “[...] é constituído em referência às condições de produção, uma vez que muda de acordo com a formação ideológica de quem (re)produz, bem como de quem o interpreta” (FERREIRA, 2001, p. 21).

Assim, “a compreensão procura explicação dos processos de significação presentes no texto, e permite que se possam ‘escutar’ outros sentidos que ali estão, compreendendo como eles se constituem” (ORLANDI, 2003, p. 26). De forma complementar, Orlandi (2003, p. 39), defende que, além disso, “[...] os sentidos resultam de relações: um discurso aponta para outros que o sustentam”, conforme é possível verificar nas sequências discursivas que serão aqui expostas.

Nossos sentidos se constroem, muitas vezes, dando-nos a impressão de sabermos do que estamos falando, formando-se a ilusão de que somos a origem do que dizemos. Porém, esse apagamento é necessário para que o sujeito se estabeleça em um lugar possível, no movimento da identidade e dos sentidos, pois eles não retornaram apenas, eles se projetam em outros sentidos constituídos em outras possibilidades para os sujeitos se subjetivarem (ORLANDI, 2003).

O sujeito se (re)significa em condições determinadas, impelido, de um lado, pela própria língua e, do outro, pelo mundo, pela sua experiência, por fatos que reclamam sentidos. Encontra-se impelido também por sua memória discursiva, por um saber fazer, em que os fatos fazem sentido por se inscreverem em formações discursivas que representam o discurso, as injunções ideológicas. Usamos esses argumentos para (re)afirmar a importância da presente pesquisa, pois “é no corpo a corpo com a linguagem que o sujeito se diz” (ORLANDI, 2003, p. 53).

Para Orlandi (2003), todo o indivíduo, ao ser concebido, já está sendo imbricado pelo processo ideológico no qual será conduzido ao longo de sua vida, constituindo-se assim como um sujeito ideológico carregado de sentidos antes mesmo de nascer. O político e o linguístico se inter-relacionam na constituição dos sujeitos e na produção dos sentidos, ideologicamente assinalados em suas ações. Assim, a ideologia é um “[...] elemento determinante no sentido que está presente no interior do discurso [...]” (FERREIRA, 2010, p. 17). Dessa forma, a linguagem, entre desejo e a ideologia, interage com a estrutura do seu contexto que, nesse caso, será o trabalho como condutor de *rafting* e as condições de trabalho sobre as quais esse discurso sobre a segurança é construído.

Com esse referencial consideramos que a análise do discurso, pode contribuir para situar o condutor de *rafting* como locutor em uma determinada posição histórica, cultural, política ou econômica, e interpretar o sentido do texto produzido em sua fala, para abordar os objetivos propostos neste trabalho. Antes de prosseguirmos com o processo de análise, é necessário apresentar como se deu a constituição do *corpus*.

## 5.2 DELIMITAÇÃO DO CORPUS

Para esta etapa da pesquisa, foi necessário realizar uma reflexão sobre como seria feita a delimitação dos condutores de *rafting* a serem entrevistados, que estão diretamente ligados às empresas com bases operacionais nos rios selecionados, bem como do procedimento para efetuar as entrevistas e questões ligadas ao tratamento daquilo que foi observado.

Devido às características do dispositivo teórico-metodológico de análise escolhido para a realização da interpretação, foi necessário estabelecer um recorte sobre o que na fala dos condutores de *rafting* entrevistados se mostrou mais

significativo e, com isso, foi possível estabelecer um *corpus* de análise. A partir desse *corpus*, constituído por sequências discursivas destacadas das falas dos condutores, o processo de interpretação se deu a partir do referencial teórico já exposto. Buscou-se evidenciar também as observações de campo, que possibilitaram estabelecer alguns contextos para as sequências discursivas analisadas e, a partir disso, caracterizar o processo de constituição dos sentidos de segurança para os condutores de *rafting* ao realizar o seu trabalho.

Nesse processo, concluiu-se pela necessidade de realizar algumas identificações e delimitações como, por exemplo, quando ocorreu a definição do tema segurança, por sua relevância e carência de pesquisas nesta área, ou pela escolha do sujeito condutor, por ser o profissional responsável por prestar o serviço e ter de trabalhar para fornecer a segurança necessária para a realização da atividade. Da mesma forma, como ocorreu com a definição da atividade de *rafting*, por ser a primeira do TA no estado a ser comercializada de forma organizada e também na escolha pela análise do discurso.

Dessa maneira, faltava eleger como seria feita a abordagem dos condutores que participariam da pesquisa, levando em consideração a variabilidade de opções existentes, tais como: os com mais e menos tempo de atuação; no rio com maior ou menor grau de dificuldade; das empresas que estavam localizadas em bases privadas ou públicas, etc.

Cada uma destas possibilidades configuraria distintos resultados. Por tempo de serviço, saberíamos se o tempo de exercício nesta atividade poderia, ou não, influenciar na construção do sentido de segurança no trabalho destes sujeitos ou colaborar para o não cumprimento das regras. Por empresas em bases públicas ou privadas, poderíamos verificar se o ambiente no qual o condutor realiza sua tarefa possui relação com a construção do sentido de segurança. Ou, pela diferença das características de constituição dos rios, com o intuito de contemplar os diferentes contextos disponíveis nos ambientes onde os condutores realizam seu trabalho, se poderia influenciar também na construção do sentido de segurança. Sendo assim, para a obtenção das falas, optou-se por entrevistar os condutores de *rafting* atuantes nos dois rios e que utilizam as duas opções de bases operacionais, públicas e privadas.

Ao apresentarmos o recorte sobre as sequências discursivas, decidimos por priorizar o anonimato dos entrevistados, com o intuito de garantir a sua integridade e

privá-los, dessa forma, de possíveis constrangimentos. Em virtude da logística e da conveniência, tanto por parte do pesquisador, como dos condutores, optou-se por realizar as entrevistas nos locais de trabalho dos sujeitos, após a realização do operacional, percurso também acompanhado pelo pesquisador para observações. De acordo com Dejours (2012), estar no local da prática é benéfico para observar a organização do trabalho.

### 5.3 ABORDANDO OS CONDUTORES

Após a aproximação inicial, realizada via telefone pelo pesquisador para efetivar os agendamentos prévios com os condutores, ao chegar nas bases e conversar com os responsáveis pelas empresas, os quais intermediaram o contato prévio com os entrevistados, era realizada uma apresentação ao grupo e informado que após a realização da descida, também sob observação, seria realizada a entrevista com os selecionados no momento que julgassem oportuno, pois o pesquisador estaria à espera.

No retorno da atividade, já com o gravador, a planilha com as perguntas guias e o termo de consentimento, que compunham os materiais de trabalho, o pesquisador procurou estar sempre em um local visível e já propício para a realização da entrevista. Quando os condutores haviam encerrado suas tarefas, ocorreram três situações: uma em que os condutores por livre iniciativa iam até o local e se colocavam à disposição; outra em que eles ficavam nas proximidades demonstrando assim que estavam livres e que estavam à disposição, esperando; e, a terceira, que ocorreu em duas ocasiões, foram consultados se estavam disponíveis. Nessa situação, após a identificação de que não iria atrapalhar e que era o momento oportuno, o pesquisador os abordava e perguntava se poderiam auxiliar e responder as perguntas necessárias e prontamente era recebida sua resposta afirmativa.

Uma vez estando o pesquisador e o entrevistado em interação, era explicado sobre a proposta do presente trabalho, como decorreria e apresentado o questionário elaborado, que fora testado previamente e discutido com a orientadora para ajustes das questões, no sentido de deixá-las mais abertas e amplas. Esse questionário é o instrumento que conduziria a entrevista (Apêndice B), após apresentado o termo de consentimento (Apêndice A), solicitando que fosse lido e,

caso concordassem, que assinassem, para ser iniciada a entrevista. O desenrolar desse processo sempre ocorreu de forma tranquila e sem contratemplos. Ao fim das perguntas, o pesquisador agradecia a colaboração e se despedia do entrevistado, dando a ele a oportunidade de expressar ou comentar sobre algo que por ventura julgasse oportuno e não tivesse sido contemplado.

Optou-se por iniciar o campo pelo rio Paranhana, pela facilidade que este oferecia para realizar as entrevistas. Posteriormente, o mesmo procedimento foi realizado no rio das Antas. No rio Paranhana o trabalho foi efetuado ao longo dos dias 11 e 12 de janeiro de 2014. Nessa ocasião, foram entrevistados seis condutores de *rafting* em três empresas diferentes. No rio das Antas foi necessário dedicar dois finais de semana para conseguir efetuar todas as entrevistas. Nos dias 25 e 26 de janeiro de 2014, foram abordados dois condutores de uma empresa e, nos dias 01 e 02 de fevereiro de 2014, foi a vez de mais quatro condutores de outra empresa.

No total, foram entrevistados doze condutores, seis do rio Paranhana e seis do rio das Antas, abrangendo cinco empresas e totalizando cerca de oito horas de gravação. As entrevistas, o serem transcritas após quase 40 horas de exaustivo trabalho, resultaram em 101 laudas, que foram analisadas e tratadas. Desse modo, foi realizada a seleção e extração das sequências discursivas, que foram analisadas posteriormente. Vale salientar que o tempo médio de entrevista com os condutores com mais tempo de atuação foi de 50 minutos e com aqueles com menos tempo de trabalho cerca de 20 minutos. Apesar disso, porém, em linhas gerais, os elementos trazidos por eles eram os mesmos, sendo que a diferença básica se relacionava a apresentação dos fatos com maior riqueza de detalhes e número de exemplos pelos mais antigos. Foram recortadas 136 sequências discursivas, que serão apresentadas e analisadas na discussão a seguir. Em ambas as situações, não diferenciamos durante a análise a posição ocupada pelos condutores em relação ao tempo de experiência ou idade, visto que possuem a mesma função, prescrita nas normas e regras de boas práticas que regem a operação da atividade de *rafting*.

Vale salientar que, apesar dessas identificações, independentemente se as falas eram externadas por condutores com mais ou menos tempo de experiência, de bases operacionais públicas ou privadas ou de rios com características distintas, não houveram distorções significativas sobre o exercício de seu trabalho, sendo possível considera-los como uma classe de sujeitos trabalhadores que exercem e compartilham impressões muito próximas sobre a atividade que exercem.



## 6 OS SENTIDOS DE SEGURANÇA PARA OS CONDUTORES DE RAFTING E SUAS CONDIÇÕES DE PRODUÇÃO

Neste capítulo será apresentada e contextualizada a análise das entrevistas visando expor o dito e o não dito, as afirmações, as contradições e as estratégias defensivas que caracterizaram o que este estudo se propôs a investigar, ou seja, buscaremos expor as condições de produção do sentido de segurança para os condutores de *rafting*.

O tratamento das falas ocorreu através da materialização da expressão verbal e observação do trabalho dos sujeitos entrevistados, que externalizaram sua relação social alicerçada no ato laborativo dentro de um contexto ideológico, mesmo que de maneira inconsciente, a partir dos pressupostos teóricos da AD e das contribuições de Christophe Dejours.

### 6.1 PRAZER NO TRABALHO DO CONDUTOR DE RAFTING

Iniciamos esta seção utilizando o pensamento de Freud (1992), quando diz que o sujeito, no inconsciente de sua memória, age numa tentativa de retornar a uma natureza para sempre perdida no imaginário, pois ele sabe que nunca mais terá a possibilidade de usufruir do ambiente natural tal qual ele visualiza nos relatos, contos e livros de história. Este sujeito, que foi atravessado pela civilização, tem em seu instinto a ciência de que por causa da maneira como a sociedade do consumo e do espetáculo se sustenta, ele cada vez mais perde e se afasta da vida ao ar livre e dos estranhamentos causados pelos fluxos advindos desta experiência.

Para isso, utiliza-se também o pensamento de Maffesoli (2001), bem como de Antunes (2002) e de Dejours (2012), no que se refere à questão da pulsão da errância, da busca pelo fluxo, pela não fixação do nomadismo, do estranhamento e da ressignificação da busca por sentimentos primeiros, em contato com a natureza, para atribuir a uma das formas de manifestação de prazer no trabalho do condutor, afinal, a busca pelo desconhecido faz parte da gênese do ser humano e expressá-la, na natureza, ou seja, no seu local de origem é sinal de conquista.

Conforme menciona na sequência discursiva SD1

**SD1:** [...] *porque tá no sangue... tá no sangue véio [...] a água tá dentro do sangue... água do rio... eu não consigo ficar longe.* (A)

Esta busca pelo desconhecido, oriunda do fluxo da não fixação causada pela pulsão da errância, propicia ao condutor, seja pelo contato com o rio ou pela troca com seus clientes, um estranhamento, que o faz (re)significar tanto a si próprio como ao local em que exerce sua tarefa, além do seu próprio espaço de convivência social. Ao realizar o deslocamento entre sair da zona central de sua localidade, chegar à periferia e retornar ao seu ponto de origem, o condutor já não é o mesmo que antes. A cada novo ir e vir, amplia sua abrangência subjetiva de mundo globalizado.

**SD2:** [...] *a gente sempre tem as nossas responsabilidades, mas a gente se diverte junto com eles... porque a gente tem também que nem eu falei, os nossos problemas, as nossas famílias, nossas questões pessoais e ali as vezes é o momento da gente estabelecer a nossa relação também né, porque tu tá junto com a equipe, tu te diverte junto, então é isto aí né, é a confiança no teu trabalho.* (B)

Sobre a ressignificação causada, Gastal e Moesch (2007), consideram que o turismo envolve não só o visitante, “sujeito fluxo”, em deslocamento, mas também o habitante, “sujeito fixo”, que busca estabelecer uma relação de significação com o lugar onde mora, construindo práticas culturais e assumindo posições políticas no espaço cotidiano e coletivo de cidadão.

Assim,

[...] ao Turismo, encaminharia outras possibilidades de construção do sujeito histórico, aquele em condições de se expressar e de se apropriar das suas circunstâncias espaciais e temporais, seja como sujeito histórico urbano, seja como sujeito histórico planetário (GASTAL; MOESCH, 2007, p. 56).

O sujeito condutor, ao mesmo tempo que é um fixo de sua localidade, também é um fluxo nela mesma, ou seja, é um sujeito da unidade onde reside e ao mesmo tempo globalizado, que realiza troca não somente com o seu próprio local de residência, trabalho e lazer, mas também com os transeuntes externos deste espaço no qual ele habita e se desloca, o que lhe faz valorizar seu posto de trabalho.

**SD3:** [...] *eu pratico o rafting porque eu gosto de fazer, eu amo, pra mim o rafting é praticamente tudo, gosto muito, [...] as vezes o cara tá precisando de uma emoção aí acontece alguma coisa legal, o cara se sente vivo, é*

*muito gostoso a sensação; a sensação não tem explicação, principalmente lidar com pessoas diferentes o tempo todo, conhecer, receber o conhecimento delas, a confiança, isto não tem preço que pague. (C)*

O *rafting* age como forma de inscrição social do sujeito que o faz sentir-se vivo, presente, reconhecido. É o trabalho vivo por oposição ao trabalho morto, o trabalho que dá um significado ao trabalhador.

Pode-se supor que toda compulsão interna que se faz sentir no desenvolvimento dos seres humanos foi originalmente - isto é, na *história da humanidade* - apenas uma compulsão externa. Assim, o ser humano está sujeito não só à pressão do seu ambiente cultural imediato, mas também à influência da história cultural de seus ancestrais (FREUD, 1922).

**SD4:** *Eu gosto da atividade que eu faço, amo de paixão. Se pudesse viver só dela eu viveria só dela [...] eu faço rafting porque eu gosto mesmo de trabalhar com o pessoal, trabalhar na água, se pudesse tá todo dia na água, tava aí todo dia [...] Por exemplo, na água eu me sinto bem melhor, tô em casa, tô de boa, tô na natureza aí que o cara gosta mesmo da natureza". (D)*

**SD5:** *Por mais que a carga na consciência seja maior por estar carregando vidas né, é melhor do que estar simplesmente desamassando uma lata lá e chapeando e pintando. (D)*

Para Antunes (2002, p. 143), “[...] natureza e trabalho, meios e fins, então, produzem algo que é em si mesmo homogêneo: o processo laborativo e ao fim, o produto do trabalho [...]”. Naturalmente, a busca de uma finalidade, é resultado de uma necessidade humana e social, mas “para que ela se concretize é necessária uma investigação dos meios, isto é, o conhecimento da natureza deve ter atingido o seu nível apropriado” (ANTUNES, 2002, p. 143).

**SD6:** *[...] final de semana aquela coisa do tá aqui em baixo, tá trabalhando com pessoas, mas é um outro ambiente de trabalho... tu te desestressa, é amizade, tu faz amizades, muitas amizades aqui embaixo... e é lugar que tu esquece do teu mundo lá fora né então de segunda a sexta tu é trabalho, sexta, sábado e domingo tu chega aqui embaixo e esquece que tu trabalha lá fora né, e isto alivia a cabeça né... aqui embaixo é um lugar excelente pra tu aproveitar o dia... sair de um lugar e deixar a cabeça e vir só com o corpo... nesta parte aí, então ã... tu consegue relevar os dois lados. (E)*

**SD7:** *[...] mas eu gosto mais de estar aqui do que estar em casa sentado no sofá vendo TV. (F)*

O condutor tem o sentimento de que o desempenho de sua tarefa não é trabalho, mas, por outro lado, existem as regras que ele tem de seguir, o que transfere para ele a responsabilidade de ter de cumprir com o que está previamente prescrito e acordado entre as partes envolvidas. A prescrição se refere às distintas normas, como: a NBR 15285, que estabelece resultados esperados e competências mínimas para condutores de TA, independente do tipo de atividade praticada; a NBR 15370 que estabelece resultados esperados e competências para condutores relacionadas à preparação e condução de cliente para a prática de *rafting*; a NBR 15286, que elenca requisitos gerais mínimos de informações relativas à segurança e aspectos contratuais pertinentes, referente aos produtos e serviços que incluam atividades de TA, ofertados por pessoas físicas ou jurídicas, antes da formalização da compra; e, a NBR 15331, que especifica requisitos para um sistema de gestão da segurança e aplicação de processos de melhoria contínua, visando promover a prática de atividades de aventura de forma segura. As normas de segurança são o que Dejours (2002) considera como organização do trabalho, sendo que para ele esta é a principal forma de controlar o sujeito no trabalho.

Por outro lado, os condutores se queixam de que sua tarefa não está inscrita no CBO, conforme SD8:

**SD8:** [...] *nossa atividade não pode ser registrada em carteira como condutor de rafting, ela não é reconhecida.* (G)

O trabalho, entretanto, “não é um mero ato decisório, mas um processo, de uma contínua cadeia temporal que busca sempre novas alternativas” (ANTUNES, 2002, p. 138). O que possibilita ao autor dizer que o desenvolvimento do trabalho, a busca das alternativas presentes na práxis humana, encontra-se fortemente apoiado sobre as decisões entre alternativas.

[...] o ir além da animalidade por meio do salto humanizador conferido pelo trabalho, o ir além da consciência epifenomenica determinada de modo meramente biológico adquire então com o desenvolvimento do trabalho um fortalecimento, uma tendência em direção à universalidade. (ANTUNES, 2002, p.138)

Assim, a loucura (sic) que seria descer um rio de corredeiras em um pequeno bote, é aceita e permitida, burocraticamente e conscientemente, devido ao regramento existente no trabalho do condutor, mas inconscientemente, pelo

consumo do espetáculo, que o interpela. Ele tem de escolher alguma das alternativas possíveis e arcar com suas consequências. Dessa forma, as decisões que o condutor tem de tomar para poder realizar alguma atividade que lhe dê um significado e vá além da sua existência, margeiam distintas probabilidades de convívio social, fortalecendo a sua imagem como um sujeito em busca de uma ressignificação causada pelo estranhamento no fluxo das relações inter e intrapessoal, no meio local e global em que está inserido através de um trabalho globalizado como é o caso do trabalho no turismo, lidando com pessoas de vários lugares, procedências e culturas e por isto ligado à sociedade contemporânea.

**SD9:** *[...] se eu hoje não tivesse trabalhando como condutor de rafting eu taria remando com o meu caiaque, mas aí tu pensa assim, o caiaque ele é muito individual, eu vô remar, vo me satisfazer, mas ele é muito individual, no máximo quem vai encarar é eu e um amigo meu... e aqui a gente consegue interagir com as pessoas, com a equipe então é o sentimento que tu tem quando vai pra água. (B)*

Buscar a produção e a reprodução da sua vida societal no ambiente natural, por meio do trabalho e luta por sua existência tomando decisões, faz com que o sujeito tenha de criar e renovar as próprias condições da sua (re)produção e crescimento pessoal. O trabalho é, portanto, o resultado idealizado em sua consciência, fenômeno este que não está essencialmente presente no ser biológico dos animais (ANTUNES, 2002, p. 136).

Além disto, os condutores declaram que:

**SD10:** *“[...] é uma atividade saudável, tu tá te exercitando, tá movimentando tua adrenalina e acaba dando um gás pro coração e a tendência é claro, é tu procurar uma melhor qualidade de vida com isto né... é melhor que tu ser uma pessoa sedentária, que daqui a pouco tu tá toda semana em família almoçando, comendo, bebendo e não tá te exercitando”. (B)*

O trabalho entendido em seu sentido mais genérico e abstrato, como produtor de valores de uso, é expressão de uma relação metabólica entre o ser social e a natureza. No seu sentido primitivo e limitado por meio do ato laborativo, objetos naturais são transformados em coisas úteis, emerge aqui a práxis social interativa, cujo objetivo é convencer outros seres sociais (ANTUNES, 2001).

**SD11:** *[...] poder receber um grupo aqui, que tem uma expectativa e vão sair daqui mais felizes e poderem sair daqui e dizer, hoje meu dia valeu a pena, “vocês têm de fazer” então isto pra ti é um ganho muito grande. (B)*

Este objetivo de “convencer outros seres sociais”, e de ter “um ganho muito grande”, entre outras possibilidades, pode estar atrelado também aos princípios do consumo do espetáculo, que interpela o sujeito de forma inconsciente, almejando resultados específicos da sociedade do consumo. Conforme a formulação de Antunes (2002), esta situação surge assim que o trabalho se torna suficientemente social, passando a depender da operação de muitas pessoas. Pensamento este que remete diretamente ao turismo e toda a complexidade que o constitui.

Outra possibilidade de prazer no trabalho do condutor está ligada à sua convivência com o risco. O condutor está em uma posição de destaque perante seus clientes pelo motivo dele ser o conhecedor do ambiente e de seus riscos, pois ele é o “sujeito fixo”, o autóctone, o nativo do lugar que circula no fluxo. Estando ele nesta posição, é ele quem tem o poder e dever de conduzir a atividade, sendo ele o ator principal deste jogo de tensões.

O cliente contrata os serviços do condutor para que seja responsável por “afastar” os riscos que a atividade possui e aí se constitui a sua tarefa: conduzi-los em segurança. O sujeito trabalhador, neste caso, tem o poder de manipular as situações de risco da atividade, possibilitando e oferecendo mais ou menos segurança através do poder de seus conhecimentos, advindo de experiências passadas que os fizeram se estranhar e ressignificar nos fluxos advindos da prática de sua tarefa, proporcionando a habilidade necessária para assumir a posição de condutor.

Desta forma, os clientes estão nas mãos dos condutores e fazem um depósito de confiança neste sujeito. O condutor tem o papel de distanciar ou aproximar os clientes da fronteira do desconhecido, ao limite de quanto deseja consumir desta situação ou deste show, do espetáculo. Estando o condutor na condição de ser a referência em termos de segurança e satisfação, esta situação lhe proporciona ser o depositário da confiança das pessoas que dependem e necessitam de suas decisões para poderem realizar a atividade, ao ponto de optarem por tornarem-se seus clientes.

**SD12:** *Assim como o motorista do ônibus sabe que os passageiros estão na mão dele, o piloto do avião, os passageiros sabem que estão na mão dele, e nossos clientes também sabem que tão na nossa mão e aí eles confiam.*  
(A)

**SD13:** [...] eu prezo mais pela segurança do cliente do que pela minha... porque a gente sabe se virar, mas o cliente não sabe... a gente foca mais segurança visando o cliente do que a do próprio guia né. (F)

**SD14:** [...] eu posso dizer que é seguro e colocar ele numa situação complicada. (B)

O condutor é explorado e se divide inconscientemente entre querer ocupar a posição idealizada *versus* seu limite, sua humanidade, sua falha e, assim como é exigido, é vangloriado por isto.

Freud (2009) tem uma passagem que podemos utilizar, neste momento, para tentar entender o porquê de o cliente entregar sua idealização ao condutor, ao falar que “escolheu aqueles a quem considerou dever o melhor do que ele fora capaz de alcançar em deleite e compreensão da vida, e os venerou juntamente com os antigos imortais e os mestres familiares de sua própria língua” (FREUD, 2009, p. 7).

Assim, o condutor sente prazer por ser o depositário da idealização do cliente, por ser o responsável em oferecer uma atividade segura, pois os clientes não desejam se encontrar com o risco de morte e nem mesmo de assumir o controle da atividade, apesar de quererem fazer parte deste *show*. Na perspectiva do condutor, o cliente, espera ser conduzido por situações adversas e serem salvos, pois estão em uma situação de dependência.

**SD15:** [...] a gente sabe onde é o perigo né, a gente já passou pelo perigo... não digo que nunca vai acontecer, mas pode acontecer, e aí a gente tenta evitar ao máximo possível pra não acontecer, porque esporte de aventura é... tu corre riscos né... de alguma forma o turista tá na mão do guia ...a vida do turista está na mão de nós, guias... de alguma forma, mínima coisa, mas tão. (F)

A SD15 pode ser relacionada com o que analisou Dejours (1992, p. 96) ao falar que “Na aviação de caça a exploração de uma loucura bem específica permite encontrar homens capazes de se lançarem num desafio mortal com os elementos naturais”. Do mesmo modo podemos interpretar os condutores, pois eles estão cientes dos riscos que correm e do que isto pode acarretar.

**SD16:** [...] o que traz segurança é tua capacidade de passar por situações difíceis de risco às vezes, que tu não vai aprender a andar de bicicleta sem cair. É difícil, assim como é tu formar um bom guia hoje, sem tomar um caldo, sem cair dentro de um refluxo sem perder um cliente, sem bater nas

*pedras, sem fazer uma boa leitura de rio, então isto tu só vai adquirir com experiência. (B)*

O trabalho real se apresenta e exige do trabalhador que se coloque por inteiro na atividade, mobilizando suas habilidades físicas, psíquicas e intelectuais. Os condutores acabam sendo possuídos por este sentimento de consumir a situação de risco, em virtude de que “apesar da adaptação do trabalho ao homem e do homem ao trabalho, os riscos físicos permanecem grandes, e as condições de trabalho continuam sendo de uma dureza” (DEJOURS, 2002, p. 87). De acordo com o autor, o jogo da satisfação no trabalho permite negar ou lidar com os riscos, como refere o condutor na SD17:

**SD17:** *[...] olha, isto é o prazer... quando eu comecei eu falei, até quando eu tiver uma perna só eu vou fazer... é meu divertimento, minha válvula de escape, eu trabalho lá na semana e venho aqui tirar o stress sabe... eu me divertir, divertir o pessoal, dar risada, conhecer pessoas novas, isto já me ajuda bastante, é bem legal pra mim. (K)*

Neste momento, vale-se de uma pertinente comparação entre os pilotos de caça e os condutores, pois para Dejours (2002), os pilotos tomam para si os objetivos do exército, da aviação e da caça, criando assim uma elite admirada por todos, como heróis com coragem e competência, que ativam os sentidos adormecidos da infância, de quando se é criança, justamente por lidar com estas situações de confrontar-se com os perigos eminentes e mesmo assim não ser afetado.

No que se refere ao condutor, percebe-se que, ao comentar sobre medo, ele não o remete a si, mas para o cliente e, também, para a imagem do *rafting*. Assim, podemos enquadrá-lo nesta mesma perspectiva dos pilotos, pois os deveres de sua tarefa estão à frente da sua integridade, minimizados ou negados, conforme SD18 e SD19:

**SD18:** *[...] eu tenho medo, sei que existe a possibilidade, mas o meu medo é pelo cliente, não por mim. (I)*

**SD19:** *[...] é uma atividade que com certeza na vida dela vai ser marcante... porque, porque não é que nem andar de bicicleta, não é que nem andar de carro, não é uma coisa comum, é uma coisa que ela teve que se deslocar de um ponto ao outro porque é uma atividade única, é algo que acontece só naquele local e que pra ela, ela teve de se desafiar, colocar a segurança dela na mão de outra [...]. (G)*



Com isto, o condutor e o piloto de caça se veem em posição de superioridade em relação aos outros. Em função da sua tarefa que é complexa e incomum, o condutor, assim como o piloto, necessita acionar altas capacidades simultaneamente.

O piloto de caça sofre pressões psicomotoras e sensoriais motoras, porém observa-se que apesar de uma carga demasiada, que ultrapassa frequentemente a capacidade dos homens e que, por este motivo, é possível para poucos, os pilotos satisfeitos com o seu trabalho não acusam nenhuma fadiga, o que significa que a carga psíquica, neste caso negativa, faz parte do trabalho e contrabalança, ao menos em parte, a carga física e nervosa, a ponto de assegurar a esses pilotos um equilíbrio e uma saúde de boa qualidade (DEJOURS, 2002).

Este pensamento também pode ser compartilhado com o condutor, pois ele demonstra claramente que seu posto de trabalho lhe propicia cargas equilibrantes negativas, apesar do esforço e responsabilidades.

**SD20:** [...] eu considero aqui o melhor escritório do mundo na verdade. Ele é um ambiente onde tu trabalha final de semana onde tu tem a... toda parte de, de amparo e tá no meio de pessoas que também gostam do que fazem né, então acredito que não tenha outro ambiente... este ambiente ele não precisa ser melhorado né, ele está dentro do que a gente espera né. (H)

**SD21:** [...] como o grupo aqui é unido e são amigos, na verdade eu subo pra descansar mentalmente... eu tenho um outro emprego que é super cansativo, se incomoda a semana toda chega final de semana eu to aliviado, to zerado é bem tranquilo aqui... a gente se diverte bastante aqui... [...] isso... pra cabeça né... fisicamente cansa um pouco mas eh bem bacana aqui o grupo é unido, agente termina brinca, toda hora brincando... mas sempre priorizando o cliente... é importante que a gente ao chegar no final a gente tenha satisfeito o cliente. (I)

Para que a curiosidade fundamental do sujeito seja solicitada e ativada, para poder brincar, no encontro com a situação de trabalho e de ter prazer, mesmo correndo risco, é necessário que a tarefa tenha um sentido para o sujeito. Esta curiosidade, que não requer nada além do investimento na ação, é teorizada na psicopatologia sob o nome de epistemofilia, herdeira justamente da curiosidade da criança a respeito de suas origens e do que esteve em jogo para permitir sua vinda ao mundo, ou seja, a luta entre a vida e a morte. Para Dejours (2012), o teatro do trabalho é uma ressonância simbólica do teatro do brinquedo, o que faz com que o trabalho tenha sentido para o sujeito. “Essas condições são aquelas das mudanças

de objetivos da pulsão no processo de sublimação tal como ele é conhecido pela psicanálise” (DEJOURS, 2012, p. 134).

*SD22 “[...] eu acho bom pra mim né... ter uma pessoa que confia né ... se sente melhor, agora tu olhar uma pessoa que não confia, você vai ficar com aquilo na cabeça, o trabalho não vai sair bem, agora uma pessoa que confia... se vai fazer filé... vai fazer certinho seu serviço”. (J)*

Na realização da tarefa, o condutor, até mesmo para que as pessoas confiem nele, sempre tem de cumprir regras. Estas regras dizem respeito ao que se espera de sua atuação ao longo da descida. Porém, muitas vezes eles descumprem estas regras realizando manobras arriscadas. Esta situação, de acordo com Dejours (1992), também ocorre com os pilotos de caça, pois mesmo ele tendo de cumprir com as ordens que são dadas referente a organização do trabalho e ao modo operatório, frequentemente a prática acaba sendo diferente da do trabalho prescrito.

*Os pilotos de caça são conhecidos por sua audácia, o que em termos de organização do trabalho significa que a bordo de seu avião fazem o que bem entendem... essa observação é aplicável a um grande numero de tarefas e ela é tanto mais verdadeira quanto a tarefa é mais complexa (DEJOURS, 1992, p. 86).*

Esta situação está também atrelada à lógica do espetáculo, pois os sujeitos fazem de sua tarefa um *show* a ser consumido pelos seus espectadores e que, em virtude de sua proeza e suas manobras, são vistos como os heróis de um filme de ação (BAUDRILLARD, 1995).

Porém, mesmo assumindo condutas de ordem radical, é exigido do condutor de *rafting* que no exercício de sua tarefa, para que ser aceito pelo seu grupo, fazer de tudo para conseguir manter a imagem da atividade e fornecer segurança aos seus clientes. Assim, os clientes podem sentir-se seguros ao consumi-la e também fazerem parte do *show*, do espetáculo.

**SD23:** *[...] o condutor até pode ser radical, mas ele tem de ter limites. (B)*

Seguindo a comparação com os pilotos de caça, este limite comentado pelo trabalhador em SD23, pode ser explicado pelo fato de o condutor ser responsável por vidas, diferentemente dos pilotos que têm em sua responsabilidade somente a sua segurança; além da imagem de sua classe, para ambos. Neste sentido, o que

se aproximaria com o condutor seria não o piloto de caça, mas sim o piloto de carga que, de acordo com Dejours (1992), não é tão ousado.

Nessa ideia, reaparece a significação do risco como possibilidade de crescimento e satisfação pessoal, onde o comportamento com o risco representa uma procura individual de identidade, ou de confirmação de si, por meio do afrontamento da morte (DANTAS, 2008, p. 75). Dessa forma, “correr riscos assume assim a positividade da energia e das emoções que fazem emergir o sentido da existência” (DANTAS, 2008, p. 75).

De acordo com Swarbrooke et al (2003, p. 7), “as fronteiras que o turismo de aventura está forjando nos obrigam a reavaliar o valor das definições tradicionais”. Torna-se necessário refletir sobre as práticas sociais e seus fluxos sob uma nova ótica dos deslocamentos entre local e global e a prática do consumo do espetáculo.

Desta forma, passamos a tecer reflexões sobre mais um elemento presente no contexto da vida do sujeito trabalhador, na posição de condutor de *rafting*, o qual foi superficialmente comentado nessa seção: o espetáculo do consumo na sociedade moderna.

## 6.2 RAFTING: UM ESPETÁCULO NA SOCIEDADE DE CONSUMO

A partir deste capítulo, iremos abordar algumas questões que envolvem o consumo. Não somente o consumo de algo material, mas, neste caso, principalmente do imaterial, que é um dos elementos que estão intrinsecamente envolvidos no contexto do mundo do trabalho do condutor de *rafting*.

O condutor de *rafting*, ao mesmo tempo em que consome o mundo do espetáculo para sentir prazer, também é consumido por ele. Assim, o sujeito acaba fazendo parte deste *show*, no qual o segmento turístico de aventura está inserido. Tem um papel duplo, pois age em um contexto em que colabora para sua constituição e consumo por parte de terceiros, neste caso, seus clientes, bem como é consumido e explorado no momento em que espetaculariza sua tarefa.

No *rafting*, o mercado do consumo do *show*, criado pelo espetáculo, depende do papel do condutor, para que crie as condições ideais do consumo de seus clientes e, com isto, torne-o economicamente viável, mesmo que também consumido de forma espetacular.

O consumo é uma prática anterior ao comércio, mas diretamente ligada à relação mercadológica do capitalismo. O consumo está ligado tanto ao valor de uso quanto ao valor de troca (BAUDRILLARD, 1995). Ao que se consome, pode atrelar-se tanto o básico quanto o supérfluo; e o que possui uma utilidade primária pode passar a ter uma secundária, deixando de ser essencial para ser fundamental, por causa da mais valia agregada ao comercializado. Sai do valor de uso e passa ao valor de troca, englobando não somente o comércio da materialidade, mas também do imaterial e, desta forma, o consumo de experiências torna-se economicamente viável, algo passível de venda dentro do sistema do espetáculo criado pelo mercado capitalista contemporâneo, principalmente se o que for consumido fugir do princípio da trivialidade e tiver valor agregado.

Afinal de contas, o *rafting*

**SD16:** [...] é uma atividade que com certeza na vida dela vai ser marcante... porque, porque não é que nem andar de bicicleta, não é que nem andar de carro, não é uma coisa comum, é uma coisa que ela teve que se deslocar de um ponto ao outro porque é uma atividade única, é algo que acontece só naquele local e que pra ela, ela teve de se desafiar, colocar a segurança dela na mão de outra pessoa [...]. (G)

Desta forma, transformou-se a relação do sujeito consumidor com o consumo. O sujeito já não se refere ao consumo na sua utilidade específica, mas ao conjunto de objetos de sua significação total, ou seja, possuem um sentido global e diferente do que têm individualmente, constituindo um encadeamento de significantes, arrastando o consumidor a complexas relações com o próprio excesso da imagem ao ponto de se tornar um *show* espetacular. Assim, o centro da cultura do consumo torna-se parte integrante do centro comercial, agregando a errância lúdica do ser às possibilidades combinatórias proporcionadas pelo capital, criando uma nova arte de viver o ambiente cotidiano, onde as artes e os lazeres se misturam com a vida cotidiana, principalmente ligada ao convívio social e multiplicada se exposta a seus pares (BAUDRILLARD, 1995).

Nesta nova relação que se cria entre o consumo e o que ele representa, principalmente envolvendo o trabalho, surge a magia do espetáculo de consumir algo que antes não lhe pertencia, ou não lhe era possível, tornando esta situação um verdadeiro *show*. Tomando o condutor como exemplo, é como comparar com o pensamento no qual eles se sentem como heróis e a ideia utilizada de Freud (1922),

sobre buscar a natureza que já não existe, além do seu imaginário, e, por isto, ao realizar sua tarefa o condutor consegue resgatar esta ideia pelo consumo da espetacularização do seu trabalho.

Esta mudança ocorre porque trata do consumo envolvendo a mentalidade privada e coletiva de um pensamento mágico que o governa, e alimenta a esperança da banalidade do cotidiano, tirando-o da mesmice diária. Na prática, os benefícios do consumo não são vividos como fruto do trabalho, mas sim como milagres ligados ao processo social de produção que conduz ao consumo das imagens que o significam (BAUDRILLARD, 1995), como no caso da SD16, quando fala que o *rafting* não é uma atividade comum praticada em qualquer lugar.

Tomando como base estes pensamentos, podemos dizer que o condutor de *rafting*, ao consumir estas formas de se significar, mesclando o seu trabalho à sua arte de conduzir, ao mesmo tempo é consumido pela imagem do *show* espetacular.

**SD9:** [...] se eu hoje não tivesse trabalhando como condutor de rafting eu estaria remando com o meu caiaque, mas aí tu pensa assim, o caiaque ele é muito individual, eu vô remar, vô me satisfazer, mas ele é muito individual, no máximo quem vai encarar é eu e um amigo meu... e aqui a gente consegue interagir com as pessoas, com a equipe então é o sentimento que tu tem quando vai pra água. (B)

Percebe-se com a SD9, que o condutor declara preferir estar praticando a sua atividade na presença de um grupo de pessoas, justamente para reafirmar o consumo da espetacularização do seu *show*, pois ele precisa de espectadores para assisti-lo durante a sua atuação heroica de enfrentar o desconhecido proporcionado pela natureza – que para muitos é intocada –, mas que pelo fato de ser o condutor desta situação, transita livremente no deslocamento deste fluxo.

Na SD24, é possível notar de forma mais pontual a espetacularização da tarefa do condutor, ao declarar que vira o bote com o intuito de se diferenciar e proporcionar um nível maior de adrenalina a seus clientes/espectadores:

**SD24:** [...] eles queriam virar aí eu virei. (D)

Podemos aproveitar a SD24 para comparar os condutores, novamente, com os pilotos da aviação de caça de Dejours (1992), onde tudo é centrado na agressividade, no sucesso a qualquer preço, na coragem, na ação, na proeza, no heroísmo. O fim prima sobre os meios. Fazer uma acrobacia, voar a altitudes mais

baixas que as previstas, utilizar reservas de combustíveis, respeitar as regras de tiro não tem importância. Só conta o resultado, o que é preciso é ser operacional, propondo correr todos os riscos, isto é, desprezar a segurança (DEJOURS, 1992). Esta passagem vai ao encontro de Debord (2003), quando diz que o espetáculo é, ao mesmo tempo, o meio e o fim, sustentando-se por si só e agindo sobre os sujeitos.

O consumo destas situações, dá ao trabalho, ao lazer, à natureza e à cultura, que outrora se encontravam dispersos e provocavam angústias, a complexidade da vida real e, com isto, um caráter de destaque ao consumo do imaterial proporcionado pelo show do espetáculo criado pelo mercado capitalista da sociedade contemporânea e intermediado pelo condutor. A ordem do consumo, que se manifesta como manipulação dos signos, traça um paralelo arriscado com o pensamento mágico, “porque ambos vivem de signos e ao abrigo de signos” (BAUDRILLARD, 1995, p. 20). O autor prossegue dizendo que o signo é alegórico da paixão e do acontecimento, e eles constituem fatores de segurança a ponto de tornarem-se a irrupção da realidade do prazer profundo, a tranquilidade selada pela distância ao mundo que ilude, mais do que compromete (BAUDRILLARD, 1995).

Pensando no posto de trabalho do condutor, salienta-se a SD4, onde o condutor fala que ama de paixão o *rafting* e na SD41, referente a água do rio estar no seu sangue. É como pensar em sua paixão pelo *rafting* como um signo que faz parte dele e que confere segurança, passando uma ilusão de tranquilidade ou, ainda, de distinção, um status de soberania, de herói, de invencibilidade. Como na SD5, que refere ao fato de o condutor sentir-se melhor se arriscando ao realizar sua tarefa, do que a estar desamassando lata ou em casa, na rotina e no anonimato, sendo apenas um espectador passivo do *show* de terceiros. Tal afirmação, concretiza o seu espetáculo particular, interpelado pela ideologia dominante que rege inconscientemente seu trabalho.

Sobre este fato, pode-se dizer que “os nossos fantasmas é que vêm significar-se, consumir-se na imagem” (BAUDRILLARD, 1995, p. 24). Desta maneira, ao abrigo dos signos, o condutor contempla a imagem do mundo através do seu posto de trabalho, pois tudo o que ele consome é a própria tranquilidade selada pela distância do mundo que ilude e compromete a alusão violenta dos fantasmas do real, que é pobre e residual, pois alimenta-se das imagens e dos signos multiplicados, da vertigem da realidade que precisa exaltar, pois “todo discurso

sobre a felicidade constitui-se a referência da sociedade de consumo” (BAUDRILLARD, 1995, p. 47).

Desta forma, o condutor, ao dizer que sente prazer, ao mesmo tempo nega o risco residual existente em sua tarefa, realiza a busca do consumo de bens não comuns e, neste caso, imateriais, ao mesmo tempo em que permite a concretização do espetáculo do consumo para seus clientes.

**SD25:** [...] *poder receber um grupo aqui, que tem uma expectativa e vão sair daqui mais felizes e poderem sair daqui e dizer, hoje meu dia valeu a pena, “vocês têm de fazer” então isto pra ti é um ganho muito grande.* (B)

Assim, fica evidente que o condutor, ao conseguir efetivar o consumo do espetáculo pelas pessoas, conduzido e propiciado por ele, sente prazer. Isso se dá porque o cliente, ao realizar a compra deste produto posto à venda, faz com que o condutor seja o depositário de seus consumidores.

O consumo nos dias de hoje, principalmente como a massificação da mídia do mundo globalizado, acabou por tornar-se um espetáculo. O consumo do espetáculo faz com que os sujeitos nele inseridos e pré-dispostos a se render às suas regras, se sintam fazendo parte de um contexto que não lhes pertence diretamente, mas se manifesta de forma inconsciente, principalmente porque ele é forjado em uma concepção histórica surreal.

Para Debord (2003, p. 11), “o espetáculo apresenta-se como algo grandioso, indiscutível e inacessível”. Ele é passível de um consumo sem fim e tem uma consequência para o sujeito que participa do *show*, do espetáculo e do consumo. Apesar disto, o espetáculo, consumido inconscientemente pelo sujeito, modifica a compreensão das coisas, criando situações, ou supostas realidades, que não passam de incentivo ao consumo de algo ilusório. Assim, a sociedade é encorajada a acreditar ou desejar aquilo que não lhe pertence, pois atua no seu imaginário. O espetáculo submete para si os homens vivos, na medida em que a economia já os subverteu totalmente. Ele não é nada mais do que a “economia desenvolvendo-se para si própria, para seus desejos e suas ânsias, mesmo que com uma origem desconhecida e inconsciente” (DEBORD, 2003, p. 12).

O trabalho dos condutores de *rafting*, além de todo o contexto que caracteriza o ambiente de atuação profissional deste sujeito, está submerso também

em um universo onde o espetáculo é não somente um meio, nem mesmo um fim, mas é ao mesmo tempo os dois, pois age nas duas vertentes.

O espetáculo não quer chegar a outra coisa senão a si mesmo (DEBORD, 2003). A sociedade que repousa sobre a indústria moderna não é fortuitamente, ou superficialmente, espetacular, ela é fundamentalmente espetaculista.

**SD26:** *[...] a preocupação de toda empresa em tentar fazer com que a pessoa não faça só um rafting e sim que ela se divirta com esta atividade... que ela tente interagir, não é só 'ah, fui lá e fiz um rafting', é fazer um passeio legal mesmo, não só descer o rio, é tentar fazer o negócio divertido porque aí eles chegam aqui e foi maravilhoso né e a satisfação nossa é isto, é perceber que tu fez um bom trabalho, né.* (B)

O consumo do espetáculo está presente na tarefa do condutor, pois além de criar condições para que o espetáculo se manifeste, ele mesmo é consumido pelo espetáculo. O espetáculo submete para si os homens vivos, na medida em que a economia já os submeteu totalmente. Ele não é nada mais do que a economia desenvolvendo-se para si própria (DEBORD, 2003).

O condutor espetaculariza seu posto de trabalho ao mesmo tempo em que está sendo espetacularizado. Isto ocorre, pois seu posto é interpelado e baseado na lógica de consumo da espetacularização da atividade de aventura denominada como *rafting*, atribuído e caracterizado como valor de troca em sua atividade, visto que o valor de uso foi subordinado ao primeiro, ou seja, ao de troca, justamente pelo valor agregado que está arraigado neste processo de comercialização do imaterial.

O condutor, para garantir a imagem espetacular do *rafting*, declara que é seguro, que tem as qualificações técnicas e que não sente medo, por sentir-se seguro em um ambiente com uma série de riscos inerentes, que ele mesmo declara existir e não controla. Ao mesmo tempo, se contradiz e fala que possui o controle, principalmente através do cumprimento das regras prescritas e a ele impostas, ainda que ele mesmo não as cumpra, como será visto na seção das contradições.

**SD27** *"[...] a gente criou um procedimento interno de segurança nosso, né, e isto se coloca para os turistas e eles identificam que estão em um lugar seguro, né".* (B)

**SD28** *"[...] virei sem querer, mas não foi bem sem querer, o pessoal queria mais adrenalina, né, aí virei".* (E)



Para afastar o medo de sua tarefa e garantir que a atividade de *rafting* siga sendo consumida, pelo fato de ser segura, ele faz uso de estratégias defensivas. Estas estratégias defensivas, de acordo com Dejours (2012), são de caráter individual e coletivo e se manifestam de forma social e inconscientemente. Assim, o condutor recria o espetáculo do consumo em seu ambiente de trabalho para atender às necessidades econômicas do mercado capitalista, como “realização técnica do exílio dos poderes humanos num além; a cisão acabada no interior do homem” (DEBORD, 2003, p. 14).

Considerando Debord (2003), segundo os seus próprios termos, o espetáculo é “a afirmação da aparência e a afirmação de toda a vida humana, socialmente falando, como simples aparência” (p. 11). O condutor se rende ao espetáculo para afirmar a aparência segura da atividade de *rafting* mesmo na exposição criada por ele ao virar o bote e, assim, garantir o seu consumo e manter o show propiciado pelo seu posto de trabalho. De certa forma, garante com isto o palco para que ele também recrie o seu papel de herói no seu próprio show e se aproxime da imagem de natureza que ele tenta resgatar.

Para Debord (2003), é necessário dizer que a prática unificada do espetacular transformou economicamente o planeta, fazendo parte do mundo do consumo dos sujeitos. O autor declara que “a raiz do espetáculo está no terreno da economia tornada abundante, e é de lá que vem os frutos que tendem finalmente a dominar o mercado espetacular” (DEBORD, 2003, p. 6).

O segmento de Turismo de Aventura, inserido diretamente no mercado capitalista, acaba por fazer parte da engrenagem do mercado de consumo da sociedade contemporânea e, para que ele faça parte deste fluxo, necessita ter certos limites para ser comercializado.

Esta sociedade do consumo é influenciada diretamente pela mídia, na medida em que se deixa influenciar pelas demandas do capitalismo contemporâneo, acreditando que a necessidade de fazer parte do espetáculo é fundamental para sua existência. Uma vez que a necessidade se encontra socialmente sonhada, o sonho torna-se necessário. Para Debord (2003), “o espetáculo é o mau sonho da sociedade moderna acorrentada, que ao cabo não exprime senão o seu desejo de dormir. O espetáculo é o guardião deste sono, é o discurso ininterrupto que a ordem presente faz sobre si própria” (p. 14).

Estando o *rafting* inserido diretamente no mundo do consumo espetacular, criado pelo mercado econômico que capitaliza tanto o que é material como imaterial, o condutor acaba por ser um sujeito ator, no qual tem um importante papel a cumprir, o de não deixar as cortinas se fecharem, ou caírem, antes que o fim do seu *script* tenha sido realizado por completo, que, neste caso, seria terminar o seu trabalho com todos os clientes ilesos, felizes e prontos para seguirem consumindo o espetáculo de serem conduzidos por caminhos adversos e desconhecidos.

O condutor utiliza o ambiente natural como palco para o seu show. Através da natureza, o condutor pode (re)criar o seu espetáculo dando a ele um valor agregado, tornando-o assim mais atrativo e consumido. Inclusive pelas técnicas de desenvolvimento de gestores empresariais, na superação de limites, tomadas de decisão e quebra de paradigmas. Para o consumo, a natureza, o espaço e o ar puro são “a incidência da busca de bens raros e de preço elevado” (BAUDRILLARD, 1995, p. 56). Podemos atrelar o preço elevado, comentado pelo autor, não somente à experiência proporcionada por estar em um ambiente afastado da civilização, que é o *habitat* comum dos sujeitos modernos. Mas, sim, à possibilidade de ocorrência de sinistros, visto que o ambiente natural está dissociado da vida urbana dos clientes do Turismo de Aventura.

Segundo Baudrillard (1995, p. 57), “o direito ao ar puro, significa perda do ar puro como bem natural”, ou seja, “a sua passagem ao estatuto de mercadoria e a sua redistribuição social”. Da mesma forma, pode-se pensar nas corredeiras dos rios que viram uma mercadoria fabricada e viabilizada pelas mãos do condutor. O consumo, neste caso, consiste em um sistema de permutas baseadas no processo da manipulação de significantes, que extrapolam o simples valor de uso dos bens e serviços devido ao valor de troca criado pela espetacularização da atividade de *rafting*. Esse caso cria um processo de classificação e diferenciação social, que é justamente o que coloca o condutor em uma posição de destaque devido à sua superioridade perante os clientes leigos. Esta situação pode ocorrer pelo fato de que “nunca se consome o objeto em si (seu valor de uso), os objetos manipulam-se sempre como signos que distinguem o sujeito, quer filiando-o ao próprio ou grupo, criando um estatuto superior” (BAUDRILLARD, 1995, p. 60).

O campo do consumo é um campo social estruturado, em que os bens e as necessidades, assim como a cultura, transitam de um grupo modelo de uma elite para outras categorias sociais. O processo de diferenciação estatutária surge como

sendo fundamental para o intermédio vivido na estrutura da sociedade e de suas regras de condicionamento, que vão além do consumo do espetáculo, de condutas e de obediências de códigos, pois a permuta concreta entre pessoas é ilimitada em ciclos de troca que não tem fim e age como uma profana sequência de necessidades de consumo que impelem a sua satisfação no consumo de evidências fantasiosas advindas de defuntas fabulas (BAUDRILLARD, 1995).

**SD29:** *[...] o rafting é uma atividade e o guia ele é muito exigido... porque o cara tem de ter comunicação... passar a necessidade daquela remada, de remar naquele momento, tem que estar esperto que o bote tá deslizando, ele não pode puxar o freio de mão, tem de estar preparado... [...] eu não gosto de fazer força pra ter de guiar o bote, eu não gosto, mas eu faço... eu não gosto de ficar molhado o dia inteiro, os pés criam fungo aí... além desta situação aí ó... branco e pintado... não gosto disto mais eu venho porque eu gosto de estar em um lugar alegre com a galera, levando a galera diferente para uma atividade diferente pra um... tipo assim ó, eu... no início até pensava mais, agora eu não penso mais... tipo assim... é uma experiência única na vida da pessoa, talvez ela nunca mais na vida dela ela vai. (G)*

Os condutores, ao estarem inseridos em um campo social ligado pelo consumo de imagens, elementos/bens ou serviços, acaba sendo absorvido em um grupo social. Para alguns sociólogos, um individuo faz parte de um grupo porque eles consomem os mesmos bens, e consumindo os mesmos bens, fazem parte do mesmo grupo. O consumo destes bens é o que une os condutores para que, ao desempenhar sua tarefa, eles se sintam unidos e possam defender a mesma causa, ou pagar o mesmo preço pelo consumo de um espetáculo igual.

Em termos breves, pode-se dizer, juntamente com Baudrillard (1995), que o capitalismo contemporâneo está ligado à necessidade de vender produtos e, para isto, se faz necessário controlar o sistema de produção do consumo, onde poderá manipular e adaptar o comportamento do sujeito de acordo com suas necessidades e características de produção, perpetuando o ciclo mercadológico que o segmento necessita para manter-se ativo e economicamente viável dentro do sistema capitalista.

A sociedade contemporânea que consome o espetacular cria uma atmosfera que estimula a hipertrofia do sujeito “até o paradoxismo que enaltece e premia o desejo de ser diferente e querer sempre mais” (SIBILIA, 2008, p. 8).

**SD30** *“[...] nós entre as empresas a gente se fiscaliza, a grosso modo né, mas a gente aqui se cobra muito, se a gente percebe que tem guias que*

*fazem coisas fora dos padrões que a gente tá acostumado a fazer aqui na região a gente já liga né”. (B)*

**SD31** “[...] não interessa se tu tá bem humorado, se tu tá mal humorado, tu tem aquela finalidade e tu tem que cumprir ela [...] não, nenhum acidente vai ser tranquilo... é uma merda que já aconteceu, e aí tem o psicológico, né... o cara fica todo atucanado, né, mas aí o cara tem que respirar, tem que ver a melhor forma possível de acionar o recurso que ele tem”. (G)

**SD32** “não pode fazer de uma descida de rafting um pânico, tu não pode deixar as pessoas com medo, tu tem de deixar eles tranquilos... é a mesma coisa que voar de avião, por exemplo né, a segurança do piloto é o mínimo que ele vai exigir... o serviço prestado pela empresa ele é um, a segurança do piloto é o mínimo, ele tem de estar treinado para aquilo ali”. (F)

Esses vetores socioculturais, econômicos e políticos exercem uma pressão sobre os sujeitos dos diversos tempos e espaços, estimulando a configuração de certas formas de ser e inibindo outras modalidades (SIBILIA, 2008).

A comercialização do *rafting* como um produto do turismo, depende de que ele seja visto e vendido para seus clientes como algo que lhe trará benefícios. Para isto, o segmento necessita que sejam realizadas estratégias de promoção e venda para seguir competitivo no mercado, afinal:

**SD33** “[...] o risco é altíssimo né, é onde pode acabar botando em cheque toda a parte profissional da empresa na verdade, né”. (B)

Somente um sistema articulado pelo marketing, pela publicidade e também pela criatividade alegremente estimulada, democratizada e recompensada em termos monetários, aos seus envolvidos, pode criar esta situação (SIBILIA, 2008).

Os condutores, ao desempenharem sua tarefa, agem desta forma, tentando encantar e estimular seus clientes para que se sintam seguros e confiantes ao participarem de uma descida de *rafting*, e a mediatização criada e desenvolvida pelo sistema do mercado capitalista contemporâneo é responsável por isto.

**SD34:** *Falando em questão de risco o trabalho do profissional hoje é ele não deixar a questão de risco tomar conta e sim tu passar uma questão de beleza de natureza de ambiente... da satisfação dele em ter feito uma atividade, hoje é isto que eu mais me preocupo nesta situação, todos os colegas terem esta excelência, terem esta visão de excelência de trabalho e fazer com que o cliente saia satisfeito e queira voltar, e ter a oportunidade.* (H)

De acordo com Sibilía (2008, p. 25), “o capitalismo atual cria um regime que precisa de certos tipos de sujeitos para alimentar suas engrenagens”. Neste sentido,

o condutor seria o sujeito que se enquadra nesta máquina repleta de engrenagens complexas e frágeis. Complexa, pois existem várias etapas e pessoas envolvidas para que o consumo do *rafting* se efetue concretamente. Frágeis, pois a qualquer momento o cliente pode desistir da oportunidade de fazer parte deste espetáculo, ou, ainda, algo pode dar errado e fazer com que a imagem do show vendido se transforme em algo que ele não adquiriu, fazendo com que as práticas conhecidas somente pelos bastidores ultrapasassem as cortinas do palco, até chegar na arquibancada onde estão seus espectadores.

**SD35:** [...] *tu não pode passar isto visualmente pros teus clientes, isto porque no momento que a pessoa que tiver descendo no bote perceber que tu tá apavorado, que tu tá nervoso, que não coordena e tu tá apavorado, que tu tá nervoso, com medo de que aconteça alguma coisa tu perde o domínio, mesmo que seja no comando de voz, nas atitudes, se tu não conseguir passar esta segurança pra eles, mesmo sabendo que tem o problema e que tem o risco, tu pelo menos vai ter a equipe na mão.* (B)

O mercado espetacularizado do consumo possui uma série de exigências individuais e coletivas não explícitas diretamente. Isto faz com que seus envolvidos acabem sendo obrigados a se desconstruírem, com o estranhamento proporcionado pela situação, para posteriormente se construírem.

A riqueza das exigências subjetivas é imensa e as estratégias individuais e coletivas que sempre desafiam a tendência hegemônica de construção de si é a irradiação dessas práticas pelos diversos meios de comunicação que, por sua vez, passam a impregnar os imaginários globais com um denso tecido de valores, crenças, desejos, afetos e ideias. Para Sibilia (2008), esses rituais contemporâneos são manifestações de um processo mais amplo, envolvendo certas atmosferas socioculturais e imateriais que os abrangem, que os tornam possíveis e lhes concede sentido mesmo que abstrato.

**SD36:** [...] *tu não pode com a tua visão de adrenalina comparar com a dos clientes ali... porque pra ela só descer o rio já é a superação dela.* (B)

Para Sibilia (2008), as atividades em grupo são tidas como mais criativas e produtivas do que o clássico trabalho individual e, por isto, parecem exaltar um poder mágico, onde não somente testemunham, mas também organizam e, inclusive, concedem realidade à própria experiência, que diante do público cria e expõe um personagem fictício. A lógica da visibilidade e o mercado das aparências

desempenham papéis primordiais na construção de si e da própria vida como um relato real de sua personificação, e o condutor pode ter um papel duplo neste enredo, podendo ser o mocinho ou o bandido, conforme será visto na SD46.

Assim, o condutor se vê envolto num contexto no qual, ao mesmo tempo em que pode escolher o seu papel, se vê obrigado a cumprir um *script*. No entanto, a tarefa é radicalmente imprevista e mutável, por forças externas, criando um ambiente de contrastes para desempenha-la.

Ao realizar a sua tarefa, o condutor precisa agir de forma soberana perante seus clientes. Isso cria uma imagem ilusória e mágica de ser o herói que pode qualquer coisa sem ser atingido, como se estivesse acima de qualquer problema do mundo real, enquanto assume o papel ao longo do operacional de *rafting*. De acordo com Sibilia (2008), isso pode ser um reflexo da nossa vida real, onde cada vez mais avaliamos segundo o grau em que ela satisfaz as expectativas criadas pelo cinema. Episódios triviais ou demoníacos são adestrados dessa forma, assim como revelam certo parentesco com as cenas de vídeo clipes e das publicidades. Certas vezes chegam até a converter-se nesses pequenos filmes que são lançados no mundo das vitrines virtuais e é provável que sejam esses os motivos, também, de que hoje a vida pareça muito com um filme. Por isto, “não surpreende que os sujeitos contemporâneos adaptem os principais eventos de suas vidas às exigências da câmera” (SIBILIA, 2008, p. 49).

O condutor vira, desta forma, um ator, e age como se fosse o personagem principal de um novo filme que está sempre em cartaz, buscando a comercialização e o destaque diante de seus fãs, principalmente após o advento da internet, onde as fotos e vídeos de sua atuação são expostas a milhares de pessoas. Ele deseja estar exposto a esta vitrine, com os holofotes voltados para si, pois este é o momento em que deixa de ter o seu posto de trabalho para ter o seu filme, no qual conduz seus clientes pelos caminhos desconhecidos que podem levar do risco de morte a um *up grade* (sic) em sua vida.

**SD37:** [...] não vô dizer um herói mas o salvador deles né. (K)

Este personagem criado tende a agir como se estivesse sempre diante de uma câmera e disposto a se exhibir na frente dela (SIBILIA, 2008). Está sempre pronto para agir, pois é o conhecedor, e seus coadjuvantes são leigos que

dependem dos seus conhecimentos, de seus recursos performáticos ou de seus poderes, já que está constantemente vigiado como em um *reality show*.

**SD38:** [...] *é e que tu sabe o que fazer... a pessoa que tá ali não sabe... se eu vejo eu vô ajudar de alguma forma.* (D)

Porém, isso cria uma tentativa falsamente piedosa de ocultar o personagem real, com seus medos, suas angústias e seu elitismo, pois o romance anuncia a profunda perplexidade de quem vive. Seu protagonista é “um herói desorientado, condenado a buscar e a se buscar, ele já não encontra na sociedade moderna um sentido explícito e reconhecido” (SIBILIA, 2008, p. 68).

O condutor sofre pressões internas e externas, tanto para se resignificar, como para dar significado ao seu trabalho. Ao mesmo tempo em que ele tem a ilusão de ser o protagonista em seu espetáculo, não leva em consideração o fato de, por traz de seu trabalho, existir um mercado que especula este espetáculo e o seu prazer, através dos seus medos, capitalizando o sucesso da operação.

De acordo com Sibilía (2008), os sujeitos vivem numa casa de vidro, não por trás de cortinas de renda ou veludo, como muitas vezes é visto. O modo de vida e os valores privilegiados pelo capitalismo, em seu auge, foram primordiais nessa transição do caráter para a personalidade, ao proporcionar o desenvolvimento de habilidades da autovenda e outras práticas de autopromoção nos indivíduos, junto à instauração de um verdadeiro mercado de personalidades, no qual a imagem pessoal é o principal valor de troca. O rebento que surge dessa metamorfose é, acima de tudo, uma subjetividade que deseja ser amada e apreciada, que busca desesperadamente a aprovação alheia para ter seu personagem aceito.

Tomando o condutor como comparação, é possível arriscar que ele também busca por esta aprovação alheia, não somente dos seus pares, mas de seus superiores e, principalmente, de seus clientes. Recebendo esta aprovação, é como se ele fosse o possuidor de um salvo conduto, que o permite seguir na atuação do personagem supostamente por ele criado, mas que na base desta constituição, antes mesmo do próprio sujeito trabalhador, está a raiz do mercado capitalista que consome o espetáculo protagonizado pelo condutor ao realizar sua tarefa.

Ao mesmo tempo em que o condutor se converte em personagem, como artista transforma-se em mercadoria. Para Sibilía (2008), ao se transformar em personagem o brilho da tela os contagia e, então, se realizam de outra forma:

ganham uma rara consistência que provém dessa irrealdade hiper-real da legitimação. O imaginário passa a habitar o espetacular e, com isso, tornam-se curiosamente mais reais do que a realidade. Pois, desta forma, se convertem em marcas registradas, tornam-se grifes ou mercadorias subjetivas e, assim, o real, então, recorre ao glamour de algum modo irreal – que emana do brilho das telas para se realizar plenamente nessa ficcionalização. Porém, se não tivessem se rendido ao sistema capitalista da sociedade de consumo e do espetáculo, hoje os condutores não seriam considerados artistas extraordinários e não seriam resgatados de sua insignificância midiática para serem espetacularizados de seus papéis de pessoas supostamente comuns. Desta forma, o condutor tenta estar sempre atuando bem o seu papel para ser ele o personagem. Colaborando, assim, para que a atividade de *rafting* seja aceita e consumida pela sociedade contemporânea.

De acordo com as premissas da sociedade do espetáculo e da moral da visibilidade, se ninguém vê alguma coisa, é bem provável que não exista. Nesse monopólio da aparência, tudo o que ficar do lado de fora simplesmente não é e, por isso, existe esta tendência exibicionista e performática que alimenta a procura de um efeito: “o reconhecimento nos olhos alheios e, sobretudo, o cobiçado troféu de ser visto. Cada vez mais é preciso aparecer, para ser” (SIBILIA, 2008, p. 111).

Dessa forma, esse furacão de estímulos urbanos e maquinicos que desembocou em um enriquecimento inédito das experiências perceptuais, embora também acarretasse uma crescente mercantilização da existência e uma “padronização da vida de acordo com os esquemas industriais” (SIBILIA, 2008, p. 100), pode ser uma das fontes que causa o prazer e estímulo do condutor, pois ele romperia com este quadro da banalidade.

Ainda para Sibilía (2008), o mundo contemporâneo, alicerçado sobre as bases aparentemente ilusórias da cultura do espetáculo e da visibilidade, exerce uma pressão cotidiana sobre os corpos e as subjetividades, para que estes se protejam de acordo com os novos códigos e regras. Para que sejam compatíveis com as novas engrenagens socioculturais, políticas e econômicas.

Nesta abordagem, o condutor é um personagem dotado de poder e de status, mas que, mesmo assim, necessita cumprir com regras e aceitar imposições, pois ele está inserido na lógica do capitalismo e do consumo da sociedade do espetáculo, dirigindo um verdadeiro *show*, mesmo que algumas vezes este



espetáculo seja de horror. As regras de segurança, neste contexto, dão sustentação para a realização do espetáculo a ser consumido pela sociedade contemporânea e, ao mesmo tempo, é neste emaranhado de supostas realidades que se caracteriza a instalação da insegurança e dos fantasmas que assombram a tarefa do condutor.

### 6.3 RISCO, MEDO E VALENTIA

A mesma fonte de prazer no trabalho do condutor, também é a causa do seu temor. Para que ele tenha a condição de errância e ressignificação, através do contato com sentimentos primeiros proporcionados pela natureza, baseado nas relações sociais e de trabalho envolvidas no espetáculo do consumo e que lhe oferecem risco de morte, ele necessita lidar com a responsabilidade de zelar não somente pela sua integridade e de seus clientes, mas também pela imagem do seu posto de trabalho.

O *rafting* constitui-se em uma atividade reconhecida mundialmente e que faz parte do consumo da sociedade do espetáculo contemporâneo. O condutor sofre pressão de várias partes: do fluxo do rio, de seus clientes, das regras fixadas e do consumo do espetáculo. O condutor é o depositário de uma idealização, tanto do seu cliente, quanto de sua classe, o que lhe confere responsabilidade, carga de trabalho, sofrimento e medo. Ele tem de manter em segredo o lado oculto de seu trabalho para aqueles que não lhe pertencem.

As regras que o condutor tem de seguir foram criadas para poder afastar os riscos e caracterizar o *rafting* como uma atividade segura, tornando-o, assim, mais comercializável e competitivo. Conforme comentamos, o medo que o condutor tem, de acordo com suas falas, não se refere à sua segurança e à sua integridade, mas sim com a segurança e integridade do seu cliente e da perpetuação de sua atividade. O medo que o condutor tem é de que a operação de *rafting* saia errada, que um acidente aconteça e que ele perca o seu posto de trabalho.

O condutor tem medo de que o *rafting* seja visto como arriscado e que não seja procurado para ser consumido, por isto tenta legitimá-lo como seguro, pois se isto não ocorrer, ele irá perder seu posto de trabalho, ou seja, a origem do fluxo que lhe proporciona prazer e ressignificação.

**SD39:** [...] e esta questão de risco, a gente tá ciente de quando a gente vai, a gente vem mexendo com o emocional das pessoas, com a situação que elas estão se dispondo a vir para cá e a gente sabe que o risco ele existe em todas as descidas né, todo passeio de rafting. (H)

**SD40:** É a vida em jogo da pessoa né, pra mim é tudo, a segurança é tudo. (L)

**SD41:** [...] isto era uma coisa que não se via como uma parte de... uma ferramenta de negócio, era como um bico para final de semana, se via desta forma a parte do turismo, a parte onde ela não era vista de forma profissional antes né, hoje se viu que precisa trabalhar de forma diferente, mais profissional e se buscou esta parte, profissionalizar as pessoas que trabalham neste meio para que tivessem uma outra postura, outro tipo de... uma ã... uma atividade que o pessoal soubesse que tá fazendo. (H)

Para Dejours (2012), o problema do medo no trabalho surge da oposição entre natureza coletiva e material do risco residual, e a natureza individual e psicológica da prevenção a cada instante do exercício da tarefa. Isso porque ele tem de preservar a imagem da classe bem como das regras, ou seja, tem de cuidar do coletivo, pois mesmo sabendo que tomando todas as medidas de segurança, sempre existe o imprevisto, além do risco residual, que é assumido pelo trabalhador.

**SD42:** [...] o risco em água ele existe sempre, sempre vai ter o risco em água. (H)

**SD43:** [...] o difícil é fazer uma leitura do sentimento e expectativa que este grupo que tá na tua mão tem. (B)

**SD44:** [...] tu tem que tá aberto a entender isto, e com o passar dos anos tu começa a entender que várias pessoas vem para cá e que a forma de entendimento dessas pessoas são completamente diferente uma da outra e elas precisam entender isto. (H)

As SD42, SD43 e SD44 demonstram que o condutor reconhece as múltiplas variáveis do estranho e as facetas que envolvem e rompem com o trivial consumido diariamente através de uma série de situações que atingem o seu trabalho.

O condutor sofre pelo risco que é inerente ao tipo de atividade que realiza com regras específicas de segurança. Estas regras também servem para aumentar o medo, assim como no caso das usinas nucleares analisadas por Dejours (2012), onde os trabalhadores vivem sob a pressão da possibilidade de um acidente fatal. Para Souza (1998, p. 157), “a experiência do estranho pode indicar um mundo de ruptura no tecido do mundo, essa teia de véus, imagens, sentidos e fantasmas que constituem o pouco de realidade que nos é dado provar”.

**SD45:** [...] às vezes eu tenho medo também só que eu administro o medo também... e no dia que eu não tiver mais medo eu paro de guiar, porque daí tu fica muito ousado, né. (B)

De acordo com Freud (1922), existem formações de reação contra certos impulsos que assumem a forma enganadora de uma mudança em seu conteúdo, como se o egoísmo se tivesse transmudado em altruísmo ou a crueldade em piedade. Para o autor, “essas formações de reação são facilitadas pela circunstância de que alguns impulsos surgem, quase que desde o início, em pares de opostos” (FREUD, 1922, p. 11), e comenta que um exemplo facilmente observado e compreensível sobre isto reside no fato de que o amor intenso e o ódio intenso são frequentemente encontrados juntos na mesma pessoa.

No caso do condutor isso aparece, conforme SD46, na metáfora anjo ou diabo, bom ou mau, ou seja, o mocinho herói ou o bandido vilão. Isto ocorre pelo fato do condutor ser idealizado, pois tem todo o saber da habilidade e da competência, e por isso pode passar pela desidealização.

**SD46:** [...] eles confiam, confiam e muito, eles confiam muito na gente, porque é a gente que tá conduzindo eles né, eles não sabem, na verdade eles são totalmente leigos né, ele não sabe o que tem na frente esperando por eles né.. então eles confiam demais em nós, se tu disser rema esquerda eles vão remar, eles confiam na gente [...] olha, não vô dizer que me sinto um herói, mas quase, né... mas eu sou o anjo deles, se acontece alguma coisa, eu que resolvo... ou sou o anjo ou sou o capeta né, mas eles confiam muito em mim, eles tem que confiar... aí eu me sinto o salvador deles. (K)

Para Freud (2009) “a morte era o resultado necessário da vida, pois cada um deve à natureza uma morte e deve esperar pagar a dívida – em suma, que a morte era natural, inegável e inevitável” (p. 173). Mesmo sendo esta a única certeza do consumo do *show* da vida, o condutor ao assumir a responsabilidade pela integridade de seus clientes, não deseja este momento de encontro com o inevitável, que habita no limite da fronteira, seja concretizado sob sua presença e responsabilidade. Este é um fator que lhe dá medo, por ele saber que mesmo tomando as devidas providências, o risco sempre existe e ele pode inevitavelmente, mesmo contra sua vontade, inconscientemente, encontrar-se com ela a qualquer momento, de forma inesperada. A morte enquanto pulsão que nos constitui pode aparecer a qualquer momento a cada nova exposição, a cada nova corredeira.

No entanto, a situação da possibilidade da morte sempre é afastada, a negamos, “revelávamos uma tendência para pôr a morte de lado, para eliminá-la da

vida” (FREUD, 2009, p. 19). A escola psicanalítica chegou a aventurar-se a afirmar que no fundo ninguém crê em sua própria morte, ou, dizendo de outra maneira, que no inconsciente cada um de nós está convencido de sua própria imortalidade. O que pode ajudar a explicar o porquê do condutor se achar um herói invencível, acima da morte, que o faz colocar a segurança do cliente antes da sua, renegando que algo de ruim possa lhe acontecer.

Porém, o medo partilhado cria uma verdadeira solidariedade na eficiência da tarefa. O risco não poupa ninguém e, neste caso, é impensável “deixar o barco afundar”.

Dejours (1992), sabendo dessa situação, ao analisar o medo, diz que ele é utilizado pela direção da empresa como uma verdadeira alavanca para fazer trabalhar. Lembrando, sem parar, as diversas modalidades dos riscos, a empresa mantém voluntariamente os trabalhadores em um estado de alerta permanente. Efetivamente, o medo serve à produtividade, pois com este tipo de atmosfera de trabalho os operários estão atentos a qualquer incidente. O que parece se confirmar no *rafting*, conforme segue nas SD47, SD48 e SD49:

**SD47:** [...] isto é uma coisa que eu tô sempre preocupado, bem atento a isto pra tentar evitar que isto aconteça [...] a gente tem que estar sempre preparado né [...] se tu relaxar ele pode ser difícil e daí o bicho pega. (M)

**SD48:** [...] a gente tem que ter esta parte aí, psicológica e a parte da atividade real. (F)

**SD49:** [...] olha isso aí a gente já sabe né... que não é fácil pra ninguém né, mas a gente já tá acostumado com isto né, a gente já sabe. (K)

Desta forma, somos conduzidos a pensar que o prazer se mistura, às vezes, à angústia de executar mal o trabalho, de correr riscos que acabarão por não dar certo, de se responsabilizar por um acidente, pelos seus subordinados, pelo pessoal operacional (ANTUNES, 2001).

**SD50:** [...] a culpa sempre é pra nós né, não dá pra chegar lá e dizer que a culpa foi sua porque viramos o bote. (K)

**SD51:** [...] o que mais me preocupa hoje, de modo geral, é em deixar de ver a satisfação do cliente, é a excelência de um trabalho prestado voltado pro turismo [...] hoje essa é a maior preocupação de todas as empresas que trabalham neste ramo, na parte do turismo a segurança é o mínimo que se deve oferecer para o turista que procura uma atividade desta, isto deveria ser uma regra. (H)

É possível que este engajamento no trabalho seja influenciado pela angústia, ou por uma paixão pelo trabalho, como se o trabalho fosse gerador de prazer (DEJOURS, 1992). Ao analisar as defesas contra o medo dos trabalhadores da construção civil, Dejours (1992) remete-se à fragilidade do sujeito trabalhador, frente à natureza do trabalho, que escapa do seu controle.

A primeira característica desta fachada, resulta na realidade de um sistema psíquico defensivo destinado a controlar o medo, expondo-se. A segunda especificidade é de caráter coletivo. Este sistema defensivo é partilhado por todas as categorias profissionais da construção civil. Na verdade, para funcionar, este sistema necessita encontrar sua configuração. A eficácia simbólica da estratégia defensiva somente é assegurada pela participação de todos. Ninguém pode ter medo. Ninguém deve demonstrá-lo. Ninguém pode ficar à margem deste código profissional. Ninguém pode recusar sua contribuição individual para o sistema de defesa. “Nunca se deve falar de perigo, risco, acidente, nem do medo. E estas instruções implícitas são respeitadas” (DEJOURS, 1992, p. 40).

Quando isto ocorre, se dá nos bastidores, entre aqueles que atuam na efetivação do consumo deste espetáculo, entre o silêncio e as normas de segurança.

*SD52: [...] não, não se pode mostrar que tá com medo, senão perde o controle. (A)*

Na SD52, “mostrar que está com medo”, faz perder o controle da estratégia coletiva que foi construída por toda classe de condutores para lidar com o perigo, seria uma traição ao grupo de colegas. Este contexto pode ser averiguado a seguir, quando se aborda, além da contradição, questões ligadas às estratégias defensivas e ao sofrimento causado por esta situação vivida e utilizada pela classe de condutores para afastar as situações envolvendo o medo. As regras de segurança, validadas pelo capitalismo, interpelam o trabalho do condutor, garantem e proporcionam esta situação de ressignificação do espetáculo do consumo, autorizando-o.

### **6.3.1 Contradição**

A contradição mostra uma falha na defesa usada pelos condutores, contra o seu sofrimento, nas regras de segurança. Esta situação ocorre, pois, ao se expressar, o condutor tenta acobertar as situações que são controversas em seu trabalho, onde deveria cumprir a regra, mas não o faz. Quando flagrado, ele se utiliza de estratégias defensivas para justificar ou acobertar este fato de não ter cumprido a regra. Ao cair na ilegalidade, provocada pela incompatibilidade do espetáculo com a regra, que cria a defasagem, temos o sujeito individualizado. A própria contradição pode indicar a presença de mecanismos de defesa.

Os condutores, pela posição em que se encontram, necessitam cumprir as regras prescritas, seja por responsabilidade ou obrigatoriedade. Porém, conforme será apresentado, nem sempre isto ocorre. Vale salientar, que nesta contradição ele está indo contra as regras que regem o seu trabalho, pois na contradição aparece a sua incompatibilidade ao cumprimento das regras do trabalho.

Em um primeiro momento, os condutores alegam que as regras são importantes e que devem ser cumpridas.

**SD53:** [...] eu acho seguro... a gente segue todas as regras né. (K)

**SD54:** A gente segue todas as regras... se é principal se é secundária, todas regras se seguem. (F)

**SD55:** [...] seguimos e nos fiscalizamos, todos cumprem. (B)

**SD56:** [...] atendendo regras internacionais... a gente atende regras internacionais, mesmo estando aqui no interior do RS. (A)

Porém, apesar disso, eles também declaram não cumprirem a regra na íntegra, pois assumem não possuírem todos os equipamentos de segurança e não realizarem registros das descidas, o que seria um início para a criação do SGS, dentre outras coisas.

**SD57:** [...] falta pra mim a faca e falta dois mosquetões, que eu não tenho [...] é... porque eu não fui ainda, não fui comprar mesmo pra falar a verdade. (J)

**SD58:** [...] flip line eu levo, faca eu nunca levei mesmo, mas pretendo levar... isto aí é um equipamento básico né, tem que ter pra este rio e eu já to providenciando isto aí. (K)

**SD59:** [...] tem algumas coisas assim que... como eu te falei antes, da corda... 25m de Cabo, se eu botar... até eu guardar aqui... entende, então a gente não tem os 25m.... a gente tem um volume menor de metragem. (A)

**SD60:** [...] uma coisa que pode fugir é o tempo do equipamento né... o colete ele duraria 5 anos, mas eles estão em bom estado, então vai durar mais. (F)

**SD61:** [...] o cara olha assim e acha que é simples, mas não é não... se você aplicar 100% o SGS teria de qualquer coisinha teria que ter formulário, teria que preencher tudo. (E)

Ao mesmo tempo em que esta declaração, de não conformidade, ocorre, é possível perceber também não existir conhecimento pleno sobre as regras a serem seguidas e que respaldam a sua segurança e de sua atividade. Tal situação configura-se como uma contradição institucional e coletiva, demonstrando desconhecimento sobre algumas etapas do seu processo laborativo ou a impossibilidade de se instalar a tarefa prescrita, seja por condições físicas, ambientais, administrativas ou sociais, como pelos próprios sujeitos do trabalho.

**SD62:** [...] eu acho... pelo que os instrutor me falaram... eu nunca vi [a morte], mas pelo que os outros me falaram tem. (J)

**SD63:** [...] ah, isto aí sempre eu vi todos os guias desde que eu comecei, todos guias levam isto no mínimo, no mínimo isto, mas não tem em nenhum lugar específico, 'tem que levar isto'... mas é bom ter por precaução... [...] lei/regra eu acredito que ainda não exista.... (C)

**SD64:** [...] vô te dizer que eu sei que foi passado, a não muitos anos atrás, uns três ou quatro anos pra trás, mas eu não sei de nenhuma [criação de regra], só se começou agora, mas sobre isto eu não sei se tem. (G)

**SD65:** [...] cara, agora não sei te dizer assim quais são as regras, como é porque a gente está adequando, aos poucos estamos implantando. (I)

**SD66:** [...] eu sei que existem algumas regras mas eu não to consciente delas, eu não fui atrás delas ainda... mas a gente passa o que a empresa passa para nós o que... precisa pra uma descida padrão. (M)

**SD67:** Até já pesquisei, hoje, se eu fosse fazer uma pesquisa até me lembraria, mas de cabeça nem tanto, mas eu sei que tem muito à ver com a questão da segurança, com a questão que a gente falou. (B)

A partir das SD65, SD66 e SD67, percebe-se, na prática, como os condutores são desconhecedores do regramento que lhes diz respeito. Por exemplo, na SD68, existe uma interessante questão, pois o condutor alega possuir qualificação em primeiros socorros através de um curso realizado há mais de quatro anos. Porém, a validade destes cursos perdura pelo período máximo de dois anos. Depois disso, legalmente o curso perde sua validade.

**SD68:** [...] olha, a gente já fez cursos de primeiros socorros e a gente sabe como agir né... se a gente não tem o que nós fazer... a gente faz o pronto atendimento né, e se não é grave como a gente já fez o curso de PS né, a gente já despacha né. (K)

Pode-se dizer, ao analisar a SD68, que o condutor alega acumular uma outra responsabilidade, como a de um enfermeiro, assumindo ainda mais riscos em sua tarefa e aumentando sua carga de trabalho.

Na SD69, o condutor fala do assunto com propriedade, tentando demonstrar conhecimento sobre o tema, mas, na verdade, sua explicação sobre como funciona o fluxo desse sistema, diretamente ligado ao seu trabalho, está equivocada. Em primeiro lugar, o assunto tratava sobre Sistema de Gestão da Segurança e não Gestão Empresarial de Segurança; além disto, conforme observações realizadas, a empresa não possui tal sistema. Outra contradição presente em SD69, diz respeito à questão da vistoria pelos Bombeiros, que não ocorre e, tampouco, existe um centro brasileiro que ajude a acobertar o nome da empresa em caso de sinistro.

**SD69:** [...] ela tem gestão empresarial de segurança né, que é de onde vem o regulamento da atividade de rafting né... ela se vê em cima disto mas ela é toda vinculada, conhecida pelos membros bombeiros; a parte de segurança isto tem que passar... a empresa tem que passar por uma vistoria... passa, tem que passar por uma vistoria, por bombeiros né, na parte de segurança, se o bote tá em condições, mas esta parte assim seria mais voltada ao Pinto, eu não tenho... foge da minha parte isto... mas tem sim, nesta parte tem... tu tá vinculado a um centro brasileiro assim né... então o teu nome tá lá né... no caso, não vai acontecer, mas na eventualidade não vai ser com esta empresa que aconteceu, foi no rafting... isto aí engloba todo o Brasil né... hoje tu vai dizer que aconteceu um acidente na... não, aconteceu foi no rafting... o pessoal não vai falar o nome da empresa, a mídia não vai... por questão de privacidade e... segurança né. (F)

Outro exemplo que pode ser usado para demonstrar a contradição, no caso de quando dizem conhecer sobre o regulamento de sua tarefa, é referente à própria legislação estadual, a qual ele atribui outras características que são de competência das normas técnicas, misturando ambas, além de alegar uma suposta cobertura legal em caso de sinistro, situação esta que tão pouco se verifica:

**SD70:** [...] a normatização estadual ela rege algumas situações diferentes, vamos dizer, favorecendo a empresa, falando que o turista que quando tá dentro desta atividade de risco ele está ciente disto né e outras normas foram criadas pela empresa e colocado dentro da normativa estadual né, isto com um conjunto de mais um monte de empresas de dentro do estado né, que atuam com o rafting. Hoje se tem favorecimento na defesa muito



*maior se alguma situação que venha acontecer, que teve algum acidente, tem alguma norma onde a gente vai tá amparado por ela, quer dizer, se o turista quiser fazer ele tá ciente de que ele está em uma atividade de risco, agora, se ele vem a depois querer entrar com um processo, alguma situação, a gente tá amparado de uma norma que o cliente saiba que ele estava em uma situação de risco né. (H)*

Na SD71, o condutor, ao se referir a um tipo de comunicação sonora utilizada entre os membros de sua equipe, utilizando silvos de apito, onde cada um significa uma situação ou procedimento a ser realizado, fica subentendido que ele tampouco domina o significado de cada um dos comandos. Ao dizer que “dois ou três” possui um significado e “três ou quatro” significa outro, por exemplo, ele externaliza sua não familiaridade com este recurso. Para cada tipo de silvo existe uma única ordem de comando. Sendo assim, três silvos significam uma única coisa, e não duas.

**SD71:** *[...] 2/3 silvos é uma coisa, 3/4 silvos é outra coisa, assim como 5/6. (F)*

Conforme comentado anteriormente, entre as regras existentes estão as internas de cada operadora, que são elaboradas de acordo com as características de cada rio e com o grau de responsabilidade e nível de aceitação de convivência com os riscos inerentes oferecidos pela atividade que a empresa deseja assumir. Neste caso, existem algumas que, por exemplo, não concordam em correr o risco de virar o bote, porém, os condutores desrespeitam esta prescrição.

**SD72:** *[...] em alguns pontos até tem alguns que caem mas aí eu até derrubo alguns por querer, porque eles querem mais radical [...] eu já virei bote sem querer, mas foi tranquilo... não foi totalmente sem querer, mas acontece... tinha um lugar que a gente sabia que tinha o risco de virar e aí o pessoal queria virar e acabou indo e virou, mas foi tranquilo assim... e tinha uma água parada depois, foi bem tranquilo. (E)*

No entanto, não existe contradição somente em relação ao descumprimento e desconhecimento das regras que deveriam ser seguidas para fornecer segurança, mas também em várias outras questões, como as ligadas ao rio, ao *rafting*, à sua segurança e com a sua imagem. Nestas situações, os condutores seguem o mesmo princípio, alegando sobre seu cumprimento, externalizando seu domínio e sua confiança para, depois, deixar transparecer a contradição, assumindo mesmo que de forma inconsciente o seu risco e contrariando o que foi dito anteriormente.

**SD73:** [...] rio seguro, tranquilo, seguro.... (E)

**SD74:** [...] um rio que não tem perigo nenhum. (F)

**SD75:** [...] eu pra mim é muito seguro, eu considero muito seguro, pra mim e pros turistas que estão comigo, porque eu sei deste tempo todo, sei que o máximo que vai acontecer é tu cair do bote. (G)

**SD76:** [...] não tem gravidade de descer ali... o que aconteceu é alguém se machucar... nada de grave ali... só que claro, a gente sabe isto cria um stress, uma tensão toda nossa ali, então a gente evita. (A)

**SD77:** [...] no caso de hoje ali, não foi nada grave... o único grave que tinha era a perna de um menino mas não era grave {...} ele não quis porque era uma ferida que ele já tinha... e não quis colocar nada em cima; e o outro que raspou o braço ele queria era brincar e nem se importou muito e o outro eu botei o dedo no lugar. (B)

**SD78:** [...] sempre tem risco, é uma atividade de aventura. (F)

**SD79:** [...] seria perigoso de morrer dentro do rio com o rio seco, e no rio cheio. (A)

**SD80:** [...] me preocupa é a despreocupação das pessoas... é as pessoas achar que descer de rafting é como se fosse pular dentro de uma piscina, isto é o que mais me assusta. (A)

**SD81:** [...] no Brasil é assim... levam tudo na brincadeira achando que nunca vai acontecer nada e aí quando menos se espera acontece um imprevisto, e aí dá merda. (D)

**SD82:** [...] nós sabemos dos riscos, só que achamos que ali nunca aconteceria nada, no máximo alguém se machucar, nunca vir a morrer, como aconteceu. (B)

Com esta última sequência de SD, é notável que o condutor, ao mesmo tempo, declara que a atividade é segura e se contradiz em distintos graus, desde a “simples” queda do bote, a leves machucados, podendo chegar até mesmo à morte. Além disto, ele também tenta desqualificar o risco do fato ocorrido, alegando que “não foi nada grave”.

É possível verificar, além dessas contradições, os condutores demonstrarem que existem distintos tipos e formas de riscos, que se manifestam como resultado do seu trabalho. Para os autores Kerr e Apter (1991), o risco vai estar presente em diferentes formas, podendo alternar-se e confundir-se. Gold e Revill (2001) também apontam que os condutores estão cientes destes riscos, pois o inesperado e o imprevisível de que algo possa acontecer, fazendo-os entrar em ação, está atrelado à natureza do Turismo de Aventura.

**SD83:** [...] exige... cobra e da porrada... exige; Bah tá gravando... hehehe mas exige sim ... isto é essencial... ó tem de cobrar porque é assim que o guia ganha responsabilidade em cima da cobrança , tem que cobra, tem que cobra porque se leva pelo lado da segurança a confiança aí começa a atrapalhar... eu fui descer aquela tal descida, .... na parte de descer, da segurança a confiança, aí eu já não levaria com seriedade... então, se tu levar para o lado da confiança é complicado. (A)

Os condutores declaram, ainda, que as regras existem para proporcionar um padrão de qualidade/segurança durante o operacional e que, por este motivo, eles nunca se arriscam, até mesmo porque eles conhecem os caminhos dos rios e sabem onde podem ir. Também comentam sobre a questão do domínio e poder que possuem sobre a descida, apesar de sua variabilidade, e de estarem sempre aprendendo.

**SD86:** [...] as regras na verdade são para diminuir riscos e pra ter também um padrão de trabalho em água. (H)

**SD87:** [...] a gente nunca... nunca arrisca. (A)

**SD88:** [...] nós conhecemos os caminhos, somos macaco velho temos tempo aí. (A)

**SD89:** [...] risco tem, mas a gente sempre age na norma de segurança... usa sempre... e risco a gente tá sempre ali, sempre no risco, na verdade né [...] acho ela segura, fazendo o certo né. (k)

**SD90:** [...] tu pode simplesmente dizer que é seguro mas colocar numa situação que é não é seguro, tem de ter o entendimento do que é seguro né, então o melhor é não arriscar [...] até não entrei muito a fundo assim, porque já tenho um pouco de conhecimento, faz tempo que já não li mais, mas eu sei né.... tá lá.... (B)

**SD91:** [...] cada nível é um nível, é diferente a descida... tu muda tua estratégia de segurança [...] não é, somos guias a tanto tempo que vamos chegar ali e sabemos fazer de olho fechado... impossível, então a gente respeita muito a água né... é complicado, e aí a responsabilidade fica na mão do guia né. (F)

**SD92:** [...] e tu nunca tá 100%, tu tá sempre aprendendo, sempre tá passando por coisas novas né... vai descer o rio 15, 30 anos, mas nunca tá 100%... não tem assim, a eu desço o rio a 30 anos e conheço como minha palma... não, isto não... o cara que fala isto, pra mim ele não tá... é muita auto confiança né... a eu desço este rio de olho fechado, eu paro de fazer rafting. (K)

Outra situação abordada pelos condutores, no que tange às contradições, refere-se à noção do risco, de como reagir em situações onde ele se manifesta e de como proceder na sua manipulação. De acordo com eles, a aceitação do risco é distinta para condutor e cliente, pois pelo fato do condutor ter mais tempo de

atividade, possui maior aceitabilidade à exposição a situações de convivência com risco. Este fato faz com que o condutor, mesmo alegando que não é correto se expor para proteger o cliente, assim o faz.

**SD30:** [...] *tu não pode com a tua visão de adrenalina comparar com a dos clientes ali... porque pra ela só descer o rio já é a superação dela.* (B)

**SD93:** [...] *não vô botar a minha vida em risco.* (J)

**SD94:** [...] *é os cinco mandamentos né, primeiro a sua auto segurança, depois a do cliente, depois tu vai fazendo o serviço.* (B)

**SD95:** *“é o que aprendi no meu curso.* (J)

**SD96:** *é, isto é de cada instrutor né... eu falo na minha auto segurança, mas se eu vejo acontecer, e eu vejo que eu posso, eu vô pula... eu vô me ancorar e vou pular pra tirar alguma pessoa, porque eu também não quero ver ninguém morrer na nossa frente, ninguém se machucar.* (J)

**SD97:** *é que tu sabe o que fazer... a pessoa que tá ali não sabe... se eu vejo eu vô ajudar de alguma forma.* (D)

Ao falar sobre o risco de morte, conforme visto nas sequências SD30, SD93, SD94, SD95, SD96 e SD97, eles alegam que só existe esta chance, no caso de o rio estar alto ou baixo demais, e nestas situações eles não operam. Ou seja, se realizam a atividade é porque está tudo dentro dos padrões necessários e, por isso, nestas condições ideais, dentro do volume de água tolerado, tanto para mais como para menos, o rio seria seguro. Caso o rio não esteja com as características adequadas e for considerado arriscado, eles não realizam a descida.

Quando questionados diretamente sobre a ocorrência de baixas ao longo do seu tempo de trabalho, aqueles com menos tempo de atuação comentam que ouviram falar dos casos, mas sem dar maiores detalhes, alegando desconhecimento. Já aqueles com mais tempo e que possuíam informações, ocorria a negação do fato. Porém, uma vez o pesquisador demonstrando conhecimento dos sinistros que ocorreram, e dos fatos, eles iniciavam suas falas com alegações defensivas para justificar a contradição.

Para Freud (2009), existe uma situação que, após a morte, é como se o sujeito tivesse seus pecados pagos, com o intuito de apagar qualquer passagem com conotação negativa para com aquele que morreu. Entre a sociedade dos condutores, eles usam esta situação de negação para com a morte, como estratégia defensiva, para não ter de se contradizer, banalizar e justificar a ruptura que cria a

defasagem e, por fim, o sofrimento, não só do sujeito envolvido, mas do coletivo de sua classe de trabalhadores.

No caso das SD98, SD99, SD100, e SD101, abaixo, tratam-se de recortes extraídos das respostas dos condutores ao serem questionados sobre a existência de sinistros com óbito. Percebe-se que, no primeiro momento, comentam casos sem relação com o *rafting*, depois tentam reafirmar que não estão diretamente envolvidos até que, perguntados sobre fatos específicos, tentam se abster de comentários e depois amenizar os fatos.

**SD98:** [...] *como eu te disse, as pessoas dizem que sim, dum cara que pegou o bote lá no Paraguai, comprou um remo e um colete num supermercado, por 25 reais o colete e um remo lá na casa de pesca e veio pro rio.* (A)

**SD99:** [...] *hã... tem muita coisa ali... e eu prefiro não opinar... tem muita coisa ali que....* (A)

**SD100:** [...] *aquilo não foi do pulo, foi de parada cardíaca... tanto que o falecido tava com sorriso, morreu feliz.* (A)

**SD101:** [...] *como nunca tinha acontecido nada, nenhum acidente, e a gente nunca imaginou que pudesse chegar a este ponto... daqui a pouco imaginava que alguém pudesse cair, se machucar, mas não que fosse levar a óbito né.* (B)

**SD101:** [...] *tu analisa todos os fatos e tu vê que foi uma fatalidade, mas que teve um pouco de uma certa imprudência que talvez poderia ter sido evitado, mas é isto aí... faz parte.* (B)

Nesta sequência de SD, fica demonstrado que o condutor negou o risco de morte até que ela aconteceu, acreditando que em meio ao espetáculo conduzido por ele, esta possibilidade não podia ocorrer, pois ele é o herói e este sempre vence no final do *show*, mas esquece-se de que nem sempre o final é feliz. Ou seja, o adormecido, conforme Freud (2009), despertou, e a morte se materializou. Em seus estudos, o autor fala dos sujeitos que lidam tranquilamente com a morte e comenta que quando isto ocorre é porque geralmente estão envolvidos, de alguma forma, em questões profissionais. Neste caso, podemos citar os médicos, os socorristas, os legistas e também os condutores - principalmente ao final da SD101, quando ele declara que “talvez pudesse ter sido evitado, mas é isto aí, faz parte”, ou seja, mesmo ele dizendo que não existe risco, tentando amenizar e afastar esta possibilidade, ele concorda que sim, a possibilidade é latente, faz parte do seu show e é necessário lidar com isso. Esta situação é uma forma de o condutor lidar com o

risco residual que é imputado a ele enquanto trabalhador, quando a regra e as boas práticas falham.

Na passagem a seguir, fazemos uso de SD102 para salientar a questão da contradição.

**SD102:** [...] e a gente tem que aprender acima disto né... graças a Deus depois daquela vez realmente não tivemos mais problemas mais sérios aqui e que nem eu falei, um hematoma, uma batida [...] a, teve, mas aí... até a gente ouviu falar, mas aí envolveu fora do rafting, não foi no rafting... foi numa parte externa né... me parece que foi um pulo numa pedra, foi pular de uma pedra na água e morreu, mas como isto não veio a público, não veio na mídia e ninguém ficou sabendo, apenas rolou esta comunicação interna entre as operadoras, eu nem vou comentar porque eu não tenho conhecimento nesta parte aí... daqui a pouco eu vô tá dizendo que sim e pode ter acontecido apenas um mal súbito da pessoa [...] é, foi... foi no operacional... mas que nem eu falei, foi um mal súbito então eu não posso classificar como o esporte é o causador do problema né, isto é o que eu posso te dizer... o que veio a tona, na mídia que movimentou e teve todo este processo e tal, foi o caso de 2007. (B)

Percebe-se que os condutores negam e ocultam os riscos de morte de sua atividade como forma de estratégia defensiva, mas que novamente aparecem no seu dizer através da contradição.

As contradições também ocorrem quando eles falam sobre a culpa do condutor *versus* a responsabilidade dos clientes, em casos que geram situações de risco. Por exemplo, ir a um local nas pedras ou em viradas de bote por não obedecer aos comandos do condutor.

**SD103:** [...] as pessoas não tem obrigação de remar né, de saber remar, é o guia quem tem de conduzir o bote [...] pode ter acontecido das pessoas não terem remado direito mas elas não tem culpa, não pode creditar a elas, pode ter sido um motivo, mas não pode ser creditado a culpa a elas né... eu acho que a responsabilidade é sempre do guia, particularmente acho que o instrutor tem a obrigação de fazer esta leitura, então eu não tiro a culpa do instrutor. (B)

**SD104:** [...] se o cara se corta, a responsabilidade é nossa, que nem eu te falei antes né 'foi eu que me cortei' mas as pessoas acreditam que a responsabilidade é do guia... o guia não devia ter deixado subir... mas o cara subiu, se cortou e a culpa é minha. (A)

**SD105:** [...] mas o grupo não fez, não atendeu, levou na brincadeira {...} não é assim... ninguém remou, ninguém atendeu os meus comandos. (A)

**SD106:** [...] olha, primeiro assim... quando a gente... a, ninguém remou... e o bote virou... 'culpa do guia' não... se o grupo não colaborar, não tem uma boa descida, aí tu vai batendo em tudo, se arrastando, encalhando, virando, o grupo não colaborou. (A)

Podemos considerar, no texto materializado pelas falas dos sujeitos, que quando eles negam a responsabilidade do cliente sobre a integralidade da culpa em casos de risco, estejam fazendo isso, também, como uma estratégia defensiva para garantir a segurança do consumo da atividade e do seu posto de trabalho.

### 6.3.2 Estratégia Defensiva

A estratégia defensiva é um instrumento de fuga, de algum fato que não deveria ter surgido ou ocorrido, seja de forma efetiva ou subjetiva. A estratégia defensiva só existe para lidar com o medo, a dor, e o sofrimento. Sobre isso, Dejours (1992) comenta sobre duas possibilidades. A primeira seria a característica de existir uma “fachada que resulta na realidade de um sistema defensivo destinado a controlar o medo” (DEJOURS, 1992, p. 35), declarando que é seguro, através das regras prescritas. A segunda especificidade é, novamente, de caráter coletivo. Este sistema defensivo é partilhado por todas as categorias profissionais (da construção civil, de acordo com o estudo do autor). Na verdade, para funcionar, este sistema necessita encontrar sua configuração. A eficácia simbólica da estratégia defensiva somente é assegurada pela participação de todos. E estas instruções implícitas são respeitadas.

O autor comenta que:

[...] ninguém pode ter medo. Ninguém deve demonstrá-lo. Ninguém pode ficar a margem deste código profissional. Ninguém pode recusar sua contribuição individual para o sistema de defesa. Nunca se deve falar de perigo, risco, acidente nem do medo” (DEJOURS, 1992, p. 45).

Essa situação complementa os exemplos trazidos através das SD apresentadas, que demonstram através de sua fala, como expressam este sistema defensivo, mas que, justamente por este motivo, visam o acobertamento, explicitado na forma e criação de contradições, para evitar o sofrimento e espetacularizar seu posto de trabalho.

Desse modo, a preocupação que o condutor dá à fachada existente em sua atividade, para poder esconder as falhas, confere destaque, sobremaneira, à importância das estratégias defensivas e ao acobertamento para garantir o consumo do seu espetáculo.

Tratando-se de um recurso fundamentado no coletivo da classe trabalhadora, caso um dos membros do grupo não consiga incorporar-se aos mecanismos de defesa utilizados, no intuito de lidar com o medo, minimizar os riscos de sua profissão e superar a própria apreensão, ele será obrigado a se afastar da tarefa e terá de parar de trabalhar, pois o grupo de trabalhadores, armado da ideologia defensiva coletiva, elimina aquele que não consegue superar o risco (DEJOURS, 1992). Situação esta que também ocorre junto à classe dos condutores de *rafting*.

**SD107:** [...] *áí tem aquela velha frase que o grupo exclui né, se entra no grupo e ele não consegue se encaixar, ele acaba caindo fora, então a gente hoje tem uma equipe que a gente sabe o que o outro pensa, a gente faz sinal na beira do rio e a gente sabe o que o outro tá pensando, vai fazer.* (A)

**SD108:** [...] *tem que ser ético e trabalhar bem isto, porque se não, pode procurar outra coisa pra fazer, porque aqui tu não vai ficar e a gente... tanto lá na água como aqui a gente fala mesmo, e um puxa o outro.* (G)

Percebe-se que o coletivo novamente se faz presente e, neste caso, em um ponto chave, para que o sujeito seja ou não aceito pelo grupo. De acordo com Dejours (1992), a classe trabalhadora, após confiar no novo membro, lhe apresenta as regras que fundamentam a sua tarefa, demonstrando confiança no recém-chegado.

Analisando a SD109, baseado no pensamento de Dejours (1992), pode-se inferir que a fala do condutor expressa este sentimento de confiança no grupo que o acolheu, a ponto de sentir-se seguro nas situações de risco que fazem parte do seu trabalho, pelo fato de estar na presença de seus pares.

**SD109:** [...] *seguro, pelo conhecimento e pelo apoio dos outros guias que tão contigo, um cuidando do outro, então tu te sente seguro com isto aí, me sinto seguro sim, pelas pessoas que estão comigo, porque se tiver em apuros eles vai te ajudar então... me sinto seguro pelas pessoas que estão comigo, não pelo rafting... o rafting é seguro, mas tem sua parte de risco, mas eu me sinto seguro pelas pessoas que estão ali comigo.* (F)

A ideologia defensiva coletiva é funcional em nível do grupo, de sua coesão e de sua coragem, e é funcional, também, no âmbito do trabalho, pois é a garantia de produtividade. Caso não existisse esse clima, essa cumplicidade e essa confiança, bem provável que não existiriam condições de trabalho para que o sujeito pudesse exercer sua tarefa. Para Dejours (1992), “em numerosas profissões



reencontramos sistemas defensivos que estão profundamente estruturados pela natureza do risco em questão” (p. 43).

Esse risco pode ser fator para que duas situações ocorram. Uma delas é a do grupo compartilhar um espaço de palavra, que origina confiança e solidariedade. O outro é referente à preocupação de zelar pela integridade de sua atividade, assim como fazem com a do cliente através da segurança, para que a atividade se perpetue comercialmente e seu consumo seja efetivado dentro da sociedade do espetáculo.

Para garantir o relacionamento entre os meios social e comercial, garantindo os fluxos oriundos dele, os condutores tentam agir coletivamente, defendendo a sua classe.

**SD110:** [...] por isto que eu falei desta preocupação coletiva, pela segurança no operacional Rio das Antas. (B)

**SD111:** [...] aqui em Três Coroas todos se preocupam com isto. (E)

**SD112:** [...] todos atentos um com o outro, não se preocupar só com o teu bote... e sim se preocupar com a segurança de todos... total, pra fluir o operacional. (I)

**SD113:** se tem uma pessoa que tem medo de água, tem 6 pessoas no bote e tem uma com problema disto ou daquilo já não brinco mais, não facilito. (K)

No caso pesquisado, verificou-se que uma estratégia defensiva muito utilizada pelos condutores é o acobertamento, conforme demonstrado, mesmo eles alegando que se cuidam e se preservam. Ao ser questionado sobre se em determinadas situações ele omitia, negava ou distorcia os fatos para beneficiar a imagem da atividade e de seu posto de trabalho – principalmente nos temas envolvendo questões ligadas ao risco e ao medo, que são elementos que podem colocar em cheque a segurança do *rafting* - eles dizem que são como uma família, alegam que mesmo assim se fiscalizam e se cobram para que tudo dê certo.

**SD114:** [...] nós entre as empresas, a gente se fiscaliza, a grosso modo né, mas a gente aqui se cobra muito, se a gente percebe que tem guias que fazem coisas fora dos padrões que a gente tá acostumado a fazer aqui na região, a gente já liga né. (B)

**SD115:** [...] nós aqui a gente se ajuda e se auxilia... a gente viu que ele ficou chateado e indignado com ele mesmo... ele não sorria, ele não brincava e aí o que a gente fez, ali na primeira oportunidade encostamos os botes ali e brincamos e deixamos este cara tranquilo em relação a isto e nós

*rimos mas acontece né, bola pra frente e daí pra baixo a gente viu que este instrutor mudou né... então às vezes a gente precisa deste incentivo... primeiro porque a gente é humano né, todo mundo tá exposto, não posso dizer que a gente nunca vai errar. (B)*

A vivência do medo existe efetivamente, mas só raramente aparece na superfície, pois encontra-se contida, no mínimo, pelos mecanismos de defesa que são alimentados e sustentados pela classe que deles fazem uso para amenizar o sofrimento. Até mesmo porque, apesar do risco de crítica, afirmamos que se o medo não fosse assim neutralizado, se pudesse aparecer a qualquer momento durante o trabalho, neste caso os trabalhadores não poderiam continuar suas tarefas por muito mais tempo (DEJOURS, 1992).

Ainda para Dejours (1992), a consciência aguda do risco de acidente obrigaria o trabalhador a tomar tantas precauções que ele se tornaria ineficaz do ponto de vista da produtividade. Esta situação pode ter relação com a questão levantada anteriormente, sobre a ilusão do trabalhador em achar sua tarefa segura, ignorando os seus riscos, acreditando que nada pode lhe acontecer, como nas imagens que consome de outros espetáculos. O que poderia explicar o fato dele negar o risco de sua morte e descumprir as regras existentes.

Desta forma, passaremos a discorrer sobre a reconhecimento de que a segurança do *rafting* não é integral. O sofrimento de saber que há o risco constante pode prejudicar a viabilidade da tarefa e extingui-la enquanto espaço de trabalho e como atividade econômica de mercado.

### **6.3.3 Sofrimento no trabalho**

O sofrimento no trabalho do condutor pode se manifestar por vários motivos, um deles, conforme visto, é pelo medo de morte. Apesar disso, de acordo com as SD analisadas, ele não é direcionado pelos trabalhadores para si, mas sim para seus clientes e à imagem da atividade/classe. O outro motivo refere-se às regras de segurança, que foram instituídas justamente para regimentar o seu trabalho em busca de uma prestação de serviços de qualidade. As regras servem para garantia, mas também para controle do fazer. Além destes, existe o de que, pela materialização ou falha, respectivamente, como resultado, a imagem da atividade

seja prejudicada e, com isto, ele venha a perder o seu posto de trabalho, que o faz transitar pelos fluxos oriundos deste complexo sistema.

Estes três motivos apresentam duas maneiras de surgimento, uma psicológica, pelo fato dele ter esta preocupação com a segurança do consumo da atividade perante os clientes, ou seja, do espetáculo por ele conduzido. A outra é pela carga física do trabalho, além da monetária que está ligada à primeira.

**SD116:** [...] a gente sabe do perigo, então, segurança é essencial né, do começo ao fim da descida. (F)

**SD117:** [...] tu fica mais tenso, porque... cada cliente... turista é um cliente né... tu não sabe a preocupação, a reação dele chegando no local. (F)

**SD118:** [...] isto a gente acostuma... tu vai chegar ao final do dia cansado, vai... mas dores musculares isto o corpo acostuma... se tu fica parado 2 ou 3 meses, claro que na volta tu vai, mas passa... tu vai chegar aqui e vai pensar, como é que eu vou fazer e aí tu tem segundos pra pensar. (F)

**SD119:** “[...] o rafting é uma atividade e o guia, ele é muito exigido... porque o cara tem de ter comunicação... passar a necessidade daquela remada, de remar naquele momento, tem que estar esperto que o bote tá deslizando, ele não pode puxar o freio de mão, tem de estar preparado... [...] eu não gosto de fazer força pra ter de guiar o bote, eu não gosto, mas eu faço... eu não gosto de ficar molhado o dia inteiro, os pés criam fungo aí... além desta situação aí ó... branco e pintado... não gosto disto mais eu venho porque eu gosto de estar em um lugar alegre com a galera, levando a galera diferente para uma atividade diferente pra um... tipo assim ó, eu... no início até pensava mais, agora eu não penso mais... tipo assim... é uma experiência única na vida da pessoa, talvez ela nunca mais na vida dela ela vai. (G)

Para Dejours (1992), atrás de todas as vicissitudes, devemos ainda ser capazes de preservar intacta uma vida, pois é realmente muito triste que tudo deva ser como num jogo de xadrez, onde um movimento em falso pode forçar-nos a desistir; com a diferença, porém, de que não podemos começar uma segunda partida, uma revanche. Desta forma, constitui-se o jogo da vida, onde ganhar é arriscar.

**SD120:** [...] o que mais me preocupa é machucar alguém... tu virar o bote na esportiva e o pessoal aceitar e nesta ocasião tu machucar alguém, isto é preocupante. (F)

**SD121:** [...] não interessa se tu tá bem humorado, se tu tá mau humorado, tu tem aquela finalidade e tu tem que cumprir ela [...] não, nenhum acidente vai ser tranquilo... é uma merda que já aconteceu, e aí tem o psicológico né... o cara fica todo atucanado né, mas aí o cara tem que respirar, tem que ver a melhor forma possível de acionar o recurso que ele tem. (G)

**SD122:** [...] as pessoas têm de vir pra cá e ir para outro lugar. (H)

O que o condutor tenta evitar é uma situação que possa causar decepção para o cliente e, por isso, trabalha para oferecer segurança, pois não quer que seus clientes saiam dali lesionados e, com isso, não queiram mais consumir esta atividade.

**SD123:** [...] o cara vem e se machuca aí, “pô, não vou mais porque me machuquei”. (A)

Contra esse sofrimento e a impressão dolorosa de que deve ser, bem ou mal, assumida individualmente pelos trabalhadores, elaboram estratégias específicas para defender o coletivo. Quando são muito eficazes, praticamente não se encontra nenhum traço de medo na fala do trabalhador. Assim, para estudá-lo, é preciso procurar pelos sinais indiretos, que são justamente as contradições e as estratégias defensivas que constituem o sofrimento (DEJOURS, 1992).

Para Campos (2012), a experiência turística se dá no espaço, no serviço, na cultura e na tensão entre trabalhadores, empreendedores e turistas. O condutor está na tensão do limite de convivência aceitável da aproximação com a fronteira do estranho estrangeiro, desconhecido, e os demais sujeitos, e o contexto ao qual tem de se assujeitar para se significar em meio ao espetáculo do consumo do seu *show*.

O tema do estranho é tratado por Freud ([1919]1976) como pertencente às “qualidades do sentir”, relacionado “àquela categoria do assustador que remete ao que é conhecido, de velho, e há muito familiar” (p. 277). O passado, o que está no inconsciente, no errante, na curiosidade infantil sobre a origem.

Freud ([1919]1976) tem a preocupação em compreender a etimologia da palavra alemã *unheimlich* e faz relação direta sua com a palavra *heimlich*, cujo significado está ligado ao lar. *Unheimlich* pode ser entendido como a negação do familiar. Mas que precisa do familiar para se instalar como sentido. O *unheimlich* contém o *heimlich*.

Assim, podemos entender também, que o sentido da vida é a negação da morte, como liberdade, pois para uma existir e ter significado precisa da outra, e só vai se constituir de fato na ausência desta, em sua desconstrução, ou seja, na falta da segurança a morte se constitui, se materializa, desperta, liberta.

Cabe aqui comentar sobre uma reflexão feita por Dejours (2012), sobre a exploração do piloto pela organização, que também podemos fazer sobre o sujeito condutor:

[...] a estrutura mental muito particular dos pilotos de caça contém talvez um “grão de loucura” que não é inútil para ousar desafiar assim a morte a cada dia. Fica aberta a questão para saber se assim como o corpo dos pilotos de caça, sua loucura não é racionalmente explorada pelo comando e pela organização do trabalho. (DEJOURS, 2012, p. 95)

Porém, apesar desta situação do sujeito ser regido por uma ideologia que atua e o interpela de forma inconsciente, também existe a pulsão pelos instintos passados e desconhecidos, da natureza perdida que ele tenta resgatar, sendo que o trabalho exerce pressão sobre a práxis social e um papel fundamental na construção do sujeito. O trabalho, portanto, é uma forma fundamental, mais simples e elementar, daqueles complexos cujas interações dinâmicas constitui-se na especificidade do ser social. De acordo com Dejours (2012), “precisamente por esta razão, é necessário enfatizar continuamente que as características específicas do trabalho não podem ser transpostas de modo direto para as mais complexas formas de práxis social” (p. 59).

Para Campos (2012), os sujeitos precisam identificar-se para existir. O assujeitamento, portanto, é a condição do sujeito. Essa existência só é possível num lugar de interstício, que oscila entre a ideia de “autonomia” e a ideia de “servidão” ao Outro (Outro da cultura, da ideologia).

Como exemplo, podemos citar o fato dele falar sobre a importância do coletivo nesta identificação. Mas, salientamos, ao mesmo tempo em que o condutor nega e omite outras situações, isso também o faz identificar-se, e é justamente a ausência de afirmativas que comprovam esta situação que é abordada por Campos (2012).

Quanto à questão da servidão ao Outro, aqui, mais uma vez, podemos comparar os condutores com a aviação de caça apresentada por Dejours, pois ela é uma imensa coletividade, reunindo milhares de pessoas engajadas num trabalho comum, como os operários de uma colmeia, para tornar possível a missão dos pilotos, que são apenas algumas dezenas. Assim como os condutores no turismo, onde existe toda uma cadeia por traz deste sujeito estruturando as condições necessárias para criar o seu posto de trabalho, sua responsabilidade é grande, não

pode falhar, pois o sucesso da atividade turística de aventura como segmento passível de consumo depende do resultado da sua tarefa.

Deve-se estabelecer aqui uma distinção entre dois grupos de sofrimento: os que arriscam suas vidas no campo de batalha e os que permanecem em casa, tendo apenas de esperar pela perda de seus entes queridos, por ferimentos, moléstia ou infecção (FREUD, [1919]1976). Neste caso, podemos tomar como exemplo os condutores e os pilotos de caça, que ao invés de ficarem comendo e bebendo nos finais de semana, ou sentados no sofá vendo televisão, se arriscam e fazem parte do consumo de um espetáculo particular, não comum e com características intrínsecas e específicas, para tentar resgatar algo perdido e desconhecido através dos fluxos que dão origem ao estranhamento, mobilizando a ressignificação.

Assim, percebe-se que existem situações limites, as quais o condutor tem de conviver ao longo do exercício de sua tarefa, estando sempre exposto, no limite da fronteira entre a segurança da vida e o risco da morte. Neste caso, consideramos o limite entre a vida e a morte como se fosse uma fronteira a ser reconhecida. Com esta ideia, tomamos o pensamento de Ferreira (2005), que considera o limite como uma zona de fronteira:

[...] um espaço tenso, instável, contraditório... e fecundo. Quem nele habita, desfruta de uma amplidão de horizontes e de uma maior ilusão de liberdade; liberdade ilusória, porque implica, ao mesmo tempo, e paradoxalmente, um espaço a ser compartilhado com o outro, o estrangeiro (FERREIRA, 2005, p. 213)

Neste caso, o estrangeiro que habita no limítrofe imposto pela fronteira seria a morte. O condutor vive nesta fronteira, com o limite de encontrar o estranho desconhecido, que vive do outro lado. O condutor flerta com esta situação de se aproximar do inevitável, da única certeza da vida.

Pode ser, por este motivo, que Dejours (1992, p. 29) comenta sobre a existência de uma reticência massificada em falar da doença e do sofrimento. Segundo o autor, quando se está doente tenta-se esconder o fato dos outros e somente após longas voltas se chega a confirmação. Situação esta que foi observada nas SD, quando demonstram que o condutor tenta ocultar a ocorrência de problemas no seu operacional, como forma de ocultar a sua defasagem, como se isso fosse uma doença para a sua imagem.

Referente à questão do ambiente em que o condutor realiza sua tarefa, ele também representa esta oposição do limite entre o estrangeiro – o desconhecido do campo de batalhas – e a segurança do sofá de casa. Pois o rio onde o condutor realiza sua descida pode ser comparado com o discurso do trabalhador das indústrias químicas, onde tudo lembra a possibilidade de ocorrência de um acidente: cartazes, uso de EPI, barulho.

No discurso da petroquímica fala-se da tensão nervosa, de ficar uma pilha (sic), e isto é devido aos efeitos da carga psicossensorial, que compromete, por exemplo, a vigilância da tensão, da memorização, contribuindo parcialmente para o sofrimento. “A fábrica é como um animal enorme que a gente, bem ou mal, faz andar, sem saber o que se passa no interior de seu corpo” (DEJOURS, 1992, p. 24).

A natureza e o encadeamento da representação destes símbolos dependem, ao mesmo tempo, da vida interior do sujeito, isto é, do que ele põe, do que ele introduz de sentido simbólico no que nos rodeia e no que ele faz. Todas estas significações concretas e abstratas organizam-se na dialética com o objeto. O “objeto exterior e real por um lado e interiorizado por outro, cujo papel é decisivo à vida” (DEJOURS, 1992, p. 50). Sobre estes fatos, Antunes (2002) comenta que a produção de situações simbólicas no trabalho está radicalmente separada e encontra-se distante.

Para finalizar esta seção, salientamos que o sofrimento no trabalho do condutor, interpelado pela ideologia dominante através das regras de segurança, é a origem de suas contradições, pelo fato de o condutor ser absorvido pelo trabalho e de poder criar ao longo do exercício de sua tarefa, para sua práxis, constituindo-se em um trabalho prazeroso, ainda que num ato de convívio social e laboral.

#### 6.4 REGRAS DE SEGURANÇA E O TRABALHO PRESCRITO: A ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

A atividade turística de aventura apresenta uma regulamentação estadual, nacional e, no caso da modalidade escolhida – o *rafting*, também internacional, responsáveis por reger a organização do trabalho deste segmento. Além disso, existem aquelas que são específicas e internas de cada empresa, pelo motivo das características de cada uma das localidades, devido às suas peculiaridades e relação com a atividade por parte da operadora e de seus trabalhadores.

A organização referente ao trabalho do condutor de turismo de aventura, neste caso em especial para a atividade de *rafting*, se deu com o intuito de fornecimento de segurança para seus envolvidos, para que se tornasse confiável e competitiva e, com isso, sua realização fosse mais consumida pelos clientes, desejantes de ter contato com a ressignificação causada pelo aprendizado proporcionado pelo desconhecido, pela errância e pelas emoções primeiras proporcionadas por esta atividade.

A necessidade de criação dessas regras de segurança, se dá em virtude de o *rafting*, por se tratar de uma das modalidades do segmento de turismo de aventura, apresentar riscos inerentes e intrínsecos. Desta forma, a constituição das regras tem o intuito de afastar preventivamente as chances de que um imprevisto venha a ocorrer e acarretar prejuízos para seus participantes e para os que dele dependem. Além de prejuízos à própria imagem da atividade, que é passível de comercialização.

A segurança surge não somente como uma possibilidade de zelar pela integridade física e mental de seus participantes, conforme exposto, mas também para garantir a perpetuação desta atividade comercial de consumo no contexto da economia contemporânea. A globalização universal está ampliando a possibilidade de retorno e contato com suas origens, com aquilo que se perdeu e que é a fonte de nossa existência, configurando-se no novo nomadismo. O novo nomadismo está baseado na liberdade paradoxal que fecunda no estrangeiro, que habita na fronteira ilusória do horizonte objetivo e subjetivo do regramento social do ato laboral, materializada pela fala do sujeito condutor e analisada através das SD.

A segurança é um dos critérios mais importantes com que as empresas precisam se preocupar, já que podem utilizá-la como um diferencial competitivo na estratégia de serviços oferecidos no turismo de aventura. Cabem às empresas do setor tornarem a segurança nesse diferencial competitivo e em uma variável de importância para a escolha do turista. A escolha recai no serviço que oferece melhores condições de segurança durante as práticas, até porque, os turistas consideram recomendações de terceiros sobre a qualidade de um serviço turístico. Para Giansesi e Correa (1994, p. 74), “fica evidente o prejuízo que pode causar no processo de decisão de um consumidor, a opinião de outro consumidor insatisfeito com o serviço”.



Nesse contexto, o condutor aparece como depositário da idealização dos clientes. É atribuído a ele o poder de aproximar ou afastar o risco de morte, assumindo uma posição de destaque, que comanda o bote através da voz, para proporcionar esta experiência de risco aos seus clientes. Possibilita o consumo de uma espetacularização que contribui para construir a imagem de uma atividade de aventura segura, a qual se busca institucionalizar, o *rafting*.

Segundo Hamaue (2008), para o estudo da segurança aplicada ao turismo é preciso entender que a atividade turística é um negócio como qualquer outra organização, enquadrada no setor de prestação de serviços. De acordo com Longenecker, Moore e Petty (1997), o processo operacional ou o processo de produção consiste daquelas atividades necessárias para “realizar o serviço”, ou seja, para desempenhar o trabalho para o qual a empresa foi criada. Em grande extensão, “a lucratividade de uma empresa vem com sua aceitação pelo cliente, que reflete a maneira pela qual esta gerencia suas operações básicas” (LONGENECKER; MOORE; PETTY, 1997, p.17). E, para Dejours (2012), ela vem pela condição de exploração do trabalho.

Na prática, percebe-se que o condutor está imbricado por esta ideologia de mercado, de negócio, de fazer com que o cliente confie e acredite na segurança oferecida, para beneficiar a imagem da atividade, e, assim, seja consumida pela sociedade do espetáculo.

**SD124:** [...] *a gente criou um procedimento interno de segurança nosso né e isto se coloca para os turistas, que eles identificam que estão em um lugar seguro né.* (B)

**SD125:** *Falando em questão de risco, o trabalho do profissional hoje ele não deixar a questão de risco tomar conta e sim tu passar uma questão de beleza de natureza de ambiente... da satisfação dele em ter feito uma atividade, hoje é isto que eu mais me preocupo nesta situação, todos os colegas terem esta excelência, terem esta visão de excelência de trabalho e fazer com que o cliente saia satisfeito e queira voltar, e ter a oportunidade.* (H)

**SD126:** *eu acho que a situação externa hoje, a logística, a recepção, o atendimento pós-venda é tão importante quanto o trabalho dentro d'água.* (B)

Portanto, pensar na segurança do negócio envolve manter seu sistema operacional sob monitoramento e controle constantes, garantindo a qualidade na prestação de serviços (HAMAUE, 2008). Ou seja, a segurança, mais uma vez,

aparece pensada e voltada para a competitividade e segurança da empresa, e a responsabilidade final sobre esta situação recai, mais uma vez, sobre o condutor, sendo novamente interpelado pela ideologia do consumo e da economia do comércio deste *show*.

**SD127:** *o risco é altíssimo né, é onde pode acabar botando em cheque toda a parte profissional da empresa na verdade né. (A)*

Hamaue (2008), completa dizendo que a segurança é algo que as empresas de turismo deveriam incluir em todos os seus setores, não só com a finalidade de oferecê-la ao turista, mas também de ter como foco a continuidade operacional de seu negócio e a obtenção de lucros. De acordo com ele, a segurança está relacionada com o nível de satisfação dos clientes e também com a eficiência das empresas.

As regras de segurança foram criadas a partir da prescrição de procedimentos preventivos, baseados em ocorrências anteriores, e servem para diminuir as chances de algo errado acontecer, ou seja, para afastar a probabilidade do medo e do risco de um sinistro se manifestar. As regras podem levar à elaboração de estratégias defensivas coletivas no trabalho, para lidar com o sofrimento e o prazer frente ao medo, situações que são, por vezes, contraditórias.

O contexto da segurança é institucionalizado comercialmente pelas regras para manter o seu consumo e afastar o risco de morte. Com isso, o medo do condutor de perder o seu posto de resignificação ou denegrir a imagem de sua classe trabalhadora, dá subsídios para sentir-se protegido e seguro e, assim, seguir atuando no *show* do seu espetáculo e tendo prazer, mesmo sendo interpelado por uma ideologia dominante que age sobre ele de forma inconsciente.

As regras se constituem em argumentos que servem para tentar tornar tangível a segurança e, assim, serem usadas como elemento de defesa contra situações indesejadas e para o convencimento de clientes, de modo que não desistam e consumam a atividade de forma tranquila, garantindo a perpetuação da atividade. Também para garantia do condutor e da empresa no caso de ocorrência de um sinistro, demonstrando que o problema foi uma fatalidade e não uma situação motivada por sucessão de erros ou, ainda, por negligência, imperícia ou imprudência. Desta forma, com as regras de segurança, o condutor busca tornar a atividade confiável, competitiva e comercializável.

Podemos comparar o trabalho dos condutores de *rafting* mais uma vez com a aviação de caça, cujo modo operatório não é livremente escolhido, pois ambos seguem regras de segurança. Essa comparação é perfeitamente fundada e real ao observar o grande número de tarefas a que são responsáveis e que enfrentam. Toda via, vale salientar que a carga psíquica apresentada pelos pilotos de caça é negativa (DEJOURS, 1992) e, assim, podemos dizer que também o é para os condutores.

Referente às regras de segurança, os condutores declaram que sua criação foi baseada na ocorrência de sinistros e que a ação preventiva do seu cumprimento colaborou para a diminuição dos índices de acidentes. Comentam, ainda, que elas são sempre revisadas.

**SD128:** [...] as regras foram criadas em cima dos erros acontecidos... não se criou estas regras... elas não foram criadas a partir do nada, foi feito uma pesquisa muito grande em cima disto, de como proceder, do que usar, o que fazer, e de que forma atuar, como usar e com isto foi se diminuindo alguma questão de erros que eram de procedimentos; a própria questão de postura das empresas, perante o turista também né. (H)

Sobre a práxis, Dejourns (1992) diz que existe uma relação dialética entre o sujeito, a tarefa e a mútua transformação.

**SD129:** [...] as regras na verdade são para diminuir riscos e pra ter também um padrão de trabalho em água [...]obviamente que estas regras ou normas elas vão mudando com o passar do tempo, porque a gente vai identificando também algumas situações com o passar do tempo. (H)

**SD130:** [...] houve uma progressão né... tanto pessoal, de conhecimento, como de equipamento e da empresa... houve uma evolução nestes quinze anos que trabalhei, tanto na empresa quanto no turismo de aventura, geral né, não só no rafting, mas em todo o turismo de aventura... houve esta evolução até por exigência da sociedade [...]Jeu acho que é um grande benefício por que ali não é nada assim, paliativo, não é nada que não seja a real necessidade da atividade né. (G)

**SD131:** [...] aumentou a segurança... do começo pra cá aumentou a segurança... aumentou assim de uma maneira diria 200% de segurança. (A)

Segundo os condutores, os dispositivos que foram criados contribuíram para o aumento da segurança através da legitimação de procedimentos. Desta forma, alegam que a atividade de *rafting* nos dias de hoje é segura, tanto pelo fato de existirem estas regras, como por eles as terem observado no mercado e no exercício de sua profissão, de sua práxis.

**SD132:** [...] rafting com as normas de segurança hoje é muito seguro. (B)

**SD133:** [...] nós mesmos estando aqui seguimos com regras como em qualquer parte do mundo, e as pessoas podem ficar tranquilas em vir aqui e fazer a descida. (A)

Com isso, eles falam que seu papel é “gerenciar” as condições do ambiente, para que possam realizar a atividade com as características ideais de segurança e, assim, garantirem a integridade de todos até o final da descida.

**SD134:** [...] a nossa função além de conduzir o bote com segurança é também assegurar que todos os que estão dentro do bote cheguem ao final do percurso inteiro né... quando agente chega e o rio tá cheio a atividade é cancelada... se agente chega aqui e o rio tá seco, a gente cancela a atividade porque alguns pontos são perigosos... então o principal é o que nos determina... o volume d’água mais que a nossa condição. (A)

Assim, o limite é dado “pela natureza”. É preciso que o sujeito da civilização contemporânea saiba decodificar a natureza “*in natura*”, pois o palco de sua atuação heroica e espetacular ocorre nesse espaço, ao ar livre, e sujeito às intempéries ambientais para ser consumido.

Os condutores comentam ainda que, além dos cuidados com o ambiente e com o cumprimento das regras, é importante ter e saber usar os equipamentos obrigatórios que são exigidos, pois não basta ser treinado, ter os equipamentos e não saber manuseá-los.

**SD135:** [...] aí é o seguinte, aí é questão de tu trabalhar mesmo com as questões das normas de segurança, de como é regulado a atividade hoje, dentro da estrutura física, do operacional, todo mundo falando a mesma linguagem, todo mundo consciente, é seguir regras, é o que eu sempre digo, na tua vida, seja em família, seja entre amigos, onde tu for, tem de seguir regras, tem que ter uma chefia, tem de ter regras, tem de ter uma confiança mútua entre todos, eu acho que aí a coisa funciona direitinho, e na empresa é assim também, não adianta tu ter os melhores equipamentos, tu ter a melhor tecnologia na operação se tu não tem pessoas, seres humanos ali dispostos a fazer... esta é minha forma de ver [...] no momento que tu cria uma regra ela é importante, senão tu não teria criado ela. (B)

Desta forma, argumentam que é necessário ter uma visão sistêmica do funcionamento do operacional e de seu papel no contexto da atividade. A SD135 reforça o aspecto da organização do trabalho que envolve a divisão dos trabalhadores em chefes e subordinados como garantia do processo.

**SD136:** [...] *visão de sistema de segurança, de visão de sempre cuidar o colega também na frente, como ele tá desenvolvendo na água, se tem alguma situação de risco, ficar meio atento, se acontecer alguma coisa, tá próximo pra ajudar também [...] se o dono da empresa cobrar dos condutores ela funciona, senão, acho que não funcionaria. Que a galera ia deixar meio no oba-oba.* (D)

Verifica-se, ainda, que os condutores consideram a existência das regras importante, e dizem que seu cumprimento se faz necessário, assim como todas as regras de convívio social, pois se elas foram concebidas é porque alguma razão para isso houve. Entretanto, existe resistência de alguns trabalhadores no cumprimento das normas de segurança, tanto para os pilotos de Dejours (2012), quanto para os condutores aqui analisados. Assim, também, para os trabalhadores da construção civil e os operários de usinas nucleares, pois para estes é como se não estivessem conscientes dos riscos que se submetem, até mesmo encontrando nisso um certo prazer (DEJOURS, 2012). Este fato levou alguns autores a dizerem que a psicologia dos operários da construção civil caracterizava-se por um gosto pronunciado pelo perigo.

Contudo, o autor questionava esta afirmação e ia mais além em passagem anterior ao falar que:

[...] são bem conhecidas as atitudes com relação ao risco de acidentes, como também a recusa de certas regras de segurança {...} o desprezo, a ignorância e a inconsciência em relação ao risco são apenas uma fachada. Não podemos admitir sem questionar que os operários da construção civil sejam de algum modo os mais ignorantes sobre os riscos que eles próprios enfrentam (DEJOURS, 1992, p. 94).

Para o autor, a consciência aguda do risco de acidente obrigaria o trabalhador a tomar tantas precauções que ele se tornaria ineficaz do ponto de vista da produtividade. Este fato pode ser uma das causas pela qual o condutor, apesar de dizer que sim, na prática, não cumpre alguns procedimentos e tenta iludir-se de que não são necessários, tentando fazer transparecer que seu trabalho é mais seguro do que de fato é, o que vai ao encontro do pensamento fantasioso de invencibilidade e heroísmo criado pelo espetáculo.

Assim, garante a idealização, acreditando que nunca será com ele a ocorrência de um sinistro, como em um filme onde o mocinho nunca morre e o bem sempre ganha do mal no final. Trata-se de uma minimização do risco e da possibilidade de sinistro. Essa negação do risco, que age em prol do “benefício da

efetivação da tarefa”, cria uma situação contraditória: ao mesmo tempo em que se fiscalizam, subvertem as regras e tornam-se vulneráveis no momento em que as negam.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS: REFLETINDO ANTES DE UMA NOVA PARTIDA

*“Oh, as estranhas exigências da sociedade burguesa que primeiro nos confunde e nos desencaminha, para depois exigir de nós mais que a própria natureza”.*

**Goethe**

Na última década, o segmento turístico de aventura passou a ser reconhecido pelo Ministério do Turismo e foi institucionalizado pelo processo normativo desenvolvido através do Programa Aventura Segura, que colaborou para a criação das Normas Técnicas e de manuais de boas práticas, fez com que os próprios operadores de Turismo de Aventura também desenvolvessem regras internas de segurança para, assim, qualificar o produto que estavam oferecendo à comercialização no mercado.

Esta dissertação teve por intuito analisar como se constrói o sentido de segurança no trabalho pelo sujeito na função de condutor de *rafting* da atividade turística de aventura, a partir do contexto normativo no qual está inserido. Utilizou-se, para a análise proposta, o dispositivo teórico analítico baseado na escola francesa Pecheutiana, através do qual foram analisadas 136 sequências discursivas, que constituíram o *corpus* desta pesquisa, juntamente com a abordagem teórica Dejouriana sobre o trabalho.

Os condutores entrevistados neste estudo, realizam seu trabalho nos rios Paranhana e Antas, localizados na região turística do Vale do Paranhana e da Uva e Vinho, no estado do Rio Grande do Sul. Este Estado possui características naturais propícias para a prática de várias modalidades ofertadas pelo Turismo de Aventura, devido às características geográficas e de sua hidrologia. Além disso, possui uma legislação própria que regulamenta o segmento em seu território.

Em relação ao regramento jurídico sobre o trabalho dos condutores entrevistados, verificou-se a existência, no estado do Rio Grande do Sul, da Lei 12.228/05, que dispõe sobre a organização das operadoras que comercializam alguma atividade do segmento de Turismo de Aventura e, no país, também existem as Normas Técnicas: NBR 15285, trata sobre as competências mínimas do condutor de Turismo de Aventura; NBR 15370, sobre o condutor de *rafting*; NBR 15286, sobre

as informações preliminares do esporte; e, NBR 15331, referente ao Sistema de Gestão da Segurança. Assim como existem, ainda, os manuais de boas práticas para Condutor de TA, para Condutor de *Rafting*, além do Sistema de Gestão da Segurança e as regras internas de cada empresa. Do percurso aqui realizado, percebemos a necessidade de regulamentação efetiva da Lei Estadual, pois esta encontra-se inativa. As NBR, por sua vez, fazem parte do aparato normativo que normaliza a atividade turística de aventura no país, onde está o *rafting*, destacando-se a NBR 1533, utilizada para compor o Artigo 34 da Lei Geral do Turismo, que a torna obrigatória para qualquer modalidade comercializada no Turismo de Aventura.

Os manuais de boas práticas servem como material de orientação e apoio às regras internas administradas pelas empresas, ampliando a cobrança e exigência sobre o condutor de rafting em relação a um conjunto de ações e atitudes que deve possuir. Conseqüentemente, ocorre o aumento de sua carga de trabalho. Porém, nenhuma delas dá o reconhecimento oficial ao trabalho do condutor de *rafting*, pois este regramento apenas institucionaliza o papel deste trabalhador, conferindo a ele mais exigências e explorando sua força de trabalho, não lhe garantindo direitos, apenas atribuindo deveres. Afinal, sua tarefa não existe na Classificação Brasileira de Ocupações e, assim, não podem possuir garantias efetivas sobre sua atividade laboral, como acontece com o Guia de Turismo, por exemplo.

Quanto ao segundo objetivo específico, referente à observação da relação e das incongruências entre as regras prescritas e o trabalho efetivamente prestado pelo condutor de *rafting*, foi possível identificar a existência de defasagem na realização de sua tarefa. Para Dejours (2012), sempre existe a defasagem na realização de uma tarefa prescrita, pois de acordo com ele, toda regra é falha e sujeita ao rompimento do imaginado e previamente prescrito. A defasagem ocorre, no caso estudado, pela relação entre o medo de que algo indesejado ocorra e pelas defesas usadas pelo condutor para amenizar os problemas ocasionados. Entre as defesas mais significativas contra o sofrimento gerado pelo medo, de acordo com a teoria Dejouriana, estão a imprudência e o aceite da idealização do cliente.

A Análise do Discurso, no contexto estudado e fundamentado nos autores, possibilita pensar a palavra imprudência com outros sentidos, para além da negligência, como é pensado nas normas de segurança criadas através do PAS. No caso, a palavra imprudência adquire o sentido de enfrentamento do medo e de viabilização do espetáculo. Neste processo, o mecanismo inconsciente de



idealização viabiliza a prática do ato chamado imprudente. Além disto, a questão da defasagem se manifesta também em relação ao risco residual, pois apesar de todos os esforços e procedimentos prescritos realizados, sempre existem os resquícios do risco que são assumidos pelo condutor. Por outro lado, a atividade de *rafting* é um trabalho prazeroso, pois possibilita ao condutor a liberdade de criação que existe ao desempenhar a sua tarefa, liberando também descarga psíquica que a tarefa autoriza.

O terceiro objetivo específico, que visa compreender como a atividade de *rafting* se situa na sociedade do consumo contemporânea e quais as suas implicações sobre o trabalho do condutor e sobre as normas de segurança, pode-se dizer que a atividade de *rafting* é vista como um produto, ou uma mercadoria a ser consumida pelo espetáculo, confirmando os resultados de Dantas (2008). Esta espetacularização do *rafting* como mercadoria ocorre no momento em que o condutor vira o bote em meio à corredeira, assumindo exclusivamente o risco para si. Esse consumo do espetáculo, no caso da virada de bote, é o que dá à atividade o formato de aventura, ou de mais aventura, garantindo a visibilidade da atividade dentro do Turismo de Aventura para ser consumida pelos clientes mais radicais. Estes, por sua vez, não querem simplesmente cumprir as regras, colaborando com a constituição da defasagem no momento da operação e permitindo que o condutor tenha a liberdade de criação na entrega do produto adquirido e que está sendo entregue ao cliente.

Pensar no trabalho do condutor de *rafting* também faz refletir sobre o trabalho do pesquisador. O pesquisador, ao dar início à Análise do Discurso, estava em uma posição similar ao condutor em seu trabalho, pois também possuía uma série de regras a serem seguidas, de distintas ordens, assim como tinha um grande número de elementos a serem levados em consideração no exercício de seu ofício e tendo, com isto, de fazer a seleção daqueles que seriam os mais relevantes e importantes, abdicando de outros, pois escolhas eram necessárias. Pensou-se sobre isto, pois os resultados que surgiram ao analisar o ambiente em que a pesquisa percorreu, são extremamente delicados e complexos, com muitas tramas e tensões.

O contexto que imbrica o sujeito na posição de condutor de *rafting*, no segmento de Turismo de Aventura, faz com que o condutor tenha que desempenhar uma série de tarefas prescritas, mas falíveis, com a finalidade de tornar a atividade segura, no sentido amplo da palavra. Pois ela abrange desde a segurança

ambiental, climática, física e psicológica dos participantes, além da econômica e financeira do negócio, afinal, a atividade de *rafting* tem de ser produzida, reproduzida e consumida pela sociedade do espetáculo, para que assim este sujeito interpelado por uma ideologia dominante possa sentir prazer ao realizar sua tarefa. Neste momento, o condutor tem a possibilidade de criar sua própria história, ser o herói principal do seu filme, do seu *reality show*, de ser o invencível, o imortal, que além de ir e vir é o responsável por conduzir o flerte com o desconhecido, o que há por vir, com aquilo que não tem, que foi perdido, que está em seu imaginário, e sua relação com estes fluxos fazem o condutor se estranhar com a experiência que disto resulta e, assim, ele se (re)significa dentro da sociedade contemporânea.

O trabalho do condutor de *rafting* é idealizado e regido por regras constituídas. Ao analisar o contexto onde o condutor desempenha sua função, através da sua fala, percebe-se que a tarefa é idealizada na tentativa de absorver as falhas da prescrição, e isso é impossível de se realizar na íntegra, pois ela sempre apresentará algum tipo de defasagem na sua realização. Ou seja, ocorre uma ruptura naquilo que foi previamente prescrito, tornando-se ilusório, pois cria a fantasia de que ele poderá ser cumprido, e esta situação está fora do alcance de ser concretizado. Afinal, as distintas variáveis do meio (re)significam o regramento instituído, para realizar a sua tarefa idealizada a cada momento através de distintas estratégias defensivas para cada um dos seus participantes, de modo individual e coletivo. Forma uma práxis social dentro do contexto normativo que explora o trabalhador, no momento em que capitaliza o sucesso da operação e colabora na alienação do trabalho do condutor de *rafting* e, assim, na constituição do sentido de segurança que evidenciou-se pelo não dito e pela contradição, da falha, do não cumprimento da tarefa prescrita, situações estas que o fazem ter medo e sofrimento. Medo e sofrimento pelo fato de que estranha, mas também procura, pois é o que (re)significa. É a natureza perdida por oposição à civilização (FREUD, 1976b), que retorna em sua violência, em sua força, e na correnteza de um rio que arrasta o sujeito, expurgando-o de sua frágil cercadura civilizatória.

Para a civilização atual, a natureza existe como mais um produto a ser consumido. No entanto, ao realizar o espetáculo, a atividade se materializa e recupera a partir do estranhamento próprio da natureza. Os sentidos da segurança são institucionalizados inconscientemente, dando sustentação tanto ao consumo do espetáculo, quanto ao espetáculo do consumo; fato que pode estar atrelado à

tentativa de acobertamento de uma situação que permitisse a constituição da sua falha e o aparecimento das ideologias defensivas coletivas.

Pode-se compreender que o *rafting*, dentro da sociedade de consumo do espetáculo, se situa intrinsecamente em relação à maneira como o condutor lida com a imagem desta atividade ao desempenhar sua tarefa, carregando consigo a idealização do conjunto social no qual esta atividade turística de aventura faz parte. Ao mesmo tempo, o seu trabalho, ligado ao espetáculo do consumo, torna-o uma mercadoria, pois por trás de toda mercadoria existe um trabalhador. O *rafting* torna-se um espetáculo quando o resultado da tarefa do trabalhador, ao ser consumido, passa a ser espetacularizado de alguma forma, borrando o sujeito que concretizou a entrega da mercadoria no processo econômico contemporâneo. Para os condutores, o *rafting* praticamente não é considerado como um trabalho, devido às características de sua tarefa, que propicia prazer através das habilidades físicas psíquicas e emocionais em desempenho. No entanto, fazer com que esta atividade seja entregue para o consumo é trabalho, que apesar de não ser reconhecida pelo CBO, é institucionalizado pelo Ministério do Turismo conforme as normas técnicas. A institucionalização das normas e regras de segurança é o que Dejours (1992) considera como Organização do Trabalho, que é a principal promotora de carga psíquica no trabalho.

Observou-se que existe a utilização de estratégias defensivas utilizadas pelo trabalhador, desencadeadas para enfrentar os riscos na atividade de *rafting*. Salientando que estes riscos podem ser de distintas ordens como, por exemplo, de falhar no cumprimento de sua tarefa, seja por imperícia, imprudência ou negligência, e, assim, causar prejuízos à imagem do coletivo econômico em que está inserido.

Os próprios trabalhadores esforçam-se para conter, ou mesmo ocultar, aquilo que é insuportável na própria realidade e, assim, se constitui a prática de estratégias defensivas que visam precisamente eufemizar a noção dos trabalhadores sobre os riscos, com vistas à atenuar seu medo e seu sofrimento. Ou seja, o que é inacessível à observação, não é apenas porque os operadores organizam-se para dissimulá-las do estranho, mas, sobretudo, porque uma parte da ocultação é obtida a partir do próprio interesse psíquico dos trabalhadores e de seu equilíbrio mental.

Considera-se que, em qualquer circunstância ou situação, o trabalhador nunca será considerado um sujeito isolado, pois faz parte ativa das relações comuns

com seus pares, na tentativa do reconhecimento de sua originalidade e sua identidade ou pertença ao coletivo ou comunidade de ofício, fazendo reconhecer a utilidade de sua habilidade ou de suas habilidades e conhecimentos técnicos. Existe a instauração de uma ética, na qual são estabelecidos alicerces de confiança recíproca e o fortalecimento da identidade de todos os sujeitos do trabalho. Sem este processo, não poderá haver construção de sentido do trabalho e, assim, a constituição da segurança para o condutor de *rafting* ocorre neste fluxo de possibilidades que se confrontam, se mesclam, se deslocam, se complementam e se confundem ao longo da realização de seu trabalho.

Com o exposto, ao tecer as reflexões finais sobre o recorte discursivo expresso e materializado pelas sequências discursivas analisadas na perspectiva da Análise do Discurso francesa, o pesquisador desta obra se questionou sobre uma situação com a qual deparou-se ao longo da análise e tratamento dos fatos, que também ocorreu com Dejours (2012), quando se perguntou se o pesquisador tem o direito de (re)mexer nas estratégias construídas pelos trabalhadores, arriscando-se a desmontá-las e fazer (re)surgir assim o insuportável, que todos os esforços (re)alizados em conjunto pela classe visam conter.

Para finalizar, gostaríamos de explicitar que este estudo está longe de estar finalizado. Trata-se, sim, de uma tentativa de iniciar um diálogo referente a uma questão elementar para o sucesso do segmento turístico de aventura: a segurança, constituída a partir da posição do sujeito condutor, pois a cada nova situação, ocorre um novo olhar, um novo estranhamento, uma nova ressignificação e uma nova aprendizagem que se constitui. Com isto, sugere-se que seja dada continuidade na pesquisa sobre o trabalho do sujeito na condição de condutor de *rafting*, principalmente após a sua tarefa ser reconhecida na CBO, para assim verificar se o contexto onde se constitui a segurança dessa atividade apresenta alterações, ou mesmo, se novos elementos surgem ou desaparecem com a transformação contínua que a segmentação turística sofre, em especial na atividade de *rafting*, no Turismo de Aventura dos rios Paranhana e Antas.

## REFERÊNCIAS

- ACKERMAN, D. **Deep play**. New York: Vintage Books, 1999.
- ADVENTURE TRAVEL SOCIETY. **The importance of adventure travel and ecotourism**. Disponível em: <<http://www.adventuretravel.com/seminarhome.htm>>. Acesso em: 8 mai. 2013.
- ALVES, T. J. C. **Responsabilidade de Hóspedes em relação à variável ambiental: Estudo de caso de dois meios de hospedagem**. Dissertação de Mestrado. Universidade de Caxias do Sul. 2008.
- ANDERSSON, J. **The Ulysses factor**. New York: Harcourt Brace Jovanovich, 1970.
- ANTUNES, R. **Os sentidos do trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. São Paulo: BoiTempo, 2002.
- ARENDIT, J. E. **Introdução à economia do turismo**. 3. Ed. Campinas: Alínea, 2002.
- ARNOULD, E.; PRICE, L.; TIERNEY, P. Communicative staging of the wilderness servicescape. **The Service Industries Journal** v. 18, n. 3, p. 90–115, 1998.
- ASSOCIAÇÃO DE EMPRESAS DE ECOTURISMO E TURISMO DE AVENTURA - ABETA. **Brasil é referência internacional em normas de segurança no turismo de Aventura. 2014**. Disponível em: <http://www.abeta.tur.br/index.php/todas-as-noticias/212-brasil-e-referencia-internacional-em-normas-de-seguranca-no-turismo-de-aventura>. Acesso em: 18 jan. 2014.
- ASSOCIAÇÃO DE EMPRESAS DE ECOTURISMO E TURISMO DE AVENTURA – ABETA; MINISTERIO DO TURISMO. **Manual de boas práticas de rafting**. Belo Horizonte: Editora dos autores, 2009a. (Série Aventura Segura). Disponível em: <[http://www.aventurasegura.org.br/wpcontent/uploads/2012/08/Brasil\\_ABETA\\_Vol\\_1\\_0\\_-Rafting\\_Manual\\_Boas\\_Praticas.pdf](http://www.aventurasegura.org.br/wpcontent/uploads/2012/08/Brasil_ABETA_Vol_1_0_-Rafting_Manual_Boas_Praticas.pdf)> Acesso em: 23 mai. 2013.
- \_\_\_\_\_. ABETA; MINISTERIO DO TURISMO. **Manual de boas práticas de sistemas de gestão da segurança**. Belo Horizonte: Editora dos autores, 2009b. (Série Aventura Segura). Disponível em: <[http://www.aventurasegura.org.br/wp-content/uploads/2012/08/Brasil\\_ABETA\\_Vol\\_2\\_Sistema\\_de\\_Gestao\\_da\\_Seguranca\\_Manual\\_Boas\\_Praticas1.pdf](http://www.aventurasegura.org.br/wp-content/uploads/2012/08/Brasil_ABETA_Vol_2_Sistema_de_Gestao_da_Seguranca_Manual_Boas_Praticas1.pdf)> Acesso em: 23 mai. 2013.
- \_\_\_\_\_. ABETA; MINISTERIO DO TURISMO. **Diagnóstico do turismo de aventura**. Belo Horizonte: Editora dos autores, 2009c. (Série Aventura Segura). Disponível em: <[http://www.aventurasegura.org.br/wp-content/uploads/2012/08/MTur\\_ABETA\\_Diagnostico\\_do\\_Turismo\\_de\\_Aventura\\_no\\_Brasil\\_2009.pdf](http://www.aventurasegura.org.br/wp-content/uploads/2012/08/MTur_ABETA_Diagnostico_do_Turismo_de_Aventura_no_Brasil_2009.pdf)> Acesso em: 23 mai. 2013.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. ABNT NBR 15500. **Turismo de Aventura - Terminologia**. RJ: 2007.

\_\_\_\_\_. ABNT NBR 15285. **Turismo de Aventura - Condutores - Competências pessoal**. RJ: 2005a.

\_\_\_\_\_. ABNT NBR 15370. **Turismo de Aventura - Condutores de Rafting - Competências pessoal**. RJ: 2006a.

\_\_\_\_\_. ABNT NBR 15286. **Turismo de Aventura - Informações preliminares**. RJ: 2005b.

\_\_\_\_\_. ABNT NBR 15331. **Turismo de Aventura - Sistema de Gestão da Segurança**. RJ: 2006b.

BARBOSA, A. S. **Inventário dos temas e autores na área de turismo e meio ambiente**: Dissertação do mestrado de Desenvolvimento Regional; UNIARA – Araraquara, 2008.

BARNETT, L. 2000 Play. In: JAFARI, J. **Encyclopedia of tourism**. London: Routledge, 2000. p. 442–444

BARTTETO, M. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. 13. ed. Campinas: Papirus, 2003.

BARROS, M. I. A.; DINES, M. Mínimo impacto em áreas naturais: uma mudança de atitude. In: C. A., SERRANO. **Educação pelas pedras**: Ecoturismo e educação ambiental. São Paulo: Chronos, 2000. p. 47–84.

BAUDRILLARD, J. **A Sociedade de consumo**. Edições 70.

BAZOTTI, L. S. **Turismo de aventura no Rio Grande do Sul**. II Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul (SeminTUR). Universidade de Caxias do Sul, 2010.

BAZOTTI, L. S. Cronologia **do turismo de aventura no Rio Grande do Sul**. IV Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul (SeminTUR). Universidade de Caxias do Sul, 2012.

BENI, M. C. **Análise estrutural do turismo**. 3.ed. São Paulo. SENAC, 2001.

BENTHAM, J. **The theory of legislation**. London: Kegan Paul, 1931.

BERNO, T.; MOORE, K.; SIMMONS, D.; HART, V. **The nature of the adventure experience in Queenstown**. Australian Leisure, v. 8, n. 1, p. 21–25, 1996.

BORDENAVE, J.D.; PEREIRA, A.M. **Estratégias de ensino-aprendizagem**. Petrópolis: Vozes, 1991.

BRAGA, R. **Dicionário de turismo**. São Paulo: Uniletras, 2003.

BRASIL. **Lei Geral do Turismo n.º 11.771/08, de 17 de setembro de 2008.** Publicado no Diário Oficial da União – DOU em 18 de setembro de 2008. Dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico; e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/lei/11771.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/11771.htm)> Acesso em: 15 de jan. de 2014.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Regulamentação, normalização e certificação em turismo de aventura: Relatório diagnóstico.** Brasília, 2005. Disponível em: <[http://www.livrosgratis.com.br/arquivos\\_livros/tu000015.pdf](http://www.livrosgratis.com.br/arquivos_livros/tu000015.pdf)> Acesso em: 20 jan. 2014.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Segmentação do Turismo e o Mercado.** Brasília: MTUR, 2010c.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Segmentação do Turismo: marcos conceituais.** Brasília: MTUR, 2006.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Turismo de Aventura: orientações básicas.** Brasília: MTUR, 2010.

BRASIL. Lei nº 8.623/93. Dispõe sobre a profissão de Guia de Turismo e dá outras providências. disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8623.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8623.htm)>. Acesso em: 08 mai. 2014.

BRASIL. Instrução Normativa - Nº 08, de 18 de setembro de 2008. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/o-que-somos/in082008.pdf> > Acesso em: 12 abr. 2014.

BREIVIK, G. Personality, sensation seeking and risk taking among Everest climbers. **International Journal of Sport Psychology**, v. 27, p. 308 e 320, 1996.

BRITISH MEDICAL ASSOCIATION. **The BMA guide to living with risk.** 2.ed. London: Penguin, 1990.

BUCKLEY, R. C. **Adventure tourism.** Wallingford: CAB International, 2006.

BUCKLEY, R. C. Adventure tourism products: Price duration, size, skill, remoteness. **Tourism Management**, v. 28, p. 1428-1433, 2007.

BURAK, P. G. **The nature of adventure in soft adventure tourism.** PhD Dissertation, Edmonton: University of Alberta, 1998.

CAILLOIS, R. **Man, play and games.** New York: The Free Press, 1961.

CAMPOS, L. J. **O Museu é o mundo: intervenção na cidade e estranhamento do cotidiano nos fluxos.** Revista Rosa dos Ventos, 4(IV), UCS, 2012.

CARNICELLI, S. F. **O prazer e o medo nas atividades físicas de aventura na natureza.** Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho. Dissertação de Mestrado. 2007.

CARNICELLI, S. F.; SCHWARTZ G. M.; TAHARA A. K. Fear and adventure tourism in Brazil. **Tourism Management**, v. 31, p. 953-956, 2010.

CARVALHO, I.M. **O processo didático**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1974.

CATER, C. Looking the part: the relationship between adventure tourism and the outdoor fashion industry. In: Chris; PAGE, Stephen; AITKEN, Michelle. **Taking tourism to the limits**. London: Elsevier, 2005.

CATER, C. I. Playing with risk? Participant perceptions of risk and management implications in adventure tourism. **Tourism Management**, v. 27, p. 317–325, 2006.

CSI'KSZENTMIHA'IYI, M. **Flow: the psychology of optimal experience**. New York: Harper Perennial, 1991.

CUNHA, A. M. O artesanato, suas estratégias de comercialização e constituição enquanto produto turístico da agricultura familiar em Pelotas, Pedras Altas e Jaguarão - RS: os casos do Ladrilã e das Redeiras. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Rural) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Rural, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012. Disponível em: <[http://www.ufrgs.br/pgdr/dissertacoes\\_teses/arquivos/mestrado/PGDR\\_M\\_155\\_ALI\\_NE\\_CUNHA.pdf](http://www.ufrgs.br/pgdr/dissertacoes_teses/arquivos/mestrado/PGDR_M_155_ALI_NE_CUNHA.pdf)>

DIAS, R. **Introdução ao turismo**. São Paulo: Atlas, 2005.

DANTAS, L. M. R. **A dialética da aventura e do risco na prática do rafting: entre a reprodução e a criação da existência humana no turismo de aventura**. Universidade do Vale do Itajaí. Dissertação de Mestrado. 2008.

DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo**; 2003.

DEJOURS, C. **A loucura do trabalho: Estudo de psicologia do trabalho**. São Paulo: Cortez – Oboré, 1992.

DEJOURS, C. **Psicodinâmica do trabalho: contribuições da Escola Dejouriana da análise da relação de prazer, sofrimento e trabalho**. São Paulo: Atlas, 2012.

DOLCI, T. S. **Turismo de aventura: Motivações e significados**. Universidade de Caxias do Sul. Dissertação de Mestrado. 2004.

EYSENCK, M.W; KEANE. M.T. **Psicologia cognitiva: um manual introdutório**. Porto Alegre: Artes Médicas, 1994.

EMERSON, R. Nature. In: COOK, R. **Selected prose and poetry**. New York: Holt, Rhineheart and Winston, 1836. p. 3–46.



EWERT, A. Why people climb: the relationship of participant motives and experience level mountaineering. **Journal of Leisure Research**, v. 17, p. 241–250, 1985.

\_\_\_\_\_. **Outdoor adventure pursuits: foundations, models and theories**. Columbus: Publishing Horizons, 1989.

\_\_\_\_\_. Differences in the level of motive importance based on trip outcome, experience level and group type. **Journal of Leisure Research**, v. 25, p. 335–349, 1993.

\_\_\_\_\_. Playing the edge: motivation and risk taking in a high-altitude wildernesslike environment. **Environment and Behavior**, v. 26, p. 3–24, 1994.

FERREIRA, C. L. Maria. **Glossário de termos do discurso**. Porto Alegre: UFRGS, 2001.

FERREIRA, C. L. Maria. **Análise do discurso e suas interfaces: O lugar do sujeito na trama do discurso**. In Revista do Instituto de Letras da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, v.24, n. 48 UFRGS, 2010.

FRAGA, R. **Templo Budista e esportes radicais, estão entre atrações de Três Coroas**. Disponível em: < <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/estacao-verao/2014/noticia/2014/02/templo-budista-e-esportes-radicaais-estao-entre-atracoes-de-tres-coroas.html> > Acesso em: 14 fev. 2014.

FREUD, Sigmund. Reflexões para os tempos de guerra e morte (1922). In: **Obras Psicológicas Completas**, V. XI. Rio de Janeiro: Imago, 1976.

FREUD, Sigmund. Mal-Estar na civilização (1930[1929]). In: **Obras Psicológicas Completas**, V. XXI. Rio de Janeiro: Imago, 1976b.

GASTAL, S. (org.) **Turismo: investigação e crítica**. Porto Alegre: Contexto, 2002;

GASTAL, S. MOESCH, M. **Turismo, políticas públicas e cidadania**. São Paulo: Aleph, 2007.

GEE, C. Y.; FAYOS-SOLÁ, E. (Org.). **Turismo internacional: Uma perspectiva global**. 2. ed. Porto Alegre: Brookmann, 2003.

GEERTZ, C. **The conterpretation of cultures**. New York: Basic Books, 1973.

GIDDENS, A. **Modernity and self-identity**. Cambridge: Polity, 1991.

GOLLO, G. G. **Segurança e Turismo: Percepções quanto ao aspecto “segurança” de um destino turístico, como forma de mantê-lo atrativo e competitivo**. Dissertação de Mestrado. Universidade de Caxias do Sul. 2004.

GOLD, J. R.; REVILL, G. **Exploring landscapes of fear: marginality, spectacle and surveillance**. Abstract of paper for conference on The geography and politics of fear, University College London, 3 July, 2001.

GRABURN, N. Tourism: The sacred journey. In: SMITH, V. **Hosts and guests: the anthropology of tourism**. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1977. p. 17–31.

GRUNEWALD, L. Seguridad Turística. In: **Dossiê de Seguridad Turística**. Revista On Line Marketing e Turismo, nº1, 2003. 34p.

HAMDSZUH, H. F. **Destinos vocacionales seguros en el marco del turismo mundial**. In: Dossiê de seguridad turística. Revista On Line Marketing e Turismo, nº 01, 2003. 34p.

HAULOT, Arthur. Turismo social. México: Trillas, 1991. 182 p.

HUIZINGA, J. **Homo ludens: a study of play element in culture**. Boston: Beacon Press, 1950.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE - **Cidades 2013**. Disponível em:  
<<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?lang=&coduf=43&search=rio-grande-do-sul>> Acesso em: 03 mar.2014.

JACOBI, P.R. **Ciência ambiental: os desafios da interdisciplinaridade**. São Paulo: Annablume-Fapesp, 1999.

JOHNSTON, M. E.. **Peak experiences: challenge and danger in mountain recreation in New Zealand**. 1989. Unpublished Ph.D. thesis, Lincoln University, New Zealand, 1989.

KERR, J.; APTER, M. **Adult play: a reversal theory approach**. Amsterdam: Swets and Zeitlinger, 1991.

KRIPPENDORF, J. **Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens**. Tradução Contexto Traduções. 3. ed. São Paulo: Aleph, 2001.

LEANDRO FERREIRA, M. C. O quadro atual da análise de discurso no Brasil, um breve preâmbulo. In: INDURSKY, F.; LEANDRO FERREIRA, M. C. (orgs.). **Michel Pêcheux e a análise do discurso: uma relação de nunca acabar**. São Carlos: Claraluz, 2005.

LIPSCOMBE, N. The risk management paradox for urban recreation and park managers: providing high risk recreation within a risk management context. **Annals of Leisure Research**, v. 10, p. 3 – 25, 2007.

LONGENECKER, J. G.; MOORE, C. W.; PETTY, J. W., **Administração de pequenas empresas – Ênfase na gerência empresarial**, São Paulo: Makron Books, 1997.

LOPEZ PASTOR, V.M.; LOPEZ PASTOR, E.M. Tratamiento de la educación ambiental desde el área de la educación física: problemáticas y propuesta de acción. **Revista Apunts**, Barcelona, n.50, p.76-81, 1997.

MACHADO, A.; BAZOTTI, L. **Certificação em turismo de aventura**. IV Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul (SeminTUR). Universidade de Caxias do Sul, RS, Brasil, 2012.

MAGILL, R.A. **Aprendizagem e controle motor**: conceitos e aplicações. 5.ed. São Paulo: Edgard Blucher, 2000.

MARTIN, P.; PRIEST, S. Understanding the adventure experience. **Adventure Education** v. 3, n. 1, p. 18–21, 1986.

MARTINS, J. C. O. **Turismo**: perspectivas, compreensões e preocupações pertinentes ao momento contemporâneo. In. AGUIAR, M. F.; BAHL, M. (Org.): **Competência profissional no turismo e compromisso social**. (CBTUR – Congresso Brasileiro de Turismo XXVI, 2005, Fortaleza – CE). São Paulo: Roca, 2006. p.177 – 184.

MITROFF, IAN I.; PEARSON, C. M., From Crisis-Prone to Crisis Prepared: A Framework for Crisis Management, **Academy of Management Executive**. V. 7 (1), pp. 48 - 59, 1993.

MOESCH, M. M. **A Produção do Saber Turístico**. São Paulo: Contexto, 2000.

MOLINA, S. **Turismo**: metodologia e planejamento. Trad. Carlos Valero. Bauru: EDUSC, 2005.

MORALES, S. **Análisis del concepto de seguridad turística**. In: Dossiê de seguridad turística. Revista On Line Marketing e Turismo, nº 1, 2003. 34p.

MORGAN, D. J. **The adventure tourism experience on water**: perceptions of risk and competence and the role of the operator. Unpublished MA thesis, Lincoln University, New Zealand, 1998.

MORGAN, D. J.. Adventure tourism activities in New Zealand: perceptions and management of client risk. **Tourism Recreation Research**, v. 25, n. 3, p. 79–89, 2000.

NORBEK, E. The anthropological study of human play. **Rice University Studies**, v.60, n. 3; p. 1–8, 1974.

OLIVEIRA, S. L. **Tratado de metodologia científica**: projetos de pesquisa, TGI, monografias, dissertações e teses. São Paulo: Pioneira, 1997.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO – OMT. **Turismo Internacional: uma proposta global**. Porto Alegre Bookmann / OMT-WTO-BTO, 2003.

ORLANDI, P. E. **Análise do discurso**: Princípios e procedimentos. Campinas: Pontes, 2003.

ORLANDI, Eni. *Interpretação*: autoria, leitura e efeitos do trabalho simbólico. 4. ed. Campinas: Pontes, 2004.

PAGE, S.J. **The Cost of Accidents in the Adventure Tourism Industry: Consultants Report for the Tourism Policy Group**. Ministry of Commerce, Wellington, 1997.

PARANHANA. **Portal do Turismo**. Disponível em: <<http://www.paranhana.org.br/turismo.php>> Acesso em: 22 dez. 2013.

PEREIRA, A. P **Caracterização do perfil e da qualidade da experiência do praticante de rafting no Parque Estadual Serra do Mar**. Universidade de Taubaté. Dissertação de Mestrado. 2011.

PEREZ, A. S. (coord.). **Organização Mundial do Turismo**. São Paulo: Roca, 2006.

PIMENTEL, G. G. A. Atuação profissional em recreação na Natureza. in: MARINHO, A.; UVINHA, R. R. (org.) **Lazer, esporte, turismo e aventura: a natureza em foco**. Campinas: Alínea, 2009. p. 169-197

PINE, B. J; GILMORE, J. H. **The experience economy – work is theatre & every business a stage – Massachusetts**: Harvard Business School Press, 1999.

REJOWSKI, M. et al. Desenvolvimento do turismo moderno. In REJOWSKI, M. (Org.) **Turismo percurso no tempo**. São Paulo: Aleph, 2002.

RIO GRANDE DO SUL. Lei nº 12.228, de 05 de janeiro de 2005. Publicada no Diário Oficial do Estado - DOE nº 03, de 06 de janeiro de 2005. Dispõe sobre o Turismo de Aventura no Estado do Rio Grande do Sul. Disponível em: <[http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid\\_Tipo=TEXTO&Hid\\_TodasNormas=48291&hTexto=&Hid\\_IDNorma=48291](http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXTO&Hid_TodasNormas=48291&hTexto=&Hid_IDNorma=48291)> Acesso em 12 jan. 2014.

RIO GRANDE DO SUL. INSTRUÇÃO NORMATIVA nº01, de 03 de janeiro de 2014. Disponível em: < <http://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=264121> > Acesso em: 22 jan. 2014.

RODRIGUES, A. B. **Turismo e geografia**: Reflexões teóricas e enfoques regionais. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTANA, G. G. **Administração de crises – questões teóricas e aplicabilidade na indústria turística**. Turismo - Visão e Ação - v.1 - n.1 - p.31-44 jan/jun – 1998. Disponível em: <<http://siaiweb06.univali.br/seer/index.php/rtva/article/view/1389>> Acesso em: 15 abr. 2013.

SANT'ANA, R. S.; **Aveso do trabalho II**: trabalho, precarização e saúde do trabalhador. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

SCHWARTZ, G.M.; CARNICELLI FILHO, S. **(Desin)Formação profissional e atividades de aventura: focalizando os guias de rafting**. Rev. bras. Educ. Fís. Esp., São Paulo, v.20, n.2, p.103-09, abr./jun. 2006. Disponível em: <<http://www5.usp.br/?s=SCHWARTZ%2C%20G.M.%3B%20CARNICELLI%20FILHO%2C%20S&busca=g>>. Acesso em: 15 abr. 2013.

SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS - SEBRAE. **Conheça as principais competências e posturas desejáveis para um condutor de turismo de aventura**. (2014). Disponível em: <<http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/bis/O-condutor-de-turismo-deve-investir-no-conhecimento-para-se-destacar>> Acesso em: 14 jan. 2014.

SIBILIA, P. **O show do EU: a intimidade como o espetáculo**. Rio de Janeiro; Nova Fronteira, 2008.

SOUZA, F. R. **O imaginário no rafting**: Uma busca pelos sentidos da aventura, do risco e da vertigem. Universidade Gama Filho. Dissertação de Mestrado. 2004.

UVINHA, R.R Tendências para o turismo de aventura no cenário Nacional. in: UVINHA, R.R (org.) **Turismo de aventura: reflexões e tendências**. São Paulo: Aleph, 2005. p. 269-300.

UVINHA, R.R Turismo de aventura: elementos para uma abordagem acadêmica e profissional. in: MARINHO, A.; UVINHA, R.R (org.) **Lazer, esporte, turismo e aventura: a natureza em foco**. Campinas: Alínea, 2009. p. 245-264.

VAZ, G. N. **Marketing turístico: Receptivo e emissor: um roteiro estratégico para projetos mercadológicos públicos e privados**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2001.

## APÊNDICE A - TERMO DE CONSENTIMENTO

Tendo em vista o aumento da procura humana por atividades longe dos grandes centros urbanos e próximas do ambiente natural, em busca de novas experiências na natureza, em especial através de atividades de aventura, evidenciou-se a necessidade de maior conhecimento sobre estas atividades.

Assim, para a obtenção do título de Mestre em Turismo, pela Universidade de Caxias do Sul, eu Leandro Bazotti, optei por realizar esta pesquisa, que se propõe a verificar como se constrói o sentido da segurança no trabalho para o condutor de *rafting* do Rio Grande do Sul. Para tanto, será aplicada uma entrevista semi estruturada, que decorrerá através do método da análise do discurso, sob a orientação da Prof<sup>a</sup>. Dra. Luciene Jung de Campos.

Desta maneira, através do presente documento, uma vez assinado este termo, ficam cientes os participantes deste trabalho, de que foram informados que este estudo será publicado em futuro próximo e que possuem a garantia de receber a resposta a qualquer esclarecimento a respeito de assuntos relacionados à pesquisa. Também, os mesmos têm liberdade para a qualquer momento retirar o consentimento e deixar de participar do estudo, estando o acadêmico ciente disso.

Esta pesquisa não requer nenhum esforço ou atividade física, sendo assim não apresenta nenhum tipo de risco à saúde do entrevistado. Será realizada somente com indivíduos socialmente independentes e capazes.

Eu \_\_\_\_\_, aceito participar desta pesquisa e fui informado dos objetivos acima, de maneira clara e detalhada. Recebi todas as informações a respeito e esclareci minhas dúvidas. Sei que em qualquer momento poderei solicitar novas informações e modificar minha decisão se assim o desejar.

O contato com o pesquisador poderá ser feito através dos telefones: 51 – 9681.3584, e com a orientadora da pesquisa através do e-mail: atlasalpinismo@terra.com.br

## APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTAS

- 1) Gênero
- 2) Idade
- 3) Escolaridade
- 4) Profissão
- 5) Tempo como condutor
- 6) Possui cursos de qualificação/procedimentos na atividade que realiza e que visem garantir a segurança no operacional da mesma?
- 7) Quais equipamentos a empresa oferece à realização do seu trabalho / eles são suficientes?
- 8) Quais as condições gerais de segurança à realização do seu trabalho?
- 9) O quê mais preocupa no ambiente / natureza onde é realizado o seu trabalho?
- 10) Sabe se existe algo que regule a realização / exercício da atividade? O quê você acha das regras e boas práticas em segurança no *rafting*?
- 11) Quais são as regras e boas práticas de segurança no *rafting*, que você considera mais e menos importantes?
- 12) Como vê a aplicabilidade das regras e boas práticas em segurança no *rafting*?
- 13) Você consegue colocar as regras e boas práticas de segurança no *rafting* em prática / por quê?
- 14) Se acontecer algum acidente você sabe como agir / o quê fazer?
- 15) Você ou a empresa já sofreram algum acidente / caso sim, descreva:
- 16) A empresa possui SGS / antes ou depois do acidente?
- 17) O que é segurança para você?
- 18) Qual o ambiente de trabalho ideal / como compara isto com sua realidade / por quê?
- 19) O que é levado em consideração na hora de planejar / implantar a atividade?
- 20) Acha que o pax pagaria mais caro para ter mais segurança por quê?
- 21) O que acredita que o pax busca ao realizar o *rafting*?