
Artigo de Pesquisa

Survive to drive: análise em Psicodinâmica do trabalho sobre pilotos e o perigo de morte

João Marcos Leão Roldão¹

¹ <https://orcid.org/0000-0001-9623-2241>/ Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, SP, Brasil.

Resumo

O automobilismo é um esporte centenário, e a certeza consolidada, para além do grande número de fãs, é de que se trata de uma modalidade onde o perigo ao corpo humano abarca a morte. O mesmo temor instigado no risco dos acidentes é representado enquanto manancial de velocidade pelos pilotos. Neste artigo, analisamos declarações e fatos históricos que revelam a relação dos corredores com o medo mediante a Psicodinâmica do Trabalho. No passado, quando a segurança dos carros e pistas, bem como a assistência médica, eram negligenciadas, cabia aos competidores estarem vigilantes a respeito da agressividade como forma de balancearem a exposição dos outros a riscos (in)aceitáveis nos estilos de pilotagem. Em algumas ocasiões, tal economia simbólica se deturpava na lógica dos bodes expiatórios e retaliações. De todo modo, a virilidade caracterizava-se como recurso motivacional e defensivo para que os pilotos negassem ou racionalizassem o peso existencial das lesões e mortes nesse esporte. Conforme a prova do real se manifestava em tragédias, o desequilíbrio psíquico instigava-os a se mobilizarem em prol de transformações das condições laborais. Contraditoriamente, esses mesmos avanços na proteção podem estar retroagindo em menos prudência e cooperação entre as novas gerações de pilotos.

Palavras-chave: Pilotos, Perigo, Acidentes, Trabalho, Psicologia.

Survive to drive: analysis in psychodynamic of work on motorsport drivers and the danger of death

Abstract

Motorsport is a centuries-old sport, and a consolidated certainty, in addition to the large number of fans, is that it is a sport where the danger to the human body includes death. The same fear instilled in the risk of accidents is represented in speed management by pilots. In this article, we analyze statements and historical facts that reveal the relationship between racers and fear through the Psychodynamics of Work. In the past, when the safety of cars and tracks, as well as medical assistance, were neglected, it was up to competitors to be vigilant regarding aggressiveness as a way of balancing the exposure of others to (un)acceptable risks in driving

Submissão: 02/05/2024
Aceite: 18/06/2024
Editora Responsável: Liliam Deisy Ghizoni
Editora de Leiante: Gracilene Paiva Araujo
Editora Administrativa: Thamyris Pinheiro Maciel

Como citar este artigo: Roldão, J. M. L.(2024). Survive to drive: análise psicodinâmica do trabalho entre pilotos de automobilismo. *Trabalho (En)Cena*. 9 (contínuo), e024025. 1-34. <https://doi.org/10.20873/2526-1487e024025>

styles. In some cases, this symbolic economy was distorted into the logic of scapegoating and retaliation. In any case, virility was characterized as a motivational and defensive resource for pilots to deny or rationalize the existential weight of injuries and deaths in this sport. As the proof of reality manifested itself in tragedies, the psychic imbalance encouraged them to mobilize in favor of transforming working conditions. Contradictorily, these same advances in protection may be leading to less prudence and cooperation among new generations of pilots.

Keywords: Pilots, Danger, Accidents, Work, Psychology.

Automobilismo: combustível, suor, lágrimas e sangue

Apesar de ser um esporte pouco acessível à grande massa populacional, há décadas o automobilismo atrai números expressivos de fãs aos seus campeonatos, eventos, equipes e pilotos. A Fórmula 1, categoria máxima dessa modalidade, ganhou ainda mais visibilidade após estabelecer parceria com a plataforma de *streaming* “Netflix” e lançarem a série documental “*Drive to Survive*”. A estratégia funcionou muito bem em capitalizar os bastidores, rivalidades, dramas e comédias do “circo”. Hoje, o império liderado pela *Liberty Media* é considerado o mais rico do mundo esportivo, avaliado em 17,1 bilhões de dólares (Ozanian & Teitelbaum, 2023). Em 2021, reportaram uma audiência mundial de 1.55 bilhão de espectadores (Fórmula 1, 2022). A cada ano que passa, as marcas de comparecimento nas etapas do calendário, que atualmente visita 21 países em 5 continentes, têm sido ultrapassadas. Lewis Hamilton, recordista de vitórias e *pole positions*, divide o posto com Michael Schumacher como o maior campeão da Fórmula 1, com sete títulos cada. O holandês Max Verstappen é o novo fenômeno da categoria, acumulando três campeonatos pela *Red Bull Racing*. Mesmo sem ganharem títulos há mais de uma década, a *Ferrari* é a equipe mais popular, presente no esporte desde sua fundação, em 1950, com milhões de seguidores espalhados pelo mundo (Formula 1b, 2024).

Na América do Norte, a principal categoria de monopostos é a *IndyCar* (Fórmula Indy no Brasil). Embora sua popularidade tenha decaído muito após a cisão em 1996 entre a *Indy Racing League* (IRL) e a *Championship Auto Racing Teams* (CART, ou Fórmula Mundial no Brasil), o campeonato – reunificado desde 2008 – sedia a corrida mais tradicional do planeta: As 500 Milhas de *Indianápolis*. O oval localizado em Speedway, Indiana, é considerado um templo do automobilismo, coberto de tradições, místicas e lendas centenárias misturadas às velocidades próximas dos 400 km/h. Ganhar a *Indy 500* equivale à eternização do nome na história das corridas, além de embolsar prêmios milionários. Quatro pilotos compõem o clube de maiores vencedores de *Indianápolis*: A. J. Foyt, Al Unser Sr., Rick Mears e o brasileiro Hélio Castroneves, com quatro vitórias cada (Britannica, 2024).

Enquanto a *IndyCar* se dividia e reconstruía, a *National Association for Stock Car Auto Racing* (NASCAR) firmou-se enquanto modalidade de corridas mais famosa nos Estados Unidos da América. Integrada fortemente à cultura sulista, o campeonato nascido nas areias de *Daytona Beach* ascendeu ao posto de segundo maior esporte americano em meados dos anos 2000 (O’Keefe, 2005), representado em diversos filmes e comerciais. Para além da *Daytona 500*, *Southern 500* e a *Coca Cola 600*, o apelo da NASCAR está na disputa entre montadoras e equipes, a personalidade dos pilotos, a variedade das pistas e o *rubbing is racing* – as disputas por posição que envolvem toques entre carros. Richard Petty, Dale Earnhardt Sr. e Jimmie Johnson são os maiores campeões, com sete taças cada (Luvender, 2021).

“Existem apenas três esportes: touradas, automobilismo e montanhismo; todo resto são apenas jogos”. Essa frase, equivocadamente atribuída a Ernest Hemingway, ao mesmo tempo questionável sob a óptica da crueldade animal, resume o risco e apelo diferenciais que as corridas de carro têm se comparadas às outras modalidades: o perigo de morte como parte do espetáculo. Perigo esse compartilhado não só por pilotos, mas mecânicos, fiscais e espectadores. Basta lembrarmos do desastre ocorrido nas 24 horas de *Le Mans* de 1955, quando a *Mercedes* de Pierre Levegh voou em direção às arquibancadas, matando a si próprio e oitenta e três pessoas (Spurgeon, 2015). Graças às evoluções tecnológicas e procedimentais, a segurança dos carros, autódromos e pilotos reduziu a frequência das fatalidades.

Entretanto, no passado, perder a vida durante uma corrida ou treino era uma realidade constante, sobretudo entre os competidores. Até Imola 1994, trinta e cinco pilotos profissionais morreram em carros de Fórmula 1 (Williamson, 2015) – marca que permaneceria intacta não fosse o insólito acidente de Jules Bianchi em Suzuka 2014. Vinte e oito corredores da NASCAR faleceram até a *Daytona 500* de 2001 (Marca, 2022). E no oval de *Indianápolis*, cinquenta e cinco competidores sucumbiram até o obscuro acidente de Tony Renna em um teste de pneus no final de 2003 (Indy 500 Memorial Index, n.d). Com o progresso das transmissões televisivas, não era raro que tragédias fossem exibidas para largas audiências. Agravado por negligências ou mitigado pela tecnologia, o risco fatal é algo intrínseco a esse tipo de esporte, mas que seduziu e seduz diversos corredores. É considerado o lado romântico desse jogo.

Entre os *playboys* como James Hunt, os pilotos-engenheiros como Jack Brabham, os foras da lei como Junior Johnson, ou os disléxicos como Jackie Stewart, desafiar os limites entre vida e morte em quase-mísseis balísticos cheios de combustível é algo que pouco seres humanos puderam/podem vivenciar. Porém, se fazia/faz importante conciliar o prazer da adrenalina e o *status* de herói com a consciência de que, conforme as médias horárias e as forças gravitacionais aumentavam, mais expostos estavam às asfixias, queimaduras, concussões,

fraturas, perfurações, hemorragias e traumas (físicos e psicológicos). Trata-se de uma mentalidade que, para leigos e especialistas, convivia entre loucura e normalidade no contexto do trabalho. E é justamente esse espaço limiar que a Psicodinâmica do Trabalho estuda.

Psicodinâmica do Trabalho

Descrevamos a Psicodinâmica do Trabalho de maneira sintética. Essa teoria, desenvolvida pelo psiquiatra, médico do trabalho e psicanalista francês Christophe Dejours e amplamente utilizada no campo da Saúde do(a) Trabalhador(a), parte do pressuposto de que o "trabalho", enquanto fenômeno ontogenético que transforma a materialidade (*Poiesis*) e media a economia pulsional (*Arbeit*), seria o segundo grande palco em que a constituição do Eu teria acesso – depois da sexualidade – e, assim, desempenharia papel central na constituição da identidade/sociabilidade humana (Dejours, 2022). É difícil vermos o trabalho como prazeroso quando vivemos em uma reprodução social que substitui o poder de escolha dos sujeitos às áreas, relações, processualidades, valores, sentidos e *status* de suas atividades em detrimento da coerção econômica. Entretanto, seja na livre demarcação do trabalhador a esses complexos – como é o caso dos pilotos de automobilismo – ou na laboração explorada pelo capitalismo, o trabalho, na sublimação das pulsões eróticas, é alçado ao centro de muitas relações objetais, engendrando as vivências de prazer, sejam elas narcísicas ou exteriores (Dejours, 2023).

Em síntese com a Ergonomia, Sociologia e Psicanálise, um dos paradigmas que romperam com o modelo biomédico-psiquiátrico é a compreensão de que os estados outrora delineados enquanto "normalidade" e "loucura" nas situações laborais não seriam necessariamente excludentes, uma vez que o sofrimento coexistem em contextos conflituosos de prazer e sentido, seja no modo de produção ou – como veremos a seguir – na natureza da própria atividade. O que diferenciaria o adoecimento psíquico do bem-estar seria, pois, além das interferências que a organização e o capital poderiam exercer no estatuto psicoantropológico do labor, as intensidades e estratégias de equilíbrio entre ambos, em sujeitos ativos na luta pela própria saúde mental (Dejours, 1992).

Para Dejours (2012), o trabalho vivo emerge enquanto elo dialético entre o “prescrito” e o “real”. A primeira faceta envolve o ideal do trabalho, as fundamentações apriorísticas das atividades, incluindo seus objetivos, instrumentos, planejamentos, regras e expectativas. A segunda abrange a realidade do ato, as vicissitudes da atividade, que provocam o sujeito, na impossibilidade de reproduzir carbonicamente o que estava no plano idealístico, a agirem na concretude da laboração. Considerando que esse trânsito entre prescrição e realidade esbarra

em dores, hesitações, desvios, frustrações e oposições ante as raias existenciais, chegamos à seguinte conclusão: trabalhar, enquanto ação antrópica que mobiliza recursos materiais e imateriais na transformação de elementos existenciais em produtos e funcionalidades ao próprio gênero humano, envolve, inexoravelmente, sofrimento.

Como essa discrepância, irreduzível entre a realidade, de um lado, e as prescrições e os procedimentos, de outro, se deixa conhecer pelo sujeito que trabalha? Sempre sob a forma de fracasso: o real se deixa conhecer pelo sujeito por sua resistência aos procedimentos, ao saber-fazer, à técnica, ao conhecimento, isto é, pelo fracasso imposto à maestria. O mundo real resiste. Ele confronta o sujeito levando-o ao fracasso, provocando a manifestação de um sentimento de impotência, ou de irritação, de raiva ou ainda de decepção ou de desalento. O real se deixa conhecer pelo sujeito sob o efeito de surpresa desagradável, ou seja, de um modo afetivo. É sempre afetivamente que o real do mundo se manifesta para o sujeito. Mas no instante em que o sujeito experimenta de fato, a resistência do mundo, é a afetividade que se manifesta em si. Assim, é nessa relação primordial de sofrimento no trabalho que o corpo realiza a um só tempo a experiência do mundo e de si mesmo (Dejours, 2022, p. 27).

Contudo, essa *pathos* – considerando-a orgânica ao trabalho, decantando, por ora, as determinações alienantes do modo de produção – instiga os sujeitos ativos a redefinirem as interfaces do psíquico-social-concreta. O sofrimento é a propulsão que leva o ser humano a transformar a concretude mediante seu quefazer e, nas vezes em que as metamorfoses são interrompidas pelo insucesso e, conseqüentemente, fomentam mais desprazer, move-o a suplantar a si mesmo (Mendes & Ghizoni, 2016).

O sofrimento afetivo, absolutamente passivo, do encontro com o real, ao definir uma ruptura da ação, não é apenas o ponto de chegada ou o termo de um processo que une a subjetividade ao trabalho. O sofrimento é também um ponto de partida. Nessa experiência, se concentra a subjetividade, o sofrimento torna-se um ponto de origem visto que essa condensação da subjetividade sobre si mesma anuncia um tempo de dilatação, de reorganização, de reexpansão que lhe sucede. O sofrimento não é apenas uma consequência última da relação com o real, mas é também proteção da subjetividade com relação ao mundo em busca de meios para agir sobre o mundo, para transformar esse sofrimento encontrando os meios de superação da resistência do real.

Assim, o sofrimento será ao mesmo tempo impressão subjetiva do mundo e origem do movimento de conquista do mundo (Dejours, 2022, p. 27).

Mais especificamente, os vácuos entre prescrito e real, bordado por limitações e angústias, podem ser preenchidos pelas chamadas “estratégias de mobilização subjetiva”. Essas são as expressões mais vívidas do florescimento humano, desdobramentos dinâmicos e transcendentais à dor do trabalhar, costurados psicossomática e coletivamente no sujeito. Elas incluem a “inteligência prática”, pautada nas articulações de sensibilidade, perspicácia e pragmatismo no desenvolvimento de alternativas às adversidades do *savoir-faire*, viabilizando não só soluções aos problemas, mas economias do esforço e do saber aplicado; “cooperação”, baseada na coesão deontológica, confiança e solidariedade entre pessoas superarem diferenças em prol da realização de tarefas e bens comuns; “reconhecimento”, referente às retribuições materiais e simbólicas no engajamento subjetivo do trabalho; e “espaço público de fala”, que são ambiências democráticas e expressivas cujos impasses do labor são desvelados, representados, perlaborados e deliberados na coletividade (Moraes, 2013). Por meio dessas estratégias, os sujeitos podem construir “mobilizações coletivas”, que tem como objetivos transformar os contextos de trabalho e reduzir os custos humanos (Barros & Mendes, 2003). Em uma leitura marxista, equivaleria à práxis pontual dos trabalhadores em resistirem aos imperativos estruturais na determinação das suas atividades, de modo a, por exemplo, reivindicar direitos e promover melhorias nas realidades laborais.

Reiteramos: o sofrimento, recepcionado pelas mobilizações subjetivas, podem levar à sofisticação do sujeito caso a atividade fosse controlada e apropriada livremente pelo gênero humano, seja nas condições, organizações, valores, conhecimentos e propósitos do trabalho. Entretanto, à medida em que o prazer é tolhido, o sofrimento é represado e as mobilizações subjetivas são interditas – ora pelas contradições naturais da atividade, ora aquelas impostas pela exploração capitalista –, o mal-estar retroalimenta-se no psiquismo, de tal forma que evolui ao “sofrimento patogênico”, expressado nas psicopatologias. Assim, diante da impossibilidade de os sujeitos agirem sobre os desequilíbrios provocados pela laboração, restam-lhes as “estratégias defensivas”. Em geral, são comportamentos singulares adotados pelos trabalhadores que, tolhidos na assimetria da relação “prazer-sofrimento” e na falta de meios eficazes para lidar com as ameaças ao equilíbrio psicossocial, buscam aliviar a angústia mitigando não as suas fontes, mas a percepção do mal-estar, mediante comportamentos e crenças que, a longo prazo, agravam e/ou cronificam sintomas psíquicos e desgastes na relação sujeito-trabalho (Dejours & Abdoucheli, 1992). Quando generalizadas e reforçadas por um

grupo, adquirem a denominação de “ideologias defensivas”. Christophe Dejours caracteriza esses movimentos contraditórios e coercitivos da seguinte maneira:

Em primeiro lugar, a ideologia defensiva funcional tem por objetivo mascarar, conter e ocultar uma ansiedade particularmente grave. Em segundo lugar, é a nível da ideologia defensiva, enquanto mecanismo de defesa elaborado por um grupo social particular, que devemos procurar uma especificidade. [...]. Em terceiro lugar, o que caracteriza uma ideologia defensiva é o fato de ela ser dirigida não contra uma angústia proveniente de conflitos intra-psíquicos de natureza mental, e sim ser destinada a lutar contra um perigo e risco reais. Em quarto lugar, a ideologia defensiva, para ser operatória, deve obter participação de todos os interessados. Aquele que não contribui ou que não partilha do conteúdo da ideologia é, cedo ou tarde, excluído. [...]. Em quinto lugar, uma ideologia defensiva, para ser funcional, deve ser dotada de uma certa coerência, o que supõe certos arranjos relativamente rígidos com a realidade. [...]. Em sexto lugar, a ideologia defensiva tem sempre um caráter vital, fundamental, necessário. Tão inevitável quanto a própria realidade, a ideologia defensiva torna-se obrigatória (Dejours, 1992, p. 35 – 36).

Esse é um dos fenômenos que reiteram a normalidade e a loucura como duas antíteses que, na realidade laboral, se amalgamam, a ponto de tornarem-se indistinguíveis. Em meio a estruturas, situações e relações de trabalho controversas, um conjunto de ações corriqueiras, aparentemente inócuas, impostas e/ou elaboradas pelos trabalhadores com o intuito de assegurar a continuidade das atividades, podem nos revelar um equilíbrio psicossocial precário. Isto é, que não só perpetua as antinomias histórico-materiais daquela realidade ocupacional, como obscurecem a compreensão das mesmas e envolvem os sujeitos em práticas revitimizadoras (Dejours & Abdoucheli, 1992).

Objetivo

A nível político-econômico e psicossocial, podemos considerar, uma atividade esportiva profissional como trabalho. O serviço do atleta, o valor social de sua atividade, mesmo que balizado por códigos e espíritos desportivos, é o espetáculo (Rubio & Camilo, 2020). No caso do automobilismo, o perigo de morte constitui-se como um dos atributos da realidade de trabalho. É algo que todo piloto, na prescrição da velocidade e vitória, precisa administrar

dentro de si e entre seus pares. Diante do exposto, o objetivo deste artigo, caracterizado por pesquisa documental, abrevia-se a refletir, mediante declarações feitas por ex-corredores, coadunadas à revisitação de fatos históricos desse esporte e imbuídos do referencial teórico-metodológico da Psicodinâmica do Trabalho, a respeito das metamorfoses nas relações intra e interpessoais que pilotos de corrida estabeleceram com o risco de morte em seu trabalho, abarcando, sobretudo, suas estratégias defensivas, de mobilização subjetiva e coletiva.

Apesar dos seguintes temas não serem o foco do artigo, arriscamo-nos nesse objeto de estudo cientes das contradições capitalistas as quais esse tipo de esporte se alimenta, do *sportswashing* promovido por países autoritários (Mngqosini, 2023) ao envolvimento de megaempresas hegemônicas na base da destruição ambiental e violação dos direitos humanos (Cooper, 2020). O automobilismo, aqui, deve ser entendido como atividade humana *sui generis*, não enquanto prática corporativa. Além disso, por mais que o *ethos* de perigo, cooperação e virilidade se demonstre nas demais modalidades, reconhecemos que nossa amostra se restringe a três categorias e não abarca, por exemplo o *rally*, o *endurance* e a motovelocidade.

Visando a estruturação de uma revisão bibliográfica, procuramos por produções acadêmicas nesse tema nos principais indexadores (*Google Acadêmico*, *Scielo* e Repositório Capes) utilizando os termos “automobilismo”, “psicologia” e “perigo”. Após longas navegações nas plataformas, chegamos à constatação de que o Brasil, embora seja considerado uma potência na história do automobilismo, nada possui escrito sobre tal fenômeno em sua literatura científica. Sendo assim, aproveitamos esse ensejo para experimentar a aplicabilidade da Psicodinâmica do Trabalho em um exame pertencente à Psicologia do Esporte. Consideramos que há muita potencialidade inexplorada nesta abordagem interdisciplinar. A depender do êxito dessa e outras análises, novos métodos e públicos poderão ser abarcados por ambas as áreas.

Método

Devido à dificuldade para acessarmos diretamente o público dessa pesquisa para, mediante investigação empírica, analisarmos suas dinâmicas internas e externas em face ao risco de morte durante seu trabalho, bem como o caráter longitudinal do fenômeno, consideramos por bem elegermos registros documentais que contenham declarações e fatos históricos a respeito das relações dos pilotos com o perigo enquanto dados qualitativos. Não obstante, juntamente à falta de produções científicas a respeito da temática, as fontes recorridas são, em grande parte, jornalísticas (notícias, crônicas, matérias e entrevistas), midiáticas (vídeos e *podcasts*) e cinematográficas (documentários), elaboradas por comunicadores do esporte.

A busca se deu na *internet* e, inicialmente, restringiu-se à averiguação das principais informações – sob os critérios de identificação, consistência, confiabilidade, adequação das fontes, *links* e restrições percebidas (Tomaél et al, 2001) –, relacionadas à termos como “segurança/safety”, “perigo/danger”, “Formula 1”, “NASCAR” e “IndyCar”. Além disso, um breve estudo a respeito das três categorias do automobilismo foi o suficiente para selecionarmos alguns personagens e eventos específicos que, consensualmente, marcaram a história de cada uma delas no que diz respeito à temática do estudo. Mesmo que o acesso a uma informação não fornecesse detalhes suficientes, os conteúdos ali dispostos, quando repetidos em várias produções, possibilitaram a filtragem das pesquisas para recortes específicos e fontes primárias.

Ao final do processo, tão logo atingimos o critério de redundância, iniciamos uma Análise Temática de Conteúdo em cinco *podcasts*, quatro documentários, três vídeos, duas biografias e uma transmissão televisiva, cada uma delas, sempre que possível, amparadas por notícias jornalísticas e/ou registros oficiais que comprovassem os fatos relatados. Após a compreensão preliminar dos conteúdos, exploramos o material mediante as etapas propostas por Romeu Gomes (2009): exploração do material, em uma trajetória de identificação e problematização das ideias explícitas e implícitas, busca de sentidos mais amplos e diálogo entre as ideias de acordo com o referencial adotado (nesse caso, a Psicodinâmica do Trabalho); a elaboração de uma síntese interpretativa, por meio da identificação de temas que se repetem e, posteriormente, a decomposição desses em categorias interligadas aos nexos dos relatos.

Esse caminho nos permitiu, norteados por parâmetros de pertinência, exaustividade, exclusividade, representatividade e homogeneidade (Gomes, 2009), definir “perigo” e “medo” como centros dos depoimentos, apresentados tanto como provas inexoráveis do real quanto atentados ao equilíbrio psíquico no trabalho. Ambos não foram postos em categorias próprias, mas sim enquanto eixos gravitacionais, assuntos transversais às análises categoriais. Elas, por sua vez, foram destrinchadas em: “Da cooperação aos bodes expiatórios”, que abarcava as mobilizações subjetivas dos pilotos – essas, por sua vez, destacadas *a priori* pela cooperação – e as ideologias defensivas dos corredores – inicialmente pronunciada em bodes expiatórios.

Em seguida, aprofundamo-nos no aspecto defensivo mediante a categoria “Virilidade: negar, suportar e colidir com a realidade”, na qual mostramos as formas que a virilidade, de acordo com a Psicodinâmica do Trabalho, conferia densidade aos núcleos das estratégias defensivas de racionalização, negação e recalçamento, tidas mecanismos protetivos ao *savoir-faire* e equilíbrio psíquico dos corredores em meio a realidades letais, ao passo que não agiam na sua transformação efetiva. Na categoria “Rupturas das estratégias defensivas”, debruçamo-nos nas ocasiões em que as estratégias e ideologias defensivas eram rompidas por efeito do real

no automobilismo (acidentes graves), o que instigava os pilotos a adotarem outras mobilizações subjetivas: a inteligência prática como substituto da virilidade no estilo de pilotagem, e as mobilizações coletivas enquanto luta por melhores condições de segurança em seu trabalho.

Enfim, “As (ausências de) provas do real e mobilizações subjetivas entre os pilotos da nova geração” buscou sopesar as economias simbólicas dos corredores nascidos e crescidos em eras as quais o perigo de morte foi praticamente eliminado graças às mobilizações coletivas ocorridas nas épocas passadas, tornando-se nítida como a ausência dessa prova do real no trabalho, em virtude da maior segurança, contraditoriamente, retroalimentavam comportamentos de invencibilidade e agressividade erigidos sob a virilidade. Tais contradições recentes, ao desvencilharem-se de reacionarismos quanto à importância de salvaguardar a vida dos competidores, convocam o resgate das mobilizações subjetivas como partes fundamentais do trabalho vivo no automobilismo, sobretudo na preservação de sua integridade desportiva.

Resultados e discussão

Da cooperação aos bodes expiatórios

No passado, conforme a potência dos motores, aerodinâmica, aderência dos pneus e leveza dos chassis aumentavam as velocidades, os circuitos permaneciam cercados por árvores, postes, casas e pessoas. Em caso de acidente, a absorção do impacto – na melhor das hipóteses, consistia em improvisações com cubos de feno, cercas de madeira ou arame, bem como muros de concreto – no caso dos ovals. Freios, direção, suspensões, pneus, aerofólios e demais componentes de dirigibilidade não tinham praticamente nenhuma confiabilidade. O *cockpit* ora era frágil e colapsava sobre o piloto no impacto, ora era rígido e transferia toda a energia do choque ao seu corpo. Os tanques de gasolina ficavam nas extremidades do carro e rompiam facilmente nas batidas. Os pilotos sequer usavam cintos de segurança, capacetes fechados ou macacões antichamas. Tampouco as corridas eram interrompidas para os socorristas amadores resgatarem os acidentados (Duxbury, 2021; Miles, M. & Hinze, R., 2019). Tirando a fé (para aqueles que a cultivavam), tinham apenas a si próprios para se protegerem. Neste sentido a mobilização subjetiva mais empregada para lidar com o perigo era a “cooperação”.

Essa estratégia de ação na realidade era emblemática na solidariedade dos corredores em, tão logo verem um companheiro acidentado, pararem seus carros e retirarem-no das ferragens. Considerando a precariedade da assistência médica em muitos autódromos, eles próprios preferiam realizar os primeiros socorros. Ao acidentarem-se gravemente no “inferno

verde” de *Nürburgring-Nordschleife* em 1976, o austríaco Niki Lauda só sobreviveu, em grande parte, pelo socorro imediato de quatro competidores que entraram no meio do fogo para salvar o futuro tricampeão de Fórmula 1 (Fórmula 1, 2020b, 10min12). Essa prática, por si só, não garantia suficientemente o contrabalanceamento da negligência nos procedimentos e infraestruturas necessárias à salvaguarda dos corredores, haja vista as tentativas frustradas de David Purley salvar Roger Williamson das chamas durante o Grande Prêmio dos Países Baixos de 1973 (Fórmula 1, 2020b, 6min53). De todo modo, para além do altruísmo espontâneo, esse era um dos vários “acordos de cavalheiros” reforçados entre veteranos e novatos no esporte.

Se tinham pouco controle sobre as condições fora dos carros, o domínio dos pedais e volante era exclusivo aos pilotos. E, na mentalidade daquela época, considerava-se isso o suficiente para prevenir os desastres. Rick Mears, que começou sua carreira no *rally*, explica:

Eu nunca realmente pensei sobre a segurança das pistas. Eu sempre senti que respeitaria os meus limites e os limites do carro. É tão perigoso o quanto você faz ser perigoso. Obviamente, coisas poderiam acontecer que estavam fora de seu controle. Quando as velocidades subiam, as pessoas perguntavam: “Não é rápido demais?”. Quero dizer... eu cresci correndo pelo deserto, acima das cem milhas por hora em carros *off-road*, com árvores passando dos dois lados, sabe? Era meu papel não bater nas árvores, era o meu trabalho. Eu não gosto de dor, então não vou bater naquela árvore. Além disso, se eu bater na árvore, eu não vou ganhar a corrida. Então, para mim, se eu fizesse meu trabalho direito, eu não precisaria me preocupar com segurança. Era sempre algo que tinha em mente (Rapid Response Movie, 2019, tradução livre).

Nesse espírito, seja na formalidade dos *briefings* ou nas conversas pelos *paddocks*, o *grid* buscava se manter vigilante quanto aos riscos (in)aceitáveis durante as corridas. Não era raro, após as provas, pilotos confrontarem seus pares a respeito de manobras excessivamente agressivas, instruindo-lhes quanto às ameaças das disputas desregradas e os “códigos de batalha” pré-existentes. Existia o senso de dever entre os veteranos de impedir que o esporte se adulterasse em ultrapassagens *kamikaze*, fechadas violentas e deslealdade. Tal papel deveria ser transmitido de geração em geração para preservar a integridade desportiva, física e mental dos envolvidos. A cooperação, assim, consistia em uma economia simbólica entre os pilotos que visava o consenso entre competitividade e cuidado mútuo. Essa etiqueta é interessante, já que nos revela como, mesmo em um ambiente altamente concorrencial, onde o egoísmo seria, em tese, recompensado, a ética construída naquela comunidade impedia a vitória a qualquer custo.

O seguinte relato de Niki Lauda sobre o primeiro encontro com um jovem Ayrton Senna exprime bem o funcionamento dessa mobilização subjetiva no automobilismo:

Senna chamou minha atenção pela primeira vez em Monte Carlo. Eu estava treinando, tentando me classificar, andando rápido e, de repente, no meio da pista, ele estava andando devagar, não olhou pelo retrovisor e acabou destruindo minha volta. Nos boxes, eu disse a ele: “Por que você fez isso? Por que não cooperou? Você é novo na Fórmula 1. Normalmente a gente se afasta para que os outros se classifiquem, é assim que funciona”. E olhou pra mim e... [mostra o dedo do meio]. Ok, sem problema. No sábado, na hora da classificação para o grid, eu fiz o tempo mais rápido e fiquei na pista, andando devagar, esperando por Ayrton. Ele veio na curva como um louco, eu estava no meio da pista e parei o carro. Acelerei de novo e destruí a volta dele. Nos boxes, ele ficou louco. E eu disse a ele: “Aqui” [mostra o dedo do meio]. Desse momento em diante nós tivemos um bom relacionamento, ele falou comigo, aceitou tudo e não houve mais problemas (Canal Brasil, 2015, tradução livre).

Em suma, não se tratavam de regras escritas e aplicadas pelos organizadores ou corpo diretivo. A participação destas seguia a política do “*hands off approach*”. Nesse sentido, sobretudo em corridas de contato, como a NASCAR, a filosofia do “eu vou disputar com você da mesma maneira que você disputar comigo” poderia se traduzir em trocas de retaliações. Isto é, se um piloto respeitasse o espaço de outro nas contendidas, este receberia o mesmo tratamento. Caso tocasse rodas e tirasse a chance do outro vencer, na próxima, o “agressor” seria afetado pelo mesmo tipo de ataque. À primeira vista, é contraditório pensarmos em cooperação diante dessa Lei de Talião. Porém, naquele contexto, os competidores compreendiam essa ser a forma mais direta de afirmar o respeito e “forçar a empatia”. É claro, até nas represálias, uma certa temperança regulava os ânimos e riscos: rodar alguém em baixa velocidade? Isso valia. Porém, jogá-lo contra o muro violentamente era inaceitável (Von Allmen & Solow, 2011).

As linhas tênues que delimitavam tal economia simbólica acabavam, em diversas ocasiões, por irromperem em ideologias defensivas, prejudicando o *ethos* desportivo originalmente apregoado. O abuso do sistema de reputação vigente na NASCAR foi exorbitado por vários pilotos na busca pela vitória, tal qual Dale Earnhardt Sr., apelidado de “Intimidador” graças a sua desinibição de empurrar, rodopiar e tirar pilotos de seu caminho sempre que fosse necessário para vencer. Essa postura de *bully*, lícita pelas normas formais e informais, mesmo que lhe propiciasse o recorde de títulos, angariava amor e ódio entre fãs e competidores. Para

alguns, era interpretado como “*hard racing*”, já outros repreendiam enquanto “conduta suja”. Seja o que for, nenhum adversário conseguiu discipliná-lo (Ryan, 2021).

Ainda esse encargo coletivo era desviado em excessos. São abundantes as histórias de confrontações que, nos bastidores ou na frente das câmeras, escalaram para agressões físicas, haja vista a volta final da *Daytona 500* de 1979 (NASCAR, 2017). A responsabilização pelo risco de morte amiúde subestimava o caráter estrutural da insegurança em detrimento da lógica de bodes expiatórios. No Grande Prêmio da Itália de 1978, o sueco Ronnie Peterson morreu de embolia decorrente de múltiplas fraturas nas pernas, causadas por um acidente envolvendo dez carros na largada. Os nexos de seu falecimento foram vários: um “efeito acordeão” provocado por procedimentos de largada precipitados; a então incompatibilidade do Autódromo Internacional de Monza para receber a Fórmula 1; a fragilidade dos monopostos daquela época; bem como os primeiros socorros inadequados (Tytler, 2000). Apesar disso, os veteranos do *grid* foram rápidos achar um alvo: o estreante Riccardo Patrese, tido desencadeador da batida graças a uma suposta manobra agressiva. Além de terem ido à imprensa culpá-lo, organizaram um boicote na etapa seguinte do campeonato, de modo a “ensinar uma lição” ao italiano, que cativou antipatias devido a seu estilo de pilotagem feroz desde o começo daquele ano. O estigma acompanhou-o durante toda sua carreira, apesar do posterior arrependimento entre muitos dos que o boicotaram (Fórmula 1, 2020a, 0min51).

Virilidade: negar, suportar e colidir com a realidade

A obsessão pela vitória, ao passo que, no mundo do trabalho contemporâneo, subverte os nexos das injustiças sociais em valores-fetiches da ideologia neoliberal e a aludida meritocracia, compõe historicamente a deontologia do atleta. É óbvio que, ao longo de uma carreira, o piloto de corrida mais receberá a bandeira quadriculada em outras posições do que em primeiro lugar. Entretanto, os sacrifícios que se dispõe a fazer envolvem a própria vida. Em sentido figurado, como a ausência no dia-a-dia familiar, a supressão de momentos de lazer e descanso em prol da preparação física, técnica e mental, etc. E também no sentido literal, como sintetiza o bicampeão das 500 Milhas de *Indianápolis*, Al Unser Jr.: “Há momentos nas corridas em que dinheiro não importa, viver não importa... vencer é a única coisa que importa” (ABC, 1992, 1min26, tradução livre). E o porquê dessa abnegação quase homérica? Ora, se para a Psicodinâmica do Trabalho, o trabalho consiste na ocupação de espaços que separam o prescrito do real, no automobilismo, tais distâncias correspondem ao fracionamento de segundos no cronômetro e pontos na tabela do campeonato em relação ao próximo adversário e ao líder. Ser

mais rápido, isto é, se aproximar do ideal, implica necessariamente em estar mais exposto ao acidente. Passar a centímetros dos muros, guiar bólidos mais ariscos, levar os componentes mecânicos ao estresse, não tirar o pé do acelerador em determinada curva, são alguns pré-requisitos no trincar do tempo. Podemos inclusive estender esse funcionamento aos projetistas das máquinas. Nesse caso, o piloto por vezes era entendido como uma peça que ficava entre o banco e o volante. Fazer os carros seguros eram acessórios à obrigação de fazê-los rápidos. Sem regulações, proteção e velocidade eram excludentes em termos de *performance* material, mecânica, aerodinâmica, etc. O sucesso, assim, reside nas tênues linhas entre o controle sobre a máquina e a batida. E é aqui que o fator “medo” adquire novos sentidos. A.J Foyt relata:

Nunca houve uma corrida em que, em algum momento, eu não me assustei. E eu sou um dos poucos que admite isso. Sei que há muitos “heróis” por aqui que dizem: “eu não tenho medo de nada”. O que posso dizer é que eles nunca correram rápido o suficiente, ou nunca se machucaram (ABC, 1992, 0min58, tradução livre).

Os quarenta anos de carreira do piloto estadunidense lhe ensinaram que o medo é a prova do seu trabalho vivo, do total comprometimento em transpor o prescrito ao real. A gestão do medo, sobretudo, era o determinante nas disputas piloto a piloto. Na vigésima volta do Grande Prêmio do Japão de 2005, o jovem Fernando Alonso e o heptacampeão Michael Schumacher chegavam lado a lado na 130R do Autódromo Internacional de Suzuka, uma curva estreita, de raio longo e perigosa, feita na casa dos 280 km/h. Em situações como essa, algum piloto precisaria ceder, afinal, caso dividissem a tangência, a falta de espaço ocasionaria o toque de rodas e um acidente violento. Sabendo disso, nenhum dos dois tirava o pé. Alonso, em uma manobra surpreendente, ultrapassou por fora, assustando narradores e comentaristas (Fórmula 1, 2024, 9min23). A batida só foi evitada pelo fato do alemão, pressionado, ter recuado em cima da hora. Ao ser perguntado depois da prova o que o levou a assumir um risco tão grande, Fernando Alonso respondeu: “Em momentos como esse, eu sempre me lembro que o Michael tem duas crianças” (Benson, 2009, tradução livre). O espanhol, rapaz, solteiro, sem filhos e com um primeiro título a ser conquistado, sabia que a bravura de Schumacher, veterano, maior vencedor da Fórmula 1 e pai de família, era – naquele estágio – diretamente proporcional à disposição que tinha em sacrificar a própria integridade por outra vitória. Estas, por terem sido abundantes, porém – no crepúsculo de sua carreira –, menos valorosas do que sua vida pessoal, levaram-no a renunciar no jogo mental do medo.

Ao mesmo tempo, Rick Mears adverte sobre reconhecê-lo: “Você não pensa o que pode acontecer [de ruim]. Se você começa a pensar sobre o que pode acontecer [de ruim], você vai desacelerar” (Miles & Hinze, 2019, 47min30, tradução livre). A colisão é, antes de tudo, a prova da realidade sobre o sujeito. Independentemente de quantas vitórias, títulos, reputação, fé, razão e habilidade detenham, a brusca desaceleração e/ou choque do corpo humano são invariavelmente dolorosos e lesivos. Além da cooperação, como cada piloto, coletivamente e dentro se lida com essa contradição? Temos fortes indícios que, em termos psicodinâmicos, é uma incumbência assumida psicologicamente pela virilidade.

O tricampeão de Fórmula 1, Jackie Stewart, depois de aposentado, asseverou que, no passado: “O automobilismo era perigoso e o sexo era seguro” (Crowder, 2013, 17min49, tradução livre). Ao mesmo tempo, enquanto corria, chegou a dizer que: “Fazer uma curva [*cornering*] se assemelha a levar uma mulher ao clímax” (Stewart & Manso, 1972, p. 28-29 tradução livre). Tais comparações reforçam a dupla centralidade advogada por Christophe Dejours (2022). Mais: nos denuncia a virilidade enquanto eixo contraditório do equilíbrio psíquico no *savoir-faire* dos pilotos. Um atributo que não se reporta apenas ao masculino, no entanto, devido aos papéis de gênero forjados por estruturas socio-históricas, foi utilizado enquanto tônus machista às opressões/desigualdades. Mesmo em um esporte dominado por homens, corredoras como Lella Lombardi (Tremayne, 2022), Janet Guthrie, Danica Patrick, Sarah Fisher, Ana Beatriz Figueiredo e outras (Williams, 2018) provaram que as mulheres também têm demonstrado interesse a fazerem partes desta rede de competições e significados.

Virilidade, na Psicodinâmica do Trabalho, equivale a um componente de motivação e estratégias defensivas que buscam abrandar a assimilação de ameaças permeadas no labor com demonstrações de força, insensibilidade, estoicismo ou ironia (Rego, 2013). No mundo do trabalho “comum”, pode ser constatado quando, por exemplo, trabalhadores da construção civil se recusam a usar Equipamentos de Proteção Individual (EPI) e desafiam seus pares em brincadeiras arriscadas diante da queda, equipamentos perigosos etc. Veja, na recusa/impossibilidade de recorrerem à mobilização subjetiva para transformarem as condições laborais, diante do imperativo em manterem o equilíbrio psíquico ante a iminência dos ferimentos, adotam provocações à percepção de morte para reforçarem os afetos de que, sobre ela, exerceriam dominação. Usar capacete, assim, não seria “coisa de macho” (Dejours, 1992). Sabemos que, se catalisada pela banalização das injustiças sociais, é empregada em estratégias gerenciais perversas, legitimando infligir dor e assédio aos pares (Rego, 2013).

Talvez o estudo em Psicodinâmica do Trabalho que mais se aproxima do tema de nosso artigo seja a investigação que Dejours (1992) realizou com pilotos de caça. O que fazer da

aviação militar se assemelha bastante aos dos pilotos de carros de corrida: sentados em capsulas apertadas, amarrados por cintos de múltiplos pontos, com capacete bem justo, em meio ao barulho do vento e motor, os gases de combustão, e os múltiplos gs impostos nos músculos e sistema cardiovascular, devem manter concentração ininterrupta para controlar a telemetria de máquinas caríssimas e responder às comunicações via rádio em língua estrangeira durante a navegação em velocidades altas.

O funcionamento homem-máquina exige a perfeição. A menor falha neste mecanismo complexo pode, em uma fração de segundo, significar a morte. Se o altímetro der uma indicação errada, se o horizonte artificial desviar lentamente, se aparecer um escapamento de óleo, se o piloto sucumbir a um instante de distração, se sua vigilância for neutralizada por um segundo por causa de uma aceleração mal tolerada, se ele hesitar em um procedimento em caso de incidente, se ele se perturbar com uma ordem mal anunciada pelo chefe de patrulha, se estiver um pouco "tenso" em razão de algum acontecimento familiar... qualquer um destes elementos pode levá-lo à morte (Dejours, 1992, p. 82).

Tal qual o automobilismo, a aviação de caça foi adaptada à segurança dos corpos muito recentemente, desde a pressurização e iluminação internas até a racionalização das operações entre pilotos e operadores de voo. Independentemente disso, a adaptação mental a esse tipo de atividade manteve-se praticamente intacta. Considerando a citação acima Dejours (1992) identifica como, nos círculos de aviação, os pilotos aliavam o esnobismo à virilidade como defesa das angústias *sui generis* em sua profissão. A rigor, acreditavam fazer parte de uma elite das Forças Armadas – haja vista que, segundo eles, a Aeronáutica seria mais prestigiosa que a Marinha e o Exército. Dentro da Aeronáutica, são os “cavaleiros do céu”, o topo da cadeia alimentar. Mais que isso, são a elite da nação, da humanidade, a qual o orgulho e coragem são a interface do “desprezo” pelo estado terreno. O domínio sobre esse tipo de trabalho, necessário para atenuarem o medo, faziam com que transcendessem a qualquer entendimento de limitações. Ultrapassá-las era tentador. Tornavam-se, psicodinamicamente, super-humanos.

O desejo de voar condensa as aspirações de superpotência, de ultrapassagem e de libertação em relação aos limites do homem: livrar-se do peso, das limitações de distância e de velocidade. O piloto de caça aspira libertar-se das amarras, não tanto psíquicas quanto materiais. Voar quer dizer libertar-se das leis da física. [...]. Em

seguida, o ideal do eu fica sendo o principal motor da atividade profissional: se ele for capaz de desprezar o perigo que enfrenta quotidianamente é porque o piloto de caça é levado por aspirações essencialmente viradas para a auto-superação (Dejours, 1992, p. 89).

O perfil do piloto de corridas se aparenta muito com os dos aviadores. Não deve ser coincidência que a elite do automobilismo mundial, a Fórmula 1, nasceu onde a Força Aérea Real decolava: o primeiro Grande Prêmio da categoria ocorrera em Silverstone, em um descontinuado aeroporto militar usado pela Grã-Bretanha durante a Segunda Guerra Mundial (Contesini, 2019). São notórios os relatos de vaidade, rudeza e egocentrismo nos bastidores. Acima de desvios no caráter, tratam-se de instrumentos necessários para desempenhar o trabalho. Há um ditado muito usado na cultura automobilística: “Bons meninos chegam em último”. Os campeões, para entrarem no panteão e serem ovacionados no lugar mais alto do pódio, precisaram domar seus companheiros de equipe, monopolizar os melhores recursos, serem calculistas, não hesitarem na guerra desportiva e psicológica contra os adversários. Para serem imbatíveis, precisavam agir e/ou sentirem-se como tais (Fearnley, 2012; Edwards, 2024).

No que concernia aos perigos de morte, as estratégias defensivas dos pilotos eram amálgamas daquelas vigentes na construção civil e aviação militar. A virilidade era instrumentalizada à “negação” e “racionalização”. Quanto à última, recordamos à primeira fala de Rick Mears neste artigo: trata-se da abstração dos perigos segundo à lógica da onipotência, isto é, de que as consequências fatais sucederiam as escolhas do sujeito. Nesse sentido, o acidente equivaleria ao fracasso em espreitar rapidez com cautela. É claro, tais nexos desconsideram as possibilidades do estouro de pneu, óleo na pista, aquaplanagem, falha mecânica e a própria imperfeição do fator humano. Ainda assim, o alemão Jochen Mass compartilha a opinião de muitos de seus contemporâneos: “Se você está com medo, não é obrigado a correr. Ou se acha que o carro é inseguro, não é obrigado a se arriscar” (Von Solomon, 2015, 27min21). Nessa mentalidade, não se questiona o trabalho, mas sim quem se dispõe a fazê-lo. Acredita-se que, pelas coisas sempre terem sido assim, elas seriam imutáveis, tal qual um ordenamento natural. O que resta é ser mais duro que a realidade e vencê-la. Curvar-se ao medo transparecia falta de autoconfiança, fraqueza e paranoia.

A negação, por sua vez, condiz com comportamentos assentados em convicções de que, a despeito de admissão dos perigos, o competidor seria imune a eles. Condensa-se no: “Poderia acontecer com os outros, mas jamais achava que aconteceria comigo” (Crowder, 2013, 44min06). O potencial desastroso que alteridade competitiva carregava, quando tal circuito

narcísico era transplantado à leitura de riscos, pode ser autenticado no final de semana que a CART vivenciou em 2001 no *Texas Motor Speedway*.

Era a primeira vez que os carros com mais de 800 cavalos de potência visitavam o oval de uma milha e meia, próximo de 24° de inclinação nas curvas. O estresse submetido aos corpos dos pilotos durante as quatro sessões de treino (três preparatórios e um classificatório), distribuídas nos dois dias anteriores à corrida, não tinham precedentes na história do automobilismo: por 75% do tempo de volta, 5.5g laterais e 3.5g verticais literalmente drenavam o sangue de suas cabeças e troncos às baixas extremidades, enquanto dirigiam a 380 km/h de média horária. Tais números ultrapassavam a tolerância humana de Força G contínua, o que ocasiona descoordenação motora, vertigens, velocidade de reação reduzida, surdez, cegueira e desmaios. Anos mais tarde, competidores descreveram que a desorientação era tamanha ao ponto de alguns não saberem em que parte da pista estavam, outros saírem dos monopostos e não conseguirem mais andar em linha reta, vomitarem e caírem. Porém, mesmo após dois fortes acidentes provavelmente causados por *g-LOC*¹, permaneciam em silêncio (Olvey, 2006).

Caso a corrida ocorresse, com vinte e cinco carros lado a lado e pilotos próximos do desmaio, não só os atletas, mas os espectadores corriam grande risco de morte. Vale lembrar que, há pouco mais de três anos, três fãs faleceram após uma roda desprender-se de um carro acidentado, voar acima das telas de proteção e cair nas arquibancadas (Glick, 1998). Observando esses fatos, depois de consultar engenheiros da NASA, o Dr. Steven Olvey, médico da categoria, reuniu todos os pilotos em uma sala de conferência, lhes explicou as causas e sintomas do *g-LOC* e, por fim, pediu àqueles que tiveram sinais durante os treinos levantassem a mão: de vinte e cinco, apenas quatro permaneceram imóveis. Somente após a intervenção de Olvey que a corrida foi cancelada (Olvey, 2006).

Diante de tantas provas coléricas do real, por quais meandros a estratégia defensiva de negação percorria o psiquismo dos corredores, de modo a impeli-los a continuarem? O britânico Derek Warwick descreve o recalçamento necessário para suportar os perigos no automobilismo.

Você aprende muito rápido a criar um pequeno cofre na sua cabeça, e essas situações [ruins], você as coloca em um pequeno cofre, fecha sua porta na quinta e não abre realmente até domingo à noite. É assim que você supera, porque você não pensa no Elio

¹A “*g-force induced loss of consciousness*” (perda de consciência induzida por força-g, em tradução livre), abreviado em “*g-LOC*”, é um fenômeno descrito pela fisiologia aeroespacial e muito frequente entre aviadores e astronautas, os quais, quando submetidos a acelerações verticais excessivas e constantes, sofriam perda de consciência temporária por hipóxia cerebral, ou seja, pelo fato das forças medidas em unidades gravitacionais ultrapassarem as pressões arteriais e drenarem o sangue do crânio (Go Flight Med, 2013).

[de Angelis]², você não pensa no Gilles [Villeneuve], você não pensa no [Patrick] Depailler³, todos aqueles caras que morreram durante a minha carreira. Inclusive meu irmão mais novo [Paul Warwick]⁴... eu os coloquei no cofre. E fui capaz de não pensar naquela situação e apenas ter certeza de que estava focado na equipe, levantando a equipe. [...]. Parece muito cruel e insensível, o que não sou, choro por qualquer coisa. [...]. Sou uma pessoa muito gentil, até chegar em meu trabalho, então sou bastante difícil (Fórmula 1, 2019a, 14min16, tradução livre).

Poucos pilotos incorporaram com tanta agressividade a negação quanto o canadense Gilles Villeneuve. Sua filosofia de “vencer a todo custo ou bater tentando”, o estilo de pilotagem voraz, sem hesitar em tocar rodas ou continuar na prova com bólidos danificados, apesar de inconsistente, conferiu-lhe *status* icônico entre os fãs, sobretudo os *tifosi* (seguidores da *Ferrari*, onde correu entre 1977 e 1982). Segundo seu contemporâneo, Alain Prost:

Ele [Gilles Villeneuve] era sempre um cara estranho falando sobre riscos. Ele era muito bacana, um dos meus melhores amigos na Fórmula 1, mas ele vivia me dizendo: “Sabe Alain, a gente não se machuca na Fórmula 1, não é algo possível”. Ele teve um acidente inacreditável, [...], quando foi parar na torcida, não sei onde foi... mas ele nunca se machucou, ele nunca sentiu a dor, e ele achava que não poderia se machucar (Formula 1, 2018, 21min09, tradução livre).

A mesma ausência de medo – ou melhor, a mesma desconsideração às provas do real, como pontuou A. J. Foyt – que o deixou marcado na história do automobilismo, pode ter levado ao seu prematuro fim. Nos treinos classificatórios para o Grande Prêmio da Bélgica de 1982, Villeneuve, determinado em ficar à frente de seu companheiro de equipe e novo rival, Didier

² Elio de Angeles, contemporâneo de Warwick na Fórmula 1, faleceu durante um teste privado no Circuito de *Paul Ricard*. Sua Brabham teve uma falha na asa traseira, resultando em um acidente fatal onde o carro decolou, capotou sobre as barreiras de proteção e pegou fogo. O italiano de 28 anos ficou preso no carro durante o incêndio. O resgate precário e demorado acabou levando-o à morte por inalação de fumaça (Cooper, 2021).

³ Patrick Depailler também foi um piloto de Fórmula 1 contemporâneo de Derek Warwick quando, durante um teste privado em 1980, uma das suspensões de sua Alfa Romeo falhou na *Osktkurve*, curva de alta velocidade, inclinada e sem área de escape, no autódromo de *Hockenheimring*. O francês faleceu aos 35 anos após colidir a 270 km/h no *guard-rail* e sofrer graves lesões na cabeça (Sabino, 2020).

⁴ Paul Warwick era o irmão mais novo de Derek. Tal qual o primogênito, sonhava em chegar à Fórmula 1. Estava em ascensão nas categorias de base dos monopostos quando, em 1991, durante uma prova em *Oulton Park* válida pela Fórmula 3000 Britânica, a jovem promessa perdeu o controle do carro devido a uma falha na suspensão dianteira direita. A violenta colisão, estimada em 250 km/h, partiu o monocoque e ejetou Paul para as grades de proteção. O inglês morreu horas depois, aos 22 anos de idade (Smith, 2021).

Pironi, saiu à busca pela *pole position*. Porém, o excesso de confiança na volta rápida resultou em um erro de cálculo ao ultrapassar o retardatário em sua frente, batendo em sua traseira. O carro decolou, capotou, partiu-se ao meio, e o piloto foi catapultado para o outro lado da pista, morto por fratura na coluna cervical (Cooper, 2021). O bólido no qual Villeneuve colidiu era conduzido por Jochen Mass, o primeiro, juntamente com Derek Warwick, a encontrar o canadense desfalecido nas telas de arame. Apesar de seu apego à racionalização, bem como ausência de culpa no incidente, o choque deixou profundas cicatrizes no psiquismo do alemão.

Me afeta até hoje. É a parte desagradável do automobilismo... quando você é envolvido em coisas como essa. Você precisa saber como vai lidar com isso. É claro que você não vai só se sentir mal naquele dia, ou no seguinte. Na semana posterior ou no ano que vem. É algo que está impresso em minha mente para sempre (Von Solomon, 2015, 48min17).

Rupturas das estratégias defensivas

As consequências traumáticas nas pistas, para além das fraturas e lesões no corpo, acabavam por reverberar no rompimento das estratégias defensivas. Isto é, a prova do real, quando suplantava as perlaborações eufemizadoras do sujeito em relação ao risco de morte, poderia acarretar no esgotamento das defesas. Por sua vez, tal fato poderia acarretar na emergência das mobilizações subjetivas, de modo que tais fendas no *savoir-faire* dos corredores fossem preenchidas por estratégias que resguardassem a integridade física e psíquica de si e os companheiros, bem como a transformação nas condições materiais da laboração. À nível singular, foram didáticas na regulação da pilotagem agressiva e discernimento de riscos.

Quarenta e três dias depois de receber a extrema-unção em uma Unidade de Terapia Intensiva alemã, com rosto e pulmões severamente queimados, Niki Lauda, em uma recuperação épica, não só estava vivo como de volta às pistas, defendendo o título contra James Hunt. A etapa decisiva do Campeonato Mundial de Fórmula 1 de 1976 seria realizada no Japão, no circuito à sopé do Monte Fuji. No dia da corrida, uma chuva torrencial encharcava a pista e limitava a visibilidade dos pilotos. Pressionados pelos organizadores e produtores de televisão, a largada foi dada em condições impossíveis – para os parâmetros atuais – de dirigibilidade. Lauda, que precisava chegar à frente de Hunt para sacramentar o bicampeonato, parou sua *Ferrari* nos boxes ao final da segunda volta. Não havia problemas mecânicos. O austríaco, ciente das implicações derradeiras que um corredor poderia encontrar naquele dia, a despeito

da pressão comercial e esportiva da equipe mais reputada daquele esporte, desistiu da disputa em nome de sua própria segurança. Hunt conquistou o título, mas Niki Lauda não se arrependeu de sua escolha (Crowder, 2013, 1h24min15).

Ainda que a experiência trágica não deixasse marcas no corpo do sujeito, a observação das consequências fatais ocorridas com o outro também eram pedagógicas. Em 1973, Jody Scheckter estreava na Fórmula 1. Sua tocada ofensiva estava lhe conferindo uma reputação de irresponsabilidade entre os colegas de *grid*, sobretudo quando o excesso de ousadia nas ultrapassagens resultou em erro e, por consequência, desencadeou um acidente envolvendo nove carros no Grande Prêmio da Inglaterra. O sul-africano era veloz, porém, das quatro corridas que participou naquele ano, abandonou três devido a batidas. Anos mais tarde, admitia que não ponderava muito os riscos de sua profissão (Smith, 2023). Isso até os treinos para o Grande Prêmio dos Estados Unidos daquele ano. Em uma das sessões, o francês François Cevert derrapou nos “esses” de *Watkins Glen* e bateu de frente, entrando debaixo dos – mal posicionados – *guard-rails*. Scheckter vinha logo atrás e, como de costume, desceu do carro para ajudar o colega. Ao tentar soltá-lo dos cintos de segurança, foi o primeiro a perceber a fatalidade: Cevert fora mutilado pelas barreiras de aço (Marum, 2023). O choque no estreante foi tamanho que, desesperadamente, tentou impedir que outros pilotos vissem a cena. Apesar das imagens perturbadoras terem sofrido recalçamento, após o acontecido, Jody Scheckter relata ter amadurecido. A hiperagressividade proporcionada pela racionalização e negação foi substituída pela inteligência prática na pilotagem perspicaz, tática e contida, o que lhe providenciou o título de campeão mundial em 1979 (Fórmula 1, 2019c, 6min55).

Para o escocês Jackie Stewart, o sinal de alerta foi disparado tão logo ficara preso em seu *cockpit* encharcado de gasolina, depois de bater contra um poste telefônico e cair em uma vala durante a corrida da Bélgica em 1966, realizado nas estradas de *Spa-Francorshamps*:

O carro foi destruído. Eu sobrevivi, felizmente. Mas não tinha ajuda médica. Não tinha fiscais para me ajudar. Graham Hill e Bob Bondurant [adversários] me tiraram do carro. Deitaram-me na caçamba de um caminhão de feno! E só conseguiram achar uma ambulância depois de 45 minutos. [...]. Me levaram para um “centro médico” [faz sinal de aspas com os dedos]. Colocaram-me no chão, com bitucas de cigarro espalhadas para todos os lados. [...]. O motorista da ambulância não sabia o caminho para o hospital! É uma miríade de ridículos, incompetências... o sistema não estava funcionando! (Von Solomon, 2015, 15min32).

O escocês, indignado com o *status quo* calamitoso de sua profissão, tornou-se o porta-voz na luta pela segurança através da *Grand Prix Drivers' Association* (GPDA), uma espécie de sindicato dos pilotos de Fórmula 1. Do final dos anos 1960 ao começo dos anos 1980, Stewart e seus colegas pressionaram, inclusive com greves e boicotes, os promotores das corridas e a organização esportiva a investirem tempo e dinheiro na melhoria dos circuitos, carros, equipamentos de segurança e assistência médica. Não apenas isso, mas passaram a vistoriar independentemente as condições de trabalho e convocar os competidores a participarem politicamente das mudanças desejáveis ao esporte. Aos poucos, avanços importantes foram conquistados em favor da prevenção e combate ao amadorismo, apesar da oposição ressoada entre parte do *grid* (Crowder, 2013, 45min09).

Sem embargo, a luta política em prol da transformação das condições de trabalho, denominada “mobilização coletiva”, só ganhou tração logo que as estratégias defensivas da maioria, simultaneamente, foram rompidas. E a primeira vez ocorrera na morte de Jim Clark. Reverenciado pelos seus contemporâneos como um dos melhores pilotos de todos os tempos, detentor de uma tocada limpa, respeitosa e pouco acidentária, o bicampeão morreu em uma corrida de Fórmula 2 em meio à chuvosa e densa floresta de *Hockenheimring* (Garside, 2020). A batida, misteriosa e a despeito da genialidade de Clark, não puderam ser processadas pela negação ou racionalização, o que suscitou em questionamentos sobre a relação com o perigo. Jackie Stewart relembra: “Quando Jim Clark morreu, eu acho que todos nós pensamos: “Meu Deus, se Jim Clark morreu, todos nós podemos morrer!” (Von Solomon, 2015, 13min).

Tal movimentação só voltou a acontecer novamente no trágico Grande Prêmio de San Marino de 1994. Àquela altura, a Fórmula 1 já não contabilizava nenhuma fatalidade em sessões oficiais há doze anos. Sendo assim, os riscos de morte voltavam a ser acomodados nas velhas estratégias defensivas, como se o espetáculo de velocidade e competição não fossem mais limitados como no passado. Porém, tudo mudou quando, em três dias, Rubens Barrichello parou no hospital, o estreante Roland Ratzenberger morreu no sábado e, no domingo, o tricampeão Ayrton Senna, pilotando a poderosa Williams, idolatrado ao redor do mundo, faleceu depois de passar reto na *Tamburello* (Curty, 2019). Essa sequência de acidentes graves gerou impactos psíquicos em todos e, junto do criticismo jornalístico, reacendeu a luta por segurança. Jean Alesi relatou como o espaço público de discussão e a mobilização coletiva organizaram-se:

Ratzenberger teve seu acidente bem na minha frente. E eu me lembro do barulho do carro batendo no muro. Nós só percebemos que ele teve problemas quando deixamos o circuito. Mas era ainda o momento em que ninguém imaginava que você poderia morrer

na Fórmula 1. Quando ele morreu, foi, claro, um grande choque e um grande problema para todos. Mas eu achei, meio que vindo da mídia e pilotos: “sim, mas ele pilota para a Simtek...”⁵ [...]. Quando o Ayrton bateu [...] não percebemos logo de cara. Mas aí eles [médicos] tiraram o capacete, vimos o sangue e aí entendemos. E aquilo foi um pesadelo. [...]. Por muitas vezes nós tentamos marcar reuniões com os pilotos, sabe? Nunca tivemos três ou quatro pilotos conversando juntos. Mas em Mônaco [corrida seguinte], tivemos uma reunião todos juntos. E nós realmente tentamos pensar em coisas para melhorar especialmente os circuitos. [...]. Em Barcelona, nós colocamos uma chicane. Em Monza, nós colocamos [barreiras de] pneus. Nós tentamos evitar ao máximo outro drama (Fórmula 1, 2019b, 34min15, tradução livre).

Na NASCAR, a principal causa de morte na história da categoria era a fratura na base do crânio. No começo dos anos 1980, um equipamento de segurança chamado “*Head and Neck Support Device*” (*HANS Device*), acoplado nos ombros e capacete, foi desenvolvido para evitar o “efeito chicote” das batidas, causa dessa fratura. Apesar de três pilotos terem falecido por esse ferimento em 2000, a maioria tinha aversão ao HANS. Julgavam atentar contra o *glamour* do esporte. Dale Earnhardt Sr. chegou a chamá-lo de “laço de força”, em deferência a uma teoria pseudocientífica de que o dispositivo causaria lesões ao invés de evitá-las. Na última volta das 500 Milhas de *Daytona* de 2001, o “Intimidador” envolveu-se em um acidente – aparentemente inócuo, se comparado a outros em sua carreira. Contudo, conforme a necessidade de atendimento paramédico e o transporte emergencial para o ambulatório postergava o habitual, o prenúncio do impensável se confirmou ao fim do dia: Dale Earnhardt Sr., símbolo cultural da NASCAR, sucumbira por fratura na base do crânio. Desde então, em resposta às inéditas cobranças dos competidores, a categoria tornou obrigatório o uso do HANS, além de instalar sistemas de absorção de impacto nos muros – *Steel And Foam Energy Reduction Barrier* (*SAFER Barrier*) e redesenhar os carros com enfoque na proteção (Crandall, 2021).

⁵ A Simtek, integrante da Fórmula 1 entre as temporadas de 1994 e 1995, era uma das várias “*backmarkers*” (nanicas) da categoria. Tratavam-se de equipes figurantes no fundo do grid por efeito do seguinte ciclo vicioso: o baixo atrativo comercial comprimiam-nas à ausência de patrocinadores e, portanto, baixos orçamentos. O dinheiro exíguo implicava na construção de carros menos sofisticados, ou seja, mais frágeis e lentos. A falta de competitividade e verba relegava os assentos a serem ocupados por pilotos menos experientes. Toda essa conjuntura, por sua vez, só comprometia mais e mais os resultados na pista, o apelo aos patrocinadores, e assim por diante. O que Jean Alesi quer dizer nessa citação é que: considerando que Roland Ratzenberger morrera apenas em seu terceiro Grande Prêmio, bem como a identificação de uma falha no componente aerodinâmico da Simtek como causa do acidente, a morte do austríaco, naquela altura, era atribuída não a um problema estrutural na segurança da Fórmula 1, mas ao conjunto de precariedades da *backmarker* e inexperiência do piloto (Splash And Go, 2020).

Na *IndyCar*, a aposta empreendida pela *IRL* perseverou depois da reunificação: corridas em que os monopostos corresse lado a lado o tempo todo nos ovais de alta inclinação, denominado *pack racing*. Ao passo que fabricavam chegadas emocionantes, os *chassis* desbalanceados, nas menores colisões, decolavam, por vezes chocando-se com as grades de proteção que separavam as arquibancadas da pista. Era um estilo de pilotagem ansiogênico e perigoso, porém, tolerado entre as equipes e pilotos durante os anos por efeito da virilidade. Duelos no limiar do desastre conferia-os a imagem de gladiadores (nascarman History, 2021).

Na etapa de encerramento do campeonato em 2011, a organização promoveu um *showdown* no *Las Vegas Motor Speedway*. A alta aderência e inclinação escalaram as médias horárias corriqueiras, porém, o recorde de carros no oval de uma milha e meia, alinhado à possibilidade de quatro bólidos correrem lado a lado, agravavam os riscos pré-existentes do *pack racing*. O arranjo era incompatível, à exemplo do que acontecera no Texas em 2001, mas, dessa vez, nada foi feito. O temor dos competidores, timidamente vocalizado antes da corrida, se concretizou na volta onze. Quinze dos trinta e quatro participantes se envolveram no pior acidente da história da categoria. Três carros levantaram voo, um acertou a tela de proteção. Era ocupado por Dan Wheldon, campeão das 500 Milhas de *Indianápolis* daquele ano. Muito querido entre fãs e adversários, o inglês morreu por traumatismo craniano após o choque com um dos suportes do alambrado. A partir daí, todas as críticas represadas ao *pack racing* se despejaram e as reivindicações emergiram. Desde então, esse estilo de corridas foi abolido na *IndyCar* (nascarman History, 2021). O ex-piloto Eddie Cheever, comentarista daquela etapa, resumiu o rompimento das defesas ocorridas no *paddock*:

Eu acho que é muito importante, quando você coloca esses pilotos nessa condição para correrem, sempre contemplar as possíveis consequências. Você não pode colocar toda a responsabilidade nos pilotos. Se alguém ficou de lado, por fora ou por dentro [do traçado]... isso é irrelevante. Quando você os coloca em uma arena como essa e lhes diz: “vão correr”. E haverá um vencedor ao final do dia, e isso poderá despontar a carreira de alguém... essa decisão já foi feita meses e meses antes, com quantos carros você vai permitir na pista, suas configurações. São coisas que você decide antes da corrida. Eu acho que é muito errado – e eu estou certo de que isso não vai acontecer hoje – colocar a culpa em um piloto específico. É uma questão de... “como nós chegamos a esse ponto?” (nascarman History, 2021, 53min28, tradução livre).

Evidentemente, o desgaste comercial que as tragédias impunham às categorias foi uma das principais razões que impulsionaram as mudanças supracitadas. Também não podemos nos apegar a valorações consequencialistas a respeito de situações trágicas e escusáveis. Contudo, o que desejamos afirmar com os fatos acima é que, sem a quebra generalizada das estratégias defensivas por efeito do choque com o real e a substituição por mobilizações coletivas, os progressos na segurança, demanda latente nas observações científicas feitos pelos médicos envolvidos nas corridas, não se efetivariam entre os protagonistas do esporte.

As (ausências de) provas do real e mobilizações subjetivas entre os pilotos da nova geração

Nossa análise ganha relevância conforme observamos a conduta das novas gerações de pilotos nas três categorias examinadas, crescidas em eras nas quais os avanços em segurança protegeram-lhes dos antigos dramas consubstanciados nas lesões e mortes. A inexperiência com as limitações existenciais do automobilismo germinou um aparente paradoxo: à medida em que os competidores eram salvaguardados, mais imprudente se tornava a pilotagem.

Se, no passado, a cooperação pecava na hiperresponsabilização dos corredores quanto aos perigos da profissão, atualmente, a cultura do autopolicimento, do consenso entre competitividade e cautela coletiva, da tutela de veteranos sobre os estreantes, foi bastante enfraquecida em prol da competitividade. Nunca antes na história do automobilismo as disputas foram tão agressivas, corriqueiramente extrapolando noções de lealdade. Na prática, os pilotos deixaram de recuar por saberem que o sentimento de invencibilidade – similar ao dos aviadores – agora é recepcionado por balanças “risco-recompensa” invertidas. Com a desaceleração gradual nas áreas de escape, a absorção de impacto por barreiras e carros deformáveis, a rigidez dos materiais que encapsulam o piloto, os macacões e luvas antichamas, os capacetes resistentes, a fiscalização rigorosa de todos esses componentes e o atendimento médico imediato, os acidentes não mais urgem que os companheiros parem seus carros e entrem no meio do fogo, tampouco na percepção de lesões graves ou mortes. Tal fato retroalimenta a crença de que, aconteça o que acontecer, sairão ilesos.

Por consequência, os toques, rodadas e batidas são mais frequentes. Entretanto, ao mesmo tempo que integridade física é preservada, a integridade desportiva das corridas vai se comprometendo. Entre os pilotos mais experientes, parte dos fãs e especialistas, os pináculos contemporâneos do esporte à motor, ao invés de propiciarem espetáculos de pilotagens habilidosas, por vezes se desnaturam em “carrinhos de bate-bate” (Grande Prêmio, 2017; Malsher-Lopez & White, 2021). Na NASCAR, um preocupante quadro de desrespeito no *grid*

foi evoluindo aos poucos. Além da vulgarização em causar acidentes quando a vitória ou vaga nos *playoffs* está em jogo, as retaliações, trocas de ofensas e combates físicos se agravaram a patamares mais violentos (Woodin, 2023).

A velha “*hands-off approach*” dos corpos diretivos, diante desse cenário insustentável, foi chamada a intervir. Entretanto, as abordagens têm sido inconsistentes e contraditórias. De um lado, o controle sobre as corridas tem intrometido mais e mais na autonomia e trabalho vivo dos pilotos. Hoje em dia, punições são aplicadas caso os carros ultrapassem minimamente fora da pista. As chamadas “*judgement calls*” distribuem penalizações distintas a situações parecidas, sem transparência ou estabilidade, criando polêmicas. Regras são implementadas sem diálogo entre equipes e competidores, muitas vezes direcionadas à produção artificial do espetáculo (Fair, 2023; Kurz Jr., 2024; Mitchell-Malm, 2021). Essas interferências, amparadas em intransigência, reincidem na desestimulação das mobilizações subjetivas, espontâneas, entre colegas de profissão. Por outro lado, as categorias têm capitalizado essas situações. Boa parte do *marketing* da Fórmula 1, IndyCar e NASCAR aproveita-se das cenas de conflitos, batidas e rivalidades para apelar à popularidade casual do esporte.

A análise de conteúdo se encerra com uma pergunta para o futuro próximo: à medida em que a saída reacionária de achar o automobilismo atual “seguro demais” tangencia a relação dialética entre percepção de riscos e pilotagem belicosa, o cotejamento histórico das contradições inerentes às corridas com as condições materiais (segurança) de cada época, bem como as potencialidades e limitações nas antigas psicodinâmicas dos corredores, não seria um exercício esclarecedor aos envolvidos no esporte à motor para repensar as contradições vigentes nas pistas hoje em dia e, quem sabe, elaborá-las do jeito “*old school*”, com mobilizações subjetivas aliadas aos dispositivos e procedimentos de salvaguarda à vida dos pilotos?

Considerações Finais

Nesse ensaio, mediante análise de conteúdo empregada em materiais documentais a respeito do funcionamento intra/intersubjetivo de pilotos de corrida de carro, discutimos sobre as vivências e relações humanas no automobilismo conforme o aporte teórico da Psicodinâmica do Trabalho. Considerando que perigo e medo da morte se apresentavam enquanto demonstrações da realidade nesse esporte, pudemos identificar a presença da cooperação entre os corredores de épocas passadas – nas quais o aprimoramento da segurança não acompanhava o aumento na velocidade das máquinas – como mobilização subjetiva voltada à vigilância mútua de riscos agraváveis em pilotagens agressivas, tal qual à prontidão do socorro em casos

de acidentes graves. Ao mesmo tempo, a responsabilização dos esportistas no que concernia a remediação dos perigos de morte incidia em ideologias defensivas de bodes expiatórios, em que eventos trágicos causados por falhas sistêmicas nas condições de trabalho eram simplificados na culpabilização de sujeitos desviantes à crença individualizante quanto à prova do real.

Nesse sentido, a virilidade, entendida aqui na qualidade de motivação e recurso defensivos voltados à abstração de ameaças na laboração mediante demonstrações de força, crenças de invencibilidade e minimizações do real, sustentavam as principais estratégias defensivas dos pilotos: negação, caracterizada pelo bloqueio racional à possibilidade do acidente ocorrer consigo; racionalização, definida como cálculo enviesado no qual o perigo de morte seria, em todo caso, inversamente proporcional ao talento e competência do sujeito pilotar a máquina; e recalçamento, imbricado no esquecimento – deliberado ou inconsciente de choques associados à prova do real (acidentes graves) no automobilismo.

Enfim, ressaltamos como a ruptura dessas estratégias, por efeito de situações traumáticas no esporte a motor, levavam os corredores a repensarem suas ideologias defensivas e substituí-las por inteligência prática, a nível singular, e mobilizações coletivas, representado aqui nas disputas políticas em prol de melhores condições de segurança nos carros e circuitos – isto é, a transformação concreta da realidade. Suas conquistas, ao passo que fundamentais para a redução da mortalidade nas corridas, têm sido alvo de disputas discursivas no que concerne ao retorno das estratégias defensivas entre pilotos das novas gerações, o que atentava não mais à integridade física dos participantes, mas à integridade desportiva do automobilismo.

REFERÊNCIAS

- ABC (Network). (1992, 24 de maio). *76th Indianapolis 500* [Transmissão televisiva]. Recuperado em 20 fev. 2024, do YouTube: <https://youtu.be/e-W0SbUJLPg>
- Bardin, L. (2004). *Análise de conteúdo*. Edições 70.
- Barros, P. C. da R., & Mendes, A. M. (2003). Sofrimento psíquico no trabalho e estratégias defensivas dos operários terceirizados da construção civil. *Psico-USF* 8(1), 63-70. <https://doi.org/10.1590/S1413-82712003000100009>
- Benson, A. (2009, 23 de dezembro). *Schumacher will be fighting rivals and the sands of time*. Recuperado em 16 abr. 2024, da BBC Sport: https://www.bbc.co.uk/blogs/andrewbenison/2009/12/schumacher_fighting_the_sands.html
- Britannica (2024, 10 de abril). *Indianapolis 500*. <https://www.britannica.com/sports/Indianapolis-500>

- Canal Brasil (2015, 17 de setembro). *Niki Lauda relembra a primeira e única briga com Ayrton Senna* [Video]. Recuperado em 19 fev. 2024, do YouTube: https://youtu.be/n9P-ijOq_Hs
- Contesini, L. (2019, 11 de julho). *Silverstone: a história e a evolução do traçado da “casa do automobilismo britânico”*. Recuperado em 16 abr. 2024, de FlatOut Brasil: <https://flatout.com.br/silverstone-a-historia-e-a-evolucao-do-tracado-da-casa-do-automobilismo-britanico/>
- Cooper, A. (2020, 10 de março). *F1 faz acordo com a Aramco, uma das maiores poluidoras do mundo*. Recuperado em 16 abr. 2024, de Uol Motorsport: <https://motorsport.uol.com.br/f1/news/formula-1-faz-acordo-com-saudi-aramco-grande-poluente-global/4735916/>
- Cooper, A. (2021, 15 de maio). *How the tragedy of Elio de Angelis changed F1*. Recuperado em 19 abr. 2024, de Motorsport: <https://www.motorsport.com/f1/news/how-the-tragedy-of-elio-de-angelis-changed-f1/4792608/>
- Cooper, A. (2020, 8 de maio). *The inside story of Villeneuve’s final F1 weekend*. Recuperado em 16 abr. 2024, de Motorsport: <https://www.motorsport.com/f1/news/gilles-villeneuve-ferrari-death-zolder/4789835/>
- Crandall, K. (2021, 18 de fevereiro). *How Dale Earnhardt changed NASCAR, before and after his death*. Recuperado em 24 fev. 2024, de Racer: <https://racer.com/2021/02/18/how-dale-earnhardt-changed-nascar-before-and-after-his-death/>
- Crowder, P. (Diretor). (2013). *1: Life on the Limit* [Documentário]. Spitfire Pictures; Flat-Out Films & Diamond Docs.
- Curty, G. (2019, 30 de abril). *Ímola/94: o mais trágico dos fins de semana, as mortes de Senna e Ratzenberger e a história que mudou a F1*. Recuperado em 16 abr. 2024, de Grande Prêmio: <https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/94-o-mais-tragico-dos-fins-de-semana-as-mortes-de-senna-e-ratzenberger-e-a-historia-que-mudou-a-f1/>
- Dejours, C. (1992). *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. (5a. ed., A. I. Paraguay & L. L. Ferreira, Trad.). Cortez; Oboré.
- Dejours, C. (2023). Centralidade do trabalho e saúde mental. (P. C. Zambroni-de-Souza Trad.; V. A. de Barros Rev.). *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, 26, 1-9. <https://doi.org/10.11606/issn.1981-0490.cpst.2023.213340>
- Dejours, C. (2012). *Trabalho Vivo I: Sexualidade e trabalho*. (F. Soudant Trad.). Paralelo 15.
- Dejours, C. (2022). *Trabalho Vivo II: Trabalho e emancipação*. (2a ed., F. Soudant & L. I. Sznelwar Trad.). Edgard Blücher.
- Dejours, C. & Abdoucheli, E. (1994). Itinerário teórico em psicopatologia do trabalho (D. M. R. Glina Trad.). In Dejours, C., Abdoucheli, E., Jayet, C. & Betiol, M. I. S. (Coord.). *Psicodinâmica do Trabalho: Contribuições da Escola Dejouriana à Análise da Relação Prazer, Sofrimento e Trabalho* (I. Domingues, F. C. P. Motta, M. J. Tonelli, M. I. S. Betiol & D. M. R. Glina Trad.). (1a ed., Cap. 5, pp. 119 – 145). Editora Atlas.

- Duxbury, A. (2021, 25 de novembro). *History of safety devices in Formula 1: The halo, barriers & more*. Recuperado em 16 abr. 2024, de AutoSport: <https://www.autosport.com/f1/news/history-of-safety-devices-in-formula-1-the-halo-barriers-more-4982360/4982360/>
- Edwards, B. (2024, 07 de janeiro). *How mental mastery can elevate F1 drivers to unlock a champion's mindset*. Recuperado em 18 abr. 2024, de Motorsport: <https://www.motorsport.com/f1/news/how-mental-mastery-can-elevate-f1-drivers-to-unlock-a-champions-mindset/10563409/>
- Fair, A. (2023, 2 de maio). *IndyCar criticized after 'selective' call, 'race manipulation'*. Recuperado em 16 abr. 2024, de Beyond The Flag: <https://beyondtheflag.com/2023/05/02/indycar-criticized-selective-call-race-manipulation/>
- Fearnley, P. (2012, 21 de março). *Beating your team-mate in Formula 1.*, MotorSport Magazine: <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/beating-your-team-mate-formula-1/>
- Formula 1 (2018, 26 de setembro). *Alain Prost on racing, rivals and Senna | Beyond The Grid | Official F1 Podcast* [Podcast]. <https://youtu.be/-ZzKrfXUh1M>
- Formula 1 (2019a, 17 de julho). *Derek Warwick Interview | Beyond the Grid | Official F1 Podcast* [Podcast]. <https://youtu.be/mbChsP3Y604>
- Formula 1 (2024a). *Everything you need to know about F1 – Drivers, teams, cars, circuits and more*. <https://www.formula1.com/en/latest/article/drivers-teams-cars-circuits-and-more-everything-you-need-to-know-about.7iQfL3Rivf1comz dqV5jwc>.
- Formula 1 (2022, 17 de fevereiro). *Formula 1 announces TV, race attendance and digital audience figures for 2021*. <https://www.formula1.com/en/latest/article.formula-1-announces-tv-race-attendance-and-digital-audience-figures-for-2021.1YDpVJIOHG Nuok907sWcKW.html>
- Formula 1 (2019b, 15 de maio). *Jean Alesi Interview | Beyond The Grid | Official F1 Podcast* [Podcast]. <https://youtu.be/b9-0abdzh3Y>
- Formula 1 (2019c, 16 de junho). *Jody Scheckter Interview | Beyond The Grid | Official F1 Podcast* [Podcast]. <https://youtu.be/JA-g8LD3gD8>
- Formula 1 (2024b, 30 de março). *Race Highlights | 2005 Japanese Grand Prix | Extended Highlights* [Vídeo]. <https://youtu.be/h9Jea8XMIPM>
- Formula 1 (2020a, 10 de junho). *Riccardo Patrese | Beyond the Grid | Official F1 Podcast* [Podcast]. <https://youtu.be/vmjCEwbeHFk>
- Formula 1 (2020b, 08 de maio). *Top 10 Moments of Sportsmanship in Formula 1* [Video]. <https://youtu.be/aDwZG4UQMEA>
- Garside, K. (2020, 7 de abril). *Motorsport was left in disbelief when Jim Clark died 52 years ago today*. The Scotsman. <https://www.scotsman.com/sport/other-sport/motorsport-was-left-in-disbelief-when-jim-clark-died-52-years-ago-today-2531278>

- Glick, S. (1998, 27 de julho). *Three Spectators Die at U.S. 500*. Recuperado em 22 fev. 2024, do Los Angeles Times: <https://www.latimes.com/archives/la-xpm-1998-jul-27-sp-7580-story.html>
- Go Flight Med (2013, 05 de abril). *Pulling G's - The Effects of G-Forces on the Human Body*. Recuperado em: 17 jun. 2024, do Go Flight Med: <https://www.goflightmedicine.com/post/pulling-gs-the-effects-of-g-forces-on-the-human-body>
- Gomes, R. (2009). Análise e interpretação de dados em pesquisa qualitativa. In Minayo, M. C. S. (Org.). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. (28a ed., pp. 79-106.). Vozes.
- Grande Prêmio (2017, 11 de julho). *Massa vê falta de respeito de pilotos jovens na F1: “Não é coincidência que Alonso e Räikkönen não tenham pontos na carteira”*. Recuperado em 25 fev. 2024, do Grande Prêmio: <https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/massa-ve-falta-de-respeito-de-pilotos-jovens-na-f1-nao-e-coincidencia-que-alonso-e-raikkonen-nao-tenham-pontos-na-carteira/>
- Indy 500 Memorial Index (n.d). *List of race car drivers who did not make it out of Indy in May*. IndySpeedway.com. <https://www.indymotorspeedway.com/idx-memorial.html>
- Kurz Jr., H. (2024, 06 de abril). *Cup Series drivers seeking more consistency from NASCAR in applying the rules they all know*. The Associated Press. <https://apnews.com/article/nascar-martinsville-racing-907b8e036db278c79fa9414f457ab4b1>
- Luvender, S. (2021, 05 de julho). *What is NASCAR? How it started, grew to today*. Nascar.com. <https://nascar101.nascar.com/2021/07/05/what-is-nascar-how-it-started-grew-to-today/>
- Malsher-Lopez. D. & White, M. (2021, 24 de agosto). *Newgarden: IndyCar driver aggression over the edge at times*. Autosport. <https://www.autosport.com/indycar/news/newgarden-indycar-driver-aggression-over-the-edge-at-times/6652750/>
- Marca. (2022, 01 de abril). *¿Cuántos pilotos han muerto en la NASCAR?* <https://us.marca.com/motor/2022/04/01/6238de27268e3e0f078b4643.html>
- Marum, P. H. (2023, 06 de outubro). *Na Garagem: Cevert morre após acidente devastador nos EUA. E Stewart se aposenta*. Grande Prêmio. <https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/na-garagem-francois-cevert-morre-apos-acidente-devastador-estados-unidos-jackie-stewart-aposenta/>
- Mendes, A. M. & Ghizoni, L. D. (2016). Sofrimento como potência política para o trabalho do sujeito vivo. *Trabalho (En)Cena*, 1(2), 1–3. <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/encena/article/view/3342>
- Miles, M. & Hinze, R. (Diretores). (2019). *Rapid Response* [Documentário]. A Mile A Way Productions.
- Mitchell-Malm, S. (2021, 06 de julho). *F1 drivers don't know what's worth a penalty anymore*. The Race. <https://www.the-race.com/formula-1/f1-drivers-dont-know-whats-worth-a-penalty-anymore/>

- Mngqosini, S. (2023, 27 de fevereiro). *Bahrain Grand Prix: Human rights group writes to F1 about 'ongoing concerns' over 'sportswashing'*. CNN. <https://edition.cnn.com/2023/02/27/motorsport/bahrain-grand-prix-formula-one-spt-intl/index.html>
- Moraes, R. (2013). Estratégias de Enfrentamento do Sofrimento e Conquista do Prazer no Trabalho. In A. R. C. Merlo; A. M. Mendes & R. D. Moraes. (Orgs.). *O Sujeito no Trabalho: Entre a Saúde e a Patologia*. (pp. 175 – 186). Juruá.
- NASCAR (2017, 21 de fevereiro). *From The Vault: The last lap of the 1979 Daytona 500* [Video]. <https://youtu.be/mucSyo9yLLQ>
- Nascarman History (2021, 16 de outubro). *Perfect Storm: IndyCar's Las Vegas Nightmare* [Documentário]. <https://youtu.be/wsgl-o7gHsM>
- O'Keefe, B. (2005, 5 de setembro). *America's Fastest Growing Sport*. CNN Money. https://money.cnn.com/magazines/fortune/fortune_archive/2005/09/05/8271412/index.htm
- Olvey, S. (2006). *Rapid Response: My inside story as a motor racing life-saver*. Haynes Publishing.
- Ozanian, M. & Teitelbaum, J. (2023, 24 de janeiro). *The World's Most Valuable Sports Empires 2023*. Forbes. <https://www.forbes.com/sites/mikeozanian/2023/01/24/the-worlds-most-valuable-sports-empires-2023/?sh=12a378b048e5>
- Rapid Response Movie (2019, 01 de agosto). *"Rapid Response" Rick Mears Clip #2 - In Theaters Sept. 6th, 2019* [Video]. YouTube. https://youtu.be/x9RtvRm8t_c
- Rego, V. B. (2013). Virilidade. In F. O. Vieira, A. M. Mendes & A. R. C. Merlo (Eds.). *Dicionário crítico de gestão e psicodinâmica do trabalho* (pp. 499 – 501). Juruá.
- Rubio, K. & Camilo, J. A. de O. O esporte como campo de trabalho: perspectivas de uma psicologia do trabalho. In J. A. de O. Camilo & K. Rubio (Orgs.). *Trabalho e esporte: precariedade, invisibilidade e desafios* (pp. 41 – 56). Laços.
- Ryan, N. (2021, 16 de fevereiro). *What it was like racing Dale Earnhardt: Recalling 'The Intimidator' on the track*. NBC Sports. <https://www.nbcsports.com/nascar/news/nascar-racing-dale-earnhardt-remembering-the-intimidator>
- Sabino, F. (2020, 01 de agosto). *Patrick Depailler sofreu acidente fatal há 40 anos, durante um teste em Hockenheim*. Globo Esporte. <https://ge.globo.com/motor/formula-1/blogs/fl-memoria/post/2020/08/01/patrick-depailler-sofreu-acidente-fatal-ha-40-anos-durante-um-teste-em-hockenheim.ghtml>
- Smith, D. (2023, 22 de junho). *Jody Scheckter's stormy F1 start: a rookie campaign to rival the best*. MotorSport Maganize. <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/fl/jody-scheckters-stormy-f1-start-a-rookie-campaign-to-rival-the-best/>
- Smith, S. (2021, 21 de julho). *Britain's lost F1 hope: Paul Warwick remembered*. Motorsport. <https://www.motorsport.com/fl/news/britains-lost-f1-hope-paul-warwick-remembered-800510/800510/>

- Splash And Go (2023, 03 de dezembro). *Simtek - a equipe de F1 da bela pintura, grana curta, trajetória trágica, e o carro da Andrea Moda?* [Vídeo]. YouTube. <https://youtu.be/YacEEkWvaFO>
- Spurgeon, B. (2015, 11 de junho). *On Auto Racing's Deadliest Day*. The New York Times. <https://www.nytimes.com/2015/06/12/sports/autoracing/on-auto-racings-deadliest-day.html>
- Stewart, J. & Manso, P. (1972). *Faster! A Racer's Diary*. Farrar, Straus and Giroux.
- Tomaél, M. I., Catarino, M. E., Valentim, M. L. P., de Almeida Júnior, O. F., & da Silva, T. E. (2001). Avaliação de fontes de informação na Internet: critérios de qualidade. *Informação & Sociedade*, 11(2). <https://www.proquest.com/openview/08b8a185942883dd45d15b3314a5a83c/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2030753>
- Tremayne, D. (2022, 03 de março). *Trailblazing racer Lella Lombardi remembered, 30 years on from her death*. Formula1.com. <https://www.formula1.com/en/latest/article/trailblazing-racer-lella-lombardi-remembered-30-years-on-from-her-death.6zz9pupcxc97yy5SEL1kkR>
- Tytler, E. (2000). The Death of Ronnie Peterson: What Really Happened at Monza in 1978. *Atlas F1*, 6(36). <https://atlasf1.autosport.com/2000/ita/preview/peterson.html>
- Von Solomon, E. (Diretor). (2015). Dangers (Episódio 3). In E. Von Solomon (Diretor). *Legends of Speed* [Série televisiva]. Autentic Production, Casei Media & ntv. YouTube. <https://youtu.be/JGnsG8q1OZo>
- Williams, D. (2018, 24 de maio). *From Janet Guthrie to Danica Patrick, the nine women of the Indianapolis 500*. ESPN. https://www.espn.com/espnw/sports/story/_/id/23587194/from-janet-guthrie-danica-patrick-everyone-nine-women-drive-indianapolis-500
- Williamson, M. (2015). *Deaths in Formula One*. ESPN UK. <http://en.espn.co.uk/f1/motorsport/story/3838.html>
- Woodin, A. (2023, 24 de março). *Do NASCAR Drivers Have a Respect Problem?* USA Network. <https://www.usanetwork.com/usa-insider/do-nascar-drivers-have-a-respect-problem>
- Von Allmen, P. & Solow, J. (2011). The Demand for Aggressive Behavior in American Stock Car Racing. In Jewell, R. T. (Ed.). *Violence and Aggression in Sporting Contests*. (pp. 79 – 95). Springer.

Informações sobre os autores**João Marcos Leão Roldão**

Endereço institucional: Américo Jacomino Caminho, 64, Ap. 22. Nova Santa Paula, São Carlos
– SP, Brasil.

E-mail: jm.roldao00@gmail.com

Contribuição dos Autores	
Autor 1	Conceituação, Curadoria de Dados, Metodologia, Análise, Escrita (Redação, Revisão e Edição) e Submissão do artigo.