

**UNIVERSIDADE DO SAGRADO CORAÇÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E SOCIAIS APLICADAS
BACHARELADO EM TURISMO**

A PRÁTICA DO TURISMO *OFF-ROAD* EM BAURU E REGIÃO E SUA VIABILIDADE

BIANCA TURINI

Orientador: Prof. Ms. Cláudio Badaró

**BAURU
2007**

BIANCA TURINI

A PRÁTICA DO TURISMO *OFF-ROAD* EM BAURU E REGIÃO E SUA VIABILIDADE

Orientador: Prof. Ms. Cláudio Badaró

Monografia de conclusão do curso
apresentada para obtenção do grau de

BIANCA TURINI

**A PRÁTICA DO TURISMO *OFF-ROAD* EM BAURU E REGIÃO E SUAS
MOTIVAÇÕES**

FOLHA DE APROVAÇÃO

Comissão julgadora

Trabalho de Conclusão de Curso para obtenção do grau de graduada em Bacharel em Turismo

Orientador:

2º examinador:

3º examinador:

Dedico

À todos os simpatizantes do *Off-Road*

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, que tanto amo e estiveram sempre ao meu lado, me apoiando;

Ao PROF. MS. Cláudio Badaró, que me orientou, além de me ajudar bastante e dar muitas idéias interessantes para a conclusão da monografia;

Ao PROF. MS. Helerson de Almeida Balderramas, que me ajudou muito durante esses 5 anos na Universidade, inclusive nesta monografia;

A PROF. MS. Valéria de Almeida Oliveira, por fazer parte da banda examinadora, e pela amizade durante estes cinco anos na Universidade;

Ao Uriel de Almeida, pela grande ajuda, entrevistas, empréstimo de materiais e trilhas realizadas.

**Trace seu próprio caminho;
Não ande pelos caminhos já existentes.
Pois estes só levam até onde os outros já
foram!**

Autor desconhecido

RESUMO

O trabalho desenvolvido como pesquisa monográfica se baseia na idéia do *Off-Road* se tornar uma modalidade de turismo. Avaliamos a identificação e o conhecimento desta atividade tanto esportiva como turística em nossa região, e buscamos por meio de uma pesquisa de campo compreender este fenômeno moderno do *Off-Road* e a possibilidade da popularização e difusão do mesmo em nossa região e em outras. Também abordamos em nossa pesquisa as motivações que leva o Turista/Esportista ao *Off-Road*, bem como a possibilidade de algumas pessoas entrevistadas a se tornarem praticantes desta modalidade Esportiva/Turística. Buscamos compreender o processo de conscientização ecológica de seus praticantes e o clima de aventura e liberdade que a prática proporciona, constatada na vivência com os integrantes do Jeep Clube de Bauru. Por fim estabelecemos uma nova leitura desta prática esportiva como modalidade turística e demonstramos a facilidade da prática e os benefícios deste, para o aventureiro, o esportista e para o turista focando principalmente nossa região.

Palavras-chave: Turismo, *Off-Road*, Motivações, Consciência Ecológica, Liberdade, Jipe

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	10
LISTA DE TABELAS	12
1 INTRODUÇÃO	14
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	18
2.1 Conceito de Turismo	18
2.2. Turismo de Lazer e suas Motivações	22
2.3 Turismo Ecológico e de Aventura	24
2.4 Modalidade Turística <i>Off-Road</i>	28
2.5 Jeep Clube	39
2.6 Consciência Ecológica na Prática do <i>Off-Road</i>	48
3 OBJETIVOS	50
3.1 Objetivo Geral	50
3.2 Objetivos Específicos	50
4 METODOLOGIA	52
5 RESULTADOS E DISCUSSÃO	54
5.1 Caracterização do Objeto de Estudo	54
5.2 Opinião da Demanda Potencial sobre a Prática do Turismo <i>Off-Road</i>	66
5.3 Opinião da Demanda Real sobre a Prática do Turismo <i>Off-Road</i>	76
5.4 Viabilidade do Turismo <i>Off-Road</i> em Bauru e Região	87
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	90
REFERÊNCIAS	93
ANEXOS	99

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Foto de Jipe na Mata	34
Figura 2 – Foto de Jipe na Praia	35
Figura 3 – Foto de Jipe na Duna	36
Figura 4 – Foto de Jipe passando por uma Ponte	37
Figura 5 – Foto de Jipe passando pela Água	38
Figura 6 – Foto de Jipe Atravessando um Afluente do Rio Bauru em Bauru	41
Figura 7 – Foto de Jipe Atravessando um Charco em Bauru	42
Figura 8 – Foto de Jipe passando pelo Alagado em uma Trilha em Bauru	42
Figura 9 – Foto Momento de Descontração antes de Percorrer Trilha em Bauru	43
Figura 10 – Foto Momento de Descontração após Percorrer Trilha em Bauru	44
Figura 11 – Foto de Jipe Subindo o Barranco em Bauru	45
Figura 12 – Foto de Jipe Atolado em Trilha em Bauru	46
Figura 13 – Foto de Jipe Guinchando outro Jipe Atolado na Trilha em Bauru	47
Figura 14 – Mapa de Localização da Cidade de Bauru	54
Figura 15 – Mapa da Região de Bauru	55
Figura 16 – Foto de Floresta Tropical	56
Figura 17 – Foto da Diferença entre a Floresta Tropical e o Cerrado	57
Figura 18 – Foto do Cerrado	58
Figura 19 – Foto do Rio Tietê em Arealva	59
Figura 20 – Foto da Prainha de Pederneiras	60
Figura 21 – Foto da Prainha de Piratininga	61
Figura 22 – Foto de Cachoeira em Brotas	62
Figura 23 – Foto de Trilha <i>Off-Road</i> em Brotas	62
Figura 24 – Foto de Trilha de Jipe em Dois Córregos	63
Figura 25 – Foto de Trilha na Água em Dois Córregos	64
Figura 26 – Foto de Cachoeira em Botucatu	64
Figura 27 – Sexo dos Entrevistados da Demanda Potencial	67
Figura 28 – Idade dos Entrevistados da Demanda Potencial	67
Figura 29 – Escolaridade dos Entrevistados da Demanda Potencial	68

Figura 30 – Necessidade da Busca de Novas Alternativas no uso do Tempo Livre da Demanda Potencial	70
Figura 31 – Prática do <i>Off-Road</i> no Tempo Livre da Demanda Potencial	70
Figura 32 – A Prática do <i>Off-Road</i> como Danificadora do Meio Ambiente na Opinião da Demanda Potencial?.....	71
Figura 33 – <i>Off-Road</i> como Solução para o Stress da Vida Cotidiana da Demanda Potencial	71
Figura 34 – A Necessidade da Realidade do <i>Off-Road</i> para a Demanda Potencial	72
Figura 35 – Preconceito por Mulheres no <i>Off-Road</i> na Opinião da Demanda Potencial	72
Figura 36 – Implantação do Serviço de Aluguel de Jipes na Região de Bauru na Opinião da Demanda Potencial	75
Figura 37 – Sexo dos Entrevistados da Demanda Real	76
Figura 38 – Idade dos Entrevistados da Demanda Real	77
Figura 39 – Escolaridade dos Entrevistados da Demanda Real	77
Figura 40 – O <i>Off-Road</i> como Atividade Lícita e Salutar para a Demanda Real.....	78
Figura 41 – O <i>Off-Road</i> como Danificador do Meio Ambiente na Opinião da Demanda Real	79
Figura 42 – O <i>Off-Road</i> como Solução para o Stress da Vida Cotidiana da Demanda Real .	79
Figura 43 – A Necessidade da Realidade do <i>Off-Road</i> para a Demanda Real	80
Figura 44 – Descoberta de Novas Características de Comportamento da Demanda Real a cada Trilha	80
Figuro 45 – Sociabilização entre os Praticantes Durante as Trilhas na Opinião da Demanda Real	81
Figura 46 – Preconceito por Mulheres no <i>Off-Road</i> na Opinião da Demanda Real?.....	81
Figura 47 – Viabilidade do <i>Off-Road</i> na Região de Bauru segundo a Demanda Real	82
Figura 48 – Existência de Lugares não Percorridos pelo <i>Off-Road</i> na Região de Bauru Segundo a Demanda Real	82
Figura 49 – O Melhor Período do Dia para Fazer uma Trilha na Opinião da Demanda Real	83
Figura 50 – O Período que dá mais Emoção nas Trilhas Segundo a Demanda Real	83
Figura 51 – Viabilidade da Implantação de um Serviço de Aluguel de Jipes na Região de Bauru na Opinião da Demanda Real	86

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Profissões dos Entrevistados da Demanda Potencial	69
Tabela 2 - Motivos da Prática do <i>Off-Road</i> para a Demanda Potencial	73
Tabela 3 - Atrativos Escolhidos pela Demanda Potencial	74
Tabela 4 - Profissão de Entrevistados da Demanda Real	78
Tabela 5 - Motivos que Levariam a Demanda Real a Praticar o <i>Off-Road</i>	84
Tabela 6 - Atrativos que a Demanda Real Gostaria de Encontrar numa Trilha	85

INTRODUÇÃO

1 INTRODUÇÃO

O *Off-Road* é um tipo de esporte praticado com jipe, onde a pessoa foge da rotina diária e se encontra com a natureza, deste modo melhorando em muito sua qualidade de vida.

Assim o *Off-Road* pode ser considerado uma modalidade de turismo de aventura, proporcionando fortes emoções e experiências para quem o pratica.

Em relação ao turismo de aventura, que é o deslocamento de pessoas para espaços naturais, com ou sem roteiros programados e ausência ou incipiência de equipamentos receptivos, motivadas pela atração exercida pelo desconhecido e desejo de enfrentar situações de desafio físico e emocional, o *Off-Road* se constitui de fato como uma modalidade que leva seu praticante a novas sensações e alta adrenalina, pois quem realiza esta atividade busca essencialmente o prazer que é gerado pela sensação de liberdade que a prática da modalidade proporciona, além de encontros inesquecíveis com as paisagens locais da região onde se é praticado.

Da mesma maneira o praticante desta nova modalidade de turismo de aventura acaba por entrar em contato com realidades locais, aprende o significado do termo turismo sustentável, equilíbrio ecológico, e compreende melhor as culturas e suas manifestações regionais, além de poder apreciar belas paisagens pelo caminho.

O homem tem o espírito de aventura. É o fato de explorar aquilo que, embora pareça inútil, é de valor para a sobrevivência da espécie. É um instinto. E a adrenalina liberada no organismo, ao participar de uma aventura com um jipe, faz com que a motivação a cada passeio aumente a vontade da pessoa a praticar cada vez mais.

Praticamos este esporte em busca de aventura, do prazer de superar obstáculos e de se auto-superar, da sensação de liberdade, da certeza de poder resgatar, através do contato com a natureza, a parcela de ousadia desbravadora que a vida moderna tende a adormecer.

Os praticantes deste esporte buscam a aventura, o prazer de superar obstáculos e de se auto-superar, a sensação de liberdade, a certeza de poder resgatar, através do contato com a natureza, a parcela de ousadia desbravadora que a vida moderna tende a adormecer.

Em nosso trabalho queremos destacar a importância desta prática esportiva, nova modalidade turística, segundo nosso ponto de vista e de modo objetivo avaliar o *Off-Road* na região de Bauru.

Buscamos desmistificar algumas idéias e demonstrar ao público a importância e a facilidade desta modalidade turística que é também uma prática esportiva que cada vez mais se populariza em nossa região através dos Clubes de Jipeiros e seus encontros.

Há também em nossa região, locais que alguns jipeiros se encontram para essa prática, e que proporciona ao usuário a possibilidade de sentir a sensação de liberdade e aventura e de apreciar o que há de belo em nossa natureza regional.

A prática do *Off-Road* ainda não está muito bem explorada, e de modo particular, em Bauru e região, porém o *Off-Road* tem a vantagem para o turista ou aventureiro de não precisar esperar as férias para poder ser praticado, podendo, assim, ser nos finais de semana e feriados.

Existem cidades que aparentemente parecem ser tediosas, porém seus arredores podem possuir locais de extrema beleza, e em condições de proporcionar aventuras diferentes e inesquecíveis, as quais a maioria das pessoas desconhece. A exemplo disso, Brotas, Botucatu e Dois Córregos são três regiões bastante visitadas.

Como o instrumento da aventura é o aventureiro, e por ser um esporte/turismo automotivador, a possibilidade de conseguir mais adeptos, se concretiza através da conscientização das vantagens de sua prática e da divulgação das várias formas de realizá-lo.

Em nosso trabalho buscamos discutir exatamente o aspecto da conscientização e das vantagens da prática dessa nova modalidade de turismo de aventura.

O turismo *Off-Road* também nos proporciona: percorrer trilhas; atolar e desatolar o jipe na lama; conhecer Bauru e região por outro ângulo e de um modo diferente; apreciar a natureza; gerar empregos; socializar as pessoas; fazer amizades; e conhecer os limites próprios e do jipe. Além de conhecer diferentes tipos de atrativos naturais como: rios, lagos, cachoeiras, represas, montanhas, vales, cavernas, grutas, mangues, serras, colinas, chapadas, picos, planaltos, planícies, e morros.

Este trabalho é uma forma de incentivar as pessoas do ramo ou interessados em explorar mais esse tipo de turismo na região, partindo em busca de aventura, assumindo riscos, e enfrentando o insólito.

Apesar de ser um tipo de turismo seletivo, pois implica em muitos gastos, existem formas de contornar este problema, e uma delas é através da utilização do aluguel de jipes facilitando assim, o acesso de sua prática para a população de uma forma geral. Que em nossa região não é

totalmente explorada pelas agências de turismo que poderiam abrir uma nova frente de trabalho com a prática do *Off-Road* em seus pacotes.

Queremos então neste trabalho discutir profundamente este novo conceito, esta nova modalidade de turismo de aventura, o *Off-Road*.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Conceito de Turismo

O Turismo é um fenômeno de importância social, econômica, cultural e ambiental.

Diz Barretto (1995, p. 43) que “o conceito turismo surge no século XVII na Inglaterra, referido a um tipo especial de viagem”.

Segundo a O.M.T (Organização Mundial de Turismo) *apud* Beltrão (1999, p. 11) do ponto de vista formal, turismo é a soma de relações e de serviços resultantes de uma mudança de residência, temporária e voluntária, motivada por razões alheias a negócios ou profissionais.

Turismo é o conjunto de todas as atividades sociais, culturais, políticas, econômicas e naturais que envolvem pessoas se deslocando através dos mais diversos lugares de origem em busca de outros destinos desconhecidos ou não, com uma permanência temporária. (BELTRÃO,1999, p. 11).

Já para La Torre (1992 *apud* BARRETTO, 1995, p. 13):

O turismo é um fenômeno social que consiste no deslocamento voluntário e temporário de indivíduos ou grupos de pessoas que, fundamentalmente por motivos de recreação, descanso, cultura ou saúde, saem do seu local de residência habitual para outro, no qual não exercem nenhuma atividade lucrativa nem remunerada, gerando múltiplas inter-relações de importância social, econômica e cultural.

Há uma diferença no Turismo se realizado em menos de 24h ou acima deste período de tempo. Com isso, os termos Turista e Excursionista se diferem. Os Turistas são visitantes temporários que permanecem pelo menos vinte e quatro horas no país ou local visitado, segundo alguns autores, cuja finalidade de viagem pode ser classificada sob um dos seguintes tópicos: lazer (recreação, férias, saúde, estudo, religião e esporte), negócios, família, missões e conferências. Já Excursionistas são visitantes temporários que permaneçam menos de vinte e quatro horas no país ou local visitado (incluindo viajantes de cruzeiros marítimos). (BENI, 2003, p. 35).

Contudo acreditamos que o Turista independente do tempo de permanência na localidade é ou são aquele ou aqueles indivíduo ou indivíduos que possuem o gosto de se deslocar, sair da rotina, aproveitar o espaço visitado, aprender com ele, sair com uma sensação de prazer e com

muita vontade de voltar novamente naquela localidade. O fato de se deslocar de sua casa, de sua região e mergulhar em um novo mundo em uma nova paisagem independente do tempo de estadia do nosso ponto de vista já caracteriza a ação turística e todo o envolvimento que prefigura a mesma (Preparação, Organização, Encantamento, Prazer, Alegria, Retorno, etc).

O turismo acompanha a humanidade há séculos. Afirma Beni (2003) que “os homens sempre viveram em liberdade na superfície do planeta desde os nossos ancestrais, que percorriam grandes distâncias em busca de alimentos, sem moradia fixa”.

Diz Beltrão (1999, p. 15) que os antigos povos, empiricamente, já praticavam o turismo através de suas longas caminhadas pelas terras mais distantes, de modo a retornarem sempre ao seu local de origem.

Essa busca da satisfação sempre fez parte da condição humana, e ainda continua abrindo novos horizontes de prazer, alegria e sensações.

O cotidiano pode ser muito bom e excepcionalmente proveitoso, mas também é cansativo e saturante, a ponto de levar indivíduos e grupos à procura dos mais excêntricos e alternativos lugares, na busca de quebrar a monotonia, fugir do stress e conhecer e sentir novas sensações.

Com o aumento do tempo livre, e a redução da jornada de trabalho, o ser humano pode aproveitar de alguma forma a prática do Turismo. Segundo Beni (2003) a redução da jornada diária de trabalho não privilegia o Turismo propriamente dito, mas pode facilitar as excursões, os pequenos deslocamentos e os divertimentos noturnos. Já a redução da jornada semanal de trabalho permite, sobretudo nos países desenvolvidos, o turismo de fim de semana, notadamente o camping, as casas de campo ou de praia, o *trailer*, e até a prática do *Off-Road*.

Porém há uma certa diferença em relação ao homem urbano e ao homem rural. Afirma Boullón (2004) que o homem urbano, além de obter melhores salários por seu trabalho, é o que possui mais informação sobre as alternativas de viajar e é o que experimenta, com maior intensidade, o desejo de sair fora da cidade durante o período de férias. O homem rural também viaja, mas muito menos; basicamente porque, nos países subdesenvolvidos, sua renda não permite fazê-lo, nem seu modo de vida motiva-o a isso.

O Turismo pode ser classificado em coletivo ou particular, referindo-se ao tipo de roteiro, e não ao meio de transporte utilizado. Um grupo que viaja com o mesmo “pacote” estará fazendo turismo coletivo e uma família que viaja com seu roteiro exclusivo estará fazendo turismo

particular, independentemente de viajar num avião que é um meio de transporte coletivo (BARRETTO, 1995, p. 21).

Beni (2003) classifica as formas de viagem como:

Circuitos podem ser divididos em: mini-circuitos, como o nome indica, duram poucos dias e geralmente se integram a uma estrada; circuitos-descoberta, geralmente se desenrolam em um só país, relativamente próximo, por avião (expressos médios); grandes-circuitos, são viagens longas (expressos longos), compreendendo visita a vários países e geralmente demora; circuitos em ônibus, são realizados inteiramente em ônibus de luxo, com poltronas tipo Pullman, e equipamentos e instalações confortáveis; safáris, originariamente eram circuitos que aconteciam só na África negra, para conhecer as populações nativas, a fauna e a flora – hoje, o termo “safári” se estende a todos os circuitos que exigem espírito esportivo e necessitam de jipes ou outros veículos utilitários, tipo *Off Road*.

Uma das atrações de viajar é a possibilidade de conhecer novos lugares e pessoas com as quais poderá estabelecer relações, prescindindo do protocolo social (BOULLÓN, 2004, p. 113).

O homem tem certa curiosidade de conhecer outros países, escolhendo, muitas vezes, destinos fora do país. Ainda mais depois do progresso dos sistemas de transporte aéreo. Porém, existem inúmeros lugares em seu próprio país, muito mais próximos, que a pessoa desconhece, ou por falta de acesso, ou falta de conhecimento mesmo.

Beni (2003) destaca que o Turismo é um eficiente meio para promover a difusão de informação sobre uma determinada região ou localidade; seus valores naturais; culturais e sociais; integrar socialmente; incrementar (em determinados casos) a consciência nacional; promover o sentimento de liberdade mediante a abertura ao mundo; estimulando assim o interesse pelas viagens turísticas.

O Turismo pode ser o caminho do desenvolvimento sustentável, e não o da destruição final dos últimos redutos intocados do mundo natural. Pois com sua prática, podemos além de conscientizar as pessoas a trabalhar para o melhoramento do local turístico, também incentivar a sua preservação (SERRANO e BRUHND, 1999, p. 8).

O turismo no mundo contemporâneo se caracteriza por inúmeras modalidades, vamos citar algumas delas que do nosso ponto de vista é fundamental para compreendermos onde o *Off-Road* se encaixa como prática de modalidade e como de fato um a nova modalidade que se apresenta:

Há o Turismo Ecológico, o qual sua denominação é dada ao deslocamento de pessoas para espaços naturais, motivadas pelo desejo e necessidade de fruição da natureza, observação

passiva da flora, fauna e da paisagem do entorno; e também a observação participante e interativa com o meio natural, como escalada, *rafting*, rapel, longas caminhadas, *off-road*, entre outras;

Turismo Rural, denominado pelo deslocamento de pessoas a espaços rurais, em roteiros programados ou espontâneos, com ou sem pernoite para fruição dos cenários e instalações rurícolas, e passeios pelo campo, a pé, a cavalo ou com veículos automotores entre eles o Jipe, que é o transporte favorito para a prática do *Off-Road*;

Turismo de Aventura, denominação dada ao deslocamento de pessoas para espaços naturais, com ou sem roteiros programados e ausência ou incipiência de equipamentos receptivos, motivadas pela atração exercida pelo desconhecido e desejo de enfrentar situações de desafio físico e emocional;

Turismo Desportivo, refere-se ao deslocamento de turistas aficionados das distintas modalidades de esportes, que afluem a núcleos esportivos tradicionais com calendário fixo de eventos ou a núcleos que eventualmente sediarem olimpíadas, competições e torneios;

Turismo Cultural refere-se à afluência de turistas a núcleos receptores que oferecem como produto essencial o legado histórico do homem em distintas épocas, representado a partir do patrimônio e do acervo cultural, encontrado nas ruínas, nos monumentos, nos museus e nas obras de arte;

Turismo de Eventos, que refere-se às realizações constantes de calendários de eventos fixos como feiras, exposições e festas regionais e nacionais já consolidadas;

Turismo de recreação, que é o deslocamento de pessoas num raio nunca superior a 100 Km, em busca de lazer em atividades recreativas; entre outras modalidades.

Entre tantas modalidades ainda podemos citar: O Agroturismo; Turismo Religioso; Turismo de Negócios; Turismo de Saúde; entre outras; e as novas modalidades como o próprio *Off-Road*, que apresentaremos como capítulo mais adiante.

Em todas estas práticas o turista busca essencialmente o lazer, e no lazer o prazer, que no próximo item iremos discutir mais detalhadamente.

2.2 Turismo de Lazer e suas Motivações

O Turismo está relacionado com lazer, ou seja, é o momento em que as pessoas se divertem, descontraem, conhecem pessoas novas, lugares e culturas diferentes, e descansam a mente.

Diz Susana Gastal (2000) que “foi a partir de 1960 que o turismo explodiu como atividade de lazer para milhões de pessoas e como fonte de lucros e investimentos (...)”.

Para Beni (2003) “os homens de grandes centros urbanos procuram se deslocar, no seu tempo livre, para lugares em que possam gozar de espaço aberto, belas paisagens, ambiente saudável e tranquilo, contemplação e meditação, ou dedicar-se a atividade de recreação, entretenimento ou desportivas, em que o mais importante é o contato com a natureza (...)”.

A recreação é uma categoria que também compreende passeios, e pode ser realizada com veículos especiais. Ela se difere do turismo em relação ao tempo, pois é definida em período inferior a 24 horas. Segundo Boullón (2004) uma saída feita fora da cidade para voltar no mesmo dia tem o nome de “excursões recreativas”.

Uma cidade pode conter atrações turísticas artificiais, como: cinemas; museus; bares; teatros; discotecas; sorveterias; centros noturnos; praças; e centros esportivos. Ou ser favorecida pelas atrações turísticas naturais, como acontece com lagos; represas; rios; montanhas; bosques; etc.

Motivação é o impulso de satisfazer necessidades internas fisiológicas e psicológicas.

A motivação vem das necessidades humanas e é constante, infinita. Na realidade, quanto mais intensamente motivada estiver uma pessoa, mais baixo será o seu nível de satisfação associado com aquelas necessidades da pessoa. Quando despertados, os motivos são sentidos pela pessoa sob a forma de necessidades, desejos e objetivos; dessa maneira, dirigem seu comportamento imediato.

São inúmeros os motivos e causas que induzem o homem a viajar, seja no exterior ou dentro do país, podendo ser de dois tipos: psicológicas ou por obrigação. As psicológicas são: por tédio; para fazer compras; para passear; para fazer visitas; por diversão; para praticar esportes; por razões culturais ou educacionais; desejo de mudança; por hedonismo; para descansar; para conhecer; gastronômicos; ou eventos. E as por obrigação: por saúde; religioso; e a negócios (BOULLÓN, 2004, p. 107).

O homem pode ser considerado um animal que deseja e que raramente alcança um estado de completa satisfação, a não ser por curtos períodos de tempos, pois logo que satisfaz um desejo surge outro, sucessivamente.

A motivação irá possibilitar a satisfação das curiosidades e necessidades do homem, que sempre procura responder a esses estímulos.

Para Beni (2003) “motivo é uma experiência consciente ou um estado inconsciente que serve para criar o comportamento geral e a atuação social do indivíduo em uma situação determinada. (...) se emprega para distinguir e conhecer as forças determinantes da conduta humana, com intensidade equivalente ao instinto, ao desejo e à necessidade que impulsionam o homem a atuar, a viajar”.

A motivação é observada através do comportamento das pessoas, se elas sentem prazer no que fazem ou sentem-se realizadas pelo que executam, elas estão motivadas.

Os 5 sentidos também são classificados como motivações turísticas:

Existem centenas de motivações psicológicas que atuam sobre a livre decisão de viajar do indivíduo. Motivações que dependem de um conjunto de possibilidades que o homem confere a muitas de suas capacidades e que vêm determinadas por um conjunto de variáveis que os psicólogos chamam de visuais, auditivas, apetitivas ou tendenciais nas quais se incluem os interesses, temores, desejos, nostalgias, afetos, ódios, fobias, amores, fome e necessidades. (BARRIO, 1971 *apud* BENI, 2003, p. 81).

Beltrão (1999) afirma:

O espírito de aventura é um dos elementos motivadores do turismo. É, sem dúvida, um forte aliado para aquele tipo de pessoa especial que não se preocupa muito com um planejamento detalhado e prévio. Embora seja um grupo relativamente pequeno, o aventureiro geralmente encontra certas dificuldades pela falta de prudência e de conhecimento dos locais onde pretende adentrar.

Ao se analisar a motivação de alguém para se envolver em atividades de risco, existem dois outros fatores que se sobressaem: o desafio e a habilidade.

Sabemos que este sentimento de desafio está presente em inúmeras práticas turísticas, mas no *Off-Road* é que podemos encontrar uma sensação viva de desafio e de prazer, pois tal atividade nos permite um encontro maior com tais sensações na superação de obstáculos e no desafio do desconhecido.

2.3 Turismo Ecológico e de Aventura

A realidade das grandes cidades e o estresse da vida moderna tem gerado uma demanda cada vez mais crescente por atividades em ambientes naturais. Nesses últimos anos, o homem vem sentindo a necessidade de buscar novas alternativas no uso do tempo livre, como escalar, dormir ao relento, dar caminhadas, banhos de cachoeira, descoberta de novos lugares e outras atividades consideradas saudáveis.

Pela riqueza de ecossistemas e de biodiversidade, o Brasil é um país privilegiado para a exploração do Ecoturismo. Segundo a Embratur, foram identificados 96 pólos de ecoturismo, divididos nas 5 regiões brasileiras. O país oferece montanhas, praias, rios, quedas de água, cachoeiras, dunas, falésias, pântanos, cavernas, serras, planaltos, veredas em florestas virgens, além de uma flora e fauna coloridas e diversificadas. São 8,5 milhões de quilômetros quadrados de um país repleto de Parques Naturais, Reservas da Biosfera e Áreas de Preservação Ambiental.

O Ecoturismo é um segmento da atividade turística que utiliza de forma sustentável o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista através da interpretação do ambiente, promovendo o bem estar das populações envolvidas (AMBIENTE BRASIL, 2007).

Diz Laarman e Durst (1987, p. 5 *apud* FENNELL, 2002) que sua prática combina educação, recreação e muitas vezes aventura. O Ecoturismo também proporciona a oportunidade de encontrar a si mesmo, seu semelhante e a natureza.

Para Wallace e Pierce (1996, p. 848 *apud* FENNELL 2002) o ecoturismo é visto como uma ferramenta para a conservação e o desenvolvimento sustentável.

A preservação e a utilização dos atrativos naturais para o Turismo também dependem da formação de guias especializados para orientar e acompanhar a permanência dos turistas no espaço natural.

O ecoturista visita áreas relativamente não-desenvolvidas com o espírito de apreciação, participação e sensibilidade. O ecoturista utiliza os recursos naturais e de vida selvagem de forma não-predatória e contribui para a área visitada por intermédio de meios financeiros ou com seu esforço pessoal com o objetivo de beneficiar diretamente a conservação do local e o bem-estar econômico dos habitantes. A visita deve fortalecer a conscientização do ecoturista e a sua dedicação às questões de conservação em geral e às necessidades específicas dos habitantes locais (ZIFFER, 1989).

Além de apreciar a natureza o ecoturista pode também praticar os eco-esportes que cada localidade permite praticar.

No Brasil, o Ecoturismo e Turismo Ecológico são muito confundidos, porém existem certas diferenças:

Turismo Ecológico é o deslocamento de pessoas para espaços naturais, com ou sem equipamentos receptivos, motivadas pelo desejo/necessidade de fruição da natureza, observação passiva da flora, da fauna, da paisagem e dos aspectos cênicos do entorno. Incluem-se aqui também aquelas que buscam uma observação participante e interativa com o meio natural, na prática de longas caminhadas, escalada, desbravamento e abertura de trilhas, rafting, outros esportes radicais em que a natureza é apenas o pano de fundo para o desafio de superar limites físicos de tolerância como canyoning, off-road, rapel. Somam-se a essas atividades o exercício eventual da caça e pesca e excursões programadas para pontos geográficos de interesse turístico: rios, ilhas, montanhas e chapadas, grutas e cavernas, minas e jazidas. Em todos esses casos, ainda que haja uma preocupação de educação e conscientização ambiental, a característica dominante é uma maior flexibilização ou inexistência de restrições rígidas e limites à utilização do espaço visitado (BENI, 2003, p. 428).

Com relação ao Ecoturismo, Beni (2003) explica que os espaços naturais são delimitados e protegidos pelo Estado ou controlados em parceria com associações locais e ONGs. E também há um planejamento de uso sustentável de seus recursos naturais e culturais.

Inclui-se também nesse tipo o bioturismo, ecoaventura, ecocaminhada, turismo suave, turismo natural, turismo de baixo impacto, turismo responsável.

Todas as atividades do Turismo Ecológico podem, em geral, ser realizadas no Ecoturismo, desde que rigorosamente observadas as restrições de uso desses espaços.

Há também uma diferença entre Turismo na natureza e Ecoturismo. O Turismo na natureza é aquele que focaliza principalmente os recursos naturais relativamente intocados, como parques e áreas naturais, pantanais, reservas selvagens, e outras áreas de flora, fauna e habitantes protegidos. E o ecoturismo como parte de um turismo mais amplo, é baseado na natureza, (LAARMAN e DURST, 1987 *apud* FENNELL, 2002).

Segundo Goodwin (1996 *apud* FENNELL, 2002):

Turismo na natureza engloba todas as formas de turismo – turismo de massa, turismo de aventura, turismo de baixo impacto, ecoturismo – que utilizam os recursos naturais de uma forma selvagem ou não desenvolvida – inclusive espécies, habitats, paisagens, atrações aquáticas de água doce e salgada. O

turismo na natureza é a viagem com o objetivo de apreciar as áreas naturais não desenvolvidas ou a vida selvagem.

Já para Ziffer (1989 *apud* FENNELL, 2002) o turismo na natureza, não necessariamente ecologicamente correto em princípio, concentra-se mais na motivação e no comportamento do turista individual. E, inversamente, o ecoturismo é muito mais difícil de se praticar dada a sua abrangência mais ampla, pois inclui a necessidade de planejamento e a realização de projetos sociais.

“O ecoturismo, para se manter, deve ter atrativos conservados e, para isso, é necessário proteger a natureza. Essa proteção necessita de recursos, por isso, o ecoturismo deve ‘criar’ ingressos para que se visite a natureza”, afirma Serrano e Bruhns (orgs.) (1999, p. 146).

A diferença entre Ecoturismo e Turismo de Aventura pode ser simplesmente baseada no tipo de atividade desejada.

Os esportes que utilizam a natureza como principal fator fazem parte do ecoturismo e podem ser chamados de eco-esportes. Muitos deles são chamados de radicais, pois propiciam fortes emoções aos praticantes. Podem ser praticados como hobby e quase todos podem ser competitivos e mesmo profissionais.

Turismo de aventura é o deslocamento de pessoas para espaços naturais, com ou sem roteiros programados e ausência ou incipiência de equipamentos receptivos, motivadas pela atração exercida pelo desconhecido e desejo de enfrentar situações de desafio físico e emocional. Compreende múltiplas formas de treinamento de sobrevivência na selva e em outros locais inóspitos ou ainda não desbravados e contato com culturas primitivas. Alguns autores chamam-no de turismo selvagem ou de turismo de exploração. Na Europa, o denominado turismo montanhês inclui-se nesta categoria. No Brasil, esse tipo de turismo vem sendo praticado na floresta amazônica, no pantanal mato-grossense, em algumas chapadas do planalto central e nos lençóis maranhenses. É conhecido também como turismo de risco e turismo forte. (BENI, 2003, p. 430).

Segundo Beni (2003) Turismo de Aventura também são todas aquelas atividades desenvolvidas individualmente ou em equipe, com intensa participação dos praticantes, e realizadas em ambientes silvestres ou selvagens, afastados das rotas tradicionais por grupos homogêneos e reduzidos, apoiados por uma estrutura básica primária e com manejo artesanal ou técnico sumamente personalizado.

Uma aventura é uma atividade compreendida das experiências de risco, perigosas, ou incertas, que são empreendidas para a causa do excitação físico ou emocional, tais como competir em algum esporte ou a aventura de uma viagem.

A atração dominante para a procura da recreação e do turismo de aventura é muito mais a própria atividade do que o local, sugere Hall (1992).

Cohen (1972 *apud* Barretto, 1972, p. 26) classifica os turistas em: Alocêntricos e Exploradores. “Os Alocêntricos são turistas exploradores, aventureiros, que vão à procura de lugares novos, convivendo com a população local, em núcleos turísticos. Quando o local começa a ter mais turistas, eles o abandonam e vão procurar locais novos”. E os “Exploradores são os que organizam a própria viagem por lugares já um pouco conhecidos, tentando afastar-se dos caminhos que todos fazem”.

Já Lickorish e Jenkins (2000, p. 198) classificam os turistas em:

“Turista aspirante a explorador – Aquele que quer ser independente, embora admita um desejo por um tipo de estrutura ou cordão umbilical para lhes dar apoio em caso de emergência ou dificuldades na viagem”.

“Aventureiro – jovens que ‘vivem viajando’; viajam frequentemente e buscam a imersão em novas culturas, experiências e elementos exóticos”.

“Aventureiros – em geral viajantes solitários que estão preparados para viajar sem conforto afim de conhecer local novo (...). São os exploradores”.

“Ativos – os esportistas que tiram férias em busca de uma atividade como ciclismo, canoagem, golfe, tênis e, obviamente esqui”.

“No Brasil, o turismo esportivo não atingiu o apogeu, pois existem muitas regiões com potencial ainda não descoberto. Porém, a cada dia, é maior o número de turistas que buscam novas alternativas e lugares para a prática de esportes”, segundo (MOLETTA; GOIDANICH, 2000, p. 7).

Para Cardoso (1987):

O objetivo do aventureiro está cercado por uma série de obstáculos e dificuldades que exigem intensas emoções, incluindo a “humilde sensação do medo”. Para ultrapassá-los, deve possuir determinação, habilidade, rusticidade, coragem, resistência, intuição, sangue-frio, enfim, o que há de mais humano contra tudo o que é primitivo – águas revoltas, tempestades de todo tipo, geleiras, rochas abruptas, vegetação agressiva, areias ardentes, neve, lama, feras e serpentes. A imprevisibilidade do resultado intensifica essa ação dramática e com isso a aventura é o símbolo pujante do processo voluntário de luta que o ser humano tem na vida para atingir suas metas.

É interessante lembrar que a motivação para uma aventura física é profundamente pessoal e seu planejamento pode dominar os pensamentos do aventureiro por meses ou anos, e até a vida inteira. Não é uma empreitada comercial, é um sonho, e também é uma questão de tempo e circunstância.

Após a Primeira Guerra Mundial a mulher teve uma grande oportunidade de participar da aventura. Num avião ou ao volante de um carro, a mulher, sem maiores esforços físicos, podia se igualar ao homem em realizações e desempenhos, e se aventurar tanto quanto ele.

A aventura é uma necessidade do ser humano. Nós já nascemos com esse instinto, que uma hora ou outra é preciso ser liberado, pois precisamos de desafios e somos movidos e motivados por eles.

A igualdade da mulher em relação ao homem vem sendo conquistada nas últimas décadas, porém ainda resta um pouco mais para ser totalmente concretizada, pois ainda precisam ser extintos alguns preconceitos.

A melhor forma de se vencer os obstáculos da vida é através do seu enfrentamento, que pode ser conseguido prazerosamente participando de uma aventura, como, por exemplo, praticando o *Off-Road*, que pode se encaixar como modalidade tanto do Turismo Ecológico, como o de Aventura, mas que lentamente esta buscando seu reconhecimento como atividade turística propriamente dita e não apenas como modalidade; buscaremos falar no próximo capítulo sobre o *Off-Road*.

2.4 Modalidade Turística *Off Road*

O ato de se deslocar é inerente à condição humana. Primeiramente por razões de sobrevivência, depois motivações religiosas, políticas e econômicas, e hoje o processo de deslocamento se vincula as mesmas condições do passado, mas há outros diferenciais que devem ser considerados como o prazer e a sensação de liberdade, por exemplo. E além dos automóveis convencionais, outros também podem ser utilizados no transporte turístico, como os *Buggies* e jipes.

A necessidade de sair das estradas e circular por regiões ainda mais difíceis, incentivava o desafio de encontrar soluções técnicas, facilitando assim travessias em lama, erosões, picadas e outros trechos de acesso mais complicados, que um carro normal não passaria com a mesma

facilidade. João Roberto de Camargo Gaiotto (2002) diz que no ano de 1825, surge na Escócia o primeiro veículo motorizado a vapor com tração nas quatro rodas, criado por dois irmãos, Timothy Burstall e John Hill. O protótipo pesava 8 toneladas e tinha velocidade máxima de 6,5 km/h. Ele tinha suspensão apenas nos assentos, e necessitava de um motorista e um auxiliar para alimentar a caldeira com carvão.

Até que surgiu na França, em 1898 o primeiro veículo 4x4 com motor a explosão. Criado pela marca *Latil*. E só na primeira década do século XX esta fábrica lança seu veículo comercial com tração 4x4.

O primeiro jeep foi fabricado para o Exército americano, em 1941. E em 1942, a fábrica *Willys*, que fazia os carros para o governo, lançou a marca Jeep (360GRAUS, 2007).

Desse tempo pioneiro da tração 4x4 destacam-se alguns modelos que foram desenvolvidos a partir da plataforma dos valentes *Bantam/Willys/Ford*, como o *Land Rover*, o *Toyota Land Cruiser*, o *Patrol* da *Nissan*, o Jeep, propriamente dito e que é fabricado sob licença pela Mitsubishi e pela indiana *Mahindra*, entre outras marcas ao redor do mundo.

Na Segunda Guerra, o Jeep se tornou um herói dos combatentes, pela sua versatilidade e até pela simpatia que despertava entre os soldados.

No Brasil, essa prática se iniciou na década de 80, quando começaram os primeiros rallies. E em 1983, foi fundado o Jeep Clube de São Paulo.

A utilização do Jeep para o lazer só teve início na década de cinquenta e sessenta.

Segundo João Roberto de Camargo Gaiotto (2002) o termo Fora de Estrada vem do inglês *Off-Road*, e resume basicamente toda e qualquer situação que se pode enfrentar com um veículo. Este termo vale para qualquer meio de transporte terrestre, desde uma bicicleta até um tanque de guerra.

Os objetivos de uma excursão fora-de-estrada são o conhecimento de novos lugares, pessoas e costumes, o registro de imagens (fotográficas e vídeo), competição ou pelo simples prazer de um passeio em família.

O objetivo deve ser definido como: desafiador, pois o grau de dificuldade é um fator importante, e a graça está justamente em superar obstáculos pelo caminho; ser realista ou tangível, pois tem que ser difícil, mas não impossível, e nem oferece riscos; ter prazo definido; saber onde está; saber onde quer chegar, pois se não souber muito bem o que quer, como fazer para alcançar? Segundo (CAMERINI, 2003, p. 88).

Diz Camerini (2003) que:

Ninguém é obrigado a sair numa trilha se não quiser. Mas quem vai, geralmente está preparado para o que der e vier. Seu veículo está bem equipado com pneus apropriados, guincho e cabos de reboque, ferramentas e peças sobressalentes, snorkel (tomada de ar do motor em forma de chaminé que é ligada ao filtro de ar, para evitar entrada de água no motor ao atravessar rios e alagados) para atravessar alagados, enfim, tudo o que precisa. Mas e a trilha, o que o espera? É caminho novo, será que tem muita erosão, subidas íngremes e escorregadias? Choveu muito na véspera e será que o rio transbordou? A motivação que levará o jipeiro a enfrentar estas dúvidas é a certeza de que está bem preparado, treinado e equipado, que terá emoção de sobra, haverá um comboio com outros companheiros tão ou mais experientes do que ele e, principalmente, haja o que houver, ele nunca estará sozinho, sempre alguém estará ao alcance para ajudá-lo quando necessário ou precisando ser ajudado. É esta motivação que o leva a enfrentar e vencer o desconhecido.

Segundo Camerini (2003) também é muito importante a motivação de todos os participantes, pois influirá muito no alcançar do objetivo traçado. O treinamento para as tarefas programadas, o conhecimento do roteiro e principalmente o fato de saber que não estamos sozinhos caso ocorra algum imprevisto nos dará muito mais segurança e confiança.

Numa expedição fora-de-estrada, depois de definido o objetivo, deve-se procurar as soluções e caminhos lógicos para atingi-los, discutir com os envolvidos, colocá-los em uma ordem apropriada e segui-los à risca. Avaliações são feitas caso exista a necessidade de alterações de rota, em função de eventos externos. Também é preciso criatividade e uma certa dose de coragem, pois às vezes deverão ser tentadas coisas nunca antes feitas.

Em relação aos gastos com um jeep, Camerini (2003) afirma que:

Uma das partes mais críticas numa viagem fora-de-estrada é saber quanto se vai gastar. Isto não se refere apenas ao combustível, alimentação ou hospedagem, mas também com a revisão e manutenção do veículo, peças de reposição, jogo de pneus novos, investimentos em roupas e equipamentos. Com um jipe gasta-se dinheiro antes, durante e depois da viagem. Primeiro equipa-se, depois usa-se e no retorno, conserta-se.

Porém é possível passar pelos obstáculos sem danificar tanto seu jipe, não agindo de forma ansiosa e bruta, e assim se aventurando e se divertindo da mesma forma. Pois não é fácil custear um jeep, afinal, é um esporte caro. Mas se gerenciar bem seus custos e poupar mais seus carros, você poderá economizar muito.

As aplicações de um veículo 4x4 se dividem em usual, lazer e competição. O usual é para o grupo de pessoas que eventualmente sai do asfalto e de estradas pavimentadas, durante rápidas visitas pela zona rural. O lazer é para o grupo que usa seu 4x4 para diversão junto à família, em viagens curtas ou de longa duração, quando procura-se por estradas e trilhas longe de rodovias e regiões povoadas. Deve-se escolher destinos que não representem grandes desafios, mas, sim, a diversão necessária para os pequenos que gradativamente criarão a mesma admiração dos pais pela natureza e pelas atividades no campo. A competição é a atividade do terceiro grupo, que faz uso do seu 4x4 em provas como *raid*, *rally* e o *indoor*, atividades que crescem a cada dia no Brasil (GAIOTTO, 2002, p. 256).

Existem também pessoas que dependem da tração 4x4 para objetivos puramente profissionais, como alcançar uma localidade inacessível a um 4x2, ou ainda fiscalizar regiões como parques nacionais, florestas e áreas de preservação ambiental, empreiteiras, empresas de energia elétrica, gasoduto e telecomunicações.

Há várias modalidades de competição:

- **Raid:** é uma prova de regularidade, com obstáculos naturais complicados (erosões, poças, travessia de ribeirões) em que a velocidade média deve ser mantida para que não se percam pontos por tempo, atrasado ou adiantado. E há um co-piloto, ou navegador, que instrui o piloto sobre o caminho a seguir. Para isso ele faz uso de equipamentos de navegação como cronômetro, calculadora programável ou computador de bordo. O roteiro é fornecido em uma planilha, pela organização da prova, apenas alguns minutos antes da largada.
- **Rally Cross Country:** é uma prova em um percurso pré-determinado, com diversos obstáculos naturais e monitorada por postos de controle. Geralmente, é realizada num misto de estradas de terra para alta velocidade e trechos com terrenos bastante acidentados e enlameados.
- **Rally de Velocidade:** é realizado com carros de passeio, preparados para esse tipo de competição, com percurso pré-determinado.
- **Circuito Indoor:** é uma prova de velocidade, e uma mistura de *raid* e *rally*, só que com o circuito fechado, dentro de uma espécie de arena, com obstáculos artificiais que simulam uma trilha de verdade, onde não faltam curvas, buracos, areia, atoleiros. E espectadores podem assistir às peripécias de duplas com seus 4x4.
- **Enduro Cross Country:** é uma competição para motocicletas ou carros fora-de-estrada, de velocidade e resistência, onde o participante tem que percorrer determinado número de voltas, num circuito demarcado, em um tempo máximo determinado. O circuito alterna vários tipos de terreno, utilizando, principalmente, trechos naturais. Nesse tipo de competição se põe em prova a habilidade e resistência do piloto.

– **Expedição**: que trata-se de um verdadeiro “passeio de aventura”, organizado por jipes-clubes ou empresas especializadas, que reúnem grupos de jipeiros por roteiros pré-determinados e duração de mais de um dia.

Todas as modalidades de competição exigem o uso de apetrechos de segurança como capacete, cintos de quatro pontos, barras de proteção e gaiolas. Nessas atividades o capotamento é coisa comum, por isso todo o cuidado é exigido dos participantes.

Camerini (2003) diz que: “(...) uma trilha pode ter vários graus de dificuldade, de “leve” (fácil) a “pesada” (difícil), podendo chegar a “absurda” em alguns casos”.

Ele afirma também, que devemos verificar todos os fatores que possam influenciar no bom desempenho da expedição, tais como: a condição do veículo, checando a manutenção, o pneu adequado, a pressão dos pneus, abastecimento, óleo do motor e água do radiador, bateria, lâmpadas, faróis, documentação, entre outras coisas. Deve-se levar bastante ferramentas manuais para reparos do carro, assim como peças de reposição mais freqüentes. É recomendável levar roupa para eventuais trocas, chapéu ou boné. Não esquecer dos alimentos e bebidas, tanto para as refeições programadas quanto para as eventuais ou de emergência. A água é usada tanto para beber, lavar-se ou para o radiador do jipe. Levar remédios, curativos e desinfetantes são imprescindíveis. E se houver pernoite, o planejamento inclui levar barraca, lampião, colchonete, cobertor etc.

“No planejamento de construção de uma estrada são necessários os equipamentos de apoio aos usuários, como: comunicações; postos de abastecimento e serviços; oficinas; restaurantes; motéis; postos de informação; prontos-socorros; equipamentos de comunicação; entre outros”. Cita BENI (2003, p. 523).

As ferramentas e equipamentos que um jipeiro não deve esquecer são:

- Cola epoxi – pode ser Kit S.O.S., Durepoxi ou Araldite;
- Lixa – uma 080 faz a cola epoxi grudar melhor e uma 200 ajudar a eliminar maus-contatos na parte elétrica;
- Porcas da roda extras
- Manilhas e um pedaço de corrente – ajuda a prender muita coisa, como uma mola mestra ou um calço de motor quebrados;
- Óleos extras – levar ao menos a quantidade que seu motor, direção hidráulica, câmbio automático (se tiver), diferenciais e freio precisarem;
- Macaco hidráulico – pois pode funcionar onde o HiLift não cabe;
- Porcas e parafusos sortidos – dê preferência aos de aço;
- Arame;
- WD40 – todo jipe tem sempre um parafuso travado;

- Cabos de aço;
- Guinchos - elétrico, mecânico ou hidráulico, sendo o elétrico o mais utilizado entre os praticantes do fora-de-estrada;
- Luvas;
- Bússola;
- GPS (é a sigla de Global Positioning System, ou Sistema de Posicionamento Global. Um aparelho que dá as coordenadas da latitude e longitude via satélite com uma precisão enorme).
- Ganchos de reboque;
- Pá;
- Machado;
- Picareta;
- Facão;
- Corda;
- Bússola;
- Rádio Px – para comunicação entre os carros;
- Tipos de Pneus: Pneu para Lama – é utilizado um com gomos salientes, com bom espaçamento entre si, facilitando aderência com o solo e a saída do barro quando o pneu gira. Não use para terrenos arenosos, pois irão cavar e enterrar o veículo com mais rapidez. E Pneu para Areia – não devem ter gomos muitos salientes para cavar o solo. Procure um modelo com grande capacidade de flutuação.

Há vários tipos de terrenos onde um jipe pode passar, Gaiotto (2002) relata:

– **Estrada de Terra:** o piso pode parecer plano e firme, porém pequenas pedras, terra solta ou areia tiram a aderência dos pneus. No caso de uma freada brusca você tem grandes chances de passar reto indo de encontro a uma cerca, um barranco ou pior, um abismo. Outro tipo de obstáculo desagradável são as “costelas de vaca”, formadas pelo movimento da suspensão de veículos que trafegam com mais frequência pelo trecho, causando a impressão de que estamos sentados em cima de uma britadeira. Normalmente colocando o veículo numa velocidade entre 60 e 80 km/h minimiza o efeito.

– **Matas e Florestas:** estude o caminho a seguir, faça uma inspeção visual procurando saber se o solo é firme por baixo das folhas e galhos caídos pelo chão. Verifique se nos lados da trilha não existe algum riacho ou erosão, camuflados pela vegetação rasteira, que poderão encalhar o veículo caso ele deslize para fora da trilha.

Olhe cuidadosamente os tocos de pequenas árvores, pois podem ter sido cortadas ou quebradas há pouco tempo. Em geral são pontiagudos e podem cortar seriamente os pneus, danificar o tanque de combustível, os eixos carda, ou o cárter do motor.

Recolha se possível, antes de entrar na trilha, os espelhos retrovisores para o lado das portas, evitando que algum galho enrosque e quebre, ou arranque o espelho”.

Recolha, se possível, as antenas de rádio, e também levante o vidro das janelas, mantendo-as fechadas até o final do trecho, pois galhos podem entrar atingindo você ou os passageiros, assim como insetos, aranhas, ou até mesmo cobras, que podem escorregar dos galhos, caindo para dentro da cabine.



Figura 1 – Foto de Jipe na Mata. Fonte: Jeep Clube (2007)

– **Rochas:** a habilidade na condução do veículo em terreno rochoso está em manter-se no nível mais alto possível da região que se está atravessando. Quando entrar em uma trilha com lombadas muito fortes ou pedras muito altas, procure desviar a parte de baixo evitando o choque de pedras pontiagudas. Caso isto não seja possível, porque a estrada ou trilha é muito estreita, faça um dos pneus dianteiros passar por cima da pedra. Com isto você evitará que ela bata embaixo do veículo.

A força de torção é mais importante que a potência quando se percorre uma inclinação rochosa. Por isso, manter-se em primeira ou segunda marcha com uma relação baixa é a melhor coisa. Sempre utilizar velocidade alta para evitar que os pneus patinem.

– **Areia:** para atravessar trechos com muita areia solta, engate as rodas-livres, a tração 4x4 e o blocante, sempre antes de enfrentar o trecho. A marcha ideal depende muito do tipo de areia que terá pela frente, mas invariavelmente a segunda, terceira ou quarta reduzida resolvem o problema.

Outro artifício importante é a diminuição da calibragem dos pneus, o que aumenta consideravelmente a área de contato com o solo, permitindo mais flutuação, que é o ponto fundamental em deslocamento por areia. A escolha do pneu certo também é fundamental.

Mantenha a aceleração alta e constante. Não freie bruscamente, pois com violência o travamento momentâneo das rodas provocará o acúmulo de areia na frente de todos os pneus, que terão dificuldade em subir esses pequenos montes para seguir adiante.

Se atolar, tente primeiro mover o veículo com uma arrancada suave, se precisar dê uma ligeira marcha à ré e em seguida engate uma segunda reduzida.

Se encalhar, é hora de aliviar o peso, retirando passageiros ou até carga se necessário, antes de começar a cavar. Inicie cavando em frente ou atrás de todas as rodas, e saiba que sair de ré será mais fácil. Faça uma rampa ou se possível molhe a areia logo à frente ou atrás das rodas, que irá compactar e facilitará a operação.

Só ande em cima da trilha de outros carros se estiver em uma praia, caso contrário, raízes e galhos poderão danificar o veículo.

Tenha em mente que velocidade contínua é sempre a melhor saída para este tipo de dificuldade.

– **Praias:** retire o veículo o mais breve possível do atoleiro. O movimento das ondas gradativamente vai afundando os pneus, fazendo com que o chassi e a carroceria sejam tragados pela areia. Procure sempre andar onde a areia estiver molha.

A maresia e a água salgada são um veneno para a carroceria do veículo. Portanto dê uma boa ducha nele.



Figura 2 – Foto de Jipe na Praia. Acervo pessoal

– **Dunas:** a travessia de dunas é considerada um dos desafios mais radicais do mundo fora-de-estrada. Para subir você só tem uma alternativa, pisar com tudo o que tiver direito e seguir duna acima. A troca de marcha deve ser rápida para não perder impulso. Deixe sempre o veículo em linha reta com o topo da duna. Caso os pneus travem no meio da subida, não se desespere, engate a ré, desça e repita a operação. Quando estiver quase no final da subida, reduza a velocidade até parar lá em cima e evite o uso do freio.

Se após a subida da primeira duna você se deparar com uma seqüência delas, comece a embalar o veículo já no final da primeira descida. Evite perder este embalo, para não complicar a subida da próxima duna.



Figura 3 – Foto de Jipe na Duna. Fonte: Jeepeiros (2007)

– **Lama:** verifique primeiro a profundidade do solo neste local. Use uma vareta comprida de madeira, bambu, etc. Tenha certeza de que os pneus dianteiros estão alinhados com a trilha.

Deve-se aumentar a velocidade em marcha baixa (segunda ou terceira) e evitar acelerações exageradas que possam causar a patinagem do veículo e a perda do controle. Em plena lama, as condições mais difíceis estão onde o terreno forma sulcos e buracos profundos. Nestas situações é aconselhável acelerar com pequenos solavancos evitando assim a falta de tração no barro que reduz a velocidade e provavelmente fará seu veículo atolar. Dirigir nos sulcos variando as acelerações e movendo o volante de um lado para o outro possibilitará que os pneus tenham uma maior tração evitando patinagens. Nunca tente estercar para fora os sulcos, deixando o volante solto.

– **Valas e “Facões”:** são formados por sulcos deixados por outros veículos ou pela erosão, em estradas de muita lama ou areia. Tente se manter nas laterais e proteja a parte inferior do veículo. Entre sempre com um pneu de cada vez na vala.

– **Pontes:** a travessia de uma ponte velha e mal construída, de madeira e troncos, pode representar um belo desafio. Mas antes, verifique se a madeira está em bom estado.



Figura 4 – Foto de Jipe passando por uma Ponte. Fonte: Pousada Aparas (2007)

– **Água Rasa sem Correnteza:** a camada de água depositada no asfalto ocasiona um fenômeno muito perigoso. Pois forma uma película de água que isola o contato do pneu com o piso. Reduza a velocidade, mas não pise no freio.

Pode entrar água no compartimento do motor, sendo aspirada pela entrada de ar.

– **Água Rasa e Correnteza em Asfalto:** não entre se tiver mais de 40 cm de água e correnteza forte, é melhor esperar a água baixar. Não freie e ande numa velocidade mais reduzida.

– **Água Rasa com Correnteza no Campo:** igual o anterior, porém, verifique a profundidade e as condições do local. Cuidado, água limpa pode dar uma falsa impressão de profundidade, quando este pode ser mais profundo do que parece. E água escura pode ocultar pedras e outros obstáculos sob o leito. Não levante grandes ondas, apenas uma pequena em frente do pára-choque dianteiro, que cause uma depressão logo embaixo do motor, criando uma camada de ar entre ele e a água. Siga dessa maneira até o final da travessia. Se possível, dirija a favor da correnteza e em diagonal para a outra margem, fazendo com que a água bata de lado no veículo, assim você evita que ela, batendo de frente, possa subir e ir ao cofre do motor.



Figura 5 – Foto de Jipe passando pela Água. Fonte: UOR (2007)

– **Águas Profundas:** são consideradas águas profundas os trechos que possuem mais de 50 cm de profundidade. A solução para o motor é a instalação de um importante acessório fora de estrada radicais, a tomada elevada de ar ou snorkel, como é mais conhecido. O equipamento é composto por um tubo instalado desde a entrada de ar do filtro, que fica sempre dentro do compartimento do motor, até a parte mais alta do veículo, normalmente na altura do teto o bagageiro. A ponta externa do tubo deverá ser protegida por uma capa ou chapeuzinho de metal, contra a entrada de água da chuva. Também não troque de marcha antes de completar a travessia.

– **Aclives Acentuados:** durante a subida posicione o veículo em linha reta com o topo e o final da subida, inicie o deslocamento com um pouco de embalo. Não use a embreagem. Se os pneus começarem a escorregar sem tração, acelere para recuperar o controle, ou gire rapidamente o volante para a esquerda e direita, para que as rodas encontrem terreno firme.

– **Declives:** quando o terreno estiver muito lamacento ou liso por pedras soltas, grama ou areia, um simples escorregão fará o veículo deslizar com a possível perda de controle. Procure algum ponto que sirva de apoio para os pneus como, por exemplo, uma vala.

Se a descida for muito íngreme faça duas canaletas que possam guiar os pneus. Se ao descer o veículo sair de lado, acelere.

– **Inclinações Laterais:** por ser um veículo mais alto que os carros de passeio, pode tombar com mais facilidade. Uma vez iniciado o deslocamento, não pare até sentir que existe terreno firme para retomar o equilíbrio e para com segurança. Ao entrar no trecho inclinado, a carga solta irá deslizar para parte de baixo, desequilibrando perigosamente o veículo. Nunca permita que alguém se posicione do lado de baixo, pois se o veículo tombar poderá causar uma tragédia.

– ***Em buracos:*** evite forçar o jipe. Procure sempre a melhor passagem quando deparar com buracos e erosões. Não ande por dentro de rastros fundos, pois o diferencial poderá ficar preso. Aproveite os pequenos barrancos que se formar nas laterais da trilha para nivelar o jipe.

– ***Em descidas fortes:*** use sempre a primeira marcha reduzida. Deixe o veículo descer sem acelerar. Não freie, pois poderá perder aderência e capotar.

O freio-motor é mais eficiente nestes casos. Se sentir que o veículo está perdendo aderência. Acelere levemente.

– ***Em subidas fortes:*** não acelere forte. Suba com calma, acelerando levemente para o veículo não patinar.

Se puder entrar embalado com 2ª ou 3ª reduzida, melhor. Não use 1ª reduzida pois assim perderá o embalo e forçará muito o motor.

Segundo (4x4 & Cia o guia *Off-Road* , Outubro/2005 , Ano 13 – Nº 147 , p. 8), dia 6 de julho de 2005, foi instituído pela Lei nº 14.026, o Dia do Jipe, a ser comemorado, anualmente, no dia 4 de abril.

Todas estas informações são divulgadas aos participantes dos Jeep Clubes, que divulgam, atualizam e confirmam suas veracidades.

2.5 Jeep Clube

Existem muitos clubes de “jipeiros” que se encontram com frequência para efetuar viagens em conjunto por locais geralmente de difícil acesso.

A missão de um Jeep Clube é reunir pessoas com um interesse em comum, o jipe, e organizar excursões no meio do mato, fazendo com que este pessoal se divirta visitando novos lugares às vezes só conhecidos dos moradores do local, passando por situações em que precisam utilizar seus equipamentos e técnicas para sair de atoleiros, erosões e buracos, que nem sempre se apresentam como possíveis, mas que no final tudo acaba dando certo, diz (CAMERINI, 2003, p. 89).

Os jipeiros de um Jeep Clube costumam se encontrar toda semana, e nestas ocasiões são informados os detalhes da operação fora-de-estrada e dos objetivos a serem atingidos. Em um grupo grande, a maioria é composta de aventureiros responsáveis, experientes e bem equipados, porém, sempre há aquele que só quer subir barrancos, alguns só desfilar seu jipe para que os outros vejam, aqueles que só querem dar um passeio tranquilo com a família, e aquele que acabou de comprar seu primeiro jipe, e pensa que dirigi-lo na terra é como um carro de passeio no asfalto, só que tem que ser instruído e acompanhado mais de perto, pois um veículo fora-de-

estrada tem que ser manejado diferentemente do que um carro no asfalto, caso contrário, o novo usuário pode acabar até capotando. Aqueles que desobedecem as determinações de segurança e colocam o grupo em risco são sumariamente desligados do clube e não mais aceitos em futuros passeios.

Camerini (2003) explica que em um jipe: “...as velocidades são muito mais baixas, temos o dobro de marchas no câmbio (direta e reduzida) além de tração 4x2 e 4x4, e tudo isto deve ser combinado conforme a situação exigir no momento”.

No planejamento de uma expedição fora-de-estrada, começa-se reunindo o pessoal interessado, que são os sócios de um Jeep Clube, que geralmente começa com pouca gente, que dão idéias e que depois convencem mais gente para participar. Assim, cada um dos sócios dá uma sugestão de roteiro diferente do outro. Os roteiros são analisados, chegando a um consenso, que leva em conta a distância, o tempo disponível e número de participantes. É verificado o grau de dificuldade do percurso e quais veículos estarão aptos. São avaliados também os custos envolvidos com a viagem, forma de rateio entre os participantes, se a maioria tem jipe apropriado para as dificuldades previstas, como será a alimentação, se será um churrasco comunitário ou se cada um levará o seu lanche.

Geralmente costuma-se distribuir o pessoal da organização com os carros melhor preparados na frente do comboio como líder e no final da fila, o chamado “vassoura”, que tem de ajudar os que ficam pelo caminho, sejam atolados ou quebrados, rebocando-os. O vassoura também tem a função de fechar as porteiras que foram abertas pelo líder para a passagem do comboio. E costuma utilizar o rádio, que é fundamental para avisar ou pedir ajuda para o restante da turma que vai à frente.



Figura 6 – Foto de Jipe Atravessando um afluente do Rio Bauru em Bauru. Fonte: Acervo pessoal

Em qualquer saída fora-de-estrada é importantíssima uma comunicação entre os participantes, seja ela por rádio, buzina, visual ou mesmo no grito. O grupo deverá sempre que possível andar próximo uns dos outros, respeitando uma distância mínima para que cada veículo possa ultrapassar os obstáculos com segurança deixando espaço para o seguinte.

É importante ter um plano alternativo, que pode ser usado em caso de emergência ou para os que não queiram expor seus veículos, podendo depois encontrar o grupo mais adiante.

Se algo não ocorrer bem, ou fugir do esquema, faz-se uma avaliação do percurso feito até o momento e o tempo decorrido, e compara-se com o planejado. Avaliam-se as conseqüências, que poderão ocasionar atrasos ou dificuldades extras que inviabilizarão a passagem de alguns veículos não preparados, possibilidade de quebras por esforço, devido a uma chuva que poderá deixar a estrada mais difícil do que o esperado, entre outros. Caso contrário continua-se conforme o estipulado.



Figura 7 – Foto de Jipe Atravessando um Charco em Bauru. Fonte: Acervo pessoal



Figura 8 – Foto de Jipe Passando pelo Alagado de uma Trilha em Bauru. Fonte: Acervo pessoal

O relacionamento é outro ponto crítico em uma viagem mais prolongada. O comportamento de um indivíduo no dia a dia, ou mesmo em uma viagem de final de semana e feriado, é completamente diferente de quando ele se vê em meio às adversidades e ao cansaço de uma expedição de longo curso, explica Gaiotto (2002, p. 256).



Figura 9 – Foto Momento de Descontração antes de Percorrer Trilha em Bauru. Fonte: Acervo pessoal

Camerini (2003) relata que praticar o fora-de-estrada também é um ato de sobrevivência:

Já pensou num grupo de 15 jipeiros perdidos no meio do mato, atolados até a porta, sem rádio, nem comida ou água? Vai levar um bom tempo até chegar ajuda espontânea, isso se chegar. (...) pior ainda se alguém se machucar num acidente, capotamento ou mordida de cobra. São coisas que podem acontecer e que devemos estar preparados para estas situações adversas e não prevista. Por isso, sempre levamos mapas, alimentos, roupas extras, rádio, celular, remédios enfim coisas que poderão ser usadas numa emergência.



Figura 10 – Foto Momento de Descontração após Percorrer Trilha em Bauru. Fonte: Acervo pessoal

Em Bauru também existe um Jeep Clube já há 11 anos, que não possui uma personalidade jurídica, é um grupo de praticantes do esporte, e simpatizantes, que se reúnem pelo objetivo comum que todos tem, que é a prática do *Off-Road*.

Houveram no passado algumas tentativas de tornar este grupo uma pessoa jurídica constituída, para poder ter uma sede, e obter conhecimento de utilidade pública, além de poder conseguir patrocínios para eventos, mas, hoje em dia, por causa do novo código civil, quando você constitui uma entidade como um Jeep Clube, que se propõe a fazer competições, etc, a diretoria daquele clube passa a responder civil e criminalmente por tudo que está de errado, e o grau de possibilidade de dar algo errado nos eventos envolvendo jipeiros é muito alto, a possibilidade de acontecerem acidentes, de pessoas se machucarem. Pois ninguém tem poder de impor freios à ninguém. Nem mesmo em procedimentos de pessoas que, por efeito do álcool, por exemplo, ou pela emoção de querer desafiar um obstáculo, fazem uma besteira. Cada um tem seu

livre arbítrio, só que quando acontece alguma coisa, morre alguém, ou prejudica o patrimônio de alguém, vão querer saber quem estava promovendo o evento, quem são os diretores, o que causaria um grande transtorno.

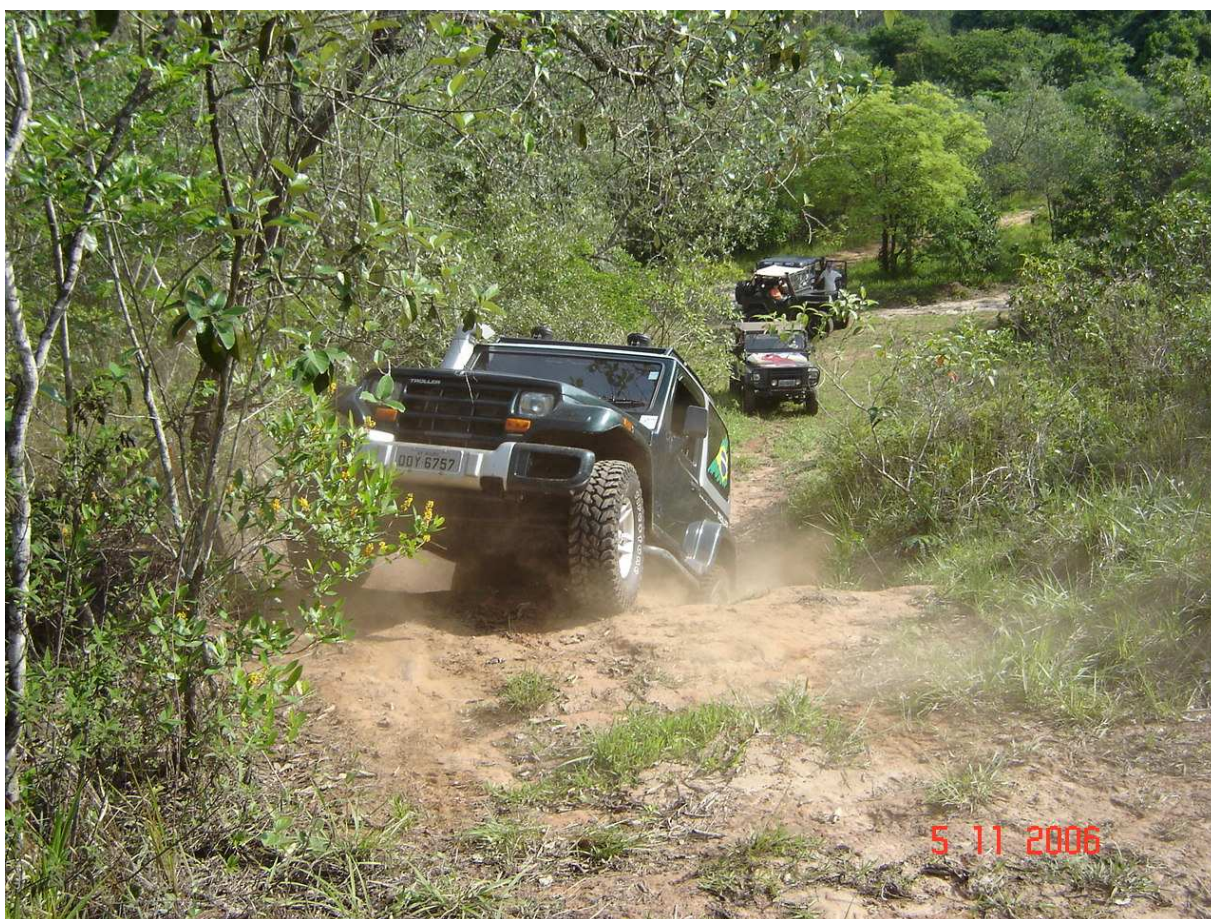


Figura 11 – Foto de Jipe Subindo o Barranco em Bauru. Fonte: Acervo pessoal

Por isso, o Jeep Clube de Bauru atua na informalidade. São simpatizantes do esporte. E eles não pretendem mudar isso. Mesmo porque, iria burocratizar demais o relacionamento das pessoas, e elas acabariam se afastando. Quando a pessoa vai para o *Off-Road*, ele quer fugir da rotina, das regras.

As cidades da região de Bauru que possuem trilhas são: Brotas, Dois Córregos, Botucatu. Aqui em Bauru ou em cidades mais próximas só há trilhas curtas e sem muitos atrativos. Uma delas está localizada a uns 15 km do Centro da Cidade, na divisa de Bauru e Pederneiras.

Seguindo pela estrada que dá acesso a São Telmo, percorre-se mais uns 15 km, vira a direita e já encontra-se na trilha.

Como qualquer atividade coletiva, se não tiver regras vira bagunça. Por isso é que em um Jeep Clube existem regras simples, mas que devem ser seguidas, para não prejudicar a segurança do evento:

- Espere o jipe da frente completar sua manobra e somente depois parta para o ataque, pois se um jipe entrar num atoleiro, por exemplo, e outro jipe o segue logo atrás, se o da frente encalhar, não haverá espaço para o que vem atrás manobrar, e encalhará também.
- Os veículos mais capacitados deverão ir à frente, como líderes, e atrás como vassouras, para dar segurança aos demais participantes em caso de necessidade.
- Ninguém fica pelo caminho. Se algum jipe quebrar, encalhar, capotar, pifar, dá-se um jeito, conserta-se ou reboca-se. Mas todos os que largaram voltarão.
- O primeiro jipe abre as porteiras do percurso; o último as fecha. Nunca se deixa aberto o que se encontrou fechado e vice-versa. Respeitar sempre a propriedade alheia para poder continuar passando por ali outras vezes sem ser importunado.
- Jamais jogar lixo na natureza. Este deve ser recolhido em saco plástico e retornado com o veículo. É preciso preservar nosso ambiente, que é a natureza, para continuarmos a usufruir dela sempre.



Figura 12 – Foto de Jipe Atolado em Trilha em Bauru. Fonte: Acervo pessoal



Figura 13 – Foto de Jipe Guinchando outro Jipe Atolado na Trilha em Bauru. Fonte: Acervo pessoal

Após a expedição, chegando ao local de destino, não é apenas tirado fotos, manobrar os jipes, dar meia volta e voltar, os jipeiros comemoram juntos, entram na água, nadam, fazem churrasco, enfim, curtem sua vitória.

Andar de jipe é muito bom, mas a verdadeira graça de uma excursão como esta é se chegar de jipe a lugares que ninguém chegaria, curtir o local, e só depois voltar para casa.

Praticando o *Off-Road*, obtemos nossa satisfação pessoal de ter atingido o objetivo traçado, realizando nosso desejo de conhecer e conquistar novos caminhos e lugares, conhecer seus segredos milenares, desvendar os caminhos percorridos por antigas civilizações, subir até o topo da mais alta montanha em busca de novos horizontes, passeando, tirando centenas de fotos, e o sentimento de realização de ter enfrentado tantos desafios e os vencido com técnica e segurança.

2.6 Consciência Ecológica na Prática do *Off-Road*

Off-Road não é só adrenalina. Apreciar a natureza é um dos principais motivadores da atividade, e os jipeiros vão adquirindo consciência à medida que vão conhecendo as trilhas.

Deve-se tomar cuidado com o lixo, guardando sempre garrafas, plásticos e alimentos no próprio veículo.

Ao procurar uma trilha nova, peça autorização ao proprietário para entrar nela e verifique se não faz parte de uma unidade de conservação e proteção ambiental.

O tipo de pneu faz a diferença. Pneus de trator, por exemplo, contribuem para a erosão de uma trilha.

Na hora do resgate de um automóvel, cuidado com o local onde você vai amarrar o cabo. Se for uma planta frágil e pequena, ou em extinção, você estará contribuindo para aumentar isto.

A organização de passeios e competições através de Jeep Clubes pode incluir desde a arrecadação de alimentos para populações carentes, até a perda de pontos de competidores que cometerem agressões. São medidas válidas, e que todas as organizações poderiam fazer sempre.

Viajar no estilo off-road significa passar por lugares pouco freqüentados, onde também pode haver os mais diversos tipos de agressões ao meio ambiente. Exerça o seu direito de cidadania e comunique quando for preciso, aos órgãos federais e locais como Instituto Florestal, Ibama e Ongs.

Gaiotto (2002) Afirma que:

Quando usada de maneira correta, a tração nas quatro rodas proporciona menos prejuízo ao solo onde o veículo está trafegando, já que a tração está sendo distribuída entre as quatro rodas. Isto causa menos estragos em áreas onde o solo tem consistência fraca, como terrenos arenosos, barro e charcos. Atualmente, a tração 4x4 é ecologicamente correta!

Na ecologia há um lema:

Da mata,
Nada se tira, a não ser fotografias.
Nada se mata, a não ser o tempo.
Nada se leva, a não ser lembranças.
Nada se deixa, a não ser pegadas,
nos lugares certos.

OBJETIVOS

3 OBJETIVOS

3.1 Objetivo geral

* Identificar as diversas maneiras de realização do turismo *Off Road* em Bauru e região, bem como a motivação e a utilidade desta modalidade turística de aventura.

3.2 Objetivos específicos

- * Indicar como praticar o turismo *Off Road* em Bauru e região;
- * Classificar as várias formas de realizar este esporte;
- * Analisar as várias formas de motivação que envolve esta aventura;
- * Descrever as vantagens da prática deste esporte;
- * Discutir a importância da consciência ecológica na prática do *Off Road*;
- * Levantar informações deste esporte através de pesquisa de campo semi-estruturada.

METODOLOGIA

4 METODOLOGIA

A metodologia utilizada para o desenvolvimento no projeto foi em princípio a analítica sintética por meio da análise bibliográfica e da pesquisa de campo.

Com a aplicação de questionário e entrevistas (semi-estruturadas) para o levantamento de dados referentes ao tema “A Prática do Turismo *Off-Road* e suas Motivações”, buscamos no modelo analítico sintético uma trilha segura para referendar nossas hipóteses iniciais e manter um diálogo com a literatura que nos permitisse fundamentar e bem nossa análise.

O caminho da análise sintética se deu por meio de seu primeiro momento por um questionamento do pesquisador sobre a possibilidade de transformar o *Off-Road* em uma atividade ou modalidade turística através da leitura dirigida sobre a temática e de análise de dados sobre a prática do *Off-Road* no Brasil e em especial Bauru e região.

Concomitantemente levantamos dados bibliográficos sobre a relação Turismo/*Off-Road* que foram prontamente analisados e criteriosamente discutidos, afim de termos uma clareza sobre as nossas hipóteses iniciais e a factualidade, através de uma pesquisa de campo que pudesse demonstrar por meio de dados concretos o que hipoteticamente estávamos buscando.

Quanto à pesquisa bibliográfica foi levantada na biblioteca Coração de Jesus, localizada na Universidade do Sagrado Coração, bem como em materiais adquiridos ao longo do projeto.

O projeto contou também com pesquisas semi-estruturadas realizadas na cidade de Bauru (SP), com a população local da Universidade do Sagrado Coração, e com Hóspedes do Hotel Obeid Plaza (Anexo B), totalizando 70 entrevistados. A outra entrevista foi feita com os integrantes do Jeep Clube de Bauru, perfazendo um grupo de 30 indivíduos (Anexo C). E uma entrevista feita com um dos mais antigos integrantes do Clube do Jeep de Bauru (Anexo D).

Para que sejam levantados dados relevantes ao trabalho, relacionados ao conhecimento sobre turismo, a importância do mesmo e do que se trata a prática do *Off-Road*, suas motivações, viabilidade, e a possível proposta de montagem de uma agência de aluguel de jipes e seus roteiros.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

5 RESULTADOS E DISCUSSÕES

5.1 Caracterização do Objeto de Estudo

Ao realizarmos nossa pesquisa procuramos estabelecer um caminho que nos permitisse certa segurança na construção de nossos argumentos na tentativa de avaliar a prática do turismo *Off-Road* em Bauru e região e seus processos motivacionais.

Descrevemos a seguir alguns aspectos que cremos ser relevantes em nosso trabalho e que demonstrem a realidade da prática do *Off-Road* em Bauru e região.

Bauru é um município brasileiro situado no Estado de São Paulo. Fundada em 1896 a uma altitude de 526 m, hoje é o centro de um município de 673,5 km², onde vivem 356.680 habitantes.

A relativa infertilidade de suas terras, e a facilidade de transporte provocada pelo entroncamento rodo-ferroviário existente no município, levaram ao setor de serviços e comércio a ser a principal atividade econômica do município.



Figura 14 – Mapa de Localização da Cidade de Bauru. Fonte: Wikimedia (2007)

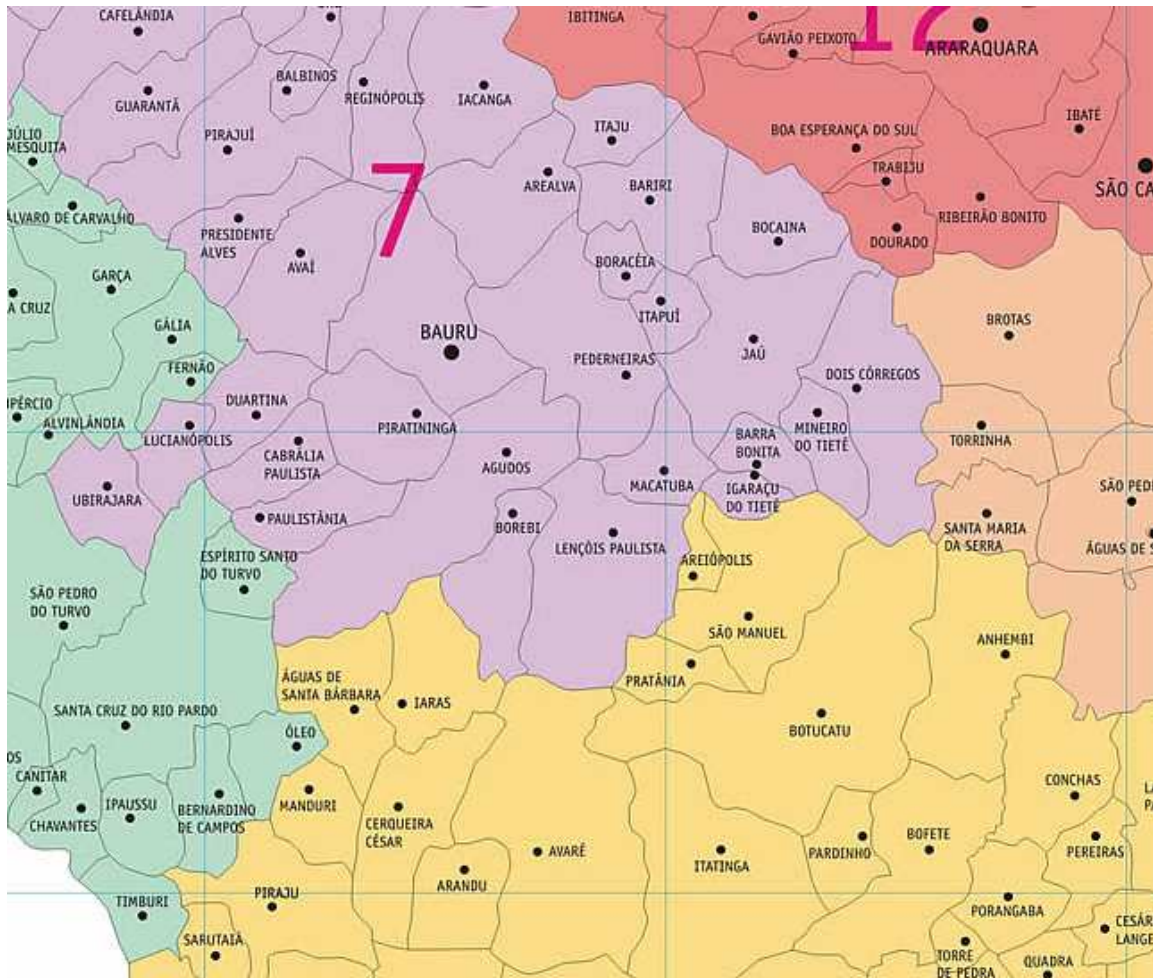


Figura 15 – Mapa da Região de Bauru. Fonte: IGC (2007)

A cidade possui um clima tropical de altitude, e dois rios, sendo um o Rio Batalha e o outro o Rio Bauru. Sua vegetação primitiva era a Floresta Tropical, porém atualmente o que prevalece é o Cerrado.

A floresta tropical é um ambiente que recebe muita chuva, e onde predominam as árvores altas. O clima constantemente, úmido e quente e a ampla luz do sol dá às plantas tudo que elas precisam para se desenvolver. As árvores têm os recursos para crescer a alturas espetaculares e elas vivem por centenas, até milhares de anos. Estas árvores gigantes, que atingem de 18 a 46 metros, formam a estrutura básica da floresta. Seus galhos mais altos se espalham para capturar o máximo de luz solar. Isso cria uma grossa cobertura no topo da floresta, com níveis menos densos de vegetação na parte inferior. Quanto mais você desce na floresta, menos vegetação

encontra. O solo da floresta é feito de musgo, fungos e matéria de plantas que cai das camadas mais altas.

O cerrado é a segunda maior região biogeográfica do Brasil, se estende por 25% do território nacional, cerca de 200 milhões de hectares, e englobando 12 Estados. Típico de regiões tropicais, o cerrado apresenta duas estações bem marcantes: inverno seco e verão chuvoso. Com solo de savana tropical, deficiente em nutrientes e rico em ferro e alumínio, abriga plantas de aparência seca, entre arbustos esparsos, gramíneas, e o cerradão, um tipo mais denso de vegetação, de formação florestal.

Pequenas árvores de troncos torcidos e recurvados e de folhas grossas, esparsas em meio a uma vegetação rala e rasteira, misturando-se, às vezes, com campos limpos ou matas de árvores não muito altas. Debaixo dessas árvores crescem diferentes tipos de capim, como o capim-flecha, que pode atingir uma altura de 2,5m. Onde corre um rio ou córrego, encontram-se as matas ciliares, ou matas de galeria, que são densas florestas estreitas, de árvores maiores, que margeiam os cursos d'água. Os Cerrados apresentam relevos variados, embora predominem os amplos planaltos.



Figura 16– Foto de Floresta Tropical. Fonte: Novo Milenio (2007)



Figura 17 – Foto da Diferença entre a Floresta Tropical e o Cerrado. Fonte: Marcus Mayer (2007)



Figura 18 – Foto do Cerrado. Fonte: Images Google (2007)

Bauru é uma cidade que possui os dois tipos de vegetação, a Floresta Tropical e o Cerrado.

A região de Bauru não possui muitos atrativos para grandes trilhas, porém, sempre há um local ainda não explorado. As cidades que fazem divisa com Bauru e possuem locais onde se pode praticar o *Off-Road* são as seguintes:

O município de Arealva, que está localizado no Centro/Oeste do Estado de São Paulo. A cidade está á beira do Rio Tietê, e existem aproximadamente 700 propriedades rurais. Com grande vocação turística, possui recursos naturais, uma prainha totalmente reformada e com intensa programação à população regional. Também está próximo ao Quilombo, com suas águas termais, e suas fazendas antigas transformadas em potencial de eco-turismo. Esportes náuticos são praticados em grande intensidade, passeios de barco, além, é claro do transporte de passageiros e de carga, feitos por grandes barcos e embarcações apropriadas.



Figura 19 – Foto do Rio Tietê em Arealva. Fonte: Arealva (2007)

Agudos está localizada a 310 km da capital paulista. O turismo da cidade está voltado para o lado rural, e tem como sua principal atração à simplicidade da vida no campo, o clima serrano, a beleza natural da região, com especial destaque para suas matas, cachoeiras, vales, morros e o verde que embelezam a cidade com fauna e flora exuberante. Na zona rural o município abriga antigas fazendas de café, estâncias e pesqueiros, já na cidade, a arquitetura de construções centenárias e históricas são preservadas até hoje, e convidam os visitantes a um tour pelas ruas do centro em passeio que revela as histórias da cidade.

Um dos atrativos da cidade é o Parque Ecológico Açucena da Serra, Com área de 16,75 ha. e próximo ao perímetro urbano, o Parque fica na antiga Fazenda São Luis. A área apresenta elevado potencial no que diz respeito á educação ambiental e ao lazer da população e turistas. A vegetação nativa cobre a maior parte do parque enquanto a mata ciliar ocupa os primeiros 50m em ambas as margens do Ribeirão Agudos. E também há a Área de Vivência Ambiental Piatã, que é uma área ecológica e educativa. Nos seus dezesseis mil hectares, o visitante pode percorrer trilhas educativas em passeios com monitores especializados, descansar em quiosques e apreciar animais da região, tanto no mini-zoológico, quanto no museu mantido no local.

Pederneiras é um município do estado de São Paulo, que possui vários rios, sendo um deles o Rio Tietê, que é considerado limpo e vivo, por isso, é muito próprio para a pescaria, e onde são praticados vários esportes aquáticos. No Rio Tietê também se encontra o loteamento Lago dos Paturís, que ocupa uma vasta área urbanizada e ornamentada com modernas residências, vários ranchos e chácaras destinados ao lazer e descanso de grupos de amigos e

famílias nos fins de semana. É um recanto aprazível que apresenta aos visitantes magnífica e atraente visão panorâmica. Há também um Parque Ecológico, que é um local para descanso e encontro com a natureza, e possui um bosque com várias espécies de árvores, *playground*, quiosques, palco para shows, lagoa e pesqueiro. Oferece toda a infra-estrutura com água encanada, churrasqueira e lanchonete.



Figura 20 – Foto da Prainha de Pederneiras. Fonte: TV Tem (2007)

Avaí, que situa-se no centro do Estado de São Paulo. O turismo em Avaí é absolutamente adequado ao porte da cidade, com aproveitamento dos recursos naturais, como os vários rios cortam a região. A estrutura da cidade é absolutamente organizada, com a preservação de suas construções mais antigas e a hospitalidade de um povo habituado a receber bem. É uma ótima opção a quem prefere a calma, a hospitalidade, a beleza natural, com absoluto conforto. Os rios da região são muito explorados sob o ponto de vista turístico, sendo que inúmeros ranchos às suas margens estão instalados, onde famílias e grupos de amigos buscam diversão como: natação, pesca, confraternização, etc.

E Piratininga, que é um município brasileiro do estado de São Paulo, onde o turismo tem sido a grande surpresa agradável da cidade, que se destacou a partir da implantação do Águas Quentes de Piratininga. Junto com o clube balneário, vários instrumentos turísticos foram instalados na cidade e a estrutura de atendimento, tanto no comércio como em bares, postos de gasolina, restaurantes, hotéis, casas noturnas e outros, foi-se expandindo e se profissionalizando cada vez mais. Em Piratininga encontra-se de tudo aos que a visitam ou a procuram para período de férias. O turismo reflete, também, no aspecto cultural, provocando organização de grupos e formação de novos profissionais de artesanato de todas as especialidades.



Figura 21 – Foto da Prainha de Piratininga. Fonte: Piratininga (2007)

Há outras cidades na região de Bauru, porém, mais afastadas, que possuem muitos atrativos interessantes para a prática do *Off-Road* e a realização de ótimas trilhas bem radicais. Entre elas destacam-se:

Brotas, que está localizada bem no centro do Estado de São Paulo, no coração de uma das regiões mais desenvolvidas no país, mas que ainda nos presenteia com suas riquezas e belezas naturais preservadas. Dotada de uma posição geográfica estratégica e privilegiada, vêm assumindo um novo caminho, e desponta no contexto ecoturístico nacional.

Uma nova atração em Brotas, que é a capital dos esportes de aventura, são os passeios *Off-Road*, que são uma nova maneira de conhecer as belezas intocadas da região. Esses passeios se basearam nos safáris Africanos e Australianos, onde as pessoas percorrem um roteiro pré-determinado e conhecem lugares onde sozinho você nunca iria conhecer.

Os passeios *Off-Road* para proprietários de veículos 4x4 podem ser agendados com antecipação no Jipe Clube de Brotas, para o dia todo ou meio período. E com uma programação com: trilhas na serra e mata nativa com visita a cachoeiras; visita a três antigas fazendas de plantação de café; almoço colonial em uma fazenda no alto da serra; e pista *Off-Road* para testar e aprimorar seus conhecimentos no esporte.



Figura 22 – Foto de Cachoeira em Brotas. Fonte: Gaia Expedições (2007)



Figura 23 – Foto de Trilha *Off-Road* em Brotas. Fonte: Gaia Expedições (2007)

Dois Córregos é a última cidade serrana do Estado de São Paulo, a caminho do Oeste, está localizada em pleno Planalto Central Paulista. Se destaca como um dos grandes pontos turísticos paulistas. A cidade está situada em uma privilegiada região, repleta de área verde e riquezas naturais. Cachoeiras em número expressivo, ar puro e belas paisagens tornam a cidade uma ótima opção para passeios, ecoturismo e prática de esportes naturais.

O turismo ecológico é um dos fatores que se destaca a cada dia no município. E anualmente é promovido encontro de jipeiros, que percorrem emocionantes trilhas pelas matas e rios da cidade.



Figura 24 – Foto de Trilha de Jipe em Dois Córregos. Fonte: Jeep Clube de Dois Córregos (2007)



Figura 25 – Foto de Trilha na Água em Dois Córregos. Fonte: Jeep Clube de Dois Córregos (2007)

A cidade de Botucatu fica a 230 quilômetros de São Paulo, e pode ser considerada um parque de diversões para quem quer se iniciar nos esportes em meio à natureza. Das formações geológicas para a prática de rapel e escalada às cachoeiras e rios visitados durante um *trekking*, ou passeio de *Off-Road*, há de tudo na região, sempre com uma bela paisagem.



Figura 26 – Foto de Cachoeira em Botucatu. Fonte: Folha (2007)

Estabelecemos para este estudo uma casuística, pelo fato de que o ideal na pesquisa seria o levantamento censitário junto aos órgãos competentes do número de usuários/turistas em Bauru, isto é, o percentual da população regional e da cidade que praticam o turismo periodicamente. A dificuldade encontrada para o fundamento e número ideal de entrevistados se justifica na falta de informação tanto do COMTUR (Conselho Municipal de Turismo), quanto do Convention & Visitor Bureau de Bauru, por não terem um controle censitário do número de turistas que viajam de nossa cidade e região para outras localidades. A justificativa do órgão COMTUR se dá pelo fato de que as agências cadastradas em nossa cidade e região são de caráter emissor, e não receptor, mas nossa crítica se faz severa no sentido de que os órgãos públicos deveriam ter um controle formal e censitário do número de turistas que chegam e deixam nosso município.

Buscamos assim, levantar dados nacionais que pudessem colaborar para nossa delimitação numérica e censitária de praticantes de turismo em nossa cidade e região e nada encontramos.

Sabemos que a proporcionalidade não é expressiva em nossa pesquisa em relação ao número de praticantes do turismo, mas se caracteriza como casual em função dos argumentos expressos acima. Então optamos por entrevistas aleatórias feitas com algumas pessoas em dois locais de nossa cidade – um Hotel e uma Universidade.

Contudo, ao estabelecermos o mínimo de 70 entrevistas, a justificamos por uma outra pesquisa, teoricamente em algumas agências de turismo de nossa cidade, e obtivemos as informações das agências e Hotéis, de que é muito difícil terem um controle de quantos turistas viajam por nossa agência no período de um ano, pois teriam que abrir todos os arquivos mortos para pesquisar tal informação, ou revelar o número de quantos turistas passaram pelo Hotel.

Assim, em Bauru a realidade é esta: Não há controle de fato nem por órgãos competentes e nem por agências do número exato de turistas que saem ou chegam em nossa cidade ou para outras regiões ou localidades.

Deste modo, escolhemos um número simbólico de turistas casualmente, e que não representam o universo quantitativo dos usuários turistas, mas que expressam qualitativamente um referencial de análise para nossa pesquisa.

Optamos em nossa pesquisa por entrevistas aleatórias, que foram divididas em três partes:

A primeira entrevista foi realizada com pessoas não praticantes do esporte, a demanda potencial, no Hotel *Obeid Plaza*, que é um local de recepção dos que de algum modo praticam o turismo, sendo expressiva a frequência e fluxo de pessoas por inúmeros motivos: Negócio, lazer, estudo. Sua localização é na Av. Nações Unidas, 19-50, Bauru - SP, e a pesquisa foi realizada nos dias 05 e 08 de outubro, no período das 14h as 18h. E também na Universidade do Sagrado Coração, que é um local de enorme fluxo também de pessoas que a frequentam por fins educativos e pedagógicos, além de pertencem a classes sociais mais elevadas que podem pagar pelo ensino e se justificam em nossa pesquisa, pois temos aqui um curso específico de turismo, o qual entrevistamos alguns de seus alunos. Sua localização é na Rua Irmã Arminda, 10-50, Jardim Brasil, Bauru (SP), e a pesquisa foi realizada nos dias 01 a 05 de outubro. A pesquisa teve um total de 70 pessoas tendo um número grande de jovens, mas também de pessoas acima de 40 anos, que frequentam o local ora como estudantes, professores, funcionários, etc. e os hóspedes do hotel.

A segunda parte de nossa pesquisa foi realizada com os integrantes do Jeep Clube de Bauru, que contém aproximadamente 50 integrantes, e que é a demanda real. Porém, consegui entrevistar apenas 30 de seus integrantes, no dia 06 de outubro, no período das 14h30 as 19h30, em uma trilha realizada na periferia de Bauru.

E a terceira parte de nossa pesquisa foi uma entrevista feita com Uriel de Almeida, um dos integrantes mais antigos do Jeep Clube, também realizada no dia 06 de outubro.

5.2 Opinião da Demanda Potencial sobre a Prática do Turismo *Off-Road*

Num universo de 70 entrevistados obtivemos os seguintes resultados:

Pudemos comprovar a partir da figura 27, que o sexo masculino é preponderante no gosto pela prática do esporte, sendo 58,58 % porém, o sexo feminino também se mostrou bastante interessado, com 41,42 %.

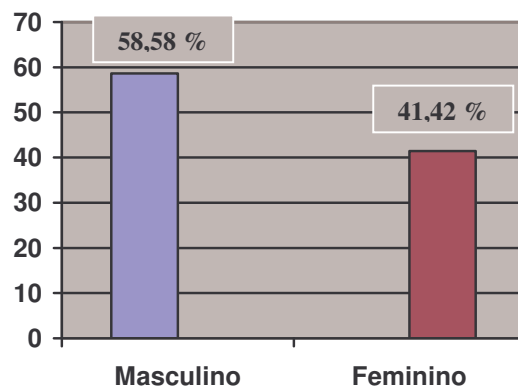


Figura 27 – Sexo dos Entrevistados da Demanda Potencial

Na figura 28, a idade que demonstrou maior interesse na prática do esporte foi de 21 a 30 anos, com 51,42 %, porém, essa grande maioria geralmente não possui poder aquisitivo para adquirir seu próprio jipe.

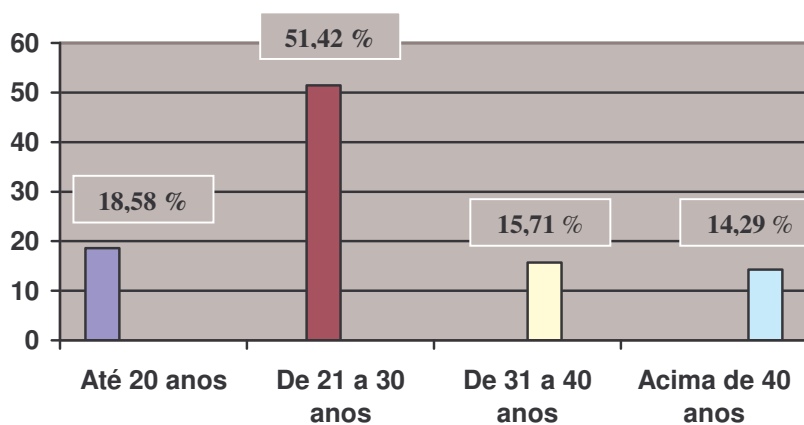


Figura 28 – Idade dos Entrevistados da Demanda Potencial

A maioria dos entrevistados, ou seja 44,29%, teve o perfil de Ensino Superior incompleto, seguido do Ensino Superior completo, com 30 %. Isso mostra que o interesse pelo esporte é demonstrado mais por pessoas com nível de escolaridade superior.

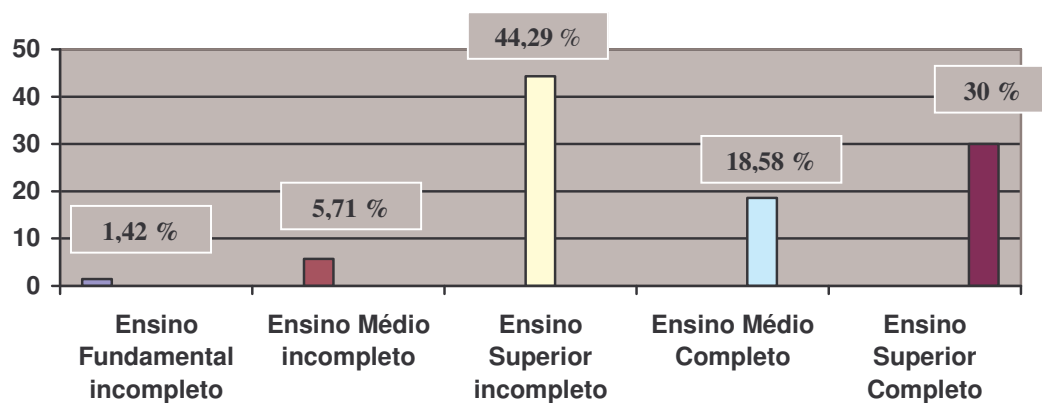


Figura 29 – Escolaridade dos Entrevistados da Demanda Potencial

O perfil da profissão mostrou uma grande diversificação, porém, apenas 62 dos 70 entrevistados responderam esta pergunta.

PROFISSÃO	F.A.	F.R. (%)
Engenheiro	1	1.42
Professor (a)	4	5.71
Pedagoga	1	1.42
Estudante	13	18.58
Representante Autônomo	1	1.42
Professor de Musculação	1	1.42
Farmacêutica	2	2.86
Gerente de Empresa	1	1.42
Consultor de Tecnologia	1	1.42
Conferente de Faturas Médicas	1	1.42
Professor de Educação Física	2	2.86
Arquiteta e Urbanista	1	1.42
Empresário (a)	2	2.86
Operador de Cobranças	1	1.42
Operador de Telemarketing	1	1.42
Auxiliar Administrativo	2	2.86
Promotor e Produtor de Eventos	1	1.42
Estagiário	2	2.86
Torneiro CNC	1	1.42
Contabilista	1	1.42
Comerciante	5	7.14
Dee Jay	1	1.42
Vigilante	1	1.42
Design Gráfico	1	1.42
Vendedor (a)	1	1.42
Técnico em Pesquisa	1	1.42
Psicólogo (a)	2	2.86
Engenheiro de Produção	1	1.42
Engenheiro Elétrico	1	1.42
Fisioterapeuta	2	2.86
Bancário	1	1.42
Artista Plástica	1	1.42
Artista Plástica	1	1.42
Advogado (a)	2	2.86
Terapeuta Holística	1	1.42
Agente Fiscal de Rendas	1	1.42
TOTAL	62	89.59

F.A. – Frequência Absoluta F.R. – Frequência Relativa (%)

Tabela 1 – Profissões dos Entrevistados da Demanda Potencial

A grande maioria dos entrevistados, ou seja 88,58 %, acredita na necessidade e possibilidade de ocupar seu tempo livre com atividades ecológicas. Porém, alguns entrevistados preferem ocupar seu tempo livre de outra maneira.

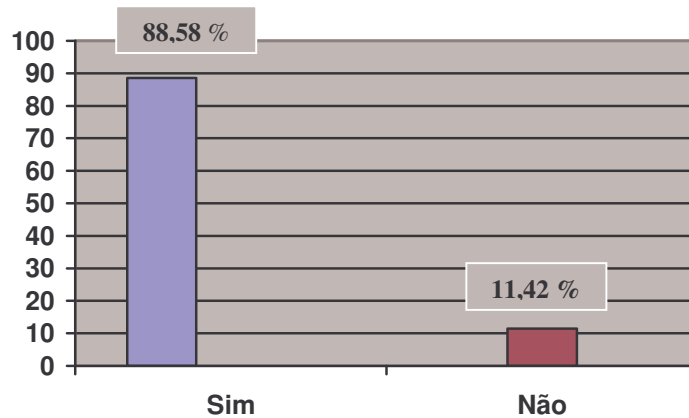


Figura 30 – Necessidade da Busca de Novas Alternativas no uso do Tempo Livre da Demanda Potencial

De acordo com a Figura 31, pudemos perceber um certo equilíbrio nas respostas de ocupação do tempo livre da demanda potencial, o que mostra que o *Off-Road* não seria uma prática freqüente no tempo livre da maioria dos entrevistados.

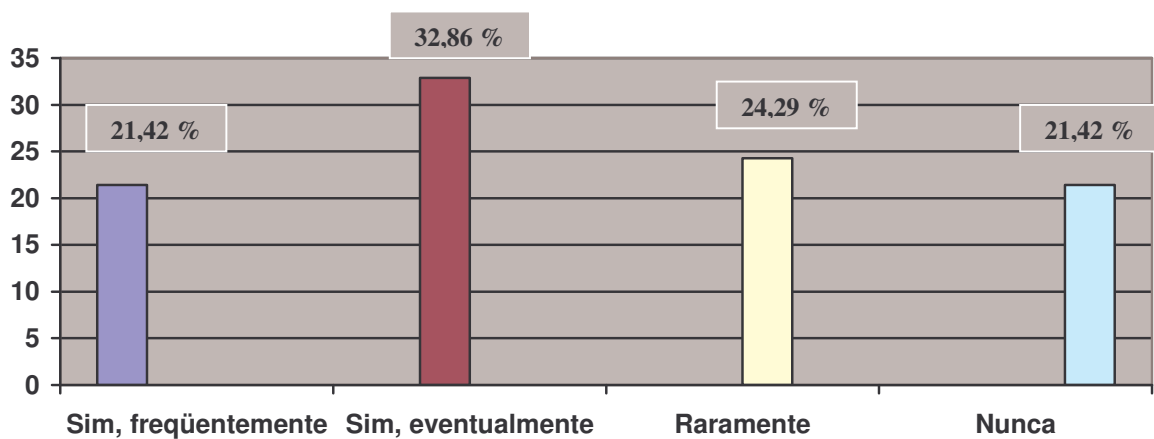


Figura 31 – Prática do *Off-Road* no Tempo Livre da Demanda Potencial

Na figura 32, a maioria dos entrevistados discorda plenamente em relação à prática do *Off-Road* danificar o meio ambiente, porém, alguns entrevistados acreditam que sim, pois por mais apropriado que seja o local, sempre vai existir um pequeno dano à natureza.

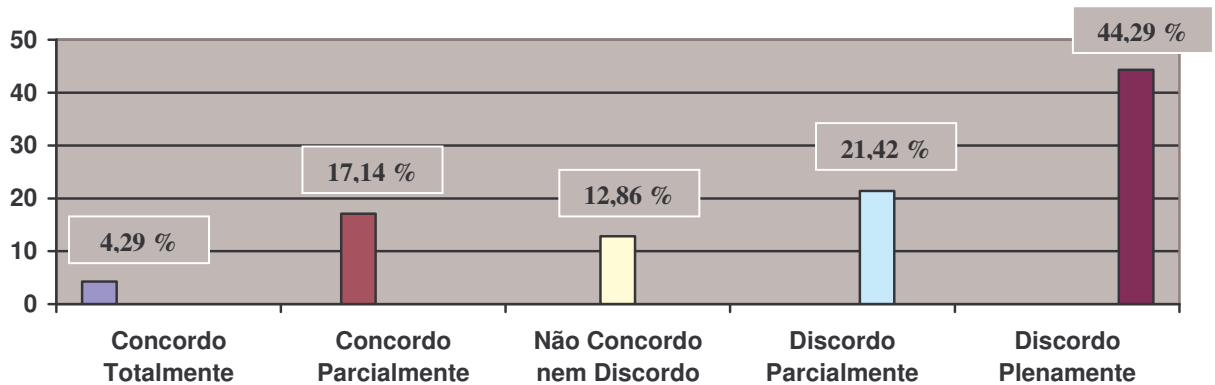


Figura 32 – A Prática do *Off-Road* como Danificadora do Meio Ambiente na Opinião da Demanda Potencial

Como mostra a figura 33, para a maioria dos entrevistados, ou seja 54,29 %, a prática do *Off-Road* pode ser uma solução para o stress da vida cotidiana.

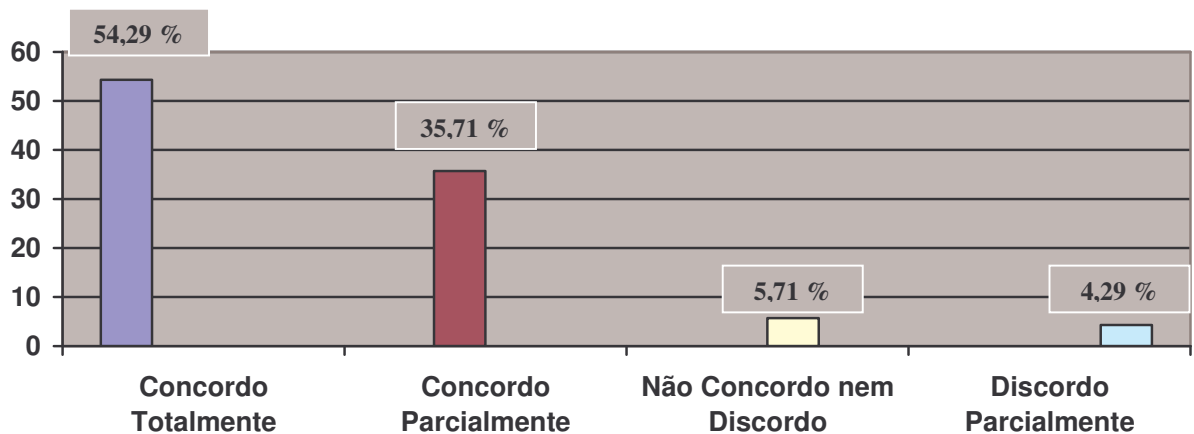


Figura 33 – *Off-Road* como Solução para o Stress da Vida Cotidiana da Demanda Potencial

De acordo com a figura 34, pudemos perceber que para a maioria dos entrevistados, a prática do *Off-Road* é essencial para satisfazer suas necessidades, porém, imagens na TV e Internet, também já satisfazem uma boa parte dos entrevistados, pois se constitui uma vivência virtual do esporte.

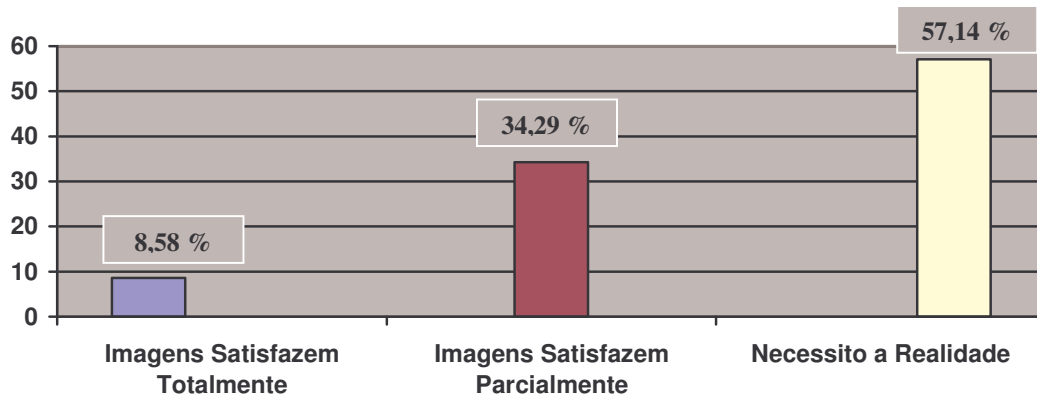


Figura 34 – A Necessidade da Realidade do *Off-Road* para a Demanda Potencial

Em relação à figura 35, a maioria da demanda potencial, ou seja 42,86 %, discorda que haja preconceito por mulheres na prática do *Off-Road*, porém, este é um esporte que ainda é praticado pela maioria de homens, como pudemos perceber também pela figura 27.

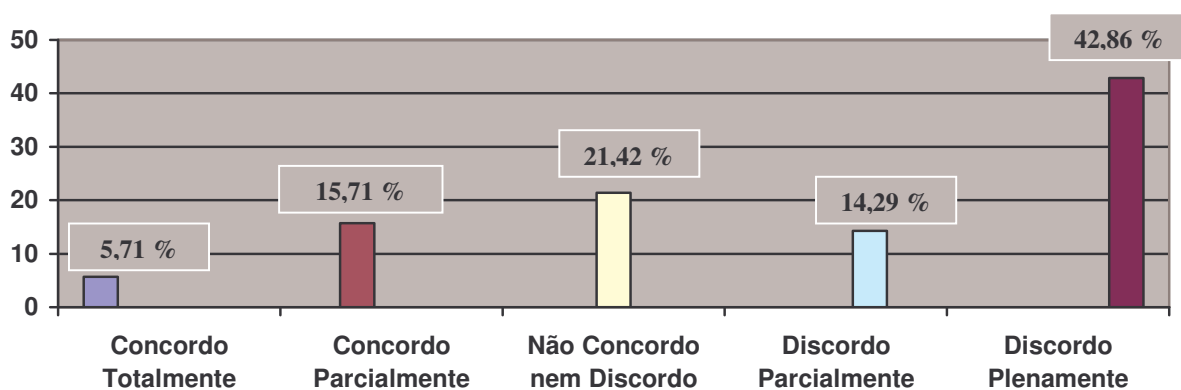


Figura 35 – Preconceito por Mulheres no *Off-Road* na Opinião da Demanda Potencial

Na tabela 2, a demanda potencial mostrou um interesse variado em relação ao motivo de praticar o *Off-Road*, sendo que fugir da rotina foi o mais citado.

Motivos	F.A.	F.R. (%)
Fugir da rotina diária	51	72.86
Estar em contato com a natureza	44	62.86
Fugir da poluição	9	12.86
Conhecer outros lugares	48	68.58
Adquirir novos conhecimentos	14	20
Estar sujeito a riscos	9	12.86
Liberdade de comportamento	18	25.71
Interesse nos aspectos ecológicos e cênicos-paisagísticos	22	31.42
Recuperar as forças	7	10
Estar com outras pessoas	24	34.29
Viver novas experiências	47	67.14
Se dar prazer	19	27.14
Partir em busca de aventura	33	47.14
Ver-se face ao insólito	5	7.14
TOTAL	350	500

F.A. – Frequência Absoluta F.R. – Frequência Relativa (%)

Tabela 2 – Motivos da Prática do *Off-Road* para a Demanda Potencial

A partir da tabela 3, percebemos que o gosto da demanda potencial é bem variado, prevalecendo na maioria o gosto por rios, com 44,29 %, praia, com 31,42 %, e cachoeiras, com 75,71 %. Porém, são atrativos inexistentes em Bauru e na região mais próxima.

Atrativo	F.A.	F.R. (%)
Rios	31	44.29
Correntezas	4	5.71
Grutas	15	21.42
Chapadas	5	7.14
Morros	8	11.42
Lagos	8	11.42
Montanhas	15	21.42
Mangues	2	2.86
Dunas	6	8.58
Cachoeiras	53	75.71
Vales	3	4.29
Serras	3	4.29
Planaltos	2	2.86
Praia	22	31.42
Represas	1	1.42
Cavernas	17	24.29
Colinas	1	1.42
Planícies	1	1.42
Planícies	1	1.42
Matas	13	18.58
TOTAL	211	301.38

F.A. – Frequência Absoluta F.R. – Frequência Relativa (%)

Tabela 3 – Atrativos Escolhidos pela Demanda Potencial

De acordo com a figura 36, a maioria dos entrevistados achou viável a implantação de um serviço de aluguel de jipes na região de Bauru, e com isso pudemos analisar que, se implantado este serviço, haveria público para tal.

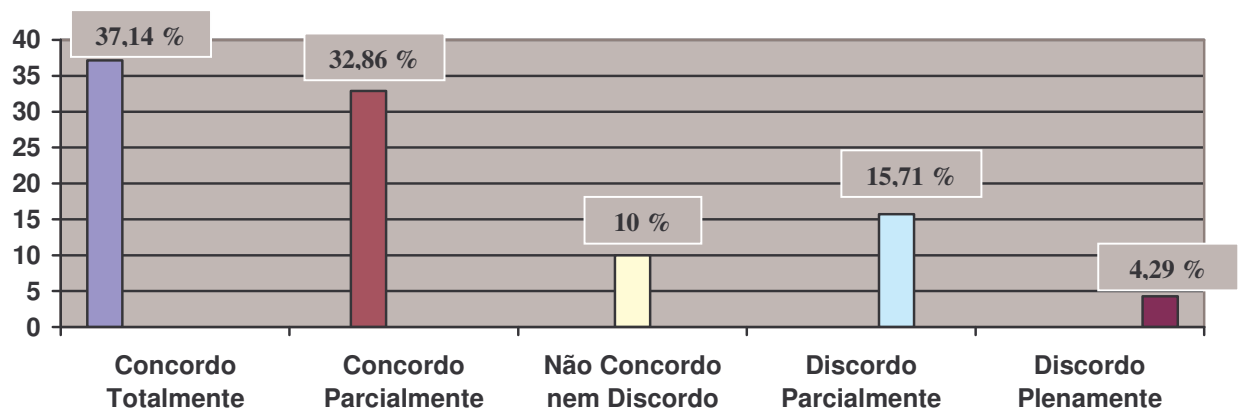


Figura 36 – Implantação do Serviço de Aluguel de Jipes na Região de Bauru na Opinião da Demanda Potencial

Nem todos os entrevistados souberam responder o porque da pergunta 10, dos 70 entrevistados, 64 expressaram seus motivos. A seguir analisamos os meios das categorias apontadas nas respostas e os motivos da implementação do aluguel de jipe para a prática do *Off-Road*.

Encontra-se nas respostas dos entrevistados uma diversidade de categorias que justificam a prática do *Off-Road* e do aluguel de jipes, as quais as resumimos:

- Facilitaria o acesso de pessoas;
- Alternativa para diversão;
- Muitas poderiam usufruir e conhecer melhor este esporte;
- A região é diversificada – cachoeiras, trilhas e natureza; e
- Economicamente mais viável para o praticante eventual.

Do mesmo modo encontramos categorias negativas que expressam um certo desconhecimento da região e medo do custo de tal prática esportiva turística em menor grau:

- Falta de trilhas, cachoeiras, montanhas...;
- Bauru não ter público com condição financeira a ponto de manter um serviço de aluguel de jipes;

- Não ter interessados para tanto; e
- Custo alto e poucos adeptos.

Dos 70 entrevistados, 40 categorizaram positivamente a viabilidade da implantação do aluguel de jipes, e 20 dos entrevistados categorizaram negativamente. O que nos mostram que a maioria concorda com a viabilidade.

5.3 Opinião da Demanda Real sobre a prática do Turismo *Off-Road*

Num universo de 30 entrevistados obtivemos os seguintes resultados:

A partir da figura 37, pudemos perceber que a grande maioria dos praticantes do *Off-Road*, ou seja 90 %, são do sexo masculino, o que mostra uma preferência masculina para a prática do esporte.

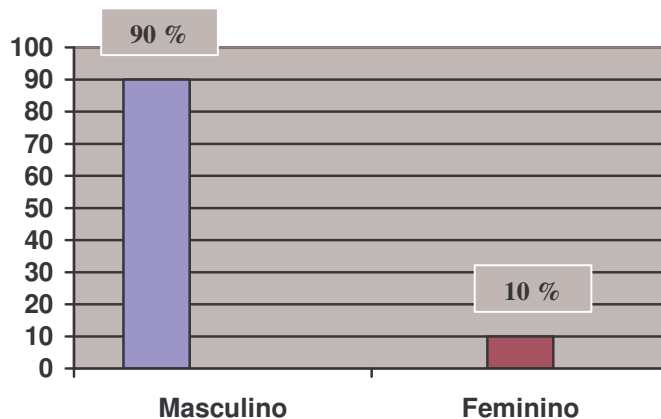


Figura 37 – Sexo dos Entrevistados da Demanda Real

Em relação à idade dos entrevistados, pudemos observar que os praticantes da demanda real são de idades bem variadas, porém, prevalecendo a idade acima de 40 anos, com 40 % dos entrevistados. Isso mostra que o poder aquisitivo é um fator preponderante.

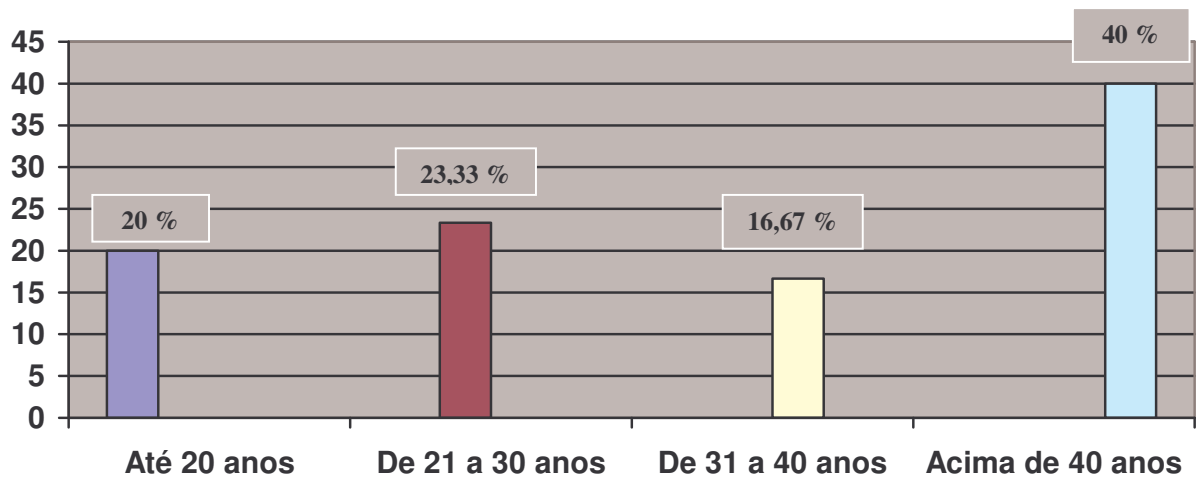


Figura 38 – Idade dos Entrevistados da Demanda Real

De acordo com a escolaridade dos entrevistados, pudemos perceber que a maioria deles tem o nível de Ensino Superior completo, o que mostra que são homens formados, que atuam cada um em sua profissão, e possuem poder aquisitivo para manter seu próprio jipe.

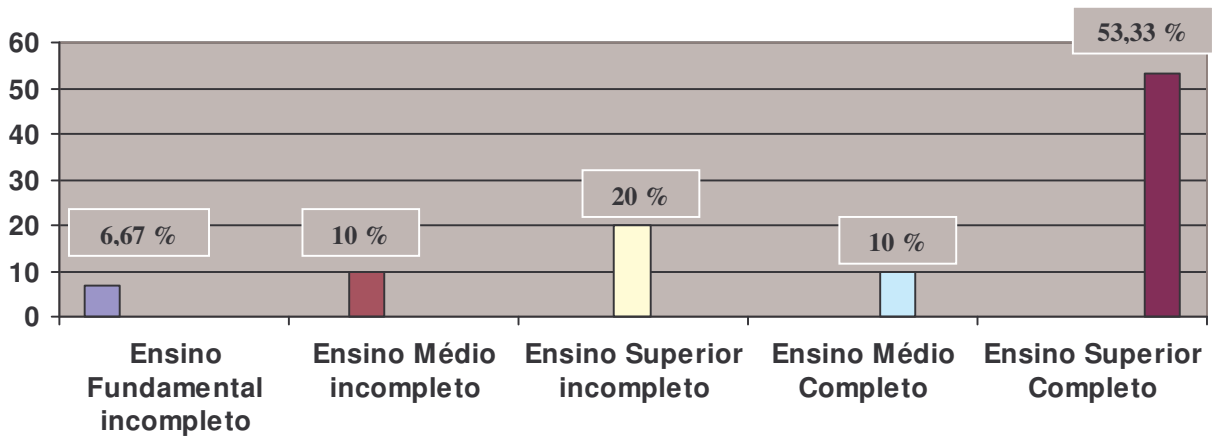


Figura 39 – Escolaridade dos Entrevistados com Demanda Real

Analisando o perfil dos entrevistados, verificamos uma variedade muito grande de profissões, mostrando que não há uma profissão específica para a prática.

Profissão	F.A.	F.R. (%)
Cirurgião Dentista	1	3.33
Empresário	1	3.33
Engenheiro Civil	1	3.33
Engenheiro Agrônomo	1	3.33
Representante de Vendas	2	6.67
Advogada	1	3.33
Comerciante	2	6.67
Biólogo	1	3.33
Servidor Público	1	3.33
Agente Fiscal de Rendas	1	3.33
Técnico em Eletrônica	1	3.33
Mecânico	1	3.33
Autônomo	1	3.33
Vendedor	1	3.33
Industrial	1	3.33
Estudante	3	10
TOTAL	20	66.63

F.A. – Frequência Absoluta F.R. – Frequência Relativa (%)

Tabela 4 – Profissão de Entrevistados da Demanda Real

Como mostra a figura 40, observamos que para a grande maioria dos entrevistados, ou seja, 90 %, a prática do *Off-Road* é uma atividade lícita e salutar.

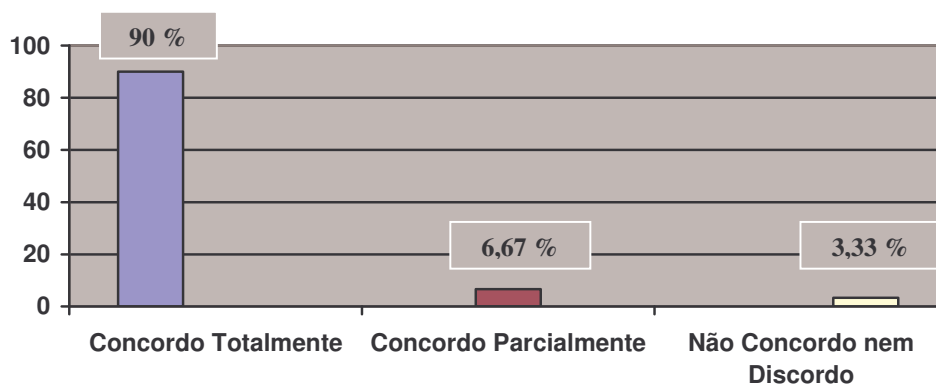


Figura 40 – O *Off-Road* como Atividade Lícita e Salutar para a Demanda Real

Na figura 41, a maioria dos entrevistados, 63,33 %, acredita que a prática do *Off-Road* não prejudica o meio ambiente, pois o local onde costumam praticar é apropriado.

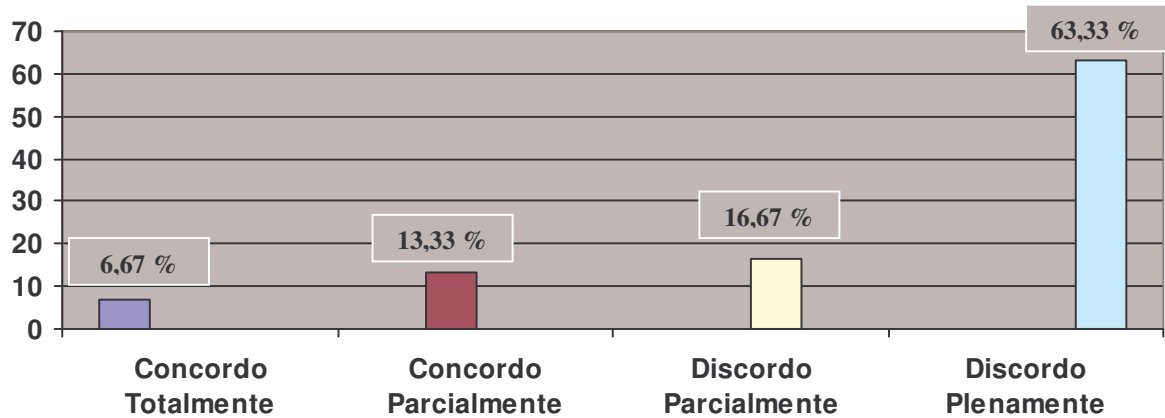


Figura 41 – O *Off-Road* como Danificador do Meio Ambiente na Opinião da Demanda Real

A partir da figura 42, pudemos perceber que a grande maioria dos entrevistados, de 90 %, concorda que o *Off-Road* seja uma solução para o stress da vida cotidiana, pois podem relaxar e curtir a natureza.

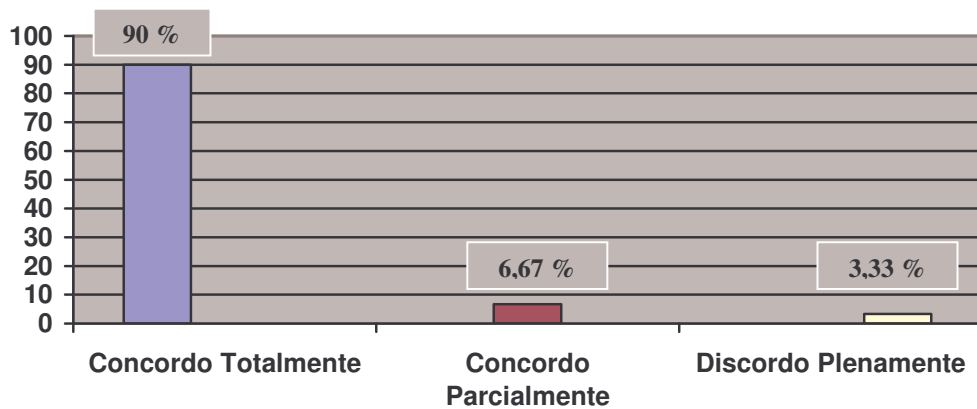


Figura 42 – O *Off-Road* como Solução para o Stress da Vida Cotidiana da Demanda Real

A maioria dos entrevistados, ou seja 80 %, já se satisfazem com a prática do esporte muito mais do que com uma imagem virtual.

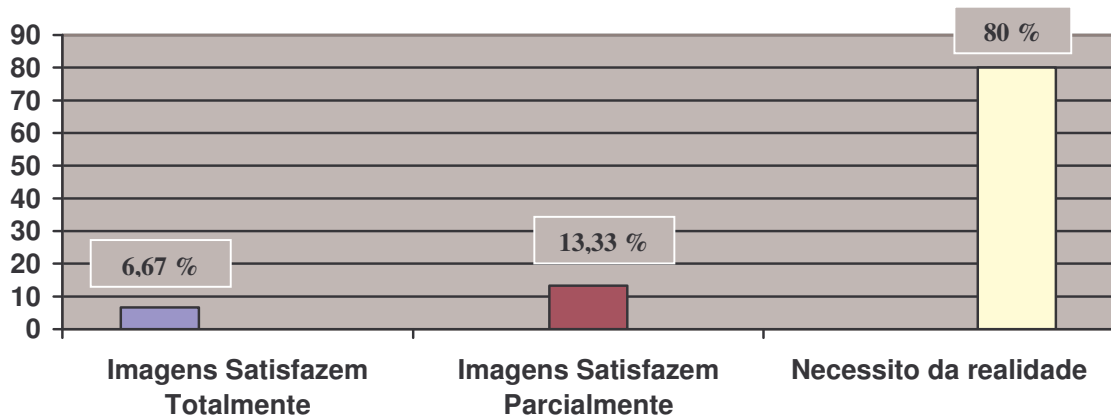


Figura 43 – A Necessidade da Realidade do *Off-Road* para a Demanda Real

De acordo com a figura 44, todos os entrevistados conseguem descobrir novas características de seu comportamento a cada trilha, o que nos leva a observar que cada trilha é diferente da outra, onde as emoções se renovam.

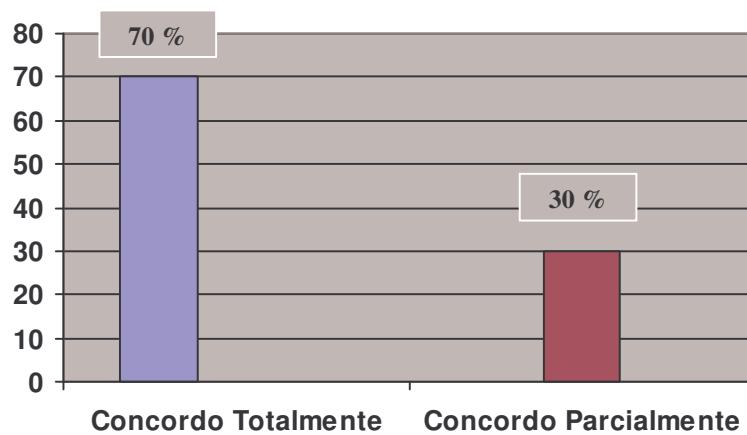


Figura 44 – Descoberta de Novas Características de Comportamento da Demanda Real a cada Trilha

Como podemos ver na figura 45, os entrevistados confirmam que existe uma sociabilização entre eles durante a prática do esporte, havendo assim uma harmonia no grupo, e abertura para grandes amizades.

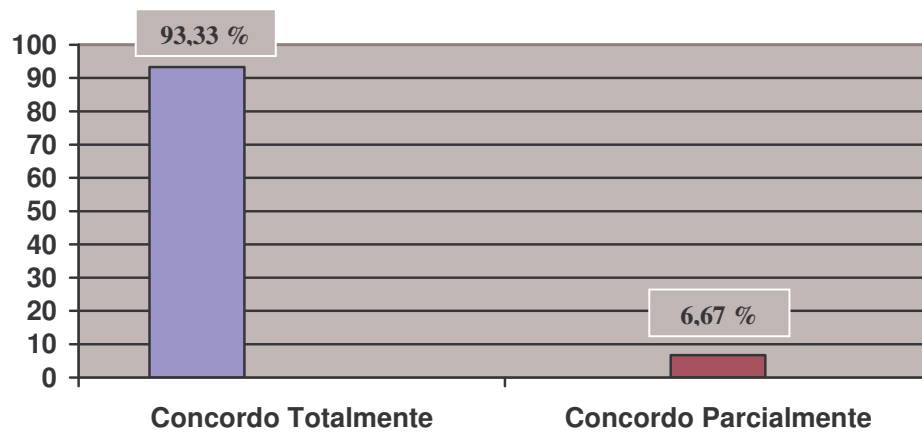


Figura 45 – Sociabilização entre os Praticantes Durante as Trilhas na Opinião da Demanda Real

Na figura 46, a maioria dos entrevistados acredita que não exista preconceito por mulheres na prática do *Off-Road*, porém, a grande maioria dos praticantes é do sexo masculino.

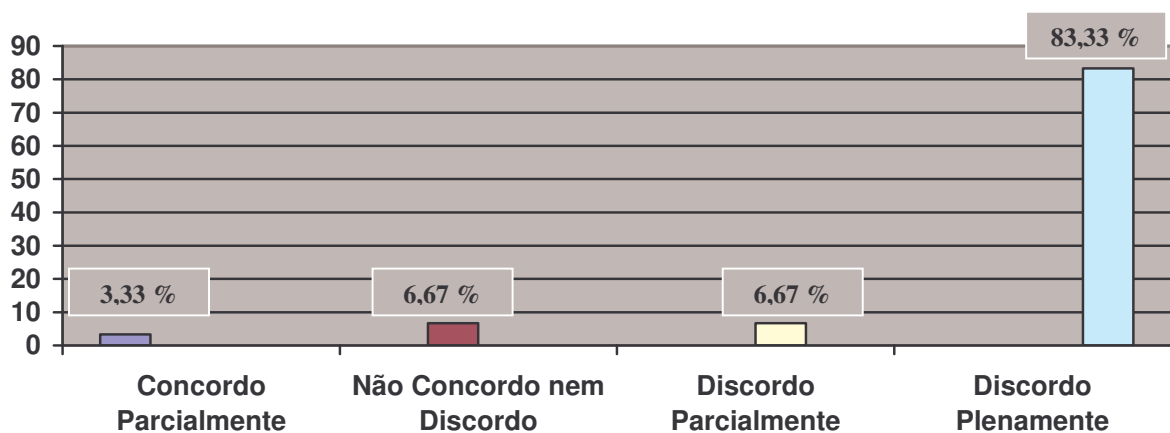


Figura 46 – Preconceito por Mulheres no *Off-Road* na Opinião da Demanda Real

Dos 30 entrevistados, 20 deles, ou seja 66,67 %, acredita que é viável a prática do *Off-Road* na região de Bauru, mostrando a sua viabilidade.

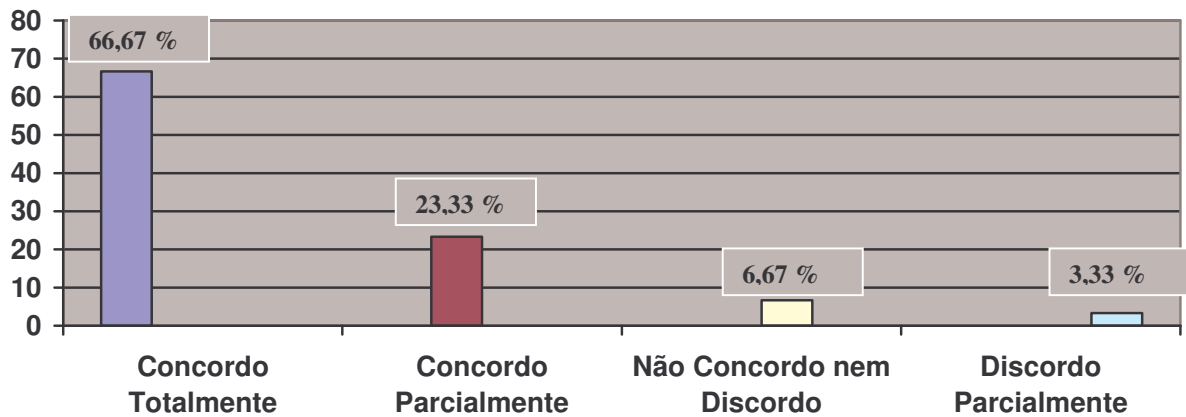


Figura 47 – Viabilidade do *Off-Road* na Região de Bauru Segundo a Demanda Real

Como mostra a figura 48, ainda existem lugares não percorridos pelo *Off-Road* na região de Bauru, segundo a maioria dos entrevistados, ou seja 86,67%.

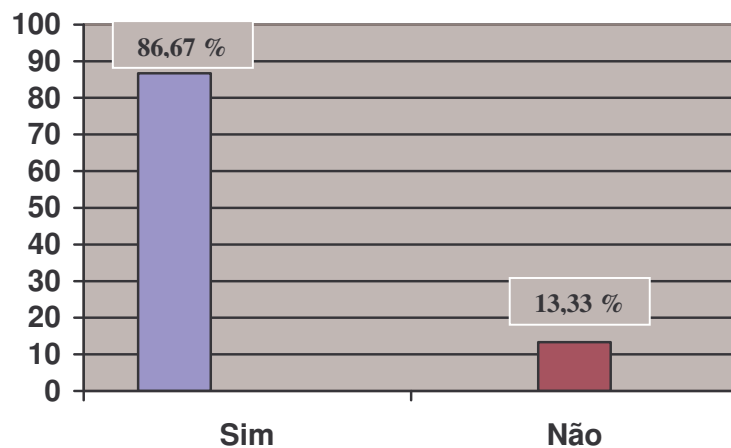


Figura 48 – Existência de Lugares não Percorridos pelo *Off-Road* na Região de Bauru Segundo a Demanda Real

Para a maioria dos entrevistados, o melhor período para fazer uma trilha são todos os períodos, pois cada um oferece um tipo de emoção diferente.

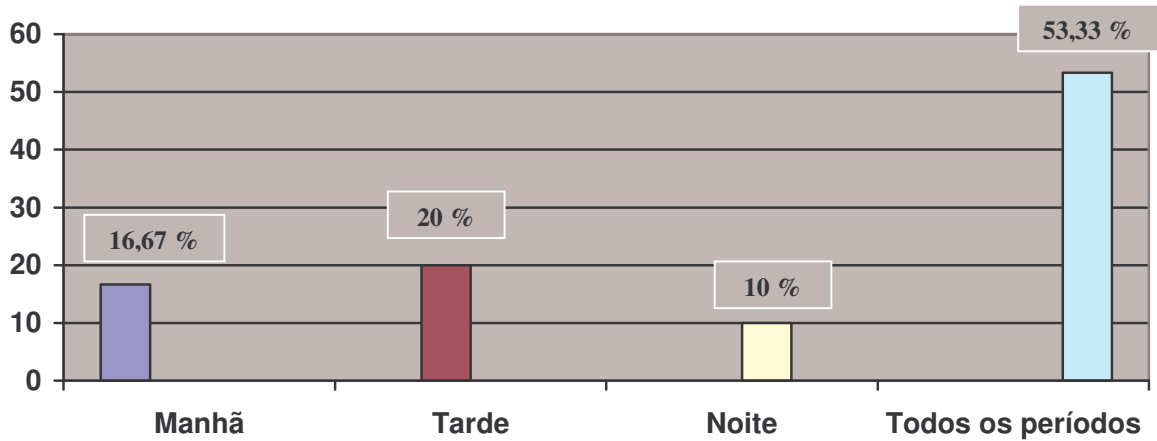


Figura 49 – O Melhor Período do Dia para fazer uma Trilha na Opinião da Demanda Real

Como mostra a figura 50, o melhor período para fazer uma trilha é de noite, na opinião da maioria dos entrevistados, ou seja 60 % deles, pois durante a noite a aventura se torna mais emocionando, pois precisam vencer também os perigos ocultos.

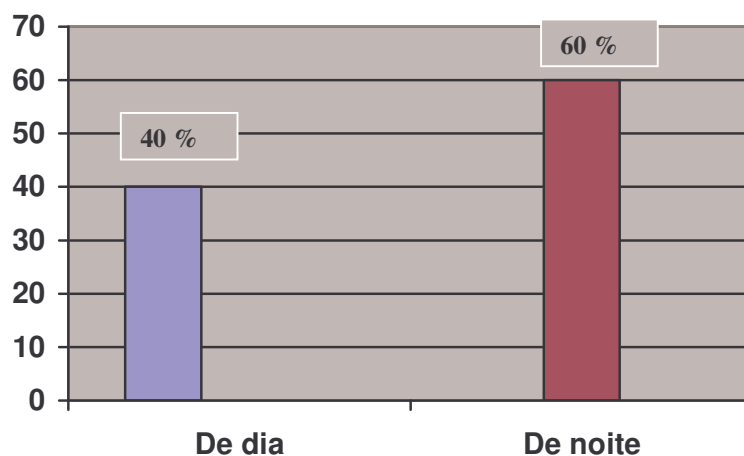


Figura 50 – O Período que dá mais Emoção nas Trilhas segundo a Demanda Real

Na tabela 5 os entrevistados mostraram motivos bem variados em relação à prática do *Off-Road*, sendo a maioria deles fugir da rotina diária e estar em contato com a natureza.

Motivos	F.A.	F.R. (%)
Fugir da rotina diária	22	73.33
Estar em contato com a natureza	22	73.33
Fugir da poluição	4	13.33
Conhecer outros lugares	19	63.33
Adquirir novos conhecimentos	4	13.33
Estar sujeito a riscos	7	23.33
Liberdade de comportamento	12	40
Interesse nos aspectos ecológicos e cênicos-paisagísticos	6	20
Recuperar as forças	3	10
Estar com outras pessoas	15	50
Viver novas experiências	12	40
Se dar prazer	7	23.33
Partir em busca de aventura	17	56.67
TOTAL	150	499.98

F.A. – Frequência Absoluta F.R. – Frequência Relativa (%)

Tabela 5 – Motivos que Levariam a Demanda Real a Praticar o *Off-Road*

De acordo com a tabela 6, o gosto pelos atrativos da demanda real foi bem variado, sendo que a maioria prefere encontrar rios pelo caminho.

Atrativos	F.A.	F.R. (%)
Rios	20	66.67
Correntezas	2	6.67
Grutas	7	23.33
Chapadas	2	6.67
Morros	8	26.67
Lagos	2	6.67
Montanhas	3	10
Mangues	7	23.33
Picos	1	3.33
Dunas	1	3.33
Cachoeiras	14	46.67
Serras	4	13.33
Praia	7	23.33
Represas	2	6.67
Cavernas	1	3.33
Matas	9	30
TOTAL	90	300

F.A. – Frequência Absoluta F.R. – Frequência Relativa (%)

Tabela 6 – Atrativos que a Demanda Real Gostaria de Encontrar numa Trilha

Na Figura 51, pudemos observar respostas variadas entre os entrevistados, porém, a maioria, ou seja 36,67 % deles, acredita na viabilidade da implantação de um serviço de aluguel de jipes para a prática do *Off-Road* na região de Bauru.

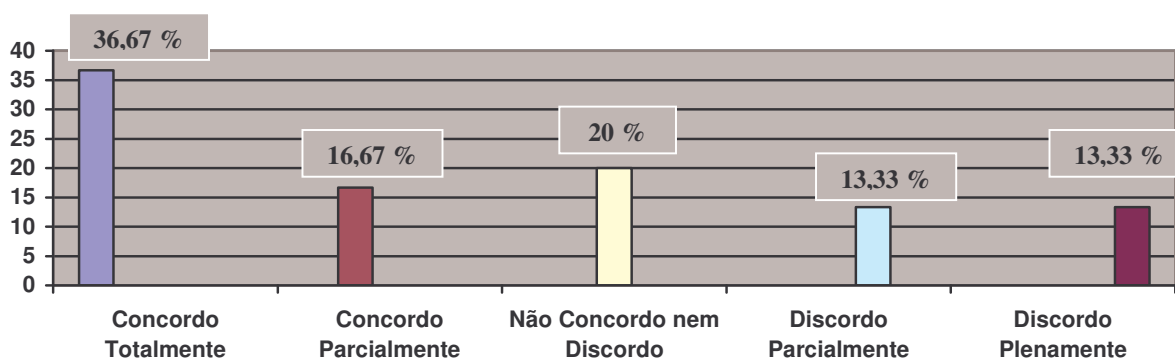


Figura 51 – Viabilidade da Implantação de um Serviço de Aluguel de Jipes na Região de Bauru na Opinião da Demanda Real

Nem todos os entrevistados souberam responder o porque da pergunta 15, apenas 28 dos 30 entrevistados responderam. A seguir analisamos os meios das categorias apontadas nas respostas e os motivos da implementação do aluguel de jipe para a prática do *Off-Road*.

Encontra-se nas respostas dos entrevistados uma diversidade de categorias que justificam a prática do *Off-Road* e do aluguel de jipes, as quais as resumimos:

- Oportunidade para outras pessoas que não possuem um jipe;
- Uma maneira de divulgar o esporte; e
- Oportunidade de principiantes amadurecerem para a prática do esporte.

Do mesmo modo encontramos categorias negativas que inibem a locação de veículos:

- Falta de interessados;
- Custo alto do aluguel;
- Ter intimidade com o jipe;
- O prazer é manter seu próprio veículo, conhecê-lo, ajustar os equipamentos;
- Estragar o jipe;
- Custo alto ao locatário devido ao grande desgaste do veículo;
- Só é viável em Parques Nacionais ou no litoral; e
- Falta de lugares para andar de jipe em Bauru.

Dos 30 entrevistados, 12 responderam positivamente em relação à viabilidade do aluguel de jipe, e poucos mais da metade, 14 responderam negativamente, o que nós leva a crer que ainda assim há a possibilidade da implantação do aluguel de jipe aqui na região de Bauru.

5.4 Viabilidade do Turismo *Off-Road* em Bauru e Região

Bauru, apesar de ser considerada uma cidade turística, seu perfil é de Turismo de negócios, pois não possui atrativos ecológicos que atraiam pessoas para a prática do *Off-Road*. Entretanto, serve para a prática de iniciantes no esporte, pois suas trilhas são pequenas e de nível

de pouca dificuldade, facilitando a aquisição de experiências para etapas mais avançadas, que podem ser praticadas em cidades um pouco mais afastadas da região, segundo Almeida (2007) (...) “em Ourinhos, Piraju, no Vale do Rio Paranapanema, na Serra de Botucatu, e Brotas, que é um nível de perigo mais elevado”.

Acreditamos que exista a possibilidade e viabilidade de abrir um local que alugue jipes em Bauru, com uma estrutura apropriada, guia, e um preço acessível para a população, porém, este esporte não é destinado ao público em massa, pois é um serviço que necessitaria um agendamento prévio, e serviria para poucas pessoas de cada vez.

Por ser interessante a prática por iniciantes, a pessoa que locasse o veículo não teria tantas dificuldades, porém, por outro lado, seria perigoso, pois por falta de prática, ou mesmo por desconhecer o mecanismo do jipe, que é diferente de um carro comum, a pessoa poderia quebrá-lo, ou mesmo se machucar seriamente, o que poderia causar transtornos para o locador. Como afirma Almeida (2007) (...) “é muito arriscado. Porque há a possibilidade de um acidente. Pode não acontecer de virar o jipe, mas basta o jipe cair no buraco, dar um tranco na direção, que pode quebrar um braço, sabe? Então, para quem está proporcionando aquele passeio, ele pode responder via criminalmente por aquele acidente”. Por isso, a presença de um guia seria essencial durante o passeio.

O serviço de locar jipes poderia ser feito pelo próprio Clube do Jeep de Bauru, assim como acontece com o Aeroclube de Bauru, onde pessoas agendam seu passeio, e no dia e hora marcada o realizam. Porém, o Clube do Jeep de Bauru não possui uma sede, não é registrado em cartório, e não possui pessoa jurídica. E nem pretendem se tornar, pois são simpatizantes do esporte, amigos que se juntam para a prática e descontração nos finais de semana com seus jipes, e não querem saber de burocracia na hora de seu lazer. Portanto, se a iniciativa tiver que partir dos componentes do Jeep Clube de Bauru, dificilmente esta idéia será concretizada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho se baseou na motivação que envolve o esporte *Off-Road*, fazendo com que as pessoas saiam da rotina do dia a dia, encontrem-se com a natureza, trazendo uma sensação de liberdade e produzindo fortes emoções, superar obstáculos, vivenciando aventuras inesquecíveis e combatendo o stress, além de proporcionar a sociabilização dos participantes.

Em Bauru e região, o turismo *Off-Road* precisaria ser mais divulgado e incentivado, tendo em vista a exploração das belezas de nossa região, e a vantagem de poder ser praticado não somente nas férias, mas em feriados e finais de semana, trazendo todas as vantagens da prática dessa modalidade de Turismo de Aventura.

Em Bauru, devido ao Clube de Jeep não ser legalmente constituído, como é em Brotas, seria necessário um agendamento através de agências de turismo, que assumiram o controle dessa prática, e um local que alugasse jipe com um guia para dirigi-lo.

O *Off-Road* é um esporte elitista, que é praticado muito mais por homem do que por mulher, embora não haja tanto preconceito em relação a elas,

Quando feito em local apropriado, com técnica e estrutura, acaba causando menos impacto.

Concluimos assim, que a prática do *Off-Road* em Bauru e região pode ser viável se houver uma divulgação, investimento e motivação.

Ao discutirmos todos estes aspectos do *Off-Road*, nossa busca quis demonstrar a viabilidade desta modalidade turística e esportiva, na tentativa de uma maior popularização de sua prática em nossa região e da possibilidade de ser um novo gerador de rendas através de agências que se especializem e divulguem esta modalidade ainda circunscrita a um grupo seletivo de indivíduos.

É fundamental também destacarmos que em nossa busca por informações nos deparamos com alguns entraves que não nos fez recuar de nossa tarefa, mas que alertamos as autoridades competentes que fiscalizem melhor as agências de turismo e hotéis de nossa cidade e região, pois ao buscarmos dados relevantes sobre o fluxo turístico (emissivo e receptivo), não obtivemos sucesso, pois a mentalidade provinciana das agências e hotéis de nossa região de ocultar estes dados quantitativos trava toda e qualquer tentativa de obtermos a realidade do fluxo turístico de nossa região, que é objeto de pesquisa e estudo dos cursos de Turismo.

Creemos que olhar profundamente sobre estes aspectos é fundamental!

Quanto ao *Off-Road*, sabemos que há um potencial enorme a ser explorado em nossa região em especial na cidade de Bauru, que deveria ser tomado como discussão junto ao CONTUR, pois tal modalidade turística envolve uma série de novas perspectivas, podemos citar algumas:

- Desenvolvimento Econômico (Empregos Diretos e Indiretos)
- Desenvolvimento Pedagógico e Educativo – História e Geografia da Região
- Desenvolvimento Ecológico – Biodiversidade – Ecossistema – Educação Ambiental
- Desenvolvimento Social – Contato com pequenos povoados, grupos indígenas e entre os participantes da modalidade.

Poderíamos citar um série de benefícios que a prática do *Off-Road* pode trazer, mas é fundamental pensarmos que esta modalidade nos permite antever o futuro, pois a cada vez mais o stress, a urbanidade nos leva a nos distanciarmos cada vez mais da natureza e do próprio ser humano na figura do outro, então a prática desta modalidade nos permite nos aproximarmos cada vez mais do mundo natural, com amparo tecnológico, e com certeza quem já experimentou uma aventura como praticar o *Off-Road* desejará praticá-la sempre.

Portanto, criar condições satisfatórias com apoio dos órgãos competentes e prefeituras com parcerias com agências de Turismo na tentativa de popularizar a modalidade, com certeza fará o *Off-Road*, um turismo cada vez mais sustentável, rentável, e essencial para muitos municípios.

Concluimos assim, que a prática do *Off-Road* em Bauru e região pode ser viável se houver uma divulgação (Publicidade, Propaganda), investimento (Iniciativa Privada e Pública) e motivação (por parte dos Municípios, Secretarias de Turismo e Conselhos Municipais de Turismo). Pois os benefícios e lucros para a região são viáveis e visíveis a prática do *Off-Road*, que cativa e nos faz querer sempre repetir a dose.

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

- Acessória e Elaboração de Projetos, *Trilhas Ecológicas da Fazenda Capoava*. 1ª edição, Qualitec, p. 18, 2000.
- BARRETTO, Margarita. *Manual de Iniciação ao Estudo do Turismo*. 12ª edição (Coleção Turismo). Campinas, SP: Papyrus, p. 160, 1995.
- BELTRÃO, Otto di. *Turismo: a indústria do século 21*. 1ª edição. Lorena, SP: Stiliano, p. 116, 1999.
- BENI, Mário Carlos. *Análise Estrutural do Turismo*. 9ª edição. São Paulo: Senac São Paulo, p. 523, 2003.
- BOULLÓN, Roberto C. *Atividades Turísticas e Recreativas: o homem como protagonista*. 1ª edição. Bauru, SP: EDUSC, p. 208, 2004.
- CAMERINI, Marcos S. N. *Superando Obstáculos: um paralelo entre uma empresa e uma expedição fora-de-estrada através do planejamento por objetivos*. 1ª edição. Bauru, SP: Bureau Brasil Comunicação, p. 89, 2003.
- CARDOSO, Athos Eichler. *O que é Aventura*. 1ª edição. São Paulo: editora brasiliense, p. 82, 1987.
- FENNELL, David A. *Ecoturismo uma Introdução*. 1ª edição. São Paulo: Contexto, p. 281, 2002.
- GAIOTTO, João R. de C. *Técnica 4x4: guia de condução fora de estrada*. 2ª edição. Curitiba: J. R. de C. Gaiotto, p. 256, 2002.
- GASTAL, Susana. *Turismo: 9 propostas para um saber-fazer*. 1ª edição. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2000, p. 150, (Coleção Comunicação, 4)
- LICKORISH, Leonard J.; JENKINS, Carson L. *Introdução ao Turismo*. 2ª tiragem. Rio de Janeiro: Campus, p. 317, 2000.
- MOLETTA, V.; GOIDANICH, K. L. *Turismo Esportivo*. 2ª edição. Porto Alegre: SEBRAE/RS, p. 64, 2000.
- PALHARES, Guilherme Lohmann. *Transportes Turísticos*. 2ª edição Revista. São Paulo: Aleph, p. 347, 2002.

RONÁ, Ronaldi di. *Transportes no Turismo*. 1ª edição. Barueri, SP: Manole, p. 151, 2002.

SERRANO, Célia M.; BRUHNS, Heloisa T. (orgs). *Viagens à Natureza – turismo, cultura e ambiente*. 2ª edição. 1997 (Coleção Turismo). Campinas, SP: Papirus, 1999, p. 150.

2º Prêmio SENAC – SP de Turismo Ambiental 1996. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 1998, p. 119.

_____. *4x4 & Cia o guia Off-Road, Outubro/2005, Ano 13 – Nº 147*

_____. *Brazil Sensacional!, Guia para Profissionais de Turismo, www.braziltour.com*

ECOTURISMO. Disponível em:

<<http://www.ambientebrasil.com.br/composer.php3?base=/ecoturismo/index.html&conteudo=/ecoturismo/rosto.html>>. Acesso em: 11 abr. 2007.

TURISMO DE AVENTURA. Disponível em:

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Aventura_%28g%C3%AAnero%29>. Acesso em: 11 abr. 2007.

OFF-ROAD. Disponível em: <<http://360graus.terra.com.br/offroad/default.asp>> Acesso em: 11 abr. 2007.

DADOS SOBRE BAURU. Disponível em:

<<http://pt.wikipedia.org/wiki/Bauru#Geografia>> Acesso em: 10 out. 2007.

FOTOS DE JIPE. Disponível em:

<<http://www.jeeperos.com/foros/attachment.php?attachmentid=9831&stc=1&d=1054759254>>

Acesso em: 24 out. 2007.

FOTOS DE JIPE. Disponível em:

<http://www.jeepcluberiodosul.com.br/uploads/fotos/galeria/mini/capa_46.jpg> Acesso em: 24 out. 2007.

FOTOS DE JIPE. Disponível em:

<<http://www.pousadaaparas.com.br/jeep.jpg>> Acesso em: 24 out. 2007.

FOTOS DE JIPE. Disponível em:

<http://www.uor.com.br/dicas/em_uso.jpg> Acesso em: 24 out. 2007.

MAPA DA LOCALIZAÇÃO DE BAURU. Disponível em:

<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/7/7c/SaoPaulo_Municip_Bauru.svg/800px-SaoPaulo_Municip_Bauru.svg.png> Acesso em: 25 out. 2007.

MAPA DA REGIÃO DE BAURU. Disponível em:

<http://www.igc.sp.gov.br/images/mapa_ra_grd.jpg> Acesso em: 25 out. 2007.

DADOS SOBRE AREALVA. Disponível em:

<<http://www.arealva.sp.gov.br/template.php?pagina=showCidade.php&id=9>> Acesso em: 25 out. 2007.

DADOS SOBRE AGUDOS. Disponível em:

<<http://tvtem.globo.com/especiais/cidades/index.asp?Id=5&Pag=4>> Acesso em: 25 out. 2007.

DADOS SOBRE PEDERNEIRAS. Disponível em:

<<http://www.pederneiras.sp.gov.br/turismo/index.html>> Acesso em: 25 out. 2007.

FOTO DE PEDERNEIRAS. Disponível em:

<http://tvtem.globo.com/especiais/cidades/fotos/Cidades_mediabox2_21.jpg> Acesso em: 25 out. 2007.

DADOS SOBRE PIRATININGA. Disponível em:

<<http://www.piratininga.sp.gov.br/template.php?pagina=showCidade.php&id=17>> Acesso em: 25 out. 2007.

DADOS SOBRE AVAÍ. Disponível em: <<http://www.avai.sp.gov.br/template.php>> Acesso em: 25 out. 2007.

DADOS SOBRE BROTAS. Disponível em: <<http://www.brotas.sp.gov.br/>> Acesso em: 25 out. 2007.

DADOS SOBRE BROTAS. Disponível em:
<http://images.google.com.br/imgres?imgurl=http://www.gaiiaexpedicoes.com/brotas/imagens/destaque/conteudo/offroad2.jpg&imgrefurl=http://www.gaiiaexpedicoes.com/brotas/index.html&h=173&w=230&sz=9&hl=pt-BR&start=114&um=1&tbnid=Gwv_WGRQYbbgtM:&tbnh=81&tbnw=108&prev=/images%3Fq%3Dbrotas%26start%3D100%26gbv%3D2%26ndsp%3D20%26svnum%3D10%26um%3D1%26hl%3Dpt-BR%26sa%3DN> Acesso em: 25 out. 2007.

DADOS SOBRE DOIS CÓRREGOS. Disponível em: <<http://www.doiscorregos.sp.gov.br/>> Acesso em: 25 out. 2007.

DADOS SOBRE DOIS CÓRREGOS. Disponível em:
<http://www.nossosaopaulo.com.br/Reg_05/Reg05_DoisCorregos.htm> Acesso em: 25 out. 2007.

DADOS SOBRE DOIS CÓRREGOS. Disponível em:
<<http://www.jeepclubededoisregos.com.br/>> Acesso em: 25 out. 2007.

DADOS SOBRE BOTUCATU. Disponível em:
<<http://www1.folha.uol.com.br/folha/turismo/noticias/ult338u5201.shtml>> Acesso em: 25 out. 2007.

DADOS SOBRE BAURU. Disponível em: <<http://portalbrasil.net/cerrado.htm>> Acesso em: 31 out. 2007.

DADOS SOBRE BAURU. Disponível em: <<http://ciencia.hsw.uol.com.br/florestas-tropicais1.htm>> Acesso em: 25 out. 2007.

FOTO DE FLORESTA TROPICAL. Disponível em:

<<http://www.novomilenio.inf.br/cubatao/cfotos/ch042b44.jpg>> Acesso em: 25 out. 2007.

FOTO DE FLORESTA TROPICAL E CERRAD. Disponível em:

<<http://marcus-mayer.com/blog/wp-content/uploads/2007/07/transformacao-da-floresta-tropical-em-cerrado.jpg>> Acesso em: 25 out. 2007.

FOTO DE CERRADO. Disponível em:

<http://images.google.com.br/imgres?imgurl=http://www.ib.usp.br/ceo/images/morrop.gif&imgrefurl=http://www.ib.usp.br/ceo/onde/juq.htm&h=349&w=750&sz=166&hl=pt-BR&start=25&um=1&tbnid=s_VIRKjzs_fMtM:&tbnh=66&tbnw=141&prev=/images%3Fq%3Dcerrado%2Bno%2Bestado%2Bde%2Bsao%2Bpaulo%26start%3D20%26ndsp%3D20%26svnum%3D10%26um%3D1%26hl%3Dpt-BR%26sa%3DN> Acesso em: 25 out. 2007.

ANEXOS

ANEXOS

Anexo A – Termo de Consentimento de Pesquisa	100
Anexo B – Modelo da Pesquisa com Demanda Potencial	101
Anexo C – Modelo da Pesquisa com Demanda Real	103
Anexo D – Entrevista com Uriel de Almeida	106

ANEXO A – TERMO DE CONSENTIMENTO DE PESQUISA

ANEXO B – MODELO DA PESQUISA COM DEMANDA POTENCIAL

O Off-Road é um tipo de esporte praticado com jipe, onde a pessoa foge da rotina diária e se encontra com a natureza. É considerado também uma modalidade de turismo de aventura, proporcionando fortes emoções e experiências inesquecíveis para quem o pratica.

1- Identificação

1.1 Sexo:

Masculino Feminino

1.2 Idade:

Até 20 anos De 21 a 30 anos De 31 a 40 anos Acima de 40 anos

1.3 Escolaridade:

Ensino Fundamental incompleto Ensino Fundamental completo
 Ensino Médio incompleto Ensino Médio Completo
 Ensino Superior incompleto Ensino Superior Completo

1.4 Profissão:

2 – Você acredita que exista uma necessidade de buscar novas alternativas no uso do tempo livre, como escalar, dormir ao relento, caminhadas, banhos de cachoeira e descobertas de novos lugares?

Sim Não

3 – Você praticaria o *Off-Road* no seu tempo livre?

Sim, freqüentemente Sim, eventualmente Raramente Nunca

4 – A prática do *Off-Road* danifica o meio ambiente, a ponto de não poder ser indicado como um esporte?

Concordo Totalmente Concordo Parcialmente
 Não Concordo nem Discordo Discordo Parcialmente
 Discordo Plenamente

5 – O *Off-Road* é uma suposta solução para o stress causado pela agitação da vida cotidiana.

Concordo Totalmente Concordo Parcialmente
 Não Concordo nem Discordo Discordo Parcialmente
 Discordo Plenamente

6 – As imagens de aventura desse esporte transmitidas pela televisão e Internet já o satisfazem ou você necessita sentir a emoção da realidade?

- Imagens Satisfazem Totalmente Imagens Satisfazem Parcialmente
 Necessito a Realidade

7 – Existe preconceito por mulheres na prática do *Off-Road*?

- Concordo Totalmente Concordo Parcialmente
 Não Concordo nem Discordo Discordo Parcialmente
 Discordo Plenamente

8 - Quais os motivos que o levariam a praticar o *Off-Road* (Escolha no máximo 5 itens):

- Fugir da rotina diária Recuperar as forças
 estar em contato com a natureza Estar com outras pessoas
 Fugir da poluição Viver novas experiências
 Conhecer outros lugares Se dar prazer
 Adquirir novos conhecimentos Partir em busca de aventura
 Estar sujeito a riscos Ver-se face ao insólito
 Liberdade de comportamento
 Interesse nos aspectos ecológicos e cênicos-paisagísticos

9 - Fazendo uma trilha, qual desses atrativos você gostaria de encontrar (Escolha no máximo 3 itens):

- | | | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Rios | <input type="checkbox"/> Lagos | <input type="checkbox"/> Cachoeiras | <input type="checkbox"/> Represas |
| <input type="checkbox"/> Correntezas | <input type="checkbox"/> Montanhas | <input type="checkbox"/> Vales | <input type="checkbox"/> Cavernas |
| <input type="checkbox"/> Grutas | <input type="checkbox"/> Mangues | <input type="checkbox"/> Serras | <input type="checkbox"/> Colinas |
| <input type="checkbox"/> Chapadas | <input type="checkbox"/> Picos | <input type="checkbox"/> Planaltos | <input type="checkbox"/> Planícies |
| <input type="checkbox"/> Morros | <input type="checkbox"/> Dunas | <input type="checkbox"/> Praia | <input type="checkbox"/> Matas |

10 – A implantação do serviço de aluguel de jipes para a prática do *Off-Road* na região de Bauru seria viável?

- Concordo Totalmente Concordo Parcialmente
 Não Concordo nem Discordo Discordo Parcialmente
 Discordo Plenamente

Por quê?

ANEXO C – MODELO DA PESQUISA COM DEMANDA REAL

1- Identificação

1.1 Sexo:

Masculino Feminino

1.2 Idade:

Até 20 anos De 21 a 30 anos De 31 a 40 anos Acima de 40 anos

1.3 Escolaridade:

Ensino Fundamental incompleto Ensino Fundamental completo
 Ensino Médio incompleto Ensino Médio Completo
 Ensino Superior incompleto Ensino Superior Completo

1.4 Profissão:

2 – A prática do *Off-Road* é uma atividade lícita e salutar?

Concordo Totalmente Concordo Parcialmente
 Não Concordo nem Discordo Discordo Parcialmente
 Discordo Plenamente

3 – A prática do *Off-Road* danifica o meio ambiente, a ponto de não poder ser indicado como um esporte?

Concordo Totalmente Concordo Parcialmente
 Não Concordo nem Discordo Discordo Parcialmente
 Discordo Plenamente

4 – O *Off-Road* é uma suposta solução para o stress causado pela agitação da vida cotidiana.

Concordo Totalmente Concordo Parcialmente
 Não Concordo nem Discordo Discordo Parcialmente
 Discordo Plenamente

5 – As imagens de aventura desse esporte transmitidas pela televisão e Internet já o satisfazem ou você necessita sentir a emoção da realidade?

Imagens Satisfazem Totalmente Imagens Satisfazem Parcialmente
 Necessito da realidade

6 – A cada trilha o praticante consegue descobrir novas características do seu comportamento?

Concordo Totalmente Concordo Parcialmente

- Não Concordo nem Discordo Discordo Parcialmente
 Discordo Plenamente

7 – Existe uma sociabilização entre os praticantes durante as trilhas?

- Concordo Totalmente Concordo Parcialmente
 Não Concordo nem Discordo Discordo Parcialmente
 Discordo Plenamente

8 – Existe preconceito por mulheres na prática do *Off-Road*?

- Concordo Totalmente Concordo Parcialmente
 Não Concordo nem Discordo Discordo Parcialmente
 Discordo Plenamente

9 – A prática deste esporte é viável na região de Bauru?

- Concordo Totalmente Concordo Parcialmente
 Não Concordo nem Discordo Discordo Parcialmente
 Discordo Plenamente

10 – Ainda existem lugares não percorridos pelo *Off-Road* na região de Bauru?

- Sim Não

11 – Na sua opinião, qual o melhor período do dia para fazer uma trilha?

- Manhã Tarde Noite Todos os períodos

12 – Na sua opinião, qual o período que dá mais emoção nas trilhas?

- De dia De noite

13 – Quais os motivos que o levariam a praticar o *Off-Road* (Escolha no máximo 5 itens):

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Fugir da rotina diária | <input type="checkbox"/> Recuperar as forças |
| <input type="checkbox"/> Estar em contato com a natureza | <input type="checkbox"/> Estar com outras pessoas |
| <input type="checkbox"/> Fugir da poluição | <input type="checkbox"/> Viver novas experiências |
| <input type="checkbox"/> Conhecer outros lugares | <input type="checkbox"/> Se dar prazer |
| <input type="checkbox"/> Adquirir novos conhecimentos | <input type="checkbox"/> Partir em busca de aventura |
| <input type="checkbox"/> Estar sujeito a riscos | <input type="checkbox"/> Ver-se face ao insólito |
| <input type="checkbox"/> Liberdade de comportamento | |
| <input type="checkbox"/> Interesse nos aspectos ecológicos e cênicos-paisagísticos | |

14 – Fazendo uma trilha, qual desses atrativos você gostaria de encontrar (Escolha no máximo 3 itens):

- Rios Lagos Cachoeiras Represas

- | | | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Correntezas | <input type="checkbox"/> Montanhas | <input type="checkbox"/> Vales | <input type="checkbox"/> Cavernas |
| <input type="checkbox"/> Grutas | <input type="checkbox"/> Mangues | <input type="checkbox"/> Serras | <input type="checkbox"/> Colinas |
| <input type="checkbox"/> Chapadas | <input type="checkbox"/> Picos | <input type="checkbox"/> Planaltos | <input type="checkbox"/> Planícies |
| <input type="checkbox"/> Morros | <input type="checkbox"/> Dunas | <input type="checkbox"/> Praia | <input type="checkbox"/> Matas |

15 – A implantação do serviço de aluguel de jipes para a prática do *Off-Road* na região de Bauru seria viável?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Concordo Totalmente | <input type="checkbox"/> Concordo Parcialmente |
| <input type="checkbox"/> Não Concordo nem Discordo | <input type="checkbox"/> Discordo Parcialmente |
| <input type="checkbox"/> Discordo Plenamente | |

Por quê?

ANEXO D – ENTREVISTA COM URIEL DE ALMEIDA

***Bianca* – A prática do *Off-Road* é uma atividade lícita e salutar?**

Uriel – Ela é! Ela é porque (...) durante o contato com a natureza a pessoa sai daquele (...) daquelas práticas, daquela rotina do dia a dia, do convívio com pessoas das mais diversas profissões (...) então elas ficam mais a vontade, na natureza, e isso aí acaba mudando o próprio metabolismo né do organismo, e traz um bem estar porque libera uma quantidade de hormônio né?! É, que dá aquele relaxamento na (...) pra pessoa. E esse que é o, a grande vantagem.

***Bianca* – Quais as formas de praticar esse esporte?**

Uriel – Bom, cê tem (...) é, competições de diversos tipos né, você tem a trilha, tem a trilha de categoria de passeio que é são obstáculos leves, tem as trilhas de desafio que são muito pesadas né?!, com erosões (...) é, brejos, travessia de rios, tudo, e pra todos os tipos de percurso tem uma técnica específica. Se você tá num determinado tipo de terreno cê tem que vê o pneu que você vai usar, você tem uma técnica para conduzir o carro, então, o que manda no conjunto é você tê um veículo que é (...) na média ele estaria preparado pra qualquer tipo de obstáculo. Logicamente (...) você, se você teve por exemplo um veículo com um pneu mais próprio pra pedra, se você teve num lugar que tem brejo, você vai te que evita esses lugar mais radical, vai pra um lado mais leve, e assim cê consegue fazer o trajeto todo, porque não há a possibilidade como a trilha que tem vários tipos de obstáculos, não há a possibilidade de você ficar trocando pneu, neh?! Durante o trajeto, então aí que entra a técnica do piloto, de saber contornar, de saber adequar o estado do veículo que ele tá, neh?! Pra chegar até o final do trajeto.

***Bianca* – Quais as modalidades e como é cada uma delas?**

Uriel – Então, a (...) trilha geralmente é (...) um obstáculo assim, que você tá mais em contato com (...) é (...) a natureza e você não sabe bem o que vem pela frente, daí é que dá aquele (...) aquela adrenalina, a mais né?! Que cê vai, uma hora você tem um brejo, você tem uma montanha, você tem um rio pra atravessar, e tal, isso é um tipo de de percurso. Tem o *raid*, o *raid* de regularidade, o *raid* de velocidade, onde você recebe uma planilha, né?! E e você tem um navegador do lado, e esse navegador vai te orientando através de uns equipamentos que você tem que levar no jipe, pra vira a esquerda, vira a direita, acelera mais, acelera menos, esse é o *raid*. Tem o passeio, o passeio é pra família, ele prioriza o contato com a natureza, é, curti uma cachoeira, curti um rio, um lago, um campo, um churrasquinho, passa ali num brejinho, numa montanha, é praquele cara que tem o jipe e que não tá disposto a (...) fica detonando o carro, como é o caso quando você pega uma trilha mais pesada, né?! E você tem também as competições de circuito fechado, isso é muito comum lá no Sul, né?! Brusque, Santa Catarina, que nós chamamos de *Indoor*, então são jipes preparados pra corrida, no circuito fechado, onde ganha aquele que fizer o circuito no menor é, no menor tempo. Essas são as modalidades que existe.

Bianca – Existem quantos jeep clubes em Bauru?

Uriel – Bom, Bauru, nós temos um Jeep Clube só né?! Com aproximadamente (...) 50 (...) jipeiros. É (...) não tem uma constituição como pessoa jurídica, é (...) na verdade nós temos um Estatuto registrado em cartório, mas nós não temos personalidade jurídica, por quê? Porque o grupo durante este tempo todo deste tempo de existência que vai pra 11 anos, preferiu a informalidade, a descontração, então quando você começa a organiza demais, dá muita estrutura, fica muito burocratizado o clube né?! E as pessoas não gostam muito disto, por que o cara tem a sua preocupação na sua empresa, e (...) então ele não vai querer assumir mais uma função de tesoureiro, presidente, pra ter mais trabalho, ele que curti o jipe no fim de semana. Então, como é que a gente se organiza, a gente diz assim, olha: hoje vai ter a trilhas lá naquele lugar do rio tal, e todo mundo vai pra lá e se encontra informalmente, leva seu kit jipeiro que nós chamamos neh?! A carne, a sua bebida, a mistura, tudo todo mundo confraterniza, e assim que é o modelo que mais deu certo até hoje.

Bianca – Quantos integrantes existem atualmente no Jeep Clube de Bauru?

Uriel – Então, é (...) em torno de 50 jipeiros né?! É, 50! É (...) não só com jipes, existe (...) proprietários de outros veículos 4x4 né, existe *Cherokee* (...) camionetes 4x4, claro que esses aí tem suas limitações, não é? Uma camionete que o cara usa pra viajar, e tal, ele não vai coloca no brejo, mais vai curtir também o ambiente, ele vai até onde ele quer, para, fica curtindo o churrasquinho com as famílias, então tem oportunidade pra todo mundo. Só precisa te, vamo fala assim, a tração nas quatro rodas né, o que é o requisito pra fazer parte do grupo.

Bianca – A cada trilha você consegue descobrir novas características do seu comportamento?

Uriel – É, com certeza, eu por exemplo, eu sou o jipeiro que eu me classifico assim que eu sou light né?! Eu não gosto de muito brejo não, porque? Porque eu uso o veículo pra passear, mas eu também uso o veículo pra trabalhar, durante a semana e (...) e em uma trilha, quando você se depara com um obstáculo como um brejo, um rio, e você encara, coloca o carro lá pra o que der e vier, com certeza na segunda feira é prejuízo. O veículo não foi feito pra vencer aqueles obstáculos intransponíveis, o veículo foi feito pra você chegar um determinado lugar onde o carro comum não vai. Mas não é, essa coisa aí é do jipeiro o jipeiro mais radical, e que gosta mesmo pra descontrair, por tudo pra fora, ele que entra pra detona, esse é o radical, eu não eu sou, se eu fizesse isso eu vou voltar mais estressado do que (...) quando eu cheguei. Então, a minha natureza é totalmente diferente dos que você viu aí no grupo. Eu gosto de para (...), de ver um lago, um rio, ir lá tomar um banho, subi uma montanha, subi um morro, passa num brejinho, nada que seja muito radical. Ou seja, na segunda feira o veículo tá pronto pra trabalhar e o prejuízo é zero.

Bianca – Existe uma sociabilização entre os praticantes durante as trilhas?

Uriel – É (...) essa é a principal característica do esporte. É (...) por exemplo, todos chegam juntos, e ninguém vai embora se um tiver quebrado ou atolado (...) é, há assim uma (...) uma (...)

um comportamento, né, de colaboração o próprio esporte incentiva isso, por que todo mundo sabe que amanhã ele vai ficar atolado. Não tem um que já não tenha ficado atolado que não precisou do companheiro. Então essa solidariedade é natural no jipeiro né?! E (...) há também um clima assim que todo mundo brinca, pode trazer a esposa, pode trazer filhos, há um ambiente assim de respeito, né?! E isso aí a gente faz questão de cultivar, quando a gente percebe às vezes que um tá destoando, um comportamento assim, um pouquinho mais alegre, por que bebeu um pouquinho de mais (...) você dá um chega pra lá no cara (...) mais graças a Deus, é, nunca tivemos assim problema de um desrespeito à família, a deixar um colega abandonado no meio do mato, isso não existe. Às vezes você volta até de madrugada, eu por exemplo, já fui chamado de madrugada, pra socorrer colega no meio do brejo, e eu tive que ajudar. Então eu tive que largar o conforto aqui de casa, e fui. Eu fui porque no passado já fizeram isso pra mim também. Então essa é a postura do jipeiro. Se não fizer, você pode escrever, o cara fica queimado, e (...) não faz parte da comunidade. O dia que ele fica atolado ele vai apodrece no buraco lá. Hehehe.

Bianca – Até onde seu espírito de aventura já te levou durante a prática do Off-Road?

Uriel – Essa eu tenho uma passagem curiosa. Eu uma vez eu fui num *Canyon* lá pro lado de Santa Catarina, e eu fui com o jipe, fui até onde deu. Não era nada assim radical mais eu tava chegando na beira do *Canyon* tal, aí eu desci, fui a pé, sozinho, chovendo, e um sexto sentido, naquele momento, me recomendo que eu voltasse. Ou seja, o (...) vamos falar assim, o anjo da guarda falou: Oh! Volta, porque daí pra frente a coisa pega! Foi eu virar e volta, e começa a descer o morro pra chegar até o jipe que eu levei um escorregão numa pedra, que se eu tivesse na beira do *Canyon* eu tinha morrido. Né?! Então, às vezes, esse espírito de aventura ultrapassa o bom senso. Ultrapassa a razão, isso é uma coisa que o praticante deveria exercer uma vigilância, igual tudo na vida né?! Tudo na vida. Você não pode ignorar é (...) o perigo. Você não pode ignorar o medo. O medo é um mecanismo de defesa da gente né?! Então na prática do esporte, do Off-Road é muito comum você tem que descer ladeira, descer morros, e existe uma técnica especial pra que, né?! Que nós chamamos de ancorar o jipe, ou seja, amarra o jipe num outro jipe, ou numa árvore pra descer com segurança. Quando você não faz isso, você pode perder o controle do jipe, e capota, vira e provoca até uma morte como já ocorreu com um colega na Serra da Canastra. Perdemos três colegas do grupo de Franca, a noite por pura imprudência. Deu uma ré num lugar que ele achava que era chão firme e não era, era um precipício e rodo 800 metros lá, e morreu.

Bianca – O que mais te motiva na prática do Off-Road?

Uriel – Pra mim, é (...) o que eu mais gosto é o contato com a natureza. É (...) a agitação, meus colegas, ver até onde dá, até onde vai o jipe, tudo isso. Mais o que eu curto realmente é desligar o jipe, na beira de um rio, tomar um banho de cachoeira e deixar o tempo passar. Eu acho que esse é o maior benefício do *Off-Road*; quer dizer, com um veículo *Off-Road* você vai chegar até um certo lugar, com uma tração aí 4x4, que um carro de outra natureza não chega. Pra mim esse é o principal objetivo do *Off-Road*, é o Turismo Ecológico né?! Digamos assim, nesse meio.

Bianca – O que os praticantes fazem para ajudar a limpar e preservar a natureza?

Uriel – É (...) Existe uma política dentro do movimento *Off-Road* no Brasil, né? E essa política, eu acredito né, que ainda está engatinhando, ou seja, ainda está sendo é (...) colocada na cabeça das pessoas que praticam *Off-Road* a necessidade de se preservar a natureza, né, escolher uma determinada área específica só para fazer o esporte, e não andar nas demais áreas que não podem andar. Isso já existe, por exemplo, nos Parques Nacionais, onde tem rotas pré-determinadas. Fora do País, nos Estados Unidos, por exemplo, é comum nas regiões acidentadas, de montanhas rochosas, de brejos também, eles reservaram um espaço onde pode andar, fora não pode. Se pegar algum *Off-Road* fora daquela área permitida, a pessoa responde criminalmente. Isso no Brasil ta começando agora, então, vai chegar um momento onde nós teremos uma área pré-determinada pra anda, por que senão, detona o meio ambiente, né?!

Bianca – Como praticar o esporte sem que danifique tanto o ambiente? Qual o impacto no meio ambiente causado pela prática do *Off-Road*?

Uriel – Olha, é (...) existem áreas de preservação ambiental, né?! Essas áreas são intocáveis, nessas áreas a gente não pode andar. Então, aonde que a gente procura anda, a gente anda naquelas regiões onde não tem essa classificação como área de preservação, onde já tem uma certa agressão do solo natural, por força da chuva, das erosões, tudo, então é ali que a gente vai anda. É (...) mais quando a gente ta passeando, fazendo um passeio, por exemplo, ou um *Rally*, que tem que atravessa o Parque, por exemplo, né?! De uma Reserva Ecológica, existe determinadas práticas que são permitidas, e outras não. Por exemplo, se você teve que atravessa um rio, você pode atravessa o rio de uma margem a outra, mais você não pode subir pelo leito do rio, e nem desce pelo leito do rio. Porque se você começar a andar dentro do leito do rio, você afeta todo o ecossistema. Atravessa onde já tem um percurso na região, não é crime ambiental, e aí não agride a natureza. Agora, se você começa a anda no leito do rio, e aí, tal, é proibido.

Bianca – Existe preconceito por mulheres na prática do *Off-Road*?

Uriel – Nenhum. Muito pelo contrário, existe um incentivo muito grande, até por parte dos pilotos, né, dos homens, incentivando assim, mulheres, esposas, filhas, ou colegas, na prática do *Off-Road*. Tanto é, que hoje nós temos duas campeãs, vamo fala assim, do *Rally* dos Sertões, são duas mulheres. Nós temos eventos específicos em São Paulo para as mulheres, que é o *Raid* do Batom, que eles chamam né?! É uma competição que só mulher pode dirigir, o marido pode ir do lado como navegador, orientando, e tal, mais a mulher que vai pilota o jipe, né?! Você imagina o clima, deve dá um pau danado, deve ser super legal. Mais, não existe preconceito não, existe incentivo!

Bianca – Qual o melhor período do dia para fazer uma trilha?

Uriel – Isso não existe, não existe. É (...) dependendo do lugar, cê você vai por exemplo curti um Parque Nacional, uéh, cê tem que ir de manhã! Na parte durante o dia, por que escureceu, você não aproveita mais nada. Então aquele tipo de objetivo a visita, na exploração de recursos

naturais é, o ideal seria de dia. Agora, para a trilha de aventura, as mais radicais são à noite. Porque à noite, os obstáculos são mais difíceis de serem identificados. A técnica é (...), tem que ser mais fina. Os cuidados redobrados, né?! Então vai muito do gosto do piloto. Eu, o meu gosto é de dia! Eu gosto de ver onde eu tô andando, eu gosto de enxergar onde eu to pondo o jipe, e a noite você não tem essa percepção, você pensa que indo tem um buraco, de repente não tem um buraco, tem um toco, né, é perigoso.

***Bianca* – Uma trilha dá mais emoção feita de dia ou de noite?**

Uriel – Ela, na questão assim da adrenalina, que o nosso corpo instintivamente libera, porque é assim, toda situação de perigo o corpo libera uma quantidade de adrenalina pra fazer a retenção dos músculos não é isso? E prepara você pro perigo. E na trilha a noite, como você não ta enxergando, a mensagem que o cérebro recebe é que, de perigo constante. Então a liberação de adrenalina a noite é muito maior! Chega você fica com o corpo molhado de tanta tenção. Isso é bom praquela pessoa que gosta disso ae. Aquele por exemplo que não gosta, que é o meu caso como eu falei, eu, numa trilha dessa a noite, eu acho que eu vô te mais prejuízo pra minha saúde do que bem estar. Eu gosto do (...) do dia claro, sol, das montanhas, de para no meio do mato, toma um banho, é assim, funciona melhor pra mim! Mais isso ae, cada um, muda muito as preferências né?! Você ta com família, poxa, é falta de bom senso fazer uma trilha radical, a noite, com a família, se quebra o jipe você tem que passar a noite dentro do jipe. Frio, ainda mais em trilha feita em lugar que tem brejo, brejo é frio. Pra quê? Então acaba sendo uma tortura em vez de ser um passeio né?! Eu acho que (...) vai muito da (...) preferência do jipeiro.

***Bianca* – Qual tipo de trilha é mais difícil de ser percorrida?**

Uriel – Olha, isso eu, é, não existe aquela trilha, porque terreno mais fácil, mais difícil, existe uma variação de técnica. É (...) você vai subir uma montanha? A montanha tem uma técnica, tem uma maneira de condução, que é diferente do brejo, né?! E se você só faz trilha onde tem brejo, o dia que você se depara com uma montanha, você vai querer agir da mesma forma que você agiria como se você estivesse no brejo, e você vai provocar até um acidente. Então, a (...) é gozado que às vezes vai num determinado passeio, aquilo que você vê uma subidinha assim com umas pedras, puxa é tão bonita! Aquilo pode ser uma armadilha mortal. Você pode é, escorregar o jipe numa pedra, capota, então você precisa tomar aquele cuidado, avalia, desce, vê onde você vai entrar, pra avaliar tudo isso, se não der você contorna, e analisa, isso que é importante, o tamanho, o grau de perigo do objetivo que você ultrapassa, com as condições do seu veículo. Um veículo muito pesado, ele vai te mais dificuldade pra passar num terreno que é o atoleiro, um jipinho mais leve vai passar fácil; então você tem um veículo muito pesado, você tem que desviar pra um lugar mais fácil de passar. Quando você não toma esse cuidado você quebra a cara.

***Bianca* – Qual o nível de dificuldade das trilhas da região de Bauru?**

Uriel – Olha, na região de Bauru, nós não temos trilhas de elevado grau de dificuldade, porque a topografia nossa aqui é mais assim uma planície, mais na região, na região de Ourinhos, Piraju,

no Vale do Rio Paranapanema, né, que faz na Serra de Botucatu, Brotas, ali existe é (...) um nível de perigo muito mais elevado. E a gente anda muito na região então Bauru são trilhas mais leves, próprias pra quem tá iniciando no esporte, tá?! E Bauru assim não tem também é (...) atrações tipo cachoeiras, porque não é montanha. Nós não temos rios, até porque aqueles que nós temos são poluídos, né?! Então não assim uma, não é uma região que atraia tanto o Turismo *Off-Road* como por exemplo Piraju, que tá no Vale do Rio Paranapanema.

***Bianca* – Como é a região de Bauru para a prática do esporte?**

Uriel – Já foi respondido na anterior.

***Bianca* – Ainda existem lugares não percorridos pelo *Off-Road* na região de Bauru?**

Uriel – Existe. Eu conheço, por exemplo um lugar, é uma Reserva, que eu nunca levei um jipeiro, e nunca vou levar. Porque é um santuário, essa Reserva, ela dispõe de (...) espécies assim de árvores, né?! E de outras plantas, rasteiras, tudo, madeira de Lei, que eu visitei, fiquei conhecendo através de pessoas ligadas a Secretaria do Estado da Agricultura, fiquei encantado! Mais eu não vô leva jipeiro pra lá! Se eu leva pra lá, dentro daquela Reserva, e é pertinho de Bauru, coisa ae de 10 a 15 km a cidade, leva jipe pra anda lá, eu vô acaba com aquela, detona com aquela Reserva. Então existe, mais é lugar pra você ir sozinho, para, desliga seu veículo, curti, e não conta pra ninguém! Hehehe Mais aberto assim ao público não tem mais assim lugares.

***Bianca* – O *Off-Road* é mais praticado de finais de semana e feriados ou durante as férias?**

Uriel – Não, é, é mais nos finais de semana, e em feriados prolongados. Todo final de semana, por exemplo, em Bauru, nós saímos. Não tanto pra trilha em si, mais como pra se reunir e fica jogando conversa fora. O grande objetivo, e a grande vantagem do esporte é essa. É para, senta e joga conversa fora.

***Bianca* – Qual a média de custo e de tempo que se gasta para fazer uma trilha no final de semana?**

Uriel – Olha, tempo é (...) imprevisível. Mais quando ocorre tudo bem, nos passeios que a gente faz aqui em Bauru, é na faixa de 6h, de 6h a 7h, que a gente fica fora de casa né?! Às vezes o fim de semana todo, quando o passeio é fora de Bauru, por exemplo, a Serra da Canastra, são 400 km de deslocamento pra chega, então cê tem que aproveita um feriado prolongado né?! Então. Mais isso não é a regra, a regra é durante o fim de semana, é sai assim depois do almoço, e volta a noitezinha, se correr tudo bem. Agora se começar aquela quebradeira de jipe tudo, aí não tem hora pra volta; às vezes volta meia noite, 1h, é (...) cê tem que sair de lá na hora que você socorrer todo mundo né?! E o gasto, também depende muito do tipo de veículo. O meu veículo, por exemplo, que é a Diesel, gasta pouco, mais um jipe daquele à gasolina, e pra fica bem potente, o cara coloca aquele motor V8 né?! Que bebe pra chuchu! Aquilo, de gasolina precisa

andar com um posto atrás, de tanto que bebe! Agora, quem tem, quem gosta do esporte desse tipo, e (...) que faz o que eles fazem com aqueles jipes potentes, tudo, são pessoas que não ligam pro custo do combustível. E não ligam também pro custo de manutenção, porque se for, é (...) avalia, pensa antes no que vai gastar, se quebra, a pessoa não compra o jipe. Jipe é um tipo de veículo que (...) sempre por estar rodando fora de estrada, sempre vai dá uma manutenção maior, então requer um poder aquisitivo razoável né?!

***Bianca* – Na sua opinião, por que a maioria dos praticantes de *Off-Road* está na faixa etária acima de 40 anos?**

Uriel – Ah, então, é porque (...) nessa idade, a pessoa já tem provavelmente um poder aquisitivo melhor, tem possibilidade de investir alguma coisa num veículo, compra um veículo pra reforma, investi na readaptações, em melhoria das características do veículo, e o jovem, salvo aquele que é filho de pai rico, que cai tudo do céu, né?! é (...) a minoria. A maioria é (...) composta de jipeiros que compro seu jipe com o seu dinheiro, não é?! E você vai tendo um pouco mais de folga no orçamento, teoricamente, conforme vai chegando mais a idade né?! Que você vai se realizando, vai conquistando posições, e tal, é acho que é por causa disso. E também, tem um detalhe, o jipe, ele tem muito daquele, daquela nostalgia, de (...) da história do jipe, que bate mais ou menos com a idade do cara que tá na faixa dos 40, 50 anos, da gente, cê entendeu? E ainda, por exemplo, cinquentão né, vamos dizer assim, ele viveu a chegada do jipe no Brasil, ele acompanho, ele bate mais ou menos com a idade do nascimento do primeiro jipe, cê entendeu? Então é um veículo que tem um significado, a pessoa às vezes aprendeu a dirigir daquele veículo, é, jovem, e aí vai quer um jipe, investi, tal, isso geralmente é possível quando o cara tá mais maduro. Quando ele tá começando uma carreira, constituindo uma família, tudo isso, ele tem outras prioridades né?! Que é investir no estudo, num concurso, numa preparação, na família, mobiliar uma casa, e não vai sobra dinheiro pra compra um jipe. Se ele compra um jipe, ele vai te que faz a escolha, ou é o jipe ou é a namorada né?! Porque as duas coisas é (...) não dá.

***Bianca* – Que tipo de providências preventivas devem ser tomadas para prevenir acidentes?**

Uriel – Bom, a primeira, a mais importante é nos recursos de segurança do veículo. É, direção, suspensão, pneus, freio, a manutenção do modo geral. A segunda, é a técnica, na condução do veículo, você pode ter um bom veículo, em perfeitas das condições, na mão de um piloto é (...) despreparado é uma arma! Cê pega por exemplo, um veículo à gasolina, um jipe, um V8, tem uma potência fenomenal, se põe na mão de um piloto que não tem experiência, e acha que é pisa firme pra vê até onde vai, ah, ele se mata com o veículo. Então essa técnica é muito importante. E a (...) o outro requisito de segurança, é mesmo tendo um bom veículo, tendo uma boa técnica, é ter o senso do perigo bem reguladinho. Quando esse sensor de perigo não tá muito bem regulado, às vezes por toma umas e outras à mais, que é muito comum no meio do esporte, a pessoa às vezes, ele vai pra uma trilha, e ele vai pra anda de jipe, mais ele vai pra bebe o que der. Ora, chega numa hora que ele perde os reflexos, todo mundo sabe que depois de uma certa dose de álcool você perde os controles. Então não há técnica que supere, que compense o grau de alcoolismo que tava usando na circulação daquele piloto né?! Que vai fazer besteira.

***Bianca* – Que tipos de acidentes são mais comuns?**

Uriel – O mais comum é a, é o veículo capota. Isso acontece muito, por quê? Porque o veículo, ele tem uma suspensão dura, ele foi feito pra agüenta tranco em baixa velocidade, e num grau de força elevado, porque foi pra isso que o jipe foi inventado! Quando você pega um carro desses, que tem um molejo, uma suspensão dura, sem torção, e se mete a passa num obstáculo que exige um curso de suspensão, que a gente fala né, é uma movimentação a suspensão pra compensa a inclinação do terreno e esse jipe não tem, ah, vai vira, vai capota. Aí, entra os equipamentos de segurança. Se o jipe tem bancos próprios pra competição, cintos de 4 pontos, não cintos comuns, ele prende o piloto no banco. Pode capota à vontade que o piloto não sai do banco, e uma gaiola bem feita de proteção, a chance de você sobrevive é quase 100%. Quando você não tem esses dispositivos, a chance de o jipe te joga fora e cai em cima de você é muito grande. Nós já tivemos casos de pessoas, de colegas nossos que morreram por causa disso, do jipe cai em cima e, judiação. Então, é (...) desrespeitou uma série de regras básicas de segurança né?! Não tinha cinto de segurança, não tinha uma gaiola, tava alcoolizado, se meteu num alugar onde não devia, todos os imprevistos para um belo acidente. Não deu outra, um dia ele perdeu a vida.

***Bianca* – Você acha viável montar um serviço de aluguel de jipes para a prática do *Off-Road* na região de Bauru?**

Uriel – Não, não. Bauru não tem é (...) recursos naturais que atraiam grande quantidade de pessoas, pra esse esporte, e que justifique mantém uma empresa que alugue esses veículos, como tem na Serra da Canastra, como tem na Ilha Bela, por exemplo, então, só em locais que tem pontos turísticos em abundância, e ambiente, em ambiente *Off-Road*, é que justificaria você mante aluguel de jipe.

***Bianca* – E, por exemplo, se no caso de interessados, de pessoas que gostem e não tem oportunidade de comprar um jipe, mas gostariam de praticar, você não acha que seria interessante ter um local que alugasse, pra esse público que não tem condições de comprar o seu jipe?**

Uriel – Sabe o que acontece, é (...) é um risco muito grande, você por pessoas, e levar essas pessoas pra uma trilha.

***Bianca* – E se fosse com um funcionário da agência dirigindo, um guia? E a pessoa pudesse dirigir um pouco o jipe, em determinado lugar?**

Uriel – Então, justamente, é (...) é muito arriscado, é muito arriscado. Porque, é, a possibilidade de um acidente, pode não acontecer nada de vira o jipe, nada, basta o jipe cair no buraco, dar um tranco na direção, quebra um braço, sabe? Então, é, pra quem tá levando, tá proporcionando aquele passeio, ele responde em via criminalmente, por aquele acidente. E (...) então você, eu por exemplo, evito. Eu levo pessoas que, do meu relacionamento, pessoas que a gente tem contato, mas pessoas estranhas, é, e usualmente leva pra proporciona isso pra essa pessoa eu não faço. É muito perigoso.

***Bianca* - Você vê a prática do *Off-Road* como modalidade de Turismo de Aventura? Por Quê?**

Uriel – Ah, sem dúvida! Sem dúvida. E hoje, a fase do jipe, quando a gente fala *Off-Road* é, nós estamos abordando todos os veículos com tração nas 4 rodas ou nas 6 rodas né?! Quem tenham tração, que sai daquele veículo tradicional. E hoje, a tendência é um apelo pra leva o público que tem esse poder aquisitivo pro *Off-Road*, comprar os veículos novos que existe no mercado. E os veículos novos, são jipes é, importados, são, por exemplo, o nacional tem o *Troller*, mais a maioria é importada camionetes 4x4, e isso ae é ta sendo incentivado para um público que canso da cidade grande, que sai, que conhece a natureza, que se mete um pouquinho, uma aventura, porque ele assistiu o *Rally* dos Sertões, ele vê um cara com uma *Pajero* faze o diabo lá no *Rally* dos Sertões, ele compra uma *Pajero*, e ele acha que ele vai faze igual. Então isso tem um grau de perigo. Por isso que muitas empresas, muitos clubes estão dando cursos de primeira formação para o praticante do *Off-Road*. Justamente pra ele tomar todos aqueles cuidados que eu falei pra você. Por que, você pega um veículo e participa de um *Rally* dos Sertões, são veículos totalmente diferentes desses aí que sai da linha de produção normal; são preparados praquilo, tem o grau de proteção pro piloto, pro navegador, muito grande, ele capota a 180 km/h e o cara sobrevive! Né?! Agora, aquilo chama a atenção das pessoas, e aquele cara que tem dinheiro ele vai lá, compra uma *Pajero*, põe a família toda dentro, e se ele for uma pessoa prudente ele vai faze um curso, vai aprende como é que funciona o veículo dele, as limitações, tal, e beleza, ele vai ta no céu, ele vai participa duma Serra da Canastra, ele vai participa de um *Rally* de Regularidade, que não tem risco, e vai curtí o meio ambiente aí o Turismo Ecológico numa boa, vai pro Pantanal, vai pra uma praia, legal assim, sem corre risco nenhum! Mais a tendência do esporte hoje, é, não é mais jipe, jipe é um ser em extinção. A tendência do esporte hoje é camionete e outros utilitários 4x4, entendeu? Com tecnologias totalmente diferentes, com conforto, que é o que ta sendo fabricado e colocado no mercado, né?! Veículos caro pra encrenca!