

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CENTRO OESTE

CAMPUS DE IRATI

SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS

DEPARTAMENTO DE TURISMO

ANDRÉ FELIPE MUDREI

**REFLEXÕES ACERCA DO TURISMO *OVERLAND* SOB A ÓTICA E A
EXPERIÊNCIA DE SEUS PRATICANTES**

IRATI

2016

ANDRÉ FELIPE MUDREI

**REFLEXÕES ACERCA DO TURISMO *OVERLAND* SOB A ÓTICA E A
EXPERIÊNCIA DE SEUS PRATICANTES**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Turismo da Universidade Estadual do Centro Oeste - UNICENTRO, *campus* de Irati/PR, para obtenção do título de bacharel em turismo.

Orientador: Prof. Me. Leandro Baptista

IRATI

2016

Dedico este trabalho unicamente à minha mãe, Ana Elisete, que me apoia e está sempre ao meu lado. É a razão de tudo o que faço.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus, a Quem tudo pertence e louva.

Agradeço à Ana Elisete, minha querida mãe, que sempre me ajudou a realizar as maiores conquistas que já tive e incentivou a seguir meus sonhos.

Sou grato ao grande amigo Thiarles Gerhards, por todos os momentos de descontração vividos durante as viagens e encontros que sempre realizamos.

Quero agradecer também ao colega Ishrael Rickli por ter participado da viagem *overland* mais legal que fiz.

Agradeço ao Prof. Leandro Baptista pela ótima orientação dada ao presente trabalho e pela amizade firmada durante o percurso deste trabalho.

Por fim, agradeço aos membros da banca de avaliação, Prof. Ronaldo e Profa. Paula, como também aos demais colegas, em especial aos amigos Éltton e Éltton.

That man in the mirror, staring back at me
Ain't the man I used to see
I've been walking the line a long time, need a change
Breaking my back, working double shifts
The weight of the world's getting hard to lift
I'm starting to think I need to break a link in this chain

Something's got to give
This ain't no way to live

Put me on a highway, the interstate
A dirt road to anyplace
Long as I'm long gone
Chasing down some blue sky in my old truck
Tune the world out, turn the radio up
Sing along to my freedom song

Hey, I got a good woman and she understands
Every now and then, her old man needs some downtime
To clear his mind and unplug
This time, tomorrow, you won't see my face
There'll be one less rat running in this race
I'll be soothing my soul with a fishing pole
That's what I love

Put me on a highway, the interstate
A dirt road to anyplace
Long as I'm long gone
Chasing down some blue sky in my old truck
Tune the world out, turn the radio up
Sing along to my freedom song, yeah

RESUMO

Entende-se que o Turismo *Overland* é um tipo de turismo inserido em diversos segmentos, onde a regra é viajar por terra, predominando o sentimento de liberdade e de apreciação do caminho tanto quanto, ou até mais, que o destino. Realizada durante o ano de 2015, a presente monografia tem por objetivo realizar uma reflexão do Turismo *Overland* a partir da visão daqueles que julgam praticá-lo, apoiando-se em quatro objetivos específicos: refletir acerca das definições de Turismo *Overland* propostas pelos entrevistados, caracterizar o perfil do turista *overland*, identificar os meios de locomoção e de hospedagem comumente utilizados por estes e por fim, apresentar a motivação da prática do Turismo *Overland*. Foram aplicados questionários, com o retorno de dez respostas, perfazendo-se assim o quantitativo de dados coletados, caracterizados pelo enfoque qualitativo. Para analisar os resultados, o cruzamento da pesquisa bibliográfica às esferas relacionadas ao Turismo *Overland* foi aplicada aos dados investigados, a fim de relacionar o *Overland* a outros segmentos e práticas de turismo. Ainda que a amostra apresente especificidades quanto à forma de praticar o Turismo *Overland*, ele deixa seu praticante livre para escolher seu veículo, seu meio de hospedagem, suas pretensões de custos, não havendo um padrão para tais fatores.

Palavras-chave: Turismo, Transporte Rodoviário, Turismo *Overland*, *Overlanders*, Caracterização, Aventura.

ABSTRACT

It considers that Overland Tourism is a kind of tourism inserted into several segments, where the rule is to travel by land, which prevails the feeling of freedom and the appreciation of the route as much as, or even more, than the destination. It was accomplished during the year of 2015, this monograph has its main objective to accomplish a reflection of Overland Tourism from those that judge to practice it, backing up in four specific objectives: reflect about of definitions suggested by the overlanders interviewed, characterize the profile of the tourist interviewed, identify the means of locomotion and accommodation generally used by them and lastly, show the motivation of the Overland Tourism. It was applied questionnaires, us returning getting ten answers, so making the amount of data collected, characterized by qualitative approach. To analyze the results, the crossing of the bibliographic research the spheres related to Overland Tourism it was applied to investigative date, to connect the Overland to others tourism segments and types of tourism. Although the sample presents specificities about the form to practice the Overland Tourism, it lets his practitioner for free to choose his vehicle, his mean of accommodation, his cost plan, not having standard for such factors.

Keywords: Tourism, Road Transport, Overland Tourism, Overlanders, Characterization, Adventure.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Caracterização dos entrevistados	31
Tabela 2 – A experiência dos entrevistados.....	32
Tabela 3 – A experiência em relação a viagens de volta ao mundo	33
Tabela 4 – O número de viagens realizadas pelos entrevistados	34
Tabela 5 – Valor médio gasto em viagens <i>overland</i>	35
Tabela 6 – Acordos feitos pelos <i>overlanders</i> antes de uma viagem	37
Tabela 7 – Objetivos em viagens <i>overland</i>	43
Tabela 8 – Meios de transporte utilizados em viagens <i>overland</i>	44
Tabela 9 – Tipos de hospedagem utilizados em viagens <i>overland</i>	48
Tabela 10 – Distância percorrida em viagens <i>overland</i>	49
Tabela 11 – Tempo de duração das viagens <i>overland</i>	50

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
METODOLOGIA	12
CAPÍTULO 1: O TURISMO OVERLAND	14
CAPÍTULO 2: RELAÇÕES DO TURISMO OVERLAND	18
2.1 A ATIVIDADE TURÍSTICA	18
2.1.1 Os turistas	19
2.2 TRANSPORTE E TURISMO	21
2.2.1 O transporte rodoviário	22
2.2.2 O turismo rodoviário	24
2.2.2.1 O mototurismo	26
2.2.2.2 O cicloturismo	27
2.3 O TURISMO DE AVENTURA	28
CAPÍTULO 3: CARACTERIZAÇÃO DO OVERLANDER	30
3.1 A EXPERIÊNCIA DOS ENTREVISTADOS	32
CAPÍTULO 4: DISCUSSÕES ACERCA DAS DEFINIÇÕES PROPOSTAS	40
CAPÍTULO 5: RELATÓRIO DOS MEIOS DE LOCOMOÇÃO E HOSPEDAGEM ...	44
CAPÍTULO 6: O PORQUÊ DE REALIZAR O TURISMO OVERLAND	51
6.1 FATORES MOTIVACIONAIS	51
6.2 INSPIRAÇÃO E REALIZAÇÃO	54
CONSIDERAÇÕES FINAIS	61
REFERÊNCIAS	63
APÊNDICE 1: QUESTIONÁRIO	66

INTRODUÇÃO

Esta monografia traz a estudo o emergente Turismo *Overland*¹, ainda desconhecido por muitos e raramente citado em estudos científicos. Porém, observa-se que este mercado está em gradativa expansão, devido ao aumento da necessidade de fuga da rotina, buscando uma aventura que satisfaça aos anseios do *overlander*².

Partindo do pressuposto de que o referencial em Turismo *Overland* é escasso, busca-se qualificar a prática turística em questão a partir da ideia apontada pelos turistas que praticam esse tipo de turismo. Devido a essa escassez, a busca por materiais que tratassem do tema tornou-se árdua. Então, para que se possa compreender o que é Turismo *Overland*, é considerável o entendimento da relação que o transporte terrestre faz com turismo. Em tempo, demonstrar como alguns tipos da realização do turismo rodoviário, tais como o cicloturismo e o mototurismo podem ser categorizados dentro da esfera do Turismo *Overland*.

Mas o que leva os turistas a praticarem o Turismo *Overland*? Seria a flexibilidade de horários ou a liberdade para aproveitar todas as oportunidades oferecidas pela viagem? Independentemente disso, qual o modo de se planejar esse tipo de viagem, quanto tempo de antecedência, quais os consensos acordados entre os participantes da viagem, qual o melhor tipo de veículo para tal? A partir dessas questões, traz-se como problema de pesquisa refletir sobre o que é Turismo *Overland*.

Tendo por objetivo geral realizar uma reflexão do Turismo *Overland* a partir da visão dos turistas que o praticam, este trabalho mostra quatro objetivos específicos, sendo que o primeiro é caracterizar o perfil do turista *overland* entrevistado, além de apresentar a experiência que os mesmos possuem no ramo de viagens *overland*. Com esse objetivo, procura-se compreender quais características predominam no *overlander*, tais como locais de busca por informações na hora de planejar uma viagem, bem como se dá esse processo;

O segundo objetivo específico é refletir acerca das definições de Turismo *Overland* propostas pelos entrevistados. Através desse objetivo, busca-se uma

¹ O Turismo *Overland* caracteriza-se por ser uma viagem que envolve um meio de transporte terrestre, podendo durar um dia ou até mesmo anos, estando sozinho ou acompanhado, bem como há utilização de meios de hospedagem hoteleiros ou extra-hoteleiros (AGER, 2015).

² Neologismo criado pelo autor para definir os praticantes do Turismo *Overland*.

discussão a partir do que os praticantes consideram o Turismo *Overland* tomando-se por base suas experiências da prática deste segmento turístico, tal como o que consideram como principal objetivo das viagens que realiza.

O terceiro objetivo específico é identificar os meios de locomoção e de hospedagem comumente utilizados pelos entrevistados durante as viagens, além da duração e da distância percorrida em cada viagem.

Por fim, o quarto e último objetivo específico é apresentar a motivação da prática do Turismo *Overland*, ou seja, apresentar os argumentos de *overlanders* para praticar esse tipo de turismo, o que se torna importante na compreensão do mesmo. Assim, procura-se questionar desde sobre a primeira viagem realizada e suas motivações.

Sendo o Turismo *Overland* um assunto recente a ser tratado pelos autores de turismo e transportes, sendo encontradas referências de forma superficial, somente a partir Palhares (2002), a escassez de referenciais bibliográficos deste segmento dificulta os estudos do mesmo. Partindo disso e do cumprimento do objetivo geral, juntamente com os objetivos específicos, esta monografia pretende colaborar com uma lacuna na produção científica sobre o segmento ora tratado. Poderá ser útil, inclusive, para quem possivelmente tome interesse pelo estudo do Turismo *Overland*, tendo assim uma orientação e um subsídio nas pesquisas científicas.

Outra usabilidade, além de informações disponíveis para pesquisas, é ser um meio informativo deste nicho específico do turismo e do transporte rodoviário para àqueles que o desconhecem.

Cumprindo outra parte dos objetivos específicos, justifica-se que os mesmo poderão ser úteis para quem, tendo tomado ciência do Turismo *Overland*, possa vir a praticá-lo. Trazendo os escritos de *overlanders* será possível, ainda, fornecer orientações preliminares quanto ao planejamento de uma viagem *overland*, servindo como condensador da reflexão proposta por este trabalho a fim de compreender melhor o assunto ora tratado.

METODOLOGIA

Uma vez que se busca explicar o que é e como se dá o Turismo *Overland*, a presente monografia traz resultados de abordagem qualitativa, segundo orientação de Gerhardt e Silveira (2009), não se atendo a números e sim na compreensão do caso investigado. Visando a objetivação do tema, a pesquisa traz a descrição, compreensão e explicação do mesmo, classificando-se quanto à natureza como uma pesquisa básica, buscando gerar novos conhecimentos que podem ser necessários à produção científica posterior, excluindo-se a aplicação prática dos resultados como ocorre na pesquisa aplicada, ou seja, dirigindo-se à solução de problemas existentes (GERHARD; SILVEIRA, 2009).

Se tratando dos procedimentos utilizados para concluir a pesquisa, essa é classificada em pesquisa documental, de campo e de levantamento. Primeiramente, é documental porque, conforme Gerhardt e Silveira (2009), além de buscar conteúdo em bibliografias, recorre também a fontes mais diversificadas e menos analíticas como *sites*, notícias e revistas.

Em relação ao caráter de pesquisa de campo, isso se dá porque foram coletados dados junto a pessoas, de modo investigativo. No caso dessa pesquisa, o foco foram os turistas *overlanders*. Ainda em relação à coleta de dados, é onde se enquadra a pesquisa de levantamento, característica das pesquisas exploratórias e descritivas (conceitos descritos adiante), onde se busca direta e rapidamente os dados pertinentes ao tema tratado (GERHARDT; SILVEIRA, 2009).

Por fim, a presente pesquisa buscou por informações diretamente com pessoas interessadas com o assunto que se qualificou. Para isso, foi aplicado um questionário logicamente construído a fim de atingir os objetivos específicos propostos. A aplicação desses se deu através da internet (via e-mail e Facebook) a turistas selecionados por suas publicações bibliográficas referentes ao Turismo *Overland* ou por seus relatos postados no fórum *online* Mochileiros³. Vale ressaltar que o questionário não buscou dados socioeconômicos, portanto foi descartado o

³ O fórum *online* Mochileiros é o mais utilizado no Brasil, com mais de 320 mil usuários e de 740 mil publicações. É comumente usado por uma comunidade de viajantes a fim de tirar dúvidas, buscar informações e contatar outros turistas. Há também um espaço reservado ao compartilhamento de histórias, dicas e relatos de viagem. O Mochileiros.com não é restrito a um único tipo de viagem, como o nome sugere. A proposta do fórum é a integração entre todo e qualquer tipo de viajante.

uso de perguntas-índices, sendo apenas perguntas abertas de fato, ação, intenção e opinião.

Foi intenção realizar de cinco a dez entrevistas com o questionário (Apêndice 1), que foi desenvolvido pelo autor desta, com questões abertas, fechadas e de múltipla escolha que visaram compreender o tema abordado e cumprir aos objetivos propostos, buscando dados diferenciados, isto é, questionando turistas que praticam o Turismo *Overland* em campos variados, como diferentes tipos de veículos e duração da viagem. A coleta de dados se deu entre os meses de julho e setembro de 2015.

A amostra escolhida para obtenção dos dados foi dividida em dois grupos. O primeiro deles foi composto por turistas que publicaram relatos de suas viagens no fórum Mochileiros a partir de janeiro de 2014, que totalizou quatro entrevistados. O segundo grupo contou com seis turistas que fizeram publicações em mídias físicas (como livros) e digitais (vídeo relatos e palestras disponíveis no meio *online*) ou possuem um *site* relativo à viagem que realizou.

Cabe um adendo para relatar que durante a coleta de dados, buscou-se equiparar os entrevistados através do meio de locomoção utilizado, porém a maioria dos que responderam praticam o Turismo *Overland* com carro ou veículo 4X4⁴, limitando os outros modos a apenas uma entrevista. Não se obteve retorno de sete entrevistados, sendo que houve promessa por parte de três em responder o questionário.

Visando o cumprimento dos objetivos, a presente pesquisa está classificada como exploratória, descritiva e explicativa. Conforme Gerhardt e Silveira (2009), no âmbito exploratório, a construção dessa pesquisa visa familiarizar o tema, envolvendo levantamento bibliográfico, entrevistas com pessoas com experiências práticas em relação à pesquisa, além da análise dos resultados dessas entrevistas, facilitando a compreensão do assunto. Já na esfera descritiva, o estudo objetiva refletir e descrever a realidade do Turismo *Overland*, através da coleta de dados pela aplicação de questionários. E é explicativa porque se pretende demonstrar o porquê dos fenômenos através dos resultados obtidos, neste caso, o porquê de se realizar o Turismo *Overland*.

⁴ No inglês 4WD (*Four-wheel drive*), 4X4 é o termo utilizado para definir veículos configurados com tração nas quatro rodas, comumente utilizadas em estradas de terra ou competições de *rally* (DICIONÁRIO INFORMAL, 2015).

CAPÍTULO 1: O TURISMO OVERLAND

Uma das primeiras aparições de Turismo *Overland* encontrada foi apresentada por Palhares (2002, p. 187), que afirma que o conceito das viagens *overland* foi trazido pela primeira vez em 2001 com a criação do Exploranter:

[...] excursões realizadas em caminhões convertidos são muito comuns na África e na Ásia, principalmente percorrendo desertos e regiões de florestas, podendo durar desde alguns dias até várias semanas [...]. No Brasil, o conceito das excursões “*overland*” foi inaugurado em outubro de 2001, com o Exploranter, com capacidade para 32 pessoas e dotado de grande infraestrutura, incluindo ar-condicionado, cozinha, banheiros com água quente, quartos individuais ou de casal, dentre outros. [...]



Imagem 1: Exploranter
Fonte: Roadtrippers, 2015, s/p.

Mas o termo não surgiu para designar uma viagem turística terrestre específica. Segundo Ager (2015), *overland* foi um termo tradicionalmente utilizado pelos tropeiros australianos, que atravessavam grandes distâncias com rebanhos de gado pelo deserto. Posteriormente, na era dos veículos motorizados o conceito *overland* mudou para tornar-se uma maneira de viajar, difundida primeiramente na Europa, África, Ásia e recentemente nas Américas (AGER, 2015).

Foram encontradas duas conceituações de Turismo *Overland* propostos por dois *sítes* que tratam do segmento. O primeiro é o norte americano *Overland Journal* (2015 c, s/p), que em uma definição preliminar, traz que “*overlanding describes self-reliant adventure travel to remote destinations where the journey is the primary goal*”.⁵ Isto quer dizer que o objetivo da viagem *overland* não é tanto o destino, mas sim o trajeto em si, as estradas, os caminhos a serem percorridos. Logicamente não se viaja a lugar nenhum, ou seja, deve haver um destino desejado pelo praticante, porém o traçado até esse destino é que diferencia as viagens *overland* de outras.

O *Overland Journal* (2015 a, s/p) explana ainda sobre os objetivos buscados na realização de viagens *overland*:

*Overlanding is about exploration, rather than conquering obstacles. While the roads and trails we travel might be rough or technically challenging, they are the means to an end [...]. The goal is to see and learn about our world, whether on a weekend trip 100 miles from home or a 10.000-mile expedition across another continent. The vehicle and equipment can be simple or extravagant [...]. History, wildlife, culture, scenery, self-sufficiency – there are the rewards of overlanding.*⁶

Hoje o Turismo *Overland* não se resume a mega estruturas como oferecido pelo Exploranter. Pode-se dizer que se tornou um nicho do Turismo de Aventura, visto que as viagens em veículos menores crescem e o uso de *campings* como modo de hospedagem tem se observado comum. O *Overland Journal* (2015 c, s/p) afirma isso: “*Typically, but not exclusively, accommodated by mechanized off-highway capable transport (from bicycles to trucks) where the principal form of lodging is camping [...].*”⁷

Já o *site* brasileiro *Overlander Brasil* (2015, s/p) apresenta uma definição mais enxuta e descrita coloquialmente:

Sair, viajar e explorar com nossos veículos. Partir para uma jornada rumo a um novo lugar, sabendo que o caminho é tão importante quanto o destino. O

⁵ O *overlanding* retrata uma viagem aventureira independente para destinos remotos onde a viagem é o objetivo principal (tradução livre do autor).

⁶ *Overlanding* está relacionado à exploração, em vez de conquistar obstáculos. Enquanto as estradas e trilhas que nós viajamos podem ser difíceis ou tecnicamente desafiadoras, elas são um meio para o fim [...]. O objetivo é ver e aprender sobre nosso planeta, seja em uma viagem de 100 milhas no final de semana ou numa expedição de 10.000 milhas através de outro continente. Os veículos e os equipamentos podem ser simples ou exagerados [...]. História, vida selvagem, cultura, paisagens, autossuficiência – esses são as recompensas do *overlanding* (tradução livre do autor).

⁷ Normalmente, mas não exclusivamente, organizado por transportes mecanizados fora de estrada (desde bicicletas até caminhões), onde a principal forma de hospedagem é acampar (tradução livre do autor).

sonho de chegar ao Alasca ou simplesmente escapar da cidade no final de semana. Gastar meses planejando ou inventar no caminho, viajar por terra ou pelo asfalto, camping selvagem ou desfrutar da hospitalidade local [...].

Nessa conceituação pode-se observar que a experiência de viajar por terra é que faz o Turismo *Overland* ser uma atividade de aventura, relação esta tratada em capítulos posteriores. Complementando a definição do Overlander Brasil, Ager (2015, p. 7) diz que o Turismo *Overland*

Normalmente envolve um meio de transporte terrestre, e pode variar desde uma bicicleta até um 4x4 superequipado. A experiência pode durar um dia, ou até mesmo anos. Não importa se você está planejando uma viagem de seis meses pela África ou um final de semana na praia. Pode ser sozinho, com amigos, a família ou em um grande comboio [...]. Sobre pernoites, tudo depende do seu gosto, orçamento e das circunstâncias. Camping é a opção mais comum em lugares isolados, pois proporciona mais liberdade e tem um custo baixo. Outra opção conhecida são os motor-homes e trailers. Porém, uma viagem *overland* pode ser planejada e realizada com qualquer carro, hospedando-se em hotéis ou pousadas. O importante é viajar por terra! Ou seja, *overlanding* é o que você faz.

Para comparar e definir, as respostas dadas pelos entrevistados sobre o Turismo *Overland* estão confrontadas com a definição de Ager (2015), salvo alguns trechos apresentados pelo *Overland Journal* (2015). Como não está mencionado sobre condução, entende-se que as viagens podem ser realizadas por grupos, sendo que os acompanhantes também são considerados *overlanders*. Portanto, não se discute sobre dirigir ou pilotar, mas sim, o fato de viajar por terra.

Para um melhor entendimento do Turismo *Overland*, o *Overland Journal* (2015 c) apresenta uma classificação específica ao tipo de viagem realizado, na qual existem cinco categorias de *overland*:

- *Car Camping*: viagens em veículos com acampamentos, também chamados de veículos recreacionais, que serão detalhados mais adiante;
- *Back Country Adventure*: viagens com caráter aventureiro de um ou mais dias em motocicletas ou veículos 4X4;
- *Overland(ing)*: viagens aventureiras autossuficientes, normalmente com o objetivo de explorar locais remotos e interagir com outras culturas;
- *Vehicle-Dependent Expedition*: viagens dependentes de veículos com propósitos bem definidos, tais como geográficos ou de natureza científica;
- *Expedition Vehicle*: viagens aventureiras com veículos 4X4 ou motocicletas, autossuficientes e de longas distâncias, através de climas e terrenos variáveis.

Aproveitando a menção de veículo recreacional na primeira categoria, esse é outro meio de transporte rodoviário, já citado por Ager (2015) e novamente na classificação do Overland Journal (2015 c), que também se faz presente no turismo *overland*. Segundo Palhares (2002, p. 202),

Os veículos recreacionais (VR) são aqueles utilizados predominantemente em viagens de lazer para uso recreativo, em acampamentos e, eventualmente, até mesmo para moradias temporárias. Conhecidos como trailers, no caso dos reboques, e de *motorhomes*⁸, no caso dos veículos dotados com propulsão própria, geralmente são equipados com espaço para o preparo de alimentos e outro para que os viajantes possam dormir. Muitos possuem outras conveniências tais como água corrente, para ser utilizada na cozinha e no banheiro, além de energia elétrica. As versões mais luxuosas podem apresentar ar-condicionado, equipamentos de entretenimento e quaisquer outras utilidades existentes numa casa.

Nota-se que os veículos recreacionais são atrativos quando se trata de formas econômicas de viajar (pois não há necessidade de gastos com hospedagem e com alimentação em estabelecimentos comerciais), ainda mais em família ou em grupo, além de propiciar conforto e liberdade nos deslocamentos, podendo os viajantes deslocar-se por vários destinos e sempre dormir na mesma cama e preparar sua própria comida (PALHARES, 2002). Ainda conforme Palhares (2002), os turistas usufruidores desse tipo de transporte em viagens *overland* costumam ter um grande contato com a natureza e com esportes e lazer, como também o contato com outras comunidades.

Para finalizar, foi apresentado pelo Overland Journal um compilado de informações essenciais e inerentes à prática do Turismo *Overland*. A iniciar pelo objetivo, o Overland Journal (2015 c) declara que o principal das viagens *overland* é a exploração e a aventura em si, em viagens com duração de uma semana a vários anos com destinos remotos e desafiadores, sendo necessário um processo de planejamento minucioso para apurar eventualidades ambientais, geográficas e geopolíticas. Outra questão apontada está relacionada ao modo de acampamento, que não precisa ser necessariamente um local remoto e selvagem, exceto quando tratamos de viagens que envolvem trilhas como parte da aventura proposta pelo *overlander* a si mesmo.

⁸ Do inglês, junção das palavras motor e casa.

CAPÍTULO 2: RELAÇÕES DO TURISMO OVERLAND

O presente capítulo compreende, de forma sucinta, o conceito de turismo buscando fragmentos onde seja possível identificar o Turismo *Overland*. Aborda-se também, definições quanto à classificação dos turistas, enfocando na identificação da classe em que os *overlanders* estão inseridos. Faz-se necessária esta pequena discussão para compreender o quão amplo é o Turismo *Overland*, conceituando desde modal de transporte até os segmentos de Turismo de Aventura e Turismo de Experiência.

2.1 A ATIVIDADE TURÍSTICA

As definições de turismo partem de 1911 e se estendem por todo o século XX, passando por diversas definições, onde algumas acabam se destacando. Uma delas é proposta por De La Torre (1992, p. 19 *apud* BARRETTO, 1997, p. 13), sendo também uma das mais aceitas:

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.

O que se entende a partir disso é que um fenômeno social no qual uma ou grupo de pessoas (chamado(s) de turista(s)) se desloca voluntariamente do seu local habitual para outro motivado por diversos fatores, como por exemplo, recreação, descanso, cultura, saúde ou religioso, é denominado de turismo.

Para uma melhor compreensão do turismo, Beni (2003) divide os conceitos de turismo em quatro elementos, sendo eles: (1) viagem ou deslocamento, o elemento mais implícito na atividade turística, ligando o domicílio do turista a qualquer destino, pois sem deslocamento não há turismo; (2) permanência fora do domicílio, estando estritamente relacionado à viagem/deslocamento, levando o turista a se ausentar de sua residência habitual; (3) temporalidade, um tempo de permanência que ainda possa caracterizar como turismo e não já como emigração; (4) objeto do turismo, sendo os elementos concretos do fenômeno, traduzindo-se como equipamentos, ou

bens e serviços que recebem um valor econômico e são utilizados pela atividade. Então, o turismo se resume numa atividade de deslocamento temporário de modo que são exercidas relações comerciais inerentes à prática do turismo.

Outra definição utilizada foi apresentada pela Organização Mundial do Turismo (OMT, 2001 *apud* MTUR⁹, 2013, p. 4) e adotada oficialmente pelo Brasil, que segundo ela, o turismo compreende “as atividades que as pessoas realizam durante viagens e estadas em lugares diferentes do seu entorno habitual, por um período inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios e outras”.

Segundo Barretto (1997), além do turismo ter objetivos mais comuns como descanso, religioso, desportivo, entre outros, há também o turismo de interesse específico, onde estão inclusos os *tours* com vários dias percorrendo apenas locais de interesse do viajante. São citados alguns exemplos como: “[...] percorrendo vinhedos e vinícolas, para enólogos ou pessoas interessadas; viagens para assistir a uma temporada de ópera na Europa ou nos Estados Unidos; *tours* agrícolas na Austrália [...]” (BARRETTO, 1997, p. 20).

Ainda se tratando de *tours*, há também formas do Turismo de Aventura que se encaixam nessa tipologia, que conforme exemplifica Barretto (1997), percorrer o mundo de moto ou bicicleta é uma dessas formas. Observa-se que o Turismo *Overland* começa a aparecer timidamente nas classificações do turismo.

Verifica-se que o Turismo *Overland* classifica-se como um turismo itinerante, de acordo com a permanência apresentada por Barretto (1997). Um *overlander* costuma passar mais tempo viajando, visitando vários núcleos, utilizando “mais transporte, equipamentos de estrada e infraestrutura de acesso” (BARRETTO, 1997, p. 22).

2.1.1 Os turistas

O turista consiste em quem pratica a atividade turística. A IUOTO¹⁰ (1968 *apud* BARRETTO, 1997, p. 25-26) define turista como um tipo de visitante, por sua vez define visitante como

⁹ Ministério do Turismo.

¹⁰ *International Union of Official Travel Organizations.*

Toda pessoa que visita um país diferente daquele em que reside habitualmente, por qualquer razão que não seja realizar um trabalho remunerado. Entre os visitantes estão os turistas e os excursionistas. Os turistas são visitantes que realizam pelo menos um pernoite num país ou região e permanecem um mínimo de 24 horas. Os excursionistas são, para a luoto, aqueles visitantes que não param para um pernoite, mas que atravessam o país ou região [...].

Para compreender a tipologia de turistas existentes, e para que se possa classificar o *overlander*, traz-se três modelos apresentados no decorrer dos estudos de turismo. Plog (1972 *apud* BARRETTO, 1997) apresenta o modelo cognitivo-normativo, onde separa os turistas em três classes: alocêntricos, mesocêntricos e psicocêntricos. Os turistas alocêntricos são os exploradores e aventureiros, que procuram lugares não massificados e relacionam-se com a comunidade local; os mesocêntricos (ou mediocêntricos) fazem viagens individuais para lugares de reputação; e os psicocêntricos são turistas que viajam para lugares que já conhecem, em grupos e influenciados por outros turistas.

Já Cohen (1972 *apud* BARRETTO, 1997) criou um modelo interacional para classificar turistas, o qual apresenta dois grandes grupos, subdivididos conforme suas especificidades:

- Não institucionalizados
 - Nômades: turistas que procuram ambientes diferentes;
 - Exploradores: que organizam a própria viagem para lugares pouco conhecidos;
- Institucionalizados
 - Turistas de massa individuais: que viajam através de agências;
 - Turistas de massa organizados: que viajam para locais familiares e que lhes passe segurança;

Outro modelo interacional para classificação dos turistas foi apresentado por Smith (1977 *apud* BARRETTO, 1997), o qual segue:

- Explorador: turista que procura descobertas e convivência com autóctones;
- Turista de elite: que procura destinos raros ou sem fluxo massificado;
- *Off-beat*: que procura afastar-se da massa;
- Inusual: que faz viagens para áreas isoladas com atividades de risco¹¹;

¹¹ “Podem ser atividades de pouco risco, mas diferentes, como por exemplo andar 78 mil quilômetros em moto, durante 444 dias.” (BARRETO, 1997, p. 28)

- Turista de massa incipiente: que viaja individualmente ou em grupos pequenos procurando autenticidade;
- Turista de massa: de classe média que viaja para lugares conhecidos;
- *Charter*: que viaja em grupos pequenos para ambientes diferentes em busca de relaxamento.

Para Barretto (1997), nenhuma classificação de turistas é conclusiva e/ou exclusiva, sendo necessário que os modelos sejam ajustados de acordo com a amostra estudada. Ainda, os autores apresentam modelos que seguem uma linha de raciocínio semelhante, como por exemplo, os turistas alocêntricos apresentados por Plog equivalem aos exploradores de Smith e Cohen.

A partir disso, pode-se entender que classificar um turista *overlander* não é uma tarefa fácil, visto que há diversas características que diferenciam um turista de outro. Assim, se tem como fundamento essas definições para contextualizar as categorias em que se encaixam nos *overlanders*, discutidos durante a apresentação dos resultados.

2.2 TRANSPORTE E TURISMO

O transporte é uma das chaves da atividade turística, sendo responsável por fazer o deslocamento, tão necessário ao turismo, acontecer. Este capítulo aborda a relação existente entre transporte e turismo e demonstra a importância que o primeiro tem no desempenho do segundo. Traz ainda, explicações acerca do transporte rodoviário e como ele está estritamente ligado ao Turismo *Overland*.

Em uma definição apresentada por Roná (2002, p. 6), se considera que o “transporte é o deslocamento entre dois pontos (origem/destino), por uma trajetória, em um tempo determinado”. Entendendo apenas como um deslocamento, o transporte possui dois elementos essenciais para sua existência. O primeiro são os meios de transportes, o veículo. E o segundo são as vias de comunicação ou de transporte, que seria o caminho percorrido (RIBEIRO, 1956, p. 11 *apud* RONÁ, 2002).

Mas apesar de ser fundamental na realização da atividade turística, o transporte não foi criado intencionalmente para o turismo, pois de acordo com De La Torre (2002, p. 7), “referir-nos ao transporte implica estar ciente de que este é um elemento socioeconômico, que seu conjunto não foi criado em função do traslado

turístico”. Mas sendo o turismo uma atividade de deslocamento, o transporte se integra a ele, sendo indispensável para sua realização.

Relacionando transporte e turismo, não muito diferente do conceito apresentado anteriormente por Roná, Palhares (2002) define que o transporte voltado para o turismo é uma atividade que interliga a origem ao destino de uma viagem, como também interliga destinos turísticos entre si, fazendo com que os turistas se movimentem dentro de um mesmo local.

Para exemplificar a definição anterior, Palhares (2002, p. 27) coloca que

[...] pode-se considerar uma viagem efetuada por uma família de turistas cariocas para a Europa. O local de origem é o Rio de Janeiro e o destino [...] é Londres (cidade fora do espaço habitual de convívio dessa família), sendo o modo de transporte utilizado nesta viagem o aéreo. Em Londres, a família resolve conhecer a cidade fazendo uso dos famosos ônibus vermelhos de dois andares, utilizando-se de um transporte rodoviário dentro do próprio destino [...]. Após conhecerem Londres, vão até Paris [...], utilizando o Eurostar como transporte ferroviário (transporte interligando vários destinos turísticos).

Vale constar que o fenômeno da troca do tipo de transporte (aquaviário, ferroviário, rodoviário e aeroaviário) é chamado de intermodalidade. Mas como a tradução literal de *'overland'* é 'terrestre', o subcapítulo a seguir trata de maneira específica o modal rodoviário, apresentando seu surgimento fazendo também a explanação do que é turismo rodoviário, bem como apresenta os tipos de turismo rodoviário que estão inclusos no Turismo *Overland*.

Como não há uma definição objetiva do que é Turismo *Overland*, procura-se compreender o todo para buscar uma interpretação sobre. Esta monografia, sendo inédita e pioneira, se depara com a formulação de ideias com o propósito de compreender a temática tratada.

2.2.1 O transporte rodoviário

Os veículos rodoviários modernos impulsionaram o desenvolvimento da atividade turística, sendo acessível a um número cada vez maior de pessoas a lugares com distâncias curtas e médias. (PALHARES, 2002). Inventado no século XIX no período da Revolução Industrial, a invenção do automóvel deu maior liberdade ao turista que pôde se desprender dos meios de transporte fechados, tais

como os trens que utilizam rotas pré-definidas (ferrovias), podendo decidir sobre horários e roteiros (RONÁ, 2002).

Os Estados Unidos foram pioneiros no desenvolvimento do transporte rodoviário e esse desenvolvimento, que se expandiu para outros países, trouxe conforto à sociedade contemporânea (BRITO, 2007). Mas ao mesmo tempo em que os automóveis oferecem privacidade e conforto aos seus usuários, são limitados à baixa capacidade de carga, sendo veículos destinados ao transporte individual. Porém, em contrapartida, existe o ônibus, com capacidade de carga maior podendo ser utilizado, além do transporte regular, como meio de transporte turístico, facilitando o crescimento do turismo de massa (BRITO, 2007).

O modal rodoviário se caracteriza principalmente pelo uso de estradas como via de rodagem dos veículos rodoviários, que de acordo com Roná (2002), surgiram antes do automóvel. Portanto, preocupou-se em adaptar os acessos já existentes para a chegada do automóvel, surgindo na Itália em 1920, o conceito de auto-estrada, caracterizada pelo asfalto e o uso exclusivo pelos veículos automotores (RONÁ, 2002). As vias artificiais são as que mais nos remetem ao transporte rodoviário, neste caso retratando as estradas e rodovias – que podem ser asfaltadas ou não. Mas o uso de vias naturais não está excluído do modal rodoviário, pois é o que ocorre na prática de *offroad*¹², por exemplo.

Quando se trata de transporte rodoviário, os veículos mais comuns, de acordo com Roná (2002), são os carros e ônibus. Mas além dos veículos citados, que possuem sua força motriz gerados por um motor a combustão, há também veículos de propulsão natural, como é o caso das bicicletas que utilizam a força humana e que também se integram ao modal rodoviário:

Também são utilizados como transporte rodoviário outros veículos, não tão ágeis como o ônibus e o automóvel, mas que podem ser uma alternativa para o transporte individual, principalmente em viagens turísticas. Podemos citar como veículos alternativos as motocicletas, as bicicletas, as carruagens, os caminhões, as *vans* e as *motorhomes*¹³. (BRITO, 2007, p. 91)

¹² “A palavra *off-road*, deriva do vocabulário inglês, significa fora de estrada. Ela é utilizada para designar qualquer atividade (esportiva ou automobilística) que possa ser realizada em locais não pavimentados e de difícil acesso.” (CARRO DE GARAGEM, 2016, s/p)

¹³ *Motorhomes* são veículos conhecidos como *trailers*, que possuem propulsão própria e infraestrutura básica de uma casa. (BRITO, 2007, p. 91)

Os automóveis permitem que as pessoas possam utilizá-los como forma de transporte independente, suprimindo as necessidades que desejam sem estarem submetidos a horários e trajetos definidos por empresas de transporte coletivo, por exemplo, oferecendo ainda, praticidade para o acesso direto entre pontos de interesse (PALHARES, 2002). Conforme relata Palhares (2002), a velocidade desempenhada pelos meios de transporte rodoviários faz com que os veículos desse modal sejam comumente utilizados em deslocamentos curtos e médios, mas que necessariamente não excluem a possibilidade de serem empregados em viagens de longo percurso, mesmo que durem vários dias. Isso já pode ser considerado um exemplo do uso de automóveis na prática do Turismo *Overland*, quando se começa a considerar a realização de viagens de longa distância a bordo de um veículo terrestre, que pode ser motivado por diversos fatores, os quais estão apresentados nos resultados deste trabalho.

2.2.2 O turismo rodoviário

Autoturismo é como Roná (2002) descreve a prática do turismo rodoviário, seja com veículo próprio ou alugado, seja de carro ou motocicleta. Palhares (2002) expõe que em alguns casos, a própria atividade de transporte é uma experiência de turismo, tal como acontece no modal marítimo com os cruzeiros e no modal ferroviário com os trens panorâmicos, acontece também no modal rodoviário com os passeios de carro, de bicicleta, entre outros. Vagarosamente, o Turismo *Overland* vem se fazendo presente no transporte como uma prática do turismo rodoviário. Isso também pode ser observado quando Palhares (2002, p. 28) afirma que “em algumas circunstâncias o transporte prevalece sobre o próprio destino turístico, e muitas vezes influi na escolha do local a ser visitado.”

Mas essa questão não se limita a veículos convencionais, pois há outros tipos de transporte que podem e são utilizados pela atividade turística. Palhares (2002, p. 190) elenca que

buggies e jipes são muitas vezes empregados para passeios por praias e viagens fora de estrada (*off-road*). Assim como no caso das motocicletas, existem muitos clubes de “jipeiros” que se encontram com frequência para efetuar viagens em conjunto para locais geralmente de difícil acesso.

Além dos *buggies*, outros meios de transporte terrestres são utilizados no deslocamento de turistas, que como Palhares (2002) já citou, incluem motocicletas e bicicletas, que estão detalhados nos próximos capítulos, como também carruagens e caminhões.

Claramente, os veículos terrestres, independentemente do tipo que seja, são meios de transporte que oferecem conveniência e mobilidade no desempenho de suas funções. Segundo Palhares (2002), se uma parcela maior da população possuir veículos automotores, isso levará ao desenvolvimento do turismo doméstico, pois conforme Roná (2002, p. 105) “pensar em turismo rodoviário no Brasil é pensar no próprio turismo praticado no país, tão grande é a dependência que temos em relação ao modal rodoviário”. Roná (2002) ressalta ainda que a malha rodoviária brasileira é a terceira maior do mundo, além do Brasil possuir uma das frotas mais expressivas circulando por ela.

O transporte é uma peça essencial na execução da atividade turística, sendo fundamentalmente necessária para que ela aconteça. Conforme Palhares (2002), os veículos rodoviários proporcionam que o turismo seja desenvolvido de forma mais acessível e assim, tornou-se [transporte rodoviário] em alguns países o primeiro modal de transporte no segmento turístico.

Mas porque o automóvel se sobressai perante outros tipos de transporte rodoviário? Segundo Palhares (2002, p. 185-186),

o automóvel particular, por exemplo, permite que seus proprietários possam utilizá-lo como forma de transporte independente, servindo às suas necessidades quando bem desejarem, sem a necessidade de se submeterem aos horários e trajetos dos transportes públicos. Ademais, possibilita conforto, privacidade e acesso direto entre a origem e o destino final (serviço porta a porta). Em função da sua velocidade operacional – geralmente em torno de 80 a 110 km/h –, são utilizados principalmente nos deslocamentos de curto e médio percurso, embora em alguns casos também sejam empregados em viagens de longo percurso, ainda que com duração de vários dias.

Quando Palhares (2002, p. 186) cita que os automóveis podem ser empregados em “viagens de longo percurso, ainda que com duração de vários dias”, é que o *Overland* se faz presente no turismo rodoviário, quando as definições acerca de Turismo *Overland* propostas por Ager (2015) e pelo *Overland Journal* (2015) também indicam que as viagens por terra podem ter um trajeto longuíssimo durando muito dias, às vezes meses.

2.2.2.1 O Mototurismo

Tão escasso quanto do Turismo *Overland*, é a produção científica de conteúdos relacionados ao Mototurismo. Mas não é difícil compreendê-lo, pois a própria terminologia já o descreve: prática do turismo com o uso de motocicletas como meio de transporte. E não é uma atividade recente, pois de acordo com o *site Viagem de Moto* (2011) os primeiros registros de viagens turísticas feitos de moto datam a partir de 1920.

O Mototurismo caracteriza-se pelo exercício do espírito de aventura, liberdade e descoberta (VIAGEM DE MOTO, 2011), configurando-se como uma prática de viagens audaciosas. Segundo o *Viagem de Moto* (2011), o homem criou a necessidade de percorrer caminhos do mundo a bordo de uma motocicleta, uma atividade que se intensificou graças a Primeira Guerra Mundial¹⁴. A partir daí, o espírito de aventura, liberdade e descoberta foi se desenvolvendo nos turistas ousados, até que em meados de 1950 o termo 'Mototurismo' apareceu, sendo que a atividade formatada na forma atual iniciou-se a partir do final da década de 1960.

Então a partir dos anos de 1970 os motociclistas passaram também a serem considerados mototuristas (PACHECO, 2013). Mas a caracterização de um mototurista não é clara, pois ele possui muitas peculiaridades que dificultam a definição de um perfil. Conforme o *Viagem de Moto* (2011, s/p) "o mototurista é no geral uma pessoa de espírito aberto, aventureiro e adaptável a todas as situações. [...] o objetivo é sempre percorrer quilômetros para conhecer profundamente todos os lugares e gentes [...]."

Além de a citação anterior evidenciar que o Turismo *Overland* também engloba as viagens de moto, pode-se mencionar alguns *overlanders* que escreveram e escrevem relatando suas viagens. O jornalista Guga Dias Santos¹⁵, que já viajou por diversos países da América do Sul e da Europa, além de quase todos os estados brasileiros, o editor-chefe da revista *The Surfer's Journal Brasil*,

¹⁴ "O ambiente sócio-econômico do pós-guerra (1914-1918) foi propício à massificação das motocicletas, pois eram máquinas baratas, de fácil manutenção e acessíveis aos bolsos mais pobres" (VIAGEM DE MOTO, 2011, s/p).

¹⁵ Seus relatos estão no *site* www.diariodemotocicleta.com.br

Adrian Kojin¹⁶, que viajou 25 mil km dos Estados Unidos até o Brasil e o mototurista Robison Portioli¹⁷, que fez um giro pela América do Sul em 150 dias, são claros exemplos da realização do Turismo *Overland* a bordo de uma motocicleta.

2.2.2.2 O Cicloturismo

Semelhante ao Mototurismo, o Cicloturismo surgiu a partir da junção dos termos ciclismo e turismo, ou seja, turismo praticado com uma bicicleta. Segundo Roldan (2000), o Cicloturismo é uma atividade recente no Brasil e está se expandindo de forma lenta. Está intimamente ligado ao Ecoturismo, visto que sua prática costuma ocorrer em ambientes naturais, buscando aliar o turismo, esportes e a interação com a natureza (ROLDAN, 2000).

Mesmo sendo pouco citado nas qualificações do Turismo *Overland*, o Cicloturismo faz parte sim, conforme caracterização proposta por Borba (2000 *apud* ROLDAN, 2000, p. 22):

O cicloturismo não tem regras nem definições rígidas, abrangendo desde pequenos passeios de algumas dezenas de quilômetros até viagens com centenas ou milhares de quilômetros, que levam dias ou meses. Não existe preocupação com rendimento e sim com o turismo e o prazer de viajar pedalando. Qualquer que seja a distância ou duração, o espírito e as emoções são semelhantes: o importante não é o lugar para onde você vai, mas o caminho que você percorre. O maior prazer está no percurso.

Exatamente como elenca o *Overland Journal* (2015 c), as viagens *overland* objetivam mais do que o destino: o trajeto a ser percorrido. Em outra definição também se pode observar evidentemente a valorização do caminho: “o cicloturista busca aventura, belezas naturais e simplicidade [...]. O cicloturista vive intensamente o trajeto, relaciona-se com as pessoas do caminho e dá tanta ou maior importância ao percurso quanto ao destino” (SOARES, 2011, p. 3).

O Cicloturismo é praticado há mais de quatro décadas na Europa, então é possível dizer que seu nascimento se deu lá, mas os norte-americanos e oceânicos também difundem a prática da atividade. Com a chegada da internet, a coleta por informações e a divulgação do Cicloturismo tornou-se facilitada e assim outros

¹⁶ KOJIN, Adrian. **Alma panamericana**: uma aventura de 25 mil km por 14 países. São Paulo: Gaia, 2005. 200 p.

¹⁷ PORTIOLI, Robison. **Vida nômade**: liberdade, desapego e aventura. Porto Alegre: O Viajante, 2013. 240 p.

países começaram a aderir à prática. São inúmeros os sites que promovem e defendem o Cicloturismo (ROLDAN, 2000).

Em síntese, Roldan (2000) coloca que toda viagem com um ou mais dias de duração, objetivando o conhecimento de lugares e a prática do turismo usando a bicicleta como meio de locomoção é considerada Cicloturismo, sem haver o caráter competitivo. Arthur Simões¹⁸, que relatou sua viagem de volta ao mundo de bicicleta em um livro e o casal Ismael Godoy e Karina Ferreira¹⁹ que viajaram de Florianópolis até Montevideu levando um cachorro em duas bicicletas são ótimos exemplos de *overlanders de bike*.

2.3 O TURISMO DE AVENTURA

O Turismo de Aventura está intimamente relacionado ao turismo na natureza, visto que é o campo mais rotineiro de sua ocorrência e por isso os conceitos dessas terminologias acabam se confundindo em algumas ocasiões (BUCKLEY E UVINHA, 2011). Dado o fato de que o Turismo *Overland* não utiliza exclusivamente as áreas naturais, este capítulo aborda algumas definições apenas de Turismo de Aventura e como ele está conexo com a prática do Turismo *Overland*.

O que era considerado uma forma prazerosa de estar em contato com o meio natural, por um pequeno período de tempo (durante a prática de alguma atividade, por exemplo), tornou-se a representação do Turismo de Aventura. Portanto, não há um marco nítido para o nascimento do segmento no Brasil, ele foi gradativamente surgindo (ABETA e MTUR, 2009). Ainda segundo a ABETA²⁰ e MTur (2009, p. 39), o Turismo de Aventura

não teve seu início impulsionado unicamente por indivíduos que já nasceram entre árvores e rios, mas foi também originado por pessoas que habitavam espaços urbanos e eram levados a buscar tais ambientes para extravasar, relaxar, praticar esportes etc.

Isso reafirma o fato de que o Turismo de Aventura surgiu de maneira gradativa, sendo que antes não era nem considerado um segmento do turismo, mas sim parte das atividades exercidas durante uma viagem turística.

¹⁸ SIMÕES, Arthur. **O mundo ao lado**. 2. ed. [S.l.]: Phorte, 2014. 328 p.

¹⁹ Seus relatos estão documentados em vídeo em www.youtube.com/user/obonitodocaminho

²⁰ Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura.

Talvez por isso um conceito de Turismo de Aventura tardou surgir. Precoces reflexões iniciaram na década de 1980, contudo só em 2001 a primeira definição foi elaborada. De acordo com o Embratur²¹ (2001 *apud* ABETA e MTUR, 2009, p. 29-30), o Turismo de Aventura é um

[...] segmento de mercado turístico que promove a prática de atividades de aventura e esporte recreacional, em ambientes naturais e espaços urbanos ao ar livre, que envolvam riscos controlados exigindo o uso de técnicas e equipamentos específicos, adoção de procedimentos para garantir a segurança pessoal e de terceiros e o respeito ao patrimônio ambiental e sociocultural.

Esse conceito foi criado conforme a realidade brasileira da época. Uma das intenções foi incluir o Turismo de Aventura como uma forma de turismo sustentável ocorrente no ambiente natural e sociocultural (ABETA e MTUR, 2009).

Com a criação do Ministério do Turismo em 2003 foi elaborado em parceria com a Embratur um documento que normatiza os segmentos turísticos e nesse consta uma nova definição que vem sendo utilizada desde então pelo MTur. Segundo, o “Turismo de Aventura compreende os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não competitivo” (MTUR, 2005, p. 39 *apud* ABETA e MTUR, 2009, p. 30).

O Turismo *Overland* está incluído quando se trata de aventura recreativa e não competitiva. Para reafirmar isso, Buckley e Uvinha (2011, p. 3) dizem que o “turismo de aventura também tende a incluir, algumas vezes, viagens independentes que proporcionam ou são percebidas pelos próprios participantes como provedoras de experiências de aventura”, ou seja, a experiência *overlander*. Sendo o Turismo de Aventura um tipo de turismo comercial, ele também faz uso de acomodações, transportes e atividades, que em alguns casos o próprio transporte ou acomodação é considerado uma atividade aventureira. Nesse sentido, Buckley e Uvinha (2011) afirmam que realmente em algumas situações, o próprio transporte se torna uma atividade de aventura, citando como exemplo os *tours* de carro pela África ou pela Ásia, sendo mais um claro exemplo de como o Turismo *Overland* pode ser considerado um tipo de Turismo de Aventura.

²¹ Instituto Brasileiro de Turismo.

CAPÍTULO 3: CARACTERIZAÇÃO DO OVERLANDER

No presente capítulo, traz-se a classificação do *overlander* a partir dos modelos apresentados no capítulo 2.1.1 e das entrevistas obtidas, quando se tratou especificamente dos turistas. Existem vários modelos de classificação de turistas, porém, para o entendimento do praticante do Turismo *Overland*, mostra-se apenas os modelos descritos anteriormente, de Plog (1972), Cohen (1972) e Smith (1977).

Segundo Plog (1972), os turistas são categorizados em três classes, sendo que os *overlanders* se enquadram em duas delas: aloccêntricos e mesocêntricos. Aloccêntricos porque são exploradores e aventureiros, talvez a maior característica do *overlander*, e relacionam-se com a comunidade em destinos não massificados, que seria a vivência e experiência buscada. E mesocêntricos, característica menos aparente no turista *overlander*, mas que por vezes é intrínseco a ele: viagens individuais para lugares de reputação.

Por mais aloccêntrico que um *overlander* seja, a visitação de lugares renomados e massificados provavelmente acaba sendo incluída nos roteiros de viagem. Por exemplo, se estiver rodando pelas *autobahns*²² alemãs certamente sairá para estradas vicinais a fim de visitar o Castelo de Neushwanstein.

Em relação ao modelo interacional de Cohen, que apresenta uma divisão em dois grandes grupos subdivididos, o *overlander* se encontra na primeira classe, chamada de turistas não-institucionalizados. Esta ainda subclassifica o turista em nômade ou explorador, e que no caso do Turismo *Overland*, ambos representam o praticante.

Por fim, a classificação de Smith (1977), por ser mais simples, facilita a identificação da classe em que os *overlanders* estão inseridos. A classe explorador já constou nos outros modelos e se faz presente novamente como característica do turista *overlander*. O aloccêntrico de Plog é definido como *off-beat* por Smith, aquele viajante que foge da massa turística. E por último, Smith coloca a classe inusual, que talvez seja a mais relativa ao Turismo *Overland*, não pelo fato dos turistas realizarem viagens para locais mais isolados e de difícil acesso ou pelo envolvimento de atividades de risco, mas sim pela prática de atividades diferenciadas, que conforme

²² As *autobahns* são rodovias características do sistema rodoviário alemão, bem cuidadas e sem limite de velocidade. (FLATOUT, 2015)

explica Barreto, pode ser uma viagem por vários quilômetros e dias a bordo de um veículo.

Em relação aos *overlanders* citados nessa monografia, teve-se a intenção foi solicitar a responder o questionário ao menos um que faz viagens de carro, um de motocicleta e um de bicicleta, mas como não se teve retorno de todos os convites, a distribuição dos entrevistados resultou da seguinte maneira:

Tabela 1 – Caracterização dos entrevistados

Entrevistado	Meio de locomoção	Meio de hospedagem	Distância (km)	Tempo
01) Santos	Motocicleta	Hotel / Pousada	10.000 a 15.000 km	Até um semestre
02) Cardoso	Carro	Hotel / Pousada	3.000 a 10.000 km	Até um mês
03) Weege Junior	Carro	Hotel / Pousada Hostel / Albergue Dormir no carro	3.000 a 6.000 km	Até um mês
04) Ferreira e Godoy	Bicicleta	Hostel / Albergue Casa cedida Camping	Até 3.000 km	Até um mês
05) Rudnick e Weiss	4X4 / MH	Motorhome	A partir de 6.000 km	Até um mês Mais de um ano
06) Flegler	4X4	Hostel / Albergue Camping Dormir no carro	Até 15.000 km	Até uma semana Até um mês
07) Dattein	Carro Motorhome	Hotel / Pousada Camping Motorhome	6.000 a 10.000 km	Até um semestre
08) Souza	Carro	Hotel / Pousada Hostel / Albergue	6.000 a 10.000 km	Até um mês
09) Guimarães	Carro 4X4	Casa cedida Camping	Até 3.000 km	Até uma semana
10) Spencer	4X4	Casa cedida Camping	Mais de 15.000 km	Mais de um ano

Fonte: elaborado pelo autor, 2016.

Com as entrevistas dos *overlanders* que não retornaram o pedido, acredita-se que a discussão teria sido mais bem nivelada na questão de meios de locomoção, pois como se observa na tabela 1, houve apenas um entrevistado que utiliza

motocicleta e um que utiliza bicicleta e o restante utiliza carro ou veículos 4X4 como transporte nas viagens que realiza.

3.1 A EXPERIÊNCIA DOS ENTREVISTADOS

Para demonstrar a experiência que os entrevistados possuem no Turismo *Overland*, propôs-se que os mesmos preenchessem uma tabela com algumas viagens já realizadas. Essa experiência está demonstrada na tabela a seguir:

Tabela 2 – A experiência dos *overlanders* entrevistados

Entrevistado	Origem	Destino	Dias	Período	Veículo
01) Santos	Santos/SP	Machu Picchu	52	AGO/SET 2011	Motocicleta
	Santos/SP	Ushuaia	38	DEZ 2012 JAN 2013	Motocicleta
	Santos/SP	Itália	45	JUN/JUL 2014	Motocicleta
02) Cardoso	Itajaí/SC	Uruguai e Buenos Aires	10	MAIO 2012	VW Fox 1.6
	Itajaí/SC	Argentina e Chile	17	MAR 2013	VW Fox 1.6
	Itajaí/SC	Argentina, Chile e Bolívia	18	ABR 2014	Honda City 1.5
	Itajaí/SC	Bonito/MS, Paraguai e Argentina	12	MAR 2015	Honda City 1.5
03) Weege Junior	Blumenau/SC	Antofagasta - Chile	15	AGO 2014	Escort 2.0i XR3 1994
	Blumenau/SC	Colonia del Sacramento - UY	7	MAR 2015	Escort 2.0i XR3 1994
04) Ferreira e Godoy	Florianópolis/SC	Montevideo - UY	35	JAN/FEV 2015	Bicicleta
05) Rudnick e Weiss	São Bento do Sul/SC	Deserto do Atacama e Uyuni	16	DEZ 2015 JAN 2016	Land Rover Defender 110
06) Flegler	Vitória/ES	Pico da Bandeira	2	-	Toyota Bandeirante
	Vitória/ES	Chapada Diamantina	5	-	Toyota Bandeirante
	Vitória/ES	Chile, Argentina e Bolívia	20	-	Toyota Bandeirante
07) Dattein	Crissiumal/RS	Porto Alegre/RS	30	DEZ 1975	Carro de passeio
	Porto Alegre/RS	Nordeste brasileiro	180	2012	Motorhome

	Nordeste brasileiro	Demais regiões do Brasil	300	2014	Motorhome
08) Souza	Pelotas/RS	Argentina e Chile - Região dos Lagos	21	JUN 2009	Prisma 1.4
	Pelotas/RS	AR e CL - Patagônia e Terra do Fogo	31	JAN 2012	Prisma 1.4
	Pelotas/RS	Bolívia e Peru	34	JAN 2015	Prisma 1.4
09) Guimarães	Não preencheu				
10) Spencer	Não preencheu				

Fonte: elaborado pelo autor, 2016.

Ainda tratando das experiências dos *overlanders* entrevistados, porém de forma mais específica, questionou-se a realização de viagens ao redor do mundo por via terrestre, ou o desejo de fazê-la. Os resultados dessa questão ficaram da seguinte maneira:

Tabela 3 – A experiência em relação a viagens de volta ao mundo

Entrevistado	Já realizou?	Descritivo da viagem	Comentário
01) Santos	Não	-	<i>“Viagem de volta ao mundo ainda não, mas agendada para 2021”</i>
02) Cardoso	Não	-	<i>“Não. Ainda. rrsrsrs”</i>
03) Weege Junior	Não	-	-
04) Ferreira e Godoy	-	-	-
05) Rudnick e Weiss	Sim	De São Bento do Sul/SC, volta ao mundo, 5 continentes, 60 países, 1033 dias de 25/02/2007 23/12/2009 em uma Land Rover Defender 130 adaptada com um pequeno motorhome	-
06) Flegler	-	-	De 02/02/2015 a 23/02/2015, 4 países em uma Toyota Bandeirante <i>“Não sei se é considerada uma ‘volta ao mundo’, mas foi uma longa roadtrip”</i>
07) Dattein	Não	-	<i>“Mas pretendo realizar de motorhome, em breve”</i> 3 anos, todos países, num motorhome
08) Souza	Não	-	-
09) Guimarães	Sim	1000 dias, 60 países em um	-

		Troller 4x4	
10) Spencer	Sim	Mai/13 – Nov/16, 70 países, em um Land Rover Defender 110	-

Fonte: elaborado pelo autor, 2016.

Através dos dados demonstrados nas tabelas 2 e 3, percebe-se que alguns entrevistados, como os *overlanders* Guimarães e Spencer preencheram apenas sobre viagens de volta ao mundo e outros como Santos, Cardoso e Souza já possuem uma gama de viagens continentais.

Por fim, com o propósito de quantificar essa experiência, perguntou-se quantas viagens *overland* os entrevistados já haviam feito. Alguns não se limitaram e dizer apenas o número, e junto a ele, fizeram um comentário. O resultado se estabeleceu da seguinte maneira:

Tabela 4 – O número de viagens realizadas pelos entrevistados

Entrevistado	Total de viagens
01) Santos	<i>“Centenas, incluindo 5 viagens de longa distâncias e 9 guiando grupo de motociclistas”</i>
02) Cardoso	<i>“4”</i>
03) Weege Junior	<i>“2 significativas”</i>
04) Ferreira e Godoy	<i>“3”</i>
05) Rudnick e Weiss	<i>“Roy (Rudnick) 7 viagens overland. Michelle (Weiss) 3 viagens Overland”</i>
06) Flegler	<i>“5”</i>
07) Dattein	<i>“mais de 200”</i>
08) Souza	<i>“6”</i>
09) Guimarães	<i>“Impossível mensurar. Todo mundo um dia já fez uma viagem com carro ou bicicleta. Isso já é uma viagem Overland”</i>
10) Spencer	<i>“Somente um, de 3 anos”</i>

Fonte: elaborado pelo autor, 2016.

A relação de esses dados objetiva demonstrar que os entrevistados são conhecedores de viagens terrestres e aptos a expor opiniões que contrastem entre si, visto que os perfis dos *overlanders* são distintos, conforme a tabela 1, variando em aspectos como preferência de transporte, hospedagem, distância, tempo e até

destinos apontados, sendo que a discussão de cada um desses elementos está em capítulos posteriores.

E a fim de quantificar os custos da prática do Turismo *Overland*, ao final da pesquisa questionou-se aos entrevistados qual é a média de dinheiro gastado por dia durante suas viagens. O resultado se deu conforme segue:

Tabela 5 – Valor médio gastado em viagens *overland*

Entrevistado	Valor
01) Santos	<i>“No nosso caso, mantemos uma média de R\$ 1,50 por km rodado, ou de US\$ 150 a US\$ 175 por dia”</i>
02) Cardoso	<i>“De R\$ 300,00 a R\$ 400,00 por dia, sempre ficamos em hotéis e fizemos uma refeição por dia em restaurante. Mas logo pretendo aderir ao uso de barra e campings”</i>
03) Weege Junior	<i>“Média das 2 viagens: R\$ 290 / dia. Uns R\$ 160 / dia em combustível”</i>
04) Ferreira e Godoy	<i>“35 a diária para duas pessoas e uma cachorrinha”</i>
05) Rudnick e Weiss	<i>“Na primeira viagem de moto do Roy, ele gastou R\$ 150/dia/1 pessoa e cremos que nas próximas viagens foi algo em torno disso. Na primeira volta ao mundo U\$ 68,91/dia/2 pessoas. Em viagens mais longas temos que ser mais comedidos nos gastos, pois é por um longo período. Se economizamos 1 dólar por dia em estadia, no final economizamos 1.033 dólares. E também, essa quantia de dinheiro era tudo o que tínhamos! Nessa segunda volta ao mundo, não sabemos como estão nossos gastos (nossa planilha está desatualizada desde que fomos roubados), mas a ideia era poder gastar mais, em torno de 90 dólares/dia/2 pessoas”</i>
06) Flegler	<i>“Depende da quantidade de pessoas, pois em uma viagem de carro, o maior custo é o combustível. O combustível chega a representar 60% do custo total. Se desconsiderarmos o combustível, o gasto gira em torno de 50-100 reais. Considerando o combustível, pode ficar em torno de 150-200\$ para uma viagem de média distância”</i>
07) Dattein	<i>“R\$60,00 por pessoa”</i>
08) Souza	<i>“R\$300,00 / dia casal + 2 crianças”</i>
09) Guimarães	<i>“60 dólares o casal/dia”</i>
10) Spencer	<i>“104 dólares”</i>

Fonte: elaborado pelo autor, 2016.

Diante do exposto na tabela 6, percebe-se que o custo médio diário dos entrevistados é variável. Mas assim como escolher o meio de locomoção ou o meio de hospedagem, decidir quanto gastar em uma viagem é uma decisão tomada pelo próprio turista, que incide diretamente sobre os meios citados anteriormente.

Conforme relatado pelo *overlander* Flegler, o maior custo da realização de uma viagem *overland* está nas despesas com combustíveis (exceto para viagens com bicicletas, que conforme consta nas respostas dos *overlanders* Ferreira e Godoy, o custo é muito baixo em relação aos outros modos de transporte), e o valor do combustível é dividido entre os participantes da viagem, no caso de um grupo. Portanto, viajar sozinho torna-se mais caro devido ao fato de que as despesas com combustíveis têm de ser quitadas integralmente pelo único *overlander*.

Não é possível afirmar se esses valores são altos ou baixos em relação a outros tipos de turismo, pois não há embasamento para tal, mas acredita-se que não são exorbitantes e o Turismo *Overland* é vantajoso quando se pensa em viajar em grupo, pois a divisão dos custos beneficia todos participantes.

E se tratando de viajar sozinho ou acompanhado, uma pergunta do questionário focou exatamente nisso: viajar sozinho e o porquê. Dos dez entrevistados, oito deles viajam com a família (esposa/esposa, namorada/namorado e/ou filhos), sendo que os *overlanders* Ferreira e Godoy ainda levam seu animal de estimação. Apenas Weege Junior e Flegler são adeptos de viagens solitárias e tendo a pergunta “Você normalmente viaja sozinho?”, justificam-na da seguinte maneira:

Sim. Falta de ‘parceria’ – alguém que tope. Mas é bom também (viagem 100% do jeito que o indivíduo quer, sem discussões, negociações ou concessões) (overlander Weege Junior, 2015)

No mesmo sentido, o *overlander* Flegler (2015) diz

Sim e não. Não fico dependente dos outros para viajar. Se houver companhia, bem, se não houver, amém. A viagem solitária é mais fácil de ser gerida, é só você que irá decidir o ponto final. Viajar sozinho também é muito bom para a mente, para o autoconhecimento e para saber lidar com os momentos difíceis. (overlander Flegler, 2015)

Os resultados variam, mas grande parte opta por viajar acompanhado da família, sem justificar o porquê. Os *overlanders* Weege Junior e Flegler, que costumam fazer viagens solo explicam que isso se deve à independência e à administração facilitada da viagem, sem ser necessário acordar sobre dinheiro, hospedagens, distâncias ou pontos de parada, por exemplo. Ainda, Flegler diz que

essa prática é boa para o indivíduo refletir sobre si mesmo, já que são horas passadas num veículo por dia.

E tratando de acordos, o questionário contou com uma questão específica a isso: quais são os acordos feitos entre os participantes antes da viagem? O resultado está disponível na tabela abaixo.

Tabela 6 – Acordos feitos pelos *overlanders* antes de uma viagem

Entrevistado	Comentário
01) Santos	<i>“Fazemos um planejamento juntos e partimos para estrada!”</i>
02) Cardoso	<i>“Economia do dinheiro sempre que puder, mas também não deixar de aproveitar as coisas por causa do dinheiro. Todas as decisões são em conjunto, sempre procurando o consenso”</i>
03) Weege Junior	-
04) Ferreira e Godoy	<i>“Quanto à dinheiro, combinamos geralmente em ir até onde o tivermos, economizar com algumas coisas para poder gastar com outras. Combinamos sempre de acampar “na natureza” o quanto pudermos e de ter o destino não tão claramente definido, ou seja, irmos montando a rota ao longo da viagem”</i>
05) Rudnick e Weiss	<i>“Eu (Weiss) e o Roy nos conhecíamos há alguns anos e éramos muito parecidos. Só fizemos um acordo em nossa primeira volta ao mundo de carro, o de nunca dizer não para convites de outras pessoas. Sempre nos acertamos quanto ao resto”</i>
06) Flegler	<i>“Há um planejamento prévio, mas todos estão cientes de que tudo pode ser alterado por n motivos. Basicamente nós combinamos o tempo máximo da viagem por dia e os locais a serem visitados”</i>
07) Dattein	<i>“Respeito, parceria e cumplicidade”</i>
08) Souza	<i>“Procuramos fazer paradas frequentes por causa das crianças, viajar em torno de no máximo cerca de 600-700km por dia e realizar atividades que agradem todos os membros da família durante a viagem”</i>
09) Guimarães	-
10) Spencer	<i>“Continuar enquanto estivermos felizes...”</i>

Fonte: elaborado pelo autor, 2016.

Além dos já itens já citados anteriormente, como dinheiro, horários, distâncias e paradas, outro elemento mencionado é o de que um roteiro *overland* pode sofrer alterações durante a execução, e portanto os procedimentos nesse caso já são definidos antes da realização da viagem. No mesmo sentido, como mencionaram Ferreira e Godoy, não ter um plano claro da viagem auxilia na correção de quaisquer eventualidades.

No depoimento dos *overlanders* Rudnick e Weiss (2015), é apresentado um acordo diferente dos demais: “*o de nunca dizer não para convites de outras pessoas*”. Infelizmente não foi especificado que tipo de convite eles se referem, mas subentende-se que seriam solicitações a partir de pessoas – autóctones, talvez – para refeições ou pousos em suas residências. Parece ser uma consequência de estar próximo da comunidade local.

Para finalizar o traçado do perfil dos entrevistados, constante como base para deduzir o que pode ser a realidade do *overlander* brasileiro, questionou-se como é feita a busca por informações no momento de planejar, bem como com quanto tempo antes da partir esse processo inicia.

A iniciar pelo modo de buscar dados a fim de projetar a viagem, é interessante citar o que disse o *overlander* Flegler (2015): “[...] *A busca de informações é primordial. Uma coisa é sair sem rumo, outra é sair sem informações*” (*overlander* Flegler, 2015). Assim, 90% dos entrevistados apontaram que realizam essa busca na internet, principalmente em blogs de outros viajantes ou fóruns de discussão, tal como o Mochileiros.com, com relatos que os *overlanders* possam tomar como base de informações.

Livros, mapas e guias de viagem, bem como a participação em eventos de Turismo de Aventura e adeptos de veículos 4X4 também foram mencionados em algumas entrevistas. E por fim, apontado por 70% dos entrevistados, a conversa com outros viajantes também é um modo de fazer a coleta de informações para planejar uma viagem, que de acordo os *overlanders* Rudnick e Weiss (2015), “*outros viajantes são a melhor fonte de informações*” (*overlanders* Rudnick e Weiss, 2015).

Então, buscou-se verificar quanto tempo antes da partida da viagem os *overlanders* entrevistados costumam fazer essa busca mencionada nos parágrafos anteriores. Quando citado meses, obteve-se uma variação entre um e dezoito meses, com média aproximada de oito meses antecedentes a partida da viagem para começar o planejamento da mesma. Então, esse prazo varia conforme a viagem a ser realizada. A exemplo, o *overlander* Flegler diz que planeja “*o quanto eu achar necessário, de acordo com a complexidade da viagem. Minha viagem pro exterior, passando áreas desérticas e sem quaisquer estradas, foi planejada com 1 ano de antecedência. Viagens mais simples, dentro do Brasil, 1 mês*” (*overlander* Flegler, 2015).

Dois entrevistados não especificaram um tempo e responderam de forma inesperada. A começar pela *overlander* Dattein (2015), dizendo que “*com motorhome, não fizemos planos prévios*” (*overlander* Dattein, 2015) e a finalizar pelo *overlander* Cardoso (2015), que diz que “*logo após realizar uma viagem já inicio o planejamento da próxima*” (*overlander* Cardoso, 2015). A primeira talvez se deva ao fato de que Dattein utiliza seu *motorhome* como residência, mas na escrita de Cardoso percebe-se seu entusiasmo pela prática do Turismo *Overland*.

Diante do exposto neste capítulo 3, é notável que os *overlanders* não possuem muitas características homogêneas quanto à planejamento, companhia e/ou acordos entre participantes, bem como em relação aos custos definidos para realização da viagem. O Turismo *Overland* não se limita a padrões, ficando a cargo do *overlander* concluir a melhor maneira de praticá-lo.

CAPÍTULO 4: DISCUSSÕES ACERCA DAS DEFINIÇÕES PROPOSTAS

Este capítulo demonstra, através do cumprimento do segundo objetivo específico proposto, uma discussão acerca da conceituação formada pelos turistas entrevistados. O questionário, composto por 20 questões, tem três delas inerentes à formação de um conceito de Turismo *Overland*. Buscou-se saber se os entrevistados já possuíam conhecimento da terminologia em questão e como os mesmos definem Turismo *Overland*.

A primeira das perguntas questionou se os turistas já tinham conhecimento do termo *Overland*, independentemente de conhecer seu significado ou não. Do total, 70% já conheciam a palavra e apenas 30% o desconheciam. Essa é uma pergunta fechada que objetivou compreender se os praticantes do Turismo *Overland* tinham noção do turismo que estavam praticando, não se atendo apenas em denominá-la uma viagem terrestre, ou *road trip*, como é comumente conhecido.

A próxima questão foi qual basicamente norteou a pesquisa, a fim de cumprir o segundo objetivo específico questionando os entrevistados sobre o que eles entendiam por Turismo *Overland*. Obteve-se variadas respostas, desde bem elaboradas à simplificadas explicações – alguns entrevistados escreveram que entendem Turismo *Overland* apenas como uma viagem terrestre por longas distâncias e com maior liberdade, ou simplesmente como uma viagem terrestre. Dos três entrevistados que desconheciam o termo *Overland*, dois deles arriscaram uma definição.

Como essa questão era aberta, os entrevistados ficaram a vontade para explanar sobre suas ideias e nesse meio, algumas respostas, como a do *overlander* Cardoso (2015), merecem destaque:

Traduzindo para o meu ponto de vista, ou para o que eu faço, é basicamente traduzido pela palavra LIBERDADE, liberdade de horários, liberdade para conhecer o que lhe agrada, liberdade para ficar mais tempo nos lugares que mais gosta, liberdade para arriscar novos caminhos. Toda essa liberdade lhe traz algumas consequências, como conhecer lugares não tão turísticos, conhecer pessoas novas, novas culturas, sensações novas, também lhe traz alguns aprendizados para a vida, como responsabilidade, planejamento, administração, economia, ou seja, responsabilidade de tomar decisões, certas ou erradas, responsabilidade de administrar a expedição assumindo sucessos e fracassos. Também vejo como um estilo de vida, que pretendo assumir definitivamente após ter uma planejada estabilidade financeira, provavelmente depois da aposentadoria, mas também pode vir antes. (overlander Cardoso, 2015)

É interessante observar quando o *overlander* Cardoso (2015) cita como consequência do Turismo *Overland*, provavelmente positivas, o conhecimento de lugares não tão turísticos e de pessoas, culturas e sensações novas. Com lugares não tão turísticos entendem-se locais onde o turismo não é massificado, confirmando que o *overlander* é um turista não-institucionalizado, um turista explorador.

Na última parte, o *overlander* Cardoso (2015) comenta que o Turismo *Overland* pode ser também um estilo de vida. Isso também é mencionado em outra entrevista, ficando mais claro o entendimento desse conceito:

Viagem terrestre independente de carro, travessia por terra que cruza fronteiras entre países ou até continentes. Viagens que geralmente são mais longas, cujo objetivo não é o destino final, mas sim conhecer o caminho quando se tem um maior contato com a natureza e com a cultura local. Como são viagens de longa duração, não são somente uma viagem e sim, um estilo de vida. Sua vida está vinculada a isso. Você vive uma vida “normal” viajando. Tem que comer, dormir, lavar roupa, ir no mercado, fazer a manutenção do carro, pagar as contas, etc., viajando” (overlanders Rudnick e Weiss, 2015).

Há *overlanders* e *overlanders*. É preciso compreender que Rudnick e Weiss são adeptos a viagens intercontinentais, fato registrado em seu livro *Mundo Por Terra*²³ onde relatam uma volta ao mundo de carro. Estão fazendo a segunda viagem de volta ao mundo – de carro – denominada Latitude 70^o²⁴. Em situações como essa, onde muitos meses, por vezes anos são passados na estrada, o Turismo *Overland* passa a ter característica de estilo de vida, com a vida itinerante passando a abordar características de um cotidiano que se tem quando há uma residência fixa e um emprego, por exemplo.

Outro apontamento feito pelo *overlander* Cardoso (2015) e também pelos *overlanders* Rudnick e Weiss (2015) é o de conhecer culturas, pessoas e sensações novas. Fazer uma viagem *overland* não é simplesmente sair pelas estradas, mas também participar da comunidade, utilizar serviços destinados aos autóctones. É também uma maneira de sair do fluxo turístico.

²³ RUDNICK, Roy; WEISS, Michelle Francine. **Mundo por terra:** uma fascinante volta ao mundo de carro. São Bento do Sul: Edição do autor, 2011. 384 p.

²⁴ Ambos projetos estão detalhadamente descritos no site www.mundoporterra.com.br

Mais um ponto relativo ao que é Turismo *Overland* é a questão da liberdade, conforme constou com ênfase na resposta do *overlander* Cardoso e apresentou-se novamente nas que seguem: “*Viagem por terra que proporciona maior liberdade aos viajantes*” (*overlander* Souza, 2015) e

Overland é o turismo onde você tem a liberdade de tomar a direção que quiser, podendo conhecer aquilo que você quer, da forma como quer, quando você quiser. Tendo como meio de locomoção carros, motos, bicicletas. Independente do tempo que dure a viagem (*overlander* Flegler, 2015).

Siqueira (2004) faz um esclarecimento em relação às necessidades ou motivações para viagens a lazer, dizendo que enquanto algumas pessoas acreditam que a necessidade de viajar é algo criado pela classe dominante, não sendo de interesse de outras classes, outros pontuam que o contato com a natureza e a ambição por liberdade e independência são maneiras que prover anseios internos dos seres humanos, supridos através das viagens e assim sendo, considera-se que as viagens são necessárias aos indivíduos. Assim, percebe-se que o Turismo *Overland* se projeta como um meio materializador desses anseios relativos à liberdade e independência, conforme foi citado por alguns entrevistados.

Vale colocar também o que disseram os entrevistados que até então não conheciam o termo *overland*: “*Turismo “sobre a terra”, longas distâncias e por meios próprios? Foi o que ‘mais ou menos’ entendi, pesquisando no Google*” (*overlander* Weege Junior, 2015) e “*Para nós, o termo lembra um tipo de turismo praticado de uma maneira mais autônoma, talvez. Algo como fazer trilhas, descobrir estradas alternativas, sem alguém propriamente guiando e sempre por transportes terrestres*” (*overlanders* Ferreira e Godoy, 2015).

A definição proposta pelo *overlander* Weege Junior (2015) está parcialmente correta se comparada à dada por Ager²⁵, pois o Turismo *Overland* não inclui apenas longas distâncias, mas qualquer viagem terrestre. Já a dos *overlanders* Ferreira e Godoy (2015) é mais completa, englobando não só o fato de se fazer a viagem por terra, mas também a exploração e a autonomia proporcionada pelo Turismo *Overland*.

A terceira e última questão relativa ao entendimento do que é Turismo *Overland* para os entrevistados foi uma pergunta de múltipla escolha e questionou o

²⁵ “A experiência pode durar um dia, ou até mesmo anos” (AGER, 2015, p. 7).

que os mesmos consideravam como o objetivo de uma viagem *overland*. Teve-se o seguinte resultado:

Tabela 7 – Objetivos em viagens *overland*

Opção	Incidentes
O destino principal	0
O trajeto até um determinado destino	2
Ambos possuem peso igual	7
Mudança de vida	1
Ser feliz	1

Fonte: elaborado pelo autor, 2016.

Pode-se perceber que para a maioria dos entrevistados, tão importante quanto o destino da viagem é o trajeto a ser percorrido até chegar lá, confirmando o que diz o *Overland Journal* (2015 c), quando o mesmo afirma que as viagens *overland* retratam viagens em que o trajeto é um dos objetivos principais.

Para dois entrevistados, a realização de uma viagem *overland* está além de objetivar a chegada a um determinado local ou percorrer um caminho diferenciado. Torna-se também algo intangível ao *overlander*, conforme consta: “*Mudança de vida, não é só conhecer lugares*” (*overlanders* Rudnick e Weiss, 2015) e “*O objetivo é ser feliz, seja na origem ou no destino*” (*overlander* Guimarães, 2015).

Assim, nota-se que a fuga da rotina e a busca pela felicidade também são motivos para que potenciais *overlanders* planejem e iniciem uma viagem terrestre focando no suprimento de seus desejos interiores, conforme já fundamentou Trigo (2010), a experiência de uma viagem estrutura-se na riqueza pessoal que o turista adquire, buscando momentos e lugares que possam enriquecer sua história. Como tratar da motivação da prática do Turismo *Overland* é outro objetivo específico, os resultados inerentes a isso estão tratados em capítulo posterior.

CAPÍTULO 5: RELATÓRIO DOS MEIOS DE LOCOMOÇÃO E DE HOSPEDAGEM

O terceiro objetivo traz uma série de questionamentos para que o mesmo possa ser cumprido, pertinentes a relatar os tipos da realização do Turismo *Overland* perguntando sobre os meios de locomoção e de hospedagem, duração e distância percorrida nas viagens realizadas pelos entrevistados. As questões relativas a esse objetivo foram, na sua maioria, de múltipla escolha e para tanto, os resultados são apresentados em forma de tabela. Do total, cinco questões tratavam da realização.

Pode-se iniciar tratando dos meios de locomoção, e sendo uma questão de múltipla escolha, alguns entrevistados marcaram mais de uma opção, resultando nos seguintes percentuais:

Tabela 8 – Meios de transporte utilizados em viagens *overland*

Opção	Incidentes
Carro	5
Veículo 4X4	3
Motocicleta	1
Bicicleta	1
Trailer / Motorhome	1
Motorhome adaptado	1

Fonte: elaborado pelo autor, 2016.

Um dos principais meios de transporte utilizados no Turismo *Overland* é o automóvel, apesar de existirem *overlanders* que fazem uso de motocicletas e/ou bicicletas. Alguns *overlanders* indicaram mais de um tipo de veículo devido a praticar viagens terrestres de maneiras diferentes.

Apenas um entrevistado marcou a opção “Outro”, sendo então, necessário especificar o meio de locomoção utilizado. Para suas viagens *overland*, os *overlanders* Rudnik e Weiss (2015) construíram, ou melhor, adaptaram um veículo 4X4 com um pequeno *motorhome* na carroceria, possibilitando que os mesmos cheguem a locais remotos e de difícil acesso com certo conforto que o pernoite em barracas, por exemplo, não pode oferecer.

Para complementar a escolha dos tipos de transporte citados na questão anterior, a próxima questionava o porquê de eles terem feito essa escolha.

Obtiveram-se diversos pareceres, os quais seguem para discussão, iniciando pelo mais citado, o carro: *“Além do gosto por pegar a estrada, a liberdade e independência que proporciona o carro (sair quando quiser, ir vestido com o que quiser, levar o que quiser, parar onde quiser...).* Carros também são estáveis e confortáveis sobre o asfalto” (overlander Weege Junior, 2015)

Reafirmando Siqueira (2004), que aponta a ânsia por liberdade e independência como fatores de motivação para viagens a lazer, o overlander Weege Junior (2015) utiliza-se das mesmas palavras para justificar sua escolha pelo carro. Dizendo que são mais estáveis e confortáveis, ele demonstra sua preferência por estradas asfaltadas, diferente do overlander Cardoso (2015), que diz: *“É o que tenho disponível no momento, pretendo adquirir um 4x4 logo, para viagens a lugares mais remotos”* (overlander Cardoso, 2015).

Pode-se considerar, a partir da resposta do overlander Cardoso (2015), que o carro é um tipo de veículo inicial para alguns overlanders, que posteriormente pretendem migrar para o 4X4 pela facilidade em acessar locais distantes e difíceis, tanto que o 4X4 foi a segunda opção mais selecionada pelos entrevistados.

Partindo para um tipo de carro equipado para viagens overland mais intensas, temos o veículo 4X4. Conforme já apontou o overlander Cardoso (2015), esse tipo de veículo é utilizado para acessar destinos mais remotos, o que se confirma com a seguinte resposta: *“O veículo 4X4 permite que os locais mais difíceis sejam alcançados com certa facilidade e ainda com a possibilidade de ter certa infraestrutura contigo”* (overlander Flegler, 2015).

Mas a questão de liberdade e conforto também foi citada pelos adeptos do 4X4, demonstrando que esse critério (meio de locomoção) é definido pelo interesse e não porque tal meio é melhor ou mais correto que outro. Tudo depende de como a viagem é feita, tal como citou o overlander Weege Junior (2015) que o carro é mais confortável em asfalto, ou seja, o 4X4 não é adequado para suas necessidades.

Antes de partir para outro meio de transporte, é importante trazer a resposta dos overlanders Rudnik e Weiss (2015), que viajam em um pequeno *motorhome* adaptado num veículo 4X4:

Liberdade. O carro com a possibilidade de morar dentro dele nos dá total liberdade de pararmos onde quisermos e passarmos o tempo que quisermos. Não dependemos de transporte público, carregamos comida, água, combustível para longos períodos longe da civilização ou se estamos na civilização, temos nosso canto e nossa privacidade. Já dormimos

diversas vezes no meio de cidades pequenas e de até 4 milhões de habitantes. Achamos que todos os meios de viajar tem os seus pros e contras, mas o carro + casa é o que lhe dá a maior liberdade. De mochila você é dependente de hotéis, restaurantes, transporte. De moto pode acampar no meio do nada, mas não por muito tempo já que não consegue carregar muitas coisas. Acampar no meio de uma cidade de milhões de habitantes já não é fácil assim, ou vai para um camping, ou para um hotel. De bicicleta, o mesmo, mas consegue carregar menos coisas ainda e os km são muito maiores pois é movido por força humana, não por um motor. Carros com barraca de teto também nem sempre conseguem ficar em qualquer lugar, como abrir a barraca no centro de uma cidade ou em condições extremas de frio, ou calor, ou vento. Nós podemos viajar em qualquer lugar e em qualquer estação com nosso carro quando dormimos dentro.” (overlander Rudnick e Weiss, 2015)

É interessante observar a defesa descrita, justificado por outros meios de locomoção, para terem escolhido o 4X4 com o *motorhome* adaptado. É plausível considerar que o 4X4 acessa mais locais com diversos tipos de terrenos e o *motorhome* oferece a possibilidade de pernoitar em qualquer local, sem depender de infraestrutura alguma. Porém, como é um veículo adaptado, demanda de maior valor para aquisição, o qual nem todo *overlander* possui ou está disposto a investir. Houve mais um entrevistado que realiza viagens em um *motorhome*: “*Fazia viagens de carro antes de ter motorhome. Como meu esposo e eu temos motorhome há mais de dez anos, usamos para viagens e moradia (nos últimos quatro anos)*” (overlander Dattein, 2015).

Duas observações são pertinentes no comentário da *overlander* Dattein (2015): primeiramente há mais uma evidência de que o carro é o veículo inicial para os *overlanders*, que posteriormente evolui para outros modelos de locomoção. Segundamente, se tem o fato de que, além de usar o *motorhome* para viajar, Dattein utiliza-o como meio de residência e que a partir da definição apresentada por De La Torre (1992) sobre turismo, como também no constante do segundo elemento da conceituação proposta por Beni (2003), ambas no capítulo 2.1, não se considera turismo no sentido das definições, já que para que seja isso, é necessário que haja uma residência de onde o turista parta e posteriormente retorne.

Houve um entrevistado que pratica o Turismo *Overland* a bordo de uma motocicleta. Sua argumentação é sucinta, porém é carregada com seu ponto de vista: “*Além de oferecer um prazer indescritível, é mais rápido, mais ágil e mais barato*” (overlander Santos, 2015). Entende-se, de acordo com o que o *overlander* Santos (2015) descreve, que viajar de motocicleta é mais barato quando se trata da autonomia que as motos possuem, visto que há motocicletas que conseguem fazer

mais de 20 km/l contra 10 km/l que alguns carros fazem. Além disso, no Brasil há a questão do pedágio, onde em algumas concessões o valor da taxa é menor em relação há outros veículos, enquanto em outras não há cobrança de tarifa para motocicletas.

Principalmente por conta da agilidade, ainda mais em grandes centros urbanos, a motocicleta é mais rápida e acaba fazendo com que a viagem tenha um melhor aproveitamento do tempo. Porém, assim como a questão do prazer, agilidade e rapidez em viagens *overland* são algo particular, não podendo se considerar como padrão.

Ainda tratando de veículo com duas rodas, temos a bicicleta, opção utilizada por um casal de entrevistados: “*Por serem os mais baratos, lógicos e limpos*” (*overlanders* Ferreira e Godoy, 2015). Por não haver despesas com combustível e alguns impostos, as bicicletas certamente se sobressaem quando a questão de custo operacional é levada em conta na hora da escolha de um meio de transporte.

Mas o destaque para o parecer dos *overlanders* Ferreira e Godoy (2015) está na última palavra, quando justificam a escolha pela bicicleta por ser um meio de transporte limpo. Transporte sustentável é um tema decorrente nas reuniões recentes para tratar de mobilidade, principalmente urbana, que além de incluir sistemas de transporte coletivo com ônibus elétricos, insere também o transporte por bicicleta. O secretário-geral da ONU²⁶, Ban Ki-moon, reconhece o uso da bicicleta para um desenvolvimento sustentável, pois além de ser um meio de transporte sem emissão de poluentes, é benéfico à saúde das pessoas (GAZETA DO POVO, 2012). Percebe-se então, dois critérios positivos para a utilização da bicicleta como meio de locomoção: não polui, portanto é um meio de transporte ecológico e auxilia no desenvolvimento sustentável do planeta e também é um instrumento de exercício físico aos ciclistas, melhorando a saúde e a qualidade de vida dos praticantes.

Seguindo com a análise dos resultados obtidos, o questionário contava com uma questão relativa ao meio de hospedagem utilizado pelos entrevistados durante suas viagens *overland*. Percebe-se que houve uma variação maior no resultado comparando com o meio de transporte:

²⁶ Organização das Nações Unidas.

Tabela 9 – Tipos de hospedagem utilizados em viagens *overland*

Opção	Incidentes
Hotel / Pousada	5
Hostel / Albergue	4
Casa cedida	3
Camping	5
Trailer / Motorhome	2
Dormir no carro	1
Acampamento em espaços públicos	1

Fonte: elaborado pelo autor, 2016.

Nota-se que os tipos de hospedagem campeões foram hotéis ou pousadas e campings, com cinco incidentes. Não muito atrás estão os *hostels* ou albergues, seguido das casas cedidas até chegar aos trailers e *motorhomes* com dois incidentes. Ainda, durante a entrevista havia a opção “Outros”, marcada por dois entrevistados, que justificaram a resposta conforme segue: “*Dormir no carro*” (*overlander* Weege Junior, 2015) e “*Acampando em espaços públicos (ou privados cedidos) como praias, campos, etc*” (*overlanders* Ferreira e Godoy, 2015).

A opção de hospedagem em casas cedidas foi marcada por três entrevistados, sendo que os mesmos três marcaram outras opções como *hostels* e *campings*. Essa questão foi mais recorrente em *overlanders* que praticam viagens de grande duração, considerando de um mês para mais. Nesses casos, os *overlanders* acabam conhecendo pessoas nos locais onde passam que acabam convidando-os a se hospedarem em suas casas, seja amigos que conheceram durante a viagem ou indicações de outros viajantes. A utilização de casas cedidas por parte dos *overlanders* não é costumeira, ou seja, não é a viagem toda que essas oportunidades acontecem. Os *overlanders* Ferreira e Godoy apontam uma viagem de 35 dias e que de acordo com o relato da mesma, houve apenas um convite para pouso em casa cedida, opção marcada por eles na entrevista. Outro que marcou essa opção foi Spencer, que acumula mais de 590 mil *likes* em sua página do Facebook²⁷ divulgando seu projeto *overland*, atraindo assim convites para pouso.

²⁷ www.facebook.com/vleoficial

Conclui-se que a decisão de meio de hospedagem também é pessoal do turista, não existindo um meio específico a ser utilizado pelo Turismo *Overland*, sendo empregado aquele que melhor se adéque ao momento. Para Ager (2015), os pernoites em viagens *overland* dependem do gosto, do orçamento e das circunstâncias daquele turista. Camping costuma ser a melhor opção em locais isolados, além de proporcionar maior liberdade e baixo custo, mas há também quem prefira trailers ou *motorhomes* (AGER, 2015). Isto quer dizer que cabe a cada *overlander* planejar e escolher qual o melhor meio para suprir suas necessidades.

Em seguida, a fim de levantar dados estatísticos acerca dos entrevistados, foram propostas duas questões de múltipla escolha que objetivaram conhecer a distância mais comum percorrida nas viagens dos *overlanders* questionados, assim como o tempo de duração dessas viagens. Quanto à distância, obteve-se o seguinte resultado:

Tabela 10 – Distância percorrida nas viagens *overland*

Opção	Incidentes
Até 3.000 km	3
Entre 3.000 e 6.000 km	3
Entre 6.000 e 10.000 km	5
Entre 10.000 km e 15.000 km	3
Acima de 15.000 km	2

Fonte: elaborado pelo autor, 2016.

Em relação à distância percorrida pelos entrevistados, há uma distribuição equilibrada pelas opções, porém, observa-se que a distância entre seis e dez mil quilômetros é a preferida por eles. Com o número de entrevistas realizadas não se pode afirmar que essa seja a preferência absoluta dos *overlanders* brasileiros, já que todas as opções se fizeram presentes. Houve entrevistados que marcaram mais de uma opção, como fizeram os *overlanders* Rudnick e Weiss (2015), que optaram pelas três últimas alternativas. Conclui-se que os mesmos, assim como outros que escolheram mais de uma opção, realizam viagens que variam entre as quilometragens marcadas.

Em relação ao tempo de duração das viagens realizadas pelos entrevistados, obteve-se o seguinte resultado:

Tabela 11 – Tempo de duração das viagens *overland*

Opção	Incidentes
Até uma semana	2
Até um mês	6
Até um semestre	2
Até um ano	0
Acima de um ano	2

Fonte: elaborado pelo autor, 2015.

Assim como ocorreu na questão sobre distância, na sobre tempo também houve turistas que marcaram mais de uma opção. Observa-se na tabela 11, correlacionando com a tabela 10, que os resultados são variados predominando viagens de até um mês por trechos entre seis e dez mil quilômetros. Mas ainda assim, há *overlanders* que realizam viagens curtas, com menos de três mil quilômetros e outros com mais de quinze mil quilômetros, que conseqüentemente irão influenciar na duração da viagem, onde foram obtidas respostas de até uma semana para mais de um ano. De acordo com Ager (2015), uma viagem *overland* pode durar apenas um dia ou até anos, independentemente de ser uma viagem de seis meses pela África ou um final de semana em uma praia qualquer.

CAPÍTULO 6: O PORQUÊ DE REALIZAR O TURISMO OVERLAND

O presente capítulo trata da motivação e da inspiração que os *overlanders* têm para praticar o Turismo *Overland*. Foram três questões do questionário que abordaram essa temática, sendo que todas eram perguntas com respostas abertas. Neste capítulo estão discutidos os resultados referentes ao quarto objetivo específico proposto.

6.1 FATORES MOTIVACIONAIS

Iniciando pelo questionamento da motivação para praticar o Turismo *Overland*, obtiveram-se as mais variadas declarações. Porém, eles possuem detalhes em comum, conforme podem ser analisados a seguir. Para o *overlander* Santos (2015), o Turismo *Overland*

Começou bem tardio (há apenas 8 anos), depois de uma criei o site Diário de Motocicleta e passei a publicar as dicas das viagens que realizava. Hoje tornou-se profissão e posso dizer que faço parte de um pequeno e seletivo grupo que trabalha com o que lhe dá prazer. Viajar é uma das melhores coisas do mundo, de moto é indescritível, e ser pago para isso não tem nada mais compensador.” (overlander Santos, 2015)

Já para outro entrevistado, a motivação vem do conhecimento adquirido durante as viagens:

Apesar de ser clichê, mas tenho muita vontade de conhecer o mundo todo, e como não tenho tempo, único tempo que tenho são as férias anuais, e pequenas folgas durante o ano, então esse tipo de viagem é a que possibilita conhecer mais lugares num curto espaço de tempo, também não gosto de ficar preso a programações de agências de turismo. O que me motiva é a vontade de conhecer o mundo. (overlander Cardoso, 2015)

Um apontamento relevante feito pelo *overlander* Cardoso (2015) é sobre os programas formatados que são vendidos por agências de viagem. Uma das principais operadoras de viagens *overland* no Brasil é a Expedições Gaia²⁸, que realiza uma série de grandes viagens grupais anualmente. Além dele, mais dois entrevistados mencionaram esse ponto: “O gosto por ‘pegar a estrada’,

²⁸ www.gaiaexpedicoes.com

independência e satisfação (saber que chegou por esforço próprio, sem ‘ser levado’)” (overlander Weege Junior, 2015) e

O motivo é simples, liberdade de ir para onde der na telha. De mudar os rumos, as datas, os horários. Não ter nada amarrado com agências de turismo. Poder conhecer povos e culturas sob outro ângulo, absorvendo realmente a essência do local e dos locais. (overlander Flegler, 2015)

Sem dúvidas, a realização de uma viagem *overland* possibilita que o turista seja flexível com qualquer fator, seja em relação a horários, locais de visita, tempo de estada, entre outros, ainda mais sendo ele o guia da viagem. E esse argumento de não se ater a roteiros pré-definidos por terceiros justifica mais uma vez o sentimento de liberdade buscado pelos *overlanders*.

E tratando de liberdade e flexibilidade, mais duas entrevistas demonstram esse ideário, como o dos *overlanders* Rudnick e Weiss (2015):

*Principalmente liberdade, busca de conhecimento, experiências e mudança de vida. O Roy iniciou suas viagens *overland* de moto e depois que me conheceu (Michelle), iniciamos algumas viagens de carro. Ele sempre esteve envolvido com 4x4, enduro de motos e com certeza isso foi uma das motivações para usar esses veículos e viajar por terra. (overlanders Rudnick e Weiss, 2015)*

Já de acordo com a *overlander* Souza (2015), ela faz o Turismo *Overland*

Porque gostamos de viajar de carro e assim ter mais liberdade para aproveitar o percurso e não somente o destino. Da mesma forma, esse estilo de viagem proporciona mais flexibilidade de horários e possibilidades de mudança de roteiro caso haja necessidade. (overlander Souza, 2015)

A partir da resposta de Souza (2015), bem como outros relatórios expostos anteriormente, a autonomia propiciada pela realização de uma viagem *overland* é um dos maiores determinantes para que os turistas se encorajem a sair e viajar com seus veículos.

Ainda discorrendo sobre liberdade, e assim como disse os *overlanders* Souza e Weege Junior (2015), mais um entrevistado abordou o apreço por dirigir na estrada: “Faço porque gosto de dirigir e por me dar a liberdade de seguir roteiros que eu escolho” (*overlander* Guimarães, 2015). Já para o *overlander* Spencer (2015), a motivação para prática do Turismo *Overland* é “Ter contato com a natureza, ter liberdade de tempo e caminho” (*overlander* Spencer, 2015). É lógico que se o

potencial turista não tiver apreço pela direção, pilotagem ou condução de uma bicicleta, não será de seu agrado praticar o Turismo *Overland*, no caso de sua intenção ser viajar sozinho. Porém, esse não é um requisito para ser um *overlander*, o simples fato de se estar na estrada, mesmo que acompanhando outras pessoas em uma expedição, já o torna um turista *overlander*.

Para a *overlander* Dattein (2015), que viaja a bordo de um *motorhome*, sua justificativa para prática do Turismo *Overland* é que há “*Possibilidades amplas de descobrir locais, histórias e paisagens, inclusive de difícil acesso*” (*overlander* Dattein, 2015). Esse fundamento está relacionado com a questão da vivência e do acesso a locais que não são massificados pela atividade turística. É um ponto de vista que assim como defende o *overlander* Flegler (2015), está baseado na vontade de conhecer um pouco mais do um turismo superficial proporciona, chegando a fundo aos locais e culturas desejadas.

Por fim, constata-se a alegação dada pelos *overlanders* Ferreira e Godoy (2015), os cicloturistas entrevistados: “*No nosso caso foi porque é a maneira mais barata e também um jeito de aproveitar todo o caminho percorrido, e não apenas uma cidade ou um ponto de chegada*” (*overlanders* Ferreira e Godoy, 2015). O que chama atenção, logo no início da explanação, é a questão de que o modo terrestre de se viajar, a bordo de bicicletas, foi escolhido devido ao custo que esse modelo de transporte possui: irrisório comparado a outros modelos, conforme já explanado anteriormente.

A partir dessa constatação, percebe-se que há uma parcela de turistas que são *overlanders* e na realidade não sabem disso. Inclusive, Ferreira e Godoy apontaram na entrevista que não conheciam o termo *Overland* até então, quiçá esses e outros turistas conhecem o que é. As escolhas para viajar nos moldes do Turismo *Overland* estão pautadas em outros pretextos, como no caso de Ferreira e Godoy, que estão baseadas no preço.

E quando se afirma que há *overlanders* que não sabem que o são, basta analisar a segunda parte da resposta dada por Ferreira e Godoy: [...] “*um jeito de aproveitar todo o caminho percorrido, e não apenas uma cidade ou um ponto de chegada*” (*overlander* Ferreira e Godoy, 2015). De acordo com a tabela 7 (capítulo 4), para 70% dos *overlanders* entrevistados, o trajeto é levado em consideração pelo Turismo *Overland* tanto quanto o destino principal, sendo que ainda há uma pequena parte deles que consideram o caminho mais importante que o destino.

Outra prova de que Ferreira e Godoy, assim como outros turistas, são *overlanders* e não têm esse conhecimento.

Por isso os estudos do Turismo *Overland* precisam ser ampliados, juntamente com a promoção do mesmo. E já há indícios de ações desse tipo sendo feitas. Tal como a realização deste trabalho de conclusão de curso, a Revista *Overlander*²⁹, lançada em maio de 2015 é um projeto pioneiro para fomento do assunto bem como alguns eventos que reúnem empresas e aficionados por motivos diversos que incluem o Turismo *Overland*. Pode-se citar a *Adventure Sports Fair*³⁰, uma feira voltada a esportes e Turismo de Aventura que ocorre em São Paulo/SP e que agrupa uma série de empresas voltadas para fins que o Turismo *Overland* aproveita.

Outro evento em que se pode constatar essa relação é o Encontro Amigos Land Rover³¹, que em 2015 teve sua 7ª edição reunindo mais de 500 veículos e registrando-se como o maior encontro Land Rover das Américas. No vídeo oficial³² do evento, além de *overlanders* darem sua participação contando sobre as viagens, o viajante Gerárd Moss opina sobre o evento citando o Turismo *Overland*:

[...] eu acho fantástico que o Brasil finalmente tem muitos carros overlands que a gente chama, pessoas que vão viajar longe, volta ao mundo, daqui alguns anos vai duplicar esse número e esses encontros assim são muito importantes pra gente dividir experiências, ver equipamentos novos [...] (LAND ROVER BRASIL, 2015, 09'48"-10'08").

Assim, percebe-se que o Turismo *Overland* está passando por uma ascensão e eventos assim, bem como revistas ou outros meios de comunicação, são importantíssimos para promover e difundir o mesmo.

6.2 INSPIRAÇÃO E REALIZAÇÃO

O presente subcapítulo traz os resultados dos questionamentos feitos aos entrevistados em relação ao início do estilo *overland* de viajar, indagando sobre a inspiração tida para iniciá-lo, bem como uma breve descrição da primeira viagem realizada por eles. São questões bem pessoais, que trouxeram resultados interessantes demonstrando o sentimento da vontade de desbravar e conhecer o

²⁹ www.overlanderbrasil.com

³⁰ www.adventurefair.com.br

³¹ www.amigoslandrover.com

³² Disponível através do endereço www.vimeo.com/146074320

que é novo. Para contextualizar melhor os resultados desse capítulo, as duas questões relacionadas serão transcritas seguidamente, dividindo assim a apresentação, por entrevistados.

A iniciar pelo mototurista *overlander* Santos (2015), quando questionado se algo ou alguém lhe inspirou a viajar por terra, diz o seguinte:

Aprendi andar de moto aos 13 anos de idade, mas nunca tive dinheiro para comprar uma moto, e quando as condições surgiram, a compra de imóvel, carro, criação de filhos e outras obrigações me tiraram o foco deste sonho. Com meu divórcio em 2006, resolvi aproveitar as mudanças e começar a realizar meus sonhos. Comprei minha primeira moto e coloquei na cabeça que iria conhecer o mundo sobre duas rodas. (overlander Santos, 2015)

Nessa primeira parte de Santos, é interessante perceber que praticar o Turismo *Overland* foi uma maneira encontrada por ele de driblar os acontecimentos passados e dar um novo rumo a sua vida, tanto é que o Turismo *Overland* é sua profissão. Já em relação sobre a primeira viagem que realizou, ele diz que:

Não consigo lembrar qual o destino da primeira viagem de moto, mas a que fez cair minha ficha foi quando cheguei em Macchu Picchu em 2011 - partindo de São Paulo, foram vários km e dias de viagem pelo incrível Caminho do Peabiru. Hoje já são mais de 120 cidades conhecidas ao longo de 23 estados brasileiros, seis países na América Latina e quatro países na Europa, o que somam quase 100.000 km rodados por estradas inéditas (não conto estradas repetidas). (overlander Santos, 2015)

Quando se lê o texto de sobre a iniciação de Santos, se tem a impressão ele considera um praticante do Turismo *Overland* somente com a viagem para Macchu Picchu e as seguintes. Porém, ele mesmo cita que já fez outras, mas não se recorda, talvez por não terem sido marcantes ou talvez pela distância (apesar de não conhecê-la). Santos se considera um *overlander* a partir de sua viagem para o Peru, mas ao longo dos anos seguintes somaram-se vários países e milhares de quilômetros, fazendo com que se tornasse um experiente viajante terrestre.

Para o *overlander* Cardoso (2015), o início de sua história com o Turismo *Overland* remete à superação e coragem, conforme relata:

Sempre gostei de ver pessoas desconhecidas viajando pelo mundo, mas sempre achei impossível conseguir fazer o mesmo, depois de um tempo tive um amigo que viajava de carro para não muito longe, viagens de uns 1000km no máximo, trocando algumas ideias com este amigo perdi o medo de viagens longas, pois criamos em nossa cabeça que uma viagem deste tipo é impossível, mas com alguma pesquisa e um pouco de coragem

descobrimos que não é tão difícil entrar num carro e sair pelo mundo. Com muita leitura em sites, principalmente de relatos de viagens com o Mochileiros.com, comecei a planejar viagens mais longas. Comecei com uma viagem de 4500km, depois duas de 9500km e a quarta viagem foi de 6000km, nesta última foi mais tranquila porque levei minha filha de 5 anos, que se adaptou muito bem. (overlander Cardoso, 2015)

Aparentemente o que era inalcançável para Cardoso, tornou-se a maneira que lhe agrada viajar, e é interessante observar que o faz com sua família. Para emendar o relato, quando questionado sobre a primeira viagem, ele conta que:

Foi em 2012, 4500km em 10 dias, saindo de Itajaí-SC, fazendo o litoral gaúcho, litoral Uruguaio, até Colôniadel Sacramento, depois indo de ferryboat até Buenos Aires na Argentina, depois retornando para o Uruguai, cruzei o Uruguai e fui até as missões jesuíticas no interior do RS. Ocorreu tudo como planejado, a adaptação ao idioma espanhol foi muito tranquilo, as culturas novas foram muito bem assimiladas. (overlander Cardoso, 2015)

Percebe-se a partir do relatório de Cardoso que iniciar a prática do Turismo *Overland* foi um desafio imposto a si mesmo, e que após superado tornou-se uma rotina.

Ainda falando sobre coragem, tem-se a declaração do *overlander* Flegler (2015), onde esse sentimento é demonstrado:

Acho que foi uma vontade que nasceu de forma espontânea. Há alguns anos atrás, simplesmente percebi que, o mundo é muito mais do que a Disney e a torre Eiffel (não tenho vontade alguma de conhecê-los). Eu tinha a possibilidade de ver tudo aquilo que víamos apenas pela televisão, no Discovery, History. Só precisava de um carro e coragem para ir. Lógico que após essa vontade surgir, eu comecei a pesquisar e procurar fontes externas, onde tive como inspiração, desde pessoas jovens até idosos que estão rodando o mundo sobre rodas. (overlander Flegler, 2015)

Já quando questionado sobre a primeira viagem realizada, diz que foi “*Há um ano. Foi uma viagem no meio da semana, numa terça-feira. Simplesmente deu vontade de pegar o carro e viajar. Fui para o Pico da Bandeira, sozinho, no inverno, e subi o mesmo para ver o nascer do sol*” (overlander Flegler, 2015). Esse relato faz referência à Ager (2015), quando diz que uma experiência *overland* pode ter um dia.

Flegler caracteriza-se como um legítimo turista *off-beat*, de acordo com a classificação de Smith, quando na sua escrita são identificados argumentos que provam que o mesmo foge de destinos massificados, como a Orlando ou Paris, como ele mesmo cita.

Os *overlanders* Ferreira e Godoy (2015), casal cicloturista, apresentam um comentário sobre inspiração que novamente se relaciona ao custo de viajar de bicicleta:

Nos inspiramos principalmente em outros cicloturistas e suas histórias, pois eram eles que nos mostravam que era possível fazer trechos longos de bicicleta e que viajar de uma forma mais econômica e aventureira era possível. Líamos bastante o blog dos Pedarilhos e dos Diocá, ambos casais que viajaram por bastante tempo de bicicleta e que postavam dicas ótimas sobre a logística da viagem. (overlanders Ferreira e Godoy, 2015)

Uma das coisas que chama a atenção nessa declaração é o fato das viagens “*by bike*” serem uma forma aventureira de se viajar. Para confirmar isso, basta regressar na relação entre Turismo de Aventura e Turismo *Overland*, no capítulo 2.3, quando se percebe que não há competição e a viagem tem fins recreativos. O Turismo *Overland* se configura como uma atividade aventureira, pois de acordo com Buckley e Uvinha (2011), o próprio transporte pode ser considerado uma aventura.

Para ilustrar a o Turismo *Overland* a bordo de bicicletas, foi pedido para que fosse relatada a primeira viagem do casal:

Fomos de bicicleta até Montevideo, no Uruguay, saindo de Florianópolis - SC, entre janeiro e fevereiro de 2015. A viagem durou cerca de 35 dias. Anteriormente, em julho de 2014 (mas aí não sabemos de encaixa exemplo) fomos até a Chapada dos Veadeiros em Goiás de ônibus e caronas, com o mochilão nas costas. Ficamos 10 dias viajando e conhecendo as cachoeiras e paisagens daquela região.(overlanders Ferreira e Godoy, 2015)

A princípio, percebe-se que a maioria dos *overlanders* se inspiram em outros viajantes, normalmente por publicações bibliográficas, relatos postados na internet ou divulgação de imagens captadas durante a viagem realizada. Mais um exemplo disso é o que diz a *overlander* Souza (2015):

Nós já gostávamos de viajar de carro, mas a ideia de realizar viagens mais longas foi incentivada depois de vermos um fotolivro de uma viagem de um grupo de motoqueiros até o Chile. Depois disso começamos a ler relatos de outros viajantes na internet o que nos incentivou ainda mais. (overlander Souza, 2015)

No caso de Souza, o gosto por viagens terrestres já existia antes da iniciação no Turismo *Overland*, mas após conhecer o livro de um grupo de *overlanders* foi que de fato começou a viajar. Nesse sentido, conta que: “*Nossa primeira viagem foi em*

2009 e durou 21 dias. Foi realizada para Argentina e Chile na região dos lagos” (overlander Souza, 2015).

Já para os *overlanders* Rudnick e Weiss (2015), a inspiração partiu deles mesmos:

O Roy, em sua primeira expedição de moto a Ushuaia foi inspirado pela vontade de chegar onde termina a estrada, na pontinha da América do Sul. O sonho foi crescendo, crescendo até que se tornou o de dar a volta ao mundo de carro. Ele me convidou para irmos juntos. Ele me inspirou! (overlanders Rudnick e Weiss, 2015)

Roy Rudnick e Michelle Weiss têm muita bagagem *overland*, desde as viagens realizadas individualmente e juntos, bem como uma volta ao mundo completa, estando executando a segunda. Em um dos eventos da TED (*Technology, Entertainment, Design*) ocorridos no Brasil, Rudnick e Weiss palestraram³³ sobre sua história com o turismo terrestre, contando mais detalhadamente como o gosto pelo Turismo *Overland* começou. Um resumo dessa história foi fornecido para a realização desta monografia:

Roy, em 1999, de moto, sozinho, de São Bento do Sul - SC ao Ushuaia, por 30 dias (tempo de férias do trabalho). Michelle e Roy, em 2005, com uma Land Rover Defender 110, de São Bento do Sul - SC ao Deserto do Atacama e Uyuni, por 16 dias (tempo de férias do trabalho). (overlanders Rudnick e Weiss, 2015)

Talvez se deva à proximidade, mas 60% dos entrevistados iniciaram suas viagens *overland*, ou pelo menos consideram como início, as que fizeram para países vizinhos do Brasil, principalmente Uruguai, Argentina e Chile. Em uma busca rápida na internet é possível localizar dezenas de relatos de *overlanders* sobre viagens realizadas para países do Mercosul³⁴, mas isso talvez se deva à questão burocrática.

Ultimamente outros países têm entrado como destinos comuns de *overlanders* brasileiros, tais como Bolívia e Peru. Para muitos desses países, não é necessário uma documentação específica: carteira e identidade e de habilitação

³³ A conferência dada por Roy Rudnick e Michelle Weiss ao TEDx no Brasil está disponível no endereço www.youtube.com/watch?v=_cgjMCNhye4.

³⁴ Mercado Comum do Sul. Criado em 1991, o Mercosul é um acordo de integração comercial entre alguns países sul-americanos. *Site:* www.mercosul.gov.br

brasileira são válidas. Só é necessário atentar-se aos trâmites relativos a seguro obrigatório e entrada e baixa no país, já que cada um possui um método diferente.

Dentre os destinos mais consagrados no continente sul-americano estão as cidades de Ushuaia na Argentina, Montevideo no Uruguai, San Pedro de Atacama no Chile, além de outros destinos como a Patagônia Argentina, a Cordilheira dos Andes, o deserto do Atacama, o Salar de Uyuni na Bolívia e Macchu Picchu no Peru. Dos entrevistados, 70% citaram no mínimo um desses destinos, quando não dois, três ou até mais.

O *overlander* Weege Junior, apesar de ter relatado que não se inspirou em nada ou ninguém, um dos destinos sul-americanos citados nos parágrafos anteriores surgiu novamente como local para onde fez suas primeiras viagens: *“Julho/2014. Blumenau – Chile (deserto do Atacama/Cerro Paranal). Pelo norte da Argentina, até o litoral norte do Chile, seguindo até o meio do deserto do Atacama (observatório ESO – Cerro Paranal); 15 dias de viagem”* (*overlander* Weege Junior, 2015).

Seguindo a análise, a resposta sobre inspiração dada pela *overlander* Guimarães (2015), curiosamente demonstra que sua intenção inicial não foi viajar de carro:

Eu sempre gostei de me aventurar. Lendo os livros do Amyr Klink³⁵ eu imaginava que poderia um dia pegar meu barco e sair explorando o mundo. Mas descobri que tenho fortes crises de labirintite e o mar não é o meu melhor amigo. Foi então dirigindo que vi minha paixão de revelar (*overlander* Guimarães, 2015)

Em uma analogia simples ao *overlander*, Amyr Klink seria um “*overwater*”, e numa comparação superficial seguiria os mesmos princípios do Turismo *Overland*, tanto que inspirou a *overlander* Guimarães a praticá-lo, compensando seu desejo inicial em viajar por água, e não por terra.

Apesar de ela ser ativa em uma viagem de volta ao mundo, quando questionada sobre sua iniciação, se tem um apontamento sobre distância diferente do que foi registrado por outros entrevistados: *“Pequenas viagens entre São Paulo e a praia. Meus pais sempre gostaram de pegar o carro e viajar para lugares com*

³⁵ Amyr Klink é um navegador e explorador brasileiro, o primeiro a atravessar o Atlântico Sul a remo e a circunavegar a região polar antártica. Nascido em 1955, formado em Economia e pós-graduado em Administração de Empresas, Amyr publicou diversos livros sobre navegação e co-fundou o Museu Nacional do Mar, em São Bento do Sul/SC. (E-BIOGRAFIAS, 2016).

cachoeiras, acampo desde muito pequena com minha família” (overlander Guimarães, 2015).

Conforme aponta Ager (2015), qualquer viagem terrestre, mesmo que perdure por um final de semana e seja para o litoral já pode ser considerada uma prática do Turismo *Overland*. E isso fica explícito na escrita da *overlander* Guimarães, quando afirma que suas primeiras experiências *overlands* foram de São Paulo ao litoral do estado, ou seja, uma distância de 100 km, aproximadamente. Ainda, é possível relacionar isso ao que ela já disse quando foi questionada sobre o número de viagens já realizadas. De acordo com a *overlander* entrevistada, todos já fizeram uma viagem *overland*, dando a entender que sua ideia de *overland* está pareada à de Ager (2015), onde viagens curtas para praia, ou um final de semana, já são entendidas como prática do Turismo *Overland*.

Por fim, mas ainda tratando de viagens curtas no universo *overland*, e o fato de que todos nós, alguma vez, já realizamos uma viagem nesse estilo, há o relato da *overlander* Dattein (2015), que juntamente com o *overlander* Flegler (2015), traz um destino brasileiro como marco inicial de sua história com o *overlanding*: “Aos 8 anos, com a turma da Escola. Foram 400km, entre ida e volta. Visitamos as Ruínas das Missões, em Santo Ângelo,RS” (*overlander* Dattein, 2015).

No sentido do que foi explanado no presente capítulo, bem como o que diz Ager (2015, p. 7) acerca do que é ou não considerado *overland* (“O importante é viajar por terra! Ou seja, *overlanding* é o que você faz.”), percebe-se que alguns entrevistados consideram Turismo *Overland* a partir da primeira longa viagem, já outros, qualquer viagem terrestre realizada ainda na infância, mesmo que de curta distância. E não é possível dizer que alguma iniciação apresentada não pode ser um marco entre o entrevistado e o Turismo *Overland*, pois nesse sentido, esse marco é algo particular do turista. Porém, tanto Ager (2015) quanto o *Overland Journal* (2015) entendem toda e qualquer viagem terrestre como uma prática *overland*, portanto, todas as viagens apresentadas pelos entrevistados são consideradas práticas *overland*, mesmo que eles não as considerem.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Turismo *Overland*, caracterizando-se por utilizar o transporte como principal fator de realização, demanda geralmente de maior tempo pelo turista. Enquanto alguns turistas podem não dar tanta importância para a etapa do transporte nas viagens, essa é a mais importante etapa na concretização de uma viagem *overland*.

Antes de abarcar as considerações relativas aos dados obtidos, é importante considerar que a questão de tempo de estada apresentada pelo Turismo *Overland* não deve ser procedente, visto que viagens *round-the-world* (RTW) – volta ao mundo – costumam durar mais de um ano, porém, como não são fixados pontos de residência, a viagem é composta por um roteiro itinerante. Isto porque a definição da OMT³⁶ considerou o turismo como uma atividade global, sem considerar as peculiaridades que alguns segmentos possuem. Ou talvez se deva ao fato de que alguns tipos de turismo tenham surgidos após a criação desse conceito ou nem tenham sido estudados cientificamente como uma consideração real de atividade turística, o que pode ser o caso do Turismo *Overland*.

Por meio das entrevistas realizadas, pode-se concluir que a definição de Turismo *Overland* é incompreensível a partir do ponto de vista da generalidade dos turistas, pois os mesmos apresentam muitas características únicas, não havendo padrões para tais. O que se pode afirmar é o fato de que “Turismo *Overland*” conceitua uma viagem terrestre realizada por qualquer veículo rodoviário, seja carro, motocicleta, bicicleta, *motorhome* ou 4X4. Outra característica importante desse tipo de turismo, porém estando mais relativa ao *overlander* é a predominância do sentimento de liberdade, seja de horários, de locais ou de caminhos a serem percorridos, enquanto o mesmo busca visitar locais não massificados pela atividade turística, bem como conhecer e vivenciar o local visitado.

Constata-se também que não há regra para distância percorrida e duração de uma viagem *overland*, ela pode ser de alguns a milhares de quilômetros, desde um dia numa viagem bate-volta³⁷ até anos em uma volta ao mundo. O importante nesse caso é sempre viajar por terra até as condições possíveis.

Diante de tudo o que foi explanado, pode-se dizer que o Turismo *Overland* não se configura como um segmento turístico, de forma que não é possível

³⁶ Capítulo 2, página 19.

³⁷ Viagens com duração de um dia, saindo de um determinado local e retornando ao mesmo.

desenvolvê-lo, como por exemplo, criar uma infraestrutura específica para ele. A possibilidade é apenas promover e difundi-lo, tal como ocorre com eventos como a Adventure Sports Fair e revistas relacionadas ao tema, como a Overlander. Outro ponto que faz reforçar essa ideia é observar os *overlanders* Ferreira e Godoy, que até então desconheciam a terminologia *Overland* e são praticantes de viagens de bicicleta e de acordo com a entrevista fornecida, suas características se assemelham muito à de outros *overlanders*, enquadrando-se, inclusive, nas classificações de turistas apresentadas.

Para tanto, o Turismo *Overland* configura-se como um nicho turístico, inserido em segmentos como Turismo Rodoviário e Turismo de Aventura. Ele está emergindo firmado principalmente no princípio da liberdade e da apreciação do caminho tanto quanto, ou até mais, que o destino principal, conforme relatado pelos entrevistados.

Então, cabe à academia trazer ao estudo o Turismo *Overland* com o propósito de compreendê-lo e entender como o mesmo se dá, e porque não difundi-lo também? A discussão pode e deve perdurar, visto que é um tipo de turismo que tem se tornado comum.

REFERÊNCIAS

ABETA, BRASIL, Ministério do Turismo. **Diagnóstico do turismo de aventura no Brasil**. Belo Horizonte: Ed. dos Autores, 2009. 156 p.

AGER, Robert. O que é overlanding? **Overlander**, v. 1, n. 1, p. 6-7, mai/2015.

BARRETTO, Margarita. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. 2. ed. Campinas: Papirus, 1997. 163 p.

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 8. ed. São Paulo: Editora Senac, 2003. 523 p.

BRASIL, Ministério do Turismo. **Segmentação do turismo**. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Marcos_Conceituais.pdf>. Acesso em: 05 de agosto de 2015.

BRITO, Telma Medeiros. **Multimodalidade turística**. 1. ed. Curitiba: IESDE Brasil, 2007. 130 p.

BUCKLEY, Ralf; UVINHA, Richardo Ricci. **Turismo de aventura: gestão e atuação profissional**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011. 221 p.

CARRO DE GARAGEM. **O que é off Road?** Disponível em: <<http://www.carrodegargem.com/off-road/>>. Acesso em: 04 de janeiro de 2016.

DICIONÁRIO INFORMAL. **4x4**. Disponível em: <<http://www.dicionarioinformal.com.br/4x4/>>. Acesso em: 18 de agosto de 2015.

E-BIOGRAFIAS. **Amyr Klink**. Disponível em: <http://www.e-biografias.net/amyr_klink/>. Acesso em: 09 de janeiro de 2016.

FLATOUT. **Autobahns: o que pode e o que não pode nas rodovias sem limite de velocidade alemãs**. Disponível em: <<http://www.flatout.com.br/autobahn-o-que-pode-e-o-que-nao-pode-nas-rodovias-sem-limite-de-velocidade-alemas/>>. Acesso em: 14 de março de 2016.

GAZETA DO POVO. **ONU reconhece importância da bicicleta para o desenvolvimento sustentável**. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/blogs/ir-e-vir-de-bike/onu-reconhece-importancia-da-bicicleta-para-o-desenvolvimento-sustentavel/>>. Acesso em: 06 de novembro de 2015.

LAND ROVER BRASIL 2015 - O maior encontro de proprietários Land Rover das Américas. São Lourenço: Fronteira Filmes, 2015 (19 min.), son. color. Disponível em: <<https://vimeo.com/146074320>>. Acesso em: 06 de dezembro de 2015.

OVERLAND JOURNAL. **About Overlanding**. Disponível em: <<http://overlandjournal.com/overlanding/>>. Acesso em: 18 de agosto de 2015 a.

_____. **Trail Riding Guide.** Disponível em:
<http://overlandjournal.com/overlanding/trail_rating_guide/>. Acesso em: 18 de agosto de 2015 b.

_____. **What is Overlanding?** Disponível em:
<http://overlandjournal.com/overlanding/what_is_overlanding/>. Acesso em: 18 de agosto de 2015 c.

OVERLANDER BRASIL. **Sobre.** Disponível em:
<<http://overlanderbrasil.com/sobre/>>. Acesso em: 18 de agosto de 2015.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos.** São Paulo: Aleph, 2002. 347 p.

PACHECO, Izabela Bernardis. **O desejo de viajar no estilo de vida Harley Davidson:** um estudo de caso sobre o Charpter Hog - The One Curitiba (PR). 2013. 93 p. Trabalho de Graduação (Graduação em Turismo) - Universidade Estadual do Centro-Oeste do Paraná, Unicentro, Irati, 2013.

ROADTRIPPERS. **Take your hotel room on the road in the world's only mobile hotel.** Disponível em: <<https://roadtrippers.com/stories/hotel-on-wheels?lat=40.80972&lng=-96.67528&z=5>>. Acesso em: 14 de março de 2016.

ROLDAN, Thierry Roland Roldan. **Cicloturismo:** planejamento e treinamento. 2000. 74p. Trabalho de Graduação (Graduação em Treinamento em Esportes) - Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2000.

RONÁ, Ronaldo di. **Transporte no turismo.** São Paulo: Manole, 2002. 151 p.

SANTOS, Ana Jéssica Corrêa *et al.* Turismo de experiência: inovação e criatividade na Feira da Praia Grande em São Luís - MA. *In: IX Simpósio de excelência em gestão e tecnologia.* Resende, 2012.

SILVEIRA, Denise Tolfo; CÓRDOVA, Fernanda Peixoto. A pesquisa científica. In: GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo (Org.). **Métodos de pesquisa.** Porto Alegre, Editora da UFRGS, 2009, 116 p.

SIQUEIRA, Lauren Fernandes de. **Considerações importantes sobre o turismo na atualidade.** Revista Turismo, 2004. Disponível em:
<<http://www.revistaturismo.com.br/artigos/atualidade.html>>. Acesso em: 05 de agosto de 2015.

SOARES, André Geraldo. **Circuitos de cicloturismo:** manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros. Florianópolis, 2011. Disponível em:
<<http://cicloturismo.org.br/wordpress/wp-content/uploads/2011/04/Manual-Circuitos-Cicloturismo.pdf>>. Acesso em: 20 de agosto de 2015.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. A viagem como experiência significativa. *In*: NETTO, Alexandre Panosso; GAETA, Cecília (Org.). **Turismo de experiência**. São Paulo: Senac, 2010. 355 p.

VIAGEM DE MOTO. **A história do mototurismo**. Disponível em: <<http://viagemdemoto.com/historia/1080-a-historia-do-mototurismo>>. Acesso em: 19 de agosto de 2015.

APÊNDICE 1: QUESTIONÁRIO

1. Nome completo:

2. Você já ouviu o termo “Overland”?

<input type="checkbox"/>	Sim
<input type="checkbox"/>	Não

3. O que você entende por “Turismo Overland”?

4. Porque você faz Turismo Overland? Qual a sua motivação para praticá-lo?

5. Alguém ou algo lhe inspirou a fazer esse tipo de turismo?

6. Quando fez sua primeira viagem Overland? Como foi? E qual foi o trajeto?

7. Quantas viagens Overland você já fez?

8. Como você costuma se locomover durante as suas viagens Overland?

<input type="checkbox"/>	Carro
<input type="checkbox"/>	Veículo 4X4
<input type="checkbox"/>	Motocicleta
<input type="checkbox"/>	Bicicleta
<input type="checkbox"/>	Trailer / Motorhome
<input type="checkbox"/>	Outro

Caso sua resposta tenha sido “outro”, especifique qual meio de locomoção você utiliza

9. Porque você faz uso do meio de locomoção citado na questão anterior?

10. Qual tipo de hospedagem você costuma usar em suas viagens Overland?

<input type="checkbox"/>	Hotel / Pousada
<input type="checkbox"/>	Hostel / Albergue
<input type="checkbox"/>	Casa cedida
<input type="checkbox"/>	Camping
<input type="checkbox"/>	Trailer / Motorhome
<input type="checkbox"/>	Outro

Caso sua resposta tenha sido “outro”, especifique qual meio de hospedagem você utiliza

11. Qual é a distância que suas viagens costumam ter?

<input type="checkbox"/>	Até 3.000 km
<input type="checkbox"/>	Entre 3.000 e 6.000 km
<input type="checkbox"/>	Entre 6.000 e 10.000 km
<input type="checkbox"/>	Entre 10.000 e 15.000 km
<input type="checkbox"/>	Acima de 15.000 km

12. Qual é o tempo que suas viagens costumam ter?

<input type="checkbox"/>	Até uma semana
<input type="checkbox"/>	Até um mês
<input type="checkbox"/>	Até um semestre
<input type="checkbox"/>	Até um ano
<input type="checkbox"/>	Acima de um ano

13. Se puder, preencha o quadro abaixo com três viagens principais que você fez:

ORIGEM	DESTINO	DIAS	PERÍODO	VEÍCULO(S)

14. Você já fez alguma viagem de volta ao mundo por terra?

Caso sim preencha o quadro abaixo; caso não diga se gostaria de realizar

PERÍODO	Nº DE PAÍSES	VEÍCULO(S)

15. Você normalmente viaja sozinho? Por quê?

Caso sua resposta seja sido "sim", avance para a pergunta nº 17

16. Quais são os acordos feitos entre os participantes antes da viagem?

17. Em sua concepção, qual é o objetivo de uma viagem Overland?

- O destino principal
- O trajeto até um determinado destino
- Ambos possuem peso igual
- Outro

Caso sua resposta tenha sido "outro", especifique o que considera como principal objetivo da viagem

18. De que maneira você busca informações para planejar suas viagens Overland?

19. Com quanto tempo de antecedência à viagem você começa organizá-la?

20. Finalizando, qual a média de gasto diário durante suas viagens Overland?