

O MOTOTURISMO E A SUA RELAÇÃO COM O TURISMO DE AVENTURA E O ECOTURISMO

MOTORCYCLE TOURISM AND ITS RELATIONSHIP WITH ADVENTURE TOURISM AND ECOTOURISM

EL MOTOTURISMO Y SU RELACIÓN CON EL TURISMO DE AVENTURA Y EL ECOTURISMO

CARLOS EDUARDO DE ALMEIDA RAMOA¹
PAULO DOS SANTOS PIRES¹

¹ Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, Santa Catarina, Brasil

DATA DE SUBMISSÃO: 09/05/2018 – **DATA DE ACEITE:** 18/09/2018

RESUMO: O estudo da relação do motociclista com a viagem e seu destino, portanto com enfoque turístico, pode ser considerado ainda recente e em expansão no meio acadêmico, mesmo em nível mundial. Neste sentido, esta pesquisa teve como objetivo revelar o universo do comportamento, as atividades e a percepção do mototurista sob a perspectiva do turismo de aventura e do ecoturismo. Metodologicamente adotou-se uma orientação indutiva com abordagem qualitativa em nível exploratório a partir do estado da arte, seguida de uma abordagem quantitativa em nível descritivo, a partir de dados primários obtidos por amostra não probabilística intencional junto a mototuristas de vários países. Os resultados apresentam, primeiramente, uma discussão bibliográfica de fundo conceitual sobre a relação motociclismo e mototurismo, seguido da análise descritiva do perfil, motivações, atividades e comportamento de 428 mototuristas nas viagens e nos destinos. A adoção do turismo de aventura e do ecoturismo enquanto modelos de referência para as análises permitiu inserir o mototurismo, de forma inédita, no âmbito da pesquisa em turismo no Brasil, além de oferecer uma primeira aproximação para a sua oportuna inserção na segmentação turística.

PALAVRAS-CHAVE: Mototurismo; Turismo de Aventura; Ecoturismo

Carlos Professor da Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI, Tijucas, Santa Catarina, Brasil. Doutor em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, Santa Catarina, Brasil. E-mail: carlos.eduardo.ramoa@gmail.com. Orcid: <http://orcid.org/0000-0001-7053-1008>

Paulo Professor da Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, Santa Catarina, Brasil. Doutor em Ciências (área da Geografia Humana) pela Universidade de São Paulo, São Paulo, São Paulo, Brasil. E-mail: pires@univali.br. Orcid: <http://orcid.org/0000-0002-9259-4656>



ABSTRACT: The relationship between the motorcyclist with the trip and the destination, within a touristic focus, is still a recent but expanding area of study in the academic environment, and worldwide. This research investigates the universe of behavior, activities and perceptions of motorcycle riders from the perspective of adventure tourism and ecotourism. Methodologically it adopts an inductive orientation with a qualitative approach at an exploratory level from the state of the art, followed by a quantitative approach at a descriptive level, based on primary data obtained, with non-probability purposive sampling among motorcycle riders from different countries. The results present, firstly, a bibliographical discussion of the conceptual background to the relationship between motorcycling and motorcycle tourism, followed by an analysis of the profile, motivations, activities and behavior of 428 motorcycle drivers in regard to their trips and destinations. The adoption of adventure tourism and ecotourism as reference models for analysis enabled us to insert motorcycle tourism, in an unprecedented way, within the scope of tourism research in Brazil, as well as providing an initial foray, for its insertion in the tourist segmentation.

KEYWORDS: Motorcycle tourism; Adventure Tourism; Ecotourism.

RESUMEN: El estudio de la relación del motociclista con el viaje y su destino, con enfoque turístico, puede ser considerado reciente y en expansión en el medio académico, incluso a nivel mundial. En este sentido, esta investigación tuvo como objetivo revelar el universo del comportamiento, las actividades y la percepción del mototurista bajo la perspectiva del turismo de aventura y del ecoturismo. Metodológicamente se adoptó una orientación inductiva con enfoque cualitativo a nivel exploratorio a partir del estado del arte, seguido de un abordaje cuantitativo a nivel descriptivo, a partir de datos primarios obtenidos por muestra no probabilística intencional junto a mototuristas de varios países. Los resultados presentan, primero, una discusión bibliográfica de fondo conceptual sobre la relación motociclismo y mototurismo, seguido del análisis descriptivo del perfil, motivaciones, actividades y comportamiento de 428 mototuristas en los viajes y en los destinos. La adopción del turismo de aventura y del ecoturismo como modelos de referencia para los análisis permitió insertar el mototurismo, de forma inédita, en el ámbito de la investigación en turismo en Brasil, además de ofrecer una primera aproximación para su oportuna inserción en la segmentación turística

PALABRAS-CLAVE: Mototurismo; Turismo de Aventura; Ecoturismo.

INTRODUÇÃO

Acima de um bilhão de turistas viajam a cada ano, gerando emprego, renda e impulsionando o desenvolvimento dos países (UNWTO, 2014). Neste contexto, de acordo com o *Global Report on Adventure Tourism* (UNWTO, 2014), o turismo de aventura gerou uma receita de US\$ 263 bilhões em 2013, correspondendo a um crescimento de 195% nas despesas com viagens de aventura no período de apenas dois anos. Para que esses resultados ocorram, ressalta-se a importância do aspecto mobilidade no turismo, que contempla o uso de diversos meios para o transporte das pessoas ao destino escolhido, entre os quais o automóvel, que é o veículo rodoviário preferido para viajar (MTur, 2017; Walker, 2010). Além deste, há também de se considerar a motocicleta que, apesar dos riscos envolvidos (Albritton & Stein, 2011; Australia, 2013; Cater, 2017; European Commission, 2016; Moraes, 2014; Price-Davies, 2011; Sykes & Kelly, 2016; Viegas, Mendes, & do Valle, 2015; Viljoen, Kruger, & Saayman, 2014; Weddell, 2014), é uma alternativa àqueles que estão em busca de novas sensações ao vivenciar novas emoções de liberdade, aventura e contato com a natureza (Albritton & Stein, 2011; Broughton & Walker, 2009; Cater, 2017; Caton & Santos, 2007; Colaric-Jakse & Ambroz, 2015;

Moraes, 2014; Price-Davies, 2011; Sykes & Kelly, 2014, 2016; Viegas et al., 2015; Viljoen et al., 2014; Weddell, 2014). A experiência com o frio, calor, qualidade das estradas, alimentação diferente do habitual e, eventualmente, poucos recursos financeiros (Cater, 2017; Caton & Santos, 2007; Colaric-Jakse & Ambroz, 2015), são características que, de acordo com Sykes e Kelly (2014) e Walker (2010), podem ser atribuídas aos motociclistas que gostam de viajar pelo mundo, algumas vezes com o desejo de conhecer lugares e culturas e, outras vezes, somente pelo prazer de viajar, de sair de casa, de andar de motocicleta e aproveitar as sensações que ela proporciona nos caminhos percorridos. Essa relação do motociclista com a viagem e o seu destino, observada a partir do interesse científico, pode ensejar abordagens diversas e, neste caso, com base nas características apontadas pela literatura aqui citada, é passível de se antever que o turismo de aventura e o do ecoturismo emergem como os segmentos do turismo que oferecem maior potencial de conexão e aderência à atividade de motociclismo, e como construtos indicados para a sua investigação.

Então, a partir deste pressuposto, esta pesquisa se propõe a identificar a relação entre as motivações para viajar com uma motocicleta, as paisagens e os atributos da natureza nos destinos e nas rotas de viagem. A esta identificação se agregará uma análise do comportamento do motociclista diante das atividades e dos destinos preferenciais sob a perspectiva do turismo de aventura e do ecoturismo, que no espectro turístico são os segmentos cujas características e princípios a eles atribuídos parecem conter os elementos essenciais para tal análise. Para tanto, esta pesquisa tem uma orientação indutiva estabelecida primeiro com abordagem qualitativa, em que se buscaram no âmbito conceitual do turismo de aventura e do ecoturismo os elementos de conexão com o universo do motociclista, extraíndo-se daí uma base analítica para se identificar, por meio da pesquisa quantitativa em nível descritivo, as motivações e o comportamento do motociclista diante das paisagens e dos atributos da natureza nos destinos de viagem.

MARCO TEÓRICO

O MOTOTURISTA

Segundo Sykes e Kelly (2014), além das atividades de turismo, os mototuristas buscam a interação com a natureza como uma maneira de vivenciar um risco dinâmico, de cada momento. O piloto interage com o ambiente externo e se relaciona com ele de uma maneira íntima, fazendo com que a emoção da viagem seja mais importante que o destino final. Os autores (idem) ressaltam que, para se definir o mototurismo, é necessário incluir três elementos: (1) o mototurismo envolve viagens longe de casa com o objetivo principal relacionado ao lazer, podendo incluir a participação em eventos variados; (2) o mototurista pode ser passivo (o passageiro) ou ativo (o próprio piloto), e a viagem pode ser de um dia ou envolver pernoite, mas excluindo o uso da motocicleta somente como meio de transporte diário; e (3) as motocicletas são veículos motorizados abertos com duas ou três rodas e projetados para as estradas (*on-road*), fora de estradas (*off-road*), ou ambos (*dual-purpose*).

Para Walker (2010), o destino é normalmente o aspecto chave em uma viagem para alguns motociclistas, no entanto, para outros, pilotar é um *hobby* e o uso de sua



motocicleta para chegar a algum lugar pode ser uma forma de motivação para viajar, com o destino passando a ser um fator motivacional secundário. Assim, de acordo com Weddell (2014), para o motociclista são fatores importantes, em sua experiência com a motocicleta, apreciar paisagens, fugir do tráfego, estar em contato com a natureza, visitar locais históricos e aproveitar a solidão. Este comportamento permite ao mototurista buscar vivenciar novas experiências (Cater, 2017; Caton & Santos, 2007; Colaric-Jakse & Ambroz, 2015; C. J. Martins, 2012; Price-Davies, 2011; Sykes & Kelly, 2014, 2016; Viljoen et al., 2014; Weddell, 2014) e ao viajar pilotando uma motocicleta será possível proporcionar ao indivíduo um prazer não encontrado em outro tipo de veículo.

O MOTOTURISMO COMO ATIVIDADE, SEGMENTO, OU NICHO TURÍSTICO

O mototurismo não é definido como um segmento turístico pelo Ministério do Turismo do Brasil (MTur, 2002), pela Adventure Travel Trade Association (ATTA, 2016), ou mesmo pela United Nations World Tourism Organization (UNWTO, 2007), portanto esta prática ainda não pode ser considerada oficialmente como uma nova segmentação turística, necessitando de estudos e pesquisas.

Kotler & Keller (2012, p. 278) afirmam que um segmento de mercado “consiste em um grande grupo que é identificado a partir de suas preferências, poder de compra, localização geográfica, atitudes de compra e hábitos de compra similares” e que nicho “é um grupo definido mais restritamente, um mercado pequeno cujas necessidades não estão sendo totalmente satisfeitas”. O autor afirma ainda que os segmentos “são grandes e atraem vários concorrentes, os nichos são pequenos e normalmente atraem apenas um ou dois concorrentes”.

Nesse contexto, sugere-se que o mototurismo deveria ser tratado apenas como uma atividade turística praticada por turistas, com o uso de uma motocicleta como meio de mobilidade, essa é a definição que este estudo adotará na sequência.

O MOTOTURISMO COMO TURISMO DE AVENTURA

Classificar se uma viagem de motocicleta é ou não uma viagem de aventura não é uma tarefa simples, afinal, segundo a ATTA (2010, p. 2), “O que é aventura para uma pessoa, pode não ser para outra”. Independente da subjetividade, a ATTA (2016, p. 4) define que uma viagem é de aventura quando um indivíduo viaja “fora de seu ambiente regular por mais de 24 horas, e não mais do que um ano consecutivo, e deve incluir pelo menos dois dos três aspectos a seguir: participação em uma atividade física, uma visita a um ambiente natural e uma experiência culturalmente imersiva”. No contexto acadêmico, o mototurismo, entendido como a junção do motociclismo com o turismo, ainda não possui um tratamento conceitual suficiente e, muito menos, um corpo teórico que possa ser tomado como base de referência para estudos sobre o tema.

Esta constatação abre espaço para exercitar a aproximação com outros segmentos do turismo já plenamente reconhecidos como tal e suficientemente abordados do ponto de vista teórico-conceitual.

Sendo assim, este estudo vê nos segmentos ecoturismo e do turismo de aventura, mais precisamente nas suas características próprias e interfaces quanto à motivação, às expectativas e às atitudes de viagem, a possibilidade de estabelecer uma conexão apropriada que possa auxiliar na incorporação do motociclismo como objeto empírico de investigação. Então, pode-se iniciar esta abordagem a partir do espectro oferecido por Strasdas (2006) sobre os visitantes do turismo baseado na natureza, distribuindo-os em seis segmentos de acordo com as suas motivações de viagem e compromisso com a ecologia (Quadro 1).

Quadro 1: Segmentos do turismo baseado na natureza

| SEGMENTOS | | CARACTERÍSTICAS |
|-----------|---|---|
| 1 | Turistas de natureza comprometidos | Além de admirar a natureza intocada, estão envolvidos em atividades de conservação |
| 2 | Turistas de natureza interessados | Se interessam e se preocupam, mas não são necessariamente comprometidos com as relações ecológicas |
| 3 | Turistas de natureza casuais | Costumam combinar uma viagem de férias clássica com uma curta visita a uma atração natural próxima e facilmente acessível |
| 4 | Turistas de natureza com interesses culturais específicos | São semelhantes aos tipos (1) e (2), mas tendem a incluir elementos culturais nas suas atividades turísticas baseadas na natureza |
| 5 | Turistas de esportes e aventura | Relacionam-se com a natureza |
| 6 | Turistas de natureza caçadores ou pescadores | Veem a natureza principalmente como pano de fundo para suas respectivas atividades |

Fonte: Strasdas (2006)

Deste espectro, é possível destacar inicialmente os segmentos (1) e (2) em sua relação direta com o **ecoturismo**, assim como o segmento (5) com o **turismo de aventura**. No caso do **ecoturismo**, de acordo com Weaver e Lawton (2007), já há um consenso de que deve satisfazer três critérios essenciais e que se equivalem ao que Blamey (2001) denominou de princípios. São eles: as atrações devem ser predominantemente baseadas na natureza; as interações dos visitantes com essas atrações devem ser focadas na aprendizagem e na educação; e a experiência e a gestão de produtos devem seguir princípios e práticas associados à sustentabilidade ecológica, sociocultural e econômica. Já no caso do **turismo de aventura**, os aspectos que mais identificam esta atividade são os seguintes: a inclusão de uma região remota e com cultura tradicional na decisão de viagem (Smith & Jenner, 1999, p. 45)¹; a preferência por destinos originais e exóticos em associação com um nível elevado de atividade dos participantes, especialmente ao ar livre ((Millington, Locke, & Locke, 2001, p. 67)²; o grau requerido de planejamento e preparação pela atividade (Grant, 2001, p. 167)³; níveis relativamente altos de estímulo sensorial fornecidos ao turista, geralmente alcançados pela inclusão de atividades físicas desafiadoras (Muller & Cleaver, 2000, p. 156); uma experiência de natureza intensiva, envolvendo principalmente o entusiasmo do praticante (Swarbrooke, Beard, Leckie & Pomfret, 2012, p. 28). Por isso, Walle (*op cit*) atenta

1 Citado por Swarbrooke et al. (2012, p. 28).

2 Idem.

3 Idem.



que, de acordo com a “teoria de risco” da aventura, o aventureiro procura o risco por si mesmo e pelas recompensas emocionais proporcionadas por experimentá-lo. Tratando-se da motivação dos participantes do turismo de aventura, Buckley (2012) comenta que em 50 estudos anteriores foram identificadas, pelo menos, 14 diferentes tipos de motivação para esta atividade, agrupadas em três categorias/critérios principais, de acordo com o Quadro 2.

Quadro 2: Motivações para atividades de aventura

| MOTIVAÇÕES INTERNAS - DESEMPENHO DE ATIVIDADE | | |
|---|----------------|---|
| 1 | Emoção | Adrenalina, emoção |
| 2 | Medo | Superar o medo |
| 3 | Controle | Manter o controle físico e mental do corpo de uma pessoa |
| 4 | Habilidade | Usando a perícia para executar tarefas muito difíceis |
| 5 | Alcance | Superando desafios para alcançar objetivos difíceis |
| 6 | <i>Fitness</i> | Atividade simplesmente como uma maneira de se manter fisicamente em forma |
| 7 | [Risco] | [Perigo como motivação direta] |
| MOTIVAÇÕES INTERNAS / EXTERNAS - LUGAR NA NATUREZA | | |
| 8 | Natureza | Apreciação da beleza |
| 9 | Arte | Percepção de atividade artística |
| 10 | Espiritual | Atividade como experiência espiritual |
| MOTIVAÇÕES EXTERNAS - POSIÇÃO SOCIAL | | |
| 11 | Amigos | Prazer em compartilhar uma atividade com os outros |
| 12 | Imagem | Melhorar a imagem de como é percebido |
| 13 | Escape | Mudança da rotina da casa ou do trabalho |
| 14 | [Competir] | [Competição contra outros] |
| Nota: Para os itens [risco] e [competir], alguns estudos identificaram esses fatores como motivações, mas outros os excluíram como tal. | | |

Fonte: Buckley (2012)

A apreciação do Quadro 2 permite constatar que, para a prática do turismo de aventura, está em jogo um número maior de fatores de motivação relacionados ao caráter pessoal interno dos participantes da atividade do que do fator externo relacionado à posição

social dos mesmos. Mas fica patente a amplitude e a complexidade envolvidas no estudo da motivação para o turismo de aventura, convergindo com o entendimento de Walle (1997), pelo qual várias pessoas têm diferentes objetivos e motivações ao procurar a aventura, avaliando suas experiências e definindo a aventura de suas próprias maneiras. Além disso, para Pearce (2008), os turistas de aventura são tidos como relutantes em aceitar um itinerário de viagem já previamente estruturado, pois tendem a tomar decisões instantâneas em relação à avaliação de produtos e de preços apenas no próprio destino. Embora haja uma tendência na literatura em associar turismo de aventura com os cenários naturais, na realidade ele também se volta para destinos que não são baseados na natureza, envolvendo atividades turísticas de interação com culturas remotas ou contato com situações e locais de conflito (Weaver, 2001).

Por fim, há que se reconhecer, segundo Weber (2001), que a experiência subjetiva de aventura e a de autopercepção dos indivíduos podem não ser consistentes com as classificações dos pesquisadores, e que isso possui várias implicações para a própria pesquisa, a gestão e a comercialização da atividade. Retornando ao **ecoturismo**, de acordo com Weaver (2005), há um consenso que as suas atrações são baseadas principalmente na natureza, com o prefixo “eco”, normalmente entendido como um comprometimento “ecológico”. Neste sentido, Fennell (2001) considera que os valores atribuídos ao ecoturismo, como a conservação, a ética, a sustentabilidade, a educação e os benefícios comunitários, formam a sua dimensão e o tornam proeminente no contexto da oferta turística, o que para Orams (2001) popularizou o conceito de ecoturismo, tornando-o um rótulo atrativo para o mercado e rapidamente adotado por muitos operadores turísticos.

Quando se volta para a demanda relacionada ao ecoturismo, considerando que o ecoturismo é, antes de tudo, baseado na natureza, Blamey (2001) constata que as motivações para a sua prática incluem não apenas o desejo do contato com a natureza, de escapar às pressões da vida cotidiana ou/e de observar a vida selvagem, mas o interesse em atividades específicas, como *trekking*, canoagem, *rafting* e caiaque. Assim, os turistas estão cada vez mais buscando autenticidade, imersão, autodescoberta e qualidade, em vez de quantidade. Weaver (2005) apresenta as características do ecoturismo delimitadas pelas variantes *hard* (duro) e *soft* (macio), aqui traduzidos como “difícil” e “fácil”, respectivamente, como mostra o Quadro 3.

**Quadro 3:** O espectro do Ecoturismo

| HARD (DIFÍCIL) Profundo) | (Ativo, | SOFT (FÁCIL) Superficial) | (Passivo, |
|---|----------------|--|------------------|
| Forte compromisso ambiental | | Comprometimento ambiental superficial | |
| Visitas especializadas | | Visitas de múltiplos propósitos | |
| Viagens longas | | Viagens curtas | |
| Pequenos grupos | | Grandes grupos | |
| Ativo fisicamente | | Fisicamente passivo | |
| Desafio físico | | Conforto físico | |
| Pouca prestação de serviços | | Prestação de serviços esperados | |
| Interação profunda com a natureza | | Interação superficial com a natureza | |
| Ênfase na experiência pessoal | | Ênfase na interpretação | |
| Organize sua própria viagem | | Confie em agentes de viagens e operadores turísticos | |

Fonte: Weaver (2002)

O mesmo autor comenta que esta dicotomia *hard/soft* é acepção bem reconhecida na literatura de ecoturismo, pois diferencia produtos de pequena escala, alternativos e segmentados, daqueles produtos que se alinham com o turismo em grande escala ou de massa. No entanto, salienta que, na perspectiva da sustentabilidade, este modelo dicotômico não contempla a dinâmica de ambas as escalas e seus potenciais impactos positivos e negativos.

Para Wight (2001), o ecoturismo não é um segmento de mercado homogêneo, uma vez que os produtos ecoturísticos podem incorporar elementos de aventura, incluindo ou não componentes típicos do ecoturismo, como a interpretação e a proteção ambiental e cultural. Os produtos turísticos baseados na natureza podem não ser necessariamente ecoturísticos, porque o simples desejo de estar em ambientes naturais não significa ser ecologicamente consciente e proativo, conclui Wight (*op cit*). Ainda, de acordo com Weaver (2001), existem, naturalmente, muitas situações em que o “turista de aventura” possui interesse científico na vida selvagem, da mesma forma que há muitos “ecoturistas” que estão dispostos a incorrer em risco, a fim de acessar ou experimentar uma determinada atração natural.

METODOLOGIA

Para atender ao objetivo proposto relativo às atividades do mototurismo, o estudo dividiu-se em duas etapas, sendo a primeira com abordagem qualitativa e a segunda etapa quantitativa. Na primeira etapa da investigação, de caráter exploratória e descritiva, com método indutivo, buscou-se identificar a produção científica sobre o tema por meio da análise do conteúdo obtido (Dencker, 2003; Veal, 2011). Dessa forma, um conjunto de fatores motivacionais para a prática do mototurismo, que compõem o instrumento de pesquisa (formulário eletrônico), foi identificado na própria base técnica e teórica em documentos da ATTA (2010, 2016), entidade representativa do turismo de aventura, e bibliografia de autores de referência

mundial na literatura de ecoturismo e turismo de aventura, a saber: Broughton & Walker (2009); Buckley (2012); Swarbrooke & Horner (2002); Beard, Swarbrooke, Leckie, & Pomfret (2012); Sykes & Kelly (2014); Weaver (2001; 2002); e Weddell (2014), com o filtro crítico da experiência dos pesquisadores sobre os temas abordados (Martins & Theóphilo, 2009).

Além desta primeira fase teórica, realizou-se uma segunda etapa da investigação, essa, no entanto, com abordagem quantitativa, para identificar as motivações e o comportamento do mototurista em sua atividade com a motocicleta. Para tanto, foi realizada uma pesquisa com uma amostra não probabilística e intencional da população (Martins & Theóphilo, 2009), considerando-se que neste momento não havia a intenção de uma extrapolação estatística dos resultados para o universo dos motociclistas mas, sim, de selecionar intencionalmente um grupo significativo de sujeitos praticantes da atividade em estudo, dos quais se desejava obter o seu perfil e opinião, ou, ainda, para escolher de forma controlada sujeitos com características específicas para o objetivo da pesquisa (Sampieri, Collado, & Lucio, 2013).

Como instrumento de coleta de dados, utilizou-se um formulário eletrônico elaborado com auxílio do *Google Forms*, que foi distribuído em diversos fóruns que têm como o seu foco central a participação de aficionados por motocicletas. Não houve qualquer restrição à marca ou ao modelo de motocicleta, porque o motociclismo de aventura não requer um modelo ou tamanho específico para sua prática (Price-Davies, 2011). O único filtro foi em relação ao motociclista que nunca tivesse realizado uma viagem em motocicleta, com a pesquisa sendo interrompida quando essa opção era selecionada.

O instrumento de coleta foi composto por cinco blocos de questões, cujas variáveis foram detalhadas anteriormente no capítulo Marco Teórico, os quais são: (1) Fatores motivacionais para a prática do turismo de Swarbrooke e Horner (2002); (2) Fatores motivacionais relacionadas à prática do turismo de aventura de Buckley (2012b); (3) Atividades relacionadas à prática do turismo de aventura da ATTA (2010, 2016); (4) Fatores motivacionais para a prática do Ecoturismo e do turismo baseado na natureza de Weaver e Lawton (2007) e Strasdas (2006); e (5) para a identificação do perfil do mototurista, apresentaram-se questões com o intuito de identificar o gênero, a idade, o estado civil e o nível de escolaridade dos praticantes. Além dessas características, buscou-se identificar os hábitos relacionados à prática do mototurismo quanto à motivação para viajar com a motocicleta em detrimento a outro tipo de veículo; a participação em motoclube; a preferência em viajar só ou acompanhado na motocicleta ou em grupos de motocicletas; em relação ao aspecto financeiro como um fator limitador à prática; e sobre a qualidade das estradas ser um impedimento a viajar com uma motocicleta.

O formulário foi publicado nos seguintes fóruns de aficionados por motocicletas: BMW GS Brasil, BMW G650GS, Clube XT Brasil, XT660.net, Debate Motos, Falcon Online, Forum Harley, Mochileiros, GS Offroad, Portal Big Trails, Ténéré Club e Triumph Online com utilização do aplicativo para celular Tapatalk e também diretamente nos *websites* dos fóruns, no Brasil: BMW GS Brasil, Clube XT Brasil, XT660.net, Portal Big Trails e Clube dos Yamaheiros do Brasil e em Portugal: Clube XT Portugal.

Utilizou-se também o Twitter, com as *hashtags* (#): #Atacama, #Aventura, #Dakar, #Moto, #MotoTurismo, #Sertões, #TurismoAventura e #TurismodeAventura.



A pesquisa ficou disponível para ser respondida pelo período de 4 de maio a 14 de junho de 2017, obtendo-se um total de 433 respostas, sendo 428 com todas as questões respondidas por mototuristas que já haviam realizado pelo menos uma viagem com uma motocicleta, portanto foram consideradas válidas para o processo de análise.

Os dados foram analisados utilizando-se a técnica de estatística descritiva, a qual serviu para a identificação de padrão nas respostas, com o intuito de se explicar os dados coletados. Por meio do cálculo numérico foi possível compreender e interpretar o comportamento dos motociclistas para a prática do mototurismo tanto nas dimensões qualitativa como quantitativa.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

ANÁLISE BIBLIOGRÁFICA

Os resultados deste artigo são representados por duas fases analíticas, realizadas por meio dois estudos bibliográficos. No primeiro estudo, efetivado em setembro de 2015, foram identificados apenas oito artigos científicos publicados em um período de dez anos sobre mototurismo. Para a realização desta pesquisa, foram consultadas as bases de dados EBSCO, Emerald, Elsevier, SAGE, Scielo, Science Direct, além de contar com o apoio do Google Scholar. Na realização desta primeira pesquisa bibliográfica, foram utilizadas as palavras-chave: turismo de aventura, ecoturismo, mototurismo e turismo automobilístico no idioma português e traduzido para o espanhol, quando necessário, e *adventure tourism*, *ecotourism*, *motorcycle tourism* e *drive tourism* na língua inglesa. Uma segunda rodada da pesquisa bibliométrica foi realizada em junho de 2017, sem recorte temporal, nesta oportunidade com o acesso à base de dados Scopus, quando se identificou-se, além de publicações já selecionadas anteriormente, um novo artigo publicado em 2017.

Nesta consulta ao Scopus, utilizou-se a combinação das palavras-chave *Motorcycle* e *Tourism*, quando foram identificados em um primeiro momento 411 artigos em todas as áreas. Ao se limitar as áreas de "*Business, Management and Accounting*", "*Social Science*" and "*Environmental Science*", reduziu-se a quantidade para 224 artigos. Constatou-se, nesta pesquisa bibliográfica, que o mototurismo é uma atividade ainda pouco explorada na literatura do turismo, com as poucas pesquisas existentes tendendo a focar nos aspectos de segurança ou em grupos específicos de motociclistas. Verificou-se, ainda, que muitos estudos se relacionam com outras áreas que não são de interesse deste estudo, como exemplo: *Medicine, Health Professions* e *Transport*, abordando principalmente aspectos relativos aos acidentes motociclísticos, à segurança, ou ao uso da motocicleta somente como meio de transporte.

Portanto, constata-se, assim com afirmam Walker (2010) e Weddell (2014), que há um potencial a ser explorado ao se focar no perfil do turista, suas motivações para viajar e também como atividade no segmento turístico. Verificou-se na análise uma diversificação na escolha das dimensões estudadas, sugerindo se tratar de uma atividade relativamente nova (Cater, 2017), já que a produção científica sobre o tema ainda é reduzida (Cater, 2017; Price-Davies, 2011; Sykes & Kelly, 2014, 2016; Viljoen et al., 2014). Apesar disso Price-Davies

(2011) ressalta o crescimento da prática do mototurismo de aventura, nascida a partir de uma cultura rebelde da década de 1950.

Para Sykes & Kelly (2014), a pesquisa existente sobre o uso de motocicletas no turismo é limitada, restritiva, fragmentada e aplicada apenas a algumas áreas geográficas específicas, com dados demográficos ou grupos de usuários também específicos, como os grupos de proprietários de motocicletas Harley Davidson e BMW.

No entanto, apesar disso, os estudos existentes são relevantes para começar a compreender a extensão e a importância dessa atividade para o turismo. Nesse contexto, apresentam-se a seguir alguns destaques identificados na pesquisa bibliométrica.

Albritton & Stein (2011), Cater (2017), Sykes & Kelly (2014, 2016) e Weddell (2014) analisam as atividades em ambientes naturais, com enfoque para o turismo rural e fora de estrada. Cater (2017) ressalta que não há uma atenção aos impactos ambientais e sociais causados pelo mototurismo, no entanto destaca que a chegada das motocicletas elétricas poderá afetar esses impactos.

Caton & Santos (2007) enaltecem o turismo nostálgico da Route 66 e, seguindo na mesma linha de pesquisa de destinos icônicos, Viljoen, Kruger & Saayman (2014) destacam o crescimento do motociclismo de aventura na África, por meio da participação dos motociclistas no evento para aficionados, o *África Bike Week*. Em relação às motivações, à fidelização e à satisfação para a prática do mototurismo, Viegas, Mendes & Valle (2015) destacam o convívio e a oportunidade de vivenciar novas experiências como os principais fatores para a participação dos motociclistas em eventos com motocicletas.

Moraes (2014), além de estudar a dimensão eventos, avalia os impactos causados, a sustentabilidade e a responsabilidade socioambiental neste tipo de atividade, que não possui uma norma específica que trate do tema, o que não impede, segundo o autor, das empresas buscarem soluções alternativas voltadas ao desenvolvimento sustentável do evento, adotando-se normas de atividades similares. Com enfoque mais subjetivo, Colari-Jakse & Ambroz (2015) interpretam a viagem com uma motocicleta como um estilo de vida, uma extensão do corpo, que se relaciona com as paisagens, os destinos e as pessoas em uma atividade espiritual, e neste contexto eles ressaltam que conhecer este comportamento permitirá aos empresários, aos planejadores e aos gestores criarem produtos turísticos que atendam aos desejos e às necessidades desses nômades modernos.

Independente do fator motivacional, a melhor capacidade financeira oriunda do aumento da idade média dos motociclistas, com faixa etária acima dos 45 anos e com capacidade de desembolsar próximo a US\$ 1.300,00/ano, tem proporcionado o aumento do número de praticantes do mototurismo (Cater, 2017).

Segundo Price-Davies (2011), esse aumento se deve, além da descoberta da liberdade proporcionada ao viajar, também a uma ideologia com possível origem na mitologia de clássicos do cinema, como *Easy Rider* (Hopper, 1969), por exemplo. Este crescimento, segundo o autor *op. cit.*, foi tão significativo que chegou ao ponto de atrapalhar a tendência do *staycation*, ou feriado em casa, conceito que surgiu no Reino Unido e nos EUA. Esse *boom* ocorreu principalmente pelo surgimento de empresas que elaboram pacotes de viagem com uso de motocicleta, que passaram a facilitar a organização e o desenvolvimento das viagens.



Enfatizando a atividade como sendo turismo de aventura, Price-Davies (2011) destaca o olhar do turista ao praticar o mototurismo individualmente ou em pequenos grupos, porém questionando a utilização dos pacotes de viagens pré-formatados.

Para o autor, essa forma de viajar elimina a interação do motociclista com a população local, pois tudo é pensado para proporcionar o mínimo de problema, com equipes de apoio, hospedagem e alimentação em locais predefinidos, transformando os viajantes em robôs manipulados.

Apesar disso, Cater (2017) complementa que o crescimento da atividade se deve, também, em parte às novas motocicletas, com maior capacidade de enfrentar longas viagens. Segundo o autor, estes viajantes procuram estradas em boas condições, locais com visual atrativo e com estacionamento que permita, ao interromper a viagem, interagir com outros motociclistas.

ANÁLISE DA PESQUISA QUANTITATIVA

Quando se decide realizar uma viagem de aventura, o meio de transporte pode não ser um fator determinante na decisão de escolha, mas sim qual a atividade que o turista deseja realizar. Além disso, o turista precisa decidir para onde ir e como ir.

A opção por viajar com seu próprio veículo é uma alternativa a ser considerada, devido à tecnologia atual e às opções existentes, com veículos mais confortáveis, potentes, com tração nas quatro rodas, *motor homes*, opções que oferecem conforto e segurança para uma viagem de lazer e aventura. A escolha da melhor opção de veículo para uma viagem, no entanto, depende de diversos fatores motivacionais e comportamentais (Hardy, 2006).

Os custos e as longas distâncias podem ser relevantes na decisão de escolha da melhor opção para viajar, fazendo com que o turista analise as melhores alternativas disponíveis para seu transporte à viagem de aventura (Prideaux & Carson, 2011). E o uso de uma motocicleta em uma viagem? O Ministério do Turismo Brasileiro (MTur, 2017) emite mensalmente um relatório de pesquisa que apresenta o meio de transporte que o turista deseja utilizar em sua próxima viagem dentro de um período de seis meses. A pesquisa referente ao mês de maio de 2017 constatou que 58,9% dos entrevistados tinham a intenção de viajar de avião; 28,6%, de automóvel; 11,8%, de ônibus; e apenas 0,7%, com outro tipo de veículo, o que inclui, neste total, a motocicleta como opção. No Brasil, uma eventual falta de interesse pela prática do mototurismo não é devido ao número de motocicletas existentes, uma vez que havia 20.942.633 deste tipo de veículo circulando pelo país em 2016, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2016), o que corresponde a 40,83% do número de automóveis, comparando-se aos 51.296.981 veículos que circulavam pelo país no mesmo ano.

Vários motivos podem influenciar a falta de interesse do turista em utilizar este tipo de veículo em sua viagem, como os aspectos de segurança (Albritton & Stein, 2011; Broughton & Walker, 2009; Moraes, 2014; Price-Davies, 2011; Sykes & Kelly, 2014, 2016; Viegas et al., 2015; Viljoen et al., 2014; Weddell, 2014). No entanto, o que esta pesquisa apresenta a seguir não são os aspectos desmotivadores, mas sim os fatores motivacionais que influenciam a prática do mototurismo.

Estes fatores são exibidos na sequência, a partir das respostas de 428 motociclistas praticantes do mototurismo, cujo perfil é predominantemente do gênero masculino (93,90%), estão distribuídos proporcionalmente na faixa etária entre 30 a 59 anos, com ligeiro predomínio entre 40 e 59 anos de idade. Em sua maioria são casados e com formação superior. Os mototuristas, assim como as pessoas de um modo geral, têm desejos e necessidades próprios, inerentes à sua personalidade e estilo de vida, os quais são transformados em hábitos e atitudes. Ressalta-se um fator motivacional que corrobora com a decisão de realizar este estudo, que é o interesse pelo uso da motocicleta para viajar. Para 413 mototuristas (96,5%) que responderam ao questionário, a decisão em se utilizar uma motocicleta como meio de transporte já é um fator que os motiva a viajar.

Apesar de 67,10% destacarem que participam de motoclubes, tendo a oportunidade de interagir com outros viajantes motociclistas na hora da viagem, 24,53% preferem viajar só e 46,73% preferem viajar em pequenos grupos, completando 28,74% dos respondentes que não se importam com o número de motocicletas.

Ao pensar na própria motocicleta, nota-se haver um equilíbrio entre os viajantes solitários (46,96%) e os acompanhados com garupa (49,77%). Este segundo grupo pode se justificar, em parte, pelo percentual de praticantes casados (72,20%).

O aspecto financeiro pode inibir a decisão de viajar para 57,70%. No entanto, para 42,30% este não é um fator determinante que possa impedir a realização de uma viagem com motocicleta a ponto de influenciar significativamente a prática.

Outro aspecto, que também não é conclusivo, é relativo às condições das estradas, afinal 43,70% consideram não viajar devido a uma estrada ruim, percentual inferior aos 56,30% que não se importam com a qualidade das estradas.

A escolha da motocicleta ou qualquer outro meio de transporte no turismo depende de vários fatores, afinal cada ser humano tem sua própria característica de personalidade, atitudes e motivações. As motivações exercem um poder no comportamento do turista, fazendo com que ele viaje determinado por fatores intangíveis que possam trazer algum tipo de satisfação pessoal e qualidade de vida. Independente do meio de transporte escolhido, cada indivíduo buscará encontrar alguma motivação para a realização de sua viagem.

Nesse contexto, Swarbrooke e Horner (2002, p. 86) afirmam que “não há qualquer meio de categorizar os principais fatores motivacionais em turismo que seja amplamente reconhecido”, isso porque cada indivíduo age dependendo de sua própria personalidade, estilo de vida, experiências, lembranças nostálgicas, percepções relativas às habilidades e às capacidades e à imagem que deseja que seja percebida pelas pessoas.

Mesmo assim, os autores *op. cit.* classificam as motivações em turismo em seis tipos, a fim de buscar compreender e contribuir para o desenvolvimento dessa prática tão relevante tanto para a economia quanto para o desenvolvimento do ser humano.

Assim Swarbrooke e Horner (2002, p. 86) consideram os seis fatores motivacionais para a prática do turismo: (1) Físicos (relaxamento, banho de sol, exercício e saúde, sexo); (2) Desenvolvimento Pessoal (aumentar conhecimentos, aprender algo novo); (3) Cultural (visitas a lugares de interesse, vivência de outras culturas); (4) Emocionais (nostalgia, romance, aventura, escapismo, fantasia, busca de alimento espiritual); (5) *Status* (exclusividade, fator



moda, fazer um bom negócio, oportunidades de gastar de maneira ostensiva); e (6) Pessoais (visitar amigos e parentes, fazer novos amigos, necessidade de satisfazer outras pessoas, fazer economia em caso de rendimentos reduzidos).

Estes fatores foram apresentados e respondidos individualmente por 428 praticantes do mototurismo. Os respondentes podiam escolher livremente uma ou mais opções. Os resultados são apresentados de forma consolidada em ordem de maior frequência na Tabela 1.

Tabela 1: Fatores mais relevantes aos praticantes de mototurismo

| MOTIVAÇÕES | FATORES MOTIVACIONAIS | f | % |
|--------------------------|--|-----|-------|
| Desenvolvimento Cultural | A possibilidade de vivenciar outras culturas | 316 | 73,8% |
| Físicos | Para poder relaxar mentalmente | 300 | 70,1% |
| Emocionais | Em busca de aventura | 292 | 68,2% |
| Pessoais | Possibilidade de fazer novos amigos | 287 | 67,1% |
| Desenvolvimento Cultural | A possibilidade de visitar locais históricos | 264 | 61,7% |
| Desenvolvimento Pessoal | A possibilidade de aumentar o conhecimento geral | 202 | 47,2% |
| Desenvolvimento Pessoal | A possibilidade de aprender algo novo | 166 | 38,8% |
| Pessoais | Poder viajar de maneira econômica (gastar pouco) | 154 | 36,0% |
| Pessoais | Possibilidade de visitar amigos e parentes | 142 | 33,2% |
| Físicos | Para testar limites | 94 | 22,0% |
| Emocionais | Busca por alimento espiritual | 94 | 22,0% |
| Emocionais | Praticar escapismo | 88 | 20,6% |
| Físicos | Para poder relaxar fisicamente | 72 | 16,8% |
| Físicos | Por fazer bem para a saúde | 64 | 15,0% |
| Físicos | Ter contato com o sol | 49 | 11,4% |
| Emocionais | Busca por nostalgia | 49 | 11,4% |
| Físicos | A busca por calor ou frio | 44 | 10,3% |

Fonte: Dados da pesquisa de campo aplicados ao modelo de Swarbrooke e Horner (2002, p. 86)

Ressalta-se que em todas as questões do questionário foi apresentada uma alternativa de resposta independente das demais, porém sem ser restritiva às outras opções. A opção apresentada foi: “viagem de moto por prazer, sem ter uma atitude específica como objetivo”. Em média, esta opção foi escolhida por 270 mototuristas, o que corresponde a 63,16% dos respondentes.

Ao se analisar os seis fatores motivacionais para a prática do turismo (Swarbrooke & Horner, 2002, p. 86): (1) Físicos; (2) Desenvolvimento Pessoal; (3) Cultural; (4) Emocionais; (5) *Status*; e (6) Pessoais, levando-se em consideração as respostas de mais de 50% dos respondentes e adotando-se a regra da maioria, de Austen-Smith & Banks (2000), verifica-se que, para os mototuristas, os fatores que mais importam para essa prática são:

- a) Desenvolvimento cultural: relacionado à possibilidade de vivenciar outras culturas (73,8%) e de visitar locais históricos (61,7%);
- b) Aspectos relacionados ao físico: para poder relaxar mentalmente (70,1%);
- c) Fatores emocionais: quando os mototuristas estão em busca de aventura (68,2%);
- d) Aspectos pessoais: com a possibilidade de fazer novas amizades (67,1%).

Isso não significa que os outros fatores, menos selecionados, tenham menor importância, mesmo porque, lembrando Weber (2001), há uma subjetividade na percepção das pessoas em uma experiência de aventura.

Em função disso, fixa-se *a priori* o percentual de 5% de variação para baixo como nível de significância teórico (Costa, 2002), considerando-se para efeito de análise os fatores motivacionais dentro desta faixa.

Assim sendo, a motivação ‘Possibilidade de aumentar o conhecimento geral’ (47,2%), relativo ao fator ‘Desenvolvimento Pessoal’, apesar desta opção ter ficado abaixo do percentual de corte de 50%, passa a ser considerada como um fator relevante na análise por ter ficado dentro da margem definida *a priori*.

Além disso, esta pesquisa, ao propor identificar as motivações para viajar com uma motocicleta, pode afirmar, com base nos resultados obtidos, que os praticantes do mototurismo não têm o fator *status* como um elemento motivador para sua prática. Sendo a opção ‘Exclusividade’, por ter poucos adeptos, um fator relevante para apenas 9,3% dos respondentes, verificando-se que as outras opções possuem relevância menor ainda para o grupo consultado.

MOTIVAÇÕES PARA ATIVIDADES DE AVENTURA

Às relações com as paisagens e os atributos da natureza nos destinos e nos roteiros de viagem, objeto deste estudo, incorpora-se a análise sobre o comportamento do motociclista em sua atividade em uma perspectiva do turismo de aventura e do ecoturismo.

Ao se confrontar as respostas obtidas, dos 428 mototuristas, com a definição da ATTA (2016), sobre o fato de que uma viagem de aventura deve envolver pelo menos dois dos três aspectos: (1) participação em uma atividade física; (2) visita a um ambiente natural e (3) imersão em uma experiência cultural, obtiveram-se as seguintes respostas aos questionamentos (Tabela 2).

Tabela 2: Características do turismo de aventura com o uso de uma motocicleta

| CARACTERÍSTICAS DO MOTOTURISMO DE AVENTURA | | |
|--|----------------------------------|-------|
| 1 | Atividade física | 5,8% |
| 2 | Interação com a natureza | 79,0% |
| 3 | Experiência com imersão cultural | 73,8% |

Fonte: Elaborada pelos autores

Com base nas respostas apresentadas, ao se constatar que no mototurismo há interação com a natureza e a imersão cultural, ou seja, atende a dois entre os três elementos classificados pela ATTA (2016), afirma-se que uma viagem com uma motocicleta pode ser considerada como uma viagem de aventura, sugerindo-se que esta prática passe a fazer parte da relação de atividades deste segmento.



A fim de contribuir com esta afirmação, os mototuristas foram questionados se consideram, em suas percepções, uma viagem com uma motocicleta como sendo uma viagem de aventura. A resposta foi afirmativa para 88,1%, ou 377 respondentes, reforçando a afirmação anterior. Partindo-se do princípio que uma viagem com uma motocicleta pode ser uma viagem de aventura, resta saber quais são os fatores que mais motivam os praticantes a realizar esta atividade. Foram apresentados os 14 diferentes tipos de motivação, definidos por Buckley (2012), para participantes do turismo de aventura. Os mototuristas foram então convidados a selecionar uma ou mais opções a seu critério. Assim como em toda a pesquisa, foram computadas 428 respostas válidas, as quais são resumidas na Tabela 3.

Tabela 3: Fatores mais relevantes aos praticantes de turismo de aventura com o uso de uma motocicleta

| FATORES MOTIVACIONAIS EM UMA VIAGEM DE AVENTURA | | F | % |
|---|---|-----|-------|
| Ter contato com o ambiente natural | Interação com a natureza, apreciação da beleza/belo | 338 | 79,0% |
| Emoção | Adrenalina/entusiasmo | 312 | 72,9% |
| Amigos | Prazer de compartilhar a atividade com os outros | 257 | 60,0% |
| Realização | Superando desafios para atingir metas difíceis | 217 | 50,7% |
| Fuga/escape | Mudança da rotina de casa e do trabalho | 211 | 49,3% |
| Controle | Manter o controle físico e mental do corpo | 190 | 44,4% |
| Habilidade | Usando a perícia para executar tarefas muito difíceis | 130 | 30,4% |
| Espírito | Atividade como experiência espiritual | 118 | 27,6% |
| Medo/temor | Superando o medo | 83 | 19,4% |
| Arte | Percepção da atividade como sendo uma arte | 39 | 9,1% |
| Risco | O perigo como uma motivação direta | 34 | 7,9% |
| Imagem | Melhora em como se é percebido | 23 | 5,4% |
| Ginástica | Poder praticar atividade física, meio para se manter fisicamente apto | 21 | 4,9% |
| Competição | Competição com os outros | 1 | 0,2% |

Fonte: Dados da pesquisa de campo aplicados ao modelo de Buckley (2012)

Analisando-se as respostas dos mototuristas, adotando-se o critério de corte baseado na regra da maioria, de Austen-Smith & Banks (2000), verifica-se que na prática do mototurismo os fatores que mais motivam os motociclistas são:

- a) Ter contato com o ambiente natural (interação com a natureza, apreciação da beleza/belo (79,0%);
- b) Sentir emoção (adrenalina/entusiasmo) (72,9%);
- c) Estar entre amigos (prazer de compartilhar a atividade com outros) (60,0%);
- d) Realização pessoal (superar desafios para atingir metas difíceis) (50,7%).

Comparando-se este critério de análise com os fatores motivacionais para a prática do turismo (Swarbrooke & Horner, 2002), verifica-se que a possibilidade de fazer novas amizades (67,1%) é um aspecto comum para as duas práticas, o que o consolida no contexto do mototurismo.

Conforme observado na análise anterior, o fato de alguns fatores motivacionais não se apresentarem entre os mais selecionados pelos mototuristas não quer dizer

especificamente que não sejam relevantes para a prática, podendo significar que são aspectos que, para determinados grupos, pode não ser tão relevante quanto para outros, como o escapismo, que é uma atividade que ficou abaixo, porém próxima da linha de corte (49,3%), podendo-se *a priori* ser considerada como um critério de análise.

Este critério adotado pode ser questionado, no entanto, independentemente de como os dados são analisados, ao se desejar atrair um determinado grupo de mototuristas, sugere-se, se possível, que sejam analisadas as particularidades de cada grupo visitante como em um nicho dentro do próprio nicho, permitindo-se personalizar a oferta no atendimento à demanda turística. Para tal, é importante identificar quais são as preferências dos mototuristas em suas viagens de aventura. Apresentou-se, então, uma relação de atividades relacionadas a essa prática com base nos critérios da ATTA (2010, 2016) (Tabela 4). Os respondentes podiam escolher livremente uma ou mais atividades.

Tabela 4: Quanto às atividades que pratica tendo a motocicleta como meio de transporte

| ATIVIDADES NO MOTOTURISMO DE AVENTURA | f | % | DIFICULDADE |
|--|-----|-------|-------------|
| Conhecer habitantes | 314 | 73,4% | Outro |
| Visitar locais históricos | 261 | 61,0% | Outro |
| Visitar amigos/família | 194 | 45,3% | Outro |
| <i>Camping</i> | 135 | 31,5% | <i>Soft</i> |
| Ecoturismo | 128 | 29,9% | <i>Soft</i> |
| Atividades culturais | 122 | 28,5% | Outro |
| Assistir festivais locais/feiras | 117 | 27,3% | Outro |
| <i>Trekking</i> | 107 | 25,0% | <i>Hard</i> |
| Viajar com mochila | 92 | 21,5% | <i>Soft</i> |
| Viagem ao mar | 92 | 21,5% | Outro |
| Atividades ambientalmente sustentáveis | 79 | 18,5% | <i>Soft</i> |
| Turismo voluntário | 77 | 18,0% | <i>Soft</i> |
| Caminhada | 66 | 15,4% | <i>Soft</i> |
| Aprender um novo idioma | 50 | 11,7% | Outro |
| Passeio guiado | 32 | 7,5% | Outro |
| Observar pássaros | 29 | 6,8% | <i>Soft</i> |
| Expedição arqueológica | 24 | 5,6% | <i>Soft</i> |
| Programas educacionais | 19 | 4,4% | <i>Soft</i> |
| Rafting | 19 | 4,4% | <i>Soft</i> |
| Orientação | 18 | 4,2% | <i>Soft</i> |
| Expedições de pesquisa | 16 | 3,7% | <i>Soft</i> |
| Escalada (montanha/rocha/gelo) | 13 | 3,0% | <i>Hard</i> |
| Pescaria/ <i>fly-fishing</i> | 11 | 2,6% | <i>Soft</i> |

Fonte: Dados da pesquisa de campo aplicados ao modelo da ATTA (2010, 2016)

Verifica-se que a maioria (Austen-Smith & Banks, 2000) dos mototuristas tem como atividades preferidas em suas viagens duas opções: Conhecer habitantes locais (73,4%) e Visitar locais históricos (61,0%), além destas pode-se considerar também Visitar Família/Amigos



(45,3%) como opção que, *a priori*, não deveria ser descartada. Estas três atividades não são classificadas pela ATTA (2010) como sendo de aventura *soft* ou *hard*, mas como sendo outras atividades no turismo.

Ao se analisar as opções preferidas pelos mototuristas, chega-se à conclusão de que quando eles buscam a aventura ao praticar sua atividade, não se pode dizer que o objetivo da viagem é somente chegar ao destino, pois o percurso pode oferecer diversos atrativos que possam atender às expectativas e motivar a realização da aventura, ou seja, o próprio percurso pode ser um fator motivacional. Isso porque em um trajeto rumo a um destino pode haver locais históricos que podem ser visitados, com habitantes locais, com os quais possa haver interação. Dessa forma, confirmam-se Sykes & Kelly (2014) e Walker (2010), quando afirmam que os mototuristas apreciam a viagem até o destino tanto quanto o próprio destino. Após a análise do turismo de aventura e sua relação com o mototurismo, a seguir será verificado se o ecoturismo tem a mesma aderência, permitindo-se unir os três segmentos: natureza, ecoturismo e turismo de aventura, conforme proposto por Buckley (2000).

MOTIVAÇÕES PARA ATIVIDADES DE ECOTURISMO

Neste item, dando sequência à análise das motivações para viajar com uma motocicleta, verificou-se a relação entre o mototurismo e o ecoturismo, considerando-se as paisagens e os atributos da natureza nos destinos e nos roteiros de viagem. Para tal, foi realizada a pesquisa quantitativa, para a qual se obtiveram 428 respostas válidas apresentadas resumidamente na Tabela 5.

Tabela 5: No contexto do ecoturismo, são aspectos que motivam a viajar com uma motocicleta

| ATIVIDADES NO ECOTURISMO | f | % |
|--|-----|-------|
| Interesse no ambiente natural do destino | 294 | 68,7% |
| Interesse na cultura local do destino | 274 | 64,0% |
| Consome produtos e serviços do destino | 204 | 47,7% |
| Contribui para a conservação da região visitada | 131 | 30,6% |
| Utiliza ou procura acomodações/meios de hospedagem ambientalmente adequados | 124 | 29,0% |
| Preocupação/cuidado em relação à cultura e aos costumes locais | 114 | 26,6% |
| Preocupação/cuidado em relação aos impactos ambientais/minimiza os impactos no ambiente natural do destino | 88 | 20,6% |
| Evita áreas com muitos visitantes ou que estão sob gestão controlada | 84 | 19,6% |

Fonte: Dados da pesquisa de campo aplicados ao modelo de Weaver e Lawton (2009)

Verificou-se que a maioria dos mototuristas consultados tem interesse no ambiente natural (68,7%) e na cultura local do destino (64,0%). Além destes fatores motivacionais, deve-se considerar, também, *a priori*, que eles têm por hábito consumir produtos e serviços do destino (47,7%). Estas características vão ao encontro a um dos segmentos apresentado por Strasdas (2006), relativo aos visitantes do turismo cujas motivações de viagem contemplam um compromisso com a ecologia. O segmento que os mototuristas se incluem é relativo aos: Turistas de natureza que têm interesses culturais específicos, mas tendem a incluir elementos culturais nas suas atividades turísticas baseadas na natureza. Isso significa dizer

que os mototuristas têm interesse pelos aspectos da natureza, com viés ecológico, talvez de forma não tão comprometida, mas também não de maneira omissa sobre as questões inerentes ao tema.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De forma ainda inédita no âmbito das pesquisas na área do turismo no Brasil, dentro do universo do motociclismo vislumbrou-se uma nova modalidade, a do mototurismo e seus praticantes, os mototuristas, como tema da pesquisa apresentada neste artigo. A conexão deste tema com o marco conceitual do turismo de aventura e do ecoturismo permitiu a instrumentalização e a adequação da pesquisa de campo de forma a gerar resultados passíveis de uma discussão coerente e pertinente à luz do estado da arte. Dessa forma, não se abriu mão de uma ampla pesquisa bibliográfica pela qual constatou-se que o mototurismo é uma atividade ainda pouco explorada na literatura do turismo mesmo em escala mundial. Ainda pelos critérios bibliométricos desta pesquisa, é possível deduzir que o mototurismo ainda é uma atividade relativamente nova, não obstante o motociclismo, cuja prática remonta ao final do século 19 (Macieira, 2009).

Já a pesquisa de campo revelou um perfil de mototuristas quase que exclusivamente do gênero masculino, da faixa etária adulta, casados e com formação superior. A constatação de que a possibilidade de se utilizar uma motocicleta como meio de transporte para viajar já é, em si, o fator motivacional da viagem para a quase totalidade dos entrevistados mostra a interessante propriedade de um meio de transporte como fator motivacional à viagem. Além deste grande fator motivacional de saída, conforme se constatou, a prática do mototurismo é impulsionada, também e de forma equilibrada, por fatores físicos/mentais, emocionais, pessoais e culturais indicados por Swarbrooke e Horner. A esta constatação podem ser associadas outras duas obtidas na pesquisa com os mototuristas: a) entre os fatores motivacionais preconizados por Buckley, o contato com o ambiente natural e a sensação de emoção são os que mais motivam os motociclistas, conforme se constatou junto aos mototuristas pesquisados; b) de acordo com a relação de atividades da ATTA, os mototuristas têm como atividades preferidas em suas viagens conhecer os habitantes locais, visitar locais históricos, bem como parentes e amigos. Considerando estes resultados e seu significado subjacente, percebe-se que em se tratando de mototuristas o objetivo da viagem não é somente chegar ao destino, já que o próprio percurso pode ser um fator motivacional.

A interação com a natureza e a imersão cultural, fatores de motivação revelados na pesquisa com os mototuristas, estabeleceu a esperada conexão empírica com o segmento do turismo de aventura, pois estas motivações se constituem em duas das três características atribuídas ao turismo de aventura pela entidade mundial deste segmento (ATTA). Sendo assim, sugere-se que esta prática passe a fazer parte da relação de atividades deste segmento.

Quanto à relação com o ecoturismo, ao se constatar que os mototuristas têm interesse predominantemente pelo ambiente natural do destino e sua cultura local, identifica-se a aderência com o modelo de Weaver e Lawton e com partes dos segmentos “2” e “4” do espectro do turismo baseado na natureza proposto por Strasdas. Portanto, diante de ambas as constatações empíricas, ou seja, a conexão com o turismo de aventura e a aderência com o ecoturismo,



verifica-se que o pressuposto desta pesquisa foi correspondido. No entanto, considera-se que a adoção do turismo de aventura e do ecoturismo como referências conceituais e modelares para o desenvolvimento da etapa empírica desta pesquisa foi acertada, porém não definitiva.

Finalizando, embora os resultados desta pesquisa tenham permitido conhecer um pouco do universo do mototurismo, tomado ainda como um neologismo no campo do turismo, desde já se recomendam novas pesquisas direcionadas, por exemplo, para aprofundar a relação de um meio de transporte como fator motivacional determinante da viagem, já que os resultados não escapam ao seu caráter ainda exploratório e, assim, apontam para amplas possibilidades e desafios de investigação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Albritton, R., & Stein, T. V. (2011). Integrating social and natural resource information to improve planning for motorized recreation. *Applied Geography*, 31(1), 85–97. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2010.02.005>
- ATA. (2010). *ADVENTURE TOURISM MARKET REPORT: Adventure Travel Market*. Seattle: ATA.
- ATA. (2016). *2016 Adventure Tourism Development Index*. Seattle, WA: ATA.
- Austen-Smith, D., & Banks, J. S. (2000). *Positive Political Theory I: Collective Preference*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Australia. (2013). *Motorcycle Tourism Strategy 2013-2016*. Melbourne: Australia Government.
- Blamey, R. K. (2001). Principles of Ecotourism. In D. B. Weaver (Ed.), *The Encyclopedia of Ecotourism* (p. 688). New York, NY: CABI Pub.
- Broughton, P., & Walker, L. (2009). *Motorcycling and Leisure: Understanding the Recreational PTW Rider*. Farnham, UK: Ashgate.
- Buckley, R. (2000). Neat trends: current issues in nature, eco- and adventure tourism. *International Journal of Tourism Research*, 2, 437–444.
- Buckley, R. (2012a). Rush as a key motivation in skilled adventure tourism: Resolving the risk recreation paradox. *Tourism Management*, 33(4), 961–970. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2011.10.002>
- Buckley, R. (2012b). Sustainable tourism: Research and reality. *Annals of Tourism Research*, 39(2), 528–546. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2012.02.003>
- Cater, C. I. (2017). Tourism on two wheels: Patterns of motorcycle leisure in Wales. *Tourism Management*, 61, 180–189. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.02.007>
- Caton, K., & Santos, C. A. (2007). Heritage Tourism on Route 66: Deconstructing Nostalgia. *Journal of Travel Research*, 45(4), 371–386. <https://doi.org/10.1177/0047287507299572>
- Colarič-Jakše, L.-M., & Ambrož, M. (2015). Motorcyclist – Tourist's Corporeal and Spiritual Experiences. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 6(3), 358–366. <https://doi.org/10.5901/mjss.2015.v6n3s2p358>
- Costa, S. F. (2002). Nível de significância alpha ou valor-p? *Estudos Em Avaliação Educacional*, 0(25), 185–198.
- Dencker, A. (2003). *Métodos e técnicas de pesquisa em turismo*. São Paulo: Futura.

- European Commision. (2016). *Study on Serious Road Traffic Injuries in the EU*. Bruxelas: European Commision.
- Fennell, D. A. (2001). A Content Analysis of Ecotourism Definitions. *Current Issues in Tourism*, 4(5), 403–421. <https://doi.org/10.1080/13683500108667896>
- Hopper, D. (1969). *Easy Rider*.
- IBGE. (2016). *Frota de veículos*. IBGE.
- Kotler, P., & Keller, K. (2012). *Administração de marketing. A bíblia do marketing*. São Paulo: Pearson-Prentice Hall.
- Macieira, F. (2009). *Motocicleta, a evolução das máquinas que conquistaram o mundo*. São Paulo, SP: Alaúde.
- Martins, C. J. (2012). *SOBRE DUAS RODAS: O MOTO-TURISMO NO RIO GRANDE DO SUL*. Universidade de Caxias do Sul.
- Martins, G. A., & Theóphilo, C. R. (2009). *Metodologia da investigação científica para ciências sociais aplicadas* (2nd ed.). São Paulo: Atlas.
- Moraes, L. C. A. de. (2014). PONDERAÇÃO DE IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DOS ENCONTROS DE MOTOCICLETAS: uma proposta metodológica. O caso de Penedo, RJ. Retrieved July 21, 2017, from http://econpapers.repec.org/article/ervrccsrc/y_3a2014_3ai_3a2014_5f11_3a13.htm
- MTur. (2002). *Marcos conceituais*. Brasília: Ministério do Turismo.
- MTur. (2017). *Sondagem do Consumidor. Intenção de Viagem* (Vol. Maio). Brasília: Mtur.
- Muller, T. E., & Cleaver, M. (2000). Targeting the CANZUS baby boomer explorer and adventurer segments. *Journal of Vacation Marketing*, 6(2), 154–169. <https://doi.org/10.1177/135676670000600206>
- Orams, M. B. (2001). Types of Ecotourism. In D. B. Weaver (Ed.), *The Encyclopedia of Ecotourism* (p. 688). New York, NY: CABI Pub.
- Pearce, D. G. (2008). A needs-functions model of tourism distribution. *Annals of Tourism Research*, 35(1), 148–168. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2007.06.011>
- Price-Davies, E. (2011). Adventure Motorcycling: The Tourist Gaze. *International Journal of Motorcycle Studies*, 7(1).
- Prideaux, B., & Carson, D. (2011). The structure and role of drive tourism. In *Drive Tourism: Trends and Emerging Markets* (pp. 3–13). Abingdon, UK: Taylor & Francis.
- Sampieri, R. H., Collado, C. F., & Lucio, M. del P. B. (2013). *Metodologia de pesquisa*. Porto Alegre: Penso.
- Strasdas, W. (2006). The global market for nature-based tourism. In H. Job & J. Li (Eds.), *Natural Heritage, Ecotourism, and Sustainable Development* (pp. 55–64). Zhangjiajie: M. Lassleben.
- Swarbrooke, J., Beard, C., Leckie, S., & Pomfret, G. (2012). *Adventure Tourism*. Abingdon, UK: Taylor & Francis.
- Swarbrooke, J., & Horner, S. (2002). *O comportamento do consumidor no turismo*. São Paulo: Aleph.
- Sykes, D., & Kelly, K. (2014). Motorcycle tourism demand generators and dynamic interaction leisure. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, 8(1), 92–102. <https://doi.org/10.1108/IJCTHR-05-2013-0035>



- Sykes, D., & Kelly, K. (2016). Motorcycle drive tourism leading to rural tourism opportunities. *Tourism Economics*, 22(3), 543–557. <https://doi.org/10.5367/te.2014.0454>
- UNWTO. (2007). *Handbook on Tourism Market Segmentation: Maximising Marketing Effectiveness*. World Tourism Organization.
- UNWTO. (2014). *Global Report on Adventure Tourism*. Madri: UNWTO. <https://doi.org/10.1007/s13398-014-0173-7.2>
- Veal, A. J. (2011). *Metodologia de pesquisa em lazer e turismo*. São Paulo: Aleph.
- Viegas, E., Mendes, J. C., & do Valle, P. O. (2015). Marketing de eventos: O caso da concentração de motos de Faro, Portugal. *CULTUR-Revista de Cultura e Turismo*, 6(4), 124–147.
- Viljoen, A., Kruger, M., & Saayman, M. (2014). What drives bikers to attend a motorcycling event? *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 3(1).
- Walker, L. (2010). Tourism and leisure motorcycle riding. In *Drive Tourism: Trends and Emerging Markets* (pp. 146–158). Abingdon, UK: Taylor & Francis.
- Walle, A. H. (1997). Pursuing risk or insight. *Annals of Tourism Research*, 24(2), 265–282. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(97\)80001-1](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(97)80001-1)
- Weaver, D. B. (2001). Ecotourism in the Context of Other Tourism Types. In D. B. Weaver (Ed.), *The Encyclopedia of Ecotourism* (p. 688). New York, NY: CABI Pub.
- Weaver, D. B. (2002). The evolving concept of ecotourism and its potential impacts. *International Journal of Sustainable Development*, 5(3), 251. <https://doi.org/10.1504/IJSD.2002.003753>
- Weaver, D. B. (2005). Comprehensive and minimalist dimensions of ecotourism. *Annals of Tourism Research*, 32(2), 439–455. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2004.08.003>
- Weaver, D. B., & Lawton, L. J. (2007). Twenty years on: The state of contemporary ecotourism research. *Tourism Management*, 28(5), 1168–1179. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2007.03.004>
- Weber, K. (2001). Outdoor adventure tourism. *Annals of Tourism Research*, 28(2), 360–377. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(00\)00051-7](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(00)00051-7)
- Weddell, M. (2014). Travel Preferences of Recreational Motorcyclists'. *Journal of Tourism Insights*, 5(1). <https://doi.org/10.9707/2328-0824.1045>
- Wight, P. A. (2001). Ecotourists: Not a Homogeneous Market Segment. In D. B. Weaver (Ed.), *The Encyclopedia of Ecotourism* (p. 688). New York, NY: CABI Pub.

CONTRIBUIÇÃO DE CADA AUTOR NA ELABORAÇÃO DO ARTIGO

CARLOS EDUARDO DE ALMEIDA RAMOA: Concepção e desenho do trabalho científico, formulação de ideias, referencial bibliográfico, redação do trabalho, coleta e análise dos dados, revisão crítica e aprovação final.

PAULO DOS SANTOS PIRES: CONCEPÇÃO e desenho do trabalho científico, formulação de ideias, referencial bibliográfico, redação do trabalho, análise dos dados, revisão crítica e aprovação final.

