

SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM COMERCIAL - SENAC
CENTRO DE EDUCAÇÃO EM TURISMO E HOTELARIA - CET
FACULDADE SENAC DE TURISMO E HOTELARIA DE SÃO PAULO

CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECOTURISMO

O PAPEL DOS VEÍCULOS *OFF-ROAD* NAS ATIVIDADES ECOTURÍSTICAS

Ana Paula N. Cucci
Erocita Duarte Alvarez

São Paulo, 2004

SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM COMERCIAL - SENAC
CENTRO DE EDUCAÇÃO EM TURISMO E HOTELARIA - CET
FACULDADE SENAC DE TURISMO E HOTELARIA DE SÃO PAULO

CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECOTURISMO

O PAPEL DOS VEÍCULOS *OFF-ROAD* NAS ATIVIDADES ECOTURÍSTICAS

Ana Paula N. Cucci
Erocita Duarte Alvarez

**Trabalho de Conclusão de
Curso apresentado como
requisito para a obtenção
do certificado de conclusão
do Curso de Pós-graduação
em Ecoturismo.**

São Paulo, 2004

O PAPEL DOS VEÍCULOS *OFF-ROAD* NAS ATIVIDADES ECOTURÍSTICAS

**Ana Paula N. Cucci
Erocita Duarte Alvarez**

BANCA EXAMINADORA

BEATRIZ DI MARCO GIACON

JOÃO ALLIEVI

PAUL DALE

Aprovado em: **02 / 12 / 2004**

Nota do TCC: **10,0 (dez)**

DEDICATÓRIA

Dedicamos este trabalho a todos os apaixonados pela natureza, por ecoturismo, esportes de aventura e, principalmente, por veículos off-road.

Que tenham sempre em mente que seu local predileto para essas atividades depende de atitudes positivas em relação à preservação do meio ambiente.

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. João Allievi, em cujo papel fundamental de *navegador* pode nos *orientar pelos melhores caminhos*, dedicando seu conhecimento, disposição e atenção. Muito obrigada por nos incentivar a seguir esta pesquisa sobre um tema tão polêmico, e, principalmente, por nos resgatar nos momentos de *atoleiro*.

Ao Prof. Rui de Oliveira pela orientação durante todo o processo de realização da pesquisa prática, que nos conduziu em *marcha constante e segura* à descoberta de dados tão importantes.

Às Prof^{as} Esmeralda Buzatto e Laura Hansen pela dedicação e paciência, que nos permitiram *transpor obstáculos* metodológicos essenciais para a realização singular desta obra.

Aos *Off-road*ers que prontamente responderam nossas pesquisas e enviaram materiais e comentários de grande valia para que chegássemos ao *destino almejado*.

À Matteo Villano, Alexsander Siqueira, Adrian Corfield, Giovanni Cignarella, André Koscak, Luciano Rolo Duarte, Ricardo Carlos Koch Filho, Alexandre Astolfi, Marcelo Fuzinato e tantos outros que contribuíram com materiais e pesquisas de informações aqui utilizadas.

Meus agradecimentos pessoais à

Angélica Rotondaro, sempre contribuindo com minha formação e realização profissional e pessoal.

Vera Lucia Neves, minha mãe, pela paciência e apoio sem restrições ou limites.

Luiz Philippe Hasson, por me levar pelos caminhos do off-road “em busca de Akakor”.

Mauro Castex, pelo incentivo e paciência.

Ero, co-autora desta obra, pela querida amizade, confiança e incentivo à transposição de obstáculos pelos caminhos desconhecidos, que conduzem às maiores descobertas e realizações.

Ana Paula Cucci

Meus agradecimentos pessoais à

Chico, do Parque do Zizo, que me mostrou pessoalmente como é que se coloca em prática preservação e off-road.

Paulo Bezerra, meu sócio na Profauna, que me deu a oportunidade de parar um mês e terminar nosso TCC, além de mostrar-me outro tipo de utilização do off-road na natureza, com finalidade científica.

Aninha Mateira, irmã mais nova do coração e minha navegadora nesta obra, que transformou nossas vidas e nossas carreiras profissionais.

Erocita Alvarez

SUMÁRIO

LISTA DE ILUSTRAÇÕES.....	VI
LISTA DE GRÁFICOS.....	VII
LISTA DE TABELAS.....	VIII
LISTA DE QUADROS	IX
RESUMO	X
INTRODUÇÃO	1
1 CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS: TURISMO SUSTENTÁVEL, ECOTURISMO E TURISMO DE AVENTURA	4
1.1 <i>Turismo Sustentável</i>	4
1.2 <i>Ecoturismo</i>	6
1.3 <i>Turismo de Aventura</i>	9
2 O OFF-ROAD	17
2.1 <i>Definição</i>	17
2.2 <i>História</i>	20
2.3 <i>Práticas de off-road</i>	25
2.4 <i>Impactos dos veículos off-road</i>	28
3 LEIS, REGULAMENTOS E CÓDIGOS DE CONDUTA	34
4 APRESENTAÇÃO DA PESQUISA	40
4.1 <i>Resultados da Pesquisa</i>	41
4.2 <i>Análise dos Resultados da Pesquisa</i>	56
5 REGRAS BÁSICAS DE SEGURANÇA E CONDUTA DE MÍNIMO IMPACTO DE VEÍCULOS OFF-ROAD NA NATUREZA.....	64
CONCLUSÃO.....	76
APÊNDICES.....	87
ANEXOS.....	92

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 : Sistema de Tração de Veículos 4x4	18
Ilustração 2 : Anúncio de Veículo 4x4	60
Ilustração 3 : Anúncio de Pneus	61

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 : Vendas de veículos <i>off-road</i> nacionais e importados no Brasil ...	24
Gráfico 2 : Sexo - Resultado da Pesquisa	41
Gráfico 3 : Faixa Etária - Resultado da Pesquisa.....	42
Gráfico 4 : Modelos de veículos <i>off-road</i>	43
Gráfico 5 : Tempo de propriedade de veículos <i>off-road</i>	44
Gráfico 6 : Motivação de compra do veículo <i>off-road</i>	45
Gráfico 7 : Locais onde o uso de veículos <i>off-road</i> é mais importante	46
Gráfico 8 : Utilização mais importante do veículo <i>off-road</i>	46
Gráfico 9 : Funções do veículo <i>off-road</i>	47
Gráfico 10 : Atividades praticadas com o auxílio do veículo <i>off-road</i>	48
Gráfico 11 : Frequência de uso mensal do veículo <i>off-road</i>	49
Gráfico 12 : Época que praticou atividades com o veículo <i>off-road</i>	50
Gráfico 13 : Locais visitados no último ano, com o veículo <i>off-road</i>	51
Gráfico 14 : Locais que pretendem visitar no próximo ano, com o veículo <i>off-road</i>	52
Gráfico 15 : Locais onde utilizou os recursos do veículo 4x4.....	53
Gráfico 16 : Impactos dos veículos <i>off-road</i> no meio ambiente.....	54
Gráfico 17 : Atitudes para minimizar os impactos do <i>off-road</i>	55
Gráfico 18 : Pesquisados dispostos a seguir um código de conduta de mínimo impacto	56

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 : Segmentação das Vendas de Veículos Importados no Brasil 23

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 : Formas comuns de impactos causadas pelo uso público em áreas naturais.....	30
---	----

RESUMO

Este trabalho é um estudo sobre a utilização de veículos *off-road* em áreas naturais, sua relação com atividades ecoturísticas e seus impactos ambientais. Através de pesquisa com proprietários desses veículos, verificou-se, principalmente, as diferentes utilizações do veículo na natureza, as atividades ecoturísticas mais praticadas e o grau de consciência ambiental de seus condutores. Como resultado, procurou-se elaborar uma proposta de “Regras Básicas de Segurança e Mínimo Impacto de Veículos *Off-road* na Natureza”, visando contribuir para uma futura discussão sobre a regulamentação da atividade *off-road* em áreas naturais no Brasil. Este estudo foi desenvolvido como trabalho de conclusão do curso de pós-graduação em Ecoturismo das Faculdades SENAC – SP, turma de 2003.

INTRODUÇÃO

“Pode-se afirmar que no Brasil o off-road é tão antigo quanto à importação dos primeiros veículos, ainda na década de 1920, isso porque, naquela época, praticamente não havia estrada no país, e os primeiros motoristas precisavam praticar off-road o tempo todo. Na década de 1950, chegaram ao país os primeiros Jeep Willys e Land Rovers, que tiveram um papel importante na exploração do interior paulista. Em 1952, a Toyota começou a fabricar o Land Cruiser, que no Brasil recebeu o nome de Bandeirante.

(...) Os Jeeps são ainda hoje comuns, mas, com a abertura do mercado aos importados, no início da década de 1990, a entrada dos 4x4 no país teve um crescimento explosivo. Picapes e utilitários de diversas marcas invadiram não só as estradas como também as ruas de todas as cidades do país. Evidentemente, isso trouxe a popularização do off-road como esporte, com a criação de várias associações e clubes.” (ROMANINI; UMEDA, 2002, p. 78 e 79)

Atualmente, as práticas de *off-road* estão cada vez mais diversificadas e difundidas no território brasileiro e são comumente criticadas por suas agressões ao meio ambiente. Além de incluir modalidades competitivas (como rali, *raid*, *indoor* e expedições), existem as trilhas na natureza, notando-se também a utilização de veículos¹ com tração nas quatro rodas como apoio a outras atividades ao ar livre, conforme constata o guia Off-Road Brasil (2003):

“É a bordo desses veículos off-road que balonistas, alpinistas, trekkers, mergulhadores, pescadores, velejadores, enduristas e toda a vasta gama de esportistas de natureza, locomovem-se até suas respectivas áreas de atividade.” (ISTO É, 2003, p. 12)

Ou seja, veículos de tração nas quatro rodas estão servindo como ferramenta para a prática de esportes de natureza, e, conseqüentemente, de turismo na natureza.

¹ Neste trabalho a palavra “veículo” é usada como sinônimo de “automóvel” ou “carro”, conforme prevê Aurélio Buarque de Holanda Ferreira, no Dicionário Aurélio, Edição eletrônica 2004 autorizada à POSITIVO INFORMÁTICA LTDA.

“[Do lat. vehiculu.] S. m.

1. Qualquer dos meios utilizados para transportar ou conduzir pessoas, objetos, etc., de um lugar para outro, especialmente os que são construídos pelo homem ou dotados de mecanismo; meio de transporte; transporte.

2. Automóvel, carro.”

Porém, a falta de regulamentação da prática de *off-road* no Brasil, aliada a existência de condutores mal informados sobre seus riscos de segurança e impactos ambientais podem resultar em sérios danos ao meio ambiente, como a compactação do solo e erosão, perturbação da vida selvagem e das comunidades locais, assim como ser pivô de graves acidentes.

Deste modo, como equilibrar o desenvolvimento de atividades turísticas de natureza - comumente praticadas em regiões de grande sensibilidade e complexidade social e ambiental - com o uso de veículos *off-road* - que transportam o turista e seus equipamentos até áreas remotas e de difícil acesso, mas podem prejudicar o meio ambiente e sua população e ser a causa de acidentes - ?

Responder essa questão é o principal objetivo deste trabalho. Após considerações teóricas sobre turismo sustentável, ecoturismo, turismo de aventura, atividades *off-road* esportivas e recreacionais, leis e regulamentações internacionais sobre uso de veículos *off-road* na natureza, avaliou-se os resultados de uma pesquisa realizada com proprietários de veículos *off-road*, traçando a relação entre o uso desses veículos e a prática de atividades ecoturísticas, além de compreender o grau de consciência ambiental de seus condutores. Somando o resultado da pesquisa às consultas a guias específicos sobre *off-road*, artigos em revistas e *websites*, participação em viagens com grupos de veículos *off-road* e, é claro, aos conceitos teóricos e senso crítico adquiridos em um ano e meio no curso de pós-graduação em Ecoturismo das Faculdades SENAC – SP, procurou-se elaborar uma proposta de “Regras Básicas de Segurança e Mínimo Impacto de Veículos *Off-Road* na Natureza” visando contribuir tanto para a conscientização dos condutores de veículos *off-road* quanto para uma futura regulamentação da atividade no Brasil.

A questão da segurança foi incorporada ao escopo inicial da proposta de trabalho pois, durante a análise das respostas da pesquisa, percebeu-se que algumas das técnicas descritas pelos proprietários como sendo técnicas de minimização de impactos ambientais do uso de veículos *off-road* em áreas naturais eram, na realidade, técnicas de segurança e prevenção de acidentes. Além disso,

considerar o fator segurança é extremamente pertinente as mais recentes discussões sobre certificação e normatização do turismo de aventura no país, no qual se enquadram atividades com esse tipo de veículo.

A escassez de literatura nacional e de pesquisas sobre a relação entre atividades turísticas e utilização de veículos *off-road*, seus impactos ambientais e sociais e a possibilidade do uso consciente desse tipo de veículo em áreas naturais motivaram o desenvolvimento deste estudo. Serve como um instrumento direcionado aos proprietários, condutores e fabricantes de veículos *off-road*, aos responsáveis pela elaboração de planos de manejo de áreas naturais, responsáveis pelo desenvolvimento de produtos ecoturísticos, além de agências regulamentadoras da atividade turística e automobilística no Brasil.

1 CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS: TURISMO SUSTENTÁVEL, ECOTURISMO E TURISMO DE AVENTURA

1.1 Turismo Sustentável

Já não é de hoje a urgente necessidade de encontrar novos caminhos para o desenvolvimento, diferentes daqueles assumidos pela sociedade industrial, cujo interesse econômico sobrepôs à capacidade de suporte dos sistemas ambientais, conduzindo-nos a autodestruição.

A partir do final da década de 1950 e no decorrer de todo o período pós-1972, registrou-se a ocorrência de diversos tratados ambientais internacionais² - mais de cinquenta - entre países e governos, relativos a temas globais de importância, como poluição atmosférica e marinha, mudanças climáticas, Antártida, recursos aquíferos, comércio internacional de animais, áreas sob regimes especiais de proteção, controle de pragas, entre outros temas ambientais e ecológicos (PIRES, 2002).

Nesse contexto, surge, em 1987, o conceito de “desenvolvimento sustentável” no Relatório Brundtland, também conhecido como Nosso Futuro Comum (*Our Common Future*), elaborado pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento das Nações Unidas (*World Commission on Environment and Development to the United Nations General Assembly*), como detalha a autora Margarida Fraga (2003), membro do Observatório de Inovação do Turismo, além de pesquisadora e consultora autônoma da Fundação Getúlio Vargas - Centro Internacional de Desenvolvimento Sustentável:

“Elaborado a partir da contribuição de governos, instituições e pessoas de diferentes classes sociais de diversos países, ele expressa a preocupação mundial com os riscos da degradação ambiental e com a necessidade urgente do estabelecimento de novos parâmetros para o

² Destacam-se, entre eles: o Relatório “Limites do Crescimento” do Clube de Roma (1971); a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente, em Estocolmo, considerada um marco do ambientalismo contemporâneo por expor e discutir, pela primeira vez em escala mundial, os direitos da humanidade a um ambiente saudável e produtivo; o Relatório “Nosso Futuro Comum” (1987); a Agenda 21, da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento realizada no Rio de Janeiro (1992) e a Conferência Mundial Rio + 10, em Joanesburgo (2002).

desenvolvimento que tenham como perspectiva a qualidade de vida, a proteção e melhoria do meio ambiente, que reconciliem as atividades humanas com a preservação da vida no planeta. (...) Enxergando o desenvolvimento sustentável como um processo, o documento preconiza a reorientação de uso dos recursos naturais, da tecnologia, de investimentos das instituições e das leis, bem como a adoção de novos valores nos quais o respeito à equidade, à justiça, à vida prevaleçam. Ele nos traz ainda relevante contribuição ao demonstrar as implicações planetárias da problemática ambiental, o que nos coloca a necessidade de transformar a avaliação da sustentabilidade em prioridade de diálogo entre nações.” (FRAGA, 2003, p.2)

Deste modo, o Relatório Brundtland define “desenvolvimento sustentável” como aquele que *“atenda às necessidades de hoje sem comprometer a capacidade das gerações futuras atenderem às suas próprias necessidades”*. Parece óbvio que essa adoção de padrões sustentáveis de desenvolvimento precisa ser feita por todos os setores da sociedade, em escala global.

Na segunda Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, a Conferência da Terra, realizada em 1992 no Rio de Janeiro, detalhou-se a abordagem do desenvolvimento sustentável, sendo exposta na Agenda 21, que foi adotada pela Conferência, seguida pela Agenda 21 para Viagens e Turismo, editada em 1995 pela Organização Mundial de Turismo juntamente com outras organizações (OMT, 2003).

Assim, segundo a Organização Mundial de Turismo:

“O desenvolvimento do turismo sustentável atende às necessidades dos turistas de hoje e das regiões receptoras, ao mesmo tempo em que protege e amplia as oportunidades para o futuro. É visto como um condutor ao gerenciamento de todos os recursos, de tal forma que as necessidades econômicas, sociais e estéticas possam ser satisfeitas sem desprezar a manutenção da integridade cultural, dos processos ecológicos essenciais, da diversidade biológica e dos sistemas que garantem a vida.” (OMT, 2003, p. 24)

Essa nova proposta de modelo turístico visa sanar os graves problemas decorrentes da massificação do turismo, como a baixa qualidade ambiental dos destinos, a degradação de culturas tradicionais, o desequilíbrio da economia local e o próprio declínio da atividade turística.

Felizmente, a busca pela sustentabilidade da atividade turística no Brasil é uma realidade respaldada pela mais recente iniciativa em prol do turismo sustentável no país: o acordo de cooperação técnica entre os Ministérios do Turismo e do Meio Ambiente, que visa integrar ações e programas voltados ao turismo sustentável. Assinado em 9 de agosto de 2004, durante a sessão de abertura do Simpósio – Certificação em Turismo de Aventura, na sexta edição da *Adventure Sports Fair*, em São Paulo, o acordo prevê repasse de recursos financeiros pelos ministérios somente para convênios específicos. Segundo artigo do jornal Folha de S. Paulo:

“Entre as iniciativas programadas, estão a criação de uma estratégia de exploração turística da Amazônia Legal e um plano conjunto de atuação nas unidades de conservação (UCs).

(...) Um comitê técnico, formado por três representantes de cada ministério, deve começar a operar em no máximo 30 dias.”

(Folha de S. Paulo, 2004)

Somente o compromisso de uma forte e estratégica aliança como essa poderá tornar realidade a prática do turismo sustentável em território nacional.

1.2 Ecoturismo

O Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (Unep) insere conceitualmente o ecoturismo como um subcomponente do turismo sustentável. Embora, atualmente, predomine o uso do termo “ecoturismo”, expressões como turismo ecológico, turismo ambiental, turismo verde, turismo responsável, turismo na natureza e turismo sustentado também são utilizadas para designar conceitos similares (PIRES, 2002).

O autor também afirma que é consenso ainda não ter surgido uma conceituação ou definição universalmente aceita por todos os setores com interesse no ecoturismo. Entretanto, essa ausência não implica na limitação ao desenvolvimento efetivo das atividades que se realizam em nome do ecoturismo.

No Brasil, o ecoturismo é discutido desde 1985. No ano de 1994, os Ministérios do Meio Ambiente (MMA) e da Indústria, Comércio e Turismo (MICT), além do Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR), do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e de empresários e consultores formaram um Grupo de Trabalho Interministerial que discutiu e estabeleceu diretrizes para o desenvolvimento da atividade no país, compiladas na publicação **Diretrizes para uma Política Nacional – Ecoturismo**.

Com isso, houve a definição de ecoturismo no contexto brasileiro:

“Um segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista através da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações envolvidas.” (EMBRATUR/IBAMA, 1994, p. 19)

Assim, percebe-se o desenvolvimento do ecoturismo no cenário nacional como uma ferramenta efetiva para a proteção do meio ambiente e da qualidade de vida das comunidades receptoras, como elucida o trecho a seguir das Diretrizes para uma Política Nacional – Ecoturismo:

“A gestão responsável e sustentada dos recursos naturais e o respeito à preservação da identidade cultural de populações nativas têm servido às vezes de instrumento de contenção dos anseios e necessidades desenvolvimentistas de muitos países.

O Brasil, devido a sua dimensão continental, situação geográfica, e sobretudo, riquezas naturais e culturais tem sido alvo de pressões externas, seja de instituições multilaterais de crédito e cooperação ou de governantes dos países desenvolvidos, seja dos cidadãos, através da imprensa, ou das organizações não-governamentais. Igualmente poderosas são as pressões internas que levam ao uso desordenado do patrimônio natural em favor dos brasileiros que espontaneamente migram atraídos pela esperança de um futuro melhor.

(...) surge o ecoturismo como um dos mais inteligentes instrumentos de viabilização econômica para o gerenciamento correto dos recursos naturais, oferecendo aos brasileiros uma alternativa digna de conquistar seu sustento e uma vida melhor, ao mesmo tempo em que assegura às gerações futuras o acesso aos legados da natureza.”

(EMBRATUR/IBAMA, 1994, p. 6)

Desde 2003, com o Plano Nacional do Turismo³, essas diretrizes estão sendo revistas. As ações para a revisão das diretrizes estão concentradas na Gerência de Segmentação, do Departamento de Relações Institucionais da Secretaria de Políticas do Ministério do Turismo e estão sendo realizadas em parceria com o Ministério do Meio Ambiente (GOMES, 2004).

Dentre essas ações, merecem destaque as oficinas “Diálogo sobre as Diretrizes para o Ecoturismo”, realizadas em cinco estados brasileiros. O objetivo das oficinas é produzir subsídios para a revisão das diretrizes e ações para o desenvolvimento do ecoturismo no Brasil. Pretende-se identificar ações que possam ser realizadas de forma integrada a curto, médio e longo prazo, além de compartilhar o debate com as organizações governamentais, não governamentais, empresários do “trade”⁴, instituições acadêmicas, comunidades tradicionais e sociedade civil.

Os temas abordados estão fundamentados nas Diretrizes para uma Política Nacional - Ecoturismo, de 1994; no Plano Nacional de Turismo (2003/2007); no relatório da 1ª Oficina, realizada no mês de junho de 2004, em Belém (PA), durante a 2ª Feira Internacional de Turismo da Amazônia (FITA); no relatório da 2ª Oficina, realizada no mês de agosto de 2004, em São Paulo (SP), durante a 6ª *Adventure Sports Fair*; e pelos resultados da 1ª reunião do Grupo Técnico Temático – GTT de Ecoturismo (GOMES, 2004).

³ Em 2003 foi lançado o Plano Nacional do Turismo - Diretrizes, Metas e Programas 2003 – 2007, destacando o setor turístico como uma das grandes prioridades do atual governo. Dentre outras inovações, o Plano estabeleceu a criação das Câmaras Temáticas para identificar e discutir os problemas do setor. Atualmente, são elas: Segmentação, Qualificação Profissional, Promoção e Comercialização, Legislação, Qualificação da Superestrutura, Financiamento e Investimento, Infra-estrutura e Regionalização. A Câmara Temática de Segmentação tem como objetivo identificar e propor ações, meios e instrumentos que promovam o ordenamento dos principais segmentos turísticos do país, como etapa estruturante do processo de adequação, diversificação e integração da oferta turística brasileira. É composta pelos Grupos Técnicos Temáticos (GTTs) de Ecoturismo, Aventura, Pesca, Rural, Náutico, Cultural e Social.

⁴ Termo comumente usado no mercado turístico como sinônimo do conjunto de profissionais do setor, como hoteleiros, agentes, operadores, prestadores de serviços, entre outros.

O Grupo Técnico Temático – GTT de Ecoturismo é responsável pela compilação dos resultados das oficinas, estudos e proposições que deverão subsidiar a reformulação das políticas inerentes ao setor ecoturístico.

1.3 Turismo de Aventura

“Desde os primórdios o homem busca resposta para uma das mais intrigantes e desconhecidas questões que o aflige. Quais são os seus limites no universo? Até onde se pode chegar na procura de respostas? Até a lua, aos pólos, ou até Dakar, na África. Essa sede pelo desbravamento de terras desconhecidas, pela conquista de objetivos e pela aventura nos acompanha desde os nossos ancestrais. Já é parte da natureza humana esse espírito aventureiro. Essa vontade interior incontrolável de mudar, de conhecer, de viajar...” (AZEVEDO, 2003, p.7)

Pode ser desse espírito desbravador, comentado pelo autor, que tenha surgido o turismo de aventura, numa interseção entre viagens e aventuras. Apesar de o próprio ato de viajar já ser considerado uma aventura por muitos, o turismo de aventura prevê a prática de atividades esportivas desafiadoras nos locais de destino, como descrito a seguir.

Foram encontradas diversas definições para turismo de aventura. Com as fontes citadas na seqüência, busca-se a complementaridade entre essas conceituações.

De acordo com a Organização Mundial de Turismo:

“Este tipo de turismo refere-se às atividades dos turistas que sejam fisicamente estimulantes e que envolvam algum elemento de risco real ou potencial. (...) inclui atividades como a descida de bote por corredeiras, as caminhadas (hiking) e as travessias (trekking), a escalada em rochas e montanhas, a pesca, a caça, a observação da vida selvagem em áreas remotas e o mergulho com o uso de equipamentos. (...) não exige necessariamente instalações de luxo, porém o equipamento em questão precisa ser de boa qualidade e estar em boas condições.” (OMT, 2003, p. 70)

O autor Mário Carlos Beni (*apud* ALLIEVI, 2003, p. 21) contribui, comentando:

“Realizado por mochileros que praticam trekking, pernoitam em acampamentos, tendas ou ao ar livre (bivaque) e percorrem trilhas naturais, com ousadia, abrindo novos caminhos. É uma entrega de si mesmo na busca de desafio ou de auto-realização (...) Caracteriza-se por uma acentuada necessidade de refugiar-se na natureza em razão do aumento do formalismo e da rigidez da vida urbana (...) Destinadas a aguçar competição, audácia, iniciativa e criatividade, as atividades do turismo de aventura, antes reservadas a uns poucos, passaram a integrar o modo de vida de homens de negócio, da juventude universitária e outros estratos sociais.”

(BENI, 1998, *apud* ALLIEVI, 2003, p. 21)

Contudo, oficialmente no Brasil, temos por definição o turismo de aventura como:

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

(EMBRATUR, 2001)

Esta definição foi um dos produtos da oficina de planejamento promovida em 2001 pela EMBRATUR, através da Diretoria de Economia e Fomento – Departamento de Projetos Especiais, com o objetivo de elaborar um Plano de Ação subsidiando a fundamentação de uma Política Nacional de Fomento ao Turismo de Aventura e de conceber a estrutura básica de um **Guia Nacional de Turismo de Aventura** e de um **Manual de Orientação aos Municípios**.

Os trabalhos da EMBRATUR e seus parceiros, entretanto, deram continuidade, totalizando cinco oficinas realizadas no período de 2000 a 2003, e contaram com a contribuição do GTT – Aventura, da Câmara Temática de Segmentação, instituído em dezembro de 2003, elaborando uma nova definição para o turismo de aventura, ressaltando seu caráter não competitivo:

“Conjunto de atividades turísticas, caracterizado por atividades esportivas recreacionais e de aventura praticadas com segurança, sem caráter competitivo, tendo como premissa o respeito ao ambiente.”
(EMBRATUR, 2003)

A base para a prática do turismo de aventura, são os próprios esportes de aventura. Sobre eles, pode-se dizer:

“(...) estão incluídos desde caminhadas até esportes que empregam tecnologia de ponta e exigem uma técnica apurada do praticante, como o off-road, o rafting e o mountain bike. (...) No Brasil, esses esportes também são chamados popularmente de “radicais” ou “de ação”, porque incluem o risco de desafiar os obstáculos naturais. (...) Entre os objetivos dos esportes de aventura estão o contato com paisagens naturais, o bem-estar proporcionado pela atividade física e a superação dos limites físicos e psicológicos. (...) A maioria dos esportes de aventura praticados hoje surgiu a partir da década de 1980 em países como, Estados Unidos, Nova Zelândia, Austrália e África do Sul. Por isso, boa parte deles preserva o nome original, em inglês.”
(ROMANINI; UMEDA, 2002, p. 8)

Os mesmos autores comentam, já sobre o turismo de aventura, que o risco é sempre controlado pela presença de monitores ou guias, pelo uso obrigatório de equipamentos de segurança e pela adoção de procedimentos rígidos para evitar acidentes. As modalidades do turismo de aventura se diferenciam pelo ambiente onde são praticadas - terra, ar, água - e pelas técnicas e regras que o praticante precisa conhecer.

Na mesma oficina promovida pela EMBRATUR, em 2001, definiu-se as modalidades do turismo de aventura, levando em conta que:

“As modalidades de turismo de aventura identificadas foram analisadas, destacando-se aquelas consideradas mais atrativas, com maior risco para o praticante, com maior impacto ambiental e as consideradas melhor, mal ou pouco exploradas.” (EMBRATUR, 2001)

Tem-se, então:

Ar

– Pára-quedismo

- *Sky-surf* (surfe no céu)
- *Base jump* (salto de plataformas fixas)
- Asa-delta
- *Paraglider* (parapente)
- Balonismo
- Ultraleve

Terra

- Espeleologia (exploração de cavernas)
- Excursionismo, caminhadas (*trekking* e *hiking*)
- *Rallies* – classe turismo
- *Bung jump* (salto com corda elástica)
- *Rope swing* (pêndulo com corda)
- Cavalgada
- Orientação – caminhada, corrida
- Canionismo – rapel, tirolesa
- Montanhismo – escalada, alpinismo
- *Mountain bike* (cicloturismo)
- *Off-road* (fora de estrada)
- Arborismo
- *Motocross*
- *Sand board* (prancha na areia)

Água

- Caiaque
- Surfe
- Mergulho
- Vela
- *Acqua-rider* (descida de rio)
- Bóia-cross
- *Rafting* (descida de rio com bote inflável)
- *Outrigger* (canoa havaiana)

- Canoa
- *Windsurf* (prancha a vela)
- *Morey-bug* – *body boarding*

De 2001 à 2003, diversas foram as articulações entre os empresários de turismo de aventura visando maior profissionalização do setor.

Em julho de 2003, criou-se o Grupo de Empresários do Turismo de Aventura (GETA), com o objetivo de criar um espaço de discussão democrático, aberto, amplo e participativo do empresariado de turismo de aventura para organização, desenvolvimento, identificação e solução de problemas comuns de qualidade e segurança (TIMO, 2004 a).

Entre a criação do GETA e os dias de hoje, muitas foram as discussões em torno do turismo de aventura no Brasil, canalizadas principalmente no *e-group*⁵ da instituição, disponível na *internet*.

Contatos com o Ministério do Turismo, com o Conselho Brasileiro de Turismo Sustentável (CBTS) e Instituto de Hospitalidade, entre outros, foram estabelecidos pelo GETA, quando em dezembro de 2003 formalizou-se um plano de trabalho junto à Câmara de Segmentação da EMBRATUR, para o segmento Aventura. Como previsto, Grupos Técnicos Temáticos (GTT) foram criados para cada modalidade, além de cinco outros sobre temas transversais, que dizem respeito a todas as modalidades, totalizando vinte e quatro GTTs:

- GTT - Caminhada
- GTT - Montanhismo
- GTT - Escalada
- GTT - Canionismo
- GTT - Arborismo

⁵ Grupo de discussão virtual através da *internet*, foi fundado em 17 de julho de 2003 e, atualmente, conta com mais de 150 usuários. Tem como objetivo fortalecer as idéias e os interesses comuns dos empresários do turismo de aventura no Brasil, além de buscar soluções para o desenvolvimento do mercado de forma profissional, com qualidade, segurança e sustentabilidade. Para acessar, basta enviar um *e-mail* para: ABETA-subscribe@yahoogrupos.com.br

- GTT - Técnicas verticais em ambientes artificiais
- GTT - Espeleoturismo
- GTT - Águas Brancas (*Rafting/Duck*)
- GTT - Águas Calmas (Canoagem, Caiaque em rios, lagoas e represas)
- GTT - *Acquaride/Bóia-Cross*
- GTT - Canoagem Oceânica
- GTT - Vôo Livre (Asa Delta/Parapente)
- GTT - Cicloturismo
- GTT - Mergulho
- GTT - Cavalgadas
- GTT - Expedições Fora de Estrada
- GTT - *Windsurf*
- GTT - *Kitesurf*
- GTT - Balonismo

Temas transversais:

- GTT - Procedimentos Básicos
- GTT - Gerenciamento de Riscos
- GTT - Comunicação e Organização de Informação
- GTT - Assuntos Jurídicos
- GTT - Relações Institucionais

Mais fortalecido e organizado, o GETA transforma-se em ABETA (Associação Brasileira das Empresas de Turismo de Aventura), durante a *Adventure Sports Fair 2004* em São Paulo, fato de extrema importância para o desenvolvimento do turismo de aventura no país, conforme afirma Gustavo Timo, atual diretor-técnico e articulador ativo da entidade:

“Com a presença de 75 empresas e instituições de Norte a Sul do país, foi dado mais um importante passo para a organização do segmento, o qual encontra-se em franca expansão no Brasil e no

Mundo. Estima-se que hoje existam [no Brasil] cerca de 2.000 empresas especializadas e mais de 200 destinos identificados pelo Guia 4 Rodas que efetivamente oferecem atividades turísticas de aventura.”

(TIMO, 2004 b)

Segundo o autor, apoiar o processo de regulamentação e certificação do segmento turismo de aventura e disseminar a cultura do mínimo impacto ambiental e melhores práticas na natureza, promovendo eficientemente e com responsabilidade o turismo de aventura brasileiro no país e no exterior, são as principais metas da ABETA.

O constante crescimento do turismo de aventura no Brasil pode ser comprovado pelo histórico aumento no volume de negócios realizados durante a sexta edição da maior feira de esportes e aventura da América Latina, a *Adventure Sports Fair*:

“Nos cinco dias de feira abertos ao público e no dia exclusivo para lojistas e empresários estiveram presentes 64.200 pessoas e foram gerados R\$ 75 milhões em negócios, 15% mais que em 2003, número que superou a expectativa da Promotrade, organizadora do evento.”

(FERRO; RENATA; CAMARGO, 2004 a)

Esta última edição da feira mostrou-se muito produtiva, pelo acordo estabelecido entre os Ministérios do Turismo e Meio Ambiente e criação da ABETA, previamente citados. Mostrou-se, também, comprometida com a profissionalização do setor, oferecendo seu primeiro dia somente para o “*trade*”, além de palestras e seminários paralelos durante todo o evento. Dentre eles, destacam-se o Fórum Interamericano de Turismo Sustentável (FITS), que trouxe palestrantes internacionais para a discussão dos princípios de sustentabilidade no desenvolvimento de políticas de turismo para o Brasil e todos os países do continente americano, o Simpósio - Certificação em Turismo de Aventura, iniciativa do Ministério do Turismo, além das Oficinas da Câmara de Segmentação do Ministério do Turismo, respaldadas pelo Ministério do Meio Ambiente.

Mais do que a afirmação e reconhecimento do potencial brasileiro como palco para o ecoturismo e turismo de aventura no cenário global, esse evento tornou evidente que só o caminho da profissionalização e sua conseqüente

certificação podem levar à sustentabilidade da atividade turística, fator essencial na garantia de que o turismo no Brasil seja realmente gerador de divisas, renda, qualidade de vida e ferramenta da possível conservação ambiental. Caso contrário, em poucos anos, esse enorme potencial se transformará em mais um sujeito do subdesenvolvimento.

De acordo com dados levantados pelos organizadores da feira, mais de cinco mil profissionais do setor de esporte e turismo de aventura compareceram no primeiro dia, exclusivo para esse público. Este número superou em 100% o da edição passada (FERRO; RENATA; CAMARGO, 2004 b).

Pelo visto, muitos dos profissionais do setor já visualizaram esse contexto e iniciaram sua caminhada. Caminhada esta, que deve ser compartilhada, principalmente, por todos os envolvidos em modalidades de turismo de aventura suscetíveis a causar sérios danos ambientais, como é o caso de diversas atividades ao ar livre que são apoiadas pelo uso de veículos *off-road* em áreas naturais.

2 O OFF-ROAD

2.1 Definição

Vindo do idioma inglês, o termo “*Off-Road*” é comumente traduzido para a língua portuguesa como “Fora de Estrada”. Em outros idiomas, encontram-se as versões “*Todo Terreno*” para o português de Portugal, “*Tout Terrain*” em francês e o “*Fuoristrada*” em italiano.

Independente do idioma, esse termo, segundo o professor de Condução Fora de Estrada, João Roberto de Camargo Gaiotto (2000), resume basicamente toda e qualquer situação que se pode enfrentar com um veículo quando se está em qualquer outro lugar que não seja a garagem de casa, o asfalto, a rodovia, a estrada ou o terreno em condições medianas de trânsito. O termo vale para qualquer meio de transporte terrestre, desde uma bicicleta até um tanque de guerra.

Deste modo, alguns veículos são denominados “*off-road*” por estarem habilitados tecnicamente a transitar nesses lugares sem condições medianas de trânsito. Ou seja, possuem tecnologia que facilitam o trafegar por terrenos “fora de estrada”. Esses veículos podem ser chamados de, simplesmente: “*off-road*”, “fora de estrada”, “4x4” (lê-se: quatro por quatro) ou “todo terreno”.

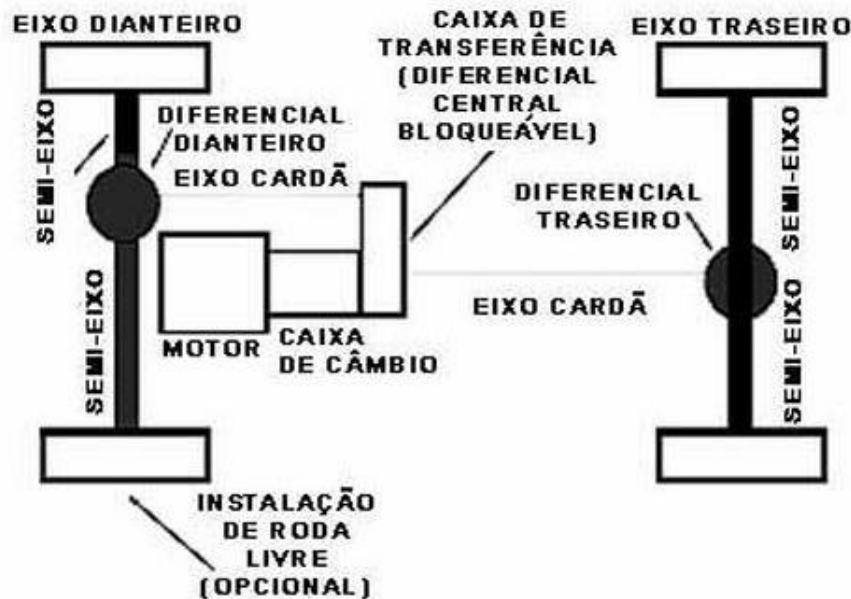
São chamados de 4x4, pois a tecnologia comum presente nesses veículos é a tração 4x4. O número 4x4 é a informação técnica que indica quantas e quais rodas têm capacidade de tração. O primeiro número indica quantas rodas tem o veículo, e o segundo, quantas delas tracionam, ou seja, quantas rodas recebem a força do motor. Assim, os modelos 4x4 possuem 4 rodas, todas tracionadas.

Esses modelos 4x4 possuem dois diferenciais⁶, um dianteiro e outro traseiro, que possibilitam a tração nas quatro rodas (os veículos 4x2 possuem somente um diferencial, normalmente dianteiro). São divididos em dois grupos: o

⁶ Montado nos eixos traseiro e dianteiro do veículo, esse aparelho (diferencial) permite às rodas moverem-se em velocidades diferentes nas curvas.

primeiro possui tração integral, quando a tração é permanente em todas as rodas independentemente do tipo de terreno, e o segundo possui um engate opcional dessa tração, que desligado, funciona como um veículo 4x2.

Ilustração 1 : Sistema de Tração de Veículos 4x4



Fonte: Webventure, 2004.

Quando usada de maneira correta, a tração nas quatro rodas proporciona menos prejuízo ao solo onde o veículo está trafegando, já que a tração está sendo distribuída entre as quatro rodas. Isto causa menos estragos em áreas onde o solo tem consistência fraca, como terrenos arenosos, barro e charcos (GAIOTTO, 2000).

Os autênticos 4x4 têm, além da tração, a opção de “marchas reduzidas”. Gaiotto (2000) explica que este recurso reduz as marchas numa relação aproximadamente de 2:1, incluindo a ré, o que possibilita alcançar o torque (força) máximo do motor em baixas velocidades, tornando o veículo extremamente potente para rebocar cargas pesadas e facilitando seu controle em deslocamentos fora de estrada.

O autor também comenta que a utilização das marchas reduzidas deve ser feita sempre que for necessário rebocar cargas muito pesadas, subir ou descer

grandes inclinações e, ainda, atravessar terrenos com lama, áreas alagadas, rios, etc. Com esse recurso é muito mais fácil administrar o veículo durante o deslocamento em trilhas fechadas ou numa estrada de terra muito irregular, com subidas e descidas muito acentuadas.

As afirmações do autor podem ser confirmadas pelo depoimento do biólogo Flávio Albuquerque⁷, quem indica o uso de veículos 4x4 como alternativa para áreas naturais frágeis, onde nativos contam com o tráfego de veículos como fonte de renda:

“ (...) ainda existem veículos do tipo Buguie que aqui em Natal é o mais utilizado. Esses carrinhos além de barulhentos, são sujos (poluem mais que carros a diesel mal regulados), e sempre andam de “motor cheio” pois pelas suas características, para obter boa performance na areia, a potência tem de ser alta.

O impacto destes carros na praia (são 750 cadastrados somente em Natal, mais outros tantos nos outros municípios) já causou a extinção de pequenos invertebrados, como o “tatuí” e a “maria farinha” de algumas praias de grande tráfego. Sem falar em acidentes muitas vezes fatais.

Na RPPN Mata Estrela, em Baía Formosa, onde estamos na primeira etapa de um Plano de Manejo, esses carrinhos são a fonte de renda de muitos guias que levam turistas à lagoa Araraquara (coca-cola), o que é um dos problemas que vamos ter que contornar e solucionar. Um jipe (desde que tenha o recurso de reduzida), causa bem menos impacto nas trilhas do que os buguies, e uma prova disso é a trilha de entrada para a lagoa que está cada vez mais esburacada nos pontos de frenagem.

Só para se ter idéia, esta descida é um declive leve dentro da mata (transição de capoeira para mata atlântica primária), com várias curvas, e estreita que só passa um carro por vez. O meu jipe (um Ford 63) que uso em apoio na pesquisa, desce toda a trilha sem pisar no freio e o impacto por ele causado é somente a compactação do solo fazendo um facão na bitola do carro e por vezes até melhorando as condições para os buguies.

Um exemplo disso são as trilhas dos Lençóis Maranhenses onde só rodam veículos grandes 4x4 (Land Rover e Toyotas) e as trilhas estão sempre em boas condições, sem os buracos e costelas de vaca causados por carros 4x2.”

⁷ Flávio Albuquerque é biólogo, atualmente responsável pelo levantamento das espécies de mamíferos para elaboração do Plano de Manejo da RPPN Mata Estrela, no Rio Grande do Norte. Essa RPPN (Reserva Particular do Patrimônio Natural) está situada no município de Baía Formosa e é o principal remanescente de Mata Atlântica do estado. Depoimento colhido através de e-mails trocados via internet, entre 02 e 16 de junho de 2004.

Existem outras diferenças entre os carros de passeio e os fora de estrada, como por exemplo a montagem da carroceria que é sobre um chassi bem mais reforçado, o que proporciona uma altura maior em relação ao solo e muito mais resistência, se comparada a dos veículos comuns. Além disso, há uma série de equipamentos opcionais específicos como guincho e *snorkel* de respiração do motor, que podem ser usados na travessia de rios e alagados.

A soma de todas essas características e equipamentos dá ao veículo 4x4 resistência e versatilidade únicas. Ele pode atravessar rios de até um metro de profundidade, percorrer terrenos pedregosos com pedras salientes, atravessar valas profundas, lamaçais e solos arenosos, subir ou descer inclinações bastante acentuadas. Mas isso não significa que o 4x4 seja invencível por si só. Todas essas qualidades só são postas a serviço do motorista se ele souber as técnicas necessárias para extrair do veículo 4x4 tudo o que ele oferece (ROMANINI; UMEDA, 2002).

2.2 História

A importância de descrever a trajetória evolutiva dos veículos com tração nas quatro rodas se dá, principalmente, por facilitar a compreensão de seus diferentes usos, suprimindo a necessidade humana em constante transformação.

Porém, foi de extrema dificuldade encontrar literatura brasileira ou estrangeira, acessível em território nacional, que pudesse suprir com fontes seguras as informações necessárias para a montagem desse cenário. Deste modo, a única publicação que se mostrou confiável, apesar de seu acentuado caráter técnico, foi utilizada para resumir cronologicamente a história do veículo *off-road* nos cinco continentes.

A tração nas quatro rodas tem mais de um século de existência e muito antes dos primeiros modelos industrializados, já surgiam veículos deste tipo, suprimindo a necessidade de transitar em terrenos difíceis.

Eis, numa cronologia sintética, alguns dos acontecimentos mais importantes, segundo Gaiotto (2000):

- Desde a primeira metade do século XIX, europeus já pesquisavam soluções técnicas para veículos com tração nas quatro rodas, na busca por mais eficiência em deslocamentos;
- Em 1825, na Escócia, surge o primeiro veículo motorizado a vapor com tração nas quatro rodas, criado pelos irmãos fabricantes de carruagens Timothy Burstall e Jonh Hill, atendendo a solicitação de um cliente que reclamava que sua carruagem a vapor encalhava com facilidade, sendo que uma carruagem a cavalos não tinha esse tipo de problema;
- Em 1898, na França, surge o primeiro veículo 4x4 com motor a explosão, criado pela marca Latil, tornando mais próxima a realidade de se fabricar um caminhão com tração total;
- Na primeira década do século XX, a fábrica Latil lança um caminhão com tração 4x4, pesando 5.800 kg, com motor a gasolina;
- Na década de 1940, veículos 4x4 começaram a ser produzidos industrialmente. Atendendo a licitação pública para a construção de um veículo que suprisse as necessidades norte americanas na Segunda Guerra Mundial, a fábrica Bantam desenvolveu um veículo todo terreno denominado *quarter-ton* (quarto de tonelada). Devido sua versatilidade, que despertou para a indústria suas fantásticas possibilidades comerciais, ganhou o nome de *General Purpose*. Surgiu, assim, a sigla GP (“jee-pee”, na pronuncia inglesa) que passou a designar toda a família desse tipo de veículo. Tão logo, a marca “Jeep” foi patenteada pela fábrica Willys;
- Em 1945, ao final da guerra, a Willys fabricou a primeira versão civil do “Jeep”, o chamado CJ2A, que fez muito sucesso entre os fazendeiros e operários de construção;
- No ano de 1948, foi a vez dos ingleses lançarem o primeiro Land Rover, enquanto os japoneses da Toyota lançavam o Land Cruiser. Ambos seguiam de perto o tipo de performance conseguido pelo Jeep Willys. A motivação era a exploração dos territórios africanos e asiáticos pelo ingleses;

- Na década de 70, houve uma verdadeira revolução no conceito de veículos 4x4. O modelo Range Rover, da fábrica inglesa Land Rover, incorporou acessórios de luxo, presentes até então somente em carros de passeio. Os 4x4, veículos duros, ganharam sofisticação e maciez para servir também às necessidades da família;
- Já na década de 80, os japoneses perceberam o grande potencial dos veículos 4x4, quando combinaram tecnologia avançada e produção em série, o que permitiu melhor preço para que pudessem ser adquiridos pela classe média. Outras marcas seguiram o mesmo raciocínio e, hoje em dia, aumenta cada vez mais a variedade de oferta de veículos 4x4, desde jipes Suzuki para duas pessoas até luxuosos Mercedes Benz série ML.

Infelizmente, não há muita informação compilada sobre a trajetória do *off-road* no Brasil. Sabe-se, porém, que esses tipos de veículos chegaram ao país na década de 1920, com as primeiras importações. Já na década de 1950, as marcas Jeep e Land Rover tiveram destaque na exploração do interior paulista, e, em 1952, a Toyota começou a fabricar o 4x4 Land Cruiser, que recebeu o nome de Bandeirante no país (ROMANINI; UMEDA, 2002).

Além disso, também é sabido o constante sucesso do Rally dos Sertões, que no ano de 2004, em sua 12ª edição, consolidou-se como a maior competição *off-road* da América Latina e terceira no mundo, contando com duzentos e treze veículos inscritos, seis vezes mais o número de inscritos em seu primeiro ano (RIBEIRO; DAVID; EUFROSINO, 2004).

Assim como a falta de informações históricas sobre o *off-road* no Brasil, dá-se a falta de suas informações mercadológicas no país.

Em consulta à Associação Brasileira das Empresas Importadoras de Veículos Automotores (ABEIVA), encontrou-se dentre as classificações dos veículos as categorias “Todo-Terreno” e “Utilitários Esporte”, o que evidencia a importância e especificidade da categoria no Brasil, desde 1992. Entretanto, são dados exclusivamente de veículos importados, cujas vendas mostram-se em queda desde o ano de 2002, mas não permitem dimensionar ou qualificar

verdadeiramente o mercado deste tipo de veículos no país, dada sua abrangência restrita.

Tabela 1 : Segmentação das Vendas de Veículos Importados no Brasil

Segmento Global	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Total
Veículos c/ 10 assentos ou mais	-	1.488	7.116	12.858	9.910	17.989	22.350	11.459	14.883	11.030	6.727	3.170	118.980
Ônibus	-	6-	2.292	2.529	2.927	771	530	155	364	159	-	0	9.733
Caminhões Médios e Pesados	-	180	756	956	779	1.471	1.167	1.185	1.001	762	1.013	583	9.853
Caminhões Leves	-	498	1.335	1.836	2.231	2.338	2.196	2.131	2.808	1.428	905	290	17.996
Pickups	859	6.815	12.742	28.885	27.208	36.869	37.085	21.716	21.374	22.970	16.672	12.301	245.552
Furgões	421	819	4.211	8.857	8.269	9.320	13.891	12.841	10.644	7.501	4.042	2.950	83.768
Todo-Terreno	1.943	1.987	1.806	999	461	1.443	1.455	618	201	202	157	43	16.039
Utilitários	931	5.019	5.842	5.941	4.862	17.064	18.976	14.738	15.851	15.614	9.577	6.703	121.150
Esporte	125	1.216	2.514	3.734	1.559	2.402	3.267	1.578	574	561	-	0	17.589
Esporte Vans	-	-	-	-	-	-	-	-	451	580	298	211	1.540
MPV	53	478	2.248	6.355	8.593	9.330	9.316	2.845	6.037	5.000	-	1.823	52.149
Automóveis de Passageiros	19.636	51.198	150.162	295.186	157.214	204.239	235.997	110.538	92.099	111.270	65.264	33.778	1.503.783
Total	23.968	69.704	189.803	368.136	224.013	303.236	346.230	179.804	166.287	177.077	104.655	61.852	2.170.058

Fonte: ABEIVA, julho de 2004.

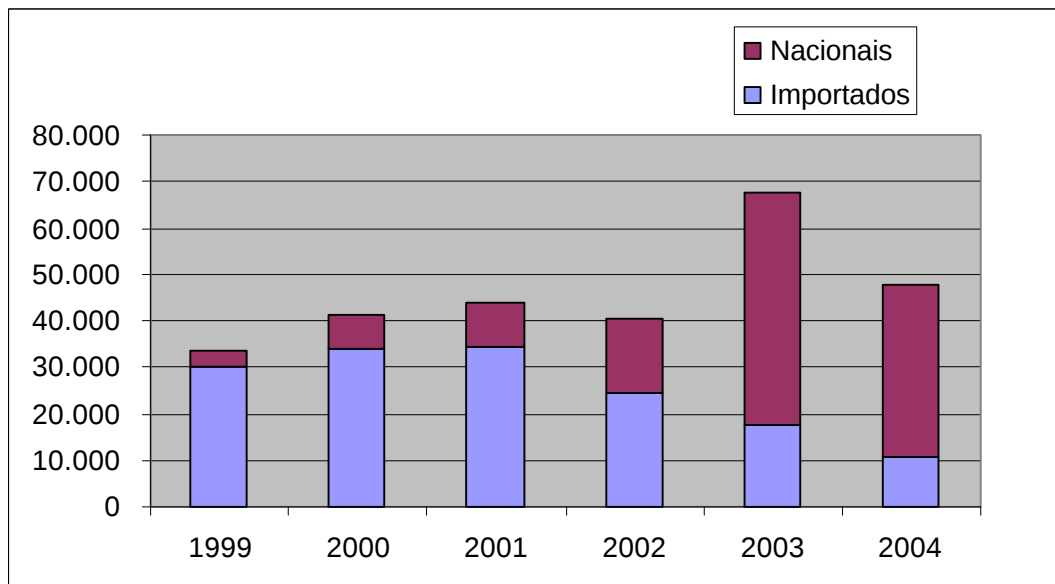
Já na Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), constatou-se que os veículos *off-road* não se equadram em nenhuma categoria específica, encontrando-se esses veículos em diferentes categorias tais como a de veículos comerciais leves ou, simplesmente, automóveis.

Numa segunda tentativa de demonstrar o universo dos veículos *off-road* no mercado brasileiro, fez-se, manualmente, uma compilação de algumas informações estatísticas da ANFAVEA, desde o ano de 1999 até julho de 2004. Dentre as categorias comerciais leves e automóveis, consideraram-se somente os veículos *off-road* importados e nacionais vendidos no mercado interno das seguintes marcas e modelos:

- **MERCEDES-BENZ:** ML 55, ML 270, ML 320, ML 430, ML 500;
- **CHRYSLER:** PT Cruiser;
- **JEEP:** Cherokee, Grand Cherokee, Wrangler;
- **FORD:** Explorer, Ranger, Ecosport;

- **LAND ROVER:** Defender, Discovery, Range Rover, Free Lander;
- **GENERAL MOTORS:** Grand Blazer, Tracker, Silverado;
- **HONDA:** CRV;
- **MITSUBISHI:** Pajero, Air Track;
- **NISSAN:** Frontier, Pathfinder;
- **TOYOTA:** Hilux, Hilux SW4, RAV4, Land Cruiser;
- **AUDI:** Allroad;
- **KIA:** Sportage;
- **VOLKSWAGEN:** Touareg.

Gráfico 1 : Vendas de veículos *off-road* nacionais e importados no Brasil



Fonte: ANFAVEA, julho de 2004.

Percebe-se, então, um aumento de vendas significativo a partir de 2003, ressaltando que até julho de 2004 foram vendidos mais de 50% do total de veículos vendidos do ano anterior, com destaque para os modelos nacionais.

Empiricamente, é possível perceber a crescente oferta desses modelos de automóveis na mídia, tanto quanto o crescente público circulante nas feiras dedicadas aos 4x4, numerosas revistas voltadas ao segmento, Jeep Clubes (hoje são mais de trinta espalhados pelo país), assim como o aumento desses tipos de veículos nas rodovias, estradas de terra e trilhas Brasil afora.

Dados da última edição da *Adventure Sports Fair* podem comprovar a aposta na oferta e a recíproca da demanda interessada em veículos 4x4:

“O setor de off-road, que reúne montadoras, fabricantes de acessórios, pneus e roupas, foi uma atração à parte na Adventure Sports Fair. (...) As duas pistas para teste de carros fora de estrada tiveram grande destaque no evento. Cerca de quatro mil pessoas passaram por elas e os expositores do segmento gostaram muito dos resultados da feira.” (FERRO; RENATA; CAMARGO, 2004 a)

Assim como o depoimento de Arilo de Alencar Junior, idealizador do Park Brasil Off-Road, à revista *Autoesporte*, na edição Especial Fora de Estrada, publicada em janeiro de 2004:

“Faltava no Brasil um local para treinos e congregação dos praticantes de trilhas. Então surgiu a idéia de montar um parque que reunisse num só lugar todos os aficionados pelo fora de estrada, que nos últimos anos multiplicaram-se”. (JUNIOR, *apud* AUTOESPORTE, 2004, p. 62)

Inaugurado em outubro de 2003, o parque é o primeiro empreendimento do gênero no país e contou com um investimento de R\$ 2 milhões. Está localizado em Santana do Parnaíba, região da Grande São Paulo, e ocupa uma área de 440 mil metros quadrados onde existem pistas com trechos de pedra, lama, terreno batido e solto, além de piscina, restaurante, lanchonetes e outras modalidades de esportes de aventura, como *bungee jump* e tirolesa (AUTOESPORTE, p. 62, 2004).

2.3 Práticas de off-road

Quando se pensa em *off-road*, a primeira imagem que vem a cabeça é a dos ralis, hoje tão divulgados na mídia.

Recorrendo à história, foi no final da década de 1970 que os veículos 4x4 começaram a ser utilizados esportivamente. Os franceses foram os primeiros a pensar em competições talhadas para os 4x4, e em 1979 houve a primeira edição

do Paris-Dakar, ainda hoje a principal corrida *off-road* do mundo (ROMANINI; UMEDA, 2002).

Atualmente, as práticas - ou modalidades - competitivas de *off-road*, segundo os mesmos autores, podem ser divididas em:

- **Raid:** não é uma competição de velocidade e sim de regularidade, ou seja, deve ser cumprida em um tempo predeterminado. O co-piloto, ou navegador, instrui o piloto sobre o caminho a seguir, de acordo com o roteiro, em forma de planilha, fornecido pela organização da prova. A prova é monitorada por postos de controle (PCs) dispostos ao longo do percurso e os carros precisam passar por esses postos no momento certo, nem antes e nem depois, ou perdem pontos. Ao longo da prova, somam-se os pontos perdidos e ganha quem perder menos pontos.
- **Rali de regularidade:** é uma prova de regularidade como o *raid*, porém com menos obstáculos e dificuldades, cujo percurso pode ser asfaltado ou de terra.
- **Rali de velocidade:** também monitorada por postos de controle, é uma prova realizada em percurso predeterminado, com diversos obstáculos naturais. Geralmente, é realizada num misto de estradas de terra para alta velocidade e trechos com terrenos bastante acidentados.
- **Rali *cross country*:** para carros fora de estrada ou motocicletas, é uma competição de velocidade e resistência. O participante percorre determinado número de voltas em um circuito demarcado, alternando vários tipos de terreno, utilizando principalmente trechos naturais. São colocadas à prova a habilidade e a resistência do piloto.
- **Indoor:** prova de velocidade contra o relógio, realizada em um circuito fechado, com obstáculos construídos, como por exemplo, curvas fechadas, atoleiros, buracos e rampas radicais.

- **Expedição:** tem o objetivo de chegar a determinado local. O praticante deve estar preparado para passar por diversas dificuldades, como trilhas lamacentas e esburacadas, rios e pontes. A duração da expedição varia conforme o objetivo do praticante e o grau de dificuldade do trajeto.

Entretanto, não é só de competições que consiste a prática do *off-road*:

“Hoje é comum pilotos-aventureiros iniciantes, logo após participar de uma pequena expedição, programar para o período de férias uma ousada viagem de 10 mil km, com toda a família. E o Brasil inteiro oferece roteiros de todos os níveis de dificuldade, durante todos os meses do ano, para todos os tipos de aventureiros 4x4.”

(ISTO É, 2003, p. 13)

“(…) nem só os aventureiros, mas também homens e mulheres com hábitos urbanos - e famílias inteiras -, impulsionaram o fora de estrada no Brasil. Eles passaram a alcançar recantos turísticos distantes a bordo de carros com concepção robusta, capazes de vencer o precário estado de conservação de muitas das estradas brasileiras.”

(QUATRO RODAS, 2004, p. 12)

Hoje em dia, é crescente a demanda de veículos *off-road* por quem busca conforto e segurança para realizar suas viagens, como assegura Gaiotto (2000):

*“O que se nota, nas ruas das cidades, é a presença cada vez maior de veículos utilitários de porte. (...) Segundo um fabricante, as aplicações que exigem um veículo com essas características se dividem em **usual**, **lazer** e **competição**. O **usual** é para o grupo de pessoas que eventualmente sai do asfalto e de estradas pavimentadas, durante rápidas visitas pela zona rural. O **lazer** é para o grupo que usa seu 4x4 para diversão junto à família, em viagens curtas ou de longa duração, quando procura-se por estradas e trilhas longe de rodovias e regiões povoadas. Deve-se escolher destinos que não representem grandes desafios, mas, sim, a diversão necessária para os pequenos que gradativamente criarão a mesma admiração dos pais pela natureza e pelas atividades no campo. A **competição** é a atividade do terceiro grupo, que faz uso de seu 4x4 em provas como raid, rally e indoor, atividades que crescem a cada dia no Brasil.”* (GAIOTTO, 2000, p. 14 e 15)

Ademais essas três modalidades - usual, lazer e competição - sabe-se também do uso do veículo fora de estrada, seja por praticantes ou por

empresários, como apoio para a realização de outras atividades ao ar livre, segundo o guia Off-Road Brasil (2003):

“A utilização de veículos com tração nas quatro rodas para apoiar outras atividades ao ar livre é outra grande vertente de atividades desse segmento. É a bordo desses veículos que balonistas, alpinistas, trekkers, mergulhadores, pescadores, velejadores, enduristas e toda a vasta gama de esportistas de natureza, locomovem-se até suas respectivas áreas de atividade.” (ISTO É, 2003, p. 12)

Contudo, deve-se citar, ainda, aqueles profissionais que dependem do uso de veículos 4x4 para realizar diariamente seu trabalho, como por exemplo, fiscais de Unidades de Conservação, pesquisadores ou proprietários de hotéis e pousadas em locais de difícil acesso, como acontece no Parque do Zizo, em São Miguel Arcanjo, no sul do estado de São Paulo e na Pousada do Lado de Lá, na cidade de Aiuruoca, no sul de Minas Gerais.

2.4 Impactos dos veículos *off-road*

Como se pôde constatar, são muitas e diversas as práticas de *off-road* em ambientes naturais brasileiros. Dentre sua maior parte, talvez com exceção das práticas competitivas, nota-se a importância do veículo como um meio de transporte que permite o acesso de grupos de amigos, familiares ou profissionais a áreas remotas, aproximando-os do ambiente natural usado como palco de lazer, contemplação, descanso e trabalho.

Entretanto, é impossível não citar os inúmeros impactos negativos que todas as atividades que se utilizam de veículos *off-road* podem causar ao meio ambiente.

Segundo a afirmação de Maria Isabel Amando de Barros (2003), mestre em Recursos Florestais - Conservação de Ecossistemas, ainda são escassos os estudos sobre os impactos causados pelo uso público nos ambientes naturais:

“Como e em que extensão os impactos causados pelo uso público afetam a integridade dos ambientes naturais e seus processos ainda não foi estudado extensivamente. A maioria dos estudos foi realizada em áreas naturais protegidas dos EUA, embora exista pesquisa ativa nesta área na Austrália, Nova Zelândia, Canadá e Inglaterra.” (BARROS, 2003, p. 16 e 17)

Mesmo assim, a autora contribui com a reprodução de alguns estudos e da tabela 2, que resume as formas comuns de impactos causados pelo uso público em áreas naturais.

Especificamente, sobre os impactos no solo, a autora comenta:

“Segundo Cole (2000), o impacto no solo tem início com a destruição da matéria orgânica superficial e a compactação do solo. Cada uma dessas mudanças altera as características básicas do solo relacionadas à aeração, temperatura, umidade, nutrição e presença de microorganismos. Estas mudanças, que afetam a capacidade do solo de permitir o desenvolvimento da vegetação, são bastante evidentes nos solos nus e compactados das áreas de acampamento. A compactação, através da redução das taxas de infiltração de água, aumenta a enxurrada e, conseqüentemente, a erosão. Os impactos causados pela erosão são mais graves em trilhas e áreas de uso de veículos off-road.”
(BARROS, 2003, p. 17 e 18)

De acordo com o autor Graefe et al. (1990, *apud* BARROS, 2003, p. 18), os impactos sobre a vegetação estão diretamente relacionados com os impactos na fauna, principalmente pelas alterações de habitats. Para animais de grande e médio porte os impactos referem-se mais à morte ou distúrbios não-intencionais, que podem causar redução na reprodução - quando um pássaro incomodado abandona seu ninho, por exemplo - , levar à migração ou mudanças em sua adaptação - quando um animal aprende a depender do lixo como fonte de alimento, por exemplo - (Knight & Cole, 1995; Liddle, 1997, *apud* BARROS, 2003, p. 18 e 19).

Quadro 1 : Formas comuns de impactos causadas pelo uso público em áreas naturais

	COMPONENTE ECOLÓGICO			
	Solo	Vegetação	Fauna	Água
EFEITOS DIRETOS	compactação do solo	redução da altura e do vigor	alteração do habitat	introdução de espécies exóticas
	perda de matéria orgânica	perda de cobertura vegetal do solo	perda de habitats	aumento na turbidez
	perda de solo mineral	perda de espécies frágeis	introdução de espécies exóticas	aumento da adição de nutrientes
		perda de arbustos e árvores	ameaças à fauna	aumento do nível de patógenos (bactérias)
		danos aos troncos das árvores	modificação do comportamento da fauna	alteração na qualidade da água
EFEITOS INDIRETOS		introdução de espécies exóticas	alteração de hábitos relativos à alimentação, consumo de água e refúgio	redução da qualidade dos ecossistemas aquáticos
	redução da umidade do solo	mudanças na composição florística	redução das condições de saúde e bem-estar físico	mudança nas características da água
	aceleração do processo erosivo	alteração no microclima	redução das taxas de reprodução	crescimento excessivo de algas
	alteração das atividades microbióticas do solo	aceleração do processo erosivo do solo	aumento na taxa de mortalidade	
			mudança na composição da fauna	

Fonte: Leung & Marion, 2000 (*apud* BARROS, 2003, p. 17)

Já sobre os impactos negativos no ambiente aquífero, Barros cita redução na qualidade da água, através da adição de nutrientes e poluentes, o que modifica os padrões de crescimento e sobrevivência das espécies aquáticas (Hammit & Cole, 1998, *apud* BARROS, 2003, p. 19).

Cole (1990, *apud* BARROS, 2003, p. 18 e 19) propõe que as seguintes características são apresentadas pelos impactos mais significativos: (i) perturbam seriamente a função dos ecossistemas, (ii) ocorrem em grades áreas e (iii) afetam ecossistemas raros.

Durante todo o período de elaboração do presente trabalho, não foi encontrado nenhum tipo de estudo, pesquisa ou documento oficial que aponte os impactos ambientais causados especificamente pelo tráfego de veículos *off-road* em áreas naturais brasileiras.

Porém, encontrou-se alguns estudos internacionais recentes que discorrem sobre o tema.

Um deles, do autor neozelandês Richard Cassels-Brown (2002), cita:

“Veículos off-road têm sido diretamente relacionados à ferimentos e morte de animais devido a colisões e a destruição de seus habitats por danos ao solo e a vegetação. É evidente que devido ao barulho, fumaça, velocidade e destruição da vegetação, a presença de veículos off-road em áreas naturais públicas descaracteriza-as de serem consideradas habitats da vida selvagem.

(...) Os impactos sociais destes tipos de veículos têm sido identificados pelos conflitos com outros visitantes e moradores da vizinhança. A fonte mais comum de reclamações é o barulho excessivo. Veículos off-road também têm sido associados com a excessiva emissão de poluentes, óleos nas trilhas, distúrbios da vida selvagem e destruição de plantas, todos relacionados a perturbações da experiência de outros visitantes”. [tradução nossa]

A Sociedade Americana de Pescarias (*American Fisheries Society*, 2002) ressalta os impactos desses veículos na natureza, principalmente no ambiente aquático:

“A diversidade das espécies é reduzida, interações nutritivas são simplificadas e algumas espécies são incapazes de se adaptar e podem desaparecer do meio ambiente modificado. (...) Impactos podem ocorrer durante todas as estações do ano, pois diferentes espécies usam as águas rasas para reprodução, como áreas de berçário e alimentação. Habitats que são repetidamente usados como pontos de passagem têm sua vegetação e substratos perturbados, mudando a fauna aquática, e afetando nocivamente outros níveis da cadeia alimentar. (...) os invertebrados, que são freqüentemente diversos e abundantes nesses habitats, fornecendo alimento para muitos peixes, também são afetados.

(...) Veículos off-road danificam rios, em parte porque estragam suas margens e isso, por sua vez, causa danos à vegetação ribeirinha. Isto resulta em erosões e impede a prevenção de estabilização das margens, o que aumenta o potencial de outros impactos relacionados à poluição da água.” [tradução nossa]

A instituição cita, ainda, estudos relevantes, que mensuram os impactos ambientais de veículos 4x4.

Segundo Payne et al. (1983, *apud American Fisheries Society*, 2002) mais de 99% das perdas de vegetação resultam de trinta e duas passagens de veículos fora de estrada num mesmo caminho. Essas perdas de vegetação seguem durante anos seguidos, e, após um ano, mais de 85% das trilhas deixadas por veículos 4x4 ainda são visíveis, sendo que algumas delas ainda são evidentes após dois anos da passagem do último veículo.

Comparando a erosão de solos em áreas onde o uso de veículos *off-road* é permitido, com áreas onde seu uso é restrito, dados os danos na vegetação, encontram-se oito vezes mais erosões nas áreas onde o veículo é permitido (Snyder et al., 1976, *apud American Fisheries Society*, 2002).

Já em trilhas nas proximidades de riachos, descobriu-se que os condutores alargam os caminhos para escapar de fossas, causando danos às raízes das plantas devido aos repetidos contatos com os pneus (McKnelly, 1980, *apud American Fisheries Society*, 2002).

Curiosamente, a maior parte desses impactos ambientais que podem ser causados pelo uso de veículos *off-road* em áreas naturais são plausíveis de enquadramento na Lei de Crimes Ambientais⁸ vigente no Brasil, podendo acarretar devidas punições aos infratores.

No Capítulo V da referida Lei, por exemplo, encontram-se na Seção I (Dos crimes contra a Fauna) os artigos 29, 32 e 33; na Seção II (Dos crimes contra a Flora) os artigos 38, 40, 48, 49 e 50; e na Seção III (Da Poluição e outros Crimes Ambientais) o artigo 54, que discorrem sobre as infrações consideradas crimes:

“(...) **Art. 29.** Matar, perseguir, caçar, apanhar, utilizar espécimes da fauna silvestre, nativos ou em rota migratória, sem a devida permissão, licença ou autorização da autoridade competente, ou em desacordo com a obtida;(...)

⁸ A íntegra das Leis de Crimes Ambientais pode ser consultada na *internet*, em: <http://www.ibama.gov.br>

(...) **Art. 32.** Praticar ato de abuso, maus-tratos, ferir ou mutilar animais silvestres, domésticos ou domesticados, nativos ou exóticos;(...)

(...) **Art. 33.** Provocar, pela emissão de efluentes ou carreamento de materiais, o perecimento de espécimes da fauna aquática existentes em rios, lagos, açudes, lagoas, baías ou águas jurisdicionais brasileiras;(...)

(...) **Art. 38.** Destruir ou danificar floresta considerada de preservação permanente, mesmo que em formação, ou utilizá-la com infringência das normas de proteção;(...)

(...) **Art. 40.** Causar dano direto ou indireto às Unidades de Conservação e às áreas de que trata o art. 27 do Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990, independentemente de sua localização;(...)

(...) **Art. 48.** Impedir ou dificultar a regeneração natural de florestas e demais formas de vegetação;(...)

(...) **Art. 49.** Destruir, danificar, lesar ou maltratar, por qualquer modo ou meio, plantas de ornamentação de logradouros públicos ou em propriedade privada alheia;(...)

(...) **Art. 50.** Destruir ou danificar florestas nativas ou plantadas ou vegetação fixadora de dunas, protetora de mangues, objeto de especial preservação;(...)

(...) **Art. 54.** Causar poluição de qualquer natureza em níveis tais que resultem ou possam resultar em danos à saúde humana, ou que provoquem a mortandade de animais ou a destruição significativa da flora; (...)” (IBAMA, 1998)

Desta maneira, os impactos ambientais causados por veículos 4x4 no meio ambiente devem ser, a todo modo e esforço, evitados e prevenidos.

3 LEIS, REGULAMENTOS E CÓDIGOS DE CONDUTA

Nota-se que os impactos ambientais e sociais que podem ser causados pelas diferentes práticas de *off-road* são inúmeros. Consequentemente, algumas iniciativas em busca de uma regulamentação que minimize esses impactos foram encontradas no decorrer desta pesquisa.

Deve-se levar em conta, entretanto, que, por não haver informações disponíveis sobre o número de veículos *off-road* no mundo, muito menos quantos estão sendo usados em áreas naturais, é difícil saber sobre a eficácia dessas iniciativas quanto ao número de condutores atingidos e conscientizados.

Mesmo assim, vale ressaltar quais são essas iniciativas, dada suas origens e objetivos. Todas elas servirão de base para o objeto deste trabalho, ou seja, para a elaboração de uma proposta de “Regras Básicas de Segurança e de Mínimo Impacto de Veículos *Off-Road* na Natureza”, sendo devidamente adaptadas à realidade do país.

Deste modo, segue uma breve descrição dos códigos, regulamentos e leis mais relevantes sobre a utilização de veículos *off-road* em áreas naturais, provenientes de diferentes países, que podem ser encontrados na íntegra nos anexos deste trabalho.

- *Executive Order 11644 - Use of off-road vehicles on the public lands*

Lei federal norte americana que regulamenta o uso de veículos *off-road* em terras públicas. Dispõe sobre os direitos e deveres das entidades responsáveis por áreas públicas, quanto aos critérios de zoneamento das trilhas, proteção da vida selvagem e do meio ambiente, justificando-se:

“Estima-se que existam 5 milhões de veículos off-road recreacionais - motocicletas, mini motocicletas, bicicletas experimentais, snowmobiles (motos de neve), buggies, veículos todo terreno, e outros - atualmente em uso nos Estados Unidos, e sua popularidade continua a aumentar rapidamente.

A difusão do uso de tais veículos em terras públicas - freqüentemente para finalidades legítimas, mas também em conflito constante com práticas de manejo da terra e dos seus recursos, para valores ambientais, e outros tipos de atividade recreacional – tem demonstrado a necessidade de uma política federal unificada para o uso de tais veículos nas terras públicas.” (cf. Anexo 1, p. 91) [tradução nossa]

- Plano de Manejo do *Big Cypress National Reserve*

Este plano resulta da preocupação do uso de milhões de veículos *off-road* em áreas de preservação e seus efeitos adversos, como distúrbios extensivos no solo e vegetação e modificação do fluxo da água, e inclui o Plano de Gerenciamento de Veículos *Off-road* (*The ORV Management Plan*), regulamentando seu uso recreacional nas áreas da Reserva Nacional *Byg Cypress*, nos EUA.

A Reserva teve sua área total mapeada e zoneada, restringindo-se o acesso e definindo códigos de conduta, autorizações necessárias e regras bem claras sobre o uso de veículos 4x4.

- Regulamento da Federação Portuguesa de Todo-o-Terreno Turístico (FPTT)

A Federação foi criada em 1993, por vários clubes e associações, com as mesmas preocupações que hoje o Brasil enfrenta, como a falta de regulamentação da atividade *off-road*, comumente praticada em áreas naturais.

Foram inovadores ao separar a atividade turística da esportiva e consolidaram o intuito de preservar o meio ambiente com a elaboração de um protocolo, juntamente com o Instituto de Conservação da Natureza de Portugal, para organizar a atividade *off-road* no país.

Além disso, a entidade fomentou a criação de outras organizações na França, Espanha e Inglaterra, merecendo destaque o lema de seus associados:

“Esta Federação inscreve, como obrigações nas atividades que os seus filiados promovem, os conceitos de solidariedade, descoberta cultural, respeito pela propriedade privada, pelos interesses dos agricultores e utilizadores da natureza e, em especial, proteção empenhada do património natural e ambiental.

Finalmente, e o mais importante de tudo: importa praticar a modalidade apenas em locais legalmente autorizados ou em que a passagem dos veículos não agrida o ambiente e a natureza. O nosso lema “AMIGOS DA NATUREZA, AMIGOS DO AMBIENTE”, transformou-se recentemente em protocolo com o Instituto de Conservação da Natureza, o que confirma a nossa preocupação em praticar a modalidade com espírito “verde” e amigo do ambiente.”

(cf. Anexo 3, p. 102) [tradução nossa]

- Protocolo com o Instituto Português da Conservação da Natureza e FPTT

É a formalização de procedimentos e autorizações de eventos e atividades fora de estrada em áreas naturais protegidas e ambientalmente sensíveis. Possui um sucinto código de conduta para a prática de atividades *off-road*.

- Ministério de Médio Ambiente Español - Manual ecológico del conductor de caminos (Manual ecológico do condutor em estradas)

Trabalho produzido por Eduardo Coca Vita, atendendo à solicitação do Ministério do Meio Ambiente espanhol. A publicação está em sua terceira edição, e em cada atualização procura acrescentar novas atitudes ou áreas de abrangência. Tem como foco principal a educação ambiental dos condutores de veículos *off-road* em áreas naturais, independente das atividades por eles realizadas. Possui 25 “mandamentos” sobre como conduzir em estradas de terra.

Encontra-se, juntamente ao anexo 4, o Decreto 166 de 1998 da Comunidade Autônoma de Catalunia (p. 115), que regulamenta a utilização de veículos motorizados em áreas naturais, delimitando suas áreas de circulação, de acordo com a largura da estrada de terra, por exemplo. Abrange todas as categorias desportivas, além de propor multas por infrações da lei.

- Código de conduta do Clube Master Road de Roma

Possui os 12 “mandamentos” do condutor fora de estrada, misturando-se atitudes ambientalistas com as normas de segurança. Simples e educativo.

- LA CIRCULATION EN 4x4, RÉGLEMENTATION EN FRANCE (A Circulação em 4x4 – Regulamentação na França)

Pesquisa, feita por Cedric Dem em sua *homepage*, sobre a legislação francesa de utilização e regulamentação da circulação dos veículos *off-road*. Interpreta as leis, usando linguagem de fácil entendimento, como na citação abaixo:

“O off-road, ou seja, a condução fora das vias de circulação e dos terrenos reservados a este uso (área de Lazer 4x4 e Centro de Iniciação 4x4) é estritamente proibido (lei n°91-2 de 3 de Janeiro de 1991). A circulação voluntária em um barranco, campo, pastagens ou florestas pode ser considerada como degradação voluntária do meio natural e ser severamente condenada.” (cf. Anexo 6, p. 140) [tradução nossa]

- Out of Control: The Impacts of Off-Road Vehicles and Roads on Wildlife and Habitat in Florida's National Forests (Fora do Controle: Os impactos dos veículos e estradas off-road na vida selvagem e habitat nas Florestas Nacionais da Flórida)

Documento de protesto da entidade americana Defensores da Vida Selvagem (*Defenders of Wildlife*) contra os impactos negativos dos veículos *off-road* nas Florestas Nacionais da Flórida.

Anexou-se ao presente trabalho sua versão resumida, ilustrando a solução encontrada pela comunidade perante sua preocupação com a falta de controle dos veículos *off-road* e contribuindo com uma série de fotografias interessantes sobre as conseqüências do mau uso destes tipos de veículos na natureza.

Na versão completa, encontram-se vários estudos e recomendações às Florestas e Parques Nacionais sobre como e porque controlar o acesso em áreas sensíveis.

- *The Tread Lightly - Guide To Responsible Four Wheeling* - (Guia para Direção 4x4 Responsável)

Este guia é uma iniciativa da organização não governamental (ONG) americana *Tread Lightly* (Pise Leve), cuja quarta edição foi patrocinada pela General Motors, através da marca Hummer, publicada em 2002.

Hoje, constam no site suas versões em diversos idiomas, como francês, alemão e espanhol, além do inglês, e a informação de que sua publicação já foi patrocinada por outras marcas, como a Jeep.

Essa ONG tem como missão o empoderamento das gerações para aproveitar áreas ao ar livre com responsabilidade, através da educação, com foco específico na ética do uso de veículos motorizados e mecânicos, na água e na terra.

- Cartilha de Orientação Ambiental – Rally dos Sertões

Finalmente, a única iniciativa brasileira que trata especificamente do assunto *off-road*, mesmo que direcionada apenas para a modalidade competição - sabe-se das iniciativas Pega Leve⁹ e Associação Férias Vivas¹⁰, que, certamente, também servirão de fonte para a elaboração da proposta objeto deste estudo, apesar de serem recomendações genéricas de conduta de mínimo impacto na natureza - .

⁹ Para mais informações sobre o Pega Leve, consulte <http://www.pegaleve.org.br>

¹⁰ Sobre a Associação Férias Vivas, consulte <http://www.feriasvivas.org.br>

A cartilha, idealizada e elaborada pela Ecolitteris, empresa de Assessoria Jurídica e Comunicação Ambiental, tem autoria de Luciano Rolo Duarte, Ricardo Carlos Koch Filho e Claudius Rocha Pitta.

Segundo Teresa Staeheli¹¹, Gerente de Marketing da Dunas Race - empresa organizadora do evento, a cartilha foi uma maneira mais eficiente de atingir o público do Rally dos Sertões, com as informações sobre o impacto ambiental que podem gerar.

Traz informações sobre resíduos gerados, como óleos e outros fluídos, pilhas e baterias, um mapa com os pontos credenciados de coleta de óleo, uma breve descrição dos tipos de unidades de conservação, além de regras de conduta na natureza.

Sobre seus resultados, ainda segundo a gerente:

“Antes o trabalho era feito oralmente, em todos os briefings, com pilotos e equipes. Foram impressos 3.000 exemplares da cartilha e tivemos uma notável melhora, principalmente no recolhimento de óleo, que antes era “jogado” em rios ou nos solos pelas equipes. Nesta edição [de 2004] tivemos 100% do óleo trocado recolhido nos tambores apropriados. Foram aproximadamente 4.000 litros enviados à reciclagem através dos Postos Ipiranga. A equipe Eco Drivers – Canastras recolheu um caminhão baú com peças e pedaços de carros que foram enviados às usinas de reciclagem das cidades destino.”

¹¹ Depoimento colhido através de e-mails trocados via internet, entre 09 e 10 de setembro de 2004.

4 APRESENTAÇÃO DA PESQUISA

Pelo que se pôde constatar, grande parte das práticas de *off-road* são realizadas em ambientes naturais – sensíveis ao mínimo impacto.

Mantendo o foco na compreensão do uso de veículos *off-road* em atividades que se mostrem, de algum modo, relacionadas à atividade turística, esta pesquisa abrange as práticas de *off-road* que englobam as modalidades usual e lazer, de acordo com as definições teóricas anteriormente apresentadas, excluindo a modalidade competição, apesar de, certamente, também poder causar impactos negativos ao ambiente natural e, quiçá, às comunidades locais, sendo mais uma modalidade carente de regulamentação.

São, exatamente, as buscas por recantos turísticos distantes, as rápidas visitas pela zona rural, as viagens curtas ou de longa duração, quando procuram-se por estradas e trilhas longe de rodovias e regiões povoadas, o objeto principal da pesquisa.

Como está sendo feita a locomoção até - e por - esses lugares a bordo de um veículo *off-road*? Quais são esses locais e qual o grau de consciência ambiental dos proprietários condutores desses possantes veículos? Essas são algumas das dúvidas que permearam a elaboração da pesquisa prática.

Deste modo, entre 02 e 15 de junho de 2003, realizou-se uma pesquisa quantitativa, com proprietários de veículos fora de estrada de todo o país.

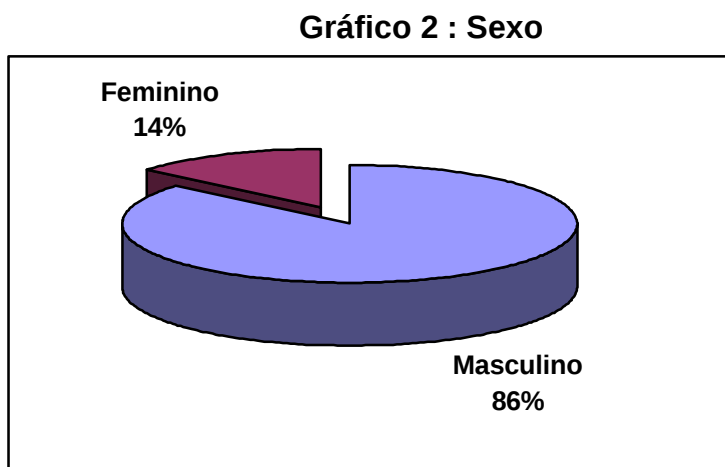
Um questionário¹² composto por dezenove questões, abertas e fechadas, foi enviado para participantes de associações de veículos *off-road* e listas de discussões sobre o tema na *internet*.

Foram obtidos quarenta e três questionários respondidos integralmente. As associações e listas de discussões às quais foram enviados questionários são:

¹² Para modelo do questionário, vide apêndice 1, p. 85.

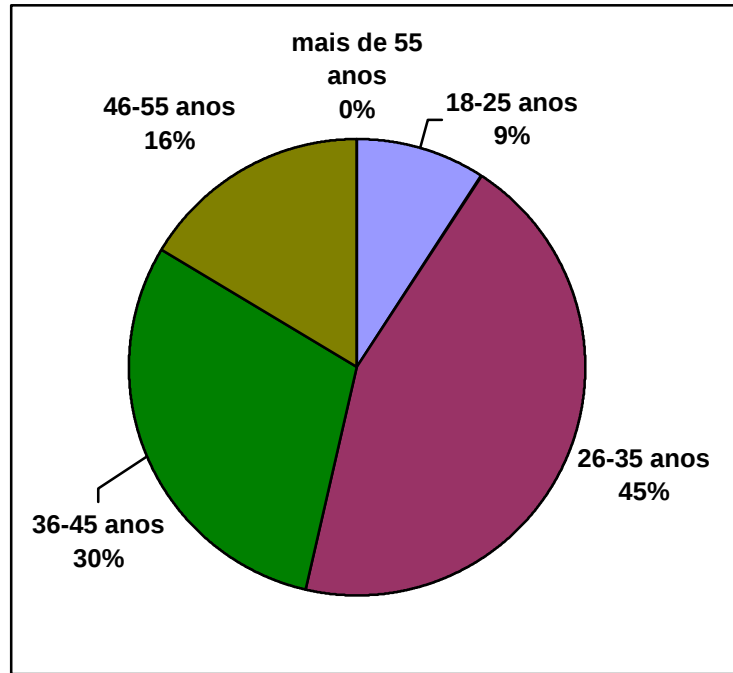
- **LROA** (*Land Rover Owner Association*): grupo dedicado a proprietários e aficionados por veículos da marca e por atividades relacionadas ao seu uso e suas características. Encontros, passeios, viagens, expedições, manutenções, acessórios e restaurações são os principais temas discutidos por seus 269 participantes;
- **JIPENET**: lista dedicada à discussão do *off-road*, trilhas, *raids*, viagens, *indoor*, etc., com 1.280 participantes;
- **Clube Land Rover**: grupo de brasileiros apaixonados por Land Rover, entre eles proprietários, ex-proprietários, futuros proprietários e simpatizantes da marca. É um espaço aberto para novos pensamentos, onde os participantes contam suas atividades com o veículo, fazem relatos de trilhas e passeios, agendam eventos, etc. Conta com 233 participantes;
- **Subaru Club**: lista de proprietários organizada pela própria montadora, com 45 participantes;
- **Rallye Off-road Brasil**: lista para assuntos sobre *rallye*, com foco no Mitsubishi Motorsport, com 242 participantes.

4.1 Resultados da Pesquisa



De um total de 43 pesquisados, predominaram proprietários de veículos *off-road* do sexo masculino, representados por 86% da amostra.

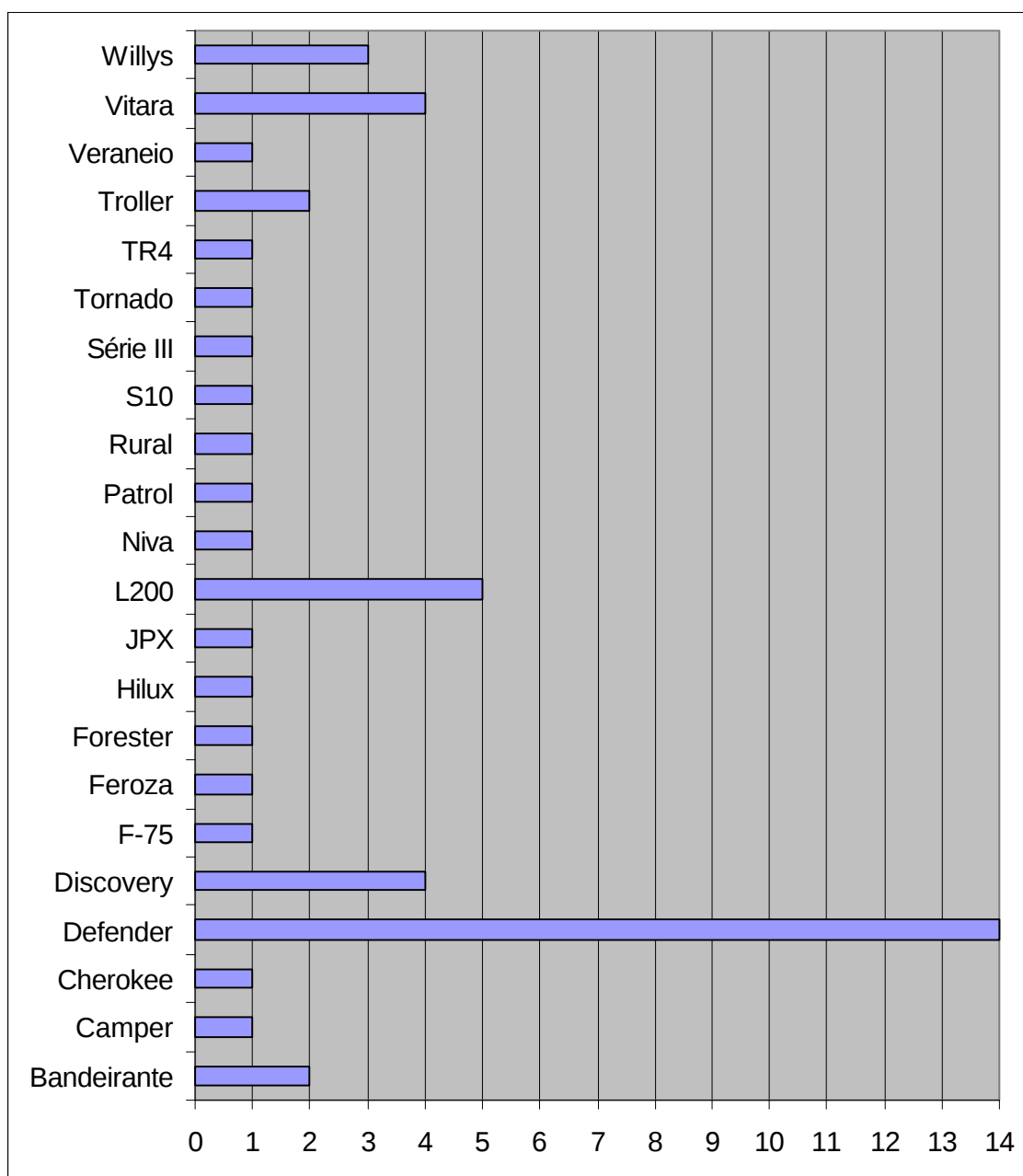
Gráfico 3 : Faixa Etária



A faixa etária dos pesquisados, em sua maioria, está entre 26 e 35 anos, mostrando-se também expressivo o número de proprietários de veículos *off-road* com idades entre 36 e 45 anos.

Uma minoria se concentra na faixa etária entre 18 e 25 anos, representada por apenas 9% dos pesquisados, seguida de 16% na faixa entre 46 e 55 anos.

Gráfico 4 : Modelos de veículos *off-road*

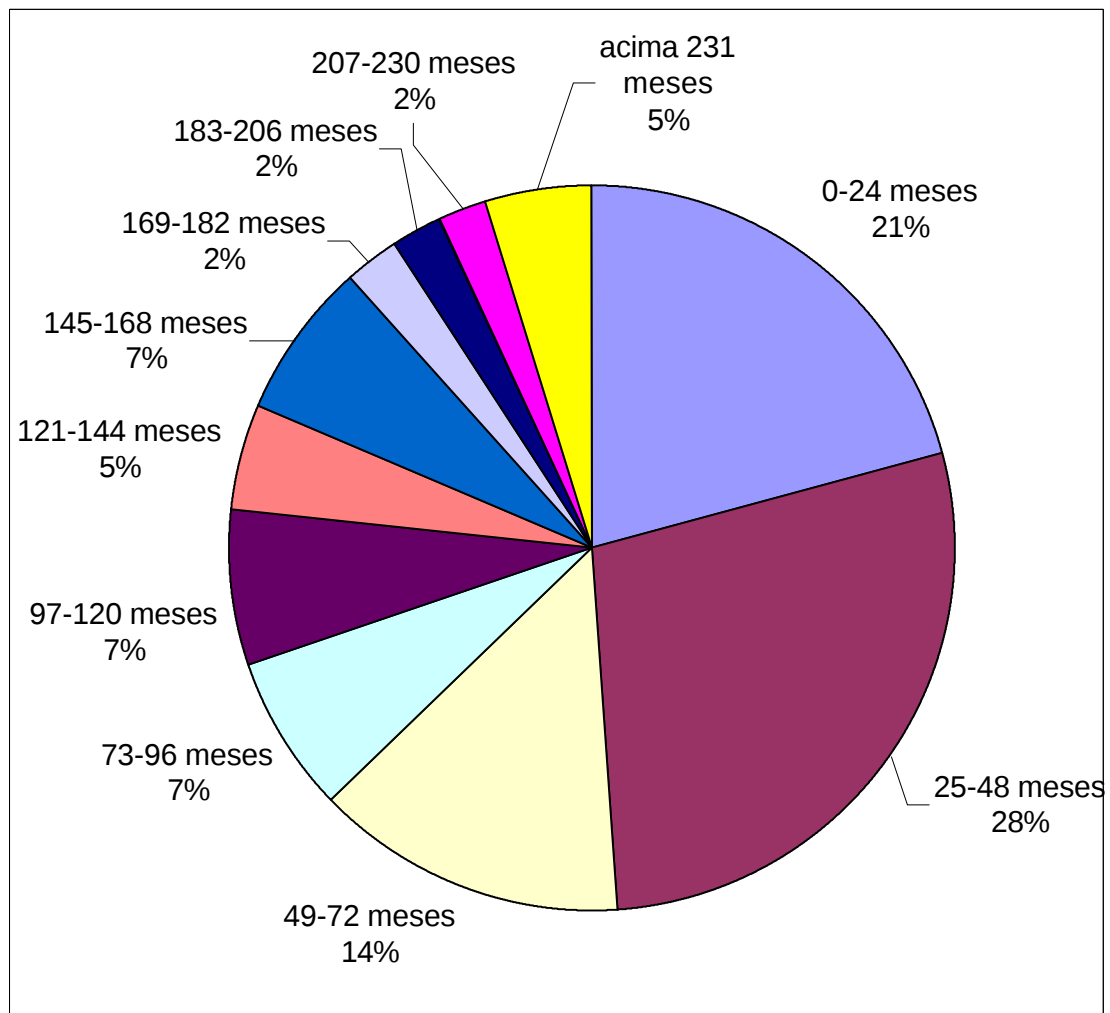


Número de carros expresso em unidades.

Por se tratar de uma questão aberta, os modelos dos veículos *off-road* variaram bastante entre os pesquisados. Mesmo assim, destacou-se o modelo Defender fabricado pela Land Rover.

Entre todos os pesquisados, 6 pessoas possuem 2 veículos 4x4, o que totalizou 49 veículos citados.

Gráfico 5 : Tempo de propriedade de veículos *off-road*

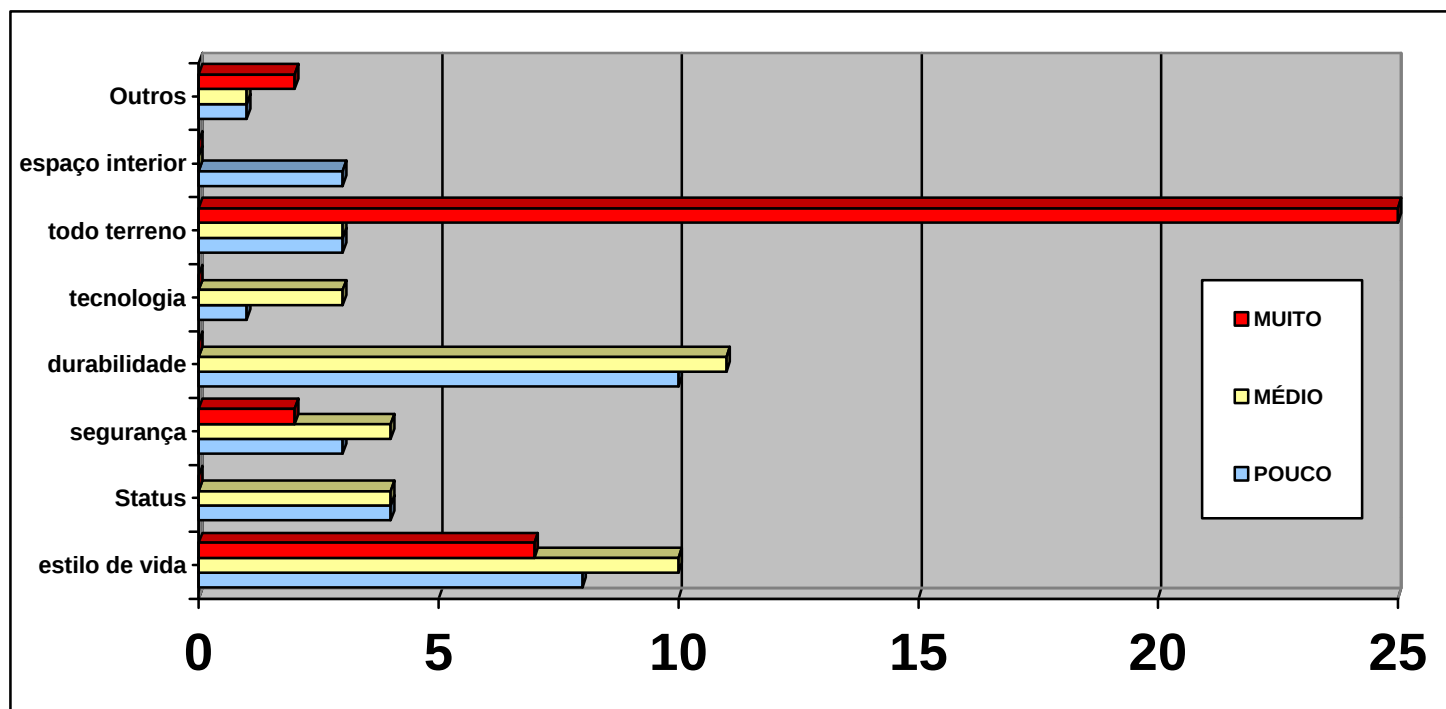


Na distribuição por faixas de períodos, 28% dos pesquisados possuem veículos *off-road* há até 4 anos, ou 48 meses, e 21% há até 2 anos, ou 24 meses. Já a média de tempo que os pesquisados possuem veículos *off-road* foi de 6,91 anos ou 83 meses.

Houve, também, casos de pessoas que possuem um 4x4 desde que começaram a dirigir.

É importante ressaltar que esta questão considera todos os veículos do gênero que cada proprietário já possuiu, além do atual.

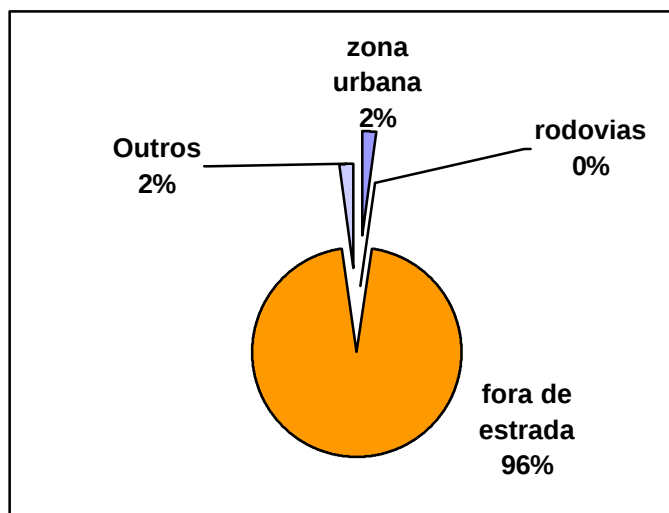
Gráfico 6 : Motivação de compra do veículo *off-road*



Dentre os motivos que mais influenciaram a compra dos veículos *off-road*, destacou-se a facilidade para trafegar em todo terreno entre 25 dos pesquisados, que representam 69% dos que responderam essa questão.

Durabilidade e estilo de vida também foram apontados como motivos secundários, de média importância, e 7 pesquisados deixaram a questão em branco, representando 16% do total.

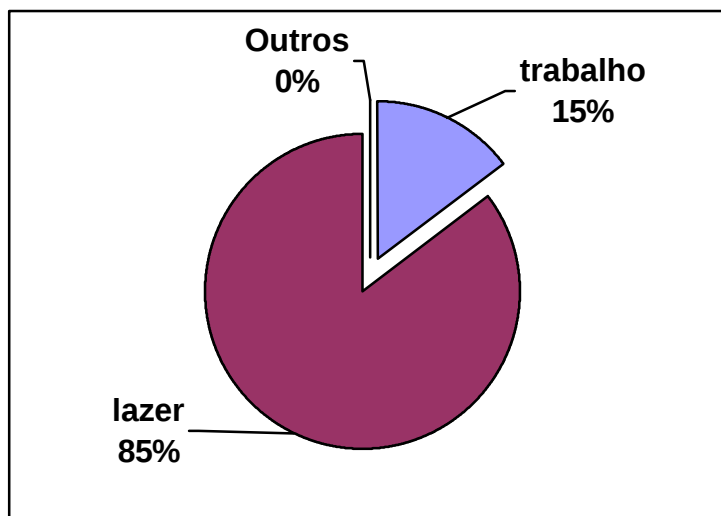
Gráfico 7 : Locais onde o uso de veículos *off-road* é mais importante



A grande maioria do público entrevistado, 96%, respondeu ser no ambiente fora de estrada o local mais importante para a utilização do veículo *off-road*.

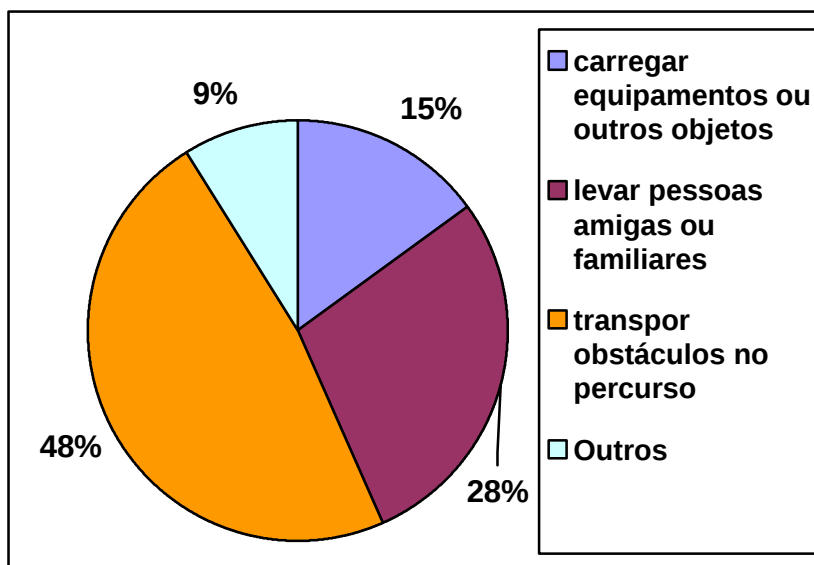
Nenhuma das pessoas mencionou a importância do veículo para o tráfego em rodovias.

Gráfico 8 : Utilização mais importante do veículo *off-road*



Estas respostas estavam associadas à questão anterior. Portanto, 85% dos pesquisados indicaram que o uso de seu veículo *off-road* é mais importante para fins de lazer, em condições fora de estrada.

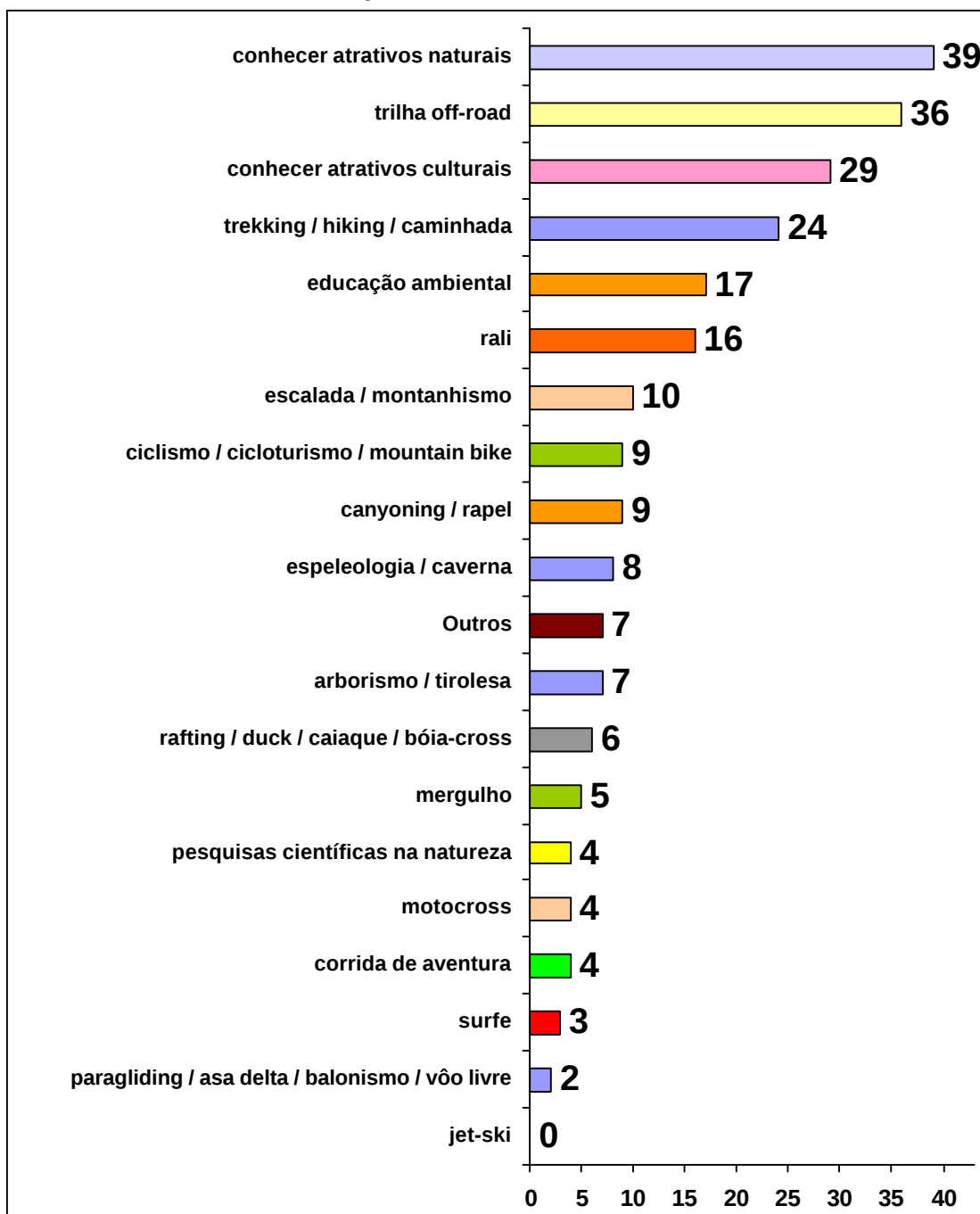
Gráfico 9 : Funções do veículo *off-road*



Estas respostas também estavam associadas às anteriores. 48% dos pesquisados utilizam seu veículo *off-road* para transportar obstáculos no percurso, durante momentos de lazer, em condições fora de estrada.

Vale ressaltar que quase 30% dos pesquisados afirmaram também usar seu veículo para transportar amigos ou familiares.

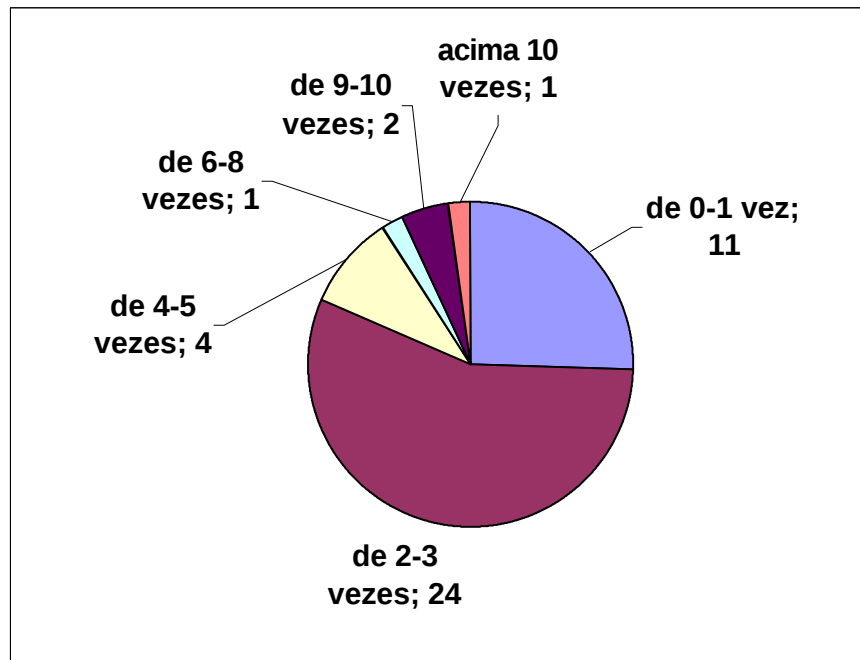
Gráfico 10 : Atividades praticadas com o auxílio do veículo *off-road*



Nesta questão de múltipla escolha, somou-se a quantidade de vezes que cada alternativa foi selecionada.

Assim, destacou-se “conhecer atrativos naturais” como a atividade mais praticada com o auxílio do veículo *off-road*, seguida das atividades “trilha *off-road*”, “conhecer atrativos culturais” e “caminhada”.

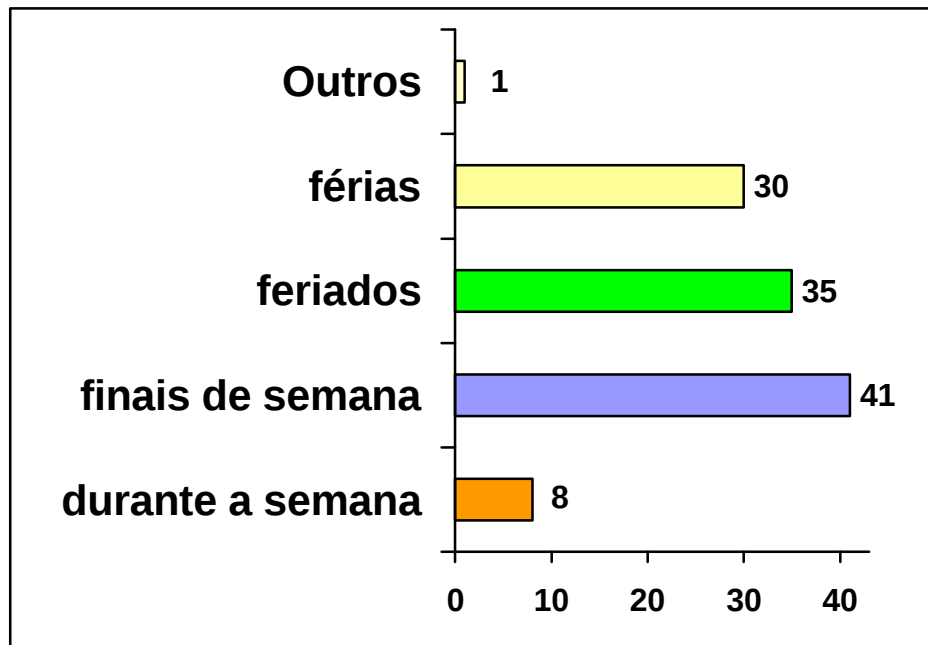
Gráfico 11 : Frequência de uso mensal do veículo *off-road*



Mais de 50% dos pesquisados utiliza seu veículo *off-road* de 2 a 3 vezes por mês. Já a média total foi de 3,9 vezes por mês, ou 13 vezes por ano.

Nesta questão, que estava associada à anterior, foi possível escolher qualquer uma das medidas de tempo.

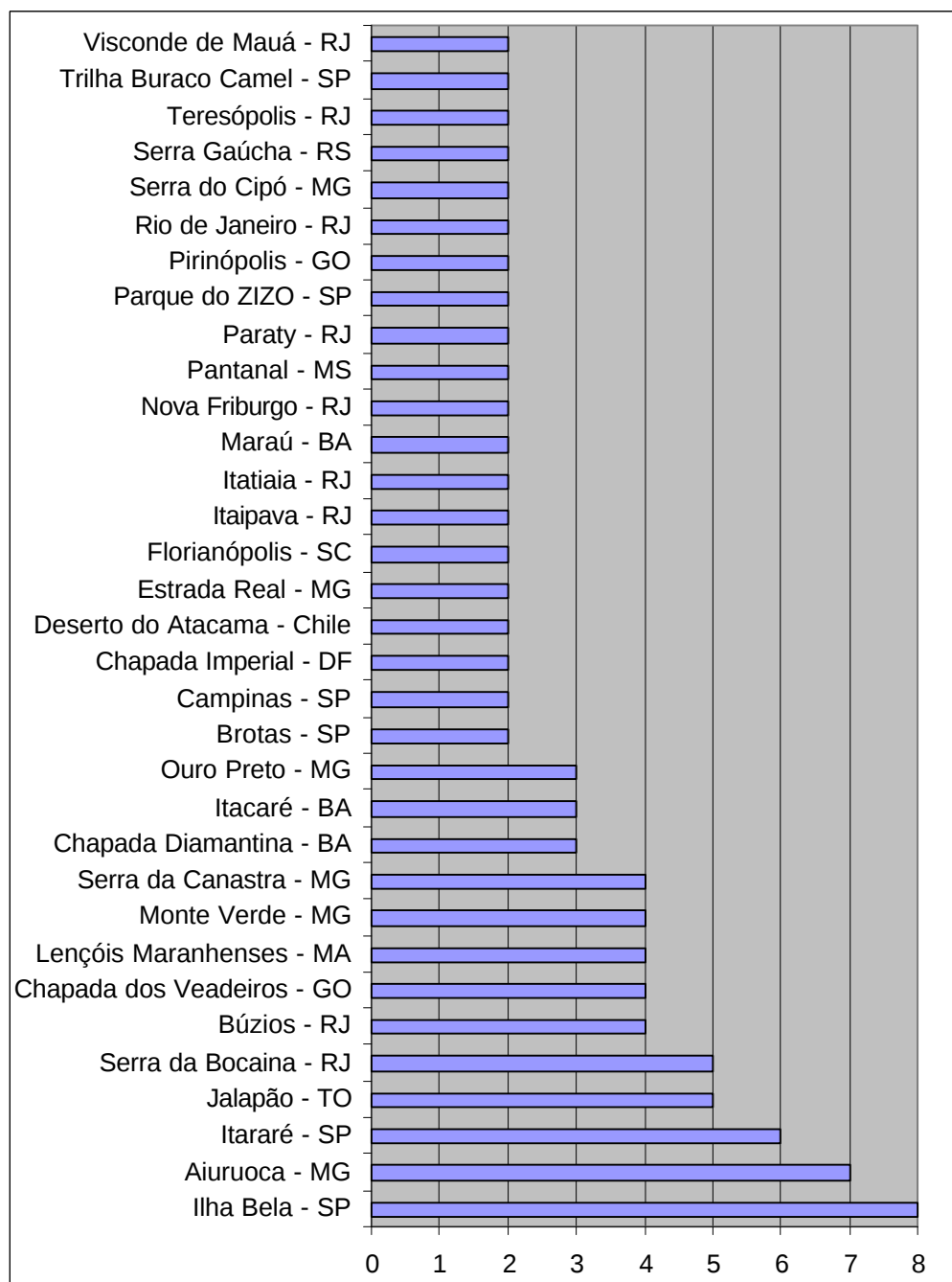
Gráfico 12 : Época que praticou atividades com o veículo *off-road*



Para a obtenção do gráfico 12, somou-se a quantidade de vezes que um item foi escolhido, já que a questão era de múltipla escolha. As respostas estão associadas às questões anteriores.

Assim, os finais de semana foram apontados pela maioria dos pesquisados como a época em que praticam tais atividades - citadas no gráfico 9 - mais frequentemente, seguidos pelos períodos de feriados e férias.

Gráfico 13 : Locais visitados no último ano, com o veículo *off-road*

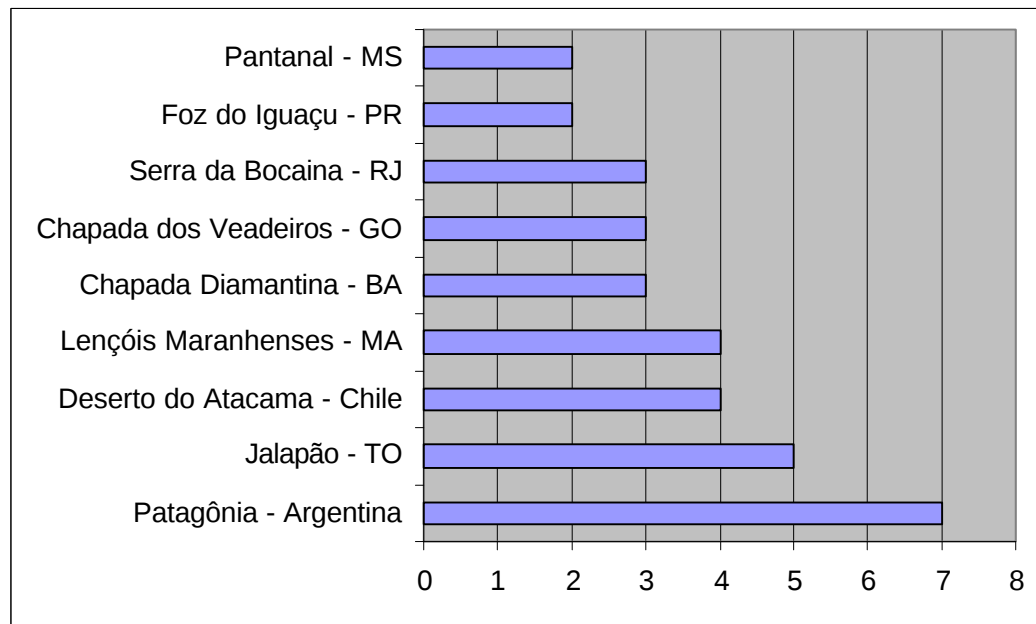


Nesta questão aberta, contou-se a quantidade de vezes que um destino foi citado, para a elaboração do gráfico 13. No total, 117 destinos diferentes foram mencionados pelos pesquisados. Entretanto, tabulou-se somente os 34 destinos que foram citados mais de uma vez.

Assim, os destinos mais visitados, com os veículos *off-road*, foram: Ilha Bela, no litoral norte de São Paulo, por 8 pesquisados; Aiuruoca, na região de

montanhas ao sul de Minas Gerais, por 7 pesquisados; Itararé, região de Canions no sul de São Paulo, por 6 pesquisados; Jalapão, região de deserto e cerrado no Tocantins, por 5 pesquisados e Serra da Bocaina, região de montanhas na divisa dos estados de Rio de Janeiro e São Paulo, por 5 pesquisados.

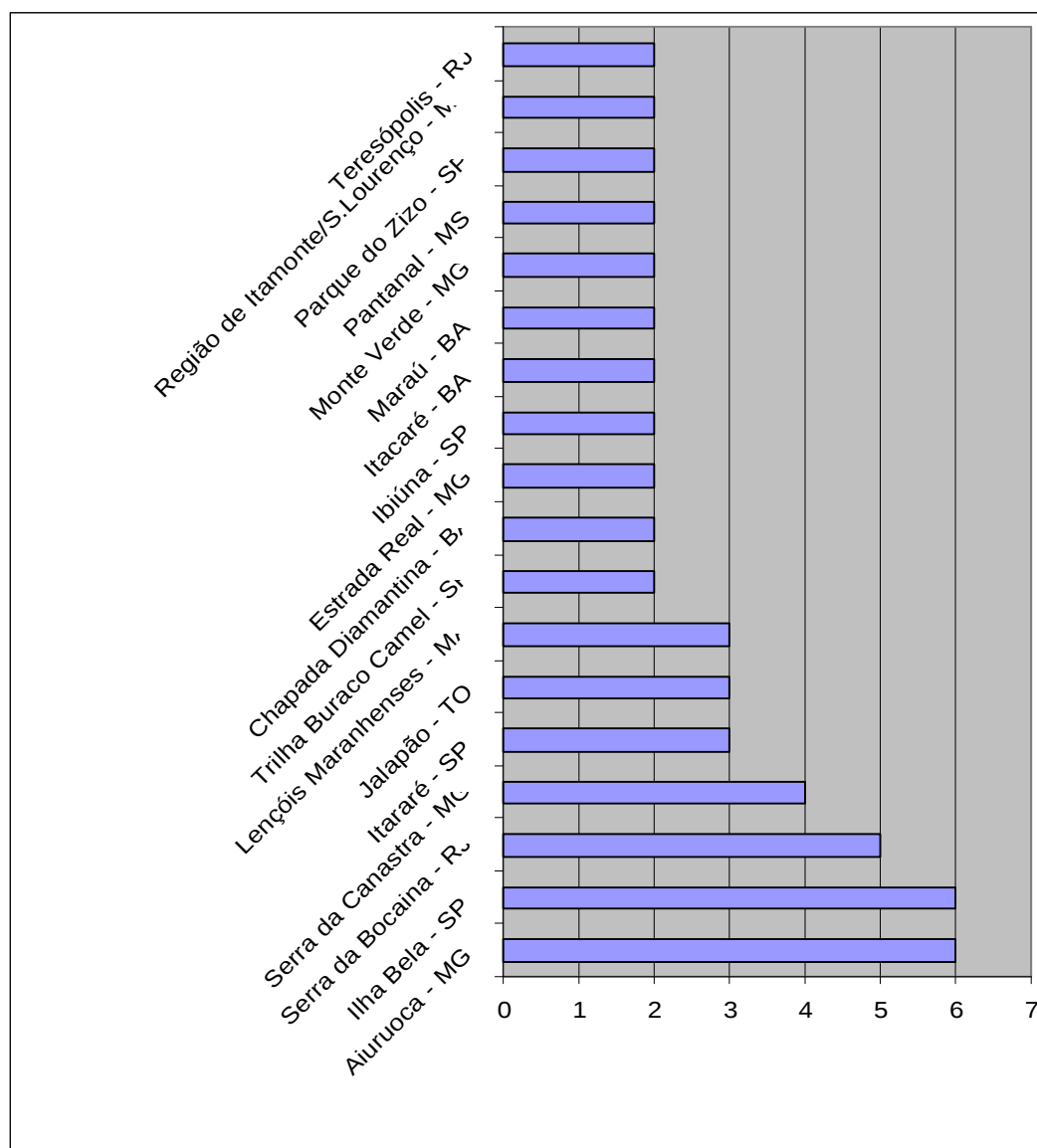
Gráfico 14 : Locais que pretendem visitar no próximo ano, com o veículo *off-road*



Nesta questão aberta, contou-se a quantidade de vezes que um destino foi mencionado, para a elaboração do gráfico 14. No total, 46 destinos diferentes foram citados pelos pesquisados. Porém, tabulou-se somente 9 destinos, mencionados mais de uma vez.

Os principais destinos alvo que os pesquisados pretendem visitar no próximo ano, usando seu veículo *off-road* foram: Patagônia, região de montanhas, lagos e neve ao sul da América do Sul, por 7 pesquisados; Jalapão, região de deserto e cerrado no Tocantins, por 5 pesquisados; Deserto do Atacama, região norte do Chile, por 4 pesquisados e Lençóis Maranhenses, região de dunas no Maranhão, por 4 pesquisados.

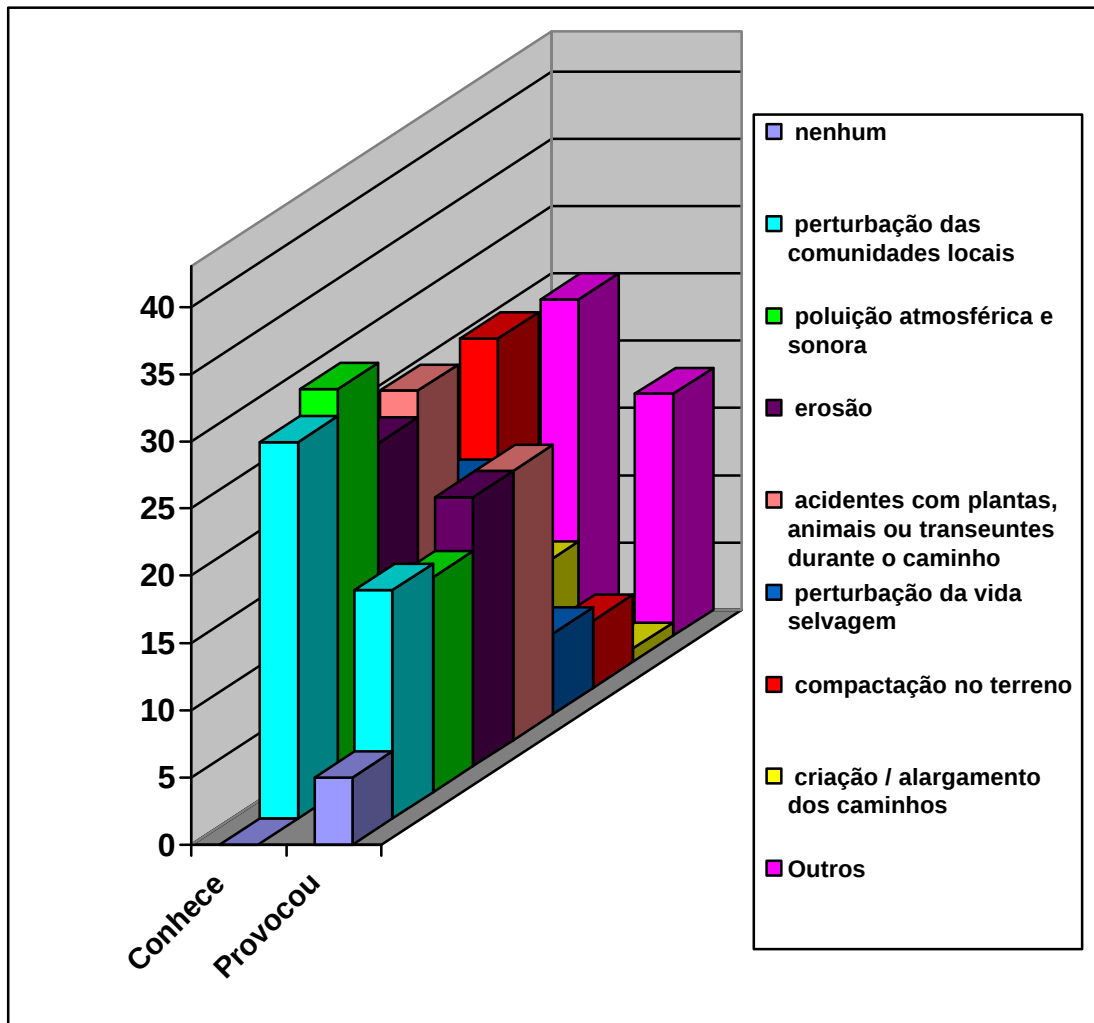
Gráfico 15 : Locais onde utilizou os recursos do veículo 4x4



Nesta questão aberta, contou-se a quantidade de vezes que um destino foi mencionado, para a elaboração do gráfico 15. No total, 79 destinos diferentes foram citados pelos pesquisados. Porém, tabulou-se somente 18 destinos, que foram apontados mais de uma vez.

Dentre os locais mencionados, onde os pesquisados realmente fizeram uso dos recursos 4x4 dos veículos *off-road*, destacaram-se: Aiuruoca, na região de montanhas ao sul de Minas Gerais, por 6 pesquisados; Ilha Bela, no litoral norte de São Paulo, por 6 pesquisados; e Bocaina, região de serra entre Rio de Janeiro e São Paulo, por 5 pesquisados.

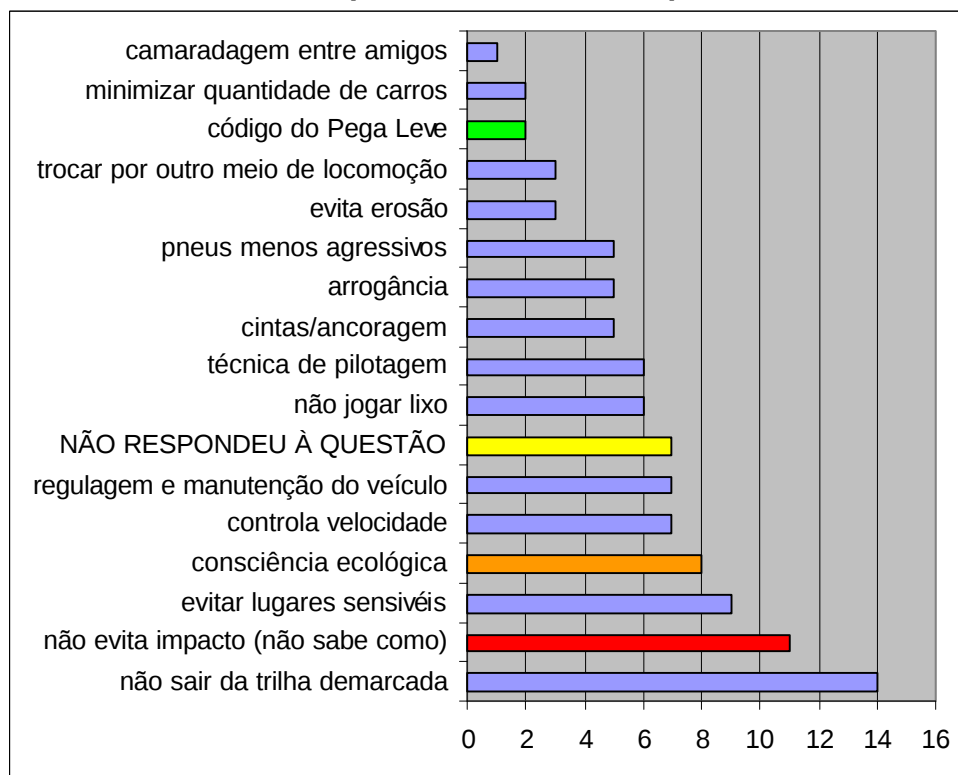
Gráfico 16 : Impactos dos veículos *off-road* no meio ambiente



Neste gráfico, comparam-se as respostas de duas questões de múltipla escolha. Na primeira, perguntou-se quais seriam os impactos que um veículo *off-road* pode causar no ambiente natural. Já na segunda, quais foram os impactos já provocados pelos pesquisados.

A maior parte dos pesquisados assinalou a maioria das opções na primeira questão, porém, não houve recíproca na segunda questão. Pode-se citar como exemplo a alternativa “criação e alargamento dos caminhos” reconhecida por 30 dos pesquisados como um impacto causado pelo veículo, e assumida somente por 16 deles. A diferença é maior ainda na alternativa “acidentes com plantas, animais ou transeuntes”, onde 26 pessoas responderam ser um impacto que um veículo *off-road* pode causar, tendo somente 5, dos 43 pesquisados, admitido já ter provocado.

Gráfico 17 : Atitudes para minimizar os impactos do *off-road*

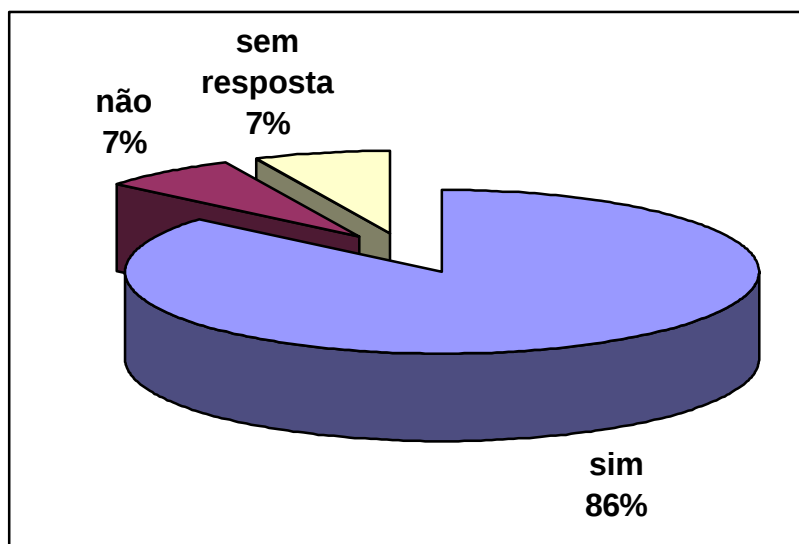


Nesta questão aberta, classificaram-se as respostas por grupos de significado e contou-se a quantidade de vezes que cada resposta igual foi mencionada.

No total, 17 diferentes grupos de respostas foram formados, contando com 36 pesquisados que responderam à questão.

Para o propósito deste estudo, destacaram-se quatro destes grupos: “não evita impactos”, que foi afirmado por 11 pesquisados (30% dos que responderam); “consciência ecológica”, que considera respostas que apresentaram algumas preocupações com o meio ambiente, mas não as atitudes com relação a ele, respondido por 8 pesquisados (22% dos que responderam); “código do pega leve” que somente 2 pesquisados escreveram boa parte das atitudes que constam nos panfletos dessa ONG; e finalmente 7 pesquisados (16% do total de pesquisados) que deixaram a questão em branco.

Gráfico 18 : Pesquisados dispostos a seguir um código de conduta de mínimo impacto



Esta questão teve uma resposta positiva de 86% dos pesquisados que realmente gostariam de seguir um código de conduta, somente 3 pessoas não responderam e outras 3 disseram que não seguiriam um código, justificando-se:

“A menos que fosse algo adequado, preparado em conjunto com pessoas que realmente entendem do assunto, sem discriminação aos jipeiros”.

“É talvez, mais teria que analisar o texto primeiro”.

“Já sigo um código de mínimo impacto”.

4.2 Análise dos Resultados da Pesquisa

Um dos primeiros resultados obtidos pela pesquisa foi a predominância do público masculino no universo do *off-road*. Isso talvez possa ser explicado pelo fato da forte associação feita pelas campanhas de *marketing* entre esses tipos de veículos e o público masculino, associado ao porte e aparente agressividade desses automóveis.

Conforme cita Ned Ludd (2004), os anúncios dizem a verdade mas mentem ao mesmo tempo, vendendo a idéia de que dirigir um automóvel é uma forma de

liberdade, um tipo de poder e controle físico do espaço, tornando-o um símbolo de riqueza. O autor vai ainda mais longe, afirmando que a sexualidade masculina é agressiva e mecânica e o automóvel foi construído baseado nessa dinâmica para representar o poder masculino.

Sendo os veículos *off-road* de preços bem acima dos carros populares, faz sentido a minoria de seus proprietários estarem na faixa etária entre 18 e 25 anos, enquanto sua maioria está concentrada entre 26 e 35 anos. Pode-se, também, tentar justificar que apenas 16% estejam na faixa entre 46 e 55 anos, já que a condução de veículos 4x4 exige um certo preparo e disposição física, assim como as atividades ao ar livre que podem ser praticadas nos destinos com eles alcançados.

Dentre os motivos que influenciaram a compra dos veículos *off-road*, destacou-se a facilidade para trafegar em todo terreno. Associando-se esse fato às informações de que 96% do público pesquisado afirmou ser no ambiente fora de estrada seu principal uso, além de 85% ter afirmado que sua função mais importante está relacionada ao lazer, há, então, uma forte relação da funcionalidade do veículo *off-road* com sua necessidade de aquisição, que vai além de *status* ou segurança.

Já 48% dos pesquisados afirmaram utilizar seu veículo 4x4 para transpor obstáculos no percurso, durante momentos de lazer. Nesses momentos, percebeu-se o veículo como apoio à prática de atividades relacionadas ao turismo na natureza e de aventura. “Conhecer atrativos naturais” e fazer “trilhas *off-road*” foram as mais citadas, seguidas de “conhecer atrativos culturais” e praticar “*trekking*”. Como a questão permitia múltipla escolha, a prática de uma atividade não exclui, necessariamente, a outra. Ainda, fora as atividades já mencionadas, os pesquisados afirmaram praticar outras 14 modalidades ligadas ao turismo de aventura, como previsto.

Deste modo, apesar de quase metade das pessoas afirmarem que usa seu 4x4 para transpor obstáculos, o que num primeiro momento poderia ser interpretado como simplesmente usá-lo para fazer trilhas, num segundo momento,

ao associar esse dado com as diversas atividades praticadas, pode-se entender que esses obstáculos, além de fazerem parte da atividade denominada “trilhas *off-road*”, estão também presentes nos caminhos percorridos rumo aos destinos finais, onde essas outras atividades de lazer são praticadas. A presença de obstáculos podem ser indícios de que esses destinos são remotos e de difícil acesso, o que foi confirmado posteriormente com as respostas sobre os locais mais visitados, como por exemplo, Aiuruoca em MG, Itararé em SP, ou Jalapão no TO.

Alguns fatos preocupantes foram percebidos nas respostas das questões que pretendiam avaliar o grau de consciência ambiental quanto aos impactos causados pelos veículos *off-road* na natureza. Primeiramente, de modo geral, evidenciou-se a inconsciência dos *off-roaders* pesquisados, pela discrepância entre conhecer o fato de que os impactos como erosão, compactação do solo, perturbação da vida selvagem ou das comunidades locais, entre outros, podem ser causados pela condução de veículos *off-road* por áreas naturais e admitir que basta transitar num *off-road* por essas áreas para causar tais impactos.

Em segundo lugar, somando-se os 30% que afirmaram não saber como evitar tais impactos (dos que reconheceram provocar algum dos impactos elencados), aos 16% que deixou de responder as questões, tem-se um total de 46% dos proprietários de *off-road* pesquisados que devem estar desorientados quanto às boas práticas do uso de um 4x4 na natureza.

Somente esse fato já justificaria a urgência da definição e divulgação de regras claras para o uso desses veículos em ambientes fora de estrada, cuja colaboração deste trabalho declara-se no capítulo seguinte. Entretanto, cabe tentar entender os porquês dessa desorientação.

A falta de estudos e pesquisas brasileiras sobre os impactos que podem ser causados pelo trânsito de veículos *off-road* em áreas naturais parece ser o fio condutor dessa falta de orientação.

Sem documentos oficiais em território nacional é complicado exigir que fabricantes¹³ de tais veículos, por iniciativa própria, eduquem seus consumidores. Como num ciclo vicioso, também é complicado exigir que os consumidores estejam educados, se não há fonte segura de orientação.

Mesmo assim, segundo Nelson de Almeida Filho¹⁴ (2004), criador do Jipe Clube do Brasil, os clubes de jipeiros têm procurado, voluntariamente, promover algum tipo de informação em prol da consciência ambiental de seus integrantes:

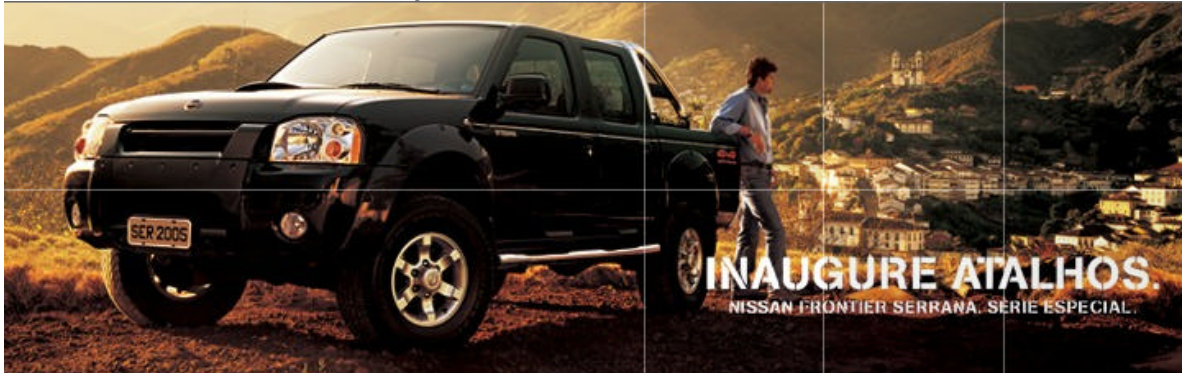
“O crescimento das atividades off-road tem aumentado também o uso desses veículos 4x4 e, automaticamente, o aumento das transgressões ao meio ambiente. Por outro lado, a organização de clubes, principalmente os espelhados nos Jipes Clubes, tem também aumentado a consciência dos jipeiros com relação a consciência preservacionista em seu meio. Só que as atividades clubísticas não conseguem acompanhar o crescimento da atividade, alavancada por campanhas publicitárias de vendas de veículos novos, promovidas pelas montadoras, sem qualquer preocupação com o problema . A idéia da venda é estar solto por aí e andar por onde quiser.”

O comentário do autor sobre as campanhas publicitárias faz todo sentido, e pode ser confirmado por dois dos vários anúncios encontrados em *websites* e revistas, reproduzidos a seguir. Eles mostram um descaso inconseqüente em relação ao meio ambiente por parte dos anunciantes que, obviamente, pode ser refletido no comportamento inadequado de seus consumidores.

¹³ Dentre muitos *websites* brasileiros de fabricantes de 4x4 que foram pesquisados, o único que lista precauções que devem ser tomadas ao se conduzir esses veículos por meios naturais, endereçadas diretamente aos proprietários *off-roaders*, é o da Land Rover, disponível em: https://www.landrover.com.br/source/bws_experience_212.asp

¹⁴ Depoimento colhido através de *e-mails* trocados via *internet*, entre 05 e 06 de outubro de 2004.

Ilustração 2 : Anúncio de Veículo 4x4



Fonte: Website Nissan, outubro de 2004.

Nesse anúncio, o próprio título “Inaugure Atalhos” contraria um dos preceitos básicos - “não criar atalhos ou sair das trilhas” - que pode minimizar alguns dos impactos causados pelos veículos 4x4 no meio ambiente (vide sub-capítulo 2.4, p. 28).

Ilustração 3 : Anúncio de Pneus



The advertisement features a large, close-up view of a tire tread on the left side, which appears to be made of large, irregular blocks of earth or rock. On the right, a landscape is visible under a blue sky with clouds. The text 'Chapadinha dos Guimarães' is written in the middle. At the bottom, there is a row of five tires and the Goodyear logo.

McCain

Wrangler

Pra você se ligar e desligar da estrada

Chapadinha dos Guimarães

Os obstáculos nunca foram tão pequenos. A linha Wrangler vai de 0 a 100% off-road em 7 modelos. Por isso, é a mais completa e versátil para você superar todos os obstaculinhos da natureza ou dos caminhos por onde sua vida queira passar.

Nas asas da

GOODYEAR

Fonte: Revista Nosso Férriado, edição 2, agosto de 2004 (3ªcapa).

Aqui, o pneu parece querer esmagar uma das paisagens encontrada na Chapada dos Guimarães - MT, cujo título pejorativo “Chapadinha dos Guimarães” desvaloriza sua grandeza e importância no cenário nacional. Também é sabido que quanto maior os sulcos dos pneus, apesar de proporcionarem mais aderência

do veículo ao solo, mais retiram a cobertura superficial do terreno, condição propícia ao desenvolvimento de erosões, além de, muitas vezes, tornar intransitável a região por onde passaram.

Outra incoerência é o *slogan* usado pela linha de pneus da marca que assina o anúncio “Pra você se ligar e desligar da estrada”, incompatível com técnicas de condução preventiva, segura e de mínimo impacto ambiental e social.

Além de comentar sobre as campanhas publicitárias, o autor lembra a existência do que chama de “grupos de *off-road*”:

“São grupos de amigos que se reúnem para fazer off-road de forma descoordenada. Não são clubes e não seguem qualquer regência. Muitas empresas e até fabricantes reúnem grupos, atualmente, para passeios, raides, etc, sem qualquer comprometimento com a interferência ao meio ambiente. Pode ser apenas um alvo do Marketing. Grupos de cidades do interior estão acostumados aos espaços naturais mas dividem suas opiniões entre os que exploram e os que preservam. Na verdade grupos do interior geralmente não têm a consciência ecológica desenvolvida em sua cultura, é onde acontece a maioria dos problemas. Enquanto a atividade era restrita a poucos veículos a interferência não era prejudicial. Atualmente, mesmo em cidades pequenas do interior, é comum a reunião de cerca duzentos veículos em um evento.”

Mas, a experiência também pode ensinar, educando “à força”, como costuma-se dizer. É o caso do episódio narrado por Álvaro Melo¹⁵, passado na região serrana do Rio de Janeiro, por volta de 1989:

“A chuva que caía incessantemente nos proporcionou uma trilha cheia de emoções e adrenalina e nossa volta dessa localidade até o asfalto que nos levaria à Rodovia Presidente Dutra era por uma longa e sinuosa estradinha de terra que estava sendo muito castigada pela chuva, especialmente porque ainda passada a máquina recentemente e havia aquela terrinha solta que se transforma em lama-sabão! Depois de havermos encarado dificuldades muito maiores, aquela estradinha tornou-se um play-ground para nós e assim vínhamos nos divertindo em 4x2, escorregando, fazendo rodopios e sujando os jipes uns dos outros naquela brincadeira normal entre amigos. Sentíamos-nos poderosos.

¹⁵ O autor escreveu ao grupo de discussões na *internet* JIPENET, em 29 de maio de 2004, como forma de contribuição para a corrente discussão sobre a imagem dos jipeiros. Para acessar o grupo, envie um e-mail para: jipenet-subscribe@yahoogrupos.com.br

De repente aparecem em sentido contrário um Corcel II e uma Brasília, ambos velhos e caidinhos, sendo que o Corcel rodava com os pneus quase totalmente murchos, e a Brasília, na frente, tinha uma corrente de elos pequenos envolvendo os pneus traseiros. Ambos os carros estavam praticamente lotados com pessoas e compras de mercado. Nós, poderosos e solidariamente bem intencionados (estávamos em 4 Bandeirantes – uma com guincho elétrico e 1 CJ dotado de guincho mecânico além de pneus ATX 23º, os melhores da época) logo paramos para oferecer ajuda e a resposta inesperada foi: “ – Obrigado moço, mas nós que moramos aqui estamos acostumados a enfrentar essas dificuldades assim, basta vocês não estragarem mais nossa estrada que conseguiremos chegar. Agora, se vocês continuarem, daqui a pouco não passa mais ninguém...” Foi uma ducha fria nas nossas boas intenções e constrangidos nos desculpamos, despedimo-nos e fomos embora direitinho para casa... Para mim, foi uma lição preciosa principalmente por ampliar a percepção de que nem tudo que é bom para nós agrada e/ou serve para os outros.”

5 REGRAS BÁSICAS DE SEGURANÇA E CONDUTA DE MÍNIMO IMPACTO DE VEÍCULOS *OFF-ROAD* NA NATUREZA

Os impactos ambientais e sociais causados por veículos motorizados, especificamente pelos 4x4, citados no capítulo 2 deste trabalho, ainda que resultantes de pesquisas e estudos internacionais, podem ser facilmente observados, de forma empírica, em territórios nacionais. Como demonstrado pelo depoimento de Álvaro Melo (2004), basta um pouco de atenção, para que qualquer pessoa repare nos impactos negativos no solo, no ar, na água, na flora, na fauna, no ambiente cultural e processo histórico, na qualidade de vida das comunidades locais e na experiência de outros visitantes, que o tráfego irrestrito e desordenado desses tipos de veículos pode causar.

Contudo, mostra-se crescente a quantidade de adeptos as mais diversas práticas de *off-road* nesses ambientes sensíveis ao mínimo impacto, destacando seu uso em atividades relacionadas ao turismo na natureza e turismo de aventura, como demonstraram os resultados da pesquisa realizada com proprietários desses veículos (vide capítulo 4), ainda sem nenhum tipo de regulamentação oficial no Brasil.

Porém, sabe-se que a educação e conscientização em prol do meio ambiente é tida como fator fundamental para a sobrevivência de áreas naturais, conforme afirma Barros (2003):

“Muitos administradores e pesquisadores de áreas naturais consideram a educação ambiental um componente fundamental para a sobrevivência das áreas naturais a longo prazo. A educação ambiental pode informar as pessoas sobre os benefícios das áreas naturais, pode conscientizá-las sobre o valor cultural, ambiental e experimental da natureza e ainda pode auxiliar a construção do comportamento humano em relação ao ambiente natural (Gunderson et al., 2000).

(...) Existem diversas vantagens em relação à abordagem educacional, uma das quais é tirar o administrador e sua equipe do papel de “policia” que pode ser facilmente desenvolvido em uma abordagem que priorize os regulamentos. Considerado o alto nível educacional observado na maioria dos visitantes brasileiros (Takahashi, 1998; Kinker, 1999), a abordagem educacional tem uma probabilidade maior de sucesso, pois os visitantes podem utilizar as informações, lidar

com conceitos e suas inter-relações e compreender as razões por trás de uma determinada estratégia de manejo.” (BARROS, p.26, 2003)

Deste modo, levando-se em conta:

- a dificuldade administrativa, financeira, burocrática, e outras tantas, para a regulamentação e fiscalização do trânsito de veículos 4x4 em ambientes naturais;
- que sem as comunidades tradicionais e o ambiente natural preservados e saudáveis, os destinos remotos que um veículo 4x4 é capaz de alcançar perderiam sua atratividade, direito das gerações futuras;
- que cada cidadão brasileiro e estrangeiro em território nacional tem o dever de zelar pelo patrimônio natural e cultural do país, buscando o desenvolvimento sustentado e garantindo a sobrevivência humana na Terra;
- que para exercer a cidadania também é preciso ter consciência e atitudes positivas em prol meio ambiente;
- que há urgência na articulação de todos os setores sociais para a preservação ambiental.

Procurou-se elaborar uma proposta de “Regras Básicas de Segurança e Conduta de Mínimo Impacto para Veículos *Off-road* na Natureza”, visando reduzir os impactos negativos que a condução de veículos *off-road* na natureza pode ocasionar, numa tentativa de contribuir para a conscientização de seus proprietários, condutores e passageiros, tanto quanto para uma futura discussão em busca da regulamentação da atividade no Brasil, apresentada a seguir:

Previna-se contra acidentes:

- Tenha consciência: acidentes são construídos por uma sucessão de equívocos, e por isso podem ser evitados.
- Frente a um problema, tente manter o controle. Atos precipitados, impulsivos ou comportamento de risco podem aumentar a probabilidade de acidentes.
- Não se arrisque sem necessidade. O salvamento em áreas naturais além de caro é complexo, podendo levar dias e causar grandes danos ao meio ambiente.
- Os veículos 4x4 e seus equipamentos possuem muitas especificidades e limites técnicos que precisam ser conhecidos, antes de se aventurar caminho a fora. Não deixe de ler o manual do veículo, além de obter informações e tirar dúvidas com o fabricante. Isso impede mau uso de seu 4x4, que pode causar acidentes e danos mecânicos.
- A condução de veículos 4x4 não é para qualquer um. Requer habilidades, técnicas e práticas que devem ser desenvolvidas com cursos práticos, leitura de manuais específicos sobre técnicas de condução fora de estrada e regras de conduta na natureza. Condutores despreparados usam o carro e seus equipamentos inadequadamente, agindo de improviso e com negligência, fatores que causam grande parte dos acidentes e agressões ao meio ambiente.
- Informe-se sobre o trajeto a ser percorrido, suas possibilidades e dificuldades. Visualize suas possíveis necessidades e riscos, antecipando os problemas que possa enfrentar. Leve equipamentos extras, como pneus, pilhas, rádios comunicadores, além de combustível, alimentos, telefones úteis e rotas de fuga, que poderão ser necessários em caso de emergência ou facilitar e agilizar um possível resgate.
- Tenha sempre à mão um *kit* de primeiros socorros, e saiba, por meio de cursos práticos e leituras, como proceder em caso de emergência.

Planeje e prepare-se para viajar com um 4x4:

- Cheque as condições climáticas de todo o trecho a ser percorrido. Isto facilitará a escolha do local e época para viajar, evitará surpresas com trechos intransponíveis, acessos fechados ou vestimentas e equipamentos inadequados.
- Colha o máximo de informações disponíveis sobre seu destino, como vias de acesso, condições dos trechos, postos de combustíveis, hospitais, locais para refeições e pernoite. Use mapas, GPS (*Global Position System*), bússolas, informações locais e dicas de amigos. Isto agiliza a elaboração do roteiro, a visualização dos riscos, a estimativa de dias e gastos.
- Dê, regularmente, manutenção preventiva ao seu 4x4. No caso de viagens de longas distâncias ou a locais que exigirão muito do veículo, faça a manutenção algumas semanas antes de partir e teste-o bem antes do evento, evitando surpresas, gastos desnecessários durante a viagem ou um retorno forçado.
- Domine técnicas de orientação por mapas e bússolas. O uso de equipamentos de localização via satélites, como o GPS, pode ser dificultado em áreas remotas ou em matas com densa vegetação por bloqueio dos sinais.
- Os rádios PX e PY podem ser de grande utilidade desde que sejam conhecidos os pontos repetidores para uma chamada de emergência ou para unir o comboio. Esteja em dia com a licença de uso dos equipamentos, bem como com a linguagem apropriada de comunicação.
- Deixe familiares e amigos avisados sobre o roteiro, duração da viagem, além de informações de contato e localização. Em áreas com portarias e controle de visitantes, deixe uma cópia do seu roteiro e dados de canais de rádio para comunicação. Tudo isto facilitará resgates e urgências de contato.
- Tenha sempre em mãos estas regras.

Exercite a cidadania:

- No Brasil, respeite o Código de Trânsito Brasileiro e informe-se sobre possíveis restrições e códigos de conduta específicos de parques públicos, propriedades privadas e outros destinos. Em outros países, procure informações sobre os Códigos de Trânsito próprios, além da existência de Códigos de Conduta específicos para veículos 4x4.
- Seja cortês com a comunidade local e outros visitantes. Respeite e valorize a cultura do local visitado e as necessidades de outros visitantes, que podem ser diferentes das suas. Aja como se estivesse visitando a casa alheia.
- Dê prioridade a produtos e serviços locais, garantindo que a renda permaneça na região. Não pechinche, pois um pequeno desconto pode fazer uma grande diferença na renda do vendedor, além de desvalorizar seu trabalho.
- Não negue auxílio a outros viajantes ou comunidade local.
- Denuncie qualquer crime ambiental, acidente ou desastre natural. Colabore com a fiscalização, que já é tão difícil em áreas naturais e distantes.
- Não disponibilize planilhas duvidosas, incorretas ou incoerentes para outros viajantes.
- Discuta, aprimore, pratique e ajude a divulgar estas regras!

Conduza com Mínimo Impacto:

- Viaje em no máximo cinco carros ou dez pessoas. Grupos menores causam menos impacto ambiental e cultural, são mais silenciosos, mais fáceis de administrar e acomodar. Além de diminuir o tempo de espera exacerbado para transitar e manobrar muitos veículos.

- Lembre-se que seu 4x4 é somente uma ferramenta para aproximá-lo da natureza, levando-o a lugares de difícil acesso que, conseqüentemente, possuem o meio ambiente mais preservado e sensível ao mínimo impacto de visitação. Chegando no destino, procure caminhar, cavalgar, andar de bicicleta ou outros meio de locomoção que proporcionem maior contato e harmonia com o meio ambiente e que não sejam tão agressivos como um veículo motorizado em áreas naturais.
- Não deixe que a sensação de “poder sem limites” interfira no modo de conduzir seu 4x4. Precaução, técnica e consciência ambiental são as palavras de ordem de qualquer *off-roader*.
- Se a idéia é estar mais próximo da natureza, não seja você mais um agente destruidor. As técnicas de condução de um 4x4 devem ser praticadas em locais apropriados para este fim, como pistas e trilhas de teste que possuem manejo adequado. Muitas dessas técnicas, se utilizadas somente quando necessário, servem para minimizar os impactos que veículos 4x4 causam no meio ambiente e permitir a transposição de caminhos difíceis.
- Se quiser testar o desempenho de seu 4x4 em terrenos fora de estrada, faça-o em locais apropriados e destinados especificamente para isto. Lembre-se que estradas de terra são normalmente caminho de veículos 4x2, que podem ter o acesso inviabilizado após a passagem de um comboio de *off-rovers*. Trilhas e locais onde só é possível transitar em veículos 4x4 requerem muito mais cautela, já que a natureza lá é menos visitada e conseqüentemente mais preservada.
- Trafegue somente em locais permitidos. Além de evitar multas, garante a integridade dos locais de trânsito restrito.
- Permaneça nas trilhas existentes. Não crie ou alargue caminhos. Atalhos destroem plantas, raízes, ninhos e tocas, perturbam e matam animais, compactam o solo, causam erosão, além de desorientar outros condutores.

- Trechos com alto índice de erosão, nascentes e charcos devem ser evitados.
- Não trafegue por rios, riachos ou qualquer ambiente aquático, a não ser em casos de extrema urgência, quando deve passar por onde houver estrada ou trilha que cruze o leito. A passagem de seu 4x4, com a conseqüente liberação de óleos e outros poluentes na água, pode causar danos irreversíveis à vida aquática, que usam as águas rasas como local de acasalamento, berçário e nutrição. Além disso, essa água poluída pode servir para abastecer reservatórios que atendem às comunidades da região.
- Suba ou escale morros somente em locais permitidos e determinados. Os rastros deixados poderão ser seguidos por outros veículos, além dos sulcos se aprofundarem com a chuva, criando uma erosão permanente.
- Use sua tração nas quatro rodas e a marcha reduzida quando em deslocamento de baixa velocidade em condições fora de estrada. Deste modo, seu 4x4 não estará propenso a atolamentos, derrapagens e saídas laterais, que normalmente acontecem quando se usa tração somente traseira ou dianteira, já que a tração é distribuída entre todas as rodas. Essa distribuição de tração também equilibra o peso do veículo, causando menos impacto ao solo.
- Evite criar facões (erosões formadas pela passagem constante dos pneus), alternando a passagem das rodas e não passando no mesmo lugar do veículo da frente, porém sem alargar a trilha.
- Não force o carro para sair de atoleiros. Além de causar erosões, provoca um desgaste desnecessário no carro.
- Sempre dê preferência a ser guinchado por outro veículo que esteja parado. Somente utilize a ancoragem quando não houver outra opção. Para isso, leve cabos, cintas, âncoras de chão e anilhas. O uso de patescas (polias) também é muito importante, pois reduz a força sobre os pontos de ancoragem. Todas essas ferramentas devem ser feitas com materiais próprios e fabricados especialmente para ancoragem.

- Ao utilizar a âncora de chão, atenção ao buraco que ela pode causar no solo. Tenha em mãos uma pá ou enxada que possa ser usada para fechar o buraco ou recompor estragos no terreno.
- Somente em casos de emergência, como última opção, use o tronco de uma árvore para fazer a ancoragem. Escolha uma árvore forte e jamais amarre cabos, correntes ou cordas direto em sua casca. Use cintas apropriadas, ou envolva-a com lona, tira de borracha ou até um tecido resistente, como o *jeans*.
- Nas trilhas e estradas de terra, trafegue em baixa velocidade, mantendo um ritmo constante. Além de estabilizar o carro, é um modo de não levantar poeira, arrancar pedras, provocar ruídos, nem assustar ou atropelar animais.
- Não importa o quanto falta ou se está cansado, dê preferência e passagem a veículos mais velozes, animais, pedestres, motocicletas e ciclistas. Use o bom senso, diminuindo a velocidade ou até parando o veículo, facilitando a ultrapassagem.
- Dê preferência a qualquer animal que se interponha ou cruze o caminho. Lembre-se que você é o intruso em seu habitat.
- Ao parar, desligue o motor. Isto diminui as emissões atmosféricas, a poluição sonora e o *stress* dos animais.
- Evite barulhos desnecessários, como buzinar, escutar som alto ou gritar. Além de assustar os animais e interferir em sua rotina, incomodam as comunidades locais e outros visitantes. Preserve a sensação de harmonia que a natureza oferece.
- Respeite as propriedades particulares, como se fossem sua. Com cuidado, abra e feche porteiros e cancelas, deixando-as como foram encontradas. Desta forma, o acesso será sempre permitido a todos os viajantes.

- Se precisar trocar óleo ou peças de seu veículo, não deixe nenhum tipo de resíduo ou lixo no meio ambiente.

Deixe o meio natural melhor do que o encontrou, ou como se você não estivesse passado por lá:

- Não moleste ou mate animais. Não colha ou mate plantas. Isto prejudica o equilíbrio ecológico do ambiente que você está visitando, pois toda fauna e flora está interrelacionada de modo complexo e sua sobrevivência só pode ser garantida por essa interdependência e pela integridade do ambiente. Além disso, são ações que podem resultar em penalidades legais, previstas na Lei de Crimes Ambientais.
- Não jogue lixo pelas janelas do veículo. Além de poluir, pode atrair animais para próximo da estrada ou trilha, deixando-os mais suscetíveis a atropelamentos. Redobre a atenção para bitucas de cigarro, que podem iniciar incêndios.
- Use instalações sanitárias já existentes. Em caso de emergência, cave um buraco com 15 cm de profundidade, a pelo menos 10 metros de distância de fonte de água, *campings* ou trilhas, em locais onde não seja necessário remover a vegetação e seja de solo orgânico ou terra escura, fora da areia. Use o mínimo de papel e produtos higiênicos necessários, trazendo-os de volta. Feche o buraco com materiais orgânicos, imediatamente após o uso.
- Evite levar animais de estimação em viagens à passeio, a não ser que desempenhem algum papel específico, tenham sido treinados para isso e estejam com as vacinas em dia. Se for inevitável, solicite as devidas permissões, informe-se sobre hospedagem e alimentação, e mantenha-os sempre nas guias sob sua responsabilidade. Lembre-se, também, de recolher seus resíduos.

Seja responsável pela sua Segurança em rodovias, estradas de terra e trilhas:

- Se for dirigir, não consuma bebidas alcoólicas ou use drogas.
- Sempre dirija na velocidade permitida. Em trilhas, estradas de terra, vilarejos, bairros ou qualquer local de maior concentração humana, e em locais onde houver dúvida, opte por baixas velocidades.
- Atenção às curvas. Sempre diminua a velocidade e alinhe seu veículo antes de entrar em curvas. Redobre a atenção em estradas de terra ou trilhas onde as curvas podem não ter sido devidamente projetadas, nem receberem manutenção adequada, além da possibilidade de veículos, animais ou pedestres virem na contramão.
- O motorista deve sempre exigir que todos os passageiros usem cinto de segurança, durante todo o percurso, inclusive em estradas de terra e trilhas, independentemente de seu grau de dificuldade. A prevenção evita graves acidentes e penalidades legais.
- Viaje com no mínimo duas pessoas por veículo. Deste modo, o motorista não precisa desviar a atenção do volante, enquanto o acompanhante pode auxiliá-lo com instruções sobre o roteiro, leitura de mapas, comunicação e outras funções.
- Em trechos de mata cerrada, mantenha todos os vidros do veículos fechados, evitando ferimentos nos passageiros e destruição de ramos que possam ficar presos na lataria.
- Não use facões para aparar ramos que possam arranhar a pintura do veículo. Preserve a natureza, seguindo a pé ou em outro veículo de tamanho mais apropriado à passagem. Outra opção seria adesivar total ou parcialmente seu 4x4.

Atenção redobrada à Segurança do comboio:

- Viaje em no mínimo dois veículos. Além de ser mais seguro, é a garantia de um possível resgate.
- Antes de partir, estabeleça as regras para o comboio, como distâncias entre veículos, velocidade praticada, principais paradas, cuidados a serem tomados, estratégias de comunicação, etc. Isto evita desentendimentos ou aborrecimentos.
- O uso de um meio de comunicação comum é fundamental em comboio, antes de partir, entre em acordo sobre o melhor equipamento de comunicação para o grupo, levando pilhas ou outros instrumentos extras. Além disso, estabeleça códigos e limites para as conversas.
- Em situações difíceis, evitar dar opiniões, que devem ser expressas apenas quanto o proprietário do veículo solicitar e a resposta for assertiva.

Recomendações para gestores e proprietários de Áreas Naturais:

- Mensurar e estabelecer a capacidade de trânsito de veículos *off-road* em determinado período, fornecendo orientação aos condutores quanto as suas melhores práticas.
- Definir quais os períodos do ano em que o tráfego de veículos *off-road* deve ou não ser suspenso, levando em consideração o ciclo de reprodução das espécies, o índice pluviométrico, a condição das estradas e trilhas, e quaisquer eventos que possam ser prejudicados com o trânsito de veículos motorizados.
- Disponibilizar mapas, delimitar, fiscalizar e manter trilhas onde é permitido o tráfego com veículos 4x4.
- Promover a conscientização ambiental, através de educação e informação.

- Estabelecer as velocidades máximas permitidas em cada trecho.
- Regular o trânsito de veículos 4x4 em dunas e leitos de rios, considerando as leis ambientais e de preservação.
- Usar sinalizações ostensivas, sem causar poluição visual ou interferir na harmonia do cenário natural.

CONCLUSÃO

Iniciativas em prol de um desenvolvimento sustentável vêm sendo percebidas em escala global, por, aparentemente, todos os setores da sociedade. Tarefa complexa, processual, aparentemente interminável e considerada utópica, por muitos, a busca pela sustentabilidade, ou seja, pelo equilíbrio entre o desenvolvimento econômico e social, sem o esgotamento dos recursos naturais - que garantem a dinâmica sistemática da biodiversidade do planeta, e, conseqüentemente, a sobrevivência da espécie humana na Terra, parece permear todas as decisões e realizações dessa e das futuras gerações.

Conceito incessantemente explorado pela mídia brasileira nos últimos anos, desde a divulgação de ações de responsabilidade social de empresas privadas de todo porte, permeando missões e valores de novas ONGs, e chegando aos palanques pelos discursos políticos, a sustentabilidade, o desenvolvimento sustentável ou sustentado, e suas outras tantas versões, “caíram na boca do povo”, ou seja, tornaram-se popularmente conhecidas.

Desse mesmo modo, popularizou-se também o prefixo “eco”, criando, entre tantos outros novos conceitos, o do ecoturismo, em muitas e diversas tentativas de denominar um novo tipo de turismo, alavancando um novo segmento de mercado.

Mesmo não havendo uma definição para o ecoturismo que seja aceita universalmente (PIRES, 2002), no Brasil o ecoturismo é conceituado como uma modalidade ou subcomponente do turismo sustentável, que se utiliza do patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação, desenvolve a consciência ambiental, além de promover o bem-estar das populações envolvidas (EMBRATUR/IBAMA, 1994). Conforme citado no capítulo 1 deste trabalho, o conceito de turismo sustentável está baseado não somente na entrega de produtos e serviços que atendam às necessidades e desejos dos turistas, como também nas necessidades e desejos das regiões receptoras, lê-se das comunidades tradicionais, preservando sua cultura e costumes, sem desprezar os processos ecológicos essenciais à garantia da vida (OMT, 2003).

Evidentemente, há controvérsias nessas definições, que não vêm ao caso. O importante é atentar para o fato de que, a cada dia que passa, mais e mais pessoas se interessam pelo tipo de turismo que tem como principal atrativo as belezas naturais e peculiaridades culturais de comunidades tradicionais, ainda abundantes no Brasil, seja ele chamado de turismo na natureza, ambiental ou ecológico.

Porém, esse tipo de turismo vem sendo, em alguns casos, denominado pelo “*trade*” de ecoturismo, mesmo nos casos em que não é realizado sob seus preceitos, desconsiderando sua relação com a busca da tão almejada sustentabilidade, numa jogada de *marketing* que acaba por confundir e desorientar o mercado.

A divulgação do fato da indústria turística ser, na atualidade, a atividade que apresenta os mais elevados índices de crescimento no contexto econômico mundial e que o ecoturismo é seu segmento que apresenta maior crescimento, aliada à carência de informações sobre os prejuízos que a falta de planejamento da atividade pode acarretar, pode, também, influenciar essa desorientação do mercado.

Assim, muitos empreendedores se arriscaram oferecendo produtos e serviços sem terem competências suficientes e conhecimentos necessários sobre os benefícios que a atividade ecoturística pode trazer num contexto amplo - como ser um instrumento de viabilização econômica para a preservação do meio ambiente e uma alternativa econômica às populações receptoras -, nem sobre os malefícios que o turismo mal planejado pode acarretar - baixa qualidade ambiental dos destinos, degradação de culturas tradicionais, desequilíbrio de economias locais, e o conseqüente declínio da atividade turística - .

Nesse cenário, o chamado turismo de aventura merece destaque. Com práticas baseadas nos esportes de aventura, também chamados de radicais, possui modalidades diferenciadas pelo ambiente onde são praticadas - terra, água e ar - e envolve viagens a áreas naturais em localidades remotas. Dependendo

das condições em que for realizado, pode ser considerado sustentável ou não, ecoturismo ou não.

Atualmente, percebe-se por parte desse segmento uma corrida pela regulamentação, normatização e certificação de suas diversas modalidades, uma vez que o rápido crescimento e amadurecimento do mercado mostrou a importância do gerenciamento dos riscos intrínsecos às atividades, que englobam desde equipamentos certificados, à adoção de procedimentos operacionais rígidos, seguros obrigatórios para todos os participantes e atitudes em prol do meio ambiente, exigências de um mercado cada vez mais competitivo que podem interferir na garantia da sobrevivência da atividade no Brasil, além de influenciar a inserção do país no roteiro internacional do turismo de aventura.

Das várias modalidades do turismo de aventura, somam-se trinta e duas reconhecidas pela EMBRATUR (2001), sendo que somente dezenove são representadas por Grupos Técnicos Temáticos específicos junto à Câmara de Segmentação da entidade.

Dentre os dados obtidos neste trabalho, destaca-se o total de dezesseis dessas modalidades que foram citadas pelos pesquisados como sendo realizadas com o apoio de veículos *off-road*, principalmente para transpor obstáculos no percurso. Pelo perfil desse público, restrito a proprietários desses tipos de veículos, pode-se entender por obstáculos os buracos, atoleiros, curvas fechadas, entre outros, indícios claros que os percursos são estradas de terra ou trilhas que levam a locais distantes dos grandes centros urbanos, de difícil acesso, e, conseqüentemente, mais preservados.

Esse fato foi comprovado pela maioria dos pesquisados que afirmaram considerar o uso mais importante de seus veículos no ambiente fora de estrada, em momentos de lazer.

De aproximadamente dois mil membros de cinco diferentes grupos de discussão específicos sob o tema *off-road* na *internet*, a pesquisa foi respondida

especificamente por proprietários de veículos *off-road*, totalizando quarenta e três respostas.

Se comparado à estimativa de pouco mais de quarenta e cinco mil veículos *off-road* vendidos até julho de 2004 em todo o Brasil, tem-se quase 1% destes consumidores pesquisados. É uma pequena amostra, porém representativa, já que todos os pesquisados são proprietários que efetivamente realizam algum tipo das chamadas práticas de *off-road*, na natureza.

Esse mesmo público pesquisado mostrou-se defasado em relação ao conhecimento dos impactos ambientais e sociais negativos que qualquer veículo *off-road* pode causar ao transitar em áreas naturais. Poucos sabem, realmente, quais são as atitudes que efetivamente podem minimizar esses impactos.

Esses e outros fatos, representam uma pequena fatia da contribuição que estudos e pesquisas podem dar à compreensão do comportamento de turistas e viajantes no meio natural.

Além disso, esses resultados mostram a urgência na coleta e análise de informações, principalmente sobre as modalidades de turismo na natureza e de aventura, com grande potencial de impactos ambientais e sociais negativos, que dariam respaldo à tardia regulamentação dessas atividades no Brasil. Pois, se as belezas naturais e sociedades tradicionais são sua maior atração e palco para aventura, o descaso em relação a sua preservação poderá, muito antes do que se imagina, encerrar com as próprias atividades.

Os trabalhos e iniciativas que busquem essa preservação não devem ser somente responsabilidade das agências regulamentadoras do turismo no país. É preciso que todos os atores envolvidos se articulem e prol do desenvolvimento sustentável dessas atividades turísticas. Fala-se então, de todo o “*trade*”, de responsáveis pela elaboração de planos de manejo, gerentes e gestores de áreas naturais, dos próprios viajantes e, especificamente neste caso, dos fabricantes de veículos *off-road* e das agências regulamentadoras da atividade automobilística brasileira.

Foi pensando nesse último público, viajantes proprietários e condutores de veículos 4x4, assim como seus fabricantes, que se apresentou a proposta de “Regras Básicas de Segurança e Conduta de Mínimo Impacto para Veículos *Off-road* na Natureza” no capítulo 5. O intuito é que essa proposta seja uma semente que origine ampla discussão sobre quais seriam as melhores práticas para que esses tipos de veículos possam continuar a transitar em áreas naturais e um estímulo aos fabricantes em divulgá-las, seja no ato de aquisição do veículo, em algum capítulo de seu manual ou em qualquer outro meio de comunicação eficiente.

Para isso, pretende-se, após sua aprovação pelo curso de Pós-Graduação em Ecoturismo das Faculdades SENAC – SP, enviar esta proposta aos mais diversos grupos de interesse pelo tema, como a ABETA, listas de discussões da *internet*, membros do “*trade*”, organizadores e envolvidos em *rallies*, assim como fabricantes de veículos 4x4, entre outros.

É nítida a urgência de uma conduta consciente por parte de todos os proprietários, condutores e envolvidos com o *off-road*, para que suas práticas possam continuar a acontecer em áreas naturais do território nacional. Caso contrário, em pouco tempo, podem até ser proibidas ou amplamente restritas, o que acontece em alguns países europeus, como França, Alemanha e Inglaterra.

Contudo, é de extrema importância que muito mais pesquisas sejam desenvolvidas no Brasil, com o objetivo de compreender os impactos que o turismo pode acarretar às áreas naturais, sobre seu planejamento e manejo, assim como compreender o perfil do crescente público interessado no turismo na natureza e de aventura e a efetividade de programas de educação ambiental direcionados a turistas e visitantes de áreas naturais. É de igual importância o desenvolvimento de estudos e pesquisas sobre as comunidades tradicionais receptoras e todas as interferências que a atividade turística pode nelas causar, e, finalmente, estudos aprofundados sobre os veículos *off-road*, seus impactos ambientais e sociais em áreas naturais, o perfil de seus proprietários e entusiastas.

BIBLIOGRAFIA

ALLIEVI, João. **Brochura Diretrizes para o Desenvolvimento do Turismo de Aventura**. São Paulo: Senac – CET, 2003.

American Fisheries Society. **Off-Road Vehicles and Their Impact on Stream Environments - A Policy Statement From the Texas Chapter**. EUA, 2002. Disponível em: <<http://www.sdafs.org/tcafs/content/orvpol.htm>>. Acesso em: 15 de setembro de 2004.

AUTOESPORTE, especial Fora de Estrada. **Nesse terreno, 4x2 não entra**. São Paulo, n. 1, p. 62-65, jan. 2004.

AUTT – Asociación de Usuarios del Todo Terreno. Espanha. Disponível em: <<http://www.autt.org>>. Acesso em: 8 de setembro de 2004.

AZEVEDO, André. **Grãos de areia: oito anos de aventuras no rali Paris-Dakar**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

BARROS, Maria Isabel Amando de. **Caracterização da visitação, dos visitantes e avaliação dos impactos ecológicos e recreativos do planalto do Parque Nacional do Itatiaia**. Piracicaba, 2003. 121 p. Dissertação (Mestrado em Recursos Florestais, Conservação de Ecossistemas Florestais) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo.

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. São Paulo: Senac, 1998 *apud* ALLIEVI, João. **Apostila Gestão de Empreendimentos Ecoturísticos dos Cursos de Pós Graduação em Ecoturismo**. São Paulo: Senac – CET, 2003.

Big Cypress National Preserve – Flórida. Disponível em: <http://www.nps.gov/bicy/Bicy-018.htm#_Toc489176968>. Acesso em: 4 de setembro de 2004.

CASSELLS-BROWN, Richard. **Mountain bike classification under the National Parks Act (1980) - An environmental and social impact analysis**. 28 de janeiro de 2002. Disponível em: <<http://www.mountainbike.co.nz/politics/articles/cassels-brown/4.0>>. Acesso em: 15 de setembro de 2004.

COLE, D.N. Ecological impacts of wilderness recreation and their management. In: HENDEE, J.C.; STANKEY, G.; LUCAS, R.C. (Ed.) **Wilderness management**. 2.ed. Golden: North American Press, 1990 *apud* BARROS, Maria Isabel Amando de. **Caracterização da visitação, dos visitantes e avaliação dos impactos ecológicos e recreativos do planalto do Parque Nacional do Itatiaia**. Piracicaba, 2003. 121 p. Dissertação (Mestrado em Recursos Florestais, Conservação de Ecossistemas Florestais) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo.

COLE, D.N. Biophysical impacts of wildland recreation use. In: GARTNER, W.C.; LIME, D.W. (Ed.). **Trends in outdoor recreation, leisure and tourism**. Nova York: CABI Publishing, 2000 *apud* BARROS, Maria Isabel Amando de. **Caracterização da visitação, dos visitantes e avaliação dos impactos ecológicos e recreativos do planalto do Parque Nacional do Itatiaia**. Piracicaba, 2003. 121 p. Dissertação (Mestrado em Recursos Florestais, Conservação de Ecossistemas Florestais) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo.

Defenders of Wildlife. **Out of Control: The Impacts of Off-Road Vehicles and Roads on Wildlife and Habitat in Florida's National Forests**. EUA. Disponível em: <<http://www.defenders.org/habitat/>>. Acesso em: 17 de setembro de 2004.

DEM, Cédric. **La circulation en 4x4 - Réglementation en France**. Disponível em: <<http://cblard.party.lu/index.php?page=145168&session=&>>. Acesso em: 10 de setembro de 2004.

EMBRATUR/IBAMA. **Diretrizes para uma Política Nacional de Ecoturismo**. Brasília, 1994. (brochura)

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Dicionário Aurélio**. Edição eletrônica 2004 autorizada à POSITIVO INFORMÁTICA LTDA.

FERRO, Paulo; RENATA, Fábila; CAMARGO, Tatyane. **Feira ganha perfil profissional e cresce 15% em volume de negócios**. 12 de agosto de 2004 a. Disponível em: <<http://www.adventurefair.com.br/noticias/noticias.asp>>. Acesso em: 15 de agosto de 2004 a.

FERRO, Paulo; RENATA, Fábila; CAMARGO, Tatyane. **Mais de cinco mil pessoas visitam a feira no dia do trade**. 12 de agosto de 2004 b. Disponível em: <<http://www.adventurefair.com.br/noticias/noticias.asp?cod=24>>. Acesso em: 15 de agosto de 2004 b.

FOLHA DE S. PAULO. **Ministérios do Turismo e do Meio Ambiente assinam em SP agenda bilateral inédita**. São Paulo, 9 de agosto de 2004. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/ciencia/ult306u12260.shtml>>. Acesso em: 12 de agosto de 2004.

FPTT – Federação Portuguesa de Todo-o-Terreno Turístico. Portugal. Disponível em: <<http://www.fptt.pt/apresentacao.asp>>. Acesso em: 8 de setembro de 2004.

FRAGA, Margarida. **Turismo e Desenvolvimento Sustentável: referências e reflexões**. 23 de junho de 2003. Disponível em: <<http://www.embratur.gov.br>>. Acesso em: 03 de março de 2004.

GAIOTTO, João Roberto de Camargo. **Técnica 4x4: guia de condução fora de estrada**. 2ª ed. Curitiba: J.R. de C. Gaiotto, 2000.

GOMES, Marlene. **Diretrizes para o Ecoturismo é tema de Oficina.** 06 de julho de 2003. Disponível em: <<http://www.embratur.gov.br>>. Acesso em: 26 de agosto de 2004.

GRAEFE, A.R.; KUSS, F.R.; VASKE, J.J. **Visitor impact management: the planning framework.** Washington: National Parks and Conservation Association, 1990 *apud* BARROS, Maria Isabel Amando de. **Caracterização da visitação, dos visitantes e avaliação dos impactos ecológicos e recreativos do planalto do Parque Nacional do Itatiaia.** Piracicaba, 2003. 121 p. Dissertação (Mestrado em Recursos Florestais, Conservação de Ecossistemas Florestais) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo.

GUNDERSON, K.; BARNS, C.V.; HENDRIKCS, W.W.; Mc AVOY, L.H. Wilderness education: an updated review of the literature and new directions for research and practice. In: Wilderness Science in a time of change conference: wilderness visitors, experiences, and visitors management, 4., Missoula, 1999. **Proceedings.** Fort Collins: USDA, Forest Services, 2000 *apud* BARROS, Maria Isabel Amando de. **Caracterização da visitação, dos visitantes e avaliação dos impactos ecológicos e recreativos do planalto do Parque Nacional do Itatiaia.** Piracicaba, 2003. 121 p. Dissertação (Mestrado em Recursos Florestais, Conservação de Ecossistemas Florestais) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo.

HAMMITT, W.E.; COLE, D.N. **Wildland recreation: ecology and management.** Nova York: John Wiley, 1998 *apud* BARROS, Maria Isabel Amando de. **Caracterização da visitação, dos visitantes e avaliação dos impactos ecológicos e recreativos do planalto do Parque Nacional do Itatiaia.** Piracicaba, 2003. 121 p. Dissertação (Mestrado em Recursos Florestais, Conservação de Ecossistemas Florestais) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo.

IBAMA. **Lei de Crimes Ambientais.** Brasília, 1998. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/leiambiental/home.htm>>. Acesso em: 5 de março de 2004.

ISTO É. **Off-Road Brasil.** São Paulo: Empresa das Artes, 2003.

JUNIOR, Arilo de Alencar *apud* AUTOESPORTE, especial Fora de Estrada. **Nesse terreno, 4x2 não entra.** São Paulo, n. 1, p. 62-65, jan. 2004.

KINKER, S.M.S. **Ecoturismo e a conservação da natureza em parques nacionais brasileiros: estudo de caso dos Parques Nacionais de Aparados da Serra e Caparaó.** São Paulo, 1999 *apud* BARROS, Maria Isabel Amando de. **Caracterização da visitação, dos visitantes e avaliação dos impactos ecológicos e recreativos do planalto do Parque Nacional do Itatiaia.** Piracicaba, 2003. 121 p. Dissertação (Mestrado em Recursos Florestais, Conservação de Ecossistemas Florestais) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo.

KNIGHT, R.L.; COLE, D.N. Wildlife responses to recreationists. In: KNIGHT, R.L.; GUTZWILLER, K.J. (Ed.). **Wildlife and recreationists: coexistence through management and research**. Washington: Island Press, 1995 *apud* BARROS, Maria Isabel Amando de. **Caracterização da visitação, dos visitantes e avaliação dos impactos ecológicos e recreativos do planalto do Parque Nacional do Itatiaia**. Piracicaba, 2003. 121 p. Dissertação (Mestrado em Recursos Florestais, Conservação de Ecossistemas Florestais) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo.

LEUNG, Y.F.; MARION, J.L. Recreations Impacts and Management in Wilderness: A State of Knowledge Review. In: Wilderness Science in a time of change conference: wilderness ecosystems, threats and management, Missoula, 1999. **Proceedings**. Fort Collins: USDA, Forest Services, 2000 *apud* BARROS, Maria Isabel Amando de. **Caracterização da visitação, dos visitantes e avaliação dos impactos ecológicos e recreativos do planalto do Parque Nacional do Itatiaia**. Piracicaba, 2003. 121 p. Dissertação (Mestrado em Recursos Florestais, Conservação de Ecossistemas Florestais) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo.

LIDDLE, M.J. **Recreation ecology: the ecological impact of outdoor recreation and ecotourism**. Londres: Chapman and Hall, 1997 *apud* BARROS, Maria Isabel Amando de. **Caracterização da visitação, dos visitantes e avaliação dos impactos ecológicos e recreativos do planalto do Parque Nacional do Itatiaia**. Piracicaba, 2003. 121 p. Dissertação (Mestrado em Recursos Florestais, Conservação de Ecossistemas Florestais) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo.

LUDD, Ned. **Apocalypse Motorizado: A tirania do Automóvel em um Planeta Poluído**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004 (Coleção Baderna).

MASTER ROAD 4x4 ROMA CLUB. Itália. Disponível em: <<http://www.master4x4.it/regole.php>>. Acesso em: 10 de setembro de 2004.

MCKNELLY, P.N. Turkey **Bay Off-Road Vehicle Area: Its use and monitoring system**. In: ANDREWS, R.N.L.; NOWAK, P.F. (Ed.). Off-road vehicle use: A management challenge. U.S. Department of Agriculture, Office of Environmental Quality; University of Michigan, School of Natural Resources and University of Michigan Extension Service, 1980 *apud* American Fisheries Society. **Off-Road Vehicles and Their Impact on Stream Environments - A Policy Statement From the Texas Chapter**. EUA, 2002. Disponível em: <<http://www.sdafs.org/tcafs/content/orvpol.htm>>. Acesso em: 15 de setembro de 2004.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Plano Nacional do Turismo. Diretrizes, Metas e Programas 2003-2007**. Brasília, 2003. (brochura).

MMA – Ministerio de Medio Ambiente. Espanha. Disponível em: <http://www.mma.es/info_ciud/camp/manual/25arti.htm#>. Acesso em: 8 de setembro de 2004.

NARA – National Archives Federal Register. EUA. Disponível em: <http://www.archives.gov/federal_register/index.html>. Acesso em: 4 de setembro de 2004.

NISSAN DO BRASIL. **Website Nissan**. Disponível em: <<http://www.nissan.com.br>>. Acesso em: 05 de outubro de 2004.

OMT – Organização Mundial de Turismo. **Guia de desenvolvimento do turismo sustentável**. trad: Sandra Netz. Porto Alegre: Bookman, 2003.

PAYNE, G.F.; FOSTER, J.W.; LENINGER, W.C. **Vehicle impacts on Northern Great Plains range vegetation**. Journal of Range Management, 1983 *apud* American Fisheries Society. **Off-Road Vehicles and Their Impact on Stream Environments - A Policy Statement From the Texas Chapter**. EUA, 2002. Disponível em: <<http://www.sdafs.org/tcafs/content/orvpol.htm>>. Acesso em: 15 de setembro de 2004.

PIRES, Paulo dos Santos. **Dimensões do Ecoturismo**. São Paulo: Senac, 2002.

PONTO MÍDIA. **Revista Nosso Feriado**. São Paulo, edição 2, agosto de 2004.

QUATRO RODAS, especial. **Manual de Fora de Estrada**. São Paulo: Abril, 2004.

RIBEIRO, Ricardo; DAVID, Cláudia; EUFROSINO, Wagner. **Uma potência chamada Rally dos Sertões**. Disponível em: <<http://www.zone.com.br/offroad/rallydossertoessertoess2004/>>. Acesso em: 15 de agosto de 2004.

ROMANINI, Vinicius; UMEDA, Marjorie. **Esportes de aventura ao seu alcance**. São Paulo: Bei Comunicação, 2002 (Coleção entenda e aprenda).

SNYDER, C.T.; FRICKEL, D.G.; HADLEY, R.E.; MILLER, R.F. **Effects of off-road vehicle use on the hydrology and landscape of arid environments in central and southern California**. Geological Survey Water-Resources Investigations, 1976 *apud* American Fisheries Society. **Off-Road Vehicles and Their Impact on Stream Environments - A Policy Statement From the Texas Chapter**. EUA, 2002. Disponível em: <<http://www.sdafs.org/tcafs/content/orvpol.htm>>. Acesso em: 15 de setembro de 2004.

TAKAHASHI, L.Y. **Caracterização dos visitantes, suas preferências e percepções e avaliação dos impactos da visitação pública em duas unidades de conservação do estado do Paraná**. Curitiba, 1998 *apud* BARROS, Maria Isabel Amando de. **Caracterização da visitação, dos visitantes e avaliação dos impactos ecológicos e recreativos do planalto do Parque Nacional do Itatiaia**. Piracicaba, 2003. 121 p. Dissertação (Mestrado em Recursos Florestais, Conservação de Ecossistemas Florestais) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo.

TIMO, Gustavo. **Histórico do Grupo de Empresários**. 29 de maio de 2004. Disponível em: <<http://br.groups.yahoo.com/group/empresariosturismoaventura/files/>>. Acesso em: 5 de agosto de 2004 a.

TIMO, Gustavo. **Turismo de Aventura agora tem entidade representativa nacional**. 17 de agosto de 2004 b. [e-mail enviado ao e-group ABETA, acesso via e-mail para o endereço: ABETA-subscribe@yahoogrupos.com.br].

APÊNDICES

APÊNDICE 1: Modelo do Questionário

Esta pesquisa é parte de um trabalho de conclusão do curso de Pós-Graduação em Ecoturismo – SENAC, cujo objetivo é identificar os tipos de uso dos veículos off-road e sua relação com as atividades ecoturísticas.

As informações são estritamente confidenciais ao grupo, agradecemos muito sua colaboração

1) Sexo:

- a. () masculino
b. () feminino

2) Idade:

- a. () 18-25 anos
b. () 26-35 anos
c. () 36-45 anos
d. () 46-55 anos
e. () mais de 55 anos

3) Sobre seu veículo off-road:

Marca: _____
Modelo: _____
Ano: _____

4) Há quanto tempo possui veículo off-road, **contando** também **outros veículos off-road** antes do atual?

Ano(s) _____
mês(es) _____

5) Selecione **apenas 3 motivos** que o levaram a comprar um veículo off-road, de acordo com o **grau de importância** abaixo:

1 - maior importância 2 - média importância 3 - baixa importância

- a. () estilo de vida
b. () imagem associada ao tipo de veículo
c. () segurança
d. () durabilidade
e. () tecnologia
f. () facilidade para todo terreno
g. () espaço interior
h. () outro(s). Cite: _____

6) Onde é **mais importante** o uso do seu veículo off-road? **Marque somente uma alternativa.**

- a. () zona urbana
b. () rodovias
c. () fora de estrada
d. () outro(s). Cite: _____

7) Qual o uso **mais importante** de seu veículo off-road, no local acima escolhido? **Marque somente uma alternativa.**

- a. ☐ trabalho
- b. ☐ lazer
- c. ☐ outro(s). Cite: _____

8) Para que se faz necessário o seu veículo off-road na situação acima escolhida? **Marque quantas alternativas achar necessário.**

- a. ☐ carregar equipamentos ou outros objetos
- b. ☐ levar pessoas amigas ou familiares
- c. ☐ transpor obstáculos no percurso
- d. ☐ outro(s). Cite: _____

9) Se utiliza o veículo off-road para realizar alguma das **atividades abaixo**, selecione quais. **Marque quantas alternativas achar necessário.**

- a. ☐ mergulho
- b. ☐ jet-ski
- c. ☐ surfe
- d. ☐ rafting / duck / caiaque / bóia-cross
- e. ☐ canyoning / rapel
- f. ☐ trekking / hiking / caminhada
- g. ☐ escalada / montanhismo
- h. ☐ espeleologia / caverna
- i. ☐ arborismo / tirolesa
- j. ☐ ciclismo / cicloturismo / mountain bike
- k. ☐ corrida de aventura
- l. ☐ motocross
- m. ☐ rali
- n. ☐ trilha off-road
- o. ☐ paragliding / asa delta / balonismo / vôo liv
- p. ☐ conhecer atrativos naturais
- q. ☐ conhecer atrativos culturais
- r. ☐ educação ambiental
- s. ☐ pesquisas científicas na natureza
- t. ☐ outra(s). Cite: _____

10) Com que frequência **utilizou** seu veículo off-road na(s) **atividade(s)** selecionada(s) acima, no **último ano**? **Preencha somente uma alternativa.**

_____ vez(es) por mês
_____ vez(es) por ano

11) No **último ano**, em que época **praticou** a(s) **atividade(s)** selecionada(s) na **questão 9** com seu veículo off-road? **Marque quantas alternativas achar necessário.**

- a. ☐ durante a semana
- b. ☐ finais de semana
- c. ☐ feriados
- d. ☐ férias
- e. ☐ outra(s). Cite: _____

12) Quais os locais visitados no **último ano**, utilizando seu veículo off-road, que mais gostou?

Locais	Atividades praticadas	Tempo de permanência

13) Quais os locais que pretende visitar no **próximo ano** utilizando seu veículo off-road?

Locais	Atividades a praticar	Tempo de permanência

14) Quais os locais visitados em que **realmente utilizou** os recursos de seu veículo off-road, ou seja, um veículo convencional **teria dificuldades para** chegar lá?

Locais	Atividades praticadas	Tipo de dificuldade

15) Qual(is) **impacto(s)** um veículo off-road **pode causar** no meio ambiente? **Marque quantas alternativas achar necessário.**

- a. () nenhum
- b. () erosão
- c. () compactação no terreno
- d. () criação / alargamento dos caminhos
- e. () poluição atmosférica e sonora
- f. () perturbação da vida selvagem
- g. () perturbação das comunidades locais
- h. () acidentes com plantas, animais ou transeuntes durante o caminho
- i. () outro(s). Cite: _____

16) Qual(is) **impacto(s)** você **já provocou** com o seu veículo off-road? **Marque quantas alternativas achar necessário.**

- a. () nenhum
- b. () erosão
- c. () compactação no terreno
- d. () criação / alargamento dos caminhos
- e. () poluição atmosférica e sonora
- f. () perturbação da vida selvagem
- g. () perturbação das comunidades locais
- h. () acidentes com plantas, animais ou transeuntes durante o caminho
- i. () outro(s). Cite: _____

17) Se você **marcou alguma** das alternativas acima, entre as **letras “b” e “i”**, por favor, responda: O que você **faz para minimizar** esse(s) **impacto(s)** do veículo off-road no meio ambiente?

18) Você **seguiria** um Código de Conduta para **Mínimo Impacto** de Veículos Off-road em ambientes naturais ou áreas de conservação?

- a. () sim
- b. () não. Por que: _____

19) Gostaria de receber o resultado desta pesquisa? **Informe:**

Nome: _____
E-mail: _____

Por favor, envie seu questionário preenchido para: ana.cucci@uol.com.br, até **07/Junho**.

ANEXOS

ANEXO 1

Lei Federal para uso de veículos *off-road* - EUA

Executive Order 11644 - Use of off-road vehicles on the public lands

Source: The provisions of Executive Order 11644 of Feb. 8, 1972, appear at 37 FR 2877, 3 CFR, 1971-1975 Comp., p. 666, unless otherwise noted.

An estimated 5 million off-road recreational vehicles--motorcycles, minibikes, trial bikes, snowmobiles, dune-buggies, all-terrain vehicles, and others--are in use in the United States today, and their popularity continues to increase rapidly. The widespread use of such vehicles on the public lands--often for legitimate purposes but also in frequent conflict with wise land and resource management practices, environmental values, and other types of recreational activity--has demonstrated the need for a unified Federal policy toward the use of such vehicles on the public lands.

NOW, THEREFORE, by virtue of the authority vested in me as President of the United States by the Constitution of the United States and in furtherance of the purpose and policy of the National Environmental Policy Act of 1969 (42 U.S.C. 4321), it is hereby ordered as follows:

Section 1. Purpose. *It is the purpose of this order to establish policies and provide for procedures that will ensure that the use of off-road vehicles on public lands will be controlled and directed so as to protect the resources of those lands, to promote the safety of all users of those lands, and to minimize conflicts among the various uses of those lands.*

Sec. 2. Definitions. *As used in this order, the term:*
(1) "public lands" means (A) all lands under the custody and control of the Secretary of the Interior and the Secretary of Agriculture, except Indian lands, (B) lands under the custody and control of the Tennessee Valley Authority that are situated in western Kentucky and Tennessee and are designated as "Land Between the Lakes," and (C) lands under the custody and control of the Secretary of Defense;
(2) "respective agency head" means the Secretary of the Interior, the Secretary of Defense, the Secretary of Agriculture, and the Board of Directors of the Tennessee Valley Authority, with respect to public lands under the custody and control of each;
(3) "off-road vehicle" means any motorized vehicle designed for or capable of cross-country travel on or immediately over land, water, sand, snow, ice, marsh, swampland, or other natural terrain; except that such term excludes (A) any registered motorboat, (B) any fire, military, emergency or law enforcement vehicle when used for emergency purposes, and any combat or combat support vehicle when used for national defense purposes, and (C) any vehicle whose use is expressly authorized by the respective agency head under a permit, lease, license, or contract;
(4) "official use" means use by an employee, agent, or designated representative of the Federal Government or one of its contractors in the course of his employment, agency, or representation.

[Sec. 2 amended by Executive Order 11989 of May 24, 1977, 42 FR 26959, 3 CFR, 1977 Comp., p. 120]

Sec. 3. Zones of Use. (a) *Each respective agency head shall develop and issue regulations and administrative instructions, within six months of the date of*

this order, to provide for administrative designation of the specific areas and trails on public lands on which the use of off-road vehicles may be permitted, and areas in which the use of off-road vehicles may not be permitted, and set a date by which such designation of all public lands shall be completed. Those regulations shall direct that the designation of such areas and trails will be based upon the protection of the resources of the public lands, promotion of the safety of all users of those lands, and minimization of conflicts among the various uses of those lands. The regulations shall further require that the designation of such areas and trails shall be in accordance with the following--

(1) Areas and trails shall be located to minimize damage to soil, watershed, vegetation, or other resources of the public lands.

(2) Areas and trails shall be located to minimize harassment of wildlife or significant disruption of wildlife habitats.

(3) Areas and trails shall be located to minimize conflicts between off-road vehicle use and other existing or proposed recreational uses of the same or neighboring public lands, and to ensure the compatibility of such uses with existing conditions in populated areas, taking into account noise and other factors.

(4) Areas and trails shall not be located in officially designated Wilderness Areas or Primitive Areas. Areas and trails shall be located in areas of the National Park system, Natural Areas, or National Wildlife Refuges and Game Ranges only if the respective agency head determines that off-road vehicle use in such locations will not adversely affect their natural, aesthetic, or scenic values.

(b) The respective agency head shall ensure adequate opportunity for public participation in the promulgation of such regulations and in the designation of areas and trails under this section.

(c) The limitations on off-road vehicle use imposed under this section shall not apply to official use.

Sec. 4. Operating Conditions. *Each respective agency head shall develop and publish, within one year of the date of this order, regulations prescribing operating conditions for off-road vehicles on the public lands. These regulations shall be directed at protecting resource values, preserving public health, safety, and welfare, and minimizing use conflicts.*

Sec. 5. Public Information. *The respective agency head shall ensure that areas and trails where off-road vehicle use is permitted are well marked and shall provide for the publication and distribution of information, including maps, describing such areas and trails and explaining the conditions on vehicle use. He shall seek cooperation of relevant State agencies in the dissemination of this information.*

Sec. 6. Enforcement. *The respective agency head shall, where authorized by law, prescribe appropriate penalties for violation of regulations adopted pursuant to this order, and shall establish procedures for the enforcement of those regulations. To the extent permitted by law, he may enter into agreements with State or local governmental agencies for cooperative enforcement of laws and regulations relating to off-road vehicle use.*

Sec. 7. Consultation. *Before issuing the regulations or administrative instructions required by this order or designating areas or trails as required by this order and those regulations and administrative instructions, the Secretary of the Interior shall, as appropriate, consult with the Secretary of Energy and the Nuclear Regulatory Commission.*

[Sec. 7 amended by Executive Order 12608 of Sept. 9, 1987, 52 FR 34617, 3 CFR, 1987 Comp., p. 245]

Sec. 8. Monitoring of Effects and Review. (a) *The respective agency head shall monitor the effects of the use of off-road vehicles on lands under their jurisdictions. On the basis of the information gathered, they shall from time to time amend or rescind designations of areas or other actions taken pursuant to this order as necessary to further the policy of this order.* (b) *The Council on Environmental Quality shall maintain a continuing review of the implementation of this order.*

Sec. 9. Special Protection of the Public Lands. (a) *Notwithstanding the provisions of Section 3 of this Order, the respective agency head shall, whenever he determines that the use of off-road vehicles will cause or is causing considerable adverse effects on the soil, vegetation, wildlife, wildlife habitat or cultural or historic resources of particular areas or trails of the public lands, immediately close such areas or trails to the type of off-road vehicle causing such effects, until such time as he determines that such adverse effects have been eliminated and that measures have been implemented to prevent future recurrence.* (b) *Each respective agency head is authorized to adopt the policy that portions of the public lands within his jurisdiction shall be closed to use by off-road vehicles except those areas or trails which are suitable and specifically designated as open to such use pursuant to Section 3 of this Order.*

[Sec. 9 added by Executive Order 11989 of May 24, 1977, 42 FR 26959, 3 CFR, 1977 Comp., p. 120]

ANEXO 2

Plano de Manejo do *Big Cypress National Reserve* - EUA

The National Park Service is concerned about past, present, cumulative, and future adverse effects of off-road vehicle use on the preserve's soils, vegetation, water quality and flow, and wildlife habitat. Thousands of miles of off-road vehicle tracks within the preserve have resulted in extensive soil and vegetation disturbance and modification of water flow.

The Final Recreational Off-Road Vehicle Management Plan and Supplemental Environmental Impact Statement placed into effect October, 2000, addresses the management of recreational ORV use within the original 574,440 acres of the Big Cypress National Preserve. In addition to federal law, executive orders and regulations, the preserve's **General Management Plan and Final Environmental Impact Statement (NPS, 1991)** provided overall guidance for ORV management, but recommended the preparation of a more detailed ORV management plan. An ORV management plan was prepared in response to that recommendation. The planning effort was tiered off the general management plan (GMP), and therefore incorporates by reference, all alternatives and analysis in the original Plan, as well new information gathered and new issues raised by the public since 1991. The purpose of the Supplemental Environmental Impact Statement (SEIS) was to analyze the alternatives presented in accordance with the National Environmental Policy Act of 1969.

The ORV Management Plan now in effect was prepared in accordance with the 1995 settlement agreement negotiated between the NPS, several other federal bureaus and agencies, and the Florida Biodiversity Project (FBP). The settlement agreement was the result of a lawsuit filed by FBP concerning protection of resources and the management of ORVs within the preserve. The plan requires the following:

- All ORVs are required to depart from designated access points.
- All ORVs will be allowed to travel only on designated trails as soon as they have been designated.
- Sensitive areas, such as marl prairies and Cape Sable seaside sparrow habitat, are closed to ORV travel.
- Zone 1 of the Stairsteps Unit is closed to ORV travel.
- The Loop Unit and Deep Lake Unit remain closed.
- The area south of lower and upper Wagonwheel Road is closed.
- Bear Island Unit trails are designated.
- Street legal 4x4s are allowed only on Bear Island Unit trails.
- Zones 2 and 3 of the Stairsteps Unit are closed until trails are designated.
- Monroe Station vehicle storage area is closed and will be converted to a public parking area.
- U.S. Highway 41 (Tamiami Trail) – one-mile wide buffer zone parallel to U.S. # 41 closed to ORV use except on designated trails to cross the zone to and from designated access points.

- Seasonal closure – a 60-day preserve-wide closure will be established as a rest and restoration period for resources.
- Zone 4 – Cape Sable seaside sparrow protection zone is closed.
- Zone 4 - Hydrologic Trigger(will be open depending on water levels) Trails and campsites have been designated.
- ORV vehicle permits are required (\$50).
- No more than 2000 vehicle permits will be issued. Permits are available to all United States Citizens who meet the requirements for a permit.
- All vehicle operators are required to attend an education course (approximately 1 hour long) and obtain a free photo ID operator's permit. (required as of February 1, 2001)
- A state issued motor vehicle driver's license or learner's permit are required for all operators.
- All recreationists are required to have a free backcountry permit for each trip (including day trips) into the backcountry of the preserve.
- Monitoring, restoration, and research activities are being implemented.
- Adaptive management based on increased knowledge gained through implementation of the plan and other factors, such as research results, is being used to optimize all of the plan components.
- Vehicles may operate only between the hours of 5 A.M. and 10 P.M.
- Speed limits are 30 MPH for airboats and 15 MPH for wheeled vehicles.
- Only one rider allowed on ATV/ATC unless vehicle is designated for more than one person.

Under the Plan, vehicles are required to meet the following specifications:

- Vehicle width and length: Wheeled vehicles may not exceed 8.0 feet in total width, including tires. Airboat total width may not exceed 8.0 feet. Airboat length may not exceed 14.0 feet (total length, not including the grass rake).
- Noise control: All wheeled vehicles are required to have a muffler in good working condition and in constant operation. All airboats are required to have one or more exhaust headers or manifolds attached to a flex pipe and routed to the rear of the boat.
- Specific airboat requirements: Airboats must meet all Florida and U.S. Coast Guard rules and regulations for vessels, including lighting and registration. A solid, orange-colored safety flag, 10 inches by 12 inches or larger, flown at a minimum of 10 feet above the bottom of the airboat, is required (36 CFR 7.86). Vessel registration numbers,

with a minimum size of 3 inches, must be displayed on each side of the bow, or on both sides of the rudder, or outside of the dual rudders. The numbers must be a contrasting color from the underlying hull or rudder.

Responsible ORV Preparation

- ***Educate yourself, plan and prepare before you go***
 - *Check the weather forecast for your destination. Plan clothing, equipment and supplies accordingly.*
 - *Know ORV regulations.*
 - *Obtain a map of the area and carry it along with a compass.*
 - *Obtain and use a GPS (global positioning system) device.*
 - *Allow for future use of the outdoors, leave it better than you found it.*
- ***Safety on the road or trail***
 - *Travel with a group of two or more vehicles.*
 - *Don't drink and drive..*
- ***Rules and common courtesy***
 - *Be considerate of others on the road or trail.*
 - *Drive only where allowed.*
 - *Yield the right of way to bikes and hikers.*
 - *Pack out what you pack in.*
- ***Four Wheeling and the environment***
 - *Stay on designated road and trails or other areas open for use. Straying off trails creates damage.*
- ***Minimum impact camping***
 - *Choose lightweight equipment, possibly in colors that will harmonize with the surroundings.*
 - *Use existing campsites whenever possible.*
 - *Avoid building fires.*
- ***Negotiating terrain***
 - *Cross obstacles at an angle, one wheel at a time.*
 - *Don't straddle large rocks.*
 - *Turn the steering wheel rapidly from side-to-side if you sense a loss of traction.*

- *Turn into holes or large depressions at about a 45-degree angle.*
- *Straddle ruts, even if they are wider than your vehicle. This will keep your vehicle level.*
- **Winches**
 - *For small vehicles, use a 6,000 lb.-rated model..*
 - *For larger vehicles, use an 8,000 or 9,000 lb.-rated one.*
- **Driving Tips**
 - *Keep your thumbs on top of the steering wheel to avoid damage to your thumbs if the wheel suddenly snaps.*
 - *Reduce tire pressure so that a bulge is visible to give you better traction and provide for a smoother ride.*
 - *Don't ride the brakes and clutch since this can lead to brake failure.*
- **Responsible Camping**
 - *Travel and recreate with minimum impact*
 - *While traveling to your favorite camping spot, stay on roads and trails to reduce impacts. Taking shortcuts can destroy vegetation and cause erosion.*
 - *Respect the environment and the rights of others.*
 - *Whenever possible, use existing campsites.*
 - *Camp on higher surfaces and place tents on a dry area.*
 - *Do not dig trenches around tents.*
 - *Camp at least 200 feet from water.*
 - *For cooking, use a camp stove. They have less impact than a fire.*
 - *Observe all fire restrictions. Be aware of any closures that might be in effect.*
 - *Use only fallen timber.*
 - *Gather firewood well away from your camp.*
 - *Do not cut living trees. Any wood used must be dead or down on the ground.*
 - *Let your fire burn down to a fine ash.*
 - *Put your fire totally out.*
 - *Leave no gear or trash behind when you leave*

– **Washing**

- *Do not wash in surface water. Detergents, toothpaste and soap harm fish and other aquatic life.*
- *Wash 200 feet away from surface water if possible..*
- *Scatter wash water so that it filters through the soil.*

– **Human Waste**

- *In areas without toilets, bury your waste. Human waste should be disposed of in a shallow hole (6"-8" deep) at least 200 feet from water sources, camp sites or trails.*
- *Cover and disguise the hole with natural materials.*
- *Use toilet paper sparingly. Dispose of it in the hole or pack it out.*

– **Garbage**

- *Take all your garbage out with you.*
- *Leave your campsite better than you found it or as if you were never there.*
- *Leave natural surroundings as you found them. · Naturalize the area by placing, fallen logs, rocks, etc. where you found them.*

ANEXO 3

FPTT e Protocolo com o Instituto da Conservação da Natureza - Portugal

Regulamento da Federação Portuguesa de Todo-o-Terro Túrístico

Com a publicação da Lei nº 1/90 de 13 de Janeiro, do Decreto-Lei nº 144/93 de 26 de Abril e da sua legislação complementar, depara-se aos Clubes e praticantes desportivos uma possibilidade nova de associação e representação que muito pode contribuir para o desenvolvimento das modalidades a que se dedicam.

O Todo Terreno é um desporto que se tem desenvolvido desde 1982, ano em que foi fundada a 1ª associação representativa, na sequência da também 1ª participação de equipas portuguesas no Rali Paris-Dakar.

Passados 20 anos contam-se por milhares os possuidores de veículos e motos todo terreno, realizando-se anualmente mais de 3 centenas de actividades legalmente organizadas, entre as quais uma CONCENTRAÇÃO NACIONAL TT, a EXPO AVENTURA, e desde 2001 um CONGRESSO NACIONAL, este de dois em dois anos. O número de actividades e entidades organizadoras não tem parado de crescer.

O Todo Terreno turístico ou de lazer e o T. Terreno de competição

A partir de 1985 verificou-se uma clara separação entre o todo terreno turístico ou de lazer- os chamados Passeios- e o todo terreno de competição. São considerados Passeios ou Raides, as actividades destinadas a veículos 4x4 ou motos, de carácter turístico, cultural e de descoberta, em que não existe qualquer tipo de competição ou classificação: não há tomadas de tempos, não existem classificações, e são recomendadas baixas velocidades e respeito pelos outros e acima de tudo pelo meio ambiente. Os seus percursos são geralmente estabelecidos de forma a proporcionarem a descoberta de locais não acessíveis à generalidade dos veículos, utilizando-se preferencialmente trilhos e caminhos florestais.

O Todo Terreno de competição é outra modalidade, claramente distinta, já que nela participam pilotos e máquinas especialmente preparadas, integrando-se num Campeonato Nacional e cumprindo regras típicas das competições desportivas automóvel (classificações, prémios, etc.).

No seio desta Federação coexistem, neste momento, estas duas modalidades dado que, a partir de 2002, assumiu a organização do Campeonato Nacional de Orientação e Trial dirigido a viaturas 4x4. 

O Todo Terreno Turístico: Desporto de Recreação

O Todo Terreno Turístico, de lazer ou não competitivo é, portanto, enquadrado no conceito de desporto de recreação, umas das vertentes da prática desportiva prevista na Lei 1/90 e, como tal, objecto de fomento e protecção.

A sua prática correcta e organizada constitui também um factor cultural, que contribui para a formação da pessoa humana e para o desenvolvimento da sociedade.

Esta Federação inscreve, como obrigações nas actividades que os seus filiados promovem, os conceitos de solidariedade, descoberta cultural, respeito pela propriedade privada, pelos interesses dos agricultores e utilizadores da natureza e, em especial protecção empenhada do património natural e ambiental.

Finalmente, e o mais importante de tudo: importa praticar a modalidade apenas em locais legalmente autorizados ou em que a passagem dos veículos não agrida o ambiente e a natureza. O nosso lema “AMIGOS DA NATUREZA, AMIGOS DO AMBIENTE”, transformou-se recentemente em protocolo com o Instituto de Conservação da Natureza, o que confirma a nossa preocupação em praticar a modalidade com espírito “verde” e amigo do ambiente.

São estas características que justificam o enorme apoio das autoridades públicas, nomeadamente as Autarquias e Regiões de Turismo, que frequentemente solicitam aos nossos associados a organização de passeios como forma de divulgação das suas potencialidades

Em suma, o Todo Terreno Turístico obedece a princípios sãos e correctos, que importa manter. ^{AA}

O Todo Terreno Turístico e o ambiente

Importantes acções pedagógicas dirigidas aos praticantes, completadas com o plantio de árvores, limpeza de praias e floresta, colaboração na prevenção e detecção de incêndios, etc., culminou na aprovação do CÓDIGO DE CONDUTA DO PRATICANTE de Todo Terreno que se apresenta em anexo e que constituiu a forma de colmatar a inexistência de regras para a conciliação da prática do Todo Terreno com a defesa da natureza. ^{AA}

A necessidade de regulamentação do Todo Terreno Turístico

Hoje em dia são inúmeras as associações e entidades que promovem passeios TT em consequência, por um lado, da proliferação de veículos todo terreno, do desejo de evasão e desafio, de divertimento saudável e, por outro, do seu valor como factor de animação e promoção turística altamente acarinhado por algumas autarquias e pelas suas populações.

Por isso, para além dos clubes, muitas outras entidades públicas ou privadas – as próprias autarquias, bombeiros, clubes recreativos ou profissionais, empresas, comissões de festas, etc.- organizam actividades deste tipo, obedecendo apenas aos critérios que livremente decidem adoptar e, mais grave, com autorização de alguns Governadores Cívicos!!

Sentem por isso, os Clubes e Associações Portuguesas, representados pela FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE TODO TERRENO TURÍSTICO, deverem mais uma vez abordar esta questão, estudando e fazendo cumprir, em colaboração com os organismos governamentais, normas mais rígidas e penalizações para os infractores. ^{AA}

A Federação Portuguesa de Todo Terreno Turístico: o que é?

A Federação Portuguesa de Todo terreno Turístico nasceu em 17 de Abril de 1993, por iniciativa de 15 Clubes e entidades de todo o país, organizadoras de Passeios TT.

Em 1995 é criado o CÓDIGO DE CONDUTA DO PRATICANTE de Todo Terreno, que de imediato é implementado e fiscalizado por Comissários nomeados para os eventos dos associados. A aplicação deste Regulamento deu-se em 10 de Junho de 1995 com a nomeação do 1º delegado a um passeio em S. João da Madeira (Turbo Clube).

A elaboração de calendários, o relacionamento entre associados, a promoção da modalidade e os contactos a nível internacional eram preocupações da altura.

Ainda em 1995, realiza-se o maior evento TT de sempre em Portugal: a 1ª Concentração Nacional, na vila da Lousã, na qual se reuniram mais de mil praticantes da modalidade.

No início do próximo mês de Outubro realizar-se-á a 8ª Concentração Nacional, em conjunto com a 5ª Expo Aventura - feira e promoção de filiados, mostra de veículos e material TT e diversas formas de desporto-aventura.

Conforme Declaração de Paris, em 8 de Fevereiro de 1998 foi constituída a “Confederation Européene des Loisirs Verts”, da qual a Federação Portuguesa de Todo Terreno é também fundadora, juntamente com a França, a Inglaterra, a Espanha, entre outros países.

A partir de 2000, começa a árdua tarefa de trazer até à Federação Portuguesa de Todo Terreno Turístico o maior número possível de filiados. Dos cerca de 50 existentes naquela altura, hoje somos já 141. Este número engloba Madeira e Açores e cobre todo o território continental. Estima-se que existam, actualmente, mais de 50.000 praticantes.

Nesse mesmo ano, e com carácter de obrigatoriedade, todas as actividades tuteladas por esta Federação passaram a ter seguros de Responsabilidade Civil. Inúmeros protocolos foram assinados e implementados quer com Comunicação Social quer com prestadores de serviços, com patrocinadores e outros.

Esta Federação tem vindo a integrar-se, com maior regularidade, nas actividades da Confederação do Desporto de Portugal da qual é associada.

O 1º Congresso do Todo Terreno foi uma realidade e um sucesso, em Novembro de 2001, em Vilamoura, Algarve. O próximo será em 2003, na Guarda.

Em 30 de Abril de 2002, foi assinado o atrás referido protocolo com o Instituto de Conservação da Natureza, cujos três princípios fundamentais são: a promoção turística, a preservação do ambiente e a organização de eventos com inequívoca qualidade e segundo inquestionáveis princípios de organização e segurança.

Em Agosto de 2002 esteve uma delegação da FPTT em França, Vale d'Isère, repetindo a presença em 1995, no maior salão mundial de veículos 4x4. Em encontro com os congéneres franceses foi possível abordar problemas

comuns da modalidade. O reconhecimento pelo Governo francês da nossa congénere que tutela o Todo Terreno em França, foi factor determinante para que a sua prática tenha vindo a ser verdadeiramente regulada.

Também no presente ano assumimos a realização do Campeonato Nacional de Navegação e Trial, prova de competição que decorrerá até ao final do ano e que tem a edição de 2003 já garantida.

O Cartão de Praticante, um dos mais importantes objectivos da Federação Portuguesa de Todo Terreno Turístico está em adiantada fase de implementação e tem como principal objectivo a elaboração de um levantamento exaustivo do número de praticantes da modalidade, bem como garantir que a prática do todo terreno se fará de acordo com as normas definidas. ^^

A FPTT- uma Federação de Clubes organizadores

Em Portugal, neste momento, os praticantes regulares de todo terreno ou estão filiados em Associações ou Clubes de sócios ou praticam a modalidade sem qualquer filiação. Ao contrário do que sucede com outras modalidades competitivas em que existe a necessidade de protecção dos atletas, profissionais ou amadores, no âmbito do Todo Terreno Turístico o carácter de desporto de recreação não enquadra esse tipo de questões.

Optaram, por isso, os Clubes e Associações, por uma Federação em que são sócios as entidades representativas dos praticantes e não os próprios praticantes, dando assim cumprimento, na parte aplicável, ao estatuído no Decreto-Lei nº 144/93 de 26 de Abril.

Os objectivos da Federação constantes dos Estatutos anexos são:

- a) promover, regulamentar e dirigir a nível nacional a prática do Todo Terreno Turístico e algumas vertentes de competição (trial, por ex);
- b) representar perante a Administração Pública os interesses dos seus associados;
- c) fazer cumprir as Normas de Conduta para a prática do Todo Terreno Turístico, contribuindo para a defesa do Ambiente e da Natureza;
- d) efectuar a coordenação e ligação entre Clubes e entidades organizadoras;
- e) fazer-se representar junto de organizações congéneres estrangeiras ou internacionais;
- f) Incentivar a participação cívica organizada.

A representatividade que lhe é conferida pela adesão dos principais clubes e entidades ligadas à modalidade e a participação activa dos seus dirigentes são a garantia do eficaz cumprimento destes objectivos.

A Federação Portuguesa de Todo Terreno Turístico não foi criada para gerar lucro pessoal (embora tenha que pagar aos seus colaboradores e envolver-se em actividades que geram rendimento, não distribui lucros nem excedentes aos seus membros e directores); foi formada voluntariamente, sendo igualmente voluntária a participação nas suas estruturas e actividades; possui um certo grau de existência formal ou institucional, possuindo estatutos e sendo responsável

perante membros e patrocinadores; é independente de partidos políticos ou organizações económicas e não existe para se servir a si mesma, mas actuar no espaço público, visando a prossecução do bem estar das pessoas em geral, e em particular do seu grupo-alvo – os praticantes de Todo Terreno, reunindo, desta forma, todas as características de Organização Não Governamental.

Ao requerer a concessão de Estatuto de Utilidade Pública Desportiva, pretende a Federação Portuguesa de Todo terreno Turístico ser reconhecida pela Administração como a entidade capaz de contribuir para o mais correcto desenvolvimento da modalidade sempre dentro das normas de segurança, civismo e respeito pelo ambiente.



Circular

Protocolo com o Instituto da Conservação da Natureza Áreas Classificadas

O Instituto da Conservação da Natureza é a entidade institucional responsável pela gestão das áreas protegidas. A sua actuação centra-se no domínio da conservação da natureza, razão fundamental pela qual se celebrou o protocolo em vigor entre a FPTT e o mesmo, o qual é especialmente relevante no que respeita a áreas protegidas e ambientalmente sensíveis.

No sentido de melhorar a eficiência da colaboração entre o ICN e a FPTT, e por esta forma reduzir os procedimentos do Secretariado da Federação, a quem competem as comunicações ao ICN e o acompanhamento dos processos, apenas remeteremos a partir desta data, e a solicitação da Presidência do ICN, os elementos referentes aos eventos que se desenvolvam em freguesias que integram as áreas classificadas (Áreas Protegidas e Rede Natura 2000).

Assim, por intermédio da listagem que se anexa damos conhecimento dos concelhos e freguesias com áreas classificadas. De todo o modo e para todos os Passeio de TT Turístico, deverão todos os organizadores continuar a observar os procedimentos habituais:

- Cumprimento escrupuloso do **prazo mínimo de 60 dias de antecedência** para a entrega da documentação relativa ao passeio, da qual deverá constar: data; traçado do percurso assinalado em carta militar de 1/25.000 – **em duplicado**, com indicação dos pontos de partida, chegada, pontos de paragem (locais de concentração de veículos); número e tipo de veículos, número de participantes; esboço do programa previsto (horários, actividades paralelas, etc.)
- Também o preenchimento o mais completo e rigoroso possível da ficha de inscrição dos eventos no Calendário Nacional de TT Turístico, que acompanhará o processo a remeter para o ICN e DGF.



Patrocinador Oficial





Identificação e contactos de um dirigente de cada filiado que assuma o compromisso se necessário, e a contacto de qualquer uma das duas citadas instituições, de fornecer mais alguma eventual informação complementar, e eventualmente documental.

Mais informamos que caso não seja observado o prazo de 60 dias indicado, e relativamente a passeios que atravessem áreas classificadas, os mesmos não serão por norma autorizados pelo ICN.

Quando os passeios de TT Turístico atravessam Áreas Protegidas, carecem de licença de animação ambiental a emitir pelo ICN, ao abrigo do artigo 8º, do DR n.º 18/99 de 27 de Agosto, com alterações introduzidas pelo DR n.º 17/2003, de 10 de Outubro, o que só se encontra naturalmente acautelado, se todos cumprimos os procedimentos previstos no protocolo ICN / FPTT.

Certos do esforço de todos nós na promoção de uma modalidade "Amiga da Natureza, Amiga do Ambiente".

Com os melhores cumprimentos,

Lisboa, 6 de Abril de 2004

O Presidente da Direcção da FPTT


(Dr. Jorge Lima)
O Presidente da Direcção

Nota: Em anexo remetemos resumo / memorando das normas mais essenciais a prosseguir em termos de áreas protegidas.



Patrocinador Oficial





"Amigos da Natureza, Amigos do Ambiente"

- A época preferencial para a realização de actividades em Todo-o-Terreno é no período de Julho a Fevereiro, de forma a não haver coincidência com a época de reprodução da maior parte das espécies;
- O limite de velocidade não deverá ser superior a 50 Km/ h*;
- O nº de veículos não deverá ultrapassar os 50*;
- Não é permitida a circulação nos leitos de ribeiras e o atravessamento das mesmas;
- Não é permitida a utilização de passagens em caminhos inexistentes ou em muito mau estado de conservação, em condições de declive muito acentuado e locais linhas de cumeada;
- Não é permitido sair dos trilhos pré-definidos, devendo respeitar-se o seu estado de conservação;
- Os veículos deverão manter os lugares que ocuparem na caravana nos troços em que a largura não permita a passagem de dois veículos;
- Retirar todas as marcas de presença, de passagem ou qualquer outro tipo de sinalização imediatamente após a conclusão do percurso delimitado;
- Providenciar no sentido de serem retirados todos os detritos, resultantes da concentração dos espectadores;

* estes valores poderão ser ainda mais restritivos caso o trajecto coincida com áreas especialmente sensíveis do ponto de vista da conservação da natureza.

Os praticantes devem ser

elementos multiplicadores da mensagem da conservação da Natureza



Patrocinador Oficial



ANEXO 4

Manual Ecológico do condutor em estradas e Lei da Catalunia - Espanha

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

MANUAL ECOLOGICO DEL CONDUCTOR DE CAMINOS

Por Eduardo Coca Vita

NOTA DEL AUTOR A LA TERCERA EDICION

Este manual sólo quiere ser una elementalísima lección de educación ambiental para los conductores de vehículos mecánicos que circulen con ellos por caminos rurales, sea cual sea el motivo de su desplazamiento.

En la línea de este manual, y relacionadas con el automóvil, ha habido, y hay, otras ideas más o menos parecidas (folletos, decálogos y listas de consejos para fomentar el civismo, para garantizar la seguridad, para evitar la contaminación atmosférica). Pero no están ceñidas exclusivamente a los aspectos medioambientales del campo. Es ésta, creo, la primera guía que limita sus consejos a tres medios, que, a modo de tres mojones, deslindan y acotan su contenido: el medio mecánico, el medio ambiente y el medio rural. La guía de los tres medios cabría también llamarla.

El éxito de las dos primeras ediciones, que se evaporaron en un santiamén, y que dejaron insatisfechas miles de solicitudes, ha llevado al Ministerio de Medio Ambiente a preparar una tercera edición, con la inclusión de algunos cánones nuevos, no muchos, siempre contruidos en la línea de sencillez y naturalidad de los anteriores, que igual sirven para padres e hijos como para abuelos y nietos, de cualquier nivel de instrucción; y lo mismo si son de pueblo que si viven en ciudades, dejándoles el mensaje final sin exigir esfuerzo a cambio, sólo divirtiéndoles. Solución mixta de formación y pasatiempo que muchas recensiones, críticas y comentarios le han elogiado al manual.

La aportación de Miguel Angel García Couto, Jefe del Centro de Documentación del Instituto Nacional de Meteorología, maquetando la edición e ilustrándola con sus ingeniosos y animados dibujos, es, sin ninguna duda, media parte del éxito de esta guía.

El agradecimiento al Subsecretario de Medio Ambiente resulta obligado, por dos razones: porque de él depende el Instituto Nacional de Meteorología, cuyo Director General ideó esta guía antes de ser nombrado; y porque también de él depende el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Medio Ambiente, que la ha editado ya por tres veces.

El apoyo final y definitivo de la Ministra de Medio Ambiente a esta publicación es una muestra de sensibilidad por la educación ambiental, y prueba su deseo de conectarla a los problemas reales del entorno en nuestra sociedad desarrollista, aparentemente enfrentada a nuestra tradicional sociedad rural.

MANUAL ECOLÓGICO DEL CONDUCTOR DE CAMINOS

Pasó a mejor vida la época en que los caminos eran para acémilas y carros, cuando tenían por usuarios a los arrieros guiando reatas de borricos y a los gañanes con las yuntas de mulas arrastrando carretas y galeras, más algún caballero o dama en corcel ensillado o jaca enjaezada. Por ellos discurrían

también los leñadores, carboneros y hortelanos llevando a lomos de jumentos sus haces y costales, sus serones, cuévanos y aguaderas. Y también por los caminos iban y venían otros viajeros, siempre de cercanías, que protegían sus posaderas de los huesos de jamelgos y pencos con albardas y jamugas.

Todo eso es ya historia. Los vehículos de tiro dejaron paso a los autopropulsados, y los motores de sangre a los de inyección electrónica. Lo mismo para pisar el asfalto que para hollar arena, cruzar fangales o avanzar sobre lastres y pedrizas. Y tanto da la clase y condición de los viajeros: el motor de explosión ha igualado a los humanos más que las revueltas políticas y las Constituciones.

Hoy días los agricultores, los guardas, los pastores, los maderistas, los vaqueros y, no digamos ya, los cazadores y pescadores van por los caminos en coche, superada la etapa intermedia en que se generalizó la moto. Por si fuera poco, ha surgido una moderna grey de usuarios: alpinistas, esquiadores, senderistas... y todos los que se apuntan a nuevos deportes al aire libre, tan variados que es difícil retener sus nombres, a veces sin traducción al castellano. Y no sólo eso, sino que, por el puro placer de circular así, hay quien llena su ocio con paseos en coche por pistas rurales sin ir a ningún sitio ni saber qué hacer cuando llega a cualquier parte. Han proliferado también las excursiones camperas y los refugios y cabañas en parajes sin acceso asfaltado. En fin, que los usuarios motorizados de caminos no dejan de aumentar, unos porque lo necesitan, otros porque les gusta y muchos porque está de moda.

Los coches, además, no le temen ahora ni a las peores rutas. Las berlinas y furgonetas que sustituyeron a las motos en la siguiente fase de desarrollo han dado paso a robustos 4 x 4, sofisticados 4WD, a semitanques de tracción integral ampliamente equipados (hasta cabestrante en muchos casos), cada vez más numerosos y mejores, procedentes de todos los continentes, fabricados por todas las marcas, con las ruedas cada vez más anchas y con un remolque colgado detrás también en cada vez más ocasiones, a veces destinado a llevar motos para seguir avanzando cuando la naturaleza se le pone imposible a las cuatro ruedas.

¡Hasta autobuses todoterreno pasean a grupos de excursionistas, que ya es decir!.

El problema lo tenemos encima: hay una intensa circulación por caminos sin señalización que la guíe, sin vigilancia, sin Guardia Rural de Tráfico. Se ha dado lugar a la aparición de un hecho nuevo que va a obligar a la creación de órganos parejos a los que existen para carreteras, sus agentes de control y sus organismos de conservación. La ley de la selva no puede ser el código vial de los caminos.

La Administración no puede observar impasible y perpleja este nuevo fenómeno, esta manifestación de la libertad humana o esta consecuencia del desarrollo económico y del progreso social. De ahí que parezca útil colaborar con ella transmitiendo un manojo de consejos sacados de la propia experiencia como agricultor, cazador, amante de la naturaleza y surcador impenitente de caminos, in illo tempore sobre burros, y desde hace dieciocho años manejando coches tipo jepp.

Confío en que pueda ser de utilidad este catálogo que, en todo caso, se orienta por la estrella polar del idealismo: no es tanto lo que se logra como lo que se intenta, no se mide la bondad del trabajo por el fruto (menos aún por el éxito) sino por el empeño puesto en conseguirlo. La lucha por el medio ambiente no puede ligarse a la esperanza de un rápido y brillante balance de resultados, y ello tanto por el fruto que persigue, de maduración lenta, como por el estándar de comportamiento de la especie humana con la naturaleza, a veces despiadado, aunque sea su medio vital.

Contando con tales presupuestos, se transcriben seguidamente los veinticinco artículos que componen una propuesta de

CODIGO ECOLÓGICO DE LA CIRCULACIÓN POR CAMINOS

1.

Ir despacio, a velocidad sostenida y sin cambiar de marchas ni hacer giros bruscos, manteniendo un ritmo regular y continuo.

De esta forma no se levanta polvo, no se arrancan piedras (sobre todo con neumáticos estrechos o de tacos), se evitan las escarbaduras sobre el piso y se reduce el ruido; a la vez que se eluden o reducen los atropellos de animales.

2.

Alternar el paso de las ruedas por las diferentes zonas de rodadura, especialmente por los resaltes. En definitiva, **cambiar las rodadas** para no machacar siempre los mismos puntos como si fueran las vías del tren.

De tal modo no se forman relejes, causa de los abultados lomos centrales, y se evitan las carriladas profundas, las mismas que luego se descarnan y erosionan con las escorrentías del agua de lluvia haciendo de los caminos ramblas y arroyos más que vías de tránsito.

3.

Parar y bajarse a **quitar las piedras** sueltas, ruladas o desprendidas que se encuentre uno al paso, situándolas convenientemente a los lados, bien apartadas para no cegar las cunetas cuando las haya.

No confiar siempre esta tarea a los que vengan después: "quien venga detrás que arree" no debe ser lema de un ecológico conductor de caminos, que no se escudará nunca en la idea de que por allí no va a volver a pasar.

4.

Arreglar con más detenimientos **los deterioros** producidos por la fuerza mayor y los debidos al paso del tiempo, para impedir que vayan a más: colmatación de hoyos, recebo de los puntos más castigados en curvas y cuestas, reconstrucción de desagües, relleno de los baches y zonas blandas con piedras y grava.

Todo ello hecho por sí mismo, cuando se pueda, o con la ayuda de otros si resulta necesaria.

5.

Tomar conciencia de que hay que colaborar con quienes estén encargados del arreglo de los caminos, incluso cuando sean de titularidad pública, más aún si lo son de simple uso común. Colaboración que obliga en especial a quienes los utilizan, por lo que siempre serán pocas las **labores y acciones preventivas para reducir el trabajo y los gastos de conservación**.

6.

Nunca salirse de los límites de un carril ya trazado, **ceñirse a sus cembos**, sin ensanchar sus calles ni hacer derivaciones, vías paralelas o desdoblamientos, que perjudican la capa vegetal y desorientan a otros usuarios.

7.

No recortar ramas ni arrancar arbustos para **ensanchar el paso** que el camino tenga, manteniendo el disimulo que la naturaleza haya podido proporcionar, dejándolo tan desapercibido y camuflado como se encuentre.

8.

No arrojar nunca desde los vehículos objeto alguno, por pequeño que sea, ni tan siquiera puntas de cigarrillo, aunque el riesgo de incendios sea nulo: las colillas también dañan a la vista en la naturaleza.

9.

Nunca hacer trabajos de mantenimiento de vehículos (cambios de aceite, filtros, etc.) en los caminos del campo ni en sus bordes, y menos aún dejar a su vera envoltorios de repuestos o piezas desechadas, ni sobras de fluidos, lubricantes o combustibles.

10.

No usar las fuentes y los ríos como lavaderos, porque el brillo del coche no debe sacarse a costa de manchar la pureza ni enturbiar la cristalinidad de las corrientes naturales de agua.

11.

Respetar cualesquiera **indicaciones** que se hagan visibles, y atender los **avisos** que inviten a observar precauciones especiales con las flora, fauna, gea, agua y naturaleza en general.

12.

Abrir y cerrar con cuidado las puertas y vallas que se pongan al paso, dejándolas exactamente igual que se las encuentre, porque casi siempre cumplen la función de retener ganado o fauna cinegética que podrían originar daños de quedar libres.

13.

Dar prioridad a cualquier animal que se interponga o cruce, grande o chico, del suelo o del cielo, incluso a los insectos, reptiles o batracios, porque el coche, fuera de sus feudos, va el último en cualquier orden de preferencias.

14.

Vigilar constantemente un eventual **prendimiento de fuego** por el escape si atravesamos carriles abandonados o abiertos entre pastizales, rastrojos o herbazales secos.

15.

Jamás tocar el **claxon** ni producir **acelerones**, no dar **ráfagas luminosas** o hacer innecesarios cambios de luces bruscos o reiterados, lo que sólo sirve para soliviantar o asustar a los animales.

16.

Por la noche, poner siempre **las luces adecuadas a cada situación** para la mejor defensa de la fauna, tanto la que come como la que vuela, duerme o reposa en el camino o en sus proximidades, siempre amenazada de atropello o choque con esos antinaturales trastos a motor con que los seres racionales invaden lo que sólo de los genuinos pobladores del campo ha sido desde tiempo inmemorial y que ahora el hombre les usurpa con su prepotencia.

17.

Llevar siempre el **motor a punto**, bien reglado y ajustado, para no echar a la atmósfera más gases nocivos de los que ya, por desgracia, producen los motores de combustión en su normal funcionamiento.

18.

Nunca circular con juntas flojas, retenes sueltos, tapones mal cerrados o depósitos abiertos. Ni ir sin tubo de escape, con escape libre o trucado, o con el silenciador roto. La tierra **no** tiene que recibir **residuos**, ni el aire **emisiones**, ni los demás usuarios del campo **agresiones** a sus sentidos, recibidos de Dios para gozar de la naturaleza y no para sufrir en ella.

19.

Denunciar cualquier delito ecológico (caza furtiva, envenenamiento de animales, contaminación de suelos y aguas) o acción ilegal contra el medio ambiente (vertidos incontrolados, basureros, cierre de caminos, edificaciones ilegales, obras sin licencia, talas, roturaciones, desmontes) y **avisar** de los accidentes y desastres naturales (incendios, inundaciones, derrumbamientos, roturas de infraestructuras públicas).

La privilegiada atalaya de observación de los conductores de caminos, en lugares solitarios o abandonados, y la independencia de su criterio, con ausencia de interés y condicionantes, los hacen idealmente libres para descubrir y denunciar las conductas desaprensivas y evitar o aminorar los efectos de catástrofes y sucesos imprevistos.

Avisos al Servicio de Protección de la Naturaleza de la Guardia Civil, SEPRONA : **Teléfono 062 (ó 112 donde exista).**

20.

Acomodar la conducción a las **condiciones climáticas** del lugar y a las **meteorológicas** del momento, de las que siempre podrá obtenerse información anticipada a través del Instituto Nacional de Meteorología, a cualquier hora y para cualquier zona de la geografía española.

(TELETIEMPO: Teléfono 906 365 365, información meteorológica permanente).

21.

Cumplir la **normativa** medioambiental de las Comunidades Autónomas, las **leyes** generales del Estado y las **ordenanzas** de los Municipios, sin pasar por donde esté prohibido hacerlo o a las horas en que lo esté, ni desobedecer las indicaciones de agentes públicos, vigilante o guardas con autoridad para impartirlas.

22.

No disparar contra ningún animal desde el vehículo, ni usarlo como medio de caza (y menos de caza furtiva). El automóvil no ha sido hecho para esa finalidad; y a la ética del cazador le van poco los métodos ventajistas. Además, se trata de infracciones castigadas por las leyes de caza, que también imponen la pérdida del carné de conducir.

23.

Cuando haya concluido su vida útil (por el paso de los años, por avería o por accidente), **nunca abandonar el vehículo en el campo**. Si tan buen compañero fue y tantos servicios prestó, lo mejor sería depositarlo en un cementerio de automóviles con gestión medioambiental controlada para que descanse en paz.

Eso es lo que se merecen los coches con los que sus conductores vivieron una parte de su historia; y lo que piden los campos de España que, sin merma de su belleza natural, esperan que otros nuevos los recorran y sus ocupantes los disfruten.

24.

Llevar siempre a mano **en la guantera** del vehículo **este manual** para releerlo de vez en cuando, consultarlo cuando haga falta y poder ofrecer su lectura a los acompañantes y compañeros de excursión y travesías.

25.

Divulgar estas **pautas de comportamiento** entre familiares y conocidos.

Decreto 166/1998, de 8 de julio, de regulación del acceso motorizado al medio natural

Ámbito: COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

Publicado en: BOGC nº2680 de 14-07-1998

Esta ley regula de lleno nuestra actividad por el territorio Catalán, uno de los que más avanzados tiene este tipo de legislación debido a la gran afición que allí se da. En esta ley se tratan aspectos como la circulación de vehículos a motor por el medio natural, la concreción de qué caminos son o no transitables, etc.

Se prohíbe la circulación por viales de menos de 2 ó 3 mts.de anchura según se trate de motos o similares, o coches o similares (art. 5º), así como campo a través, cortafuegos y ciertos vadeos (art. 6º). La autoridad puede prohibir la circulación ante determinados peligros como el de incendio u otras causas. La velocidad máxima será de 30 km/h (art. 10º.1). Se prohíbe la circulación en grupo de más de 7 motocicletas o 4 automóviles en los espacios naturales declarados de protección especial, o quince vehículos en el resto de espacios (art. 20º.2). En caso de pedir autorización, llevarán copia de la misma todos los vehículos participantes (art. 21º.1). La circulación nocturna está prohibida en general, salvo por viales de acceso o que unan localidades (art. 22º.1).

Es objeto de este Decreto la configuración de la normativa reglamentaria del acceso motorizado al medio natural y el desarrollo normativo de la Ley 9/1995, de 27 de julio, de regulación del acceso motorizado al medio natural. Durante el período de vigencia de la citada Ley se ha podido constatar una notable disminución de los impactos producidos por la circulación motorizada en los espacios naturales y en los terrenos forestales definidos por la Ley 12/1985, de 13 de junio, y la Ley 6/1988, de 30 de marzo, respectivamente, que también afectan negativamente a los derechos y a la calidad de vida de la población rural.

Al mismo tiempo, la experiencia adquirida en los dos años transcurridos desde su promulgación permite desarrollar con más precisión alguno de sus preceptos y, en general, desarrollar su contenido.

De la misma forma que la Ley a la que desarrolla, este Decreto se estructura en cuatro capítulos dedicados, respectivamente, a las disposiciones generales, la circulación de vehículos, las competiciones deportivas y la disciplina.

Del capítulo 1 es necesario destacar, en relación al ámbito territorial de aplicación de la norma, la definición de los diferentes tipos de vial objeto del Decreto.

En relación a las normas relativas a la circulación de vehículos el capítulo 11 del Decreto desarrolla lo que prevé la Ley sobre la base del desarrollo del precepto relativo a la delimitación de los viales en los que se autoriza la circulación motorizada. En este mismo capítulo se especifica el procedimiento de elaboración, aprobación y actualización del inventario de caminos rurales y de los caminos y pistas forestales, se establece el régimen de apertura de nuevos viales en terrenos forestales, se determina la composición y funciones de la Comisión Consultiva Comarcal, se regulan las llamadas áreas de circulación para el ocio y el deporte,

los itinerarios para la práctica de motociclismo de montaña y los circuitos permanentes no cerrados, así como las normas específicas para la circulación motorizada en grupo.

En el capítulo III referente a las competiciones deportivas, se definen las diferentes modalidades de competiciones, se establece el procedimiento de elaboración y aprobación del Catálogo y el calendario de pruebas, el régimen de las autorizaciones, garantías, suspensión de las competiciones, retirada de material y reparación del terreno y publicidad.

El capítulo IV sobre la disciplina, contiene 4 secciones relativas, respectivamente, a la tipificación de las infracciones, al procedimiento, a las sanciones y, finalmente, a los agentes de la autoridad y medidas cautelares.

Visto que la Comisión de Gobierno Local de Cataluña ha informado favorablemente el proyecto en fecha 18 de diciembre de 1997; Visto el dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de 14 de mayo de 1998; A propuesta del consejero de Agricultura, Ganadería y Pesca y de acuerdo con el Gobierno,

CAPÍTULO I - Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto

Es objeto de este Decreto la regulación del acceso motorizado al medio natural y el desarrollo normativo de la Ley 9/1995, de 27 de julio.

Artículo 2. Ámbito territorial de aplicación

1. El ámbito territorial de aplicación de este Decreto está constituido por:

- a) Los espacios naturales definidos por la Ley 12/1985, de 13 de junio, de espacios naturales.
- b) Los terrenos forestales definidos por la Ley 6/1988, de 30 de marzo, forestal de Cataluña.
- c) El conjunto de caminos rurales, caminos y pistas forestales, caminos de herradura y ganaderos, senderos y veredas.
- d) Los cauces de las corrientes naturales de agua, continuas o discontinuas y los de los lagos, lagunas y embalses superficiales en cauces públicos.

2. A efectos de este Decreto se entiende por:

- a) Caminos forestales, las vías de tierra o pavimentadas de circulación permanente que sirvan para la gestión, la vigilancia y la defensa de los montes, con una anchura media de plataforma de 4 metros, que forman la red forestal básica.
- b) Pistas forestales, las vías de tierra o pavimentadas conectadas con las anteriores, y de características similares, construidas primordialmente para el transporte de los aprovechamientos forestales, con una anchura media de plataforma de 3 metros, que forman la red forestal secundaria.
- c) Pistas de deforestación, las vías de tierra y de circulación temporal exclusivamente construidas para el transporte de aprovechamientos forestales, con una anchura media de plataforma de 2,5 metros.

- d) Caminos rurales, las vías pavimentadas o de tierra de circulación permanente construidas para la mejora de las infraestructuras agrícolas, ganaderas y forestales, de unión entre infraestructuras agrícolas, ganaderas y forestales, de unión entre localidades o de acceso a casas o núcleos de población situados en zonas rurales.
- e) Caminos ganaderos, los caminos seguidos tradicionalmente por el ganado trashumante en sus desplazamientos periódicos para el aprovechamiento de los pastos naturales. Caminos de herradura, los antiguos caminos aptos para el paso de animales de carga y no aptos actualmente para la circulación de vehículos de cuatro ruedas.
- g) Veredas y senderos, viales únicamente aptos para el paso de peatones.

3. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este Decreto las carreteras y vías de comunicaciones reguladas por la legislación de carreteras.

Artículo 3. Competencias

La aplicación de esta normativa corresponde al Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca y a los ayuntamientos, sin perjuicio de las competencias que ejerzan los departamentos de la Generalidad de Cataluña y otras administraciones públicas de acuerdo con la legislación de carácter sectorial.

CAPÍTULO II - Circulación de vehículos

SECCIÓN 1ª Normas generales

Artículo 4. Identificación de los vehículos y documentación para la circulación

De acuerdo con lo que establece la legislación general sobre circulación, los vehículos de motor, los ciclomotores y los remolques deben ir siempre identificados con placas de matrícula reglamentarias. En cualquier caso, para la conducción de vehículos de motor se exige disponer de permiso de conducción y de circulación, de la licencia de conducción y del certificado de características en lo que se refiere a los ciclomotores.

Los conductores deben facilitar su identificación a requerimiento de los agentes rurales y de otros agentes de la autoridad.

Artículo 5. Normas generales de circulación motorizada por viales

1. En los terrenos forestales definidos por la Ley 6/1988, de 30 de marzo, forestal de Cataluña, rigen las normas de circulación siguientes:

- a) La circulación motorizada por caminos o pistas forestales o por caminos rurales puede ser prohibida por el Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca o los ayuntamientos en los supuestos previstos en la Ley 9/1995.
- b) La circulación de motocicletas y vehículos asimilados está prohibida con carácter general por las pistas y los caminos de anchura inferior a 2 m.
- c) La circulación de automóviles y vehículos asimilados está prohibida con carácter general por los viales de anchura inferior a 3 metros, excepto en las pistas de deforestación, en las que está autorizada para la realización de trabajos forestales.

2. En los espacios incluidos en el Plan de espacios de interés natural, sin perjuicio de las normas establecidas en el apartado anterior, rigen las normas establecidas en los respectivos planes o programas de gestión.

3. En los espacios naturales declarados de protección especial la circulación de vehículos motorizados únicamente se autoriza por los viales delimitados y señalizados a este efecto en los planes o en los programas de gestión correspondientes, de acuerdo con lo que prevé este Decreto.

Artículo 6. Prohibiciones de carácter general

1 . Se prohíbe la circulación de vehículos motorizados:

- a) Campo a través, tanto si es por terrenos agrícolas como forestales, por todos los terrenos a los que se refiere el artículo 2 de este Decreto.
- b) Fuera de los límites de las vías de circulación por las que se autoriza la circulación, excepto para efectuar maniobras de aparcamiento en su alrededor inmediato.
- c) Por los cortafuegos expresamente contruidos con este objetivo.
- d) Por los viales forestales de acceso a zonas donde se realicen aprovechamientos forestales, debidamente señalizados, excepto para la ejecución de acciones relacionadas con estas actividades.
- e) Por los caminos ganaderos que no coincidan con viales de libre circulación, excepto para vehículos destinados a actividades ganaderas o a servicios públicos.
- f) Por los cauces de las corrientes naturales de agua, continuas o discontinuas y de los lagos, lagunas y embalses superficiales en cauces públicos, excepto cuando forme parte de un vial que los atraviese a vado, o que discurra tradicionalmente por un tramo de los citados cauces.

2. La circulación con carácter deportivo o de ocio de vehículos de motor adaptados para transitar por la nieve queda prohibida fuera de las áreas de las estaciones de esquí señalizadas al efecto y fuera de los viales aptos para la circulación motorizada.

3. El Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca, previa consulta a los órganos gestores y después de haber consultado a los ayuntamientos respectivos, puede prohibir la circulación motorizada en caminos rurales y caminos y pistas forestales de los espacios naturales declarados de protección especial.

En el resto de espacios naturales protegidos y con el mismo procedimiento, el Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca puede prohibir la circulación motorizada en determinados sectores cuando sea imprescindible para la preservación de los valores naturales de los espacios afectados.

Igualmente, los departamentos de Gobernación y de Agricultura, Ganadería y Pesca, previa comunicación a los ayuntamientos o bien éstos directamente, pueden prohibir temporalmente en el ámbito de aplicación de este Decreto la circulación en el medio natural, en caso de riesgo elevado de incendios, de aludes y de inundaciones o desbordamientos de ríos, rieras o torrentes o para efectuar tareas de extinción de incendios, de rescates y salvamentos o de protección de personas y bienes ante los citados riesgos.

4. En todos los casos las prohibiciones adoptadas se comunicarán a los organismos afectados y deberán figurar en los inventarios comarcales de caminos y pistas elaborados de acuerdo con lo que establece el artículo 11 de este Decreto.

5. Los titulares de viales que, de acuerdo con la legislación general aplicable, hayan establecido o establezcan prohibiciones o limitaciones a la circulación motorizada por aquellos viales, lo notificarán al ayuntamiento que corresponda y al Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca, el cual, previa audiencia de los citados interesados, podrá imponer condicionantes específicos para salvaguardar los valores naturales o para garantizar la prestación de servicios de naturaleza pública. Estas prohibiciones o limitaciones serán incorporadas al inventario de acuerdo con lo que establece el artículo 11 de este Decreto.

Artículo 7. Limitaciones específicas

1. El Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca, en relación a los espacios naturales de protección especial, las reservas nacionales de caza, las reservas naturales y los refugios de fauna salvaje, previa consulta a los órganos gestores o responsables de los espacios, y después de haber consultado a los ayuntamientos respectivos, puede establecer limitaciones específicas a la circulación motorizada referidas a:

- a) La época del año en que se admite la circulación.
- b) La velocidad máxima.
- c) Las características de los vehículos.
- d) Cualquier aspecto que se considere necesario para preservar los espacios o los valores naturales protegidos.

Las limitaciones establecidas por el Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca se comunicarán a los ayuntamientos, a los propietarios de los terrenos afectados y a las correspondientes comisiones consultivas comarcales.

2. Fuera de los espacios a que se refiere el punto anterior, los entes locales, directamente o a instancia del Departamento de Gobernación o del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca, y previa consulta a la comisión consultiva comarcal del acceso motorizado al medio natural, pueden establecer limitaciones que afecten a caminos o pistas de su titularidad.

Los correspondientes acuerdos de los entes locales deben ser notificados al Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca para que haga la señalización y la publicidad correspondientes.

3. Las limitaciones establecidas de acuerdo con los apartados anteriores deberán figurar en los inventarios comarcales de caminos y pistas elaborados de acuerdo con lo que establece el artículo 11 de este Decreto.

Artículo 8. Excepciones a las limitaciones y prohibiciones

1. Excepto en caso de que la normativa propia de un espacio natural protegido las incluya expresamente, las limitaciones y prohibiciones a que se refieren los artículos anteriores no son aplicables al acceso de los titulares o de personas autorizadas por ellos a sus fincas, ni a la circulación motorizada relacionada con:

- a) El desarrollo de las actividades y usos de carácter agrícola, forestal o ganadero de cada comarca.
- b) La gestión de las áreas privadas de caza y de las zonas de caza controlada.
- c) El mantenimiento de los equipos y de los avituallamientos de refugios de montaña.
- d) La prestación de servicios de rescate, de emergencia o cualquier otro de naturaleza pública.

2. Los vehículos que realicen actividades comprendidas en los párrafos b), c) y d) del apartado anterior deberán ir debidamente identificados o, si procede, disponer de las habilitaciones o autorizaciones pertinentes.

Artículo 9. Normativa urbanística

Las prohibiciones y limitaciones específicas establecidas de acuerdo con esta normativa se aplican sin perjuicio de las que haya establecido con carácter más restrictivo la normativa urbanística vigente.

Artículo 10. Velocidad máxima

1. La velocidad máxima de circulación por caminos y pistas no pavimentados, aptos para la circulación motorizada, es de treinta kilómetros por hora.

2. Se exceptúan de esta limitación:

- a) Los vehículos participantes en competiciones deportivas autorizadas o que practiquen actividades deportivas o de ocio en áreas destinadas a estas prácticas.
- b) Los vehículos en prestación de servicios de naturaleza pública, en caso de necesidad o fuerza mayor.

Artículo 11. Señalización e inventario

1. Los consejos comarcales, a propuesta de los municipios afectados, elaborarán la propuesta de inventario de los caminos rurales y de los caminos y pistas forestales existentes en los términos municipales de sus comarcas, que constará de memoria y planos.

2. El inventario consistirá en un documento impreso normalizado por el Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca en el que se hará constar la titularidad de cada vial, sus características funcionales y técnicas, la codificación que corresponda de acuerdo con lo que figure en el citado impreso, las limitaciones, prohibiciones o servidumbres que les afecten, la administración responsable de su mantenimiento y otras cuestiones que puedan resultar de interés. En el inventario se añadirá para cada vial inventariado una ficha codificada, de acuerdo con modelo normalizado.

3. La representación gráfica del inventario se hará a nivel municipal, sobre ortofotomapas de escala 1:25.000 y/o sobre el mapa topográfico 1:25.000 del Instituto Cartográfico de Cataluña y, a nivel comarcal, sobre la última edición de planos, a escala mínima 1:50.000, del citado Instituto. La simbología diferenciadora de cada tipo de vial es la establecida por este Instituto para cada serie cartográfica.

4. Para complementar la información vial y sin perjuicio de la prohibición a que se refiere el subapartado f) del artículo 6.1 de este Decreto, también se graficarán

sobre los planos los caminos ganaderos y se incluirán en la memoria los datos y la información de que se disponga sobre éstos.

5. El Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca debe adoptar las medidas que sean necesarias para la señalización adecuada de los viales que tienen limitaciones específicas y de los viales en que se prohíbe la circulación y debe asegurar su publicidad.

6. Las prohibiciones y las limitaciones específicas para la circulación motorizada, por un camino o pista, deben ser señalizadas en sus principios y, si procede, en los accesos intermedios. Las señales y la simbología, tanto en terrenos públicos como privados, deben adaptarse a lo que prevé el Código de circulación.

7. Una vez elaborada la propuesta de inventario, ésta será sometida a los titulares de los viales afectados, a la comisión consultiva comarcal y posteriormente a información pública por parte del consejo comarcal, con exposición en los ayuntamientos de la comarca, durante el período de un mes, transcurrido el cual éste informará respecto de las alegaciones presentadas.

8. Efectuado el trámite establecido en el párrafo anterior, el consejo comarcal, previo informe favorable de los ayuntamientos respectivos, envía al Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca la propuesta de inventario, las alegaciones presentadas y el informe correspondiente para su aprobación, que se efectuará por resolución del consejero, en la que se podrán introducir las modificaciones legalmente establecidas para la protección del medio natural. Esta resolución se publicará en el DOGC.

9. El Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca debe someter de nuevo a información pública la propuesta de inventario en caso de que haya introducido modificaciones sustanciales.

10. Para la inclusión de un vial de titularidad privada en el inventario como vial de uso público es necesaria la conformidad de su titular y el compromiso de la administración local de hacerse cargo de su mantenimiento.

Artículo 12. Apertura de nuevos viales en terrenos forestales

1. De acuerdo con lo que prevé la Ley forestal de Cataluña y sin perjuicio de lo que establece la legislación urbanística, el Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca debe autorizar la apertura de nuevos viales en los terrenos forestales.

2. Lo que prevé el apartado anterior no será de aplicación si el vial está incluido en un plan técnico de gestión y mejora forestal ya aprobado por el Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca, o si la apertura del vial es promovida y aprobada por el propio Departamento.

3. La construcción de caminos y pistas forestales en los montes de propiedad pública deberá ser proyectada y dirigida por técnicos forestales competentes. La elaboración del proyecto de trazado es preceptiva, excepto si se trata de actuaciones de mejora y conservación. En todo caso, éste debe observar los requisitos establecidos por la normativa del Plan de espacios de interés natural, en caso de que afecte a algún espacio incluido y en materia de seguridad contra los incendios forestales, asegurar la integración de la vía en su entorno y el cumplimiento de las medidas correctoras establecidas.

Artículo 13. Comisión consultiva comarcal

1. En cada comarca se constituirá una comisión consultiva del acceso motorizado al medio natural, formada por los siguientes miembros:

- El presidente del Consejo comarcal, o persona en quien delegue, que será el presidente de la comisión.
- El jefe de la oficina comarcal del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca.
- Un máximo de seis alcaldes de la comarca designados por el consejo comarcal correspondiente, previa consulta a las entidades municipalistas.
- Los directores o responsables de espacios incluidos en el Plan de espacios de interés natural, en el caso de que existan en la comarca y hasta un máximo de dos representantes.
- Un representante de las organizaciones profesionales agrarias vinculadas a la comarca.
- Un representante del Centro de la Propiedad Forestal.
- Un funcionario de la Dirección General de Emergencias y Seguridad Civil.
- Un representante propuesto por las agrupaciones de defensa forestal de la comarca.
- Un técnico forestal, designado por el jefe de la oficina comarcal del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca, que actuará como secretario.

2. El consejero de Agricultura, Ganadería y Pesca efectuará los nombramientos de los miembros de la comisión, en su caso, a propuesta de las entidades representadas, así como los ceses y sustituciones, si procede. La duración de los nombramientos será de cuatro años y en todo caso coincidirá con el cargo de sus miembros electos.

3. La comisión consultiva comarcal informará:

- a) Las prohibiciones y limitaciones a la circulación motorizada.
- b) La propuesta de inventario elaborada por los consejos comarcales según el artículo 11 de este Decreto.

4. La comisión consultiva comarcal podrá informar, a instancia del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca, sobre:

- a) El establecimiento de circuitos, áreas e itinerarios para la circulación motorizada.
- b) El catálogo y el calendario de pruebas motorizadas de competición.
- c) Otras cuestiones relacionadas con la circulación motorizada en el medio natural.

Artículo 14. Actualización

El inventario debe actualizarse mediante la incorporación de las variaciones que se vayan produciendo en el transcurso del tiempo. Cada cinco años, si en este período se han producido modificaciones significativas, la actualización se

someterá a la aprobación del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 11 de este Decreto.

Artículo 15. Áreas de circulación para el ocio y el deporte

1. Los ayuntamientos, de oficio o a petición de particulares o entidades interesadas y previo informe de la oficina comarcal del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca correspondiente, pueden declarar determinados terrenos de su ámbito territorial como áreas de circulación para el ocio y el deporte de carácter temporal, sin perjuicio de lo que establece la legislación urbanística.
2. La solicitud de declaración de estos espacios deberá acompañarse de una memoria explicativa de las características del área y de las normas de circulación aplicables, de la documentación acreditativa de su titularidad, del correspondiente plano identificativo de su ubicación, y de la autorización de los titulares de los terrenos afectados.
3. La declaración de un espacio como área de circulación para el ocio y el deporte puede conllevar la exención de las prohibiciones y limitaciones a que se refieren los artículos 6, 7 y 10 de este Decreto.

Artículo 16. Itinerarios para la práctica de motociclismo de montaña

1. Los ayuntamientos, de oficio o a petición de clubes deportivos federados y previo informe de la oficina comarcal del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca correspondiente, pueden delimitar en su municipio un plan de caminos aptos para la circulación y la práctica de motociclismo de montaña. En esta delimitación deben indicarse los enlaces existentes con las áreas referidas en el artículo anterior.
2. La autorización de estos itinerarios se rige por lo que se establece en los apartados 2 y 3 del artículo anterior.

Artículo 17. Circuitos permanentes no cerrados

1. Se consideran como circuitos permanentes no cerrados los que se instalan con carácter fijo para la práctica del deporte motorizado y que no precisan de una infraestructura de obra civil para su desarrollo.
2. De acuerdo con lo que establece el artículo 12 de la Ley 19/1995, los ayuntamientos pueden establecer, de oficio o a petición de los propietarios de terrenos del término municipal, y sin perjuicio de lo que establece la legislación urbanística, circuitos específicos no cerrados de carácter permanente adecuados a las características de determinados vehículos motorizados. Estos circuitos no pueden afectar a terrenos incluidos en el Plan de espacios de interés natural.
3. La solicitud de declaración de estos circuitos deberá acompañarse de una memoria explicativa, de los correspondientes planos identificativos de su ubicación, del pliego de normas reguladoras de su uso, de los presupuestos de instalación y de mantenimiento y de la documentación acreditativa de su titularidad.

La resolución aprobatoria corresponde al Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca previos los siguientes trámites:

- a) Informe favorable del ayuntamiento o ayuntamientos afectados, previo el trámite de información pública realizado por el mismo.
- b) Conformidad del titular de los terrenos donde debe ubicarse el circuito.
- c) Informes del Departamento de Gobernación, según la Ley 10/1990, de 15 de junio, sobre policía del espectáculo, las actividades recreativas y los establecimientos públicos y de la Secretaría General del Deporte, de acuerdo con la Ley 8/1988, de 7 de abril, del deporte.
- d) Procedimiento de evaluación del impacto ambiental, de acuerdo con el Decreto 114/1988, de 7 de abril, de evaluación del impacto ambiental.

Artículo 18. Circuitos permanentes cerrados

1. Se consideran como circuitos permanentes cerrados los que se instalan con carácter fijo para la práctica del deporte motorizado y que precisan de una infraestructura de obra civil para su desarrollo.
2. Los circuitos cerrados permanentes deben situarse en terrenos no incluidos en el Plan de Espacios de interés Natural que la normativa urbanística haya destinado expresamente a instalaciones y equipamientos deportivos.

SECCIÓN 2ª Normas específicas para la circulación motorizada en grupo

Artículo 19. Definiciones

1. A los efectos de aplicación de este Decreto, se entenderá que:
 - a) La circulación motorizada es en grupo cuando unos cuantos vehículos motorizados siguen, de mutuo acuerdo y sin finalidad competitiva, el mismo itinerario.
 - b) La circulación motorizada en grupo es organizada cuando es promovida, sin finalidad competitiva, por una entidad o un particular que son responsables de la misma.
2. Las normas establecidas en esta Sección son de aplicación al conjunto de pistas y caminos que recorren los espacios naturales y los terrenos forestales.

Artículo 20. Circulación motorizada en grupo no organizada

1. La circulación motorizada en grupo, no organizada, se rige por las normas generales para la circulación motorizada establecidas en la sección 1 del capítulo 2 de este Decreto.
2. Se prohíbe la circulación motorizada en grupo, no organizada, de más de siete motocicletas o ciclomotores, o de más de cuatro automóviles o similares, en los espacios naturales declarados de protección especial.
3. Se prohíben las concentraciones de más de quince vehículos en el resto de espacios incluidos en el Plan de espacios de interés natural o en los terrenos forestales. No obstante, si la necesidad de preservación de los valores naturales lo hace aconsejable, el Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca puede reducir el número máximo de vehículos o prohibir la circulación motorizada en grupo.

Se exceptúa de esta prohibición la realización de actividades de carácter popular organizadas o autorizadas por los ayuntamientos, que deberán ser comunicadas

previamente a la oficina comarcal del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca correspondiente.

Artículo 21. Actividades organizadas

1. La coordinación de las autorizaciones de actividades organizadas de circulación motorizada en grupo con un número de participantes superior a los establecidos en el artículo anterior, cuando éstas afecten a más de un municipio, corresponde al consejo comarcal correspondiente.

2. los organizadores de la actividad deben presentar la solicitud a los consejos comarcales de las comarcas por donde transcurra el itinerario, los cuales solicitarán la autorización de los ayuntamientos correspondientes y, si procede, de los órganos rectores de los espacios naturales afectados. En el caso de que éstos no se pronuncien en el plazo de 15 días naturales a contar desde el día siguiente a la recepción de la solicitud de autorización, ésta se entenderá otorgada por silencio positivo.

3. En la petición, que deberá acompañarse de la aprobación del programa de la actividad por la correspondiente federación catalana de automovilismo o de motociclismo, según proceda, se definirá el tipo de actividad y el itinerario previsto con expresión de los municipios por donde discurre, con las autorizaciones para cada tramo de los respectivos titulares si el itinerario discurre por viales de uso privado.

4. Los consejos comarcales, una vez hecha la correspondiente comunicación al promotor, notificarán a la oficina comarcal del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca, con una antelación mínima de 10 días respecto a la fecha de inicio de la actividad, las autorizaciones otorgadas, indicando la identidad del promotor, el tipo de actividad, el itinerario, el número estimado de participantes y las fechas de realización de la actividad.

5. Los ayuntamientos que hayan autorizado estas actividades, así como los consejos comarcales, pueden añadir modificaciones o limitaciones, tanto en relación al recorrido como al número de participantes, incorporando los condicionantes específicos que considere necesarios para evitar daños a las personas, a los bienes y al medio natural. Éstas deberán comunicarse oportunamente a los promotores, al consejo comarcal y al Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca.

6. la autorización del correspondiente ayuntamiento no exime de obtener las preceptivas autorizaciones de carácter sectorial.

7. Todos los vehículos participantes en la actividad organizada deben disponer de copia de las preceptivas autorizaciones o comunicaciones, si procede, que deben ser mostradas a los agentes de la autoridad que así lo requieran en el transcurso del trayecto.

8. Sin perjuicio de las competencias en materia de juego y espectáculo que ejerce el Departamento de Gobernación, los ayuntamientos que hayan otorgado autorizaciones, en relación al recorrido dentro de su término municipal, o el Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca, directamente o, en su caso, a instancia de los órganos de gestión de los espacios declarados de protección especial, pueden suspender provisionalmente y total o parcialmente, actividades

ya autorizadas. La resolución de suspensión será motivada, por circunstancias meteorológicas, por incendios o por otros supuestos justificados para la preservación del medio natural, y se comunicará a las administraciones afectadas. La suspensión tendrá carácter definitivo si la actividad conlleva alteraciones en el medio natural de imposible o difícil reparación.

Artículo 22. Limitación del horario de circulación

1. Las actividades de circulación motorizada sujetas a autorización deberán desarrollarse, excepto en el supuesto de causa mayor, fuera de horario nocturno, entendido éste desde la hora en que se pone el sol hasta una hora después que sale.

2. No obstante lo que establece el apartado anterior, se autoriza la circulación motorizada organizada en horario nocturno, si el itinerario es exclusivamente por viales de unión entre localidades rurales o de acceso a casas o núcleos de población situados en zonas rurales.

CAPÍTULO III - Competiciones deportivas

SECCIÓN 1ª. Normas generales

Artículo 23. Definiciones

1. Tal como establece el artículo 19 de la Ley 9/1995, se considera competición deportiva la práctica de pruebas deportivas con vehículos motorizados con finalidades competitivas reconocidas por la legislación vigente.

2. Sin perjuicio de las que pueda regular la normativa específica, las competiciones deportivas pueden organizarse según alguna de las siguientes modalidades:

A) Competiciones motociclistas:

- a) Motocross: pruebas de velocidad en circuitos prefijados que, en general, están constituidos por viales no pavimentados.
- b) Enduro o todo terreno: pruebas de regularidad en circuitos prefijados constituidos por viales rurales no pavimentados y, como máximo, un 25% de su longitud, por viales pavimentados.
- c) Trial: pruebas de habilidad, en las que los participantes circulan a una velocidad media inferior a 20 kilómetros/hora por circuitos prefijados constituidos por viales, generalmente no pavimentados, y por las llamadas «zonas no stop», constituidas por tramos de topografía difícil y de longitud inferior a 40 metros.
- d) Otras competiciones de vehículos de motor de carácter especial que combinen la orientación, la habilidad, la velocidad, la regularidad, juntas o por separado.

B) Competiciones automovilísticas:

- a) Autocross: pruebas de velocidad en circuitos prefijados que, en general, están constituidos por viales no pavimentados.
- b) Raliye. pruebas de regularidad en circuitos prefijados constituidos por viales pavimentados o no. El itinerario puede estar dividido en tramos no contiguos.
- c) Competiciones de vehículos 4 x 4: pruebas de habilidad y de velocidad en circuitos prefijados, con vehículos todo terreno que tienen tracción en todas cuatro ruedas.

- d) Otras competiciones de vehículos de motor de carácter especial que combinan la orientación, la habilidad, la velocidad, la regularidad, juntas o por separado.

Artículo 24. Prohibiciones y limitaciones

1. Se prohíben las competiciones deportivas en el interior de los espacios naturales declarados de protección especial, en las reservas nacionales de caza y en las reservas naturales de fauna salvaje.

2. En el resto de espacios incluidos en el Plan de espacios de interés natural, las competiciones deportivas sólo podrán transcurrir por viales pavimentados.

3. No obstante lo que establecen los apartados anteriores, en los tramos de enlace no cronometrados se podrá transcurrir por viales no pavimentados en las condiciones que, a tal efecto, se señalen en el procedimiento de autorización de la competición deportiva.

SECCIÓN 2ª. Condiciones generales de circulación

Artículo 25. Práctica del autocross

La práctica del autocross, incluida la de carácter de entrenamiento o de iniciación a este deporte, únicamente se puede realizar en circuitos permanentes.

Artículo 26. Ruido

las emisiones de ruido se rigen por lo que establece el Real decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, el Real decreto 13/1992, de 17 de enero, por el que se aprueba su Reglamento, las correspondientes ordenanzas municipales o, en su defecto, las normas de uso de las áreas, itinerarios y circuitos a que se refieren los artículos 15 y siguientes de este Decreto.

SECCIÓN 3ª. Autorizaciones

Artículo 27. Catálogo y calendario de pruebas

1. Las federaciones catalanas de motociclismo y de automovilismo deben elaborar anualmente, antes del 31 de enero del año de realización de las pruebas, el catálogo de las competiciones previstas, en el cual deben hacerse constar las modalidades de las competiciones, los términos municipales afectados, las entidades organizadoras y el correspondiente calendario de celebración.

2. La aprobación del catálogo y del calendario de las pruebas corresponde al Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca, previa audiencia de las entidades locales, de la comisión consultiva comarcal correspondiente y de los titulares de los viales que resulten afectados.

3. Únicamente se pueden realizar las competiciones previstas en el catálogo. Sin embargo, y en supuestos excepcionales, las federaciones de automovilismo o de motociclismo pueden proponer al Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca la aprobación de competiciones que no estén incluidas en el catálogo.

4. El catálogo y el calendario de pruebas deben comunicarse al Departamento de Gobernación.

Artículo 28. Régimen de las autorizaciones

1. La entidad organizadora de la competición deportiva solicitará autorización para la realización de la competición al Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca, con una antelación mínima de 30 días antes de la fecha de celebración prevista, haciendo constar los siguientes datos:

- a) La identificación de la competición.
- b) La definición gráfica sobre planos actuales a escala mínima 1:50.000, del recorrido previsto.
- c) El número aproximado de participantes previstos, la fecha, la hora de comienzo y la duración aproximada de la prueba.
- d) La conformidad expresa de los ayuntamientos afectados y la de los titulares de viales o terrenos afectados.
- e) La aprobación del correspondiente reglamento deportivo por parte de la federación catalana de motociclismo o de automovilismo. Aquellos otros datos de carácter complementario o aclaratorio para una mejor descripción de la propuesta.

2. La autorización para la realización de las competiciones, que incluye la autorización para efectuar la señalización, corresponde al delegado territorial del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca si afecta a una sola demarcación territorial o al subdirector general de Bosques, si el ámbito territorial supera la demarcación territorial.

3. La autorización puede incluir modificaciones y limitaciones e incorporar los condicionantes específicos que se consideren necesarios para garantizar la preservación del medio natural y debe ser comunicada a las entidades locales y a los titulares afectados.

4. No será necesaria autorización previa para las competiciones en circuitos de carácter permanente legalizados.

5. Se entenderá estimada la solicitud de autorización transcurrido el plazo de un mes desde su presentación sin que haya recaído resolución expresa.

6. La autorización del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca se emite sin perjuicio de las otras que prevea la legislación sectorial y debe ser comunicada al Departamento de Gobernación.

Artículo 29. Fianzas

1. Para garantizar la reparación de posible daños o perjuicios en el medio natural por causa de la celebración de una competición deportiva, los ayuntamientos podrán ordenar a los promotores la constitución de una fianza. Los ayuntamientos podrán solicitar que el Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca fije la fianza si la prueba afecta a más de un término municipal.

2. La cuantía de la fianza será adecuada al coste previsto de la reparación de los posibles daños o perjuicios. La fianza puede ser constituida en metálico, mediante aval o por contrato de seguro, de acuerdo con lo que establece la legislación sobre contratos de las administraciones públicas.

3. En el caso que el itinerario sobrepase el ámbito de una comarca son competentes para fijar la fianza los delegados territoriales del Departamento de

Agricultura, Ganadería y Pesca o el subdirector general de Bosques, según afecte a una sola demarcación territorial o a más de una.

4. Para la devolución de la fianza, el técnico de la administración local o, si procede, el técnico del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca deberá valorar, en el plazo de 15 días a partir de la finalización de la competición, los daños o perjuicios producidos y deducir, en su caso, de la cuantía depositada, el coste de su reparación.

Artículo 30. Suspensión de las competiciones deportivas

1. El director general del Medio Natural puede suspender provisional y total o parcialmente competiciones deportivas ya autorizadas mediante resolución motivada por circunstancias meteorológicas, por incendios o por otros supuestos justificados relacionados con la preservación del medio natural. La suspensión tendrá carácter definitivo si la actividad conlleva alteraciones en el medio natural de imposible o difícil reparación.

2. La suspensión de competiciones deportivas debe ser comunicada a las entidades locales, a las administraciones que hayan emitido autorizaciones de acuerdo con la legislación sectorial, a los titulares de viales o terrenos, a los promotores afectados y a la federación catalana de motociclismo o de automovilismo.

Artículo 31. Retirada de material y reparación del terreno

1. Una vez finalizada la competición deportiva, los promotores están obligados a retirar, en el plazo máximo de siete días, todo el material de señalización y de protección que se haya instalado para hacer la prueba. Los respectivos ayuntamientos controlarán la retirada efectiva de estos materiales.

2. Con este fin el material a que se refiere el apartado anterior debe ser desmontable, quedando prohibido insertar señales en los árboles, herirlos, así como impregnarlos con pintura.

3. Los promotores repararán los daños producidos a consecuencia de la celebración de la competición deportiva en un plazo máximo de treinta días.

Artículo 32. Publicidad

La Generalidad, mediante sus departamentos, los consejos comarcales y los ayuntamientos, dentro del ámbito de sus competencias, harán las actuaciones necesarias para dar la máxima publicidad y difusión a lo que prevén este Decreto y la normativa que lo desarrolle, mediante campañas o programas educativos o de sensibilización o cualquier otro medio de difusión.

CAPÍTULO IV - Disciplina

SECCIÓN 1ª. Infracciones

Artículo 33. Tipificación

1. La vulneración de las prescripciones de la Ley 9/1995, de 27 de julio, de regulación del acceso motorizado al medio natural, y de las normas establecidas

por este Decreto que la desarrolla, tienen la calificación de infracción administrativa.

2. Las infracciones administrativas a que se refiere el apartado 1 anterior se clasifican en leves, graves y muy graves.

3. Son infracciones leves:

- a) Superar el límite de velocidad de 30 km/hora a que se refiere el artículo 10 de este Decreto, o los que figuren expresamente señalizados en los viales.
- b) Circular fuera de los límites horarios a que se refiere el artículo 22 de este Decreto.
- c) La circulación en grupo no organizada, superando los límites establecidos en los apartados 2 y 3 del artículo 20 de este Decreto.
- d) Cualquier otra infracción a lo que establece este Decreto que no esté tipificado como grave o muy grave.

4. Son infracciones graves:

- a) Deteriorar, destruir, sustraer o retirar los elementos de señalización de la circulación motorizada al medio natural
- b) La circulación motorizada vulnerando alguna de las limitaciones o prohibiciones establecidas en los artículos 5, 6 y 7 de este Decreto.
- c) Ocasionar daños a bienes, instalaciones o materiales agrícolas, ganaderos y forestales, como consecuencia del uso de vehículos motorizados.
- d) Participar en actividades organizadas de circulación motorizada, sin autorización o incumpliendo las condiciones establecidas en la citada autorización.
- e) No retirar el material de señalización y de protección y no reparar los daños causados, en los plazos fijados por el artículo 31 de este Decreto. Estacionar vehículos que impidan el acceso a caminos forestales de uso exclusivo para vehículos de servicios de extinción de incendios, de vigilancia y oficiales, debidamente señalizados, en la época y en zonas de alto riesgo de incendio.
- g) Reincidir en la comisión de infracciones leves.

5. Son infracciones muy graves:

- a) Hacer anuncios publicitarios en cualquier medio de difusión que inciten a no respetar la legislación vigente en materia de circulación motorizada en el medio natural o contraria a los principios que la inspiran.
- b) Hacer competiciones deportivas de vehículos motorizados, sin la preceptiva autorización, o incumpliendo las condiciones de ésta.
- c) Reincidir en la comisión de infracciones graves.

6. El abandono de escombros o basuras tiene la calificación de infracción leve, grave o muy grave según la naturaleza y el volumen del vertido, de acuerdo con la legislación vigente.

Artículo 34. Prescripción

Los plazos de prescripción de las infracciones es de tres años para las muy graves, dos años para las graves y seis meses para las leves, ¿ contar desde la fecha de comisión, o si ésta es continuada desde la fecha en que se comete la última acción constitutiva de infracción.

SECCIÓN 2ª. Procedimiento

Artículo 35. Tramitación

1. En la tramitación de los expedientes de sanción, se aplicará el procedimiento sancionador administrativo general vigente.
2. Si se aprecia que los hechos objeto de un expediente sancionador pueden ser constitutivos de delito o falta, la administración actuante:
 - a) Trasladará las actuaciones a la autoridad judicial competente.
 - b) Dejará en suspenso el procedimiento hasta que la autoridad judicial se pronuncie.
 - c) Sin perjuicio de lo que indica el subapartado b) anterior, proseguirá, en su caso, la instrucción del expediente incoado para el restablecimiento de la situación anterior a la comisión de la infracción o, si procede, para el abono de las indemnizaciones por los daños y los perjuicios ocasionados.
3. La sanción de la autoridad judicial a que se refiere el subapartado a) del apartado 2 anterior, excluye la imposición de multa administrativa. Si la resolución judicial es absolutoria, la administración actuante puede continuar la tramitación del expediente sancionador, respetando los hechos que los tribunales hayan declarado probados.

SECCIÓN 3ª. Sanciones

Artículo 36. Graduación

1. La comisión de infracciones tipificadas en el artículo 33 de este Decreto será sancionada con las siguientes multas:
 - a) En caso de infracciones leves, con una multa de 10.000 a 50.000 pesetas.
 - b) En caso de infracciones graves, con una multa de 50.001 a 500.000 pesetas.
 - c) En caso de infracciones muy graves, con una multa de 500.001 a 5.000.000 de pesetas.
2. Las sanciones a aplicar se graduarán de acuerdo con la gravedad del hecho constitutivo de la infracción, teniendo en cuenta:
 - a) Los daños y perjuicios producidos.
 - b) La intencionalidad.
 - c) La dificultad en la identificación del infractor.
3. La cuantía de la multa que corresponda de acuerdo con los apartados 1 y 2 anteriores se ha de incrementar hasta el total del beneficio obtenido por el infractor, en el caso de que haya habido.

Artículo 37. Multas coercitivas

1. Se pueden imponer multas coercitivas, de acuerdo con lo que dispone el procedimiento sancionador administrativo general vigente, con el requerimiento y la advertencia previos correspondientes, para restaurar la realidad física alterada o transformada como consecuencia de una actuación ilegal.
2. Las multas coercitivas, que pueden ser reiteradas, no pueden superar la cuantía de 100.000 pesetas por cada infracción cometida.

3. La imposición de multas coercitivas y la imposición de multas en concepto de sanción son independientes y compatibles.

Artículo 38. Competencia

1. Son competentes para acordar la incoación de los procedimientos sancionadores, y designar instructor, los órganos que determina en cada caso la legislación sobre espacios naturales.

2. Son competentes para la imposición de las sanciones, los órganos siguientes:

- a) Los delegados territoriales del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca o los alcaldes, para las leves.
- b) El director general del Medio Natural o el pleno del ayuntamiento afectado, para las graves.
- c) El titular del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca para las muy graves.
- d) El Gobierno de la Generalidad, para las sanciones que superen los 5.000.000 de pesetas, como consecuencia de aplicar el artículo 36.3.

3. Los delegados territoriales del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca y los alcaldes son los órganos competentes para la imposición de las multas coercitivas.

Artículo 39. Restitución del medio al estado anterior

1. La imposición de sanciones es independiente de la obligación, exigible en cualquier momento, de restituir el medio físico al estado anterior a la comisión de la infracción y de la obligación de indemnizar por los daños y los perjuicios ocasionados.

2. Un técnico designado por el delegado territorial evaluará los daños y perjuicios ocasionados a los bienes, instalaciones y al medio natural de titularidad pública y propondrá el procedimiento y plazo para restituir el medio físico al estado anterior a la comisión de la infracción.

Si la infracción cometida ha causado graves perjuicios a ejemplares de especies de fauna o de flora protegidas, para calcular la indemnización se aplicarán los baremos vigentes para la valoración de estas especies.

El delegado territorial, en base al informe técnico, dictará resolución que será notificada al infractor para su cumplimiento indicando:

- a) La relación y la valoración de daños y perjuicios ocasionados por el infractor y el plazo para su abono.
- b) Las acciones a ejecutar para la restitución del medio físico al estado anterior a la comisión de la infracción y el coste de las mismas.
- c) El plazo para la ejecución de las acciones restauradoras.
- d) La cuantía, en su caso, de la correspondiente multa coercitiva.

3. Superado el plazo para ejecutar las acciones de restitución del medio físico, sin que éstas se hayan ejecutado, el Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca podrá proceder subsidiariamente a su ejecución con cargo al obligado.

4. Si la cuantía total de indemnizaciones y coste de restauración supera las 100.000 pesetas, la resolución será del director general del Medio Natural.

Artículo 40. Exigibilidad

El importe de las multas y de los gastos ocasionados por la ejecución subsidiaria de las actuaciones de restitución de los bienes al estado anterior a la comisión de la infracción puede ser exigido por la vía administrativa de apremio.

SECCIÓN 4ª Agentes de la autoridad y medidas cautelares

Artículo 41. Agentes de la autoridad y medidas cautelares

1. *los miembros del cuerpo de agentes rurales y, en general, todos los agentes de la autoridad, en el ejercicio de sus funciones, aplicarán una especial vigilancia para garantizar el cumplimiento de esta normativa.*

2. *El personal citado en el apartado 1 anterior podrá proceder a la inmovilización de vehículos que por el incumplimiento de los preceptos de este Decreto, puedan ocasionar un grave perjuicio para las personas, los bienes o los ecosistemas naturales. Esta medida será levantada inmediatamente después que hayan cesado las causas que la motivan.*

3. *Los gastos derivados de la inmovilización y, en su caso, traslado y depósito de los vehículos irán a cargo del conductor, el cual deberá abonarlas o garantizar su pago como requisito previo a la devolución del vehículo, sin perjuicio del derecho de recurrir según lo que establece la legislación vigente.*

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. El Gobierno de la Generalidad actualizará mediante decreto las cuantías de las sanciones y de las multas coercitivas a que se refieren, respectivamente, los artículos 36 y 37 de este Decreto, aplicando las variaciones del índice de precios al consumo, así como la cuantía expresada en el apartado 4 del artículo 39 de este Decreto.

Segunda. Los vehículos de cualquier tipo con motor, susceptibles de transitar por caminos o campo a través, quedan sometidos a lo que establece este Decreto.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Las comisiones consultivas comarcales del acceso motorizado al medio natural deberán estar constituidas en el plazo de cuatro meses desde la entrada en vigor de este Decreto.

Segunda. Los consejos comarcales deben enviar al Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca la propuesta de inventario, las alegaciones presentadas y el correspondiente informe, en el plazo de 18 meses desde la constitución de la respectiva comisión consultiva comarcal.

La aprobación definitiva por el Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la propuesta debe hacerse en un plazo de tres meses desde su recepción.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Se autoriza al consejero de Agricultura, Ganadería y Pesca para el desarrollo de este Decreto.

Segunda. Este Decreto entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña.

ANEXO 5

Código de conduta do Clube Master Road de Roma - Itália



regolamento di club

Con questo documento si intende fornire un promemoria sulle regole di base che devono essere osservate dai Soci o dagli Ospiti, nello svolgimento delle attività fuoristradistiche.

Si tratta niente altro che di semplici norme di comportamento civile e di buona educazione, dunque, che si vada in off-road da soli o in gruppo, il rispetto di queste regole distingue un fuoristradista "di classe" dall'improvvisato "Attila" a 4 ruote motrici.

Affermiamo con forza il nostro punto di vista riguardo certe situazioni e comportamenti: nella guida in fuoristrada, niente è dato per scontato e l'imprevisto è sempre in agguato.

NORME DI GENERALI DI SICUREZZA

- Allacciare sempre le cinture di sicurezza (verificate che anche i passeggeri lo abbiano fatto) e chiudere i finestrini per evitare che rami o vegetazione possano colpirci sul volto.
- Prestare sempre molta attenzione alla guida e non distrarsi con telefonini, radio o baracchino. In caso di chiamata sul proprio CB rispondere solamente quando si è in una situazione di sicurezza.
- Fissare bene qualsiasi elemento all'interno dell'abitacolo con corde o elastici: in caso di impatto con un ostacolo imprevisto, anche una lattina di Coca Cola può essere proiettata ad alta velocità.
- In fuoristrada, su terreni a scarsa aderenza, innestare il riduttore: questo fornirà maggiore coppia e preserverà il motore e gli organi di trasmissione dalle maggiori sollecitazioni di marcia.

1. NON USCIRE DAL SENTIERO TRACCIATO

Forse la regola più scontata ma anche la più infranta. Tutti la rispettiamo sinché non si tratta di evitare quella fastidiosa ennesima buchetta andando a finire con due ruote sul manto erboso. Ebbene, anche quella è da considerare un'uscita dal sentiero ed il ripetersi del comportamento allargherà la carreggiata e contribuirà all'erosione del sentiero, senza peraltro contribuire al riempimento della buca.

2. APRI E RICHIUDI SEMPRE I PASSAGGI CONSENTITI

In fuoristrada, è abbastanza normale incontrare cancelli, passine o un semplice filo ad interrompere il percorso. Questi, se non sbarrati, chiusi da catene o con cartelli che vietano il transito, solitamente vengono posizionati per delimitare un pascolo o una riserva e per impedire agli animali, in essa custodita, di fuoriuscirne. Quindi, senza divieti specifici, è lecito aprirli ed oltrepassarli, ma è altrettanto indispensabile richiuderli subito dopo. Ricordiamoci che il proprietario o il gestore dei terreni, ci favorisce permettendoci il passaggio, ma potrebbe non essere proprio soddisfatto nel vedere mucche, cavalli e pecore "evadere" dal varco che abbiamo lasciato aperto. Non osservando questa regola elementare, la prossima volta troveremo il passaggio chiuso con una catena.

3. NIENTE AVVISATORI ACUSTICI

A meno che non strettamente necessari, come nel caso di pericolo imminente. Non disturbare inutilmente la quiete della natura, degli animali e delle persone.

4. ANIMALI SUL PERCORSO

È abbastanza normale incontrare, nei percorsi, animali al pascolo che possono ostacolare il transito o occupare il tracciato; in questo caso ci avvicineremo lentamente sino a fermarci a distanza di sicurezza attendendo che si spostino da soli, non useremo quindi trombe o lampeggio di fari. Nel caso di animali allo stato brado, cercheremo di rispettare il loro territorio, di non disturbarli e di non spaventarli inseguendoli o, peggio, cercando di catturarli. Guardiamo sempre dove mettiamo le ruote... ci sono anche animali piccoli e lenti come le tartarughe!



4. ANIMALI AL SEGUITO

Durante le gite è ammesso portare il proprio cane se non disturba e, per la sicurezza proprie per quella degli altri veicoli, se è presente la paratia di separazione a norma di Legge (art. 169 del CdS).

Durante le soste, per evitare che i cani (specie se di taglia medio/grande) possano spaventare le persone, i bambini o gli animali al pascolo, dovranno essere tenuti al guinzaglio e con museruola.

In ogni caso valgono, e dovranno essere rispettate, le minime regole di rispetto e di buon senso.

5. RALLENTARE E SE NECESSARIO FERMARSI

Quando s'incontrano motociclisti, mountain bikers o persone, è buona norma rallentare e se necessario fermarsi per evitare nuvole di polvere, sassi, schizzi di fango e gas di scarico a coloro che stiamo incrociando. È un segno di civiltà che farà guadagnare consensi al fuoristrada... non importa quanto siamo stanchi, quanti chilometri ci sono ancora fare o quanti ne abbiamo già fatti nella stessa giornata.

6. QUANDO SI PROCEDE IN COLONNA

Quando un certo numero di veicoli procedono incolonnati si deve cercare, in primo luogo, di mantenere la velocità del capo colonna. È lui che ha un'idea della strada che si deve ancora percorrere e della tabella oraria. Approfitteremo quindi delle sue soste per soddisfare le nostre necessità. In prossimità di un bivio, se l'equipaggio che ci segue non è negli specchietti, sarà nostra premura fermarci ad aspettarlo. Lui dovrà fare la stessa cosa con chi lo sta seguendo. Questa semplice, ma spesso trascurata, regola è l'unica garanzia per non perdere qualcuno del gruppo.

7. VELOCITÀ

Quando siamo in fuoristrada, non corriamo: la velocità non ci permetterebbe di affrontare gli ostacoli in piena sicurezza e potrebbe mettere a repentaglio la sicurezza altrui. Non vogliamo che nessuno danneggi la vettura, si faccia male e rovini la giornata agli amici con cui si sta condividendo la gita.

8. SE SI SOSTA PER IL PIC-NIC O SI PIANTA IL CAMPO

Che sia in uno spazio libero o riservato, rispetteremo le regole locali, cercheremo di non lasciare traccia del nostro passaggio ponendo cura nel raccogliere tutti i rifiuti che abbiamo prodotto, eviteremo di rovinare il manto erboso e, per fare la brace, sfrutteremo le aree apposite o i fuochi precedenti, valutandone la posizione di massima sicurezza. È in ogni caso vietato accendere fuochi liberi o fuochi all'interno di boschi o in luoghi con vegetazione fitta. In caso di sosta prolungata, accosteremo le macchine sul tracciato, senza uscirne, lasciando uno spazio libero sufficiente al transito.

9. ATTREZZATURA A BORDO DEL NOSTRO FUORISTRADA

Porteremo con noi almeno una "strop" (fettuccia specifica per il traino), qualche "grillo" (gancio specifico), dei guanti ed una pala per affrontare le situazioni di recovery più comuni. Il materiale deve essere assolutamente in ordine e dimensionato giacché non sarebbe bello che un "grillo volante" arrivasse a danneggiare la macchina del volenteroso che si è prestato a soccorrerci o, molto peggio, procurasse a lui o a noi degli infortuni. Se siamo rimasti in panne è buona norma essere noi a scendere per effettuare l'aggancio al mezzo che ci soccorre e se non siamo sicuri dei punti di ancoraggio chiederemo al proprietario dell'altro veicolo come e dove può essere agganciato. Durante queste operazioni indosseremo sempre dei guanti da lavoro. Se per un qualsiasi motivo dovessimo danneggiare l'attrezzatura altrui, ci offriremo di ricomprarla.

10. LE COMUNICAZIONI

Le comunicazioni sono importanti, è buona norma installare a bordo un "baracchino" CB, in buono stato, per essere in costante contatto con la carovana e per ricevere tutte le informazioni



sul percorso. . Allo stesso modo, avere un apparato perfettamente efficiente, non ci dà il diritto di affollare il canale scelto con comunicazioni "poco interessanti". Prima di iniziare a parlare, verifichiamo sempre che non ci siano comunicazioni in corso che andremmo a "sovra-modulare" (parlare contemporaneamente) rendendo incomprensibile a tutti le nostre e le altrui comunicazioni.

11. RECUPERO DI UN MEZZO IN DIFFICOLTÀ

Quando si effettua un recupero non è richiesto a tutti gli "spettatori" di dare il loro parere. In una situazione critica, troppe opinioni generano una confusione poco produttiva. Sarà il proprietario del veicolo rimasto fermo, se lo riterrà opportuno, a chiedere l'opinione di coloro che ritiene in grado. Gli altri, si terranno pronti in caso di bisogno.

12. PASSAGGI IMPEGNATIVI

Anche in questo caso non è necessario che tutti gli spettatori dicano la loro. Non c'è cosa più brutta per chi si accinge ad affrontare un ostacolo impegnativo che sentire: "Più forte!", "Più piano!", "A destra!", "A sinistra!". Evitiamo quindi questo genere di comportamento. Ancora una volta sarà colui che guida ad eleggere una persona di fiducia per farsi guidare mentre gli altri potranno scattare foto, commentare ed imparare in attesa del proprio turno.

ED ORA... BUON DIVERTIMENTO !

MASTER ROAD 4x4 ROMA CLUB - GITE IN FUORISTRADA E SCUOLA GUIDA SICURA -
ASSOCIAZIONE FIF #102

Tel. 06.5231.8705 - Fax 06.2331.5424 - Web: <http://www.master4x4.it> - Email:
info@master4x4.it

Questa pagina è stata stampata da: <http://www.master4x4.it/regole.php>

ANEXO 6

Código e regulamentação de circulação em 4x4 - França

LA CIRCULATION EN 4X4..., RÉGLEMENTATION

Les véhicules 4x4 sont avant tout des automobiles (pour la plupart catégorie berline de moins de 3.5T) qui permettent de circuler sur les routes. Ce sont aussi de formidables outils d'évasion qui permettent d'aller à la découverte de notre patrimoine en empruntant les chemins, et grâce à leur motricité renforcée ou à leur garde au sol relevée permettront d'aller là où de nombreuses automobiles classiques perdraient leur adhérence ou endommageraient leur carrosserie dans des chemins pas toujours bien carrossés. En plus des activités spécifiques de loisirs 4x4, de nombreuses activités de nature (chasse, pêche, randonnée, VTT...) utilisent des véhicules 4x4 pour accéder à leurs sites de loisirs. Pour profiter sereinement des nombreuses activités de loisir 4x4 (voir « Définition des Loisirs 4x4 »), il convient de connaître et de respecter la réglementation et d'être fidèle à la « charte de L'Esprit 4x4 ».

Les grands principes posés par la réglementation :

La circulation en 4x4, dans le cadre des activités de Loisir, est autorisée sur toutes les voies de circulation ouvertes au public : route, chemins communaux, chemins ruraux, chemins d'exploitation, voies privées ouvertes (loi n° 91-2 du 3 janvier 1991). L'absence de signalisation ou de dispositif de fermeture d'une voie permet de la présumer ouverte à la circulation.

Les chemins d'exploitation ou les voies privées peuvent être fermés à la circulation du public sur simple décision des propriétaires. Une signalisation appropriée ou un dispositif de fermeture devra indiquer clairement la fermeture à la circulation.

Les chemins ruraux peuvent également faire l'objet de restriction de circulation (périodicité, horaires, événements, véhicules de plus de 3.5T, etc...). Dans ce cas la commune doit prendre un arrêté municipal, qui devra être dûment motivé et répondre aux caractéristiques légales, et prendre toute mesure de signalisation de la décision. A défaut de signalisation, la voie concernée peut être présumée ouverte ou dépourvue de restriction de circulation.

L'ensemble des voies de circulation doit être entretenu (par le département, la commune, le propriétaire) afin de supporter un usage normal (circulation publique). Les utilisateurs d'engins spéciaux (engins agricoles, engins forestiers) peuvent être rendus responsables d'une détérioration anormale des chemins et dans ce cas astreints à les remettre en état.

Le hors-piste, c'est à dire la circulation en dehors des voies de circulation et des terrains réservés à cet usage (terrain de Loisirs 4x4 et Centre d'Initiation 4x4) est strictement interdit (loi n°91-2 du 3 janvier 1991). La circulation volontaire dans un fossé, un champ, un alpage ou un sous-bois peut être considéré comme dégradation volontaire du milieu naturel et sévèrement condamnée.

La circulation sur voie publique implique bien sur un véhicule homologué, conforme aux normes en vigueur, régulièrement immatriculé et assuré. L'utilisation, en dehors des terrains réservés, d'équipements spéciaux non homologués, tel que les pneus « cross », est interdite car elle pourrait provoquer une détérioration anormale des chemins qui serait répréhensible au même titre qu'un engin agricole ou forestier.

La circulation en 4x4 dans le cadre de la balade ou de la randonnée, seul ou en

groupe, n'est soumise à aucune autorisation ni même à simple déclaration, elle résulte de la liberté de circulation. En revanche, les activités de compétition ou de courses de vitesse sont, elles, réglementées et soumises à autorisation préfectorale ainsi qu'à un régime d'assurance spécifique.

L'initiation aux loisirs 4x4 :

Il existe en France de nombreux Centre d' Initiation 4x4, professionnels ou associatifs, qui permettent aux débutants de se familiariser avec les comportements d'un véhicule 4x4 en proposant diverses activités de franchissement ou de stages d'initiation (voir « Annuaire des Loisirs 4x4 » sur le site Internet de la FF 4x4). Cette formule est de loin la meilleure pour apprendre à maîtriser parfaitement son véhicule pour être en mesure, ensuite, de pratiquer les activités de loisir 4x4 en toute sécurité.

La pratique des activités de Loisir 4x4 :

Un véhicule 4x4 a l'avantage de permettre de longues balades ou randonnées en totale autonomie. La pratique de ces activités peut donc s'effectuer seule ou en groupe, au gré de ses envies.

Il existe cependant, partout en France, de nombreux clubs et organisateurs professionnels qui proposent des formules de randonnées « clef en mains » aussi variées que les paysages rencontrés. De plus, beaucoup de clubs disposent aujourd'hui de Terrains de Loisirs 4x4 qui permettent d'associer sur une journée ou un week-end les activités de Randonnées aux activités de Franchissement pour le plus grand bonheur de toute la famille...

Le Raid-Aventure est également une activité en plein développement avec de plus en plus d'offres, de plus en plus loin, par des professionnels aguerris qui disposent le plus souvent, conformément à la réglementation sur l'organisation de voyages, d'une licence d'agent de voyage.

Conformément à la réglementation (code de l'environnement, article L 361-2), les départements doivent, avec l'appui des communes et des comités de tourisme, en concertation avec les clubs et les pratiquants, définir des itinéraires de randonnée 4x4. En complément des activités associatives ou professionnelles, sans entraver l'esprit de liberté qui guide la randonnée, les itinéraires de randonnée 4x4 permettent de suggérer aux randonneurs qui souhaitent découvrir la région des itinéraires adaptés, praticables toute l'année et en harmonie avec les autres activités de nature (voir dossier « Itinéraires de Randonnée 4x4 » en annexe). Les Itinéraires de randonnée permettent un développement du tourisme durable et sont des outils de planification, de gestion et de financement de l'entretien des chemins indispensables aux communes.

Complément d'information : Textes de Lois

La liberté de circulation est une composante de la liberté d'aller et venir, implicitement consacrée par l'art.4 de la Déclaration de 1789 et proclamée par la Constitution de 1791. Le Conseil Constitutionnel l'a consacrée comme principe fondamental reconnu par les lois de la République (principe général qui bien que n'étant pas explicitement énoncé dans les textes constitutionnels s'impose au législateur avec la même force qu'eux). Le protocole n°4 à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et le pacte international relatif au droits civils et politiques affirment également que « quiconque se trouve régulièrement sur le territoire d'un État a le droit

d'y circuler librement ».

En tant que liberté fondamentale, elle est protégée mais son exercice est réglementé dans certains cas, notamment pour tenir compte des dangers inhérents à la circulation automobile.

La circulation sur les voies normalement ouvertes à la circulation obéit à trois principes :

§ gratuité,

§ égalité des usagers placés dans des situations identiques, ce qui n'interdit pas d'imposer certaines sujétions ou certains avantages à des catégories d'usagers placés dans des situations particulières (riverains, exploitants, services publics, etc...).

§ liberté d'utilisation, c'est à dire sans qu'il soit nécessaire d'obtenir une autorisation préalable. Mais compte tenu des nécessités de sécurité, les autorités réglementent la circulation, d'une part dans le Code de la Route et d'autre part, à l'aide de mesures ponctuelles prises par les autorités de police, le maire dans la commune par exemple.

Le Conseil d'État reconnaît la légalité des interdictions de circulation prises par le maire à condition toutefois qu'elles ne soient pas « générales et absolues » (CE, 14/12/88, Société des ciments français), sauf si des « motifs de sécurité d'une extrême gravité » requièrent cette mesure d'interdiction totale (CE, 24/10/86, Fédération française des soc. de protection de la nature).

La pratique des loisirs 4x4 peut être rapportée à différents articles de lois, ci-après détaillés pour les plus récents. Dans le cadre d'une procédure, il faudra bien sûr se référer également à la jurisprudence.

Code Général des Collectivités Territoriales - Article L2213-4 (Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 art. 42 IV Journal Officiel du 1er janvier 1997)

Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

Dans ces secteurs, le maire peut, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels.

Loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 :

(extrait du Guide de l'élu et des Administrations)

VOIES AUTORISÉES À LA CIRCULATION DES VÉHICULES MOTORISÉS :

LES MODALITÉS

Ce sont les espaces naturels qui sont visés par ce principe d'interdiction. L'interdiction du "hors piste" laisse ouvertes aux véhicules motorisés, sous réserve de leur immatriculation, les voies nationales, départementales et communales, ainsi que les voies privées ouvertes à la circulation publique. Le principe d'interdiction de la circulation des véhicules motorisés dans les espaces naturels, en dehors des voies et chemins, défini par la loi du 3 janvier 1991, n'entrave donc pas la liberté de circulation de tout possesseur d'un véhicule à moteur, ni même la pratique d'un sport ou d'un loisir motorisé puisque les conducteurs disposent dans notre pays :

- de 800 000 km de voies appartenant au domaine public routier,
- de 1 400 000 km de chemins ruraux,
- d'un kilométrage très important de voies privées ouvertes à la circulation générale.

Les voies communales : circulation de droit

Les voies communales (art. L. 14 I - I et suivants du Code de la voirie routière), constituent le domaine public routier communal. La commune (art. L. 122-19 du code des communes) est tenue d'entretenir la voirie communale, qu'elle soit ou non revêtue.

Les chemins ruraux : circulation de droit

Les chemins ruraux (art. L. 161 - I du Code de la voirie routière et art. L. 16 I - I et suivants du Code rural) appartiennent au domaine privé communal et sont affectés à l'usage du public. La circulation des véhicules y est donc normalement autorisée sauf restriction ou interdiction d'une autorité de police.

Attention à distinguer les chemins et les sentiers : Les chemins servent en général au passage des engins et véhicules et les sentiers à l'usage des piétons. Ils diffèrent donc par leur largeur et leurs utilisations.

Les voies privées : circulation d'usage.

Les voies privées appartiennent à des particuliers ou à des personnes publiques et sont destinées à la gestion, l'exploitation et la mise en valeur de leurs propriétés. Elles ne sont pas destinées à la circulation du public.

- Les chemins privés peuvent être ouverts ou fermés à la circulation. La décision de les fermer est une mesure de gestion prise sans condition ni forme particulière par le propriétaire ou le gestionnaire.

Il n'y a aucune obligation de publicité ni de signalisation à respecter : la simple pose d'une barrière, ou d'une clôture fermant l'accès, indique que le chemin est fermé à la circulation publique.

- Les chemins d'exploitation (art L. 162-2 du CVR et art L 162- I et suivant du CR) sont la propriété privée de particuliers ou relèvent du domaine privé des collectivités. Il s'agit des chemins établis pour la desserte et l'exploitation des fonds ruraux (terres agricoles, prés, marais, maquis, landes...) ou des forêts. L'usage de ces chemins est

commun à tous les propriétaires intéressés (terres desservies ou traversées par le chemin). De fait, ils sont souvent ouverts à la circulation publique des véhicules à moteur et peuvent être utilisés par d'autres usagers, mais la décision d'ouverture appartient là encore aux propriétaires ou au gestionnaire.

Les maires ont la possibilité de restreindre ou d'interdire la circulation des véhicules à moteur sur toutes ces voies pour des motifs d'environnement..

Sources et documents :

- libertés publiques , G Lebreton, Armand Colin*
- www.environnement.gouv.fr*
- www.légifrance.fr pour la jurisprudence*
- www.service-public.fr*
- www.carrefourlocal.fr : Question écrite au Ministre*

Les Chemins Ruraux

Le linéaire des chemins ruraux avoisine les 750000 km. Ils sont opposés aux voies communales, voies qui font partie du domaine public routier communal (code de la voirie routière art L141-1).

Les chemins ruraux sont des chemins appartenant aux communes affectés à l'usage du public, et qui n'ont pas été classés comme voies communales (code rural art L161-1). Ils font partie du domaine privé de la commune.

Les voies communales relient tous les lieux habités, les chemins ruraux sont avant tout des chemins d'intérêt agricole (circulaire du 18/12/69). Les chemins ruraux répondent à des préoccupations d'ordre touristique dans la mesure où ils facilitent l'accès à des sites ou autres ressources de la nature (JO 18/01/70 p650). A ce titre, ils constituent un élément du patrimoine naturel des communes et sont utiles pour l'équilibre écologique local.

Leurs règles de droit sont codifiées dans le code rural. Loi du 22 juillet 83 art 56 : aliénation des chemins ruraux inscrits sur le PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée). Décret n°76-921 du 08/10/76 : modalités de l'enquête publique préalable à l'aliénation.

Tout chemin affecté à l'usage du public est présumé jusqu'à preuve du contraire appartenir à la commune sur le territoire de laquelle il est situé (code rural, L161-3).

Les chemins ruraux sont ouverts à la circulation non seulement des propriétaires des parcelles riveraines et des habitants de la commune, mais aussi de toute personne sans lien particulier avec les parcelles desservies ou avec la commune. L'accès est collectif, anonyme, libre sous réserve d'éventuelles réglementations de police. Tout en pouvant résulter d'une délibération de la commune, l'affectation à l'usage du public ne nécessite aucun acte juridique formel en ce sens. Il s'agit d'une affectation de fait. L'affectation découle normalement de l'utilisation du chemin rural comme voie de passage (art 59-1 loi du 29/06/99). Les chemins ruraux sont ouverts même à des fins professionnelles, à l'usage du public et pour un usage habituel (C.E. 24/05/2000

Cté départemental de tourisme équestre de la Mayenne req n°195657 - Adde C.E. 25/11/88 Laney Rec 421 // Cass.civ III 04/06/91 Vial c/ commune de Bonnieux).

Deviennent voies communales les voies qui appartiennent aux catégories ci-après : les voies urbaines, les chemins vicinaux à l'état d'entretien, ceux des chemins ruraux dont le conseil municipal aura décidé l'incorporation (art 9 ordonnance du 07/01/59).

Police

Le maire est chargé de la police et de la conservation des chemins ruraux (code rural art L161-5). Les infractions aux règles du code rural ou aux mesures prises par le maire sont constatées et poursuivies selon un régime qui n'est pas celui des contraventions de voirie mais qui s'en rapproche sur certains points tout en constituant un régime de contravention de police. Le maire est tenu de prendre les mesures de police nécessaires pour rétablir la circulation sur les chemins ruraux (C.E. 29/12/99, commune de Breteau, req n°145760) ou pour assurer la commodité du passage, même en l'absence de tout péril grave ou imminent (C.E. 07/06/89, Texerot, D.A. 1989 n°409 - C.A.A. Nancy 29/04/97 Chevalet, Les petites affiches, 21/01/98 n°9 p21 note F.M.).

Ont été jugées légales l'interdiction d'accès aux véhicules dits "4x4" (C.E. 29/12/97, Fougerousse req n°173043 - C.A.A. Nantes 30/03/2000, Association Team 4x4 Montluçon req n°97 NT 00044), ainsi que l'injonction adressée par le maire à des riverains d'ôter dans un délai de 24h tous obstacles situés sur un chemin (C.E. 04/01/95, Matras, req n°110211).

Ont été censurées l'interdiction générale de la circulation de tous véhicules automobiles quel que soit leur poids à l'exception des seuls tracteurs à usage agricole avec ou sans remorque utilisés par des cultivateurs riverains (C.E. 06/02/63 Association le club du Soleil Rec 74), l'interdiction générale sur cinq portions de chemins ruraux de tous les véhicules à moteur au bénéfice de la randonnée pédestre (C.A.A. Bordeaux 14/12/88 Delmas-Marsalet req n°96BX01376).

Entretien : Les chemins ruraux doivent pouvoir supporter avec un entretien normal les efforts dus aux véhicules matériels et modes de traction couramment utilisés dans la commune (code rural R161-8-1). Aucune disposition législative ou réglementaire n'impose à la commune l'obligation d'entretenir les chemins ruraux (C.E. sect 20/11/64 ville de Carcassonne, Rec 573, Ajda 1965/11-183, concl Bertrand / C.E. 30/07/97, Parisse req n°160935). Toutefois, si postérieurement à l'incorporation des chemins dans la voirie rurale, les communes auraient exécuté des travaux destinés à en assurer ou en améliorer la viabilité et ainsi accepté, en fait, d'en assurer l'entretien (C.A.A. Bordeaux 08/03/99, commune d'Alos req n°97BX01339 - C.A.A. Bordeaux 26/03/99, Bosc, req n°96BX00675). Dans ce cas, la liberté d'effectuer ou non des travaux d'entretien disparaît et la responsabilité de la commune peut être engagée pour défaut d'entretien normal.

Attention à distinguer les chemins et les sentiers : Les chemins servent en général au passage des engins et véhicules et les sentiers à l'usage des piétons. Ils diffèrent donc par leur largeur et leurs utilisations.

CODE DE LA ROUTE

(Partie Législative)

Article L. 411-1.

Les règles relatives aux pouvoirs de police de la circulation routière dévolus au maire dans la commune, à l'exception pour les communes des départements de la Moselle, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin de celles visées à l'article L. 2213-6, sont fixées par les articles L. 2213-1 à L. 2213-6 du code général des collectivités territoriales ci-après reproduits:

« Article L. 2213-1. Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État dans le département sur les routes à grande circulation. Les conditions dans lesquelles le maire exerce la police de la circulation sur les routes à grande circulation sont fixées par décret en Conseil d'État. Par dérogation aux dispositions des deux alinéas précédents et à celles des articles L. 2213-2 et L. 2213-3, des décrets peuvent transférer, dans les attributions du représentant de l'État dans le département, la police de la circulation sur certaines sections des routes à grande circulation. »

« Article L. 2213-2. Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :

1° Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules;

2° Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains;

« Article L. 2213-4. Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

Dans ces secteurs, le maire peut, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels. »

« Article L. 2213-5. Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies aux véhicules de transport de matières dangereuses visées par la directive 82/501 du Conseil du 24 juin 1982 concernant les risques d'accidents majeurs de certaines activités industrielles et de nature à compromettre la sécurité publique. »

« Article L. 2213-6. Le maire peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie

publique, sur les rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics, sous réserve que cette autorisation n'entraîne aucune gêne pour la circulation, la navigation et la liberté du commerce. »

Article L. 411-3.

Les règles relatives aux pouvoirs de police de la circulation routière dévolus au président du conseil général dans le département sont fixées par les articles L. 3221-4 et L. 3221-5 du code général des collectivités territoriales ci-après reproduits :

Article L. 411-4.

Les règles relatives aux pouvoirs de police de la circulation routière dévolus au président du conseil exécutif dans la collectivité territoriale de Corse sont fixées par les articles L. 4424-4 et L. 4424-30 du code général des collectivités territoriales ci-après reproduits :

La voirie classée en route nationale est transférée dans le patrimoine de la collectivité territoriale. »

Article L. 411-6.

Le droit de placer en vue du public, par tous les moyens appropriés, des indications ou signaux concernant, à un titre quelconque, la circulation n'appartient qu'aux autorités chargées des services de la voirie.

Article L. 411-7.

Sur les voies ouvertes à la circulation publique, l'organisation de courses de véhicules à moteur est soumise à autorisation de l'autorité investie du pouvoir de police. Le fait d'organiser une course de véhicules à moteur sans avoir obtenu l'autorisation prévue par le présent article est puni de six mois d'emprisonnement et de 120 000 F d'amende.

Article L 412-1.

Le fait, en vue d'entraver ou de gêner la circulation, de placer ou de tenter de placer, sur une voie ouverte à la circulation publique, un objet faisant obstacle au passage des véhicules ou d'employer, ou de tenter d'employer un moyen quelconque pour y mettre obstacle, est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 F d'amende.

Toute personne coupable de l'une des infractions prévues au présent article encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.

Lorsqu'un délit prévu au présent article est commis à l'aide d'un véhicule, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

Les délits prévus au présent article donnent lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre de points initial du permis de conduire.

Article R. 10.

La vitesse des véhicules est limitée dans les conditions prévues au présent article,

sous réserve des dispositions des articles R. 10-1 à R. 11-1. En dehors des agglomérations, la vitesse des véhicules est limitée à :

1° 130 km/h sur les autoroutes

2° 110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central;

3° 90 km/h sur les autres routes.

Dans la traversée des agglomérations, la vitesse des véhicules est limitée à 50 km/h.

Toutefois, cette limite peut être relevée à 70 km/h sur les sections de route, qu'elles soient classées ou non routes à grande circulation, où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité et sont protégés par des dispositifs appropriés. Pour les routes à grande circulation, la décision est prise par arrêté du préfet, après consultation du ou des maires des communes intéressées et celle du président du conseil général s'il s'agit d'une voie départementale. Dans les autres cas, elle est prise par le maire dans les mêmes conditions. Sur le boulevard périphérique de Paris, cette limite est fixée à 80 km/h.

En cas de pluie ou d'autres précipitations, les vitesses maximales sont abaissées à :

1° 110 km/h sur les sections d'autoroutes où la limite normale est de 130 km/h;

2° 100 km/h sur les sections d'autoroutes où cette limite est plus basse ainsi que sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central;

3° 80 km/h sur les autres routes.

En cas de visibilité inférieure à 50 mètres, les vitesses maximales sont abaissées à 50 kilomètres/heure sur l'ensemble des réseaux routier et autoroutier.

loi n° 79-1150 du 29 décembre 1979.

Article 1

Par voies ouvertes à la circulation publique [*définition*] au sens de la loi susvisée du 29 décembre 1979, il faut entendre les voies publiques ou privées qui peuvent être librement empruntées, à titre gratuit ou non, par toute personne circulant à pied ou par un moyen de transport individuel ou collectif.

CODE RURAL

Article R161-11

Lorsqu'un obstacle s'oppose à la circulation sur un chemin rural, le maire y remédie d'urgence. Les mesures provisoires de conservation du chemin exigées par les circonstances sont prises, sur simple sommation administrative, aux frais et risques de l'auteur de l'infraction et sans préjudice des poursuites qui peuvent être exercées contre lui.

Article R161-14

Il est expressément fait défense de nuire aux chaussées des chemins ruraux et à leurs dépendances ou de compromettre la sécurité ou la commodité de la circulation sur ces voies.

CODE DE LA VOIRIE ROUTIÈRE (Partie Législative)

Article L116-2

(Loi n° 99-291 du 15 avril 1999 art. 1 Journal Officiel du 16 avril 1999)

Sans préjudice de la compétence reconnue à cet effet à d'autres fonctionnaires et agents par les lois et règlements en vigueur, peuvent constater les infractions à la police de la conservation du domaine public routier et établir les procès-verbaux concernant ces infractions :

1° Sur les voies de toutes catégories, les agents de police municipale, les gardes champêtres des communes et les gardes particuliers assermentés ;

2° Sur les voies publiques ressortissant à leurs attributions :

Les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'État, assermentés ;

b) Les techniciens des travaux publics de l'État, les conducteurs de travaux publics de l'État et les agents des travaux publics de l'État, quand ils sont commissionnés et assermentés à cet effet.

Les procès-verbaux dressés en matière de voirie font foi jusqu'à preuve contraire et ne sont pas soumis à l'affirmation.

Code de l'environnement

Article L415-1

Sont habilités à constater les infractions aux dispositions des articles L. 411-1, L. 411-2, L. 411-3, L. 412-1, L. 413-2 à L. 413-5, outre les officiers et agents de police judiciaire énumérés aux articles 16, 20 et 21 du code de procédure pénale :

1° Les agents des douanes commissionnés ;

2° Les fonctionnaires et agents assermentés et commissionnés à cet effet par le ministre chargé de l'environnement et qui peuvent être en outre commissionnés pour la constatation des infractions en matière de chasse et de pêche commises dans les réserves naturelles ;

3° Les agents de l'État et de l'Office national des forêts commissionnés pour constater les infractions en matière forestière, de chasse, de pêche, d'inspection sanitaire, de protection des animaux ou de protection des végétaux, dans l'étendue des circonscriptions pour lesquelles ils sont assermentés ;

4° Les agents assermentés et commissionnés des parcs nationaux, ceux de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage et du Conseil supérieur de la pêche ;

5° Lorsque les mesures de protection portent sur le domaine public maritime ou les eaux territoriales, les agents habilités par le décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime à constater les infractions à la réglementation sur l'exercice de la pêche maritime, ainsi que les fonctionnaires chargés de la police du domaine public maritime et des eaux territoriales.

CODE FORESTIER

Article L321-5-1

Modifié par Loi 2001-602 2001-07-09 art. 33 III, IV JORF 11 juillet 2001.

*En vigueur depuis le 11 juillet 2001
Les voies de défense contre l'incendie ont le statut de voies spécialisées, non
ouvertes à la circulation générale.*

ANEXO 7

Cartilha de Orientação Ambiental - Rally dos Sertões - Brasil
(reprodução parcial)



RALLY DOS SERTÕES



CARTILHA DE ORIENTAÇÃO AMBIENTAL



Caminhões



Resíduos Gerados

Óleos:

- Apenas um litro de óleo é capaz de esgotar o oxigênio de 1 milhão de litros de água, formando na superfície uma fina camada que bloqueia a passagem de luz e ar, eliminando qualquer espécie viva do ambiente;
- 1,4 litros de óleo usado podem ser transformados em um litro de óleo recuperado pronto para novo uso;
- 1 litro de óleo usado pode gerar 26 kW/h de energia elétrica.

Sabendo disso, a equipe Ipiranga e a Dunas disponibilizarão, ao longo do Rally dos Sertões, pontos exclusivos dedicados à coleta do óleo lubrificante e demais fluidos usados (veja mapa).



O objetivo principal da atividade é despertar a consciência ecológica quanto aos resíduos líquidos do seu veículo e garantir que os 4.034 km de território brasileiro atravessados pelo Rally dos Sertões fiquem sem prejuízos ao meio ambiente. Os rios, solos e lençóis freáticos agradecem!

Qual será o destino do óleo coletado ?

São gerados entre 250 e 300 milhões de litros de resíduos de lubrificantes por ano. Apenas 100 milhões são recuperados. O restante é descartado no solo, na água ou queimado, quase sempre de forma inadequada. Estas práticas levam ao desperdício de uma importante fonte de recursos, dado o alto grau de reaproveitamento do produto, além de ter grande impacto ambiental.

Com o trabalho de coleta dos resíduos de óleo gerados ao longo do 12º Rally Internacional dos Sertões, a Ipiranga propiciará seu tratamento e recuperação, podendo ser usado posteriormente como matéria-prima de lubrificantes utilizados em aplicações menos nobres, conservando recursos naturais não renováveis, como o petróleo.



Pilhas e baterias

Os metais pesados existentes nas pilhas e baterias são nocivos ao homem se descartados no lixo comum. Com a chuva, os componentes (níquel, cádmio, chumbo, entre outros) podem vaziar, contaminando o solo e lençóis freáticos. Vale lembrar que baterias de filmadoras e de telefones são igualmente perigosas.

Política dos 3R

Adoção de três regras de fundamental importância para a melhoria da qualidade de vida e promoção do desenvolvimento sustentável. São elas:

- **REDUZIR:** diminuir a produção de resíduos na produção e consumo;
- **REUTILIZAR:** muitos materiais podem ser reaproveitados. Ex: use os dois lados de uma folha de papel ou faça blocos de rascunho;
- **RECICLAR:** transformar materiais usados em matéria prima para novos bens, preservando recursos naturais. Por exemplo: das garrafas PET pode-se produzir tecidos sintéticos.

PLÁSTICO

RECICLÁVEIS

- Tubos de pasta de dente
- Copos, garrafas
- Sacos, sacolas
- Tampas e potes
- Canos de PVC
- Embalagens PET
- Sacos metalizados
- Isopor

NÃO RECICLÁVEIS

- Tomadas
- Cabos de painéis
- Adesivos
- Espuma
- Acrílico

PAPEL

RECICLÁVEIS

- Jornais e revistas
- Folhas de caderno
- Listas telefônicas
- Sulfito, papel de fax
- Formulários
- Caixas em geral
- Aparas de papel
- Envelopes

NÃO RECICLÁVEIS

- Adesivos, fita crepe
- Carbono, celofane
- Papéis metalizados, sanitários, parafinados ou plastificados
- Guardanapos
- Pontas de cigarro
- Fotografias

METAL

RECICLÁVEIS

- Cobre e alumínio
- Latas
- Painéis sem cabo
- Ferragens
- Arames, canos, pregos
- Tampinhas de garrafas

NÃO RECICLÁVEIS

- Clipes e grampos
- Esponjas de aço
- Aerosóis
- Latas de tinta, verniz, solventes químicos e inseticidas

VIDRO

RECICLÁVEIS

- Garrafas
- Potes de conserva
- Embalagens
- Frascos de remédios
- Copos

NÃO RECICLÁVEIS

- Vidro temperado
- Espelhos
- Louças, cerâmicas, Pírex
- Lentes de óculos
- Porcelanas

Unidades de Conservação

O Sistema Nacional de Unidades de Conservação é um importante instrumento legal de preservação da biodiversidade brasileira. As Unidades de Conservação estão divididas em dois grandes grupos, de acordo com as características socioambientais e econômicas de cada uma delas.

O primeiro grupo é o das unidades de proteção integral, nas quais são admitidos usos indiretos, tais como atividades educacionais, científicas e recreativas, sendo restrito o aproveitamento dos recursos naturais, salvo poucos casos previstos em lei. Estas unidades são as Estações Ecológicas, as Reservas Biológicas, os Parques Nacionais, os Monumentos Naturais e os Refúgios de Vida Silvestre.

O segundo grupo é o das unidades de uso sustentável, cujo objetivo é o de compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos seus recursos naturais. A exploração econômica dos recursos naturais é permitida, desde que de forma planejada e previamente autorizada. Integram este grupo as Áreas de Proteção Ambiental, as Áreas de Relevante Interesse Ecológico, as Florestas Nacionais, as Reservas Extrativistas, as Reservas de Fauna, as Reservas de Desenvolvimento Sustentável e as Reservas Particulares de Patrimônio Natural.

Existe, ainda, a Reserva da Biosfera, que é um modelo internacional de gestão integrada, participativa e sustentável dos recursos naturais. A sua finalidade principal é a preservação da diversidade biológica e o desenvolvimento de atividades de pesquisa e de educação ambiental. Áreas do cerrado brasileiro são consideradas como reserva da biosfera.

Nesta edição, o Rally Internacional dos Sertões passará próximo às seguintes unidades de conservação: Parque Nacional de Itatiaia (Expedition); Parque Nacional da Chapada dos Veadeiros (Expedição Brasil); Parque Nacional do Araguaia; Parque Estadual do Jalapão (Expedição Brasil); Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses; Parque Nacional de Ubajara e Parque Nacional de Jericoacoara (Expedition). Passará ainda por Ouro Preto (Expedition) e pela Cidade de Goiás, consideradas Patrimônio Histórico da Humanidade.

Fora de estrada, mas consciente

- Verifique se o local a visitar não é considerado área de proteção ambiental. Entre em contato prévio com a administração da área e conheça regulamentos e restrições. Denuncie as agressões observadas;

- Mantenha-se nas trilhas pré-determinadas. Não use atalhos, que favorecem a erosão e a destruição das raízes e até plantas inteiras.

- Procure acampar apenas em locais pré-estabelecidos e a pelo menos 60 metros de qualquer fonte de água.

- Bons locais de acampamento são encontrados, não construídos. Não corte nem arranque a

vegetação, não remova pedras e não cave valetas ao redor das barracas.

- Na falta de instalações sanitárias, enterre as fezes em um buraco com 15cm de profundidade e a pelo menos 60m de qualquer fonte de água ou trilhas.

- Não use sabão nem lave utensílios em fontes de água.

- Não quebre ou corte galhos de árvores, mesmo que estejam mortas ou tombadas, pois podem servir de abrigo para aves ou outros animais.

- Resista à tentação de levar "lembranças". Deixe pedras, flores, conchas no lugar, para que outros possam apreciá-los.

- Evite fogueiras, pois são a grande causa de incêndios florestais.

- Mantenha seu veículo livre de vazamentos fazendo manutenções periódicas. Se trocar óleo ou peças, não deixe os resíduos no meio ambiente.

- Não queime nem enterre o lixo. Acondicione-o em sacos plásticos e entregue-o à organização da prova.



Adrenalina e natureza

Aventura, tecnologia, esporte radical, meio ambiente e ecologia. Mistura mágica que somente o Rally dos Sertões pode proporcionar.

O contato direto com o patrimônio natural brasileiro é o grande privilégio dos praticantes de off-road. Mas esta vantagem requer uma parcela de responsabilidade com a natureza. É com este espírito - do desafio do esporte aliado à consciência socioambiental - que a Dunas Race proporciona competição de alto nível associada à atividades sociais e ambientais.



Mas a implementação dessa filosofia não seria possível não fosse compartilhada também pelos patrocinadores e apoiadores do Rally Internacional dos Sertões, igualmente agentes de práticas ambientalmente corretas em suas áreas de atuação. Com esse objetivo, atua a Dunas Race na distribuição de cestas básicas, remédios e livros, prestando assistência médica e odontológica gratuitas às comunidades ao longo do trajeto. Na preservação do meio ambiente, promove a coleta e reciclagem dos resíduos sólidos gerados na competição, através da equipe Os Canastras, o carro-vassoura do Rally. Realiza, ainda, dentre outras atitudes ecologicamente corretas, a coleta e recuperação de óleos e combustíveis (veja mapa).

Os praticantes de off-road também podem dar sua parcela de contribuição. Para isso, a Cartilha de Orientação Ambiental Rally dos Sertões traz informações úteis para uma correta atuação ambiental, visando manter em equilíbrio a natureza e fazer do Rally Internacional dos Sertões a terceira maior prova de off-road do mundo e a maior da América Latina.

Expediente



Cartilha de Orientação Ambiental do Rally dos Sertões 2004
Projeto autorizado e distribuído por Dunas Race Promoções Ltda.
Al. Rio Negro 1030 - 11º andar - cj 1102 e 1104 - Alphaville - Barueri - 06454-000
Tel: (11) 4191-0133

Idealização, elaboração e realização

Ecolitteris - Assessoria Jurídica e Comunicação Ambiental
Rua Bela Cintra, 2079
01415-002 - São Paulo - SP
ecolitteris@hotmail.com

Jurídico

Luciano Rolo Duarte e Ricardo Carlos Koch Filho
Jornalista Responsável
Claudius Rocha Pitta - MTB 35213

Arte

MW Comunicação

Impressão

OGRA Oficina Gráfica Ltda.

Papel

Produzido em papel 100% reciclado
ECO MILLENIUM

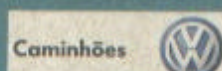
Tiragem

2.000 exemplares

É proibida a reprodução do conteúdo sem expressa autorização da
Ecolitteris - Assessoria Jurídica e Comunicação Ambiental

São Paulo, 2004

Apoio:



ANEXO 8

Out of Control: The Impacts of Off-Road Vehicles and Roads on Wildlife and Habitat in Florida's National Forests - EUA

ANEXO 9

***Thready Lightly* - Guia para Direção 4x4 Responsável - EUA**