



O turismo antártico e a ameaça da tragédia dos comuns

Antarctic tourism and the threat of the tragedy of commons

Turismo antártico y la amenaza de la tragedia de los comunes

Gilberto Sarfati <gilberto.sarfati@fgv.br>

Doutor em Relações Internacionais FFLCH-USP. Professor do Departamento de Administração e Recursos Humanos da Fundação Getúlio Vargas (FGV-EAESP), São Paulo, SP, Brasil.

Nara Nanae Sano <nara@sarfati.com.br>

Doutora em Geografia Física pela Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, SP, Brasil.

CRONOLOGIA DO PROCESSO EDITORIAL

Recebimento do artigo: 29-mai-2012

Aceite: 25-set-2012

FORMATO PARA CITAÇÃO DESTE ARTIGO

SARFATI, G.; SANO, N,N;. O turismo antártico e a ameaça da tragédia dos comuns. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 12, n. 3, p.364-383, dez. 2012.

REALIZAÇÃO

ivt Instituto
Virtual de
Turismo
www.ivt-rj.net

LTDS
Laboratório de Tecnologia e
Desenvolvimento Social

APOIO INSTITUCIONAL

PEP
Programa de Engenharia de Produção

COPPE
UFRJ

PATROCÍNIO

FAPERJ
Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro

Resumo: Com o crescente turismo no Continente Antártico, surge a ameaça da tragédia dos comuns, ou seja, na ausência de uma regulamentação internacional específica sobre o turismo na Antártica, o aumento desenfreado do fluxo turístico poderia ser insustentável levando a danos permanentes ao meio-ambiente da região. A partir de ampla revisão bibliográfica e documental e, de estudo etnográfico a bordo do MS Veendam da Holland America na temporada 2009-2010 e de entrevistas semi-estruturadas com 42 turistas a bordo, a hipótese da tragédia dos comuns em curso foi rejeitada, pois foi possível observar que grande parte do crescimento do turismo no Continente é fruto de grandes cruzeiros que não realizam desembarques em terra e seguem rigorosamente regras e recomendações de diversas organizações envolvidas no turismo antártico.

Palavras-chave: Ecoturismo; Antártica e tragédia dos comuns.

Abstract: With the growing number of tourists visiting the Antarctic Continent increases the threat of the tragedy of commons. In other words, in the absence of a specific international regulation on Antarctic tourism the rapid influx of tourists may be unsustainable leading to permanent damages to the environment. After a thoughtful literature and documental revision and an ethnographic study aboard MS Veendam from Holland America at 2009-2010 season and 47 semi-structured interviews with tourists aboard, we rejected the hypothesis of an ongoing tragedy of commons. Most of the recent growth in the number of tourists in the Continent was in big cruise ships that were not allowed to disembark. Moreover, those companies do follow rules and recommendations from several organizations evolved in the Antarctic tourism.

Keywords: Ecotourism; Antarctic and Tragedy of Commons.

Resumen: Con el creciente turismo en el Continente Antártico, aumenta la amenaza de la tragedia de los comunes, es decir, en ausencia de una regulación específica sobre el turismo internacional en la Antártida, el aumento incontrolado del flujo turístico podría ser insostenible, llevando a un daño permanente al medio ambiente de región. De extensa revisión bibliográfica, pesquisas documentales y estudio etnográfico a bordo del MS Veendam Holland America en la temporada 2009-2010 y entrevistas semi-estructuradas con 42 turistas a bordo, la hipótesis de la tragedia de los comunes en curso fue rechazada porque se observó que la mayor parte del crecimiento del turismo al continente es el resultado de grandes cruceros donde no es permitido bajar. Además las embarcaciones siguen las reglas y recomendaciones de diversas organizaciones que participan en el turismo en la Antártida.

Palavras clave: Ecoturismo; Antártica y Tragedia de los Comunes.

Introdução

A indústria do turismo na Antártica tem crescido vigorosamente ao longo das últimas décadas. De uma base de pouco menos de 5 mil turistas por ano no início da década de 1990 o número subiu para o pico de mais de 46 mil turistas na temporada de 2007-2008, depois deste pico o número de turistas gradualmente foi reduzido até pouco mais de 26,5 mil turistas na temporada 2011-2012. Grande parte deste turismo é executado em pequenas e médias embarcações, mas grandes transatlânticos, com capacidade para mais de 800 passageiros, também navegam na região.

Em outras palavras, o turismo de massa chegou ao continente antártico e há uma tendência de que consolidação com o aumento de operações do sul da América do Sul, e com embarcações originárias de países mais distantes como os Estados Unidos, Austrália e Rússia.

A exploração comercial do turismo de massa causa transformações no equilíbrio dos ecossistemas locais cujo impacto pode ser negativo. O Tratado da Antártica e o Protocolo de Madri sobre Proteção do Meio-Ambiente da Antártica regulam o uso científico e comercial da Antártica. Entretanto, na prática, o turismo na Antártica é administrado por um sistema auto-regulatório mantido pela AIOTA (Associação Internacional de Operadores de Turismo da Antártica). As recomendações da organização podem ser tacitamente seguidas pelos seus membros mas, o problema é que não há obrigação e fiscalização do cumprimento das recomendações da organização e, pior ainda, não há como obrigar operadores não filiados a cumprir suas determinações.

Segundo a teoria que trata de bens públicos e recursos comuns, os bens podem ser divididos entre “excludente” – no qual o uso por uma pessoa pode ser impedido - e “rival” – no qual não é possível ter várias pessoas usufruindo o bem sem prejuízo umas das outras (MANKIW, 2001, p. 228). Assim, a Antártica pode ser entendida como recurso comum mas não excludente, ou seja, quanto mais visitantes entram na região e afetam os ecossistemas de forma agressiva, menor será a probabilidade da sua preservação de modo que, no médio ao longo prazo, o turismo na Antártica não seria sustentável.

A teoria ainda mostra que recursos comuns, quando não disciplinados em sua exploração tendem a se extinguir. Dada a atual estrutura jurídica regida pelo Tratado Antártico e pelo Protocolo de Madri não há bases legais para o estabelecimento de um plano de gestão e, assim, levante-se a questão se seria possível impedir a ocorrência da tragédia dos comuns¹ no Continente.

O turismo antártico é *sui generis* porque não ocorre em um espaço territorial definido, não havendo, portanto, Estado soberano capaz de impor regras para evitar a tragédia dos comuns e estabelecer diretrizes para promover um turismo sustentável.

O objetivo geral desta pesquisa é questionar a sustentabilidade do atual modelo de exploração turística promovido pela auto-regulamentação da AIOTA, verificando assim se a indústria do turismo antártico está promovendo a tragédia dos comuns no Continente.

Esta discussão será orientada pela hipótese básica de que a tendência de expansão do turismo no continente não é sustentável. A presente situação de auto-regulamentação encabeçada pela AIOTA,

¹ A chamada Tragédia dos Comuns mostra que na Idade Média todos exploravam suas ovelhas em terras comuns mas, à medida que a população da cidade aumentou, junto também aumentaram os rebanhos de ovelhas. Com o aumento do número de ovelhas e a mesma quantidade de terra, esta começou a perder a capacidade de sustento. Ou seja, com o passar do tempo a terra perdeu a capacidade de reproduzir seu pasto e tornou-se improdutiva até que não havia mais terra fértil e as ovelhas passaram a morrer. A tragédia é causada pela exploração coletiva indisciplinada que acaba resultando em um excesso de ovelhas na mesma região. A lição é que, neste caso, o governo pode intervir através de regulamentações, impostos, etc. (MANKIW, 2001, p. 235)

embora colabore, seria insuficiente para promover o turismo sustentável no continente. Há um paradoxo entre a promoção dos interesses comerciais dos associados e a promoção do turismo sustentável. No âmbito nacional as empresas de turismo adaptam-se a condicionantes ambientais, sociais, econômicos e políticos (HALL apud GODDLING; HALL; WEAVER, 2009) mas no âmbito internacional não há esta obrigação de adaptação.

A metodologia foi baseada em pesquisa bibliográfica, documentante e trabalho de campo com estudo etnográfico em cruzeiro para a Antártica no navio de bandeira holandesa *MS Veendam* da empresa *Holland America Line*. Foram realizadas também entrevistas semi-estruturadas com 42 turistas que foram escolhidos de forma aleatória e com o Comandante da embarcação. O artigo conclui que a hipótese de tragédia dos comuns no turismo antártico foi rejeitada dada as atuais condições da execução deste turismo.

Fundamentação teórica

O ecoturismo e o turismo sustentável

O ecoturismo tem como compromisso a organização de um turismo capaz de promover o desenvolvimento dentro de critérios ambientais que garantam a manutenção de sua biodiversidade (MACHADO, 2005, p.24), o que a aproxima das atividades norteadas pelos princípios perseguidos pelo turismo sustentável.

A conceituação do ecoturismo abrange ampla gama de elementos que o caracterizam (WEARING; NEAL, 2001, p.1) dando margem a diversas definições com alguns pontos em comum. Kinker (1999, xxii) diz que se trata de um segmento do turismo de natureza, abrangendo em sua conceituação a experiência educacional interpretativa, a valorização das culturas tradicionais locais, a promoção da conservação da natureza e do desenvolvimento sustentável.

De acordo com *The Ecotourism Society* (WESTERN apud LINDBERG; HAWKINS, 2001) o ecoturismo é “a viagem responsável a áreas naturais, visando preservar o meio ambiente e promover o bem-estar da população local”. Já Blamey (1997) critica as definições do termo que em sua opinião não podem ser operacionalizadas, ou seja, acabam não permitindo identificar na prática quem é o ecoturista e como promover pesquisas sobre ele. O autor adota uma definição minimalista na qual a experiência ecoturística é vista como uma viagem de pelo menos 40 quilômetros para a natureza com a intenção primária de estudar, admirar ou apreciar o cenário de plantas e animais bem como manifestações culturais passadas e presentes encontradas nesta área.

Para Fennel (1999) há três tipos de ecoturistas: 1) ecoturistas independentes (constituem a maior parte, têm flexibilidade e alta mobilidade); 2) ecoturistas em *tour* (organizados em grupos para destinos exóticos) e; 3) grupos escolares ou científicos (envolvidos em pesquisa científica, dispostos a enfrentar condições extremas). É preciso notar que embora o turismo antártico faça parte do turismo de cruzeiro ele também é um ecoturismo de *tour*. Isto porque seus participantes usam dos barcos como meio para chegar e apreciar o meio-ambiente daquela região.

Doinicar, Crouch e Long (2008) observam que o ecoturismo depende de um turista que tenha o perfil amigável ao meio ambiente. De acordo com a pesquisa este perfil está fortemente associado à educação universitária, interesse em aprender e preocupação com o meio-ambiente. Para

Ruschmann (1997) o ecoturismo produz impactos nas áreas visitadas e suas conseqüências, estão diretamente relacionadas com a forma como são organizados e realizados seu planejamento, implementação e monitoramento. São impactos negativos causados pelo ecoturismo, entre outros, a alteração da paisagem pela implantação de construções e infra-estrutura; consumo excessivo dos recursos naturais e estímulo ao consumo de *souvenirs* produzidos a partir de elementos naturais escassos, podendo levar ao seu esgotamento; produção excessiva de lixo e resíduos sólidos e efluentes líquidos; desequilíbrios dos ecossistemas naturais pela introdução de espécies exóticas de animais e plantas; surgimento de construções mal planejadas e de favelas; aumento do custo de vida devido à elevação de preços de imóveis e de itens de consumo; perda de valores tradicionais em conseqüência da introdução de novas culturas; aumento da população local devido à geração de fluxos migratórios para áreas de concentração turística.

Apesar de ser um conceito amplo, aberto a inúmeras interpretações, pode-se defini-lo como sendo uma das formas de turismo que satisfaçam as necessidades dos turistas e das comunidades locais, sem comprometer a capacidade das futuras gerações de satisfazerem suas próprias necessidades (SWARBOOKE, 2000, p.19 e 71). Ou seja, são observados os mesmos princípios norteadores do desenvolvimento sustentável, que são a eficiência econômica e a conservação da natureza, culminando na justiça social e na conseqüente equidade da população anfitriã (RODRIGUES, 2003).

Segundo Briassoulis (2002) o turismo em geral pode ser identificado com o clássico problema dos recursos comuns já que é um bem não excludente, ou seja, é impossível impedir o consumo das pessoas; e rival, onde o consumo de uma pessoa impede o consumo da outra. O problema do *turismo comum* é complexo, pois é objeto de usos de diversos grupos diferentes inclusive daqueles que trabalham ou exploram comercialmente determinado espaço geográfico. O turismo é altamente volátil e sazonal em comparação ao uso do espaço por outros grupos.

Ao mesmo tempo, considerando que o turista não depende economicamente daquele lugar ele é potencialmente destrutivo, ou seja, o turista vem em massa ao lugar, usa em excesso os recursos locais na temporada e depois vai embora deixando o problema do esgotamento de recursos para aqueles que dependem economicamente do lugar. Ou seja, o turista é um *free-rider* (carona) que consome os recursos locais sem ter que pagar a conta pela destruição do meio-ambiente.

Desta forma, por definição, quando ocorre a tragédia dos comuns no turismo por definição ela gera insustentabilidade em relação ao meio-ambiente. Ou seja, se não há algum tipo de gestão do turismo neste local inevitavelmente o local será destruído. Assim, a questão do uso excessivo do turismo passa a ser não de se há ou não um dano ao meio-ambiente, mas sim, quanto tempo e turistas serão necessários para se causar danos irreversíveis naquele lugar. Neste sentido, o pior problema do turismo *free-rider* é o efeito cumulativo em que efeitos incrementais são gerados por decisões independentes que manifestam seus efeitos gradualmente no tempo até que seja ou muito tarde ou ineficiente o controle de suas causas (BRIASSOULIS, 2002)

O tratado antártico e o protocolo de Madri

As discussões da ONU sobre a Antártica começaram no final da década de 1940 frente aos conflitos entre a Argentina, o Chile e a Inglaterra. Desde o início, a base de discussão foram os Capítulos 11-

13 da Carta das Nações Unidas estabelecendo um sistema de fideicomisso². Através do Artigo 77, expressa-se que o regime de administração fiduciária aplica-se aos territórios que voluntariamente sejam incluídos neles, pelos Estados responsáveis pela sua administração. Esse artigo é a base para a ideia do princípio de *Terra Communis* (VILLA, 2004, p. 84), ou seja, a ideia de que o continente deveria ser propriedade de todos os Estados, mas colocado sob administração da ONU.

Finalmente, em dezembro de 1959, é assinado o Tratado de Washington, primeiro acordo internacional com o objetivo de preservar uma área da Terra, posteriormente reconhecido como o Tratado Antártico. De fato, participaram deste acordo e constituem as partes consultivas que ratificaram o Tratado Antártico: Estados Unidos, Ex-URSS, Argentina, Nova Zelândia, África do Sul, Japão, Chile, Bélgica, França, Austrália, Noruega e Inglaterra. Além de outros treze Estados, posteriormente, ganharam esse *status* após estabelecerem substancial pesquisa científica no continente, o que inclui a instalação de base científica.

Pelo Artigo 1º do Tratado, estabelece-se que a Antártica será usada apenas para fins pacíficos e o Artigo 2º garante o acesso de todos a toda área compreendida pelo Tratado. Em outras palavras, independentemente das reivindicações territoriais dos sete países, todos os outros Estados poderiam usufruir da região caso desejassem. Este artigo é importante uma vez que possibilita que todos os Estados estabeleçam bases de pesquisa na região, como fez o Brasil, ao mesmo tempo em que, na época, possibilitaria a exploração econômica do continente e do mar territorial antártico.

As preocupações ecológicas só começaram a surgir a partir da Primeira Consulta de Canberra dos Estados Partes Consultivas, em 1961, quando foi aprovada a recomendação I-8 sobre a conservação da flora e da fauna. Complementarmente, novas medidas foram aprovadas na Terceira Consultiva de Bruxelas, em 1964. Na Sexta Consultiva de Tóquio, em 1970, as partes reconheceram que o ecossistema antártico é vulnerável e comprometeram-se em protegê-lo. Já a Oitava consultiva de Oslo, em 1975, as Partes estabeleceram procedimentos de conduta nas expedições e estações científicas. A partir da Nona Consultiva de Londres, em 1977, estabeleceram as Áreas Especialmente Protegidas (AEP) e Sítios de Especial Interesse Científico. As AEPs são zonas livres de atividade humana visando proteger os ecossistemas sensíveis (VILLA, 2004).

O Protocolo sobre Proteção Ambiental do Tratado Antártico, o chamado Protocolo de Madri foi assinado em 1991 e entrou em vigor em 1998. O Protocolo estabelece genericamente obrigações sobre atividades governamentais e não governamentais dentro da área do Tratado da Antártica. Esse Protocolo compõe não só a estrutura mais detalhada de proteção ambiental sob o Tratado Antártico como também o maior corpo de regulamentação com impacto direto sob o turismo no Continente. Ou seja, antes do Protocolo de Madri, o Tratado Antártico não tinha nenhum impacto direto sobre a atividade turística.

Em seu artigo 3º, todas as atividades no Continente devem ser planejadas e conduzidas de modo a minimizar o impacto ao meio-ambiente e seus ecossistemas. Além disso, as atividades devem ser planejadas e conduzidas com base em suficientes informações que permitam a avaliação e julgamento dos possíveis impactos e com especial atenção se há capacidade de se monitorar os parâmetros-chaves ambientais. De acordo com esta disposição genérica, toda atividade de turismo deve também ser informada com antecedência à administração do protocolo.

2 No sistema de administração fideicomisso, países membros das Nações Unidas fazem a gestão do território antártico por um determinado período, sendo substituídos por outros membros findo tal período. Nesse sistema a Antártica é considerada território cuja propriedade é de todos os Estados.

De acordo com o Artigo 8º, passa a ser mandatório uma avaliação de impacto ambiental para toda atividade nova ou mesmo para modificações na presente atividade no território antártico, seja atividade de governos, seja de organizações não governamentais. Este artigo caracteriza três estágios de avaliação de atividades como sendo: a) Inferior a um impacto menor ou transitório; b) Impacto menor ou transitório; c) Superior a um impacto menor ou transitório.

Assim, as atividades turísticas no Continente devem ser acompanhadas de uma Avaliação Compreensiva Ambiental (ACA) que deve ser submetida a todas as Partes do Protocolo para comentários. Um período de 90 dias segue-se para a recepção dos comentários, além da designação de um período de 120 dias para o corpo técnico consultivo do Tratado Antártico fazerem os seus comentários.

De acordo com Hemmings e Roura (2003, p. 17), de 1991 a 1999, foram registrados apenas 19 estudos deste tipo feitos por operadores de turismo. Subseqüentemente, até 2002 foram feitas apenas 32 atualizações por operadores turísticos

A Organização Marítima Internacional (OMI)

A Organização Marítima Internacional (OMI) foi estabelecida em Genebra em 1948. A OMI é uma agência especializada da ONU com sede em Londres e que hoje conta com 169 Estados Membros.

Deggim (2009) resume os seguintes requisitos contidos nas convenções, orientações e recomendações da OMI que afetam navios em águas antárticas:

Os principais requisitos afetando navios turísticos na Antártica são:

- SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar). Capítulo V relativo à Segurança na Navegação. A Regulamentação 31, por exemplo, exige que o mestre de todo navio que encontre gelo perigoso à navegação ou qualquer outro tipo de perigo que avise imediatamente para as autoridades competentes. Além disso, há provisões específicas sobre a estabilidade do navio no Código sobre Estabilidade Intacta.
- Orientações para navios operando em águas antárticas de 2002, provendo uma série de obrigações para os navios levando em consideração condições climáticas específicas e padrões de segurança marítima.
- Há também orientações específicas para comunicação em situações de emergência para preparar missões de busca e resgate.
- A Resolução A 999(25) dá orientações para o planejamento das viagens em barcos com passageiros operando em áreas remotas como a Antártica. Esta orientação exige planejamento adicional em relação à distância segura de icebergs, neblina, pressão do gelo e outras condições do gelo.
- O Anexo 1 do MARPOL (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios - Prevenção de Poluição por Óleo) e V (Prevenção de Poluição por Lixo dos Navios) exigem a adoção de métodos especiais de prevenção de poluição marítima. Por exemplo, dentro da zona antártica não é permitido qualquer tipo de descarte (zona zero de descarte). Além disso, a Regulamentação I/15.4 proíbe qualquer descarte de óleo ou misturas de óleo de qualquer navio na Antártica.

Além disso, em março de 2010, os Membros da OMI aprovaram uma emenda ao MARPOL banning o combustível pesado (HFO) da Antártica. Esta medida passou a valer a partir de Agosto de 2011, indica que obrigatoriamente toda embarcação deve navegar com combustível marinho óleo

(MFO). Como este era o combustível dos navios cruzeiros esta mudança deve significar um aumento de custo de cerca de 40% destas embarcações.

A empresa *Holland America*, por exemplo, provavelmente como reação a esta regulamentação, encurtou o cruzeiro para a Antártica (em relação àquele realizado no trabalho de campo desta pesquisa em 2009-2010) em 3 dias (o que representa uma redução de cerca de 17,6% em dias de viagem). Além disso, os preços do cruzeiro foram aumentados em cerca de 20%.

História e movimento recente do turismo na antártica

Como de acordo com o Tratado Antártico todas as demandas territoriais nacionais foram congeladas, o turismo no continente antártico não requer passaporte, visto ou qualquer outra formalidade migratória, uma vez que não está submetido a nenhum Estado. Ou seja, na prática, todos os visitantes são ao mesmo tempo turistas estrangeiros e domésticos.

O turismo na Antártica é um fenômeno relativamente novo. Ele começou em pequena escala com uma aeronave chilena, DC6B, sobrevoando a península antártica em 23 de dezembro de 1956. O primeiro navio turístico foi o *Les Eclaireus*, um navio de transporte argentino que visitou a área em janeiro e fevereiro de 1958. O conceito de expedição com educação começou a decolar em 1966 com Lars-Eric Lindbland que, em 1969, colocou no mercado o *Lindbland Explorer*. O número de turistas girou em torno de 1000 a 2000 por ano até 1985-1986 quando um aumento gradual passou a ocorrer atingindo 9400 no verão de 1997-1998. Enquanto havia 4 navios nos anos 1980 com capacidade de até 162 passageiros (SPLETTSTOESSER, 2000), já na temporada 2010-2011 operaram 28 embarcações com capacidade até 162 passageiros, 3 grandes embarcações (mais de 500 passageiros) e 17 iates (até 10 passageiros).

O crescimento da indústria do turismo na Antártica tem sido vigoroso ao longo das últimas décadas. Nos primórdios da década de 1990, havia pouco menos de 5 mil turistas; já na temporada de 2007/08, o número subiu para um pico de 46 mil turistas para gradualmente decair até pouco mais de 26,5 mil turistas em 2011-2012. No início, a maior parte desse turismo era executada em pequenas e médias embarcações, porém, atualmente, grandes transatlânticos, capazes de levar mais de 800 passageiros navegam na região. Além disso, tem crescido a visitação em iates particulares, o que causa grande preocupação, pois estes operadores não costumam se submeter à regulamentação do Protocolo de Madri ou mesmo das diretrizes da AIOTA.

Além do turismo marítimo, tem crescido o turismo aéreo, como aquele conduzido pela Rede de Turismo Internacional (RTI), uma empresa que apóia expedições privadas no interior do continente. Há o crescimento de outras opções de visitações, com aventureiros que escalam as maiores montanhas do continente, a visitação ao Pólo Sul, a condução de esqui nessa região polar e outras atividades de aventura (SPLETTSTOESSER, 2000, p. 48).

A maioria das expedições turísticas ocorre em áreas relativamente acessíveis, de fauna rica e de clima menos hostil. A Península Antártica tende a ser o local mais visitado e o Mar de Ross o segundo mais visitado. Cerca de 95% dos passageiros turísticos foram levados por pequenas ou médias embarcações e gastaram quase toda sua viagem, entre 13 e 21 dias, a bordo dessas embarcações com periódicos desembarques em lugares turísticos em costas (HEMMINGS; ROURA, 2003). Esses cruzeiros, partindo de Ushuaia (Argentina) custam entre US\$ 5.750 e US\$ 10.350 por pessoa.

De acordo com os registros da AIOTA, desde 1992-1993, cerca de 200 lugares foram visitados. Destes, 50 receberam mais de 100 visitantes por estação. O turismo antártico é concentrado em 35 lugares e, destes, dez locais recebem uma carga média de 10 mil visitantes por ano por estação.

Segundo dados da AIOTA, entre as temporadas do verão de 1992-1993 até a de 2007-2008, houve um aumento de 587,18% no número de turistas que desembarcaram na Antártica. Somente entre as temporadas de 2002-2003 a 2007-2008, houve um aumento de 239,4% no número de turistas com desembarque. Enquanto isso os cruzeiros de grande porte, sem desembarque, começaram a operar na temporada 1999-2000 e a partir da temporada 2007-2008 passaram a ser extremamente significativos no turismo antártico. As principais empresas a operarem navios cruzeiros na Antártica são a *Princess* e a *Holland America Inc.*

A temporada 2007-2008 foi o pico do turismo no Continente Antártico. Desde então tem se observado uma queda no número de visitas. A queda no número de visitantes entre as temporadas 2007-2008 em relação a de 2011-2012 foi de 42,43%

Os números ainda ocultam um dado interessante, as visitas feitas a bordo de embarcações que tem permissão para realizar desembarque no Continente Antártico despencou 38,67% na temporada 2012-2011 em relação à de 2007-2008. Na temporada 2012-11 o número de turistas em embarcações do tipo cruzeiro (sem desembarque) despencou em 69,58% em relação a temporada anterior já sob o efeito da mudança do combustível para MFO imposta pela MARPOL.

A significativa queda no número de visitas e a mudança do perfil podem ser ambas explicadas pela recessão mundial que se inicia em 2008 e ainda aflige os Estados Unidos e grande parte dos países europeus. A Antártica é um destino caro. Os turistas do hemisfério norte devem ainda pagar o custo da passagem até Ushuaia ou ao menos Santiago do Chile e lidar com as longas horas de viagem.

Assim, podemos notar que o ciclo econômico funciona como um mecanismo natural de controle do fluxo de visitaçao na Antártica. Da mesma forma, uma expansao econômica global pode significar uma nova escalada no número de visitas.

O naufrágio, em 2007, do navio turístico *MS Explorer* próximo às ilhas Shetland do Sul é um exemplo de como uma atividade associada ao turismo de massa pode vir a causar impactos no equilíbrio da Antártica. O navio naufragou em águas profundas, de 1100 – 1500 metros de profundidade, levando consigo aproximadamente 185.000 litros de diesel, 24.000 litros de lubrificantes, 1.200 litros de gasolina e todo o maquinário, equipamento e móveis que estavam a bordo. Em situações como essa, a alta toxicidade da gasolina e do diesel podem impactar severamente o ecossistema local.

No dia 04 de dezembro de 2008, o barco Ushuaia encalhou na Baía de Wilhelmina, embora nenhum dos passageiros tenham se machucado no incidente, houve vazamento de combustível. Na ocasião, a AIOTA expressou preocupação porque alguns barcos não são adequados para navegarem em águas congeladas.

O movimento de auto regulamentação (AIOTA)

Os operadores de turismo são atores chave na arena do turismo internacional desde as últimas quatro décadas e são responsáveis pela geografia da origem-destino do fluxo turístico. Tais operadores de turismo constroem e destroem destinos turísticos, como a Antártica, cuja força está em coordenar a criação de um único pacote contendo várias experiências de viagem (vôo, acomodação, tours etc) e a sua posterior venda (IOANNIDES, 1998, p.139).

Sem qualquer relação com o Tratado da Antártica, em 1990, os operadores turísticos que atuavam na Antártica, começaram a criar um conjunto de diretrizes ou códigos de condutas para a operação no Continente. Em 1991, sete operadores concordaram em formar uma organização para advogar, promover e praticar o turismo responsável. Essa organização é a AIOTA que em 2012 contava com 111 membros. A AIOTA, desde os anos 1990, divulga nas embarcações turísticas seu código de conduta em inglês, francês, russo, espanhol, alemão e japonês (SPLETTSTOESSER, 2000).

Assim que a AIOTA foi reconhecida como representante dos operadores turísticos, passou a atuar como convidada nos encontros das Partes consultivas do Tratado Antártico. No encontro de Kyoto, em 1994, ela recomendou, e as Partes acataram a Recomendação XVIII-1, Orientação para os Visitantes à Antártica, e Orientação para aqueles Organizando e Conduzindo Turismo e Atividades Não Governamentais na Antártica. Além disso, a organização recomenda que os associados conduzam as ACAs exigidas pelo Protocolo de Madri, além de cumprirem as determinações da MARPOL (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição vinda de Embarcações).

A AIOTA também tornou-se o ponto focal de comunicação entre os operadores. Todas as embarcações possuem um mapa de onde estão as outras embarcações na temporada. Além disso, possui uma lista que possibilita a comunicação direta com as outras embarcações, buscando com isso impedir acidentes e super lotação em determinados pontos turísticos (SPLETTSTOESSER, 2000).

A organização, no presente momento, funciona como o maior sistema de auto-regulamentação do turismo na Antártica. A AIOTA tem dois níveis operacionais: no nível administrativo, ocorrem as reuniões anuais, os comitês de padrões e o trabalho administrativo e representativo da organização; o nível operacional é responsável pela comunicação entre as embarcações, a coordenação das visitas e a aderência às recomendações da organização. Na prática, a auto-regulamentação funciona através das várias recomendações que são produzidas pela organização e a pressão exercida pelos membros seria aquilo que garantiria o seu estrito cumprimento. Esses códigos de conduta têm o objetivo de prover instruções ou aconselhamento de como a tripulação e os visitantes devem se comportar em uma viagem ao Continente (LAMERS; HAASE; AMELUNG, 2006)

Um importante aspecto da atividade da AIOTA é justamente a coordenação dos operadores turísticos. Todos os operadores querem garantir a melhor experiência visual a seus passageiros e por conta disso a organização segue o princípio: “uma embarcação, um lugar, um momento” (IAATO 2006). Essa coordenação é feita de maneira simples. Na verdade, apesar da grande extensão do Continente, são poucos os locais de visita turística.

A AIOTA instituiu dois códigos de conduta: um destinado aos visitantes da Antártica e outro aos operadores de turismo associados à AIOTA. Ambos contêm recomendações de como comportar-se na Antártica com o fim de minimizar os impactos ambientais. A AIOTA sustenta que tais códigos de conduta, aliados a turistas que se dispõem a fiscalizar em suas visitas, são adequados à preservação do meio ambiente antártico (HALL; PAGE, 2006, p. 331).

Orientação metodológica

A fim de estudar os fenômenos que envolvem seres humanos e suas relações sociais dentro de um espaço (GODOY, 1995b) foi adotada uma abordagem metodológica qualitativa. A escolha do método qualitativo foi pertinente porque o estudo desenvolvido envolveu turistas relacionando-se com o

continente antártico e tal fenômeno pode ser descrito, interpretado e decodificado através da observação do pesquisador no local do fenômeno, através do trabalho de campo.

Dentre os diversos caminhos possíveis para se aclarar o fenômeno trilhamos o método da pesquisa exploratória. Este método possibilitou a descrição das características de determinados fenômenos ao mesmo tempo em que foi possível correlacionar variáveis sem manipulá-las, possibilitando-me familiarizar com o objeto a ser estudado e, conforme Gil (1999, p.43), ter maior conhecimento acerca do assunto.

Dentro da análise exploratória, há três etapas que serviram de subsídio à investigação de dados e à correlação das informações. Tais etapas constituem técnicas que forneceram subsídios à análise exploratória: i) a análise descritiva que constituiu a base para conhecer as características de determinado grupo (no caso, os operadores de turismo), cujos dados obtidos forneceram importantes direções que segui na pesquisa; ii) a análise evolutiva através do estudo de caso, no qual o estudo do processo ou evolução de um fenômeno contemporâneo é o foco, independente do seu resultado.

Trabalhou-se com a pesquisa exploratória e com o estudo de caso das visitas na área de convergência do continente antártico, em especial da rota turística da península antártica. Os aspectos das visitas que foram articulados são:

- a) Evolução das visitas ao longo dos anos;
- b) Histórico dos acidentes envolvendo embarcações turísticas;
- c) A regulação das visitas: opções de regulação (como a auto-regulamentação, a regulamentação da bandeira do navio, da bandeira do porto e a idéia do regime internacional) ou a falta de regulação

As técnicas de pesquisa envolvidas no método do processo exploratório do tema são a pesquisa bibliográfica, a pesquisa documental e pesquisa de campo incluindo questionários semi-estruturados e registros fotográficos.

O trabalho de campo é uma etapa importante da abordagem qualitativa uma vez que o pesquisador pode coletar dados diretamente da fonte e contextualizá-los. Segundo Godoy (1995a), o pesquisador “é instrumento confiável de observação, seleção, análise e interpretação de dados coletados”.

Os pesquisadores fizeram parte de um grupo de turistas e puderam interpretar “o comportamento dos turistas através da observação de experiências de vidas reais” (HAIR, JR. et al, 2005, p. 154). O trabalho de campo, segundo Godoy (1995b), “é o coração da pesquisa etnográfica” e é a oportunidade de averiguar o comportamento do grupo de turistas perante o continente antártico.

A observação do participante é uma técnica de coleta de dados clássica da etnografia na qual o pesquisador é introduzido no universo pesquisado e fica face a face com o grupo a ser observado (SERVA; JAIME, JR., 1995). Vale ressaltar que não se trata da técnica da observação direta na qual o pesquisador faz uma breve e superficial visita ao grupo estudado, pois houve uma relação direta e pessoal do pesquisador com o grupo de turistas durante um determinado período de tempo. Ao participar do grupo, os pesquisadores puderam vivenciar a prática turística, o comportamento tanto dos turistas quanto dos operadores de turismo e da tripulação das embarcações frente ao continente antártico e perceber coisas que não estavam registradas em documentos da AIOTA e que trouxeram à tona novas questões que enriqueceram a pesquisa.

A entrevista é uma forma de coletar dados que possibilita ao pesquisador/entrevistador falar diretamente com o respondente, obtendo o *feedback* e fazer uso do auxílio visual, sendo útil para questões abertas para a coleta de dados. Há várias formas de entrevistas – estruturadas, semi-estruturadas, não estruturadas e em profundidade. Utilizamos a entrevista em profundidade que, se-

gundo Hair Jr. et al (2005, p.167), “é uma sessão de discussão individual não-estruturada entre um entrevistador treinado e um entrevistado” sendo que o entrevistado tem algum tipo de percepção especializada e o modo como a entrevista é conduzida permite que fique mais à vontade para responder assuntos mais delicados e possibilita uma sondagem melhor sobre o tema.

O trabalho de campo foi realizado em cruzeiro para a Antártica no navio de bandeira holandesa *MS Veendam* da empresa *Holland America Line (20-Day South America and Holliday Cruise)*. O navio é o segundo maior a operar na região da península, com 55 mil toneladas e capacidade de transportar 1.258 passageiros 557 tripulantes, perdendo apenas para o *Star Princess* com 110 mil toneladas e capacidade de transportar 3.500 pessoas entre passageiros e tripulantes.

Foram realizadas entrevistas semi-estruturadas com 42 turistas que foram escolhidos de forma aleatória e com o Comandante da embarcação. O cruzeiro foi realizado entre 21/12/2009 e 10/01/2010 Estas entrevistas tinham como escopo investigar a percepção daqueles que trabalham com turismo e visitam a Antártica buscando capturar na realidade como o turismo antártico se relaciona com o meio-ambiente antártico (do ponto de vista humano).

Análise dos resultados do trabalho de campo

Durante a passagem de Drake foram entregues aos passageiros o código de conduta dos turistas elaborado pela AIOTA (Anexo1). O capitão Russel-Dunford frisou a necessidade de seguir as regras e leu cada item do código no áudio do navio. O código estava disponível no canal de televisão do navio durante toda a estada na Antártica.

Ao chegarmos à região da Península Antártica, vários seguranças no deck submetiam os passageiros a uma inspeção antes de irem para a área externa do navio, a fim de que nada caísse nas águas antárticas. Checavam minuciosamente se não havia lenços de papel caindo dos bolsos, se não havia sacos plásticos soltos nas bolsas e sacolas, se os equipamentos fotográficos e filmadoras estavam bem presos. Davam atenção especial aos chapéus, toucas, bonés que poderiam voar com uma rajada inesperada de vento e cair no mar, orientando os passageiros a tomarem cuidado. Enquanto o passageiro não desse a devida atenção a esses detalhes e tomasse providências para que nada caísse, não era permitido que saísse ao deck.

Uma vez no deck, os seguranças ficavam extremamente vigilantes com os passageiros e qualquer comportamento que parecia infringir a conduta exigida, era reprimido. Fumar no deck foi permitido apenas antes de chegar à Antártica. Não houve baderna, em geral os passageiros respeitavam as regras de conduta e mantinham, inclusive, o silêncio para não perturbar as aves antárticas.

As medidas de segurança refletem as exigências previstas tanto no Protocolo de Madri quanto no Anexo I do MARPOL (OMI) que indicam que a Antártica é uma zona zero de descarte. Ao menos em relação aos passageiros foi visível o cumprimento da regulamentação

Em todo o trecho da Antártica ficou clara a impressão de que a tripulação e os turistas se comportaram de forma distinta da observada no trecho anterior da viagem. A postura da tripulação e as diversas palestras em conjunto com a narração constante do cientista e explorador Spletstoesser ajudaram a colocar os turistas em um espírito diferente. As pessoas pareciam bastante contemplativas diante das paisagens e muito respeitosas em relação a todas as instruções de segurança.

Do ponto de vista de observadores dos turistas a impressão é que os passageiros ganharam uma maior compreensão do valor ecológico da região ao mesmo tempo em que realizaram um turismo de relativo baixo impacto exatamente em função de não ter ocorrido nenhum desembarque na região.

O *MS Veendam* permitiu a vinda de um grande fluxo de turistas que, em sua maioria vieram do hemisfério norte, o que logicamente fez do cruzeiro um grande poluidor. Por outro lado, considerando que não existe turismo de impacto zero e aparentemente o navio seguiu a risca as determinações da AIOTA, OMI e Tratado Antártico, o que implica em respeitar a Antártica como zona de descarte zero e não realizar desembarques, temos um ecoturismo que ocorreu de forma bem mais restritiva e supervisionada do que aquele que normalmente ocorre mesmo em um parque de qualquer país.

Ou seja, em uma área protegida, na melhor das hipóteses, há uma trilha bem demarcada e sinalizada. Nesse caso, porém, dificilmente o passeio ocorre sob constante supervisão. Assim, se o turista não tiver uma consciência ecológica é provável que ele deixe algum rastro. No *MS Veendam* isto era virtualmente impossível de ocorrer dentro da Antártica.

Antes do trabalho de campo, seguindo a análise dos números de visitantes ao Continente tínhamos a impressão de que os cruzeiros eram os grandes vilões do aumento radical no número de turistas e, por conseqüência, veículo da tragédia dos comuns. Entretanto, através do trabalho de campo, pudemos observar que o turismo no cruzeiro ocorre em um ambiente extremamente controlado e que dentro da Antártica as medidas de segurança aumentam consideravelmente. Além do mais as diversas palestras ao longo do percurso foram muito além de informações básicas passando por reflexões que avaliam a presença humana no Continente, a fauna, a geologia, etc., permitindo que o conteúdo alinhado a vivência gerasse uma experiência ecoturística ímpar.

Ao longo de todo o cruzeiro foram realizadas 42 entrevistas semi-estruturadas. Como trato-se de um cruzeiro longo foi possível manter conversas longas com muitas pessoas o que nos permitiu ir além de um questionário e explorar mais profundamente as percepções dos turistas. Um pequeno grupo de 7 entrevistas ocorreu antes do trecho antártico e o restante durante e depois da visita à Península Antártica.

A maioria absoluta dos turistas no barco era visivelmente de idade avançada. Surpreendeu inclusive que muitos tinham dificuldades de locomoção e havia 2 cadeirantes. Entre a amostra entrevistada apenas duas das entrevistas ocorreu com pessoas da faixa dos 40/50 anos que eram australianos. Outros 31 entrevistados eram idosos norte-americanos, 5 eram canadenses, 3 eram ingleses e 1 holandês.

Metade dos entrevistados considerou que o continente poderia sofrer conseqüências irreversíveis com o aquecimento global e queriam garantir sua visita antes que o Continente derretesse. Tinham bastante conhecimento sobre o Continente e participavam ativamente das aulas e palestras ministradas no barco. Cerca de 80% dos entrevistados já haviam feito mais de dois cruzeiros a outros destinos e a Antártica seria o último lugar a visitar. Outros 20% não eram viajantes costumeiros, mas desejavam fazer a viagem da vida para um lugar especial.

De forma geral os turistas fizeram uma escolha extremamente consciente em relação ao destino. Era comum o relato do planejamento por mais de um ano, às vezes até três anos, para fazer esta viagem. De certa forma isto não é estranho, pois como o cruzeiro envolve uma passagem aérea do hemisfério norte além do custo da viagem em si e, no caso dos americanos, canadenses e australianos, a solicitação de visto para o Chile, Brasil e Argentina, trata-se de um turismo caro mesmo para os padrões dos países ricos.

Por outro lado, as pesquisas relatadas pela internet e o conteúdo altamente emocional da viagem estavam fortemente relacionados com a imagem de *last chance tourism* (SMITH, 2008), ou seja, a imagem de que fruto das mudanças climáticas em breve não será mais possível conhecer o lugar, não haverá mais o que visitar.

O turismo cataclísmico é certamente fomentado pela mídia e ganhou força com o filme de Al Gore, *Uma Verdade Inconveniente*. Por outro lado, em nenhum momento a *Holland America* vendeu esta imagem, ao contrário, a maioria das palestras destacou a natureza prístina da Península sem apresentar ameaças futuras ao turismo na região. Logicamente, não há base científica para imaginar que não será possível fazer turismo na Antártica nas próximas décadas, mas, certamente, isto fazia parte do imaginário dos turistas.

De forma geral, os turistas entrevistados não demonstram preocupação específica sobre possíveis efeitos negativos da embarcação no meio ambiente. Vários disseram que confiavam que a *Holland America* estaria fazendo o correto. Esta confiança estava atrelada a relação de fidelidade aos cruzeiros da empresa.

Sobre as medidas restritivas de segurança na Antártica os turistas demonstraram compreensão e respeito aos procedimentos adotados. Entretanto foi absolutamente unânime o descontentamento em relação aos procedimentos adotados relativos à infecção gastrointestinal (GI) que assolou o navio durante praticamente toda a viagem. Esse tipo de infecção é bastante comum nos navios e é bem provável que a bactéria causadora habite no navio, apesar dos rígidos padrões de limpeza (as paredes dos navios eram limpas constantemente de madrugada com um produto químico anti-bactericida). Os casos de GI surgiram logo nos primeiros dias da viagem e desapareceram na véspera da chegada no porto do Rio de Janeiro.

Em relação à impossibilidade de desembarcar no Continente cerca de 25% dos turistas demonstraram surpresa e decepção pois imaginavam que ocorreriam desembarques. Deve-se notar que no site da *Holland America* e no documento oficial da programação da viagem os dias na Antártica contavam com uma pequena nota de rodapé indicando *cruise only; weather permissions permitting e see brochures for disclaimers*. *Cruise only*, indicaria que não há desembarque e *weather permissions permitting* que talvez não fosse possível passar pelo lugar previsto em função das condições climáticas. Já *see brochures for disclaimers* exige que o turista leia o catálogo online e note que a empresa não se responsabiliza pela execução do trecho antártico, ou seja, se não houver condições de segurança/climáticas o navio não iria à Península Antártica e o turista não poderia exigir ressarcimento.

Todos os outros turistas tinham conhecimento de que não haveria desembarques no Continente, mas expressaram frustração por isso, mesmo porque, eles não sabiam por que não poderiam desembarcar, ou seja, que isso se tratava de uma provisão prevista pelo Tratado Antártico. Entretanto, em nenhum dos casos isso significou qualquer arrependimento em realizar o cruzeiro.

Finalmente, todos os turistas entrevistados durante o trecho antártico e após expressaram sentimentos como alegria e realização pela visita a Antártica. Alguns revelaram ainda o sentimento de passar a mensagem da necessidade da preservação ambiental do Continente. Ou seja, claramente o cruzeiro teve um papel educativo positivo nos turistas entrevistados.

Na entrevista com o Comandante do *MS Veendam*, James Russel-Dunford, ele afirmou conhecer o trabalho da AIOTA bem como as determinações do Tratado Antártico e da OMI relativas à operação da embarcação no Continente. Ele destacou que a *Holland America* se preocupa em manter os seus navios dentro dos padrões internacionais. Ele notou que contava com uma equipe experiente que o auxiliava em toda a gestão do barco. Destacou o papel do Capitão do Gelo Pat Toomey como conselheiro de navegação na Antártica além de Derek Williams como oficial ambiental.

Para ele, a função de oficial ambiental mostra a atenção que a *Holland America* dá em realizar um cruzeiro de baixo impacto ambiental. A empresa é certificada ISO 14001 que é uma certificação em gestão ambiental reconhecida internacionalmente. Além disso, ele reafirmou que seguindo a

MARPOL a Antártica é zona de descarte zero. Ele também disse que toda a tripulação era treinada para aumentar a eficiência na gestão ambiental e seguir com as leis norte-americanas, regulamentos da OMI e recomendações da AIOTA.

Ele disse que na Antártica nunca presenciou acidentes com outras embarcações. Entretanto, dependendo da situação, ele tem autonomia para decidir ajudar no resgate. Isto considerando que o navio estivesse próximo ao navio acidentado e não oferecesse risco à vida dos passageiros. No caso da Antártica ele poderia reportar o acidente para uma base de busca e resgate argentina.

Segundo o comandante da embarcação a probabilidade de ocorrer um vazamento no *MS Veendam* ainda mais na Antártica é praticamente nula. A embarcação permanece menos de 80 horas em águas antárticas, a mais de 12 milhas náuticas da costa ou de grandes massas de gelo à deriva. Além disso, a estrutura do barco com vários mecanismos de redundância diminuem mais ainda a probabilidade de um evento deste tipo.

Todos os barcos avistados são reportados a AIOTA. Entretanto o *MS Veendam* não é um barco de polícia. Ele não tem autoridade para intervir em outras embarcações. Toda embarcação é objeto da lei do seu país, logo cabe a este país punir o navio.

Finalmente, o capitão concluiu observando que os turistas na Antártica tendem a se comportar muito bem mas a equipe de segurança está treinada e orientada para agir em todas as situações que possam ameaçar o meio-ambiente e a segurança dos outros passageiros.

Logicamente que o capitão segue um discurso oficial da empresa. Tampouco fizemos uma auditoria ambiental nos procedimentos da embarcação, mesmo porque este não era o propósito deste trabalho. Entretanto, o discurso parece compatível com o dia a dia do barco ao longo do cruzeiro incluindo o comportamento da tripulação e a relação saudável dela com os turistas.

No conjunto as entrevistas reforçaram as observações da vivência do dia a dia do cruzeiro na qual não foi detectada evidências de uma tragédia dos comuns em curso.

Conclusões e considerações finais

Esta pesquisa revisou a literatura sobre o turismo antártico e todo o conjunto de regulamentações que de alguma forma afetam esta atividade. Tivemos como premissa a ideia de que o turismo de massa havia chegado a Antártica e, como hipótese central, a presente situação de ausência de uma regulamentação internacional significaria que há um risco iminente da tragédia dos comuns no Continente, ou seja, o turismo no continente sem regulamentação seria insustentável. Esta hipótese foi suportada pela revisão de literatura que invariavelmente apontavam para os riscos da explosão no número de turistas no Continente, o impacto das grandes embarcações e as lacunas deixadas pelo Tratado de Madri e as críticas a auto-regulamentação da AIOTA.

Ao revisar o Protocolo de Madri, a regulamentação da OMI, a atividade da AIOTA e ainda o status legal da bandeira da embarcação, conforme a Lei do Mar, derrubamos dois mitos que sustentavam as premissas do trabalho. O primeiro, de que a AIOTA defende um regime de auto-regulamentação que no fundo promove a expansão desenfreada da indústria.

Neste sentido é preciso destacar que, considerando os dados sobre a evolução do número de turistas entre 1992-1993 e 2011-12 não há provas contundentes de que estejamos vivendo uma expansão desenfreada do turismo antártico. Até meados da década de 1990 o número de turistas no Continente não passava de 10 mil pessoas por temporada. Ao longo da década passada houve uma

expansão, em geral do turismo, até o pico da temporada de 2007- 2008. Neste período, tanto o turismo em embarcações de médio porte quanto os cruzeiros em grandes embarcações levaram a um significativo aumento.

Logicamente, olhando para o crescimento do número absoluto de turistas e ainda mais da perspectiva de temporadas como a de 2006-2007 e 2007-2008 ficava a impressão de o turismo estava em um processo de crescimento exponencial e que nesta segunda década do século XXI chegaria facilmente a mais de 200 mil turistas na temporada. Entretanto, há alguns pontos importantes que os números absolutos escondiam. Em primeiro lugar, o turismo de fato cresceu porque era muito pequeno e na década de 1990 passou a ser opção para alguns turistas endinheirados do hemisfério norte que já haviam feito turismo no mundo todo. Ou seja, o crescimento não foi, não é e nem será indicativo da popularização do turismo. Em segundo lugar, como já notado, o número de turistas gradualmente entre o pico e a temporada de 2011-12 fortemente relacionado com a crise econômica nos Estados Unidos e Europa.

Há uma limitação natural ao crescimento do turismo dado pelo alto custo da viagem. Este alto custo não é originado de ganância dos operadores e sim em um alto custo e risco operacional em uma viagem para a Antártica. Todas as embarcações carregam uma relação que gira em torno de 1 tripulante para cerca de 1,5 passageiros, notando ainda que grande parte da tripulação é altamente especializada e diferenciada daquela que existe em relação a outros cruzeiros em outras partes do mundo.

Outra parte do mito da explosão do turismo antártico está ligada ao turismo em grandes embarcações. Como notado anteriormente, este turismo simplesmente não existia antes da virada do século XXI. Hoje, são apenas duas as operadoras, a *Princess* e a *Holland America* mas juntas responderam por 43% dos turistas na temporada 2010-2011, com cerca de 14 mil passageiros.

Entretanto, após a realização do trabalho de campo, é difícil de imaginar um turismo antártico com menos impacto e mais sustentabilidade do que aquele operado nestes grandes barcos. No *MS Veendam* permanecemos exatamente 76 horas e 15 minutos na Antártica, neste período não ocorreram desembarques, não houve aproximação das áreas protegidas e não houve lançamento de detritos no mar.

Aceitando a premissa de que não existe turismo de impacto ambiental zero talvez este seja uma das opções de operação turística mais sustentáveis no mundo. O lado negativo destas embarcações vinha do uso do combustível HFO e a emissão de CO₂ proporcional ao número de turistas. Esta questão foi resolvida com seu banimento a partir da temporada 2011-2012 por conta da mudança no MARPOL que, aliás, foi apoiada pela AIOTA. Já a questão da emissão de CO₂ é um problema sério mas que atinge todos os cruzeiros e todas as viagens áreas. Ou seja, não é particular ao turismo antártico. A única forma de eliminar este impacto seria impedir o turismo mas esta não tem sido a saída em nenhum lugar do mundo. Este problema poderia ser amenizado aumentando mais ainda o preço da viagem para impor uma compensação ambiental em termos de crédito de carbono.

Em relação à ideia de que a AIOTA promova a expansão desenfreada do turismo é preciso lembrar que a iniciativa de impedir o desembarque de grandes embarcações veio da AIOTA e depois isto se institucionalizou dentro do Tratado Antártico. Hoje, a maior parte do turismo antártico é na verdade o turismo na Península e aí não é verdade que não haja limitações. Todos os lugares mais visitados são mapeados pelo Tratado Antártico e há limitações em termos de número de pessoas que podem desembarcar simultaneamente nestes pontos. Entretanto, o Tratado não tem poder de polícia, nem a AIOTA, mas ela ajuda a organizar os operadores garantindo que não haja várias

embarcações ao mesmo tempo tentando desembarcar no mesmo ponto. Ou seja, embora não haja capacidade de carga reconhecida há sim uma gestão das visitas.

De fato, não há evidências de que a AIOTA seja o único responsável pelo turismo antártico ou que desejasse isso. Todas as embarcações turísticas devem atender às exigências das diversas disposições da OMI, do Tratado Antártico e da Lei do Mar. A AIOTA é apenas um ator não governamental que faria parte do sistema que regula o turismo antártico.

Ou seja, ao contrário da suposição inicial deste trabalho, fruto ainda da revisão literária, ficou claro que há um sistema internacional de regulação do turismo antártico. Desta forma, observamos um modelo único de governança, que emergiu naturalmente, onde a OMI e o Tratado Antártico, como entidades intergovernamentais, os Estados, através da Lei do Mar com as regras relativas à bandeira da embarcação e do porto de embarque; complementassem com a atividade da AIOTA que, hoje, coordena todos os operadores turísticos antárticos.

Como conclusão desta pesquisa a hipótese da tragédia dos comuns no turismo antártico foi rejeitada. A questão de sustentabilidade e impacto ambiental do turismo antártico ainda merece um maior aprofundamento, ou seja, há a necessidade de estudos que apurem com mais detalhes como a presença transitória de diversas embarcações afetam a fauna e a flora ao longo do percurso

Referências bibliográficas

BLAMEY, R.K., "Ecotourism: The Search for an Operational Definition". *Journal of Sustainable Tourism*, v.5, n.2. 1997.

BRIASSOULIS, H., "Sustainable Tourism and the Question of Commons" *Annals of Tourism Research*, v.29, n.4. 2002

DEGGIM, H." International Requirements for Ships Operating in Polar Waters." Meeting of Experts of the Management of Ship-Borne Tourism in the Antarctic Treaty Area. Wellington, Nova Zelândia. 2009

DOINICAR, S; CROUCH, G; e LONG, P; "Environment-friendly Tourists: What Do We Really Know About Them?" *Journal of Sustainable Tourism*, v.16, n.2, 2008.

FENNELL, D.A. *Ecotourism: An introduction*. Londres: Routledge, 1999.

GIL, A.C. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. São Paulo: Atlas, 1999

GODOY, A.S. Introdução à Pesquisa Qualitativa e suas possibilidades. *Revista de Administração de Empresas*, São Paulo, v.35, n.2, 1995a

_____. Pesquisa Qualitativa: tipos fundamentais. *Revista de Administração de Empresas*, São Paulo, v.35, n.3, 1995b

HAIR, Jr., J.F; BABIN, B.; MONEY, A.H.; SAMOUEL, P. *Fundamentos de métodos de pesquisa em administração*. Porto Alegre: Bookman, 2005.

HALL, C.M., *Tourism Firm Innovation and Sustainability in S. Gossling, C.M. Hall e D.B. Weaver, Sustainable Tourism Futures: Perspectives on Systems, Restructuring and Innovations*. Londres e Nova York: Routledge, 2009.

HAWKINS, D.E; KAHN, M.M. Oportunidades para o turismo ecológico nos países em desenvolvimento, In THEOBALD, W. (org.) *Turismo global*. São Paulo: Senac, 2001.

- HALL, C.M., PAGE, S.J. The geography of tourism and recreation: Environment, place and space. Londres e Nova York: Routledge, 2006.
- HEMMINGS, A.D., ROURA, R., “A square peg in a round hole: fitting impact assessment under the Antarctic Environmental Protocol to Antarctic tourism”. Impact Assessment and Project Appraisal, v.21, 2003.
- IOANNIDES, D. Tour operators: the gatekeepers of tourism. In: IOANNIDES, D. e DEBBAGE, K.G.(orgs). The Economic Geography of the Tourist Industry. Londres e Nova York: Routledge, 1998, p. 139-158.
- KINKER, S.M.S. O Ecoturismo como uma das estratégias para a conservação da natureza em Parques Nacionais Brasileiros – Estudo de caso dos Parques Nacionais de Aparados da Serra e Caparaó. 429f. Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental). Programa de Pós-Graduação em Ciência Ambiental – PROCAM/ USP, São Paulo, 1999.
- MACHADO, A. Ecoturismo: um produto viável. A experiência do Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2005.
- MACHADO, C.S; BRITO, T. (Orgs.) Antártica : ensino fundamental e ensino médio. Brasília: Ministério da Educação, 2006
- MANKIW, N. G. Introdução à Economia: Princípios de Macro e Microeconomia. São Paulo: Campus, 2001.
- RODRIGUES, A. A. B. (Org.). Ecoturismo no Brasil: possibilidades e limites. São Paulo: Contexto, 2003.
- RUSCHMANN, D. M. Turismo Planejamento Sustentável: A proteção do meio ambiente. Campinas: Papirus, 1997.
- SERVA, M.; JAIME, Jr. P. Observação Participante e Pesquisa em Administração: uma postura antropológica. Revista de Administração de Empresas, São Paulo, v.35, n.1, 1995.
- SMITH, J., “Endangered destinations: places, like species can vanish forever. A look at some unique, imperiled treasures.” US News & World Report, 26 de Maio a 2 de Junho. 2008
- SPLETTSTOESSER, J., “IAATO’s Stewardship of the Antarctic Environment: a History of Tour Operator’s Concern for Vulnerable Part of the World”. International Journal of Tourism Research, v.2, 2000.
- SWARBROOKE, J. Turismo Sustentável: meio ambiente e economia, vol. 2. São Paulo: Aleph, 2000.
- VILLA, R.D.; A Antártica no Sistema Internacional. São Paulo: Hucitec, 2004
- WEARING, S.; NEIL, J. Ecoturismo: Impactos, potencialidades e possibilidades. São Paulo: Manole, 2001.
- WESTERN, D., Como Definir o Ecoturismo. In LINDBERG, K.; HAWKINS, D.E. Ecoturismo: Um guia prático para planejamento e gestão. São Paulo: Editora Senac, 2001. P.13-22

ANEXO 1

Recomendações da AIOTA a todo o turista que vai a Antártica

Proteja a Fauna Antártica

É proibido retirar ou interferir de maneira prejudicial à fauna e a flora antárticas, salvo se houver a permissão outorgada por uma autoridade nacional.

- Não utilizar aeronaves, navios, barcos pequenos ou outros meios de transporte de maneira a perturbar a fauna e a flora, tanto no mar quanto em terra.
- Não alimente, toque ou manipule as aves ou focas, nem se aproxime ou fotografe de modo que estas ações alterem seu comportamento. Especial cuidado é necessário durante a época de reprodução dos animais ou muda.
- Não cause dano às plantas, por exemplo, ao andar, dirigir ou aterrisar em áreas ou em ladeiras cobertas por musgos ou líquens.
- Não utilize armas ou explosivos. Minimize o barulho a fim de evitar que a fauna se assuste.
- Não introduza animais e plantas não nativos à Antártica. (Por exemplo aves de currais, cães e gatos de estimação e plantas domésticas).

Respeite as Áreas Protegidas

Várias áreas da Antártica recebem proteção especial por conta de seus valores singulares, como os ecológicos, científicos, históricos, entre outros. A entrada em certas áreas pode ser proibida salvo haja a permissão de uma autoridade nacional competente. Atividades dentro ou próximas dos Sítios e Monumentos Históricos e de outras áreas podem estar sujeitas a restrições especiais.

- Informe-se sobre as áreas que têm proteção especial e restrições acerca da entrada e atividades que podem ser efetivadas dentro ou próximas destas.
- Cumpra as restrições vigentes.
- Não cause danos, remova ou destrua os Sítios ou Monumentos Históricos ou qualquer artefatos associados a estes.

Respeite a Pesquisa Científica

Não interfira nas pesquisas científicas, nas instalações ou equipamentos.

Obtenha permissão antes de visitar as instalações científicas na Antártica e de seu apoio logístico; confirme o planejamento 24 a 72 horas antes de chegar; e cumpra com as regras concernentes a tais visitas.

- Não interfira e nem remova os equipamentos científicos ou postes de marcação, e não interfira nos sítios de estudos experimentais, acampamentos ou provisões.

Esteja Seguro

Esteja preparado para um clima severo e de mudanças bruscas e assegure-se com roupas e equipamentos apropriados. Lembre-se que a Antártica é um meio ambiente inóspito, imprevisível e potencialmente perigoso.

- Conheça suas capacidades e os perigos que o meio ambiente antártico apresentam e aja de acordo. Planeje suas atividades tendo sempre em mente a segurança.
- Mantenha uma distância segura da fauna silvestre, tanto no mar quanto em terra.
- Tome nota e aja de acordo com as instruções dos guias e não se afaste do seu grupo.
- Não caminhe sobre os glaciares nem sobre os grandes campos cobertos de neve sem equipamentos e experiências necessários; há um perigo real de cair dentro de grutas escondidas.
- Não conte com um serviço de resgate. Aumenta-se a auto-suficiência e os riscos são reduzidos através de um planejamento razoável, equipamentos de boa qualidade e pessoal capacitado.
- Não entre nos refúgios de emergência (salvo em caso de emergência). Caso utilize os equipamentos ou mantimentos do refúgio, informe a estação de pesquisa ou autoridade nacional mais próxima após o término da emergência.
- Respeite as restrições quanto ao fumo, especialmente ao redor dos edifícios, e tome precauções para evitar os incêndios. Trata-se de um perigo real no meio ambiente seco da Antártica.

Mantenha a Antártica Prístina

Antártica permanece relativamente prístina e não sofreu perturbações em larga escala por parte dos seres humanos, e é a maior área natural da Terra. Por favor, mantenha-a nestas condições.

- Não jogue papéis ou lixo na terra. A queima a céu aberto é proibida.
- Não cause distúrbio nem contamine lagos ou rios. Qualquer material descartado no mar deve ser eliminado de maneira apropriada.
- Não pinte, grave nomes ou faça grafites nas rochas ou nos prédios.
- Não colete ou leve como recordação qualquer espécime biológico ou geológico ou artefatos artificiais, incluindo rochas, ossos, ovos, fósseis e partes ou componentes de prédios.
- Não cause danos nem destrua os refúgios de emergência ou prédios, estejam eles ocupados, abandonados ou desocupados