

Matkailualueen hahmottuminen: kaksi näkökulmaa matkailualueen kehittämiseen

JARKKO SAARINEN

*Metsäntutkimuslaitos, Rovaniemen tutkimusasema
Maantieteen laitos, Oulun yliopisto*



Saarinen, Jarkko (1995). Matkailualueen hahmottuminen: kaksi näkökulmaa matkailualueen kehittämiseen (The emergence of the tourism region: two approaches to the development of tourism regions). Terra 107A, pp. 189-197.

The study examines theoretically the development of tourism regions. Tourism regions are understood as social constructions that are characterized by the idea of the region rather than physical bounds. The development of tourism is first examined through a model of the life cycle of the tourism region. The model represents the traditional approach to the development of tourism. However, it can be seen to simplify the development process of the tourism region from the viewpoint of new regional geography. Its relationships with the fundamental geographical concepts - space and time - are especially problematic. The theory of institutionalization of regions represents a new approach to analyze the development of the tourism region as a sociocultural and historically contingent process.

Jarkko Saarinen, Finnish Forest Research Institute, Rovaniemi Research Station, Box 16, FIN-36301 Rovaniemi, Finland.

Matkailulle on ilmiönä luonteenomaista jatkuva muutos. Tämä muutos liittyy niin matkailun kohdealueiden fyysiseen ja mielikuvalliseen perustaan kuin itse matkailun luonteeseen. Matkailun maantieteellisen tutkimuksen eräinä keskeisinä teemoina ovatkin olleet matkailun kehittämisen, sen seurausvaikutusten ja niihin vaikuttavien tekijöiden tarkastelu ja kuvaaminen.

Tämän artikkelin tarkoituksena on tarkastella matkailun kehittämistä kahden näkökulman - matkailualueen elinkaarimallin ja alueen institutionalisointusteorian - kautta. Elinkaarimalli edustaa erästä matkailututkimuksen keskeisintä ja "vallitsevaa" käsitystä matkailun kehittymisestä (muiden näkökulmien osalta ks. Pearce 1987; Smith 1989; Vuoristo 1993). Institutionalisoitumisteoria on puolestaan uudentyypinen lähestymistapa, jossa matkailun kehittymistä tarkastellaan kulttuurisena ja "syvästi" maantieteellisenä ilmiönä.

Matkailun kehittämistä tarkastelevan uudenlaisen näkökulman etsimisen taustalla on viime vuosina kasvanut kritiikki elinkaarimallia kohtaan, johon matkailun elinkaariteoreettiset tutkimukset eivät ole kyenneet täysin vastaamaan. Elinkaarimalliin liittyvien ongelmien voidaan monessa suhteessa nähdä kiteytyvän käsitykseen matkailualueesta. Artikkelini jäsenyykin siten, että aluksi tarkastellaan lyhyesti matkailualueen käsitettä. Tämän jälkeen esitellään elinkaarimalli ja joitakin siihen liittyviä teoreettisia ongelmia. Elinkaarimallin kritiikissä ei paneuduta niinkään kertaamaan matkailututkimuksen piirissä jo esitettyä arvostelua, vaan problematiikkaa lähestytään uuden aluemaantieteen näkökulmasta. Tätä kautta matkailualue ja sen kehittyminen ymmärretään historialliseksi prosessiksi, jonka kautta alue ja sen matkailumuodot rakentuvat. Tässä yhteydessä matkailualueen kehittymistä tarkastellaan teoreettisella ja käsitteellisellä tasolla. Jatkossa aihepiiriä tullaan lähestymään myös empiirisesti soveltaen artikkelissa esiteltyjä ajatuksia "konkreettiseen" matkailualueeseen.

Matkailualue

Matkailualue on määritelmällisesti ongelmallinen käsite. Yleisesti sillä viitataan matkailun "suuralueisiin", kuten maanosiin, maihin, lääneihin yms. hallinnollisesti rajattuihin spatiaalisiin yksiköihin tai aluekokonaisuuksiin, jotka omaavat luonnon- ja kulttuurimaantieteellisesti tietyjä yhtenäisiä piirteitä (ks. Vuoristo 1969, 1993; Boniface & Cooper 1987; Hudrnan & Jackson 1991; Vuoristo & Santasalo 1991). Tämänkaltaiset määritelmät ovat monessa suhteessa käytännöllisiä ja ne liittyvät perseptiomaantieteellisiä tutkimuksia lukuunottamatta pääsääntöisesti matkailun teknisiin määritelmiin (Burkart & Medlik 1974:39-41; Murphy 1985:4-5; Smith 1989:18). Teoreettisessa mielessä matkailu ei kuitenkaan ilmiönä rajaudu välttämättä tai yksinomaan hallinnollisiin perusteisiin tai maisemasta suoraan havaittavien elementtien perusteella (ks. Ryan 1991:51). Tällöin on tarpeellista pyrkiä määrittelemään matkailualue riippuen kulloisestakin tutkimusasetelmasta.

Erään perustan matkailualueen tutkimuskohtaiselle määrittelylle tarjoaa maantieteen alue-käsite. Se on saanut maantieteen oppihistorian aikana lukuisia erilaisia merkityssisältöjä, joista osa viittaa myös aiemmin mainittuihin matkailualueen teknisiin ja hallinnollisuonteisiin määritelmiin. Tässä yhteydessä hedelmällisemmän pohjan

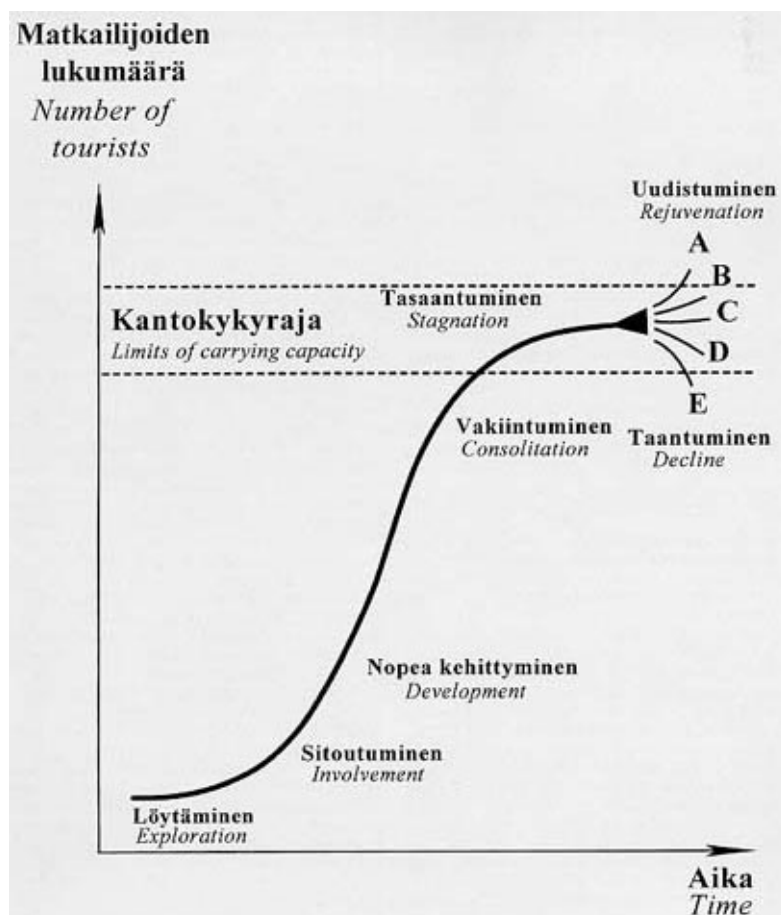
tarjoavat kuitenkin aluekäsitteet, joissa lähtökohtana ovat historiallisesti ja erilaisten sosiaalisten käytäntöjen kautta rakentuvat spatiaalisen todellisuuden muodot. Tällöin alue voidaan ymmärtää historiallisesti kokonaisuudeksi, joka välittyy ihmisten (yksilöiden) arkielämään erilaisten hallinnollisten, taloudellisten ja kulttuuristen käytäntöjen kautta. Keskeisiä ovat ne historialliset prosessit, joiden kautta kyseinen alue rakentuu osaksi muuta alueellistajärjestelmää ja ihmisten tietoisuutta (Paasi 1986a, 1991 a).

Matkailun yhteydessä tämä tarkoittaa sitä, ettei matkailualueita pyritä määrittämään yksinomaan tai ensisijaisesti karttakordinaatteihin sidottuna pintana (yksikkönä), vaan inhimillisten käytäntöjen ja historiallisesti rakentuneen alueen "idean" kautta. Alueen idealla tarkoitetaan todellisuuden sosiaalisesti rakentuneita merkityksiä ja representaatioita, jotka liittyvät matkailualueeseen ja ovat osa sitä, sekä erottavat sen ympäristöstään ja muista matkailualueista (vrt. Berger & Luckman 1994). Näin matkailualueita ei oteta tutkimuksellisessa mielessä "annettuna", itsestäänselvänä kategoriana, vaan se jäsentyy kiinteäksi osaksi koko tutkimusprosessia. Matkailualueen ideaa ei voida täysin irrottaa alueen luonnon- ja kulttuurimaantieteellisistä olosuhteista, mutta sitä ei voida myöskään palauttaa yksinomaan niihin.

Matkailualueen elinkaarimalli

Matkailualueen kehittymisen ja sen aiheuttamien muutosten tarkastelun yhteydessä eräänä keskeisimpänä näkökulmana on toiminut matkailualueen elinkaarimalli (ks. Stansfield 1978; Butler 1980; Hovinen 1981; Keller 1987; Cooper & Jackson 1989a; Debbage 1990; Kauppila 1995). Elinkaarimalli kuvaa matkailun kehittymistä ja sen vaikutuksia alueen fyysiseen, taloudelliseen ja sosiokulttuuriseen perustaan. Malli perustuu liiketaloustieteen tuotteen elinkaari-teoriaan. Sen varhaisimpia soveltajia matkailututkimuksen yhteydessä oli Walter Christaller (1963), joka kuvaili Välimeren matkailukohteita ja niiden läpikäymiä kehitysprosseja.

Elinkaarimallin mukaan matkailualueen kehitys voidaan jakaa teoreettisesti kuuteen vaiheeseen (Butler 1980) (kuva 1). *Löytämisvaiheessa* alueen matkailijamäärät ovat vähäisiä. Matkailijat järjestävät itse matkansa ja matkailu on luonteeltaan epäsäännöllistä. Matkailulla ei ole vaikutusta alueen palvelurakenteeseen, luonnonympäristöön tai sosiaalisiin suhteisiin, eikä sillä ole juurikaan aluetaloudellista merkitystä.



Kuva 1. Matkailualueen elinkaarimalli (Butler 1980: fig 1).

Fig. 1. Life cycle of the tourism region (Butler 1980: fig. 1).

Sitoutumisvaiheessa alueen matkailijamäärät kasvavat ja vuorovaikutus paikallisten asukkaiden ja matkailijoiden välillä lisääntyy. Alueelle muodostuu matkailuun erikoistuneita palveluita ja matkailu organisoituu mm. markkinoinnin ja julkisen sektorin mukaantulon myötä.

Nopean kehittymisen vaiheessa matkailualueen matkailijamäärät kasvavat voimakkaasti tehostuneen markkinoinnin ja ulkopuolisten matkailuorganisaatioiden mukaantulon myötä. Samalla matkailun taloudelliset

vaikutukset lisääntyvät merkittävästi ja matkailualue kiinnostaa yhä enemmän alueen ulkopuolisia matkailuyrityksiä. Sen seurauksena paikallistasolta nouseva kehittäminen ja kontrolli heikkenevät ja matkailu organisoituu voimakkaasti. Alueen luonnon ja kulttuurin vetovoimatekijöitä kehitetään määrätietoisesti ja täydenne-tään uusilla, osin keinotekoisilla tekijöillä. Tämän seurauksena alueen luonto- ja kulttuuriympäristö muuttuu olennaisesti, mikä osaltaan lisää ylipaikallisen ohjailun ja suunnittelun tarvetta. *Vakautumisvaiheessa* matkailijamäärien kasvuvauhti hidastuu. Absoluuttisesti matkailijamäärät kasvavat edelleen ja matkailun aluetaloudellinen merkitys on erittäin suuri. Matkailuun uskotaan, ja suuri osa paikallistaloudesta on sidoksissa matkailuun. Markkinointia kehitetään ja lisätään, jotta matkailijainäärien kasvu kyettäisiin ylläpitämään. Markkinoinnin kautta pyritään esimerkiksi luomaan uusia sesonkiaikoja ja pidentämään jo olemassa olevia. Vakautumisvaiheessa alueelle muodostuu selkeä matkailukeskus (Choy 1992; Järviluoma 1993).

Tasaantumisvaiheessa alueen matkailijamäärät eivät juurikaan kasva ja alueen kantokyvyn rajat on useimpien tekijöiden suhteen saavutettu. Kantokyvyn rajojen ylittyminen ilmenee ongelmina alueen luonnonympäristössä sekä sosiaalisessa ja taloudellisessa rakenteessa. Matkailualueella on edelleen positiivinen imago, mutta siihen kohdistuu runsaasti negatiivisia paineita ja alueen suosio kääntyy laskuun. Vuodekapasiteetin suhteen syntyy ylitarjontaa ja tarvittavien matkailijamäärien ylläpitäminen vaatii voimakasta markkinointia. Matkailun kehitys suuntautuu yhä enemmän matkailualueen reuna- tai ulkopuolisille alueille ja palvelurakenteen omistajasuhteissa tapahtuu runsaasti muutoksia (ks. Mayer-Arendt 1985; Keller 1987).

Tasaantumisvaiheen jälkeen kehitysprosessi voi elinkaarimallin mukaan jatkua usealla eri tavalla riippuen siitä, miten matkailun kehittämistoimenpiteet onnistuvat. Onnistuminen voi johtaa *uudistumisvaiheeseen*, jolloin alueelle kehitetään uusia vetovoimatekijöitä tai otetaan käyttöön aikaisemmin hyödyntämättä jääneitä tekijöitä. Kehittämistoimenpiteiden epäonnistuuessa ts. kantokyvyn rajan jatkuvasta ylittämisestä ja alueen resurssien liika-käytöstä seuraa *taantumisvaihe*, jolloin alue ei enää pysty kilpailemaan muiden matkailukohteiden kanssa ja matkailijamäärät kääntyvät laskuun. Kaiken kaikkiaan matkailun aluetaloudellinen merkitys vähenee, jonka seurauksena palvelurakenteen omistussuhteet vaihtelevat jatkuvasti ja matkailupalveluita lopetetaan ja suunnataan muuhun kuin matkailukäyttöön, mikä kiihdyttää entisestään taantumisprosessia. Ulkopuolisten matkailuorganisaatioiden vetäytyessä ja markkinoiden pienentyessä paikallisten yrittäjien osuus matkailussa kasvaa (Cooper 1989a).

Elinkaarimallin kritiikki

Matkailualueen elinkaarimallin soveltamisen on havaittu liittyvän runsaasti ongelmallisia tekijöitä, kuten kysymys aluetasosta, kilpailun merkityksestä, markkinoista, matkailijatyypeistä, mittayksiköistä, elinkaaren vaiheiden määrittelystä ja aikayksiköstä (ks. tarkemmin Wall 1982; Haywood 1986, 1992; Cooper 1989b:579-580). Empiirisissä tutkimuksissa on havaittu matkailun kehityksen noudattavan aiemmin kuvattuja elinkaarimallin teoreettisia vaiheita varsin vaihtelevasti; yhteiskunnallinen tilanne, kulttuurierot, alueellinen kehittyneisyys, saavutettavuustekijät, julkisen sektorin kontrolli yms. tekijät vaikuttavat kehityksen kulkuun ts. elinkaarimallin kuvaajan muotoon (Dhalla & Yuspeh 1976; Stansfield 1978; Butler 1980; Hovinen 1982; Strapp 1988; Weaver 1990). Nämä tekijät ovat paljolti sidoksissa siihen, miten matkailun kehittyminen yleisellä tasolla ohjautuu; integroidusti alueen ulkopuolisten tekijöiden vai katalyyttisesti matkailualueen sisäisten prosessien kautta. Useimmiten matkailun kehitys rakentuu sekä integroidusti että katalyyttisesti ja näiden prosessien keskinäinen suhde riippuu pitkälti tarkasteltavasta alueesta. Voidaankin ajatella, että matkailualueen kehittyminen on aika- ja paikkasidonnainen prosessi, mikä heikentää yleistämiseen tähtävien mallien selitysvoimaa ja mahdollistaa useissa tapauksissa vain jälkiviisauden.

Elinkaarimallin merkittävimpana etuna pidetään sen yksinkertaista ja loogista luonnetta. Kulttuurisidonnaisten ja sosiaalisten ilmiöiden, kuten matkailun kohdalla elinkaarimallin mukainen "deterministinen logiikka" voi kuitenkin yksinkertaistaa liiaksi kuvaa matkailualueen kehittymisestä ja siihen liittyvistä vuorovaikutussuhteista (Cooper 1989b; ks. Dann & Cohen 1991). Teoreettisesti erityisen ongelmallisena voidaan nähdä elinkaarimallin suhde kahteen maantieteen keskeiseen käsitteeseen, tilaan ja aikaan.

Elinkaarimallin ongelmallisuus suhteessa tilakäsitteeseen konkretisoituu analysoitavassa yksikössä ts. käsityksessä matkailualueesta. Elinkaariteoreettisissa tutkimuksissa matkailuilmiö ymmärretään luonteeltaan dynaamiseksi (Butler 1980, 1993), mutta itse matkailualue otetaan useimmiten annettuna - staattisena kategoriana -jonne matkailu suuntautuu ja jossa erilaiset matkailutoiminnot tapahtuvat. Matkailualue rajautuu usein tilastollisiin ja hallinnollisiin perusteisiin, ei historiallisesti ja erilaisten sosiaalisten käytäntöjen kautta rakentuneen alueen idean kautta. Esimerkiksi Elias Lönnrötin ja M. A. Castrerun yöpyminen Maantiekurun kämpällä vuonna 1841 voidaan elinkaariteoreettisesti sijoittaa Saariselän matkailualueen löytämisvaiheeseen Goskaan heidän matkustusmotiivinsa eivät nykyisessä mielessä olleet 'puhtaan' matkailulliset). Saariselkää, Saariselän matkailualueetta ei kuitenkaan tuolloin vielä ollut olemassa ja alueen spatiaaliset ja mielikuvalliset ulottuvuudet olivat luonteeltaan hyvinkin erityyppiset kuin nykyisin.

Elinkaarimalli ei ota kantaa siihen, miten ja millaisten prosessien kautta aluetta leimaavat mielikuvat ja representaatiot ovat siihen kiinnittyneet ja miten ne rakentuvat vuorovaikutuksessa laajempien spatiaalisten ja kulttuuristen prosessien kanssa. Tämä ei tarkoita jälkimmäisten tekijöiden suhteen sitä, ettei elinkaarimallin teoreettisissa tarkasteluissa ymmärrettäisi laajempien yhteiskunnallisten tekijöiden merkitystä. Niiden huomioiminen on kuitenkin havaittu matkailututkimukselle perinteisin keinoin vaikeaksi, jolloin tutkimuksissa

on usein keskittynyt pääasiallisesti itse matkailualueella tapahtuviin muutoksiin ja niiden seurausvaikutuksiin alueella. Tällöin matkailualueen kehittymisen ja eri aluetasojen sekä laajempien yhteiskunnallisten prosessien välinen vuorovaikutus jäävät tarkastelematta.

Elinkaarimallin aikakäsitykselle on leimaa-antavaa eräänlainen evolutionistinen ajattelu, jossa matkailualueen kehittyminen nähdään tapahtuvaksi yksilötoimisella lineaarisella aikajanalla (vrt. Giddens 1984; Heiskala 1994). Usein oletettujen syy ja seuraussuhteiden tarkastelu suoritetaan tietoisesti tai tiedostamatta yksioikoisesti nykyisyydestä käsin, jolloin piilee vaara "selittää" edellisiä jälkimmäisillä tekijöillä. Tällaiselle "kulttuurievolutionismille" on myös luonteenomaista nähdä historia toisensa poissulkevin aikakausina, jolloin saatetaan menettää jatkuvuuksiin ja rinnakkaisuuteisiin liittyvää arvokasta tietoa (Knuutila 1994; ks. Söderholm 1994). Tämä tulee ilmi mm. kuvattaessa matkailun kehittymistä matkailijatyypin avulla. Elinkaariteoreettisesti matkailu kehittyessään institutionalisoi alueen löytämisvaiheen yksilöllisestä matkailusta kohti vakautumis- ja tasaantumisvaiheen massaturismin. Yleistysti kehitys usein kulkeekin tällä tavoin (Cohen 1972; Plog 1973; Ryan 1991). On kuitenkin huomattava, että tasaantumisvaiheessakin alueella vierailee "yksilöllisiä" matkailijoita, etenkin kun tarkastellaan sesonkien välisiä ajanjaksoja tai matkailualueen periferisiä osia. Pyrittäessä tasaamaan matkailun kausiluonteisuutta näidenkin tekijöiden huomioiminen matkailusuunnittelussa ja -markkinoinnissa olisi tärkeää.

Elinkaariteoreettisessa tarkastelussa keskeisellä sijalla on kantokyky-käsite. Matkailun yhteydessä se voidaan yksinkertaistetusti määritellä enimmäismääräksi matkailijoita, jotka voivat vierailla matkailualueella ilman, että alueen ympäristö ja matkailijoiden kokemusten laatu heikkenee häiritsevässä määrin (Mathieson & Wall 1987: 21). Käsite on siten luonteeltaan maantieteellinen; se liittyy aina tiettyyn tilaan ja sille on ominaista alueellinen vaihtelu (Saarinen 1994, 1995a). Toisaalta edellä mainitun määritelmän perusteella kantokyvyn voidaan ymmärtää määrittävän matkailijoiden kokemusten kautta ja käsite on niin ollen riippuvainen mm. matkailijoiden ympäristöperseptiosta, asenteista ja arvoista (Jackson 1989). Nämä tekijät ovat relatiivisia suhteessa aikaan (ja paikkaan). Elinkaariteoreettisissa tutkimuksissa matkailun kehittymisen ja kantokyvyn välinen vuorovaikutussuhde kuvataan kuitenkin ikäänkuin riippumattomaksi alueen matkailullisesta "vaiheesta" ja kulttuurisesta ja yhteiskunnallisesta tilanteesta (Saarinen 1995b). Itse kantokyky-käsitteeseen liittyen on huomattava, että se pohjautuu viime kädessä samaan teoreettiseen perustaan kuin elinkaarimallikin, eläinpopulaatioekologiaan. Siten sen soveltamiseen kulttuurisidonnaiseen ja merkitysvälitteiseen toimintaan, jota matkailu on, liittyy ongelmallisia tekijöitä, joita ei ole tässä yhteydessä mahdollista laajemmin tarkastella. Ongelmat liittyvät viime kädessä pyrkimykseen mallintaa yhteiskunnallista ja arvosidonnaista toimintaa ja tuottaa niihin viittaavia yleisiä kausaalimalleja (ks. esim. Wall 1982; Alasuutari 1993).

Elinkaarimalliin kohdistuneen kritiikin perusteella voidaan ajatella syntyneen tarpeen tarkastella matkailualueen kehittymistä teoreettisesti uudeltaisesta näkökulmasta. Näkökulmasta, jossa matkailualueen muotoutuminen ymmärretään kulttuurisena prosessina, jonka kautta matkailualue ja sitä leimaavat sosio-spatiaaliset piirteet rakentuvat osaksi sosiaalista todellisuutta.

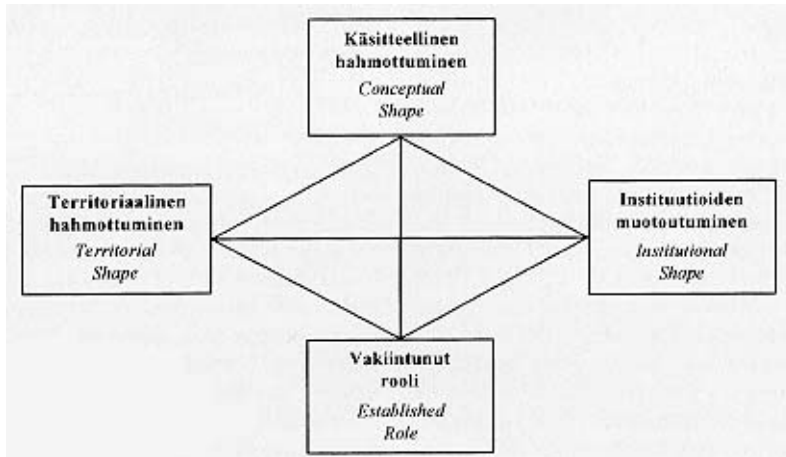
(Matkailu)alueen institutionalisoituminen

Erään hedelmällisen näkökulman matkailualueiden rakentumiseen osaksi spatiaalista todellisuutta tarjoaa Paasin (1986b, 1991b) kehittämä alueen institutionalisoitumisteoria. Institutionalisoitumisteoriassa on kyse siitä, miten alueet ovat rakentuneet ja rakentuvat tunnistettaviksi ja toisistaan erottuviksi kokonaisuuksiksi. Alueen institutionalisoitumisteoriaa ei ole aiemmin sovellettu matkailualueisiin ja tässäkin yhteydessä tarkastelu suoritetaan teoreettisella ja käsitteellisellä tasolla.

Institutionalisoitumisteoreettinen tarkastelu kytkee tietyn (matkailu)alueen kehittymisen osaksi laajempia yhteiskunnallisia prosesseja, ja huomioi näin ollen myös alueen ulkopuolisten tekijöiden merkityksen. Institutionalisoitumisteorian keskeisenä lähtökohdana on paikan ja alueen käsitteellinen erottaminen toisistaan. Paikka käsitteellistyy yksilökeskeisesti ja rakentuu yksilön sille antamien merkitysten pohjalta (ks. Entrikin 1991). Alue puolestaan jäsentyy erilaisten institutionaalisten käytäntöjen kautta suhteellisen itsenäiseksi historialliseksi kokonaisuudeksi, joka ei ole paikan tavoin palautettavissa yksilön elämämaailmaan tai tutkijan kykyyn konstruoida sitä. Paikan ja alueen ero ei perustu niiden alueelliseen laajuuteen vaan niiden kokemukselliseen luonteeseen ja historiasuhteeseen (Paasi 1991b; ks. Gilbert 1960).

Matkailun kontekstissa paikan ja alueen käsitteellinen ero tarkoittaisi sitä, että matkailijoiden kokemukset matkailualueesta jäsenyivät paikkakäsitteen kautta. Matkailualueen institutionalisoitumisen yhteydessä ei kuitenkaan olla *ensisijaisesti* kiinnostuneita siitä, millaisia matkailijoiden kokemukset ovat ja niitä erilaiset matkailuattraktiot heille itselleen merkitsevät. Sen sijaan ollaan kiinnostuneita siitä, millaisten tulkintasääntöjen ja spatiaalisten kehysten kautta yksilöt antavat merkityksiä ympäristölle (vrt. Duncan 1978; Garfinkel 1984). Tällöin tutkimusasetelmassa korostuvat aluekäsitteelle ominaiset institutionaaliset merkitysrakenteet ja spatiaalisuuden representaatiot. On ilmeistä, ettei ole olemassa kulttuurisista merkitysrakenteista vapaata, "puhdasta" kokemusta, vaan havaitsemme sen mitä odotamme ja olemme oppineet näkemään (Evernden 1981; Huuhtanen 1983; Shields 1991; Karjalainen 1995:25; ks. Kuusamo 1990:132-133). Näin ollen *matkailukokemus* käsitteellistyy sekä yksilön sille antamien merkitysten että laajempien kulttuuristen ja historiallisten prosessien muovaamien merkitysrakenteiden kautta. Tässä mielessä paikkaja alue ovat aktiivisessa vuorovaikutussuhteessa

ja muodostavat eräänlaisen kokemuksellisen kokonaisuuden tai jatkumon, jota on käsitteellisessä mielessä hedelmällistä jäsentää paikkana ja alueena.



Kuva 2. Alueen institutionalisoitumisprosessi (Paasi 1986b: kuva 2).
Fig. 2. Institutionalization process of regions (Paasi 1986b: fig. 2).

Institutionalisoitumisteoreettisesti alueen muotoutuminen on Paasin (1986b, 1986c) mukaan jaettavissa neljään osaan: territoriaaliseen ja käsitteelliseen hahmottumiseen, instituutioiden muotoutumiseen sekä alueen roolin vakiintumiseen (kuva 2). Alueen *territoriaalisella hahmottumisella* kuvataan prosessia, jonka kuluessa alue rajautuu muista alueista eroavaksi yksiköksi. Alue voi olla hahmoltaan ja luonteeltaan kiinteä (hallinnollinen rajautuminen) tai vaihtelevamerkityksinen, jolloin alue hahmottuu alueen idean kautta.

Alueen *käsitteellinen* 1. *symbolinen hahmottuminen* kuvastaa prosessia, jonka myötä territoriaalisen hahmottumisen kautta muodostunut nimi ja muut alueeseen kiinnittyneet symbolit vakiintuvat ja identifioivat kyseistä aluetta. Käytännössä territoriaalista ja käsitteellistä hahmottumista on usein vaikea erottaa täysin toisistaan kun tarkasteltava alue ei rajaudu hallinnollisesti vaan ideansa kautta. Matkailun yhteydessä tässä prosessissa keskeisiä tekijöitä ovat mm. matkailukirjallisuus ja joukkotiedotus. Territoriaalisen ja käsitteellisen hahmottumisen alkaminen vastaa eräällä tavalla elinkaarimallin löytämis- ja sitoutumisvaihetta. Niiden kautta muodostunutta alueen ideaa ja representaatioita ryhdytään hyödyntämään alueen markkinoinnissa. Alueelle suuntautuva matkailu on tällöin määrällisesti vähäistä ja luonteeltaan pienimuotoista (ks. Saarinen 1995c).

Instituutioiden muodostumisella viitataan siihen sosiaaliseen prosessiin, jonka myötä territoriaalisesti ja käsitteellisesti hahmottuneelle alueelle on vähitellen alkanut muotoutua sosiaalisia organisaatioita ja instituutioita. Alueen kannalta selkeä institutionalisoitumisen piirre on hallinnollisen roolin saaminen. Matkailualueelle muodostuvia tai siellä vaikuttavia sosiaalisia ja osin hallinnollisuonteisia organisaatioita edustavat tyypillisimillään erilaiset matkailun kehittämiseen ja ohjaamiseen tähtäävät suunnitteluryhmät. Tässä yhteydessä alueelle tulee runsaasti ulkopuolista pääomaa, jonka avulla matkailupalveluja ja -mainontaa kehitetään voimakkaasti. Samalla alueen matkailijamäärät kasvavat merkittävästi ja matkailu muuttuu luonteeltaan institutionalisoituneeksi. Tämä ilmenee mm. paketti- ja seuramatkailun alkamisena.

Roolin vakiintumisella viitataan institutionalisoitumisprosessin vaiheeseen, jolloin alueelle on muotoutunut selkeä identiteetti aluejärjestelmän muiden alueiden joukossa. Samalla alueeseen liittyviä merkityssisältöjä pyritään uusintamaan yhä uudelleen. Alueeseen kiinnittyneitä symboleja ja mielikuvia käytetään myös hyväksi identifioitaessa matkailualueita muista alueista erottuvaksi yksiköksi. Roolin vakiinnuttua alueen matkailijamäärien kasvu heikkenee ja lopulta tasaantuu. Matkailurakentaminen on vähäistä ja painottuu matkailualueen reuna-alueille. Tässä suhteessa roolin vakiintuminen vastaa elinkaarimallin vakiintumis- ja tasaantumisasiäntä.

Alueen institutionalisoitumiskehitystä tarkasteltaessa ei ole tarpeellista pyrkiä rajaamaan ehdottoman tarkasti ajankohtaa, jolloin alue on syntynyt tai hetkeä, jolloin tietty institutionalisoitumisteoreettinen vaihe on alkanut. Olennaista on niiden prosessien kuvaaminen ja selittäminen, joiden kautta matkailualue on rakentunut. Näin prosessit voivat olla osittain samanaikaisia ja niiden keskinäinen järjestys voi jossain määrin vaihdella. Instituutioiden muodostuminen edellyttää kuitenkin territoriaalisen ja käsitteellisen hahmottumisen alkamista ja alueen roolin vakiintuminen on mahdollista vasta kun teorian muut vaiheet ovat alkaneet. Toisin kuin elinkaarimallissa institutionalisoitumisteoriassa ei sitouduta lineaariseen aikakäsitykseen, eikä alueen hahmottumista tarkastella erillisinä, toisiaan poissulkevinä aikakausina. Keskeisellä sijalla tarkastelussa on matkailualueen suhde muihin alueisiin, aluejärjestelmän tasoihin ja yhteiskunnalliseen tilanteeseen. Institutionalisoitumisteoreettisesti matkailualue on siis jatkuvassa muutosprosessissa, jonka myötä alue saa erilaisia rooleja ja identiteettejä, ja lopulta se voi menettää matkailullisen merkityksensä (vrt. Paasi 1991b; Riikonen 1995).

Diskussio

Matkailualueet ovat sosiaalisia konstruktioita, joita on vaikea rajata perinteisin kartografisin keinoin. Ne ovat spatiaalisia (ja tekstuaalisia) yksiköitä, jotka ovat rakentuneet historiallisten prosessien tuloksena. Näin ollen matkailualueita ja niiden kehittymistä on mahdollista lähestyä vastaavasti kuin muidenkin alueiden rakentumista. Tässä esitelty alueen institutionalisointusteoria ei ole ainoa vaihtoehtoinen maantieteellinen viitekehys elinkaarimallille. Toinen mielenkiintoinen näkökulma olisi tarkastella matkailualueita "maisemana", jolloin matkailualueen kehittymisen tarkastelussa olisi kyse maiseman transformaatiosta ja maisemaan viittaavien merkitysten ja representaatioiden tulkinnasta, maiseman ikonologiasta (ks. Daniels & Cosgrove 1989; Raivo 1994).

Alueen institutionalisointusteoriaa on aiemmin käytetty lähinnä erilaisten hallinnollisluonteisten alueiden tutkimuksessa (ks. Murdock 1992; Hoekveld 1993; Häkli 1994) ja sen soveltuvuutta matkailututkimukseen ei ole sellaisenaan testattu. Edellä esitetyn perusteella voidaan kuitenkin olettaa, että yhdessä elinkaarimallin operationaalisen perustan kanssa se tarjoaisi hedelmällisen viitekehysten matkailualueen kehittymisen tarkastelulle.

Institutionalisointusteoreettisesti matkailualueen kehittyminen ja sen eri ulottuvuudet voidaan ymmärtää diskursseina. Nämä diskurssit eivät ole täysin itsenäisiä, vaan rakentuvat suhteessa toisiinsa. Voidaan ajatella esimerkiksi, että alueen roolin vakiintumisen diskurssi muodostuu teorian kolmen muun ulottuvuuden (diskurssin) kohtaamisen tuloksena, joskaan se ei ole täysin palautettavissa niihin. Diskursiivisissa tarkasteluissa keskeisellä sijalla ovat ilmiön historiallisuus ja ne institutionaaliset käytännöt, joiden kautta todellisuus rakentuu sosiaalisesti (vrt. Wetherell & Potter 1992:90). Matkailualueen hahmottumisen diskurssit ovat merkityssysteemejä, jotka rakentuvat matkailuun liittyvissä käytännöissä ja samalla ne rakentavat itse sosiaalista todellisuutta (Barnes & Duncan 1992:8-9; Jokinen ym. 1993:26-27). Tämän prosessin aikana matkailualue syntyy, vakiintuu osaksi yhteiskunnallista tietoisuutta ja saattaa lopulta kadota aluejärjestelmän muutoksen seurauksena.

Elinkaarimalli ja institutionalisointusteoria voidaan ymmärtää kilpailevina näkemyksinä matkailualueen hahmottumiseen. Ne eivät kuitenkaan välttämättä ole toisiaan poissulkevia näkökulmia. Institutionalisointusteoreettisen lähestymistavan voidaan katsoa muodostavan laajemman maantieteellisen viitekehysten, jota on osaltaan hyödyllistä operationalisoida elinkaarimallin käsitteistön avulla. Tällöin ovat vältettävissä elinkaarimalliin liittyvät teoreettiset ongelmat ja samalla on mahdollista hyödyntää aiempaa matkailun kehittymistä tarkastelevaa tutkimustraditiota. Empiirisen tutkimuksen yhteydessä näkökulmien yhdistämiseen liittyy runsaasti haasteita. Elinkaarimallin soveltaminen vaatii mm. varsin tarkasti rajattua fyysistä matkailualueita, jonka suhteen matkailun kehitystä kuvataan. Tämä puolestaan edellyttää alueen institutionalisointusteoreettisen tarkastelun pitkälle vietyä operationalisointia, jossa on mahdollista hyödyntää esimerkiksi perseptiomaantieteellisessä matkailututkimuksessa käytettyjä lähestymistapoja (ks. Smith 1983, 1989; Vuoristo 1993).

Institutionalisointusteorian keskeisin ero elinkaarimalliin on sen suhde historiaan ja sen rekonstruointiin; evolutionistisen ajattelun sijaan tutkimusasetelmassa korostuu kontekstuaalisuus. Matkailualue heijastaa tiettyyn hetkeen liittyvää historiallista ja kulttuurista prosessia ja tulee ymmärretyksi tämän historiallisen kontekstinsa kautta. Tällöin matkailualueita (tai matkailua) ei oteta annettuna kategoriana vaan alueen hahmottuminen ymmärretään sosio-kulttuurisena prosessina, jota Shields (1991) kuvaa sosiaalisen spatiaalisuuden käsitteellä. Tällä hän korostaa sosiaalisen ja historian spatiaalisuutta; sitä ettei niitä ole mielekästä pyrkiä erottamaan tilasta (paikasta ja alueesta) (ks. Short 1991). Matkailualueen kehittyminen on historiallinen diskurssi, jonka kautta aluetta identifioivat kulttuuriset merkitysrakenteet ja representaatiot ovat rakentuneet ja rakentuvat.

Edellä kuvattu perustavaa laatua oleva metodologinen ero elinkaarimalliin nähden tuo mukanaan myös uusia metodisia mahdollisuuksia. Matkailun kehittymiseen liittyvät elinkaariteoreettiset tarkastelut ovat metodisesti olleet pitkälti sidoksissa positivistiseen tutkimustraditioon ja numeerisiin aineistoihin. Alueen institutionalisointusteorian voidaan katsoa edellyttävän myös muunkaltaisten lähestymistapojen ja tutkimusaineistojen, kuten matkakirjallisuuden, sanomalehtiaineistojen, mainonnan, strukturoimattoman haastatteluaineiston ja muiden teksti- ja kuva-aineistojen käyttöä. Tällöin tutkimuksessa lähestytään intensiivitutkimukselle tyypillistä otetta, jossa pyritään tekemään ymmärrettäväksi tietty historiallisesti ja kulttuurisesti ehdollinen ilmiö sen omassa kontekstissa (ks. Sayer 1992; Alasuutari 1993).

KIRJALLISUUS

- Alasuutari, P. (1993). *Laadullinen tutkimus*. 269 s. Vastapaino, Tampere.
- Barnes, T. J. & J. S. Duncan (1992). Introduction: Writing worlds. *Teoksessa* Barnes, T. J. & J. S. Duncan (eds.): *Writing Worlds: Discourse, Text and Metaphor in the Representation of Landscape*. Routledge, New York.
- Berger, P. L. & T. Luckman (1994). *Todellisuuden sosiaalinen rakentuminen*. 255 s. Gaudeamus, Helsinki.
- Boniface, B. G. & C. Cooper (1987). *The Geography of Travel and Tourism*. 270 s. Butterworth-Heinemann Ltd., Oxford.
- Burkart, A. J. & S. Medlik (1974). *Tourism: Past, Present and Future*. 304 s. Heinemann, London.
- Butler, R. (1980). The Concepts of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources. *Canadian Geographer* 24: 1, 5-12.

- Butler, R. (1993). Tourism - An Evolutionary Perspective. *Teoksessa* Nelson, J. G., R. Butler & G. Wall (eds.): *Tourism and Sustainable Development: Monitoring, Planning, Managing*, 27-43. Heritage Resources Centre Joint Publication 1, University of Waterloo.
- Christaller, W. (1963). Some considerations of tourism location in Europe: the peripheral regions-under development countries-recreation areas. *Regional Science Association; papers XII, Lund Congress*. s. 95-105.
- Choy, D. (1992). Life Cycle Models for Pacific Island Destinations. *Journal of Travel Research* 30: 3, 26-31.
- Cohen, E. (1972). Towards a sociology of international tourism. *Social Research* 39, 164-182.
- Cooper, C. & S. Jackson (1989a). Destination life cycle. The Isle of Man Case Study. *Annals of Tourism Research* 16: 3, 377-398.
- Cooper, C. (1989b). Tourist Product Cycle. *Teoksessa* Witt, S. & L. Moutinho (eds.): *Tourism Marketing and Management Handbook*, 577-581. Prentice Hall,
- Daniels, S. & D. Cosgrove (1989). Introduction: iconography and landscape. *Teoksessa* Cosgrove, D. & S. Daniels (eds.): *The Iconography of landscape: essays on the symbolic representation, design and use of past environment*, 1-10. Cambridge University Press, Cambridge.
- Dann, G. & E. Cohen (1991). Sociology and tourism. *Annals of Tourism Research* 16, 155-169.
- Debbage, K. G. (1990). Oligopoly and the resort cycle in the Bahamas. *Annals of Tourism Research* 17, 513-527.
- Dhalla, N. & S. Yuspeh (1976). Forget the product lifecycle concept. *Harvard Business Review* 54: 1, 102-112.
- Duncan, J. S. (1978). The Social Construction of Unreality: An Interactionists Approach to the Tourist's Cognition of Environment. *Teoksessa* Ley, D. & M.S. Samuels (eds.): *Humanistic Geography*, 269-282. Croom Helm, London.
- Evernden, N. (1981). The ambiguous landscape. *The Geographical Review* 71, 147-157.
- Garfinkel, H. (1984). *Studies in Ethnomethodology*. 288 s. Polity Press, Cambridge.
- Giddens, A. (1984). *The Constitution of Society*. 402 s. Polity Press, Oxford.
- Gilbert, E. W. (1960). The Idea of the Region. *Geography* 45, 157-175.
- Haywood, K. M. (1986). Can the tourist-area life cycle be made operational. *Tourism Management* T3, 154167.
- Haywood, K. M. (1992). Revisiting Resort Cycle. *Annals of Tourism Research* 19:2, 351-354.
- Heiskala, R. (1994). Talcott Parsons ja rakennefunkcionalismi. *Teoksessa* Heiskala, R. (toim.): *Sosiologisen teorian nykysuuntauksia*, 88-120. Gaudeamus, Helsinki.
- Hoekveld, G. (1993). Regional identity as the product of regional integration. *Teoksessa* E. Dirven, J. Groenewegen & S. van Hoof (eds.): *Stuck in the region?*, 15-38. Nederlandse Geografische Studies 155, Utrecht.
- Hovinen, G. R. (1981). A Tourist Cycle in Lancaster County, Pennsylvania. *Canadian Geographer* 15: 3, 283-286.
- Hovinen, G. R. (1982). Visitor Cycles - Outlook for Tourism in Lancaster County. *Annals of Tourism Research* 9: 4, 565-583.
- Hudman & Jackson (1990). *Geography of Travel & Tourism*. 479 s. Delmar Publishers Inc., New York.
- Huhtanen, P. (1983). Erämaa kulttuurimaisemana. *Synteesi* 1, 26-30.
- Häkli, J. (1994). Territoriality and the rise of modern state. *Fennia* 172: 1, 1-82.
- Jackson, E. L. (1989). Perceptions and decisions. *Teoksessa* G. Wall (ed.): *Outdoor recreation in Canada*, 75-132. John Wiley & Sons, Toronto.
- Jokinen, A., K. Julifia & E. Suoninen (1993). Diskursiivinen maailma. *Teoksessa* Jokinen, A., K. Julifia & E. Suoninen (toim.): *Diskurssi-analyysin aakkoset, 1747*. Vastapaino, Tampere.
- Rirviluorna, J. (1993). Paikallisuus, Aestdri asennoituminen matkailuun ja sen seurauksiksiin - esimerkkina Kolarin kunta. *University of Oulu, Research Institute of Northern Finland. Research Reports* 110. 152 s.
- Kaijalainen, R. T. (1995). Landscapes: disciplinary, experiential, representational. *Teoksessa*: Karjalainen, R. T. & P. Raivo. *Johdatusta kulttuurimaantieteelliseen maiseamatutkimukseen*, 21-28. Oulun yhopisto, Maaritieteen laitos, opetusmonisteita 21.
- Kauppila, P. (1995). Matkalukesktiksen elinkaari - esimerkkina Kuusamon Ruka, 130 s. *Nordia Geographical Publications* 24: 1.
- Keller, C. P. (1987). Stages on Peripheral Tourism Development - Canada's Northwest Territories. *Tourism Management* 8: 1, 20-32.
- Knuutila, S. (1994). *Tyhjän kansan teoria: näkökulmia menneestä tulevaan*. 202 s. SKS, Helsinki.
- Kuusamo, A. (1990). *Kuvien edessä*. 259 s. Gaudeamus, Helsinki.
- Mathieson, A. & G. Wall (1987). *Tourism: Economic, Physical and Social Impacts*. 2. painos. 208 s. Longman, London.
- Mayer-Arendt, K. (1985). The Grand Isle, Louisiana resort cycle. *Annals of Tourism Research* 12: 3, 449-465.
- Murdock, J. (1992). Representing the Region: Welsh Farmers and the British State. *Teoksessa* T. Marsden, P. Lowe & S. Whatmore (eds.): *Labour and Locality*, 160-180. David Fulton Publishers, London.
- Murphy, P. (1985). *Tourism: a Community Approach*. 200 s. Methuen, London.
- Pausi, A. (1986a). Alue kulttuurimaantieteen tutkimuskohteena: institutionalisoitumisteoreettinen näkökulma. *Terra* 98: 4, 299-303.
- Paasi, A. (1986b). The institutionalization of regions: a theoretical framework for understanding the emerge of regions and constitution of regional identity. *Fennia* 164, 105-146
- Paasi, A. (1986c). Neljä maakuntaa. Maantieteellinen tutkimus aluetietoisuuden kehittymisestä. 345 s. *Joensuun yliopiston yhteiskuntatieteellisiä julkaisuja* 8.
- Paasi, A. (1991a). Muuttuvat aluekäsitteet maantieteen kehityksen heijastajana. *Terra* 103: 4, 293-308
- Paasi, A. (1991b). Deconstructing regions: notes on the scales of spatial life. *Environment and Planning A* 23,239-256.
- Pearce, D. (1987). *Tourism today. A geographical analysis*. 229 s. Longman, London.
- Plog, S. C. (1973). Why destination areas rise and fall in popularity. *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly* 14: 3, 13-16.
- Raivo, P. J. (1994). Maisemaantieteellinen tutkimus Suomen ortodoksisen kulttuurin alueellisista piirteistä. *Lisensiaatintutkimus*. 237 s. Oulun yliopisto, maantieteen laitos.
- Riikonen, H. (1995). Paikka, yhteisö ja muistitieto. *Teoksessa* H. Riikonen (toim.): 5. *Nordia-päivä Oulussa* 28.10.1994, 43-54. Nordia Tiedonantaja Sarja A 1.
- Ryan, C. (1991). *Recreational tourism: a social science perspective*. 227 s. Routledge, London.
- Saarinen, J. (1994). Suojelu- ja virkistysalueiden sosiaalisen kapasiteetin tutkimus. *Folia Forestalia - Metsätieteen aikakauskirja* 2, 165-173.

- Saarinen, J. (1995a). Recreational Carrying Capacity: A Social Approach. *Arctic Centre Publications* (hyväksytty 9.5.1995).
- Saarinen, J. (1995b). Kantokyky ja matkailualueen kehittyminen. *Teoksessa* Järviluoma, L., J. Saarinen & A. Vasama (toim.): "Jos metsään haluat mennä..." Näkökulmia luonnon virkistys- ja matkailukäyttöön, 2939. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 571.
- Saarinen, J. (1995c). Matkailualueen hahmottuminen ja matkailun vetovoimatekijät: esimerkkinä Saariselän matkailualue. *Teoksessa* S. Aho (toim.): *Matkailu alueellisena ilmiönä*, (painossa). Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen Tutkimuslaitos, Oulu.
- Sayer, A. (1992). *Method in Social Science: a Realist Approach*. 2 painos, 346 s. Hutchinson, London.
- Shields, R. (1991). *Places on the Margin: Alternative geographies of modernity*. 334 s. Routledge, London.
- Smith, S. L. J. (1983). *Recreation geography*. 220 s. Longman, London.
- Smith, S. L. J. (1989). *Tourism analysis. A handbook*. 312 s. Longman, London.
- Short, R. (1991). *Imagined Country*. 253 s. Routledge, London.
- Stansfeld, C. A. (1978). Atlantic City and the Resort Cycle. *Annals of Tourism Research* 5: 2, 238-251.
- Strapp, J. D. (1988). The Resort Cycle and Second Homes. *Annals of Tourism Research* 15: 4, 504-516.
- Söderholm, S. (1994). Antropologinen kulttuurintutkimus. *Teoksessa* Kupiainen, J. & E. Sevdnen (toim.): *Kulttuurintutkimus*, 119-142. SKS, Helsinki.
- Wall, G. (1982). Cycles and Capacity. Incipient Theory of Conceptual Contradiction? *Tourism Management* 3:3,188-192.
- Weaver, D. B. (1990). Grand Cayman Island and the Resort Cycle Concept. *Journal of Travel Research* 29: 2, 9-15.
- Wetherell, M. & J. Potter (1992). *Mapping the Language of Racism. Discourse and Legimitation of Exploitation*. 246 s. Harvester Wheatsheaf, Cornwall.
- Vuoristo, K-V (1969). On the geographical features of tourism in Finland. *Fennia* 99: 3, 1-48.
- Vuoristo, K.-V. & T. Santasalo (1991). Suomen matkailun aluerakenne 1991. *Matkailun edistämiskeskus A*:74,1-93.
- Vuoristo, K-V. (1993). Matkailun aluerakenteen tutkimus. *Teoksessa* S. Aho (toim.): *Matkailun teoretisoiva tutkimus Suomessa 1991*, 11-18. Oulun yliopisto, Pohjois-Suomen tutkimuslaitos, Oulu.