

DESARROLLO TURÍSTICO EN LA ISLA DE ITAPARICA, BRASIL

Análisis del ciclo de vida

Cláudia Mesquita Pinto Soares*
Universidade de Salvador
Bahía - Brasil

Resumen: Este trabajo analiza la evolución de la isla de Itaparica, Brasil, como destino turístico. Su dinámica se produce como consecuencia de la evolución en la llegada de visitantes que se inició en el período de urbanización de la ciudad homónima en 1939, incidiendo decisivamente en la estructura del espacio local. Al identificar los períodos de evolución y decadencia de la isla se pudieron observar las principales características del dinamismo de este espacio, en el cual la actividad turística fue la principal promotora de impactos, pero no la única fuente de ingresos de la población residente.

PALABRAS CLAVE: turismo insular, ciclo de vida, Itaparica, Nordeste brasileño.

Abstract: Tourist Development on Itaparica Island in Brazil. Life-cycle analysis. This report analyzes the development of Itaparica as a tourist destination. The growth in tourism, which dates back to 1939, helped to increase resident income levels and speed the process of urbanization. However, as the report indicates, although tourism played the principle role in increasing incomes of residents, other factors affected incomes as well.

KEY WORDS: domestic tourism, life cycle, Itaparica, Brazilian North East.

INTRODUCCIÓN

El objetivo de este artículo es mostrar la evolución del espacio de un destino turístico de reconocimiento nacional, la Isla de Itaparica, que se encuentra ubicada en la Bahía de Todos los Santos – Bahía, Brasil. La investigación es fruto de la disertación de maestría titulada *Dinámica del turismo en la Bahía de Todos los Santos: el caso de la Isla de Itaparica*. También se intenta fundamentar los estudios a partir de las referencias teóricas del ciclo de vida de las áreas turísticas propuestas en los modelos teóricos de los autores Butler (1980), Pearce (1988), Chadeffaud (1987) y Beni (1998).

El análisis de la evolución del destino turístico se basó en los estudios de reconocidos geógrafos. Para los abordajes más complejos se utilizó la teoría de la evolución de los espacios realizada por Santos (1992) y adaptada al turismo por Rodrigues (1997). En este sentido, después de casi un siglo de explotación indiscriminada, los espacios reflejan toda su estructura

* Licenciada en Turismo y Magister en Análisis Regional. Se desempeña como profesora en la Universidad de Salvador – Facultad de Tecnología y Ciencias (UNIFACS - FTC/SSA) y coordina el Núcleo de Estudios e investigaciones en Turismo (NEPET). E-mail: claudiamps@hotmail.com

actual y pasada dando testimonio de sus diversas fases que son descritas según las características de vida de las áreas turísticas propuestas por los geógrafos. La dinámica de las áreas urbanas depende principalmente de su forma de producir riquezas. Sus funciones son distribuidas a medida que comienzan a tomar forma y se adecua su estructura social.

La isla de Itaparica cuenta en su territorio con dos sedes municipales diferenciadas: Vera Cruz e Itaparica y cada fase evolutiva presenta características propias que posibilitaron, o no, el crecimiento de estas dos sedes. Sus funciones se alteraron en la medida en que surgieron interferencias, principalmente la invasión de espacios por parte de extraños. El ciclo de vida de las áreas turísticas presenta señales de decadencia y los impactos de la actividad turística son cada vez más visibles.

A los fines de este estudio se definió al turismo como un conjunto de relaciones y fenómenos debido a los viajes y las estadías temporarias de personas que se desplazan por diversos motivos; cuya permanencia en un lugar puede producir y reproducir espacios posibilitando impactos y restricciones. En función de este concepto, se analizó el desarrollo del turismo en la Isla de Itaparica como principal elemento dinamizador de la Bahía de Todos los Santos, en un período de tiempo de aproximadamente 70 años.

El veraneo en la isla es una modalidad de turismo que ha producido espacios y servicios generando nuevos ingresos a la población local, convirtiéndose en la principal actividad económica. De esta manera, este destino pasó por fases de evolución e involución; las cuales fueron identificadas y se analizaron los principales acontecimientos que intervinieron. En principio se contó con inversiones gubernamentales y con la atención de las clases más pudientes; luego se produce el proceso de decadencia que le quitó a la isla el status de principal destino de veraneo de la Región Metropolitana de Salvador.

Hacia fines del siglo XX la isla se transformó en territorio de las clases más bajas debido al surgimiento de otros destinos, con mayor facilidad de acceso y mayor número de servicios, y a las nuevas expectativas de la demanda. Luego, intentó revitalizarse a partir de la expectativa del turismo náutico, la descontaminación de las aguas de la Bahía de Todos los Santos, e inversiones en infraestructura especialmente en la ciudad de Itaparica. Estas acciones son capaces de establecer dinámicas y formas de ocupación tanto de las comunidades como de la actividad turística. Por eso el análisis de la evolución del destino contempla la evolución de los espacios y de las dinámicas internas y externas que interfieren en las realidades del presente objeto de estudio.

MARCO TEÓRICO Y METODOLOGÍA

El marco teórico seguido responde a los principales autores que analizaron los modelos evolutivos de destinos turísticos. Algunos estudios empíricos de carácter espacial y temporal que han abordado el tema concluyen en que las características y dimensiones varían en función de la oferta y la demanda de los servicios de infraestructura públicos o privados. Para Christaller (citado en Mello y Silva 1995) los destinos son entidades dinámicas sujetas a modificaciones y su evolución depende de tres factores:

- cambios en las necesidades y preferencias de los visitantes;
- degradación de la oferta física y de la infraestructura;
- cambios en los atractivos naturales y culturales;

Los modelos teóricos que se destacan en esta línea de la evolución del espacio turístico son el de la *evolución del espacio turístico*, de Miossec (1976); y *el modelo diacrónico* de Chadeud (1987) y de Butler (1980) que presentan el modelo del ciclo de vida de los centros turísticos. Se eximen de este análisis los modelos cuya principal característica es la derivación de las teorías de la evolución del producto desde la óptica de la oferta y demanda, que en su mayoría están basados en el modelo de *Vernom* en el área de marketing del ciclo de vida del producto turístico (Copper *et al.* 2001:422).

Los principales debates sobre la importancia del estudio de la evolución de los espacios y del ciclo de vida de los destinos, sus aplicaciones concretas para el planeamiento espacial de estas áreas y algunas reflexiones interpretativas sobre el valor del estudio de los procesos de evolución de los lugares turísticos, corresponden a la geografía.

Por este motivo se eligió el modelo de Santos (1992) interpretado por Rodrigues (1997:45), el cual propone que el análisis de la evolución del espacio turístico sea realizado según las variables de *Fijos y Flujos*; a partir de los elementos que componen este espacio que son los hombres, las firmas, las instituciones, la infraestructura y el medio ecológico. También se tienen en cuenta las categorías de análisis que dan la dinámica constante *de acciones e interacciones recíprocas en movimientos sincrónicos y/o diacrónicos* (Rodrigues 1997:47) que producen formas históricamente determinadas y constituyen el paisaje (recurso turístico más explotado). Las categorías de análisis espacial son la forma, la función, la estructura y el proceso.

La forma es expresada por el paisaje y da testimonio de acciones pasadas y presentes. Es la *resultante de la acumulación de tiempos* y remite a la segunda categoría propuesta por Santos (1986:12), la cual generalmente es consecuencia de la primera. La función está generalmente determinada por la forma, debido a que los *fijos* presentan los contenidos de las alteraciones y de las transformaciones sociales exigidas, incitando nuevas funciones del

espacio surgidas de la relación entre cada elemento y sus acciones, en la mayoría de los casos de naturaleza económica.

La estructura muestra el dinamismo espacial presente proporcionado por la interacción entre la forma y la función de los espacios. Todos estos elementos estudiados por separado no muestran significados relevantes para el análisis y reducen el tratamiento del espacio a un único elemento, empobreciendo el carácter sistémico que tiene el espacio turístico.

El proceso reúne a las demás categorías y da cuenta de las acciones e interacciones de todos los elementos de análisis del espacio. El proceso, aliado al tiempo, presenta la temporalidad de las acciones que construirán el espacio turístico presentando las dinámicas de los diversos períodos analizados para la construcción de su evolución.

El conjunto de estas categorías forma el engranaje que proporciona vida al espacio turístico visualizado. Beni (1998:21) lo propone como un sistema abierto, sujeto a interacciones e intervenciones de otros sistemas.

La propuesta de Beni (1998:5) es analizar al turismo de forma estructural, basándose en su modelo teórico sobre la Teoría General de los Sistemas. En este modelo, la actividad turística es interdependiente de las demás actividades y sistemas del espacio y de la sociedad, pudiendo sufrir influencias de otro ambiente. Considera al turismo como un sistema abierto, flexible y capaz de interrelacionarse con otros sistemas sociales.

La metodología del análisis histórico de las ciudades propone que sea estudiada por su función, vinculando la evaluación de las causas económicas y sociales de la categoría estructura (Santos 1986:47). Las funciones de las ciudades representan procesos y estos fueron analizados principalmente desde el punto de vista histórico, confrontando acontecimientos de orden local, regional y nacional.

La investigación se restringió en un primer momento a la búsqueda de datos secundarios de naturaleza explicativa de los fenómenos históricos, políticos e ideológicos que pudieron interferir en el espacio estudiado. Un amplio análisis de la historia turística de Bahía y de las acciones desarrolladas por actores públicos y privados en la isla, presentó consideraciones que obligaron a buscar datos cuantitativos para explicar algunos hitos en la historia del destino.

La investigación cualitativa se destinó al análisis de fijos y flujos, valiéndose de los números que pudiesen caracterizar la situación del destino y su evolución. Para esto, los datos sobre oferta y demanda publicados por la Secretaría de Cultura y Turismo del Estado de Bahía (SCT/Ba) y Bahiatursa fueron de suma importancia.

Para comprender algunos períodos de la historia y evaluar los síntomas de ascenso y/o decadencia del destino fueron entrevistados algunos de los residentes más antiguos de la isla, veraneantes, propietarios de emprendimientos relacionados directamente a la actividad turística y personas que se valen de la actividad del verano para vivir durante todo el año. En este último grupo surgió la necesidad de establecer contacto con diversos tipos de empresas, desde vendedores ambulantes de cocadas hasta algún antiguo hotelero de la región, incluyendo el sindicato de los empleados de hoteles, bares, restaurantes y afines, y la Cámara de Dirigentes de Tiendas (CDL) fundada en 1994 con el objetivo de buscar asociarse a empresas como SEBRAE o Banco Do Nordeste para mejorar las condiciones del comercio local.

Desde el punto de vista histórico, la comprensión de los fenómenos locales a partir de las categorías de análisis propuestas proporcionó el entendimiento de la totalidad de los períodos de evolución de los espacios de la isla. A través del establecimiento de períodos en función de los modelos teóricos de los autores ya señalados es posible presentar las fases de la evolución del destino y las consecuencias sufridas por este espacio.

CICLO DE VIDA DEL DESTINO ITAPARICA

Se consideraron cuatro fases. La primera, denominada *creación o inicio de las actividades del destino*, va desde 1939 hasta 1970 y se caracterizó por la generación sutil de ofertas atractivas en crecimiento. Durante este período la intervención pública fue masiva y la organización de la isla se convirtió en un acto político. Se propone la subdivisión de esta fase en dos momentos: el momento de la explotación, de 1939 a 1953; y el momento del desarrollo, comprendido entre 1954 y 1970.

El auge del turismo hacia la isla se produjo en la década de 1950 y su principal demanda fue la alta sociedad bahiana. Esto hizo que se construyeran, tanto en la misma ciudad de Itaparica como en el área que actualmente se denomina Mar Grande, bellas casas utilizadas como segunda residencia. Asimismo fue inaugurado el Gran Hotel de Itaparica, emprendimiento que marca el auge del turismo hacia la isla, y llegaron familias de varias regiones del mismo Estado como de otros vecinos para visitar la estancia hidromineral y disfrutar de las propiedades terapéuticas de las aguas.

El destino alcanzó la madurez, llamada *fase de desarrollo* (1970 a 1990), a partir de la popularización promovida por la inserción de nuevos medios de acceso, más precisamente el sistema *Ferry Boat*. Esta fase se caracterizó por el creciente flujo de turistas y también se dividió en dos momentos: el primero, durante la década de 1970, se denominó de crecimiento; y el segundo, entre 1980 y 1990, se llamó de consolidación. Ambos representan el desarrollo acelerado de las funciones de la isla determinando así las siguientes fases del destino.

La tercer fase es considerada por los autores como de *declinación, obsolescencia o saturación* (años 1991 a 1999). Su principal característica es la relación con nuevos destinos; surgen nuevas expectativas en la demanda proporcionando la progresiva inadecuación entre la oferta y demanda.

La última fase se inició en 1999 y se extendió hasta 2003. Fue el momento en que se evaluaron las posibilidades de reestructuración local, transformando lo antiguo en un destino dotado de un nuevo significado (Chadefaud 1987). Se denominó fase de *reestructuración*. Aquí cabe preguntarse si habrá posibilidades de un nuevo futuro para la isla.

Los criterios que definen el inicio o ruptura de cada fase responden a diferentes variables entre las que cabe mencionar: condiciones de acceso, determinaciones de orden político y público, perfil de la demanda, factores de competencia y motivaciones del flujo, entre otras. Todas convergen en la formación de un determinado conjunto capaz de caracterizar una fase. De ese conjunto se destaca la propulsora del fin de fase, la cual proporciona una nueva dinámica y por lo tanto una nueva fase.

Fase 1: Período de Creación (1939 a 1962)

Durante esta fase la creación del destino estuvo vinculada al plan de urbanismo y a la elevación de la ciudad a la categoría de Estancia Hidromineral. Se otorgó prioridad a las inversiones y responsabilidad en el escenario de destinos de veraneo del estado.

La *forma* de la ciudad de Itaparica necesitaba ser alterada y esta acción la dotó de una función para sus próximos años de vida. Un decreto dejó documentada su denominación de Estancia Modelo.

Su estructura social en esta fase comprende a pescadores artesanales y a personas dedicadas a la extracción del aceite de ballena para el comercio. Posteriormente se incrementó la producción de botellas de vidrio para el embotellamiento del agua. El descubrimiento del petróleo no dio privilegios económicos a la población de la isla.

Su nueva función -la turística y de veraneo- alteró la dinámica central en los espacios municipales y le confirió una nueva estructura social a partir de la llegada de *extraños* con otras costumbres, ideas y, principalmente, dinero.

El veraneo en la isla alcanzó su punto culminante durante las décadas de 1950 y 1960. Las familias ricas de Salvador contaban con muy confortables casas como segunda residencia y gracias a las mejoras producidas por las inversiones federales sumadas a la intención de transformar la ciudad en un modelo, atrajo el interés de la industria del entretenimiento.

Su función turística estaría estrechamente vinculada con las intenciones federales capitaneadas por el político Juracy Magalhães, quien no llegó a asumir. No obstante, sus ideas transformaron sus espacios en áreas de recreación para visitantes, áreas de casas de *extraños* y períodos del año en los cuales la comunidad no puede frecuentar algunos destinos. Su estructura y dinámica fueron alteradas para siempre. En contrapartida, la población tenía -o no- en esas visitas temporarias una posibilidad de empleo. La economía local se hizo dependiente de los visitantes.

Lo que definió el fin del primer momento fue el desmembramiento del municipio en dos: Vera Cruz e Itaparica, abarcando respectivamente 73% y 27% del área total de la isla. La fragmentación de los municipios también proporcionó madurez espacial. El desarrollo del destino, unido a las acciones del poder público (altas inversiones en infraestructura) y al Plan de Turismo del Recôncavo, proporcionó un crecimiento del flujo turístico hacia la isla. Brindó beneficios inmediatos a la población y también causó problemas derivados de la saturación de los espacios usurpados por el uso desordenado.

El punto de ruptura de esta fase se caracterizó por la facilidad de acceso proporcionada por la implantación de un sistema de transporte que llamó la atención debido a la robustez de los equipamientos que auxiliaban en las visitas y en las actividades de abastecimiento local. A esto se suman las funciones de transporte de carga vía las regiones del Bajo Recôncavo y el sur del estado.

Fue ese momento el que le dio a la isla una posible estructura de desarrollo, de manera tal que las visitas se hicieron más populares en la medida que se simplificó el acceso. La isla presentó señales de crecimiento, incluso después del desmembramiento, pues a partir de este hecho el municipio de Vera Cruz inició innumerables procesos de loteos posibilitando no sólo la llegada de la clase alta, sino también de la clase media que buscaba precios más bajos debido a la mayor oferta. Es en esta fase que surgieron los poblados a la orilla del mar, y que los terrenos de la vía Mar Grande – Cacha Pregos fueron loteados y ocupados.

Fase 2: ¿Madurez o desarrollo? (1963 a 1990)

Esta fase tuvo como principal punto de ruptura el desmembramiento municipal que a partir de 1962 dividió a la Isla de Itaparica en dos territorios distintos. El primero se denomina igual que la isla y ocupa sólo el 17% del territorio; mientras que el nuevo municipio, Vera Cruz, ocupa el 73% del mismo.

Este hecho no llega a producir efectos inmediatos en las funciones turísticas locales, las cuales están desarticuladas y son incipientes. Pero los efectos de este desmembramiento se sienten actualmente. Si bien la imagen de la isla permite la identificación de un único producto

o destino, hay tantas diferencias territoriales y paisajísticas como motivaciones para visitar cada uno de los municipios lo cual permite afirmar que la isla posee dos destinos distintos.

Pero es entre las décadas de 1960 y 1970 que el área de Vera Cruz comienza a recibir el mayor flujo turístico regional a la vez que se convierte en el principal centro emisor de la isla. Con este crecimiento también se amplía la oferta hotelera de Salvador -capital del estado de Bahía- y de toda la isla.

El aumento de la ocupación de otros espacios y la facilidad de acceso a través del sistema *Ferry Boat*, inaugurado a inicios de la década de 1970 permitió la consolidación del destino como área de veraneo. Otros aspectos del uso del suelo, como el desorden en los loteos (algunos terrenos fueron ocupados ilegalmente), dejaron su huella y entre ellos se puede mencionar que actualmente la isla no cuenta con un cordón costero desocupado.

El Puente de Funil -parte del sistema *Ferry Boat*- fue otra conquista relacionada con el acceso a la isla. Sin embargo, alteró sus características transformándola en prácticamente parte del continente y cambiando de función a su territorio, la de pasaje. Permitted unir las ciudades del sur del Estado con el centro de Salvador y disminuir las horas de viaje por carretera reduciendo el kilometraje recorrido y, por lo tanto, el costo.

Durante esa década el Estado resolvió invertir en turismo, transformándolo en prioridad. Hubo muchas propuestas tanto para proyectos como para concreciones. Sin embargo, la apertura del área del Litoral Norte del Estado, lleva a desviar la atención de los inversores y de la demanda.

El segundo momento, ya con el destino consolidado, se produce en la década de 1980 y los factores de su ruptura están relacionados con otras áreas. En esta fase también hay una pequeña alteración en el perfil de los visitantes y veraneantes, ya que la oferta de lotes y casas en venta facilita la compra a quienes antes no podían hacerlo. Las ocupaciones se dan de forma desordenada y no hay ningún control que posibilite la adecuación de las construcciones al entorno. Sus funciones llevan a la saturación y degradación de los espacios, principalmente los naturales y agrestes.

Las facilidades de acceso por autopistas sin peaje en el área del Litoral Norte captan la atención de los veraneantes, y unido a los altos precios del sistema *Ferry Boat*, inhiben la continuidad del veraneo en la isla. El cambio en el perfil de los visitantes y veraneantes también fue reconocido como uno de los motivos de cambio de destino e indica una nueva coyuntura.

En la década de 1980 la isla, al igual que el país, atravesó un período crítico. La decadencia se produjo debido a la fuga de los veraneantes en busca de destinos de moda,

quizá más naturales y agrestes. El fenómeno avanzó en un momento en el que la población se había vuelto dependiente de la actividad turística, por lo tanto la pobreza comenzó a acentuarse. Se fueron conformando cinturones de pobreza provocando el proceso conocido como *favelización* en las áreas urbanas de Salvador y en los espacios no ocupados de la isla. Asimismo, debido a la oferta de lotes no ocupados, éstos son vendidos a precios muy bajos y las clases obreras de las áreas industriales son atraídas para comprar terrenos. El bajo precio de la estadía allí también atrae a las clases más bajas del área periférica de la ciudad de Salvador.

La facilidad de acceso a través del *Ferry Boat* transformó la isla. Los automóviles se volvieron prohibitivos en un destino saturado de visitas, obligando a los visitantes a desplazarse caminando. Este público poseía menores ingresos, por lo tanto su poder adquisitivo era más reducido, lo que produjo la inestabilidad de los equipamientos ya instalados y orientados a otro público.

Fase 3: Obsolescencia y saturación (1991 a 1999)

Debido a estos y otros factores la isla alcanza un punto de obsolescencia y saturación caracterizado por los espacios degradados, el paisaje contaminado, el desorden, el alto nivel de violencia, el desempleo y una estructura social frágil.

Durante esta fase la estructura de la sociedad apoyada en sus funciones tradicionales y sin recursos para conseguir un ingreso mensual, se empobrece y llega a altos grados de violencia. Esto convierte a algunos de sus espacios –es decir, los menos habitados y de más difíciles accesos- en refugios de marginales.

En este período la ciudad de Itaparica no se configura en un centro urbano regional, pero sí lo hace Vera Cruz. Este se debe principalmente a la facilidad de acceso a través del embarcadero y sus lanchas que la unen a Vera Cruz con Salvador en sólo treinta minutos -la mitad del tiempo que emplea el *Ferry Boat*- posibilitando que los residentes puedan trabajar en el centro de Salvador.

La ciudad de Itaparica se vuelve obsoleta y pierde su dinámica debido a la disminución de la afluencia turística. Sus habitantes migran hacia Vera Cruz en busca de trabajo y de otras facilidades como habitación, educación y salud.

A pesar de no contar con una estructura administrativa eficaz y de tener una serie de problemas sociales, el municipio de Vera Cruz pasa por esta fase en busca de una nueva función para sus espacios. Los residentes y propietarios de Mar Grande son los más antiguos,

por lo tanto admiten que los turistas no aumentan el ingreso local, enfrentan la crisis del municipio y apuestan a un futuro diferente.

Fase 4: ¿Surgimiento de un nuevo futuro para la isla? (1999 a 2002)

Hacia fines de la década de 1990 en la isla se produjo un conjunto de acontecimientos que permite pensar en una nueva posibilidad para el destino: la revitalización de sus centros, el aumento de las ofertas de servicios y nuevas inversiones para el turismo.

En la ciudad de Itaparica se realizan intervenciones en las áreas públicas, se construye una marina para albergar más de cuarenta barcos, además de otras inversiones privadas que intentan revitalizar el área. La reestructuración es clara y el destino se configura con un nuevo significado.

El espacio se estructura para la función turística con la voluntad política de establecer un nuevo público de propietarios de veleros y de embarcaciones tipo lancha, buscando utilizar al turismo náutico como nueva modalidad a partir de la dinamización de la Bahía de Todos los Santos. Ese público no busca comodidades en tierra porque sus embarcaciones están dotadas de todo lo que necesitan. Por lo tanto, es poco probable que generen ingreso y empleo para la comunidad de Itaparica.

Durante esta fase se realizaron en Itaparica inversiones públicas para el turismo. Las indirectas contemplaron básicamente las obras de infraestructura, saneamiento y del Programa Bahía Azul. Hubo innumerables proyectos para establecer hoteles de los cuales la Secretaría de Cultura y Turismo, Bahiatursa, y la ABIH (Asociación Brasileira de la Industria Hotelera) no tienen conocimiento. Otros proyectos son conocidos y esperan un inversor.

Se realizaron nuevas inversiones en los espacios agredidos, pero no se reestructuró el espacio. Se pusieron en práctica los incentivos a la población local y otros programas que necesariamente son imprescindibles para el crecimiento turístico, como la educación, profesionalización, estructura social, concientización y otros beneficios para los habitantes locales.

Otra consideración importante es el respeto a la demanda que frecuenta estas áreas. Decir que el área dejó de ser visitada no es verdad, sólo las características socioeconómicas de la demanda que frecuenta hoy la isla fueron alteradas proporcionando una dinámica de servicios muy diferente a la anterior, la de la clase alta en un primer momento, luego la clase media y finalmente en un tercer momento la clase baja. Según los propietarios de los emprendimientos turísticos, principalmente los del sector hospedaje, la demanda actual se caracteriza por ser más fiel en cuanto a la frecuencia con la que visitan el destino y al pago de los servicios.

Al mismo tiempo, en el municipio vecino de Vera Cruz no hay interés del gobierno, por lo tanto es la comunidad local con la ayuda de 56 ONG's reunidas en la Federación Fe Social quien está liderando las propuestas de reunificación municipal, revitalización y promoción turística de la isla.

Por su parte, el municipio de Itaparica se encuentra atravesando una nueva etapa de reestructuración. El proyecto Vía Náutica en Vera Cruz no obtuvo el éxito esperado. Pero las acciones del CENAB para aprovechar las cualidades náuticas de la Bahía de Todos los Santos han concentrado en la ciudad de Itaparica toda la atención. Itaparica cuenta en la actualidad con una marina inaugurada en mayo de 2001, con casi todas las casas de veraneo recicladas por el IPTU, y con nueva infraestructura de hospedaje y gastronomía, excepto el Gran Hotel de Itaparica que no participó en el movimiento en defensa de la isla.

Por otro lado, Vera Cruz tiene una gran participación de la comunidad en las discusiones de los principales problemas de la isla y su gobierno municipal se preocupa por insertar a la población en actividades de recreación y turismo, no sólo mediante el empleo sino también con la opinión en el proceso de reconstrucción. Actualmente el municipio tiene aproximadamente 12.000 casas de veraneo, 1024 camas y un flujo de 120.000 visitantes previsto para el verano 2002/2003, en un área de más de 32 mil habitantes con destinos poco deteriorados, caracterizado por un alto grado de saturación de algunas áreas, lo cual puede generar problemas con la capacidad de carga local. Este período caracteriza la etapa de reestructuración de Itaparica y la diferencia de Vera Cruz, que a pesar de buscar la reestructuración se encuentra en un período de declinación.

Finalizando, la declinación del destino está directamente asociada a conflictos de naturaleza espacial y no a la cantidad de turistas. Sin embargo, son las características socioeconómicas de los turistas las que influyen en el orden espacial atendiendo sus necesidades de consumo tanto de espacios como de bienes y servicios.

CONSIDERACIONES FINALES

En función de lo señalado deben hacerse algunas consideraciones sobre los siguientes aspectos: a) el aporte al planeamiento estratégico de la actividad turística mediante la construcción de la curva del ciclo de vida del destino turístico; b) la participación popular y política en el período de vida de un destino turístico; c) el acceso y el transporte como categorías fundamentales en la caracterización de las fases del ciclo de vida de las áreas turísticas junto a la participación política y económica de las iniciativas pública y privada; d) el carácter dinámico de la curva del ciclo de vida con la que se identifica cada uno de los subproductos en una determinada fase, haciendo el análisis más difícil de lo que aparenta.

El análisis del modelo de la evolución del ciclo de vida del destino puede ayudar en las estrategias de desarrollo local y regional, debido a que los procesos *ex-post-facto* posibilitan la comprensión de las acciones anteriores que suelen presentar variables no tan claras para la actualidad.

Por esta razón se afirma que el análisis del ciclo de vida de las áreas turísticas puede ser aprovechado para guiar el planeamiento estratégico del destino y puede servir como herramienta de previsión. Como indica Beni (1998) en su modelo matriz del ciclo de vida, el análisis debe considerar principalmente la influencia del poder público en las tres esferas, las políticas de incentivos y las acciones tendientes a la promoción de las inversiones privadas. En el análisis del ciclo de vida de la Isla de Itaparica aparece la influencia del poder público, sobre todo estatal, desde la fase inicial del producto turístico, pasando por su auge hasta el momento de reestructuración de la ciudad sede del municipio de Itaparica.

En cambio, en Vera Cruz la falta de incentivos públicos promovió lo que Chadeaud (1987) y Butler (1980) prevén en los modelos, la fase de cambio y de reestructuración caracterizada por un movimiento endógeno liderado por los involucrados en la actividad que intentaron rescatar su identidad promoviendo el surgimiento de un nuevo producto turístico.

El modelo hipotético de la curva del ciclo de vida está lejos de ser un simple modelo de evaluación del destino (pasado y presente). La complejidad de la evaluación de la actividad turística en determinado espacio exige el análisis de diversas categorías al mismo tiempo, las identificadas por Butler (1980) componen un conjunto más numeroso y rico, haciendo el estudio más complejo. Su utilización, por lo tanto, genera un excelente diagnóstico del destino turístico, que puede ser utilizado como orientador de decisiones futuras relacionadas con la administración del ciclo de vida del área turística y con el hecho de impedir el estancamiento o declinación de estas áreas.

En el caso de la isla, la complejidad del estudio se debe a la dificultad de tratar dos áreas distintas (Itaparica y Vera Cruz) como un único destino. Más allá de que se presente como un único producto turístico y que sus municipios atraviesen fases semejantes, las acciones del poder público local y estatal son distintas, lo que promueve dinámicas opuestas. La ciudad de Itaparica se encuentra en la fase de reestructuración, resurgiendo como un nuevo producto gracias a la acción del gobierno estatal. Vera Cruz, por su parte, permanece en la fase de declinación y no cuenta con ningún tipo de apoyo estatal para su revitalización.

El crecimiento cuantitativo de la oferta de servicios turísticos fue interrumpido por la implementación del sistema *Ferry Boat*, el que también promovió la ruptura cualitativa en la oferta turística de los dos destinos.

Se puede concluir que las dos categorías interfieren directamente en la caracterización del ciclo de vida de las áreas turísticas. La primera es el acceso y el sistema de transportes; y la segunda es la interferencia del poder público. Las demás categorías sugeridas en los modelos son consecuencia de estas dos. Hall y Jenkins (1995:28) afirman que:

Mucho de lo que llamamos planeamiento turístico se asemeja más al desarrollo y análisis político. Gran parte de las decisiones importantes que dan forma a la naturaleza del desarrollo turístico de determinada área no son tomadas sólo por quienes planifican, sino también por los políticos y otros sectores interesados (...)

El sistema *Ferry Boat* no es el responsable de la decadencia del turismo en la isla, es la punta del *iceberg*. Los factores internos de la estructura social y económica del área, como en el caso de Vera Cruz, también determinan el atractivo del destino. Las ONG's y los pobladores de Vera Cruz están agrupados en un amplio movimiento popular tratando de establecer un nuevo orden en el cual la gestión participativa y la conciencia son de extrema importancia para construir un nuevo destino. Si el poder público pretende contribuir, la comunidad estará preparada para aceptar, discutir y definir el modelo de desarrollo que quieren.

Este modelo es muy diferente al del municipio de Itaparica. La mayoría de su población, a pesar de estar pasando por un buen momento gracias a los incentivos estatales de apoyo al turismo como la promoción del proyecto Vía Náutica, además de no participar como mano de obra de los nuevos equipamientos, no tienen exacta conciencia de la necesidad de su participación, lo que la excluye de las decisiones que le afectan directamente.

Lo más grave del modelo de planeamiento turístico del Estado da Bahía es que la economía está por encima de las necesidades espaciales y socio-ambientales. Al planificar el área de Itaparica para la recepción de visitantes internacionales de alto poder adquisitivo, surge inmediatamente la necesidad de profesionalizar a los empleados. Sin embargo, este tema no está recibiendo la debida atención. Con respecto a la construcción de edificios de departamentos para atender a este público, no se consideró la reglamentación de construcción de predios frente al mar y los edificios tienen una altura superior a la recomendada en el código de obras de la ciudad.

El hecho de no preparar una comunidad para el flujo de turistas que va a recibir puede llevar al destino turístico a la declinación, más rápido de lo que se espera, debido a la falta de participación social en las acciones privadas y públicas. Esto puede ser diferente en Vera Cruz, donde las primeras acciones fueron en favor de las cuestiones sociales y ambientales, integrando la actividad turística que servirá de sustento económico a comunidades receptoras y a los empresarios turísticos locales.

El carácter dinámico de la curva permite identificar las ubicaciones diferenciadas de cada espacio y emprendimiento turístico. El *Club Méd*, parte del área de Vera Cruz, no tiene relación alguna con la fase de declinación sino, por el contrario, está en plena consolidación. Sin embargo, al analizar el otro gran icono de la hotelería de la isla, el Gran Hotel de Itaparica, se puede decir que se encuentra en absoluta declinación, cerrado y sin previsión de apertura.

La isla, además de ser un área de pasaje hacia otras zonas del Litoral Sur del Estado de Bahía, es la suma de dos destinos más el área del *Club Méd*. Los tres juntos pueden luchar a favor de una planificación regional (la isla, la Bahía de Todos los Santos y Salvador) que promueva el destino y restablezca el flujo turístico; de paso, estadia o sedentario. El municipio de Itaparica puede ser considerado un área de transición que brevemente será absorbido por la ciudad de Salvador.

El Estado de Bahía, como empresa pública, siempre incentivó al turismo bahiano como alternativa para el desarrollo económico. Entre los estados que invierten en turismo, Bahía siempre se destacó por ser pionera en percibir la actividad como lucrativa. El problema reside en la discontinuidad de acciones en áreas con potencialidades, con atributos que atraen al turista internacional pero cuyas características ambientales y sociales son frágiles. La demanda perseguida por la nueva estrategia turística del gobierno es el turista internacional de altísimo poder adquisitivo. Esto impide ver en los mercados de bajo poder adquisitivo un sustento económico, especialmente en destinos maduros que ya cuentan con este público.

Se puede afirmar, entonces, que la sustentabilidad de las acciones no está presente en el compromiso económico y sí en las decisiones integradas, no sólo en lo que respecta a la participación popular sino también en las acciones de otros sectores que podrían ser incrementados por la actividad turística contribuyendo al desarrollo del destino. En el caso de la isla estos sectores serían la pesca, el artesanado y la agricultura los cuales serían incentivados y desarrollados en concordancia con las necesidades del consumo turístico.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bahia

1971 *Secretaria de Planejamento Ciência e Tecnologia. Plano de Turismo do Recôncavo. Salvador*

1976, *Levantamento da infra-estrutura urbana e equipamentos da oferta turística da Ilha de Itaparica, Salvador*

CEPLAB

1980 *Estatística de turismo: 1973 – 1977 (v. 2), Salvador*

SCT / BA, Secretaria de Cultura e Turismo

2000a Secretaria de Cultura e Turismo. Superintendência de Desenvolvimento do turismo. Roteiros ecoturísticos da Bahia: Baía de Todos os Santos. Salvador: (Coleção Selo Turismo)

2000b Relatório de demanda turística: Vera Cruz e Itaparica. [Salvador].

SCT/BA, Secretaria de Cultura e Turismo

2000c A estratégia turística do estado da Bahia: 1991-2005. Salvador: Omar G. (Coleção Selo Turismo, n. 1)

1984 Pesquisa de turismo receptivo. Salvador

Beni, M. C.

1998 Análise estrutural do turismo. Senac, São Paulo

Butler, R. W.

1980 The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer* [S.I.] (14):5-12

Chadefaud, M.

1987 Aux origines du tourisme dans les pays de l'adour du mythe à l'espace: un essai de géographie historique. [S.I.]: Dep. de Géographie et Aménagement

Cooper, C., Fletcher, J., Wainhill, S. Gilbert, D. y R. Shepherd

2001 Turismo. Princípios e prática. Bookman, Porto Alegre

Mello e Silva, S. B. de

1995 Geografia, turismo e crescimento: o exemplo do estado da Bahia. En: Turismo e Geografia: Reflexões Teóricas e Enfoques Regionais (Adyr Rodríguez, org), Huicitec, San Pablo, pp.122-144

Miossec J. M.

1976 Elements pour une théorie de l'espace touristique. **Les Cahiers du tourisme**. [S.I.], n.36

Pearce, D.

1988 Desarrollo turístico: su planificación y ubicación geográficas. Editorial Trillas México

Rodrigues, A. B

1997 Turismo e espaço: rumo a um conhecimento transdisciplinar. Huicitec, San Pablo

Santos, M. S. (org.)

1986 O espaço transdisciplinar. Nobel, San Pablo

1992 Espaço e método. Nobel, San Pablo

Recibido 09 de junio de 2003

Primeras correcciones recibidas el 06 de septiembre de 2003

Segundas correcciones recibidas el 19 de octubre de 2003

Aceptado el 25 de octubre de 2003

Arbitrado anónimamente

Traducido del portugués