



Vol 3, Nº 8 (septiembre/setembro 2010)

INDICADORES DE CAPACIDAD DE CARGA DEL TURISMO

M^a Pilar Flores Asenjo

Profesora Profesora Doctora Exclusiva (UCAM)

M^a Concepción Parra Meroño

Profesora Doctora Exclusiva (UCAM)

Resumen

El desarrollo turístico mal planificado puede suponer graves impactos negativos sobre el medio, natural o social. Es por ello necesario una planificación de la actividad turística que se base en el paradigma del turismo sostenible. Sólo de este modo el turismo se configura como una actividad que puede contribuir al desarrollo económico, social y ecológico de los lugares de destino. En esta línea el trabajo que se presenta pretende contribuir al establecimiento de indicadores de la capacidad de carga del turismo, los cuales permitirán la consecución del desarrollo turístico sostenible. Concretamente se desarrolla una propuesta de indicadores para la estimación de la carga de infraestructuras y de la carga social percibida. Además, se destaca la situación de la Costa sur y este española, como una zona en peligro por la sobreexplotación turística y el deterioro del medio.

Abstract

The poorly planned tourist development can have serious negative environmental impacts. It is therefore necessary a touristic planning activity that is based on the paradigm of sustainable tourism. Only in this way tourism is configured as an activity that may contribute to the

economic, social and ecological development of locations. This paper aims to contribute to the establishment of indicators of tourism capacity, which will allow the achievement of sustainable tourism development. Furthermore, it develops a proposal of indicators for the estimate for the burden of infrastructure and the perceived social burden. In addition, highlights the situation of the southern and eastern Spanish coast as an area threatened by overexploitation and degradation of the tourist environment.

1. Introducción.

El turismo puede contribuir notablemente al desarrollo económico, social y ecológico del lugar de destino. Sin embargo, un desarrollo turístico mal planificado puede generar acusados y negativos efectos sobre el medio, natural o social. Es por tanto ineludible la planificación del desarrollo turístico, teniendo como eje central la sostenibilidad, es decir buscando siempre el desarrollo turístico sostenible.

En este trabajo se destaca la importancia del turismo sostenible, como actividad clave en el desarrollo económico, social y ecológico de los lugares de destino. Bajo esta perspectiva, se desarrollan un conjunto de indicadores de capacidad de carga del turismo que pueden contribuir a una mejor planificación del desarrollo turístico.

2. Indicadores de turismo sostenible.

Hunter y Green (1995, p.69) definen el turismo sostenible como *un modelo de desarrollo económico concebido para mejorar la calidad de vida de la comunidad receptora, facilitar al visitante una experiencia de alta calidad del medio ambiente del que tanto la comunidad anfitriona como los visitantes dependen*. En otros términos, el turismo sostenible puede ser definido como aquel que contribuye al desarrollo sostenible; es decir, el que logra satisfacer las necesidades de los turistas actuales sin comprometer las necesidades de las generaciones venideras y de la sociedad en general. Esta visión implica necesariamente minimizar los impactos culturales y sociales negativos, optimizar los beneficios económicos, minimizando el impacto medioambiental, a través de una adecuada planificación y gestión de visitantes, en la que participe toda la comunidad receptora (Choi y Sirakaya, 2005). Por tanto, el desarrollo turístico ha de planificarse sobre la base del beneficio de la comunidad local, no sólo en términos económicos, sino también sociales, culturales y medioambientales.

Los indicadores de sostenibilidad son variables creadas para permitir medir y analizar la actividad humana mediante la utilización de determinados criterios, como la objetividad en el

cálculo, la relación con los objetivos políticos, la utilidad pública, la claridad y aptitud divulgativa, la cobertura de fenómenos sistémicos y compatibles en el espacio y tiempo (Blázquez *et al.*, 2001). Algunos investigadores sostienen que los indicadores de sostenibilidad difieren de los tradicionales de desarrollo turístico en la consideración de una red de interrelaciones e interdependencias complejas entre recursos y agentes del sistema turístico (Sirakaya *et al.* 2001, p. 418). Es más, el término sostenibilidad queda “sin sentido” sin estos indicadores (Butler 1999, p16).

Es conocido y aceptado el proyecto de la Organización Mundial del Turismo (OMT) que identifica 11 indicadores básicos que permiten comparar la sostenibilidad entre diferentes destinos turísticos (Manning *et al.* 1996), (Tabla 1).

Tabla 1. Indicadores básicos de sostenibilidad	
1.	Sistemas de protección local o categoría de protección de acuerdo con el índice del UICN (International Union for Conservation of Nature)
2.	Presión o número de turistas por año y mes de temporada alta.
3.	Intensidad de uso medido por turista por hectárea.
4.	Impacto social o ratio de turistas sobre población residente (en temporada alta y de media).
5.	Control del desarrollo o existencia de un proceso de revisión de impactos ambientales.
6.	Gestión de residuos o porcentaje de residuos tratados.
7.	Proceso de planificación o existencia de un plan regional de turismo.
8.	Ecosistemas críticos o número de especies en peligro.
9.	Satisfacción del consumidor o nivel de satisfacción de los visitantes.
10.	Satisfacción de los residentes o nivel de satisfacción local.
11.	Contribución del turismo a la economía local o proporción de la actividad económica total generada por el turismo.

Fuente: Manning *et al.* 1996

Dichos indicadores, a su vez formarán índices compuestos de **capacidad de carga**, nivel de impacto y nivel de atracción turístico (OMT, 1997). Aún tratándose de indicadores aceptados, tienen que reflejar el contexto espacial y temporal de la localidad donde se vayan a aplicar, deben adecuarse a las condiciones específicas del área de aplicación (NRC, 1999; Potts y Harril, 1998; Stankey, 1999; Hunter, 1997), por lo que es necesario su adaptación. Así, se pueden desarrollar indicadores específicos para cada uno de los objetivos, ya sean medioambientales, económicos, sociales y culturales o de política turística.

- a) Objetivos medioambientales: Suelo y recursos forestales (participación en programas de conservación y número de turistas en áreas protegidas), costa y recursos marinos (participación en programas de conservación y tipo de actividades marítimas y número de turistas implicados), residuos y polución (métodos adoptados para la gestión de residuos, número de hoteles con tratamiento de residuos y reciclaje), agua (calidad y volumen de utilización).
- b) Objetivos económicos: Desarrollo rural (empleo y creación de actividades complementarias a las agrarias), desarrollo económico (creación de empresas turísticas y Producto Interior Bruto generado por el sector).
- c) Sociedad y cultura: Educación y formación (programas formativos específicos y grado de especialización), participación en eventos culturales, ferias y patrimonio cultural (tipología y número de visitas).
- d) Política turística: Instalaciones turísticas (nivel o calidad de las capacidades), nivel de planificación, políticas medioambientales aplicadas, proyectos llevados a cabo y evaluados.

3. Indicadores de capacidad de carga del turismo.

El desarrollo turístico sostenible va indisolublemente ligado al concepto de capacidad de carga o capacidad de acogida. Dicha capacidad se refiere al uso máximo que puede hacerse de un lugar sin dañar sus recursos, disminuir los niveles de satisfacción de los turistas o generar impactos negativos sobre la sociedad, la economía o la cultura local (Díaz Gisbert, 2005). Janssen *et al.* (1995, p.65) identifican el desarrollo turístico como aquel “cuyo volumen y orientación del desarrollo evoluciona de manera que la presión sobre el medio natural permanece por debajo del umbral de capacidad de carga tanto para la generación presente como la futura” y Butler (1997) afirma que sin límites a la capacidad de carga de los destinos no existen garantías de turismo sostenible.

La noción de equilibrio entre los objetivos sociales, económicos y ambientales está también presente en el modelo conceptual de turismo sostenible de Hall (2000), pero se ha de tener también presente los elementos esenciales recogidos por la *English Tourist Board* (ETB, 1991): dónde tiene lugar la actividad, la comunidad local receptora y los propios visitantes, y la forma de aplicar el propio concepto:

- El desarrollo sostenible no niega el crecimiento de la actividad, sino la calidad del mismo.
- La aplicación del concepto es más urgente en los espacios turísticos consolidados, con mayor presión ambiental y estructura socioeconómica muy dependiente de la actividad turística (Vera e Ivars, 2003).

Existen tres tipos de capacidad de carga medioambiental aplicados al turismo (OMT, 1999): **Ecológica, paisajística y perceptual**. La carga ecológica (o física) se refiere a la cuantificación de la intensidad de uso y la paisajística alude a la capacidad de absorción de presencia de visitantes por un paisaje sin que suponga la pérdida de su recreativo. Por otra parte, la carga perceptual, se conceptúa como el límite de tolerancia psicológica a la presencia de visitantes, tanto por parte de los residentes en el lugar (o carga social) como por el de los visitantes (o psicológica).

La presión sobre los recursos naturales y el medio ambiente queda recogida en la generalización del uso del concepto de “sostenibilidad” del turismo y la capacidad de carga, o número máximo de personas que pueden visitar un destino turístico al mismo tiempo sin poner en peligro el medio físico, económico o sociocultural y causar la disminución en el nivel de satisfacción de los visitantes (OMT, 1999). Es decir, el número máximo de personas que pueden utilizar un emplazamiento sin provocar una alteración inaceptable del entorno y el declive en la calidad de la experiencia de los visitantes (Mathieson y Wall, 1992).

Otras acepciones del concepto capacidad de carga aplicadas al turismo (Vera *et al*, 1997) son la capacidad de carga económica, o límite hasta el cual se puede integrar la actividad turística sin que se vean desplazadas el resto de las actividades, y la capacidad de carga institucional, o posibilidad de las instituciones y administraciones de regular y planificar el crecimiento turístico (Butler, 1997).

Paradójicamente, no existe un método aceptado y consensuado para establecer esta capacidad de carga (Vera Rebollo *et al*. 2000). Sin embargo, sí existen indicadores o magnitudes que aportan información sobre la presión ejercida sobre el medio ambiente y la efectividad de las respuestas proporcionadas. A modo de ejemplo, se pueden citar entre otros, los Sistemas de Información Geográfica, puesto que permiten localizar los diferentes recursos y los distintos grados de sensibilidad geográficamente (Mora *et al*, 2001).

A la hora de establecer la capacidad de carga actual y futura de una determinada área turística se pueden realizar estimaciones sobre la carga de las infraestructuras (alojamientos, recursos

hídricos¹ y saneamiento, carreteras e infraestructuras de comunicación...) y sobre la carga social percibida (saturación o masificación percibida por el turista), a través de indicadores de presión, estado y respuesta basados en el modelo PSR (pressure-state-response) propuesto por la OCDE (1993, p.5) y utilizado por la Agencia Europea de Medio Ambiente en su modelo DPSIR (driving-forces-pressure-state-impact-response) de 1998. Los indicadores de presión describen presiones directas e indirectas sobre el medio ambiente. Los de estado se refieren a la cantidad y a la calidad de los recursos en un momento dado. Finalmente, los de respuesta aluden al grado de esfuerzo en inversiones para atenuar las presiones y su eficiencia.

De acuerdo con Bosch *et al.* (1998, p. 14): “No basta la calidad del producto o servicio turístico en sentido estricto; hay que añadir la calidad medioambiental para conseguir la satisfacción del cliente y su fidelización”, siendo ésta una de las primeras variables consideradas por los turistas para elegir y valorar un destino turístico. Además, hay que añadir la receptividad de los residentes, tanto a los visitantes como al propio desarrollo turístico, como factores claves de la atracción y la satisfacción de los turistas juega un importante papel en la atracción y satisfacción de los turistas (Davis *et al.*, 1988; Cooke, 1982); la cual, asimismo supone la viabilidad económica a largo plazo del turismo local (Swarbrooke, 1999). Por tanto, nuestra propuesta de indicadores pone especial énfasis en las cargas de infraestructuras (Tabla 2), especialmente las relacionadas con temas del agua (por su gran incidencia en la costa este y sur española), y la carga social percibida (Tabla 3), pues esta última puede resultar de gran valor a la hora de establecer relaciones entre el marketing turístico y el turismo sostenible.

Tabla 2. Estimación de la capacidad de carga de infraestructuras	
Información y métodos de medida:	Indicadores:
1.1. Infraestructuras de alojamiento actual y planificado público, privado y residentes locales.	Indicadores de Estado y Presión: Viviendas actuales + viviendas planeadas + plazas hoteleras + previsiones de crecimiento = capacidad de alojamiento total (para la población residente y turística). Capacidad de servicio: Nº de cafeterías y restaurantes. Nº de plazas de aparcamiento público y privado/ licencias de circulación. Nº de farmacias y centros de salud.

¹ Vid Juárez (2004)

Tabla 2. Estimación de la capacidad de carga de infraestructuras	
	<p>Nº de centros comerciales y oficinas bancarias.</p> <p>Indicadores de Respuesta:</p> <p>Instrumentos de planificación urbanística y turística utilizados.</p> <p>Regulación de empresas vigente.</p> <p>Número y tipos de sistemas de gestión de calidad.</p>
<p>1.2. Estructura territorial y usos del suelo.</p> <p>Situaciones de riesgo.</p>	<p>Indicadores de Estado y Presión:</p> <p>Porcentaje de suelo natural o superficie natural por visitante.</p> <p>Porcentaje de suelo para usos antrópicos.</p> <p>Suelo expuesto a riesgos de inundación: caudal máximo, altura máxima del agua y frecuencia de inundaciones; ocupación de cauces y avenidas.</p> <p>Zonas verdes por habitante.</p> <p>Indicadores de Respuesta:</p> <p>Superficie protegida y repoblada.</p> <p>Grado de implicación de la Agenda Local 21.</p> <p>Planificación de riesgos naturales.</p> <p>Presupuesto medioambiental per capita.</p> <p>Costa protegida, marismas y reservas marinas.</p> <p>Deslindes.</p>
<p>1.3. Recursos e infraestructuras hídricas</p> <p>Régimen de precipitaciones y configuración física de las cuencas hidrográficas.</p> <p>Cuantificación de los recursos disponibles y potenciales.</p> <p>Utilización de los recursos: consumo de agua total y medio por habitante a partir de los modelos de consumo de la zona.</p> <p>Relación de los recursos disponibles y el consumo medio para establecer la capacidad.</p>	<p>Indicadores de Estado:</p> <p>Balance hídrico: relación entre volúmenes disponibles y uso.</p> <p>Disponibilidad de recursos de agua: cantidad de precipitación anual recibida en relación a la ETP (evapotranspiración potencial).</p> <p>Estado de los acuíferos y otras fuentes de origen.</p> <p>Grado de cumplimiento de las normativas.</p> <p>Indicadores de Presión:</p> <p>Evolución demográfica.</p> <p>Evolución del consumo total de agua (metros cúbicos/año).</p> <p>Estacionalidad del consumo (relación entre el máximo y mínimo consumo).</p> <p>Consumo medio en litros/habitante/día.</p> <p>Procedencia del agua.</p> <p>Indicadores de Respuesta:</p> <p>Evolución de la capacidad de los depósitos y previsiones.</p> <p>Porcentaje de aguas depuradas sobre el total.</p>

Tabla 2. Estimación de la capacidad de carga de infraestructuras	
	<p>Tasa de reducción de pérdidas en las conducciones (Relación entre el agua suministrada y la registrada en los contadores).</p> <p>Grado de introducción de las tecnologías de ahorro.</p> <p>Nivel de inversión pública y privada en tecnologías de gestión.</p> <p>Campañas de sensibilización.</p>
<p>1.4. Infraestructuras de saneamiento</p> <p>Capacidad de cada una de las estaciones de tratamiento de aguas residuales.</p> <p>Cuantificación del volumen de agua residual.</p>	<p>Indicadores de Estado y Presión:</p> <p>Población con y sin tratamiento de aguas residuales.</p> <p>Grado de depuración de aguas residuales.</p> <p>Aprovechamiento de las aguas depuradas.</p> <p>Capacidad de tratamiento del agua reciclada actual y futura (hectómetro cúbico/año y litro/habitante/día).</p> <p>Indicadores de Respuesta:</p> <p>Inversión en tratamientos de agua y residuos.</p>
1.5. Infraestructuras de comunicaciones terrestres: carreteras.	Número de vehículos en una zona concreta a la hora.

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 3. Estimación de la capacidad de carga social percibida.	
Percepción de problemas ambientales.	<p>Respuesta ante variaciones en las tarifas e agua y energía.</p> <p>Valoración de la gestión de abastecimientos.</p> <p>Fuentes renovables de energía/ fuentes no renovables.</p> <p>Importancia que da la población a la conservación (encuesta).</p> <p>Índice de participación en programas de conservación.</p> <p>Porcentaje de gastos en educación ambiental y gasto per capita.</p> <p>Porcentaje de participación en formación ambiental.</p>
Percepción de costes sociales y beneficios económicos.	<p>Cantidad de empleos generados por la actividad.</p> <p>Relación coste/beneficio de las principales atracciones turísticas.</p> <p>Participación de la actividad turística en la recaudación impositiva.</p>
Maximización de la participación de la comunidad local.	<p>Nº de negocios turísticos locales/nº total de negocios turísticos.</p> <p>Actividades turísticas y de conservación locales/ actividades totales.</p>

Tabla 3. Estimación de la capacidad de carga social percibida.	
	Planes locales y regionales de desarrollo turístico.
Percepción de saturación/masificación.	Encuesta sobre percepción-satisfacción. Nº de visitantes/plazas hoteleras/bares y restaurantes. Satisfacción calidad/precio y porcentaje de visitas repetidas.

Fuente: Elaboración propia.

La relación entre lo que es bueno para el visitante y para la población local no es automática. En esta relación interviene la percepción que los residentes tienen de su participación en los beneficios que reporta la actividad turística. Sobre esta base se desarrollan los modelos de interpretación del desarrollo turístico como el modelo de Doxey (1975), que explica el ánimo de la población local derivada de la presencia del turismo en volúmenes crecientes pasando por cuatro actitudes anímicas (euforia, apatía, irritación y antagonismo), el modelo de Bjorklund y Philbricks (1972), que clasifica el turismo de un área según su comportamiento y actitud activa o pasiva hacia el turismo, y el de Ap y Crompton (1993), que proponen un modelo de actitud de la población local que sigue cuatro etapas de evolución (aceptación, tolerancia, ajuste y repliegues). Todos ellos se apoyan en la existencia de oportunidades y riesgos para la población local del desarrollo del turismo. Como oportunidades se identifican la creación de puestos de trabajo, redistribución de la renta, mejora de ciertos aspectos del nivel de vida, incremento de las infraestructuras, estímulo para la mejora y conservación del medio ambiente, etc. y como riesgos, la contaminación y congestión del tráfico, la dificultad al acceso de la población local al propio patrimonio, la pérdida de poder adquisitivo por la inflación de precios, la estacionalidad y la dependencia de la actividad, etc.

4. Saturación de la costa española

Los estudios realizados en la costa este y sur española revelan la posible existencia de saturación en la capacidad de carga, sobre todo en ciudades de la costa alicantina, y parece que uno de los puntos débiles de competitividad es precisamente la deficiencia en los recursos hídricos. Un ejemplo de esta situación lo encontramos en Benidorm, que pierde capacidad de competir con otros lugares de ocio debido al *“efecto producido por la congestión que se registra en este destino, derivada del turismo de masas en el que se ha especializado, y de la falta de diversificación del producto hacia actividades complementarias (...) a lo que se une*

la singularidad de una mala calidad de las aguas potables que es denunciada por los turistas, que se erige en cuello de botella para un modelo turístico en expansión dentro de este destino, que prevé un crecimiento sustancial de su demanda” (Monfort, V., 1999; p. 224). La suma de una gran concentración demográfica y turística hace que las infraestructuras actuales sean insuficientes para hacer frente a la creciente demanda de recursos.

Según un estudio realizado por Deloitte en colaboración con el Área de Estudios e Investigaciones de Exceltur, *“los primeros resultados del proyecto europeo Corine Land Cover reflejan que ya en el año 2000, el 34,2% del primer kilómetro de suelo de la costa mediterránea peninsular estaba completamente urbanizado, llegándose a situaciones en algunas provincias donde este porcentaje alcanzaba el 50%, como en la costa de Málaga, Barcelona y Alicante. Si a los datos del año 2000 se le agregaran las nuevas viviendas construidas en estos últimos cuatro años, estaríamos hablando de un territorio con niveles de ocupación más próximos al 40% y con algunas provincias con su franja de costa superando claramente el 50% de ocupación”.*

Los mayores niveles de masificación se *“alcanzan en algunas zonas con gran presencia de actividades turísticas, tales como las costa del Maresme en la provincia de Barcelona, la costa de la provincia de Valencia, la costa Blanca en Alicante, la costa Cálida en la provincia de Murcia, la costa del Sol en la provincia de Málaga, así como en algunos municipios turísticos de la costa de la Luz de Huelva y de las provincias de Tenerife, Gran Canaria y Baleares” (Gráfico 1).*

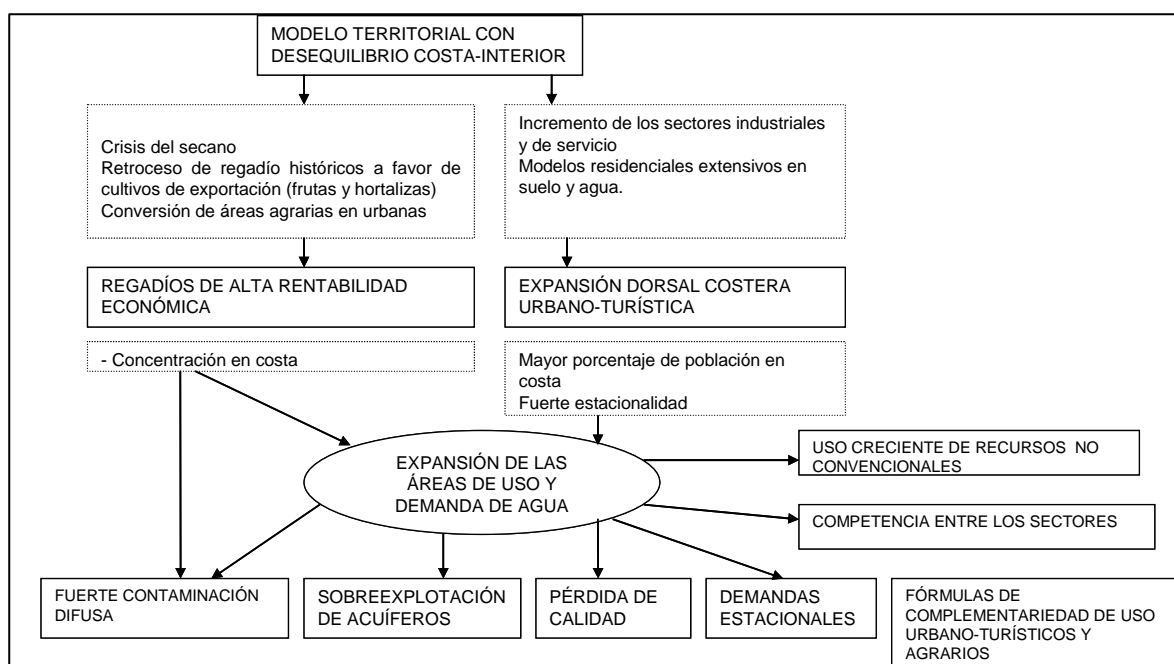
Gráfico 1. Saturación en la línea de costa este y sur española.



Fuente: Elaboración por Deloitte y Exceltur a partir de datos de IECCAA, INE y MFOM.

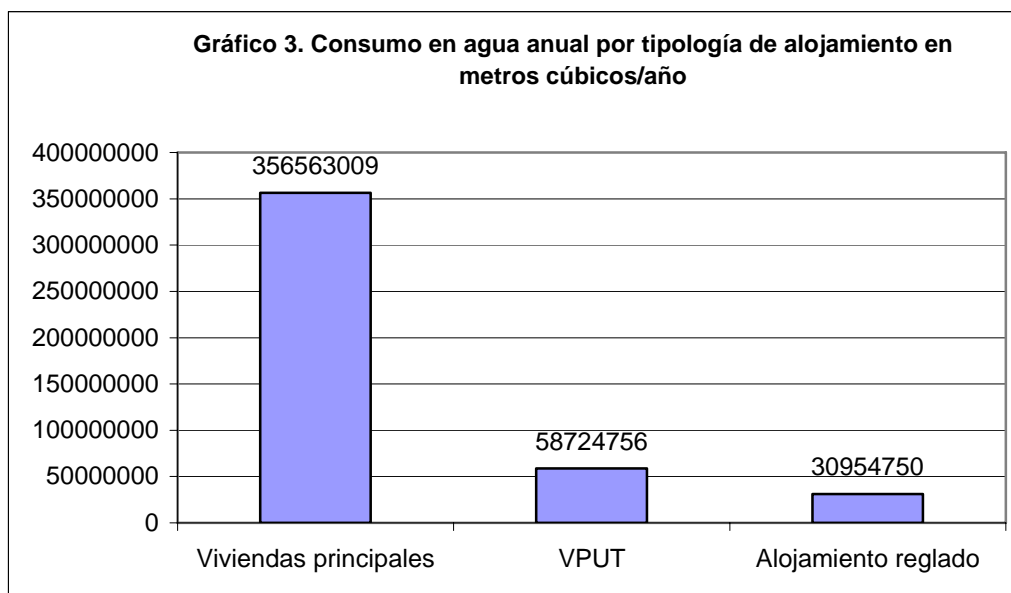
A este problema de masificación se une la tipología del turismo de la costa, caracterizado por la utilización de primera y segunda residencia y un grave desequilibrio territorial (Gráfico 2), que es gran consumidor de recursos y agrava la presión sobre la demanda y la carga sobre las infraestructuras.

Gráfico 2. Desequilibrio territorial costa-interior.



Fuente: Elaboración propia.

En el caso concreto del consumo de agua, las viviendas de potencial utilización turística y las residenciales tienen un nivel muy superior al realizado por el alojamiento reglado (Gráfico 3), por tanto, un turismo de segunda y primera residencia supone una mayor presión de demanda sobre el recurso.



Fuente: Elaboración por Deloitte y Exceltur a partir de datos de IECCAA, INE y MFOM.
VPUT = Viviendas de potencial utilización turística.

5. Conclusiones.

El sector turístico necesita de todas las herramientas del desarrollo sostenible: nuevas tecnologías, cambios en el comportamiento social, nuevas leyes ambientales, herramientas corporativas de gestión ambiental, mejor planificación y procedimientos de control de desarrollo (Machín Hernández 2006). Además también es necesario el desarrollo de instrumentos de medida de capacidad de carga del turismo, que se adapten a la localidad de destino, si realmente queremos conseguir un desarrollo turístico sostenible compatible con las necesidades de los turistas y con las de las generaciones venideras y la comunidad receptora.

Asimismo, es fundamental la implicación del consumidor turístico, puesto que su satisfacción está condicionada con la calidad del medioambiente, siendo también el turista responsable de su conservación.

Bibliografía

- Agencia Europea de Medio Ambiente (1998): *Medio Ambiente en Europa. El Informe Dobris*. Madrid. Oficina de Publicaciones de la UE.
- Ap, J. & Crompton, J.L. (1993): "Residents' strategies for responding to tourism impacts". *Journal of Travel Research*, 32(1); pp. 47-50.
- Bjorklund y Philbrik (1972) citado en: Butler, R.D. (1975): *Tourism as an agent of social change. In Tourism as a factor in national and regional development (Occasional Paper No. 4, pp. 85-90)*. Peterborough, ON: Trent University.
- Blázquez, M., Murray, I. y Garau, J. (2001). *Indicadores de sostenibilidad del turismo de las Islas Baleares*. En Rodríguez Gutiérrez, F. (Coord.), Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles; pp. 265-268. Oviedo: AGE, GEA, CeCodet y Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo.
- Bosch, R; Pujol, Ll; Serra, J. y Vallespinós, F. (1998): *Turismo y medio ambiente*. Ed. Centro de Estudios Ramón Areces; Madrid.
- Butler, R.V. (1997): "The concept of carrying capacity for tourism destinations: dead or merely buried?" C. Cooper y S. Wanhill (eds.), *Tourism development: environmental and community issues*, Chichester, J. Wiley & Sons; pp. 11-21.
- Butler, R.W. (1999): "Sustainable tourism: a state of the art review". *Tourism Geographies* 1; pp. 7-25.
- Choi, H.C. y Sirakaya, E. (2005): "Measuring residents' attitude toward sustainable tourism: development of sustainable tourism attitude scale". *Journal of Travel Research* 43(5); pp. 380-394.
- Cooke, K. (1982): "Guidelines for socially appropriate tourism development in British Columbia". *Journal of Travel Research* 21(1); pp. 22-28.
- Davis, D.; Allen, J. y Cosenza, R.M. (1988): "Segmenting local residents by their attitudes, interest and opinions towards tourism". *Journal of Travel Research* 27(2); pp. 2-8.
- Deloitte y Exceltur (2005): "Impactos sobre el entorno, la economía y el empleo de los distintos modelos de desarrollo turístico del litoral mediterráneo español, Baleares y Canarias. Resumen ejecutivo".
http://www.exceltur.org/excel01/contenido/portal/encuentro/Sumario_residencial_comp leto.pdf (05/06).

- Díaz Gispert, L.I. (2005): "Turismo sostenible: un reto del nuevo milenio". <http://www.monografias.com/trabajos17/turismo-sostenible/turismo-sostenible.shtml> (09/06).
- Doxey, G.V. (1975): "A causation theory of visitor-resident irritants: methodology and research inferences." A: The impact of Tourism. Proceedings of the 6th annual conference of the Travel Research Association. San Diego: Travel Research Association; pp. 195-198.
- English Tourist Board (1991): *Tourism and environment: Maintaining the balance*; Londres. ETB.
- Hall, C.M. (2000): *Tourism planning. Policies, processes and relationships*. Essex, Prentice Hall.
- Hunter, C.J. (1997): "Sustainable tourism as an adaptive paradigm" *Annals of Tourism Research* 24(2); pp. 850-867.
- Hunter, C.J. y Green, H. (1995): *Tourism and the Environment*. Routledge. Londres y Nueva York.
- Janssen, H.; Kiers, M. y Nijkamp, P. (1995): "Private and public development strategies for sustainable tourism development of island economies". En: Coccossis, H. y Nijkamp, P.(eds.) *Sustainable tourism development*, Aldershot, Avebury; pp. 65-83.
- Juárez Sánchez Rubio, C.J. (2004): "Sistemas de indicadores de sostenibilidad y desarrollo turístico. Aplicación a la comarca del Bajo Segura". *Investigaciones Geográficas*, n.33; pp.17-38.
- Llull Gilet, A. (2004): "Los impactos medioambientales de la actividad turística" *Revista Interdisciplinar de Gestión Ambiental* (diciembre); pp. 3-12.
- Machín Hernández, M.A. (2006): "Consideraciones teórico- metodológicas sobre el turismo como factor del desarrollo económico. El turismo de naturaleza". Disponible en <http://www.monografias.com/trabajos31/turismo/turismo.html> (09/06).
- Manning, E.W.; Clifford, G.; Dougherty, D.; Ernst, M. (1996): What managers need to know: A practical guide to the development and use of indicators of sustainable tourism. World Tourism Organisation, Madrid.
- Mathieson, A. y Wall, G. (1992): "Tourism Economic, physical and social impacts". Essex.
- Monfort Mir, V. (1999): *Competitividad y factores críticos de éxito en los destinos turísticos mediterráneos: Benidorm y Peñíscola*. Tesis Doctoral. Universidad de Valencia.

- Mora, A.; Duch, M.J.; Córdoba, J.L. (2001): "El desarrollo del turismo en el Parque Natural del Alto Tajo" *Cuadernos de Turismo*, 7; pp. 111-130.
- National Research Council (NRC). Panel de Desarrollo Sostenible (1999): Our common journey. A transition toward sustainability. National Academic Press. Washington, D.C. <http://books.nap.edu/books/0309067839/html/index.html> (12/02).
- OCDE (1993): "OECD core set of indicators for environmental performance reviews" Environment Monographs 83, OECD, Paris.
- OMT (1995): *Carta del Turismo Sostenible*. Lanzarote. OMT.
- OMT (1997): *Agenda 21 for the travel and tourism industry: Towards environmentally sustainable development*. OMT, Madrid.
- OMT (1999): *Desarrollo turístico sostenible. Guía para planificadores locales*, OMT: Madrid. Edición para América Latina y Caribe.
- Potts, T.D. y Harril, R. (1998): "Enhancing communities for sustainability: a travel ecology approach". *Tourism Analysis* 3; pp. 133-142.
- Sirakaya, E.; Jamal, T.B., Choi, H.S. (2001): Developing indicators for destination sustainability. The encyclopaedia of Ecotourism. CAB International; pp. 411-431.
- Stankey, G.H. (1999): "The recreation opportunity spectrum and the limits of acceptable change planning systems: A review of experiences and lessons". En: *Ecosystem management: adaptive strategies for natural resource organizations in the XXIst century*; de Conover, B. y Field, D. (eds.). Editorial Taylor and Francis; pp. 173-188.
- Swarbrooke, J. (1999): Sustainable Tourism Management. CAB International; Wallingford, UK.
- Vera Rebollo, J.F. (coord); López, F.; Marchena, M.; Antón, S. (1997): *Análisis territorial del turismo*. Barcelona, Ariel.
- Vera Rebollo, F. e Ivars Baidal, J.A. (2000): Una propuesta de indicadores para la planificación y gestión del turismo sostenible. Comunicación del Congreso Nacional de Medio Ambiente.
- Vera Rebollo, J.F. e Ivars Baidal, J.A. (2002): "Turismo, territorio y desarrollo regional en la Comunidad Valenciana". En *Ordenación y gestión del territorio turístico*, Fundación Cañada Blanch, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, pp. 152-189.
- Vera, J.F. and Ivars, J.A. (2003): 'Measuring Sustainability in a Mass Tourist Destination: Pressures, Perceptions and Policy Responses in Torrevieja, Spain', *Journal of Sustainable Tourism*, 11, 2&3, 181-203.