

ESTUDIO DE LA CAPACIDAD DE CARGA SOCIAL PERCIBIDA POR LOS TURISTAS APLICADO EN LA COSTA DEL SOL ORIENTAL ¹

Ionela Mihaela DAMIAN

Doctoranda, Facultad de Turismo de la Universidad de Málaga. ionela.damian@uma.es

Enrique NAVARRO JURADO

Doctor en Geografía, Docente e Investigador del Departamento de Geografía. Facultad de Turismo. Universidad de Málaga. enavarro@uma.es

RESUMEN

Este trabajo de investigación tiene como objetivo llevar a cabo un modelo de diagnóstico en destinos maduros de “sol y playa” que tratará de analizar la relación entre el nivel de uso del destino y la predisposición a “huir” del lugar que se visita por la masificación existente. La saturación de los destinos puede ser controlada a partir de una gestión sostenible. Los resultados obtenidos en el área de estudio (Costa del Sol Oriental) demuestran que la capacidad de carga psicológica percibida por los turistas es una herramienta para que los gestores del turismo planteen objetivos a medio y largo plazo.

¹ Esta comunicación se realiza con los datos del Proyecto SEJ-2005-04660, financiado por el programa del Ministerio de Educación y Ciencia en el marco de Programas Nacionales del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2004-2007 y llevado a cabo por investigadores de las universidades de Málaga, Almería, Alicante, Pablo Olavide (Sevilla) y Novo Lisboa (Portugal). www.indicasig.uma.es

ESTUDIO DE LA CAPACIDAD DE CARGA PSICOLOGICA PERCIBIDA POR LOS TURISTAS APLICADO EN LA COSTA DEL SOL ORIENTAL

1.- INTRODUCCIÓN

El crecimiento de la actividad turística como fenómeno de masas ha generado efectos muy positivos, un desarrollo socioeconómico importante, junto a otros efectos negativos. Uno de estos aspectos negativos más problemáticos es la masificación que padecen algunos destinos, porque en la actualidad uno de los debates que enfrenta a los profesionales del sector turístico es cómo llevar a la práctica el concepto de sostenibilidad.

Hay que mencionar que el paradigma de la sostenibilidad hace referencia a una nueva concepción, a una nueva ética que impone el análisis de todos los factores que inciden en el turismo –factores económicos, sociales y medioambientales. Por ello se defiende un acercamiento a la base ideológica del desarrollo sostenible, que puede reducir las tensiones creadas por las complejas interacciones de la industria con los turistas, el medio y las comunidades, porque sus objetivos son a medio y largo plazo, tanto para la viabilidad como para la calidad de los recursos y, por último, porque el propósito es incrementar la satisfacción del visitante para asegurar que el turista vuelva al destino (Coccossis et al. 2001, p.8). Sin embargo, está demostrado que la puesta en práctica de la sostenibilidad precisa el establecimiento de límites en el crecimiento (Saarinen, 2006).

Los efectos de la saturación repercuten en el medio físico, social y económico y puede estrangular el desarrollo -no el crecimiento- a medio y largo plazo. Para conocer y medir los

impactos del turismo en el destino se buscan herramientas operativas y eficaces que pongan de manifiesto si existen límites en el desarrollo turístico; una de estas herramientas es la capacidad de carga que posee la particularidad de poner al descubierto las posibilidades de crecimiento del territorio. Conocer los niveles de percepción de los turistas sobre el destino es una herramienta impredecible para realizar programas y propuestas de gestión.

De entre los destinos más conflictivos por la masificación turística encontramos las áreas costeras. En ese sentido, Coccossis (2001, 8) decía que “las áreas costeras están normalmente asociadas con el turismo de masas, la construcción y la infraestructura de gran escala, con el desarrollo intensivo de la tierra y la urbanización extensiva, modelo predominante en la mayoría de los destinos mediterráneos. Los problemas de capacidad se mueven alrededor de consideraciones sobre la densidad turística, el uso de playas y la infraestructura turística, congestión de medios, polución del mar, etc.”.

El objetivo de esta investigación es aplicar un modelo de diagnosis que analice la relación entre el nivel de uso de un destino maduro de “sol y playa” y la predisposición a “huir” del lugar que se visita por la masificación del destino. Para cumplir con este objetivo se ha de (1) medir los distintos grados de percepción de la saturación que tienen los turistas en un destino turístico (la Costa del Sol Oriental); (2) analizar la existencia de comportamientos diferentes según este criterio; (3) establecer el porcentaje de turistas que perciben la masificación y tienen predisposición a marcharse temporalmente del lugar que visita por este motivo; (4) y determinar los factores que influyen en la predisposición a huir del destino.

Para la determinación de la capacidad de carga social se utiliza el modelo propuesto por Shelby & Heberlein (1986), experimentado en las actividades recreativas en Espacios Naturales Protegidos de los EE.UU, pero se ha adaptado a los destinos costeros, de masas y abiertos (no insulares) (Navarro, 2005). Para llevar a cabo este método se realizó una encuesta

a los turistas de la zona de estudio en el verano de 2007, con una muestra de 733 entrevistas y un error de muestreo de un 3,3 % sobre un nivel de confianza del 95%.

La comunicación se estructura en cinco apartados. Tras esta introducción, se analiza el estado de la cuestión cuyo objetivo es presentar la evolución del concepto de capacidad de carga, los diferentes tipos y profundizar en los estudios de la capacidad de carga social de los turistas. El tercer apartado describe la zona de estudio y a continuación se analizan los resultados de la investigación. Por último se hacen algunas reflexiones sobre el trabajo actual y las líneas de investigación futuras.

2.- ESTADO DE LA CUESTIÓN

La Organización Mundial de Turismo define la capacidad de carga como “el número máximo de personas que pueden visitar un destino turístico al mismo tiempo, sin causar la destrucción física, económica y socio-cultural del medio ambiente, y una inaceptable disminución de la calidad de la satisfacción de los visitantes” (PAP / RAC, 1997, p. 5). La capacidad de carga ha sido una herramienta para medir los impactos del turismo desde hace mucho tiempo; en turismo sus orígenes se remontan en los años 60 cuando los gestores de espacios naturales protegidos empiezan a hablar de la superación de los límites ecológicos y del umbral de saturación recreativa. Es en los 60 y especialmente en los 70, cuando empiezan a generalizarse los estudios que relacionan el turismo con los impactos sociales; en esta línea destaca la tesis doctoral de Burton (1975) que cuantifica dos tipos de capacidad de carga en el área recreativa de Cannock Chase: la ecológica -el impacto del pisoteo por los senderos en las especies vegetales- y la percibida por los recreacionistas.

En los años 80 cambia radicalmente el panorama y aparecen las primeras críticas al concepto de capacidad, el motivo es el descontento por no encontrar un método universal para poder establecer el “número exacto” de turistas que pueden estar en un destino sin causar impactos

indeseados. En estos años destaca Getz (1983) que realiza un análisis más profundo identificando variables e indicadores para la obtención de un modelo universal. En esta misma década se enfatiza cómo la capacidad de carga debía centrarse en las normas preestablecidas por los gerentes del espacio estudiado -principalmente áreas naturales- donde habría que tener en cuenta las expectativas del visitante. En esta línea Shelby y Heberlein (1986) sientan las bases conceptuales creando un modelo de capacidad de carga social que aún hoy tiene vigencia (dos fases: descripción y evaluación). Como alternativa al concepto de capacidad de carga empiezan a surgir otras herramientas que centran su argumento en identificar niveles de cambio en los destinos; así surge el Límite de Cambio Aceptable (LAC) formulado por Stankey, Lucas, Peterson y Frisell que ha tenido una gran aplicación en la gestión de espacios naturales.

En los años noventa se reaviva el interés por el concepto relacionándolo con el desarrollo sostenible; destacan los estudios del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) que elabora una guía para determinar la capacidad de carga a partir de unos escenarios de desarrollo futuro (PAC/RAC, 1997); para ello no sólo se tiene en cuenta la medición de la capacidad sino también su integración en el proceso de planificación y gestión según las bases de turismo sostenible establecidas por la OMT. Los últimos estudios se hicieron en Calvià (España), Rimini y Elba (Italia) y la mayoría de estas experiencias fueron presentadas y analizadas en la Guía de Buenas Prácticas en Turismo (PAP/RAC, 2003).

Actualmente se establece el uso de indicadores como una forma de identificar y definir los límites de la capacidad de carga (Coccosis, 2001; Vera e Ivars, 2000; Manning, 1999, Roig 2003, Navarro 2005, Santana 2011). Dichos indicadores forman parte de una estrategia política con el fin de argumentar a los gerentes, y a la sociedad en su conjunto, las presiones crecientes del actual “desarrollo” del turismo.

Una de las aportaciones más interesantes destaca que la capacidad de carga es fundamentalmente una herramienta de gestión territorial en los destinos, por ello, los sociólogos Shelby y Heberlein (1986, 18) plantean que la capacidad de carga sería el nivel de uso más allá del cual los impactos exceden los niveles especificados por las normas de evaluación. En la misma línea, Getz (1992) afirma que la capacidad de un destino no debería ser un concepto relacionado con la búsqueda de los límites máximos a partir de los cuales se restringe su desarrollo, sino relacionado con la planificación y gestión de los recursos. Saveriades (2000) opina que la capacidad de carga no es un concepto científico o una fórmula para obtener un número, más allá del cual el desarrollo debería cesar. Más bien, los límites deben ser considerados como una guía; deben ser cuidadosamente evaluados y monitorizados, complementándolos con otras normas, etc. La capacidad de carga no es fija, se desarrolla con el tiempo y con el crecimiento del turismo, y puede verse afectada por las técnicas de gestión y de control.

Echamendi (2001) llega a distinguir hasta cinco tipos de capacidad de carga:

- Ecológico-medioambiental: El nivel de desarrollo turístico o actividad recreacional más allá del cual el medio ambiente que hemos conocido se degrada o se ve comprometido.
- Física: En este caso se refiere a la capacidad espacial de un lugar y de sus infraestructuras para acoger las actividades turísticas
- Socio-perceptual: Este tipo de capacidad hace referencia al nivel de tolerancia de las poblaciones de acogida hacia la presencia y comportamiento de los turistas y está en relación con los impactos culturales.
- Económica: Es la capacidad para absorber funciones turísticas sin que se excluyan otras actividades que se consideran de interés.
- Psicológica: Límite a partir del cual los turistas buscarían destinos alternativos.

Conforme a las tendencias actuales, la capacidad de carga sólo es aplicable en el marco de la gestión y planificación territorial en la búsqueda de un desarrollo sostenible y debe reflejar los objetivos de los gestores y de los usuarios del espacio. Unos de los criterios a tener en cuenta son las actitudes y las características de la demanda turística, de aquí la importancia de estudiar la capacidad de carga social percibida por los turistas, definida como límite que establece el deterioro de la experiencia turística y la búsqueda de destinos alternativos.

Los primeros trabajos sobre la capacidad de carga social establecieron la hipótesis de que la calidad de la experiencia turística se relaciona con la satisfacción que ocasionaba en los visitantes y que la misma se vería reducida según se incrementa la densidad de individuos, especialmente en aquellos casos en que las motivaciones de ocio estaban unidas al disfrute estético, de soledad u otros aspectos de carácter emocional (Lucas, 1964; Lime, 1977). Shelby y Heberlein (1986) han demostrado que el nivel de satisfacción de la experiencia turística no es el resultado de un solo factor -la masificación- sino de múltiples aspectos que debemos tener en cuenta. En la masificación intervienen conceptos, experiencias y actitudes subjetivas que dificultan la individualización de estos factores en un análisis de conjunto. Estos factores son: las características socio-económicas, culturales, demográficas y psicológicas de los turistas (Burton, 1975), los distintos tipos de espacios y recursos, y el tipo de actividad que se realice (Mieczkowski, 1995), la adaptación psicológica de los turistas a distintos niveles de uso (Stankey, 1982), las características sociológicas del turista y el tipo de turismo que la demanda practica (Santana, 2011), la organización del destino (Stokols, 1972) y la familiaridad con el destino (Getz, 1983).

Citando a Echamendi (2001) el modelo de Shelby y Heberlein “traza el marco conceptual en que se inscriben los estudios de capacidad de carga social”. En este contexto se circunscribe la tesis de Navarro (2000) que realiza un diagnóstico sobre la opinión del individuo ante la carga existente –cantidad de turistas al mismo tiempo en un destino-, su percepción de la

masificación y su reacción ante ella, estableciendo un modelo de capacidad de carga social percibida por los turistas, y los factores que pueden influir en los umbrales de capacidad de carga. Como se ha comentado anteriormente el modelo de Shelby y Heberlein (1986) propone dos etapas: descripción y evaluación de los impactos; la definición de los impactos es el primer paso para la evaluación de la capacidad de carga. Ellos analizan la “percepción de la masificación” -fijando como regla de evaluación los porcentajes de la encuesta- y el “nivel de contacto” -cuántas veces se encontraban los distintos grupos de turistas en cada una de las actividades recreativas estudiadas y cuáles eran sus percepciones. A partir de estos dos datos se pudo establecer la capacidad de carga social a través de la “percepción de la masificación”.

Shelby y Heberlein (1986) afirman la necesidad de verificar el “nivel de contacto” con los turistas. Sin embargo, Tarrant y English (1996) mencionan que la verificación del “nivel de contacto” (cuantificación del encuentro) entre los turistas (cuántas veces se ven en el territorio) sólo puede existir bajo condiciones circunstanciales determinadas en las escenas de baja densidad, de modo que puede ser menos útil en escenas de densidad alta como las que se realizan en sitios abiertos (destinos de sol y playa no insulares). Ante la imposibilidad de establecer el nivel de contacto entre los turistas en el área de estudio, la medida considerada en la presente investigación, se refiere a la “concentración/saturación”, cuántas personas son “demasiadas”, la cual se puede conocer a partir de encuestas, por medio de juicios de valor que permitan que los encuestados digan si encuentran el territorio masificado.

De acuerdo con Shelby y Heberlein (1986), se verifica la existencia de un impacto cuando existe daño, es decir cuando se constata un cambio enjuiciado como indeseable. En ese sentido, la capacidad de carga consistiría en decidir cuándo hay impacto (daño) en un territorio y cómo lo evaluamos (concepto de aceptabilidad del daño), lo que solamente se puede hacer a través de juicios de valor. La subjetividad de las normas de evaluación sociales es lo que confiere la dificultad y problemática para estimarlas, por lo tanto, se requiere el

establecimiento de procedimientos para que esas normas se basen en datos objetivos. Hay distintas maneras de fijar las normas de evaluación sociales; entre ellas se encuentran las siguientes: conocer las preferencias de los usuarios; basar las normas de evaluación en la satisfacción y en la percepción de la concentración; orientarse por el tipo de impacto y por su gravedad para saber cuál es el límite (nivel aceptable de impacto). Un ejemplo de método efectivo para determinar normas de evaluación sociales consiste en la aplicación de encuestas -en este caso de estudio- porque permite conocer los impactos en el territorio por la experiencia de los turistas. De este modo se utiliza la relación entre dos preguntas, la primera estima la masificación en el sentido negativo (el número de personas de un lugar es demasiado y produce molestia), la segunda pregunta mide la predisposición a “huir” del lugar que se visita mediante las respuestas que otorgan los turistas a una posible masificación. Navarro (2000, 795). La aportación de la investigación que ahora se presenta a la comunidad científica es determinar el umbral de capacidad de carga y aplicar un análisis univariante con el objetivo de observar los factores que lo influyen.

En conclusión, y a modo de resumen, la mayoría de estos trabajos expuestos se centran en el estudio de la capacidad de carga como instrumento utilizado para dar respuesta a los problemas de la afluencia masiva de visitantes en áreas protegidas, islas, playas... y como método para racionalizar el uso abusivo y el deterioro de los recursos que sustentaban esa actividad.

3.- CASO DE ESTUDIO

3.1.- La zona de estudio: la Costa del Sol Oriental

El área de estudio es la Costa del Sol Oriental (Málaga) que está formada por cinco municipios, de Oeste a Este son: Rincón de la Victoria, Vélez-Málaga, Algarrobo, Torrox y

Nerja. Todos ellos conforman una superficie de 331 km², una población de 147.637 habitantes en 2007 y con 55 Km de costa.

El medio físico ha sido un factor destacado en el desarrollo de la zona. El área está orientada al sur y aislada de las llanuras interiores por las alineaciones montañosas, lo que posibilita una exposición en solana y la protección de los vientos fríos de interior. Esto, unido a la fuerte compartimentación del relieve en contraste con las pequeñas y aisladas llanuras aluviales y litorales, ha creado un espacio de complejas comunicaciones de escaso rendimiento en la agricultura tradicional pero con una amplia potencialidad para el turismo, ya que posee un clima subtropical privilegiado (por la suavidad en las temperaturas y las escasas precipitaciones) y unas playas que alternan llanuras litorales con pequeñas calas de destacada riqueza biológica, especialmente en el Paraje Natural de los Acantilados de Maro-Cerro Gordo.

Resulta de interés el estudio de la zona porque el desarrollo turístico va unido al crecimiento urbanístico, característica común en otros destinos del Mediterráneo español. Antes de la llegada del turismo en los años setenta, la economía era básicamente de subsistencia, con una agricultura tradicional escasamente rentable por las características físicas del territorio y el carácter minifundista de las explotaciones, y un sector pesquero e industrial muy artesanal. Solo la incipiente expansión de la agricultura intensiva bajo plástico (invernaderos) ha despuntado como un sector competitivo. La zona de estudio no ha tenido un proceso de planificación regular y el crecimiento lo han determinado las fuerzas de la demanda turística y, a partir de los años ochenta, la planificación urbana de cada municipio, que tenía carácter expansivo, con esta ausencia de política el crecimiento ha sido la principal característica (entre 1991 y 2007, 248% en plazas turísticas y 60% en población residente), solo limitado a partir del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol-Axarquía. El resultado ha sido

una fuerte transformación del paisaje litoral con impactos ambientales ahora irreversibles (pérdida de arena de la playa, artificialización de los cursos de aguas, contaminación de acuíferos...), mientras que los impactos económicos y sociales han sido positivos al sacar a la zona de su subdesarrollo crónico.

En cuanto a las variables turísticas, la oferta de alojamiento turístico es de 209.376 (en el 2007) caracterizada por poseer una calidad media (aunque haya mejorado en los últimos años) y un fuerte peso de la vivienda turística (oferta no reglada). Solo 16.392 plazas son oferta reglada, lo que no llega ni al 7,8 % de las plazas. La zona litoral se complementa con la zona de Interior (Axarquía) coexistiendo una diversidad de productos específicos temáticos de notable interés, concretamente: de sol y playa, rural, cultural, turismo de aventura, náutico, de golf, etc. con segmentos de demanda familiar y de turismo residencial.

3.2.- El perfil del turista

Los gestores y planificadores del destino turístico son responsables de la demanda turística y sus necesidades. En los estudios que pretenden medir los impactos del turismo es necesario que se conozca el perfil de los turistas, que se entiendan sus motivaciones, sus satisfacciones e insatisfacciones. En este estudio se pretende diagnosticar la opinión del turista ante la carga existente, su percepción de la masificación del destino y su reacción ante ella. Para ello se utiliza como fuente una encuesta a turistas en la Costa del Sol Oriental que se realizó en el periodo que comprende junio, julio y agosto de 2007 sobre una muestra de 739 entrevistas. El método de muestreo fue el de “muestreo por cuotas”; la selección se hizo por nacionalidades - % de la nacionalidad del turista basado en datos del Observatorio de la Costa del Sol- y según la capacidad de alojamiento turístico de cada municipio.

El diseño del cuestionario se divide en diferentes secciones que se describen a continuación:

- La primera sección recoge las características de los turistas: sexo, edad, estado civil, nivel de estudios, situación laboral y lugar de residencia.
- El segundo bloque incluye preguntas relacionadas con el viaje: gasto diario y total, estancia media, tipo de alojamiento, actividades, número de visitas que ha realizado a la Costa del Sol Oriental, número de visitas que ha realizado al municipio, si recomendaría el destino y la satisfacción.
- En la tercera se recogen un grupo de cuestiones referidas a la valoración de distintos aspectos del destino como las infraestructuras y servicios, la valoración de algunos recursos y del entorno, el grado de entendimiento social entre turistas-residentes y la opinión sobre los otros turistas de la misma nacionalidad que comparten destino con él , así como otros aspectos de carácter general.
- En la cuarta y última parte se incluyen elementos de la masificación, en concreto la valoración de la masificación en el lugar de residencia del turista, la influencia de la masificación en la satisfacción del viaje, la valoración de la carga actual, la actitud ante la percepción de la masificación.

Se efectuó un primer análisis de la demanda centrándose en aspectos generales que trata de responder a preguntas como cuál es el tipo de perfil de la demanda para poder buscar relaciones de causalidad entre los factores objeto de análisis y dicho perfil, qué tipo de alojamiento prefieren y cuál es la duración de la estancia media de los turistas, cual es el grado de fidelidad que tiene el turista al destino y cuáles son los motivos de la visita. Los resultados indican que las principales características de los turistas que visitan la Costa del Sol Oriental son:

- Entre el colectivo con mayor presencia entre los turistas se encuentra el español y dentro del mercado extranjero destaca la presencia de los ingleses y alemanes.

- Predomina el turista joven entre 18 y 39 años. En cuanto al estado civil se destacan los casados.
- Turista con un nivel cultural medio-alto, donde predominan los trabajadores cualificados y con poder adquisitivo medio.
- El alojamiento más demandado es la vivienda privada, seguido de la vivienda alquilada a particulares.
- La duración de la estancia es media-alta de más de siete días.
- Alto grado de conocimiento del destino y fidelidad muy destacada. El 94% recomendaría el destino.
- La motivación principal es el descanso, seguido de una segunda motivación que es la familia y los amigos y conocer la cultura y la tradición.

Los turistas también opinan sobre las características del destino divididas en cuatro tipos de elementos: infraestructuras-servicios, entorno y otros recursos, aspectos sociales y aspectos sobre la visita turística realizada. Según los resultados obtenidos podemos concluir que las opiniones generales obtenidas de las características del destino han sido positivas. Las carreteras, el transporte público, el alojamiento, los comercios y los restaurantes, la gastronomía, la autenticidad, la limpieza, la seguridad, la cercanía a los servicios, los paisajes, las zonas verdes, el trato recibido de los empleados, el precio coste vida en general destacan como los aspectos valorados en positivo. Por el contrario, el aparcamiento y la diversión son los peor valorados. Se valora como “normal” las infraestructuras de saneamiento y alcantarillado y la asistencia sanitaria.

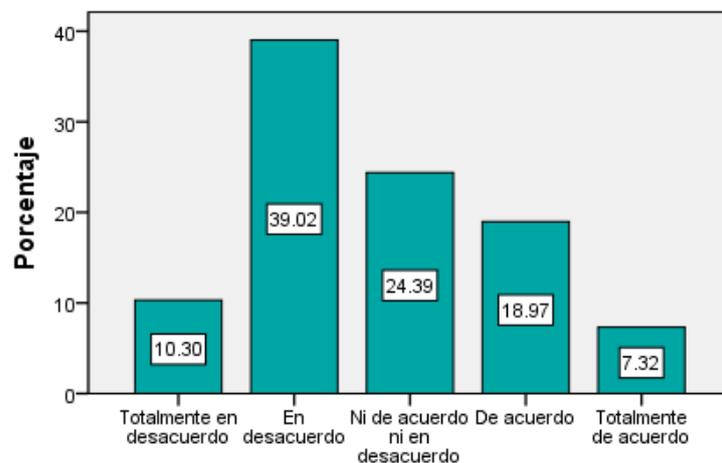
3.3.- Estimación de la capacidad de carga social percibida por los turistas

El indicador elegido para establecer la capacidad de carga social percibida por los turistas es la “percepción de la masificación”. En un primer paso se valora la opinión que tienen los

turistas sobre la carga actual, si piensan que hay demasiadas personas en los lugares visitados y la actitud personal si ellos percibieran la masificación.

Se puede constatar que los turistas que perciben masificación representan un 26% y los que no la perciben, representan un 49%, casi la mitad de los encuestados. Un cuarto de los turistas no están ni de acuerdo ni en desacuerdo con que haya demasiados turistas en el destino.

Figura 1 La percepción de la masificación (%)



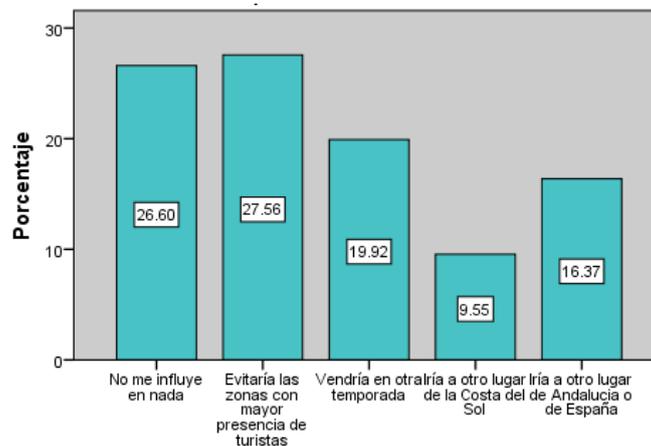
Fuente: Elaboración propia

Según Shelby y Heberlein (1986, 62) “la capacidad de carga se ha excedido cuando más de dos tercios de los visitantes se sienten masificados. Si hay menos de un tercio que percibe la masificación, el área probablemente está por debajo de la capacidad de carga. Cuando la percepción de la masificación está entre estos dos umbrales, ninguna determinación se puede hacer con esta regla.” Según este criterio, en la Costa de Sol Oriental en 2007 la percepción de la masificación se posicionó en este último caso.

A continuación, se pasó a valorar qué actitud tomarían los turistas si percibieran la masificación. Frente a la imposibilidad de medición del “nivel aceptable de encuentros” (valor del método de Shelby y Heberlein) se asumió como solución medir la predisposición de la población a marcharse (huir) del destino. Solo al 27% de los turistas no le influiría en nada la

masificación, mientras que al resto sí le influiría, evitarían la zona con mayor presencia (28%), optarían por venir en otra temporada (20%), irían a otro lugar de la Costa del Sol (10%) o irían a otro lugar de Andalucía (16%).

Figura 2. Actitud ante la masificación (%)



Fuente: Elaboración propia

Para establecer la capacidad de carga percibida por los turistas se unen las dos preguntas anteriores: cuando el turista declara que hay masificación y estaría dispuesto a “huir” de la Costa del Sol Oriental si percibe “demasiadas personas”, en concreto el estudio refleja que solo un 20% de los turistas han percibido ya los umbrales de capacidad de carga del destino, es decir, están en predisposición a irse del destino.

La pregunta a continuación es bien sencilla ¿qué factores influyen en la predisposición a huir del destino? Para ello se realiza un análisis univariante mediante el test de la *ji cuadrado* para las variables categóricas y el test de ANOVA para las variables numéricas.

- *El perfil del turista*

Para analizar la relación de dependencia o independencia entre las variables que definen el perfil de los turistas (sexo, edad, estado civil, categoría profesional, estudios, ingresos) y los grupos creados, se estudió su distribución conjunta o tabla de contingencia. Para ello se utiliza

el contraste estadístico basado en el *ji-cuadrado*, cuyo cálculo nos permite afirmar con un nivel de confianza estadístico de 95% si cada variable que define el perfil de los turistas influye en la percepción de huida del destino ante la percepción de la masificación. De entre las variables que determinan el perfil del turista solo la edad y los ingresos influyen en la determinación de los grupos (véase tabla 1.).

Tabla 1. Prueba ji cuadrado. El perfil del turista

Variable	Contraste ji cuadrado de Pearson		
	χ^2	gl.	P Sig.
Edad	11.541	4	0.021
Estado civil	2.894	4	0.576
Categoría profesional	12.516	11	0.320
Estudios	9.513	5	0.090
País de residencia	9.323	9	0.408
Ingresos:	10.777	4	0.029

Nota: para sig. <0,05 se rechaza la hipótesis nula de interdependencia

Fuente: Elaboración propia

- *Características del viaje*

Las características del viaje están representadas por el tipo de alojamiento, el gasto diario y los ingresos. Los resultados del estadístico *ji cuadrado* muestran que las variables que determinan las características del viaje no van a suponer diferencias de comportamiento entre los dos grupos creados a priori.

Tabla 2. Prueba ji cuadrado. Las características del viaje

Variable	Contraste Ji cuadrado de Pearson		
	χ^2	gl	P Sig.
Tipo de alojamiento	7.892	9	0.545
Gasto diario	6.928	4	0.140

Fuente: Elaboración propia

- *Opinión de los turistas sobre el destino*

El análisis de varianza, ANOVA one-way, permite observar entre los grupos creados a priori, la variabilidad de las opiniones sobre el destino que normalmente desarrollan en el transcurso de sus vacaciones. A la vista de los resultados concluimos que solo la opinión sobre los ruidos, autenticidad del destino, cantidad de personas y la percepción del destino como espacio abierto-cerrado existen diferencias claras entre los segmentos considerados, tal y como demuestran los resultados de la F, altamente significativos en todas estas opiniones y con un nivel de significación inferior a 0,05 (véase Tabla 3).

Tabla 3. Análisis ANOVA. Opinión de los turistas sobre el destino

Variable	ANOVA	
	F	Sig.
Trafico	.187	.665
Precio coste vida	1.545	.214
Limpieza	.063	.801
Aguas residuales y acantilados	1.001	.317
Seguridad robos	1.579	.209
Asistencia sanitaria	1.241	.266
Comercios supermercados	.964	.327
Trasporte publico	3.221	.073
Diversión	.096	.757
Zonas verdes	1.818	.178
Paisajes	.000	.994
Aparcamiento	.089	.766
Carreteras	.038	.846
Ruidos	8.251	.004
Autenticidad	13.854	.000
Playas	.027	.869
Costumbres	.061	.805
Gastronomía	1.089	.297
Restaurantes	.054	.816
Alojamiento	.009	.926
Trato recibido por los empleados	.891	.345
Cantidad de personas	52.633	.000
Cercanía a los servicios	3.793	.052
Visitas turísticas realizadas	3.054	.081
Espacioso cerrado	5.527	.019

Fuente: Elaboración propia

- *Grado de conocimiento del destino*

En cuanto a la variable que refleja el grado de conocimiento del destino, los resultados recogidos en la Tabla 4. revelan que ninguna de las tres variables en relación a los grupos se ha contrastado positivamente.

Tabla 4. Prueba de ji cuadrado. El grado de conocimiento del destino

Variable	Contraste ji cuadrado de Pearson		
	χ^2	gl	P Sig.
Veces anteriores en municipio	0.002	1	0.529
Días de estancia	4.713	6	0.581
Veces anteriores en CSO-Axarquía	0.014	1	0,495

Fuente: Elaboración propia

- *Satisfacción de la experiencia turística*

Con el análisis del estadístico *ji cuadrado* se puede observar que la satisfacción de la experiencia turística y la satisfacción como consecuencia de la percepción de la masificación influyen a la hora de discriminar los grupos anteriormente creados pero no se aprecia relación en la variable “recomendaría el destino”.

Tabla 5. Prueba ji cuadrado. Satisfacción de los turistas

Variable	Contraste ji cuadrado de Pearson		
	χ^2	gl	P Sig.
Satisfacción experiencia turística	9.862	4	0.043
Satisfacción masificación	22.889	4	0.000
Recomendaría destino	1.488	1	0.225

Fuente: Elaboración propia

- *Contacto con los residentes y turistas*

El mismo tipo de análisis univariante se aplica para las variables que identifican el contacto con los residentes y con los turistas. Los resultados muestran que no existe diferencias entre los grupos en las dimensiones contacto con los residentes y la presencia de otros turistas de la misma nacionalidad en el área de estudio.

Tabla 6. Prueba ji cuadrado. Contacto con los residentes y turistas

Variable	Contraste ji cuadrado de Pearson		
	χ^2	gl.	P Sig.
Contacto con los residentes	1.246	4	0.870
Nacionalidad de los otros turistas	2.936	4	0.569

Fuente: Elaboración propia

En conclusión, el estudio ha demostrado que los umbrales de capacidad de carga social percibida por los turistas dependen de las características socio económicas (ingresos), demográficas de los turistas (edad) características que coinciden, no por causalidad, con los estudios de Burton, (1975). También influyen en la capacidad de carga del destino el tipo de espacio y de recursos utilizados (Mieczkowski, 1995), la adaptación psicológica de los turistas a distintos niveles de uso (cantidad de personas) (Stankey, 1982) y la organización del destino, es decir, la percepción del espacio como cerrado o abierto (Stokols, 1972) y el grado de satisfacción de los turistas (la satisfacción de la experiencia turística y la satisfacción como consecuencia de la percepción de la masificación) tal y como planteaban Lucas (1964) y Lime (1977).

4.- REFLEXIONES FINALES

La capacidad de carga es una herramienta operativa para llegar a la sostenibilidad. Como bien ha argumentado Saarinen (2006) no hay sostenibilidad sin límites, lo contrario es una ecuación difícil de establecer en un destino o una falacia del marketing político o empresarial. En los destinos maduros y en aquellos que empiezan a consolidarse, la gestión turística no puede obviar este tipo de herramientas, porque si se quiere controlar el impacto de un destino hay que saber anticiparse.

A priori los resultados de la investigación no son alarmantes, solo un 20% de los turistas de la zona de estudio tiene predisposición a irse del destino. Otro estudio realizado con la misma metodología en 1999 en la Costa del Sol Occidental, establecía que tan solo el 9,9 de los turistas habían rebasado el umbral de capacidad del destino, en este caso el perfil predominante eran los turistas con mayor nivel de conocimiento y con un mayor nivel de gasto de bolsillo (Navarro, 2005); nunca sabremos si realmente se fue ese 9,9% de turistas pero un estudio de 2005 (Junta de Andalucía, 2007), pone de manifiesto que el descenso en el

gasto de bolsillo entre 2000 y 2005, en pleno boom de la demanda y de la oferta, tuvo un efecto directo en la disminución del impacto económico, cuantificado en 556 millones de euros.

En términos generales, los problemas de masificación de los destinos maduros no son nuevos, ahora hay planes multimillonarios como el de Playa de Palma en Mallorca o el Plan Qualifica de la Costa del Sol Occidental que intentan recualificar el destino para hacerlo más competitivo y sin embargo, se sigue sin relacionar la calidad con los límites, la sostenibilidad con los límites ¿por qué?.

La manera de implementar estos estudios de una manera sistemática sería incorporar las dos preguntas analizadas en las encuestas periódicas que ya hacen los organismos públicos (el Observatorio de la Costa del Sol, en este caso). La dificultad no es presupuestaria, sino política, la escasa visión de futuro de los gestores políticos hace difícil que los estudios “amables” del sector turístico quieran conocer los límites del crecimiento.

BIBLIOGRAFÍA

Coccosis, H. et al.

2001 Defining, Measuring and Evaluating Carrying Capacity in European Tourism Destinations, Final Report B4-3040/2000/294577/MAR/D2. Athens (Greece): European Union.

Echamendi Lorente, P.

2001 *La capacidad de carga turística. Aspectos conceptuales y normas de aplicación*, Anales de Geografía de la Universidad Complutense, 21, 11-30.

Getz D.

1992 *Tourism planning and destination life cycle*, Annals of Tourism Research, vol. 19, 752-770.

Getz D.

1983 *Capacity to absorb tourism. Concepts and implications for strategic planning*, Annals of Tourism Research, vol. 10, 239-263.

Junta de Andalucía

2007 *Plan Qualifica*. Junta de Andalucía. Sevilla

Lime, D. W.

1977 *Principles of recreation carrying capacity in: proceedings of the southern states recreation applications workshop, Asheville, nc, 16-18-September 1975*, general technical report Se-9, southeastern forest exp. St., Asheville, 122-134.

Lucas, R.C.

1964 *The recreational capacity of the Quetico-Superior Area*, USDA Forest Service Paper (5-15).

Mieczkowski, Z.

1995 *Environmental issues of tourism and recreation*. Boston, University Press of American.

Manning, T.

1999 Indicators of tourism sustainability. *Tourism Management* 20: 179-181.

Navarro Jurado, E.

2000 *Aplicaciones Metodológicas sobre la Evaluación de la Capacidad de Carga en la Costa del Sol Occidental: Infraestructura Básica y Percepción de la Demanda*. Tesis Doctoral, Universidad de Málaga, España.

Navarro Jurado, E.

2005 *Indicadores para la evaluación de la capacidad de carga turística*, Annals of Tourism Research –en español-, vol. 7, n^o2, 397-422.

PAP/RAC

2003 *Guide to Good Practice in Tourism Carrying Capacity Assessment*, Priority Actions Programme Regional Activity Centre, Split

PAP/RAC

1997 *Guidelines for Carrying Capacity Assessment for Tourism in Mediterranean Coastal Areas*. PAP-9/1997/G.1. Split, Priority Actions Programme Regional Activity Centre, viii+51.

Roig i Munar, F.X.

2003 *Análisis de la relación entre capacidad de carga física y capacidad de carga perceptual en playas naturales de la isla de Menorca*, Investigaciones Geográficas, 31, 107-118.

Saarinen, Jarkko.

2006 *Traditions of sustainability in tourism studies*, Annals of Tourism Research, 33, 4, 1121-1140

Santana Jimenez y Hernandez

2011 *Estimating the effect of overcrowding on tourist attraction: The case of Canary Islands*, Tourism Management, 32, 415-425.

Saveriades A.

2000 *Establishing the Social Carrying Capacity for the Tourist Resorts of the East Coast of the Republic of Cyprus*, Tourism Management, Vol. 21, 147-156.

Shelby, B. y Heberlein, T.A.

1986 *Carrying capacity in recreation settings*. Oregon State University Press.

Stankey, George H. et al.

1985 *The Limits of Acceptable Change (LAC) system for wilderness planning. General Technical Report INT-176*. Ogden, UT: U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Intermountain Forest and Range Experiment Station; 37.

Stankey, G.

1982 *Recreational carrying capacity*, Research Review Ontario Geography. 19: 57-72.

Tarrant y English

1996 *A crowding-based Model of Social Carrying capacity: applications for Whitewater Boating Use*, Journal of Leisure Research. Vol. 28 n° 3, 155-168.

Vera Rebollo, F. e Ivars Baidal, J.A.

2000 Una propuesta de indicadores para la planificación y gestión del turismo sostenible. Comunicación al Congreso Nacional de Medio Ambiente. 2000.