

# Una propuesta para el control del crecimiento en los destinos turísticos litorales. Aplicación en el Mediterráneo Meridional <sup>1</sup>

Enrique NAVARRO JURADO  
Departamento de Geografía  
Escuela Universitaria de Turismo  
Universidad de Málaga  
[enavarro@uma.es](mailto:enavarro@uma.es)

## 1.- SITUACIÓN ACTUAL DEL TURISMO LITORAL

España es un referente mundial en el sector turístico y lleva años ocupando el segundo puesto en entrada de visitantes en el ranking mundial, por delante de países como EE.UU. e Italia. La importancia estratégica actual y las perspectivas futuras del turismo en España son indiscutibles a escala mundial. Algunas investigaciones como las efectuada por Marchena 1987, Pearce 1988 ó Vera *et alli* 1997 ponen de manifiesto las consecuencias de esta implantación de las actividades turísticas; de entre los aspectos positivos destaca la importante dinamicidad de estos nuevos espacios donde se incrementa el nivel de bienestar, se mejoran las prestaciones sociales, aumenta la creación de empleo, se genera un desarrollo económico generalizado, etc. A la vez también hay consecuencias negativas como la sobreexplotación de los recursos turísticos, los impactos medioambientales en las playas y en el paisaje, la banalización del territorio, la pérdida de identidad de la comunidad local, la inflación, etc..

En España, y por extensión en otros destinos del Mediterráneo y el Caribe, la implantación del turismo que más impacta al territorio se desarrolla en el litoral con el modelo denominado de "sol y playa". En estos destinos se puede comprobar ya una evidente sobresaturación de muchos cuyas características más destacadas son su carácter (1) masivo, por la cantidad de turistas que soporta y (2) en algunos lugares muy maduros también hay un desarrollo extensivo, porque se difunde por los espacios colindantes a la costa, en algunos lugares hasta 30-40 km de la primera línea de playa (López *et alli*, 2005).

En este contexto hay dos factores que introducen cambios en la escena mundial y que hoy no podemos obviar, la *mundialización* de los destinos y el concepto de *sostenibilidad*. La mundialización ha resultado ser un factor desencadenante del

---

<sup>1</sup> 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) bajo la dirección de Dr. Emilio Ferre Bueno y la coordinación del Dr. Enrique Navarro Jurado. [www.indicasig.uma.es](http://www.indicasig.uma.es)

crecimiento de los destinos de tal manera que han ido surgiendo destinos nuevos con alto grado de calidad en el producto (Caribe, Croacia ...) pero a la vez un factor de cambio, porque amplía la competencia entre dichos destinos. A ello se une que la sostenibilidad se ha consolidado como un nuevo enfoque más integral y coherente para abordar los procesos de desarrollo, a la vez que afecta a la demanda, porque los turistas son cada vez más exigentes con la calidad en los servicios, infraestructuras y atractivos turísticos, es decir, la demanda exige "calidad" en los destinos. Esto está dando lugar, en el marco de las nuevas tendencias del turismo, a una clara revalorización de aquellos territorios que aún mantienen un nivel de calidad acorde con el precio que se paga.

Es cierto que la calidad de un destino no depende únicamente del nivel de saturación (Shelby and Heberlein, 1986; Navarro, 2005), pero cuando no hay suficiente capacidad en las infraestructuras (carreteras, abastecimiento de agua, saneamiento, etc), hay carencias en seguridad, en sanidad para atender a toda la población (residentes y turistas), la visita a los principales atractivos implica largas colas de espera y poco tiempo de disfrute en el interior del recinto (museos, conjunto monumentales, etc), cuando ocurre todo esto la "calidad" de la experiencia del turista disminuye y el destino va perdiendo su atractivo. Si además, quien sufre estos impactos es la población autóctona, los residentes, el turismo deja de ser una actividad valorada positivamente y empieza a reconocerse como una actividad más generadora de problemas cotidianos que de beneficios (como ha sido el caso de Baleares y algunas manifestaciones contra el turismo de origen alemán). En ambos casos se debe medir cómo la población turística y residencial ha llegado al umbral de saturación (*capacidad de carga percibida por turistas y residentes*). Por estas razones la mayoría de los espacios turísticos europeos, norteamericanos y australianos se encaminan hacia una estrategia muy definida: la búsqueda de la "calidad" con criterios de sostenibilidad territorial donde la economía, la sociedad y el medio ambiente deben formar parte de un mismo modelo de desarrollo. Con la actual competencia global entre los destinos no se pueden plantear soluciones simplistas, soluciones que se pusieron en práctica en décadas anteriores, no se puede ir a la rebaja de los precios, pero tampoco se pueden plantear actuaciones parciales, no se pueden remodelar únicamente los hoteles. La apuesta por la calidad debe ser íntegra.

Ante esta situación, ¿cuál es el escenario futuro? No cabe duda que hasta hoy los beneficios económicos han influido para no tener en cuenta los estrangulamientos del destino y relegarlos a un segundo plano. Conscientes de la gravedad que puede suponer que el propio desarrollo turístico crezca con tal dimensión que estrangule a dicho desarrollo, una importante cantidad de investigadores han denunciado la saturación del territorio. Estos se encuentran siempre con un

argumento de peso que plantean algunos dirigentes políticos "si hay turistas a los que no gusta la masificación, ya vendrán otras demandas a nuestro destino", sin embargo, los turistas que se pierden generalmente, son los de más alto poder adquisitivo y los más formados (los llamados "turistas de calidad"). Los últimos datos del Instituto de Estudios Turísticos y el Banco de España confirma lo expuesto con cifras concretas, hay un crecimiento constante en el número de turistas pero desde el año 2002 hay un decrecimiento en las aportaciones del turismo al PIB del 3,5% (el primer freno a la evolución positiva de los ingresos desde 1990) y en el 2003 el gasto turístico representaba un saldo negativo del -2%.

La investigación científica lleva años denunciando los impactos negativos pero en el corpus científico hay una metodología integral que midan hasta donde se puede crecer en espacios litorales, no insulares y con una importante cantidad de población residentes y turistas (Brown *et alli*, 1997; Ceron y Dubois, 2000; Coccossis y Parpairis, 1996; Conte *et alli*, 2001; Getz, 1983; Navarro, 2005; Saveriades, 2000). No se puede permitir seguir creciendo con modelos de "ensayo-error", sin previsiones, porque al final los aspectos negativos se tienden a solucionar con fuertes inversiones públicas en obras e infraestructuras que corrigen los impactos (regeneración de playas, nuevas vías de comunicación, grandes infraestructuras para el abastecimiento de agua, etc.) y mientras tanto se devalúa el destino y por extensión el producto turístico. Por estas razones, el desarrollo turístico ha de ser controlado y estar acorde con la capacidad del territorio, para poder ofertar un destino turístico de calidad. A estos problemas se deben enfrentar los gestores del espacio litoral en los próximos años, y desde este artículo proponemos que podrían apoyarse en la utilización de una metodología de evaluación basada en un sistema de indicadores que determine la capacidad de carga del territorio bajo los principios del desarrollo sostenible.

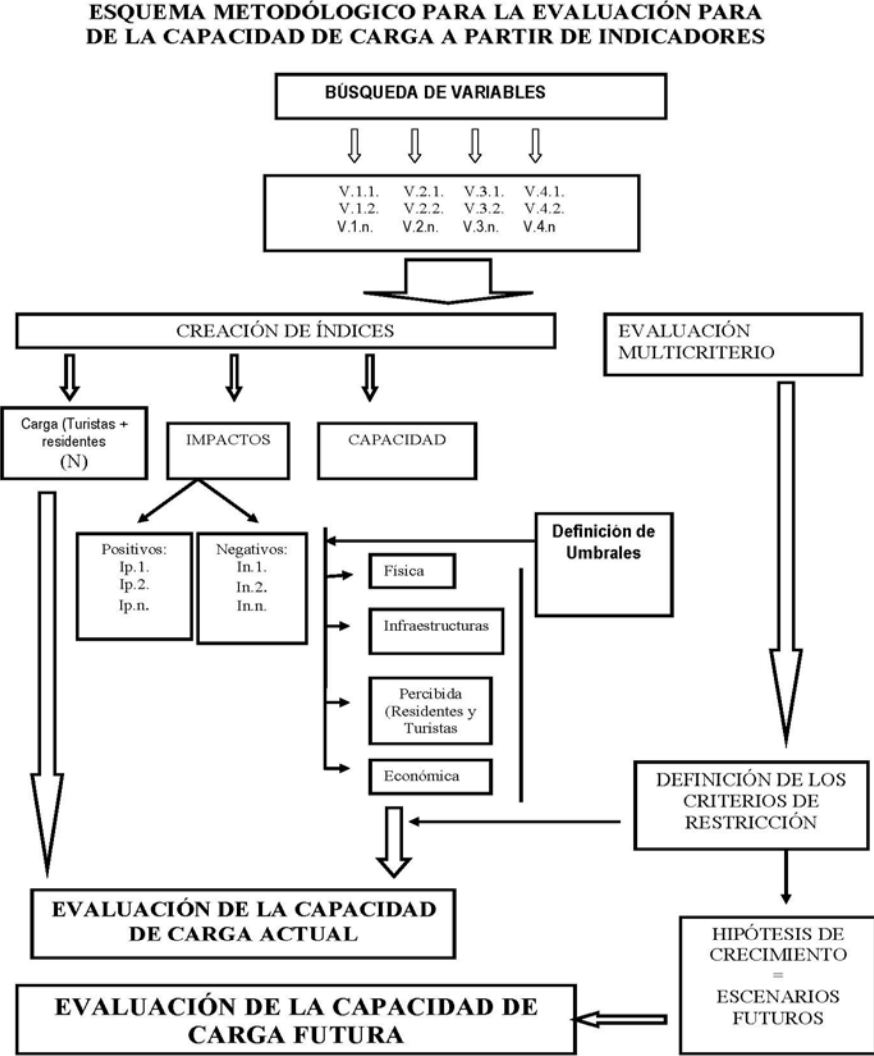
## 2.- DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Analizado el contexto de los destinos litorales se presenta el proyecto *Indicadores para la gestión sostenible del desarrollo turístico: evaluación de la capacidad de carga en el mediterráneo meridional*, coordinado por el Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga. En este proyecto la capacidad de carga se trata como una medida cuantitativa y cualitativa, que representa el umbral en el que la planificación territorial debería basarse; además es un indicador para medir los cambios y es un claro sistema de alerta para los problemas resultantes de la ocupación del territorio. Los objetivos del proyecto son: (1) elaborar una herramienta de gestión para poder establecer la



capacidad de carga de los espacios turísticos del litoral; (2) y proporcionar a los agentes responsables de la gestión del territorio y la gestión del turismo (técnicos y políticos), un método de evaluación que les ayude en la "toma de decisiones", y permita planificar el desarrollo turístico.

**Figura nº 1: Esquema metodológico del proyecto**



**Elaboración propia**

De acuerdo con estos objetivos el proyecto pretende llevar a cabo una estimación de (1) la capacidad de carga física del territorio, estimando los recursos hídricos y la capacidad de regeneración que tiene las playas ante un impacto negativo; (2) la capacidad de carga de las infraestructuras elementales

como son el sistema de comunicaciones, la red de abastecimiento de aguas, red de tratamiento de aguas residuales, etc; (3) la capacidad de carga percibida por los residentes y los turistas; y (4) la capacidad de carga económica en relación con los sectores de producción, los beneficios y costes económicos del desarrollo. La metodología aplicada consiste en la obtención de un sistema de indicadores a partir del modelo DPSIR (Fuerza motriz, Presión, Impacto, Estado y Respuesta) que pongan de manifiesto el número de turistas que hay en el destino, los impactos positivos y negativos provocados por el turismo y las variables que pueden medir los umbrales-límites de capacidad en un destino litoral (Navarro y Solís, 2007). Medir en términos cuantitativos absolutos o relativos. Es cierto que se pretende que la propuesta resultante sea algo más que un estudio de impactos y de indicadores de sostenibilidad, se quiere establecer una metodología para conocer los umbrales objetivos y subjetivos. Límites objetivos como la capacidad de las infraestructuras, la resiliencia física de las playas o la potencialidad de la cuenca hídrica para poder satisfacer las necesidades de agua de la zona; y límites subjetivos como el porcentaje de turistas y residentes que ya ha rebasado el umbral y están predispuestos a marcharse del destino, es decir, participan del efecto "huida", o los límites que puede tener el sistema económico si bajo los principios del desarrollo sostenible se puede medir la capacidad de adaptación-resiliencia, la diversificación y la competitividad de la economía local.

A priori el sistema de indicadores se debería experimentar en tres destinos turísticos, cada uno de ellos en una fase del modelo del ciclo de vida del producto enunciado por Butler: *Inicio* en la Costa Occidental de Almería, de *expansión* en la Axarquía-Costa del Sol y de *consolidación-declive* en la Costa Meridional de Alicante. Por último, esta metodología utilizará los Sistemas de Información Geográfica y los modelos multicriterio, con escenarios futuros a partir de hipótesis de crecimiento

### **3.- ESTADO DE LA INVESTIGACIÓN Y ALGUNOS RESULTADOS**

El estado de la investigación en estos momentos es el siguiente: se ha realizado el "trabajo de campo" (incluida dos encuestas), la dificultad mayor ha sido la búsqueda de información por la escasa colaboración de los ayuntamientos (datos de agua, saneamiento, residuos sólidos urbanos...) y algunas empresas privadas; se ha levantada el 95% de la cartografía digital de la Costa del Sol-Axarquía y se avanza en la Costa Meridional de Alicante; se ha recopilado la información de más de 100 indicadores y se procede a homogeneizar la información de distinta



naturaleza (física, social, económica) con el fin de realizar los criterios para asignar los umbrales ("de reserva" y "deseable").

Los resultados obtenidos se centran en el primer destino estudiado, la Costa del Sol-Axarquía, zona situada en la zona oriental de la Provincia de Málaga, con una superficie de 331 km<sup>2</sup>, 55 Km. de costa y formada por cinco municipios litorales que de este a oeste son Rincón de la Victoria, Vélez Málaga, Algarrobo, Torrox y Nerja.

En cuanto al periodo de estudio la delimitación temporal comprende desde 2002 a 2005, aunque también se han utilizado en algunos datos los censos de 1981, 1991 y 2001 para tener una perspectiva más amplia de los cambios territoriales. A continuación se expone los datos de la carga del territorio (residencial y turística<sup>2</sup>), la capacidad de alojamiento actual y futura.

La *carga turística* es uno de los datos más interesante al reflejar la presión que debe soportar el territorio (Blázquez et al. 2002). Sin incluir el Rincón de la Victoria (no hay datos), el mes de mayor carga es lógicamente agosto (165.073 turistas diarios en 2005) y febrero el que menos con 67.730 turistas, lo que pone de manifiesto la importancia de modalidades de turistas residenciales, aunque tampoco faltan los turistas clásicos ya que la ocupación hotelera en febrero es del 42,89 para toda la comarca. Estos datos ponen de manifiesto que la zona de estudio no tiene una temporalidad excesiva, como pasa en otros espacios mediterráneos. A ello hay que unir la *carga residencial* que en el 2005 asciende a 135.650 habitantes.

**Tabla nº 1: Carga Turística y Residencial 2005**

Municipios	Carga turística			Carga residencial	
	Agosto	Media anual	%		%
Rincón de la Victoria				31.996	23,6
Vélez-Málaga	86.870	52.511	46,1	64.919	47,9
Algarrobo	9.850	5.907	5,2	5.275	3,9
Torrox	25.034	12.383	10,9	13.964	10,3
Nerja	43.319	26.885	23,6	19.496	14,4
Costa del Sol Oriental	165.073	97.686	100	135.650	100,0

**Fuente y Elaboración propia: Navarro y Solís, 2007.**

La capacidad de alojamiento y su evolución es una de las variables que refleja bien los cambios en el territorio. En el total de plazas predominan los alojamientos no reglados (viviendas) sobre los reglados, lo que pone de manifiesto

<sup>2</sup> Se utiliza el concepto *residente* como "población de derecho" censada o empadronada y *turista* en sus diversas modalidades: clásico, turista residencial y turista de segunda residencia.

que es un destino típico del Mediterráneo, donde el turismo de veraneantes (2º residencia) y el turismo residencial predomina frente al hotelero y al de Tour Operadores.

El crecimiento de las *plazas de alojamiento total (turístico y residencial)* es de un 12% entre 2002-05 lo que supone una presión territorial destacada, teniendo en cuenta que el peso dicho crecimiento se da en viviendas (para residentes y turistas) con 5.944 plazas, aunque en términos relativos son las plazas turísticas regladas las que se incrementan más (26% con 3.393 plazas). La presión sobre el territorio se ejerce más en Torrox y en el Rincón de la Victoria en términos relativos (tabla nº 2), aunque es Vélez-Málaga la que crece más en el periodo de estudio.

**Tabla nº 2: Capacidad de carga y evolución (2002-05) del alojamiento total (nº absolutos y %)**

Municipios	Of/turística reglada		Of/turística no reglada		Plazas totales	
	Nº 2005	2002-05	Nº 2005	2002-05	Nº 2005	2002-05
Rincón de V.	897	23,4	39.930	15,5	79.626	15,7
Vélez-Málaga	5.046	31,7	68.570	9,7	149.943	11,0
Algarrobo	140	6,9	10.355	9,9	17.406	9,9
Torrox	3.494	72,2	43.196	14,0	66.302	17,0
Nerja	6.768	8,6	30.933	7,2	60.497	7,4
C.S.Oriental	16.345	26,2	192.984	11,4	373.772	12,4

Fuente y Elaboración propia: Navarro y Solís, 2007.

Al relacionamos la *capacidad de alojamiento total* y la *carga total* se obtiene un indicador relativo sobre la *capacidad de carga* de la zona respecto a los alojamientos. El resultado es claro en el 2005 la Costa del Sol oriental estaba al 80% de su capacidad de carga, aunque a nivel municipal este indicador de saturación oscila entre el 90% de Vélez-Málaga y Nerja, al 51% de Torrox.

**Tabla nº 3: Capacidad de carga de los alojamientos (2005) (nº absolutos y %)**

Municipios	Carga total en Agosto	Capacidad del alojamiento	Capacidad de Carga (%)
Rincón de la V	s/d	79.626	s/d
Vélez-Málaga	136.344	149.943	90,9
Algarrobo	11.555	17.406	66,4
Torrox	34.145	66.302	51,5
Nerja	54.139	60.497	89,5
C.S.Oriental (sin Rincón V.)	236.183	294.146	80,3

Fuente y Elaboración propia: Navarro y Solís, 2007.

De ello se deriva una *densidad de la carga total* de 1.088 persona/km<sup>2</sup> en agosto 2005. Esta cifra aún está lejos de situaciones de presión como las que padecen la Costa de Sol occidental, como Fuengirola que en agosto de 2002 alcanzó 18.000 personas/km<sup>2</sup>.

Tras el análisis realizado se diferencia dos zonas bien diferenciadas, Nerja-Torrox como la zona turística por excelencia y la zona Rincón-Vélez como menos turismo y más influenciada por Málaga capital, especialmente el Rincón de la Victoria al formar parte del área metropolitana de Málaga, y así lo ha reconocido la administración regional al excluir a este municipio del Plan de Ordenación del Territorio (P.O.T.) de la Axarquía e incluirlo en el P.O.T. de la Aglomeración Urbana de Málaga.

Estos son solo algunos de los indicadores básicos porque los más relevantes, aquellos que establecen límites sociales, ambientales o económicos se están elaborando en estos momentos. Las perspectivas de futuro pasan por la obtención de entre 20-40 indicadores significativos para poder establecer la capacidad de carga de un territorio con función turística y la creación de modelos de comportamiento territorial, que pueda ser utilizado en distintos grados de desarrollo del destino en el mediterráneo meridional. Los resultados obtenidos se expondrán a distintas consultoras privadas especializadas en planificación, con el fin de que intervengan en la utilidad de la metodología propuesta y sean ellos lo que valoren la aportación a los gestores, fin último del proyecto de investigación.

## **BIBLIOGRAFIA**

BLÁZQUEZ SALOM, M; GARAU MUNTANER, JM<sup>a</sup> Y MURRAY MAS, I, (2002) *El tercer boom. Indicadors de sostenibilitat del turisme de Iles Ulles Balears 1989-1999*. Illes Balears. CITTIB.

BUCKLEY, R. (1999): An Ecological Perspective on Carrying Capacity. *Annals of Tourism Research*, 10 (3) pp. 705 - 708

BROWN, K., R.K. TURNER, H. HAMEED and I. BATEMAN (1997): Environmental Carrying Capacity and Tourism Development in the Maldives and Nepal. *Environmental Conservation* 24, 316 - 325

BUTLER, R.W. (1996): The Concept of Carrying Capacity for Tourism Destinations: Dead or Merely Buried? *Progress in tourism and hospitality research* vol. 2 No3/4 pp. 283-294





CERON, J.P. y DUBOIS, G. (2000) "Les indicateurs du tourisme durable. Un outil á manier avec discernement" *Cahiers Espaces*, 67, pp 30-46

COCCOSSIS, H y PARPAIRIS (1996): "Tourism and carrying capacity in coastal areas: Mykonos, Greece" en Pristley, G.K.; Edwards, J.A y Coccossis, H. *Sustainable Tourism? European Experiencies*

COCCOSSIS H., (2001): "Tourism Development and Carrying Capacity". In *Tourism, Sustainable Development and Natural Resource Management: experiences of Carribean, Pacific and Mediterranean islands* chapter 8., Apostolopoulos G. and D.Gayle, (eds) Greenwood, Connecticut

CONTE, G., E. CIPRIANI, G. DODARO, M. LEONELLI, R. MIRULLA, A. SATTA; (2001): *Un' applicazione dell'approccio UNEP per la valutazione della capacita' di carico del turismo: la metodologia proposta per la Provincia di Rimini*. Paper presented at the International Conference on Sustainable Tourism in Rimini 28-30/6/2001

GETZ, D (1983): "Capacity to absorb tourist. Concepts and implications for strategic planning" en *Annals of Tourism Research* Vol 10 (1). pp 239-263

LÓPEZ OLIVARES, ANTÓN CLAVÉ, NAVARRO JURADO, PERILLA DEL ÁLAMO Y SASTRE ALBERTI (2005): "Cambios y transformaciones en el actual modelo turístico de España" en *Annals of Tourism Research en Español*, 7 (2), 423-446

MARCHENA GÓMEZ, M. (1987): *Territorio y turismo en Andalucía. Análisis a diferentes escalas*. Junta de Andalucía. Sevilla

NAVARRO JURADO, E. (2005). "Indicadores para la evaluación de la capacidad de carga turística", en *Annals of Tourism Research en Español*. 7 (2), 397-422.

NAVARRO JURADO, E y SOLÍS BECERRA, F.J. (2007): Los sistemas de indicadores de capacidad de carga como instrumento de planificación y toma de decisiones. El caso de la Costa del Sol-Axarquía (España). En V Congreso Internacional de Ordenación del Territorio (FUNDICOT). En prensa

PEARCE, D. (1988): *Desarrollo turístico: su planificación y ubicación geográfica*. Edt Trillas. México.



SAVERIADES, A. (2000): Establishing the social tourism carrying capacity for the tourist resorts of the east coast of the Republic of Cyprus. *Tourism Management* 21, 147-156

SHELBY, B. B. y HEBERLEIN, T. A. (1986): *Carrying capacity in recreation settings*. Oregon State University Press. Corvallis.

VERA (Coord), LÓPEZ PALOMEQUE, MARCHENA GÓMEZ Y ANTÓN CLAVE (1997): *Análisis territorial del turismo* Edt. Ariel. Barcelona

