

Tourism development on islands: the continued relevance of the tourism area life cycle model



Richard Buttler
School of Management,
University of Surrey,
United Kingdom

Introduction

The original TALC article was published in 1980, and was not anticipated to have a future of the type which it has experienced since then, so clearly I am not very good at forecasting what will happen. It is perhaps appropriate, after 25 years to look back at the model and the assumptions behind it, and to discuss its continued suitability for use, particularly in the context of island destinations. This paper represents an attempt to set the model within a potential scenario of what its relevance might be at the beginning of the twenty-first century and how it might be developed in the future. It seems appropriate to begin by discussing the principals and elements of the original model and what developments may be anticipated in the future. It is important to remember that the original model was developed at a time when conceptualisation in tourism was at a relatively early and primitive stage, and that tourism was much smaller and less complex than it is today. While one may not be able to argue convincingly that the current tourism literature is a hotbed of conceptual and theoretical application and development, things have certainly improved over the situation some three decades ago. Thus there are many more models and approaches to tourism development than in the 1970s and 1980s, and many more examples of destination development to examine and learn from. This paper reviews the key elements that comprise the model and the way they have been, and may be, addressed in the years to come, and then discusses the potential redundancy or continued relevance of the TALC particularly for island tourism destinations in this new century. In so doing, it makes reference to two books that are about to be published that contain material on the origins and conceptual development of the TALC model, and on the applications and modifications to the model that have been made over the intervening twenty-five years.

Key elements and their relevance

The overall purpose of a model is to provide a simplified and generalised version of reality in order that some sense can be made of the mass of detail and unique cases that exist in the real world. It is, therefore, a representation of reality and not reality in itself. If the TALC does not fit exactly every case and every tourist destination, that is not only hardly surprising, but to a degree, a measure of its suitability as a model. Despite that, in many of the reviews and applications of the original model, attention has often been focused on how it may not fit the particular case being examined. In some cases the failure to capture the detail or the essence of reality has led to suggestions for modification to the original model, the work of Agarwal and Weaver are particularly good examples of this. In other cases some of the criticisms of the model seem to be based more on inappropriate examples being selected than any particular failing of the model. Choy (1992), for example, who applied the model to a considerable number of island micro-states in the South Pacific could be taken to be a good example of this. The model as published in 1980 discussed the projected

El desarrollo del turismo en las islas: la relevancia prevaleciente del modelo del ciclo de vida del destino turístico

Introducción

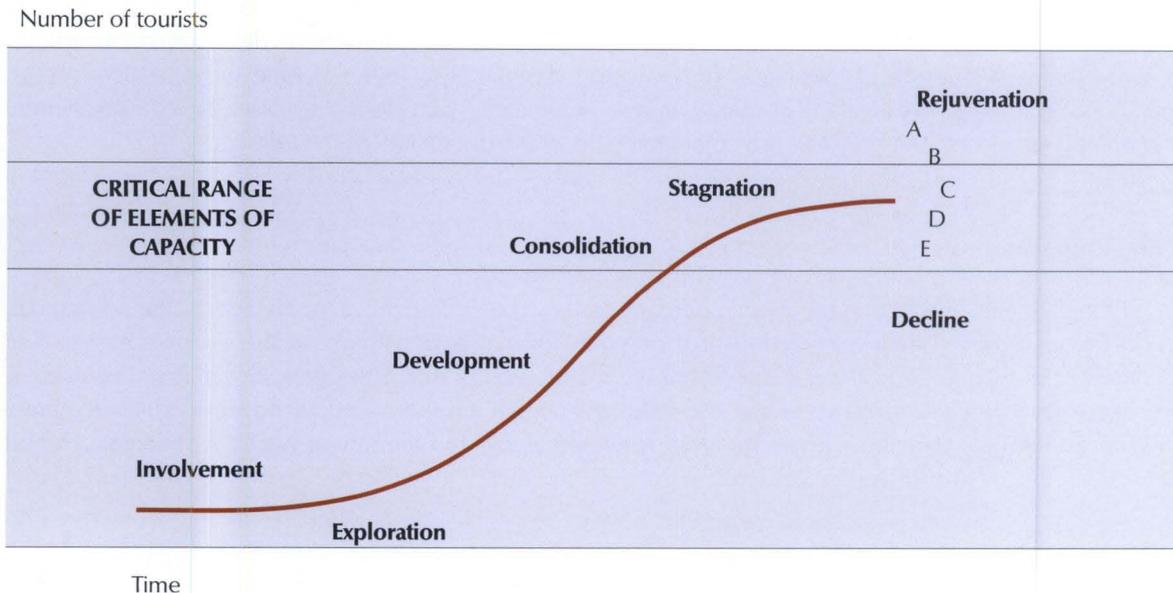
El artículo original sobre el Ciclo de Vida de un Destino Turístico (CVDT) se publicó en 1980. No anticipaba yo entonces que fuera a tener un gran ciclo de vida, así que queda más que manifiesto que no tengo ni idea de previsión. Quizás sea apropiado que a estas alturas, a 25 años vistos, echemos otro vistazo al modelo y las hipótesis que lo sustenten, para debatir si siguen vigentes y prácticos hoy en día, sobre todo en el contexto de destinos turísticos insulares. Este trabajo constituye un intento de enmarcar el modelo dentro de un escenario hipotético futuro, para comprobar la relevancia que pueda tener en el siglo veintiuno y cómo pueda evolucionar. Por lo tanto, parece apropiado empezar por centrarnos en los principios y en los elementos básicos del primer modelo, para después prever cuáles serán los desarrollos futuros. Es importante recordar que el modelo se desarrolló cuando aún no se había conceptualizado casi nada en el campo de turismo y la investigación estaba aún en ciernes, debido al hecho de que el turismo de aquel entonces era un negocio menos dimensionado y complejo de lo que

resulta ser en la actualidad. No pretendo decir que las tesis al respecto del turismo hoy en día sean las mil maravillas, un campo repleto de aplicación conceptual y teórico, pero que han habido mejoras y muchas a lo largo de las últimas tres décadas es un hecho innegable. Así que existe infinidad de modelos y de perspectivas sobre el desarrollo turístico, muchos más de los que existían en los años Setenta y Ochenta, además de más ejemplos prácticos de destinos nuevos turísticos de donde aprender. Este trabajo somete a revisión los elementos claves del modelo y cómo se han aplicado, y se aplicarán, quizás, en años futuros para después someter a juicio la redundancia o relevancia del CVDT en el siglo XXI, sobre todo en destinos turísticos isleños. Se hace referencia a dos libros en prensa que contienen material sobre el origen y el desarrollo conceptual del Modelo del CVDT además de tratar las modificaciones y aplicaciones del modelo en los últimos veinticinco años.

Los elementos claves y su relevancia

Se proponía con el modelo ofrecer una versión simplificada y generalizada de la realidad para intentar imponer sentido sobre la masa informe de especificidades y casos singulares que exis-

Hypothetical Evolution of a Tourist Area Evolución Hipotética de un Área Turística



Source: Butler, 1980. / Fuente: Butler, 1980.

future pattern of development of any specific tourist destination or resort, rather than a set of very different destinations, sharing only an insular nature and a southern Pacific location.

The 1980 article had a number of specific elements or attributes that perhaps should be reviewed if the present and future applicability and relevance of the TALC are to be discussed. To some degree it can be argued that at least some of these elements have been overshadowed by discussions of details relating to the cases to which the TALC has been applied. In its initial form the model was presenting the case that tourist destinations could be viewed as **products**, and that as such, they could be expected to experience a generic life-cycle, proceeding through stages, and ultimately, without significant management intervention, ending in decline and even abandonment. Thus it attempted to bring together the elements of growth, change, limits and planned intervention in a tourism context, and to incorporate both the demand and supply sides of the equation in the process of destination development. The model was not conceived of specifically for island

ten en el mundo real. Por lo tanto, constituye una representación de la realidad más que la realidad en sí. No es de sorprender, por ende, que el CVDT no se aplica cómodamente a todo caso y cada destino turístico sino, más bien, es un indicio de su idoneidad como modelo. A pesar de este hecho, muchas revisiones del modelo original han centrado toda su atención en la falta del encaje del modelo en tal o cuál caso bajo análisis. A veces, la falta de detalle y el poco parecido con la realidad han llevado a autores a sugerir modificaciones del modelo original, con un claro ejemplo de esta última tendencia en el trabajo de Agarwal y Weaver. Otras veces, la crítica se suscitó más por la inadecuación del destino seleccionado que por la del modelo. Tomemos por ejemplo el caso de Choy (1992) que decidió aplicar el modelo a unos cuantos micro-estados isleños en el Pacífico del Sur. El modelo, tal como se publicó en 1980, proyectaba el desarrollo futuro de algún destino turístico específico más que lo que podría ser el futuro de unos destinos muy diferentes en sí, cuyo único punto en común sería que son islas y que están ubicadas en el Pacífico del Sur.

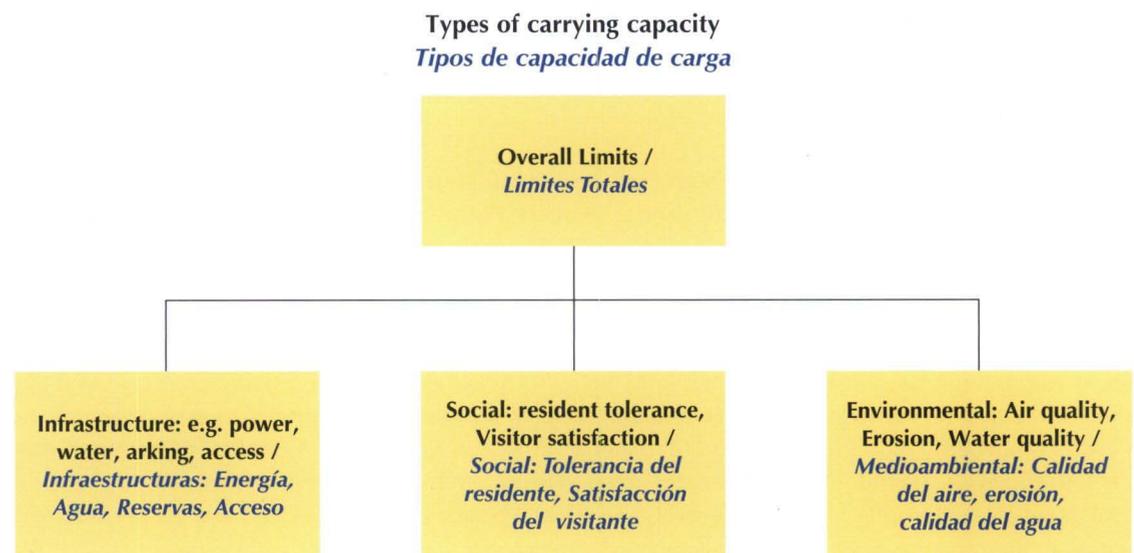
El artículo de 1980 incluía una serie de elementos específicos y atributos que, quizás, deban revisarse si vamos a considerar la posible aplicación y relevancia futuro del CVDT. Hasta cierto punto, se puede argumentar que al menos algunos elemen-

tos se han visto omñubilados por los debates engarzados al respecto de detalles de los casos a los cuales el modelo del CVDT se ha aplicado a lo largo del tiempo. En su forma original, el modelo consideraba el destino turístico como **producto** y, como tal, sujeto a un ciclo de vida genérico, por etapas y que, por falta de gestión significativa, acaba cuesta abajo, o incluso desierto. Por lo tanto, intentaba reunir los elementos de crecimiento, del cambio, de los límites de ambos junto a la intervención planificada en el contexto del turismo a la vez que incorporaba las leyes de la oferta y de la demanda en la suma del proceso del desarrollo de un destino turístico. No se concibió como modelo isleño específico aunque sus primeras aplicaciones fueron islas (la Isla de Man en el Reino Unido (Cooper 1995), Melanesia (Douglas 1997), Antigua (Weaver 1988), y Menorca (Williams 1993), como botón de muestra). En algunos aspectos, los destinos turísticos isleños comparten muchas características de cualquier otro destino turístico. Sin embargo, hay que reconocer que existen algunos factores que influyen decisivamente en el desarrollo en una isla y hacen que sea netamente diferente del desarrollo de un destino turístico peninsular. Primordialmente éstos tienen que ver con el acceso, el tamaño reducido, el aislamiento (relativo y absoluto), la imagen, la dependencia de factores exógenos y con los

destinations, although some of the early examples that have been used for its application have been islands (Isle of Man in the UK (Cooper 1995), Melanesia (Douglas 1997), Antigua (Weaver 1988), Minorca (Williams 1993), for example). In some respects island destinations are very similar to all tourism destinations, but one has to accept that there are some factors which influence all development on islands in ways that are different to influences on mainland destinations. These include in particular: access, smallness, remoteness (relative and absolute), image, dependency on external agencies, and limited natural and human resources. These factors are commented on in the discussion which follows.

Dynamism

Of all the elements involved in the model, perhaps the key one is dynamism, or change. In the present day world this aspect may appear so obvious that one may think it goes without saying. Tourism has seen so many changes within the last few decades that we readily accept that it has great dynamism. We need to see, however, that it also has great inertia and stability, and that it is the interplay and tension between these two forces that determine how a specific destination develops, and the rate at which it changes. Not all



recursos limitados, tanto naturales como humanos. Vamos a ahondar en estos temas a continuación.

Dinamismo

Si tuviese que elegir uno de los elementos del modelo original como elemento 'clave', este sería el dinamismo o, mejor dicho, el cambio. En la actualidad, este aspecto parece tan evidente que resulta anacrónico, hasta, decir que es un elemento 'clave'. El turismo ha cambiado tanto a lo largo de las últimas décadas que aceptamos sin rechistar el concepto de flujo continuo. Necesitamos, sin embargo, reconocer que también existe gran inercia y estabilidad en el turismo, y que hay una constante tensión entre el movimiento y la estabilidad cuyos resultados definen el desarrollo de cualquier destino específico y la velocidad del cambio o del desarrollo experimentado. No son todos los destinos que experimentan las mismas fuerzas de cambio de la misma manera en el mismo momento, y algunos benefician de innovaciones realizadas con puntualidad y de una manera significativa mientras otros no experimentan ningún resultado beneficioso de los cambios puntuales, al menos durante mucho tiempo. En el caso de los destinos insulares, su ubica-

ción a menudo periférica significa que pueden recibir los beneficios (y los costes) de las innovaciones más tarde que las ubicaciones centrales o peninsulares. Puede considerarse una desventaja el hecho de que llegue una isla a un mercado emergente o a una nueva tecnología más tarde que los otros, o puede considerarse una ventaja, según, ya que permite que los gestores de las islas pueden ver los resultados de tales cambios antes de implantarlos ellos mismos.

En el momento de elaborar el modelo, se estaban produciendo los cambios básicos en el turismo que habrían de transformar la 'criatura' tanto en las últimas tres décadas del siglo XX. Los paquetes modernos, los vuelos 'charter', los aviones modernos, la disponibilidad de venta a plazos, menos restricciones sobre el tráfico de pasajeros y una mayor paz global (mayor que antes, al menos) fueron los fenómenos globales de los años 60 y 70. Había cada vez más turistas, los países asiáticos entraron con fuerza por primera vez y el turismo internacional, tal como lo conocemos ahora, se hizo verdaderamente global dejando de ser continental. El efecto sobre los lugares ya establecidos como destinos turísticos fue catastrófico ya que la mayoría de ellos no habían previsto tal circunstancia y se veían mal adaptados desde el punto de vista sociocultural y económico para hacer frente a la situación. Podíamos preguntarnos si la mayo-

destinations experience the same forces of change at the same time, and some may benefit from innovations early and significantly, while others may not experience any advantages from such changes for a long time. In the case of island destinations, their often peripheral location means that frequently they receive the benefits (and costs) of innovations later than locations on the mainland or core. This may prove a disadvantage in gaining early access to new technology or an emerging market, although it may also be an advantage in that it allows island destinations to witness the implications and effects of such changes before they are experienced there.

When the model was being developed, tourism was only just beginning to witness the fundamental changes that were to alter it so greatly in the last three decades or so of the last century. Modern package holidays, charter flights, jet aircraft, wide availability of credit, removal of travel restrictions and global peace (for the most part) all began to appear as global phenomena in the 1960s and 1970s. The market for tourism grew at a rapid rate, the Asian countries entered the tourist market for the first time on a large scale, and international tourism became truly global rather than continental. The effect on established tourist destinations by and large had not been foreseen and most were singularly ill-equipped, physically, socially, culturally and financially to adjust easily and appropriately to these changes. One may wonder if many current destinations have such flexibility and capability even now. The fate of the first wave of “new” resorts, in particular those on the Spanish Costa Brava, should give us pause for thought. They were anticipated and hailed as the resorts of the future, as indeed they were in the 1960s, but they found themselves relatively quickly condemned as resorts of the past and outdated by the 1980s. Places like Atlantic City, Brighton, and Blackpool (Stansfield 1972, 1978) can feel they did rather better, given that it took about a century for them to become clearly out of step with what was happening in tourism. At the heart of the TALC model is the failure of destinations to appreciate (or in sometimes be able to respond to) the fact that the world (tourism and tourists in the case of resorts) is changing and that they need to change in anticipation or at least in reflection of these changes if they are to survive.

Process

Another major element was process. At the core of the model was the argument that there was an identifiable and replicable process that each resort goes through. It was argued that this process could be described and modelled, and that it while there may be a random pattern of events for each destination, the overall result is generally the same. Thus while the set of events and forces acting at each destination may be unique, it was argued that the effects were similar and could be anticipated in a general way. The fact that the process may take longer in some places than others, that it may be caused by a different set of forces and that it may have

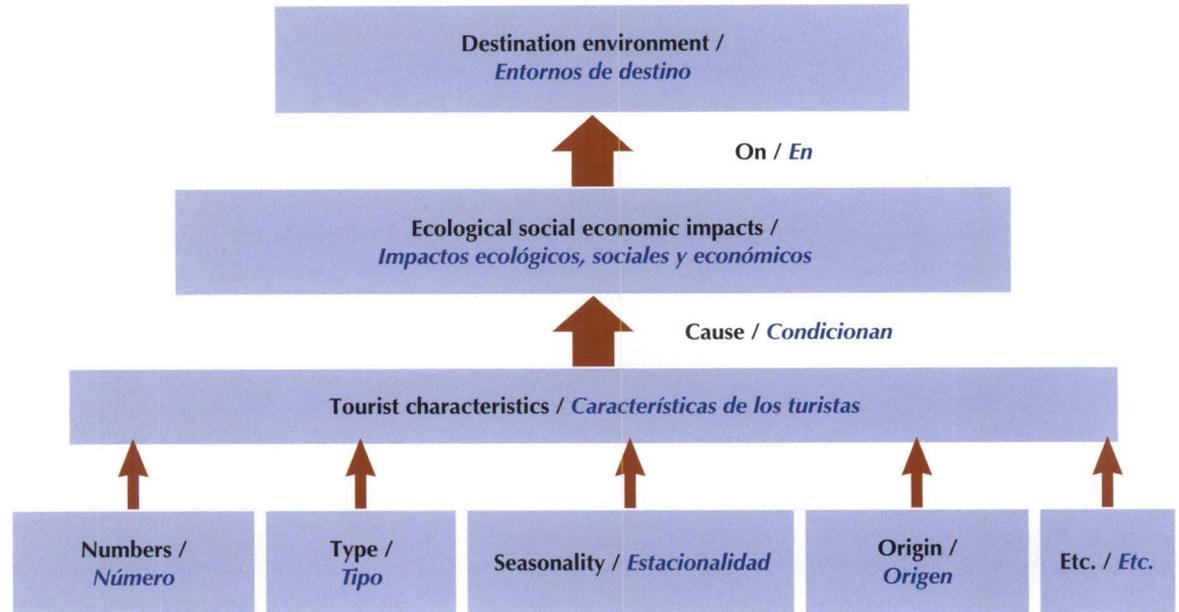
ría de los destinos actuales tendrían la suficiente capacidad y flexibilidad para adaptarse a semejante cambio hasta hoy en día. Debemos hacer una pausa y considerar seriamente el ‘destino’ de los ‘nuevos destinos’ de aquel entonces, sobre todo, los de la Costa Brava en España. Cuando surgieron, les celebramos como los ‘destinos del futuro’ y, de hecho, lo fueron en los años 60, pero pasaron rápidamente de moda y relegados y rechazados como desfasados en los 80. Otros lugares como Atlantic City, Brighton y hasta Blackpool (Stansfield 1972, 1978) no sufrieron tanto ya que tardaron un siglo en quedarse claramente desincronizados con la marcha del turismo. El eje central sobre el que pivotea el modelo del CVDT es la alerta del cambio sentida por el destino (o, a veces, la capacidad de respuesta a la voz de alerta), la conciencia percibida de que el mundo (el mundo del turismo y de los turistas en el caso de destinos turísticos) está en fase de cambio y que hace falta reciclar para adaptarse a los cambios, o morir.

Procesos

Otro elemento significativo de este modelo era el proceso mismo. Para que el modelo tuviese legitimidad, se argumenta-

ba que existía un proceso identificable y replicable por el que cada destino pasa. Se argumentaba que el proceso se podía describir y modelar, y no obstante las distintas circunstancias peculiares en cada destino, el resultado global siempre sería el mismo. Así que los acontecimientos y las fuerzas en juego en cada destino podían variarse, hasta podían ser únicos aplicables solo en ese lugar, pero los efectos serían parecidos en todos los casos y podían anticiparse de una manera general. El hecho de que el proceso tarda más tiempo en algunos lugares que en otros en desarrollarse, que puede activarse debido a diferentes circunstancias y que puede tener unas repercusiones variadas parece haber cegado a los autores de otros estudios a la hora de evaluar el hecho de que el proceso se da en todos los casos. La introducción de innovaciones en el transporte (a menudo de importancia para los destinos insulares), los esfuerzos de los empresarios y poderes fácticos locales, la inestabilidad política, la turbulencia económica y, sobre todo, la competencia todos intervienen e influyen en el proceso del ciclo de vida de un destino (ver Agarwal, Papatheodorou, y Russell en Butler, 2005b). Se argumenta, sin embargo, como decía Plog (1973) que los destinos van inexorablemente rumbo a su fase terminal, cualquiera que sea, como cumplimiento del ciclo total. Como las personas, la madurez y la vejez son realidades

Traditional View of Tourism Impacts
Visión tradicional del impacto de turismo



different end results seems to have diverted authors of some studies from appreciating that the overall process still occurs. The introduction of transportation innovations (often of particular significance to island destinations), the efforts of individual entrepreneurs and local decision-makers, political instability, economic upheaval and especially the development of competition, all intervene in and influence the process of the life-cycle of a destination (see Agarwal, Papatheodorou, and Russell in Butler 2005b). It is still argued, however, that as Plog (1973) noted, destinations do proceed inexorably towards their ultimate state, whatever that may be, as the process or cycle runs its course. Like human mortality, old age is a reality for resorts as well as the people who visit them. Physically at least, most of us and most resorts become less attractive to the world at large as we get older. A few, Venice and Dubrovnik, for example, or Catherine Deneuve and Sean Connery retain their appeal despite or because of their age, but they are the exceptions. While discussing old age, it is perhaps relevant to recall the contribution of Strapp (1988) to the research on the TALC. He incorporated the TALC into the process of conversion of second home destinations from conventional tourist destinations into

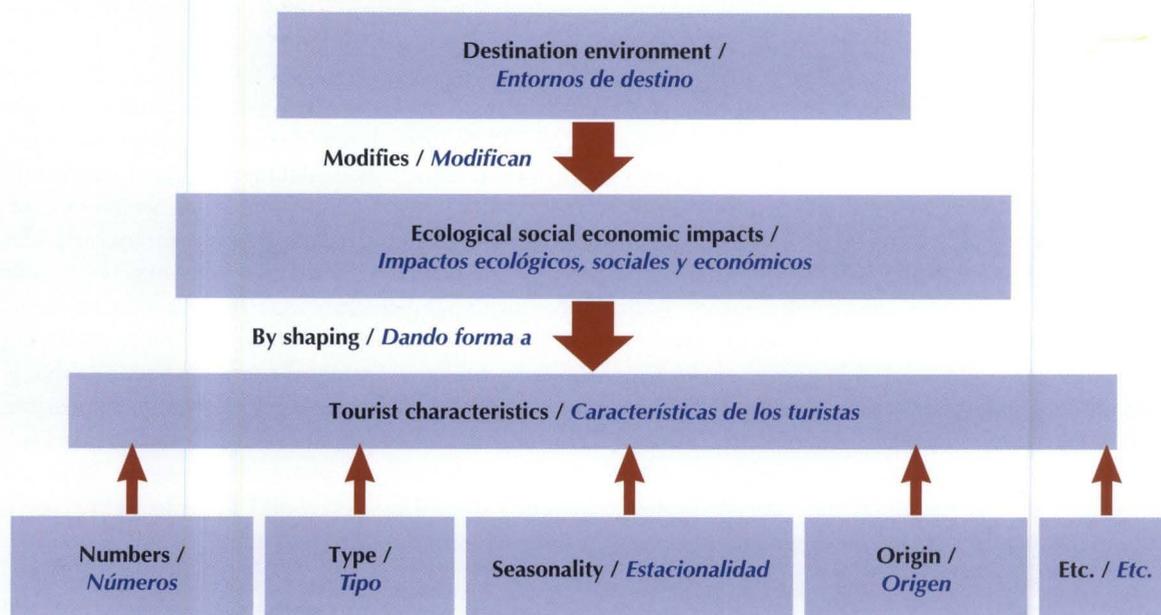
para los destinos y los turistas que los visitan. Desde la perspectiva física, la mayoría de nosotros, personas y destinos iguales, nos hacemos menos atractivos a medida que envejecemos. Hay unas cuantas excepciones, como Venecia y Dubrovnik, o como Catherine Deneuve y Sean Connery, pero son excepciones y no la regla. A la hora de enfrentarnos con la madurez, conviene recordar la aportación de Strapp (1988) al respecto de la investigación sobre el CVDT. Aplicó el CVDT al proceso de transformación desde un destino de segunda residencia a un destino 'dormitorio' para jubilados, proceso que acontece en muchos destinos (en islas como la de Mallorca, por ejemplo, y a destinos caribeños) y que tiene serias implicaciones para su futuro como destinos turísticos convencionales. La transformación desde destino turístico a destino 'dormitorio' (proceso al que aludía Gilbert (1939) hace ya largo tiempo) puede ser la penúltima fase del CVDT (previa a la salida de la carrera turística) y merece mayor y más detenida investigación.

La Capacidad de Carga

Otro elemento central del proceso lo constituye la capacidad de carga del destino. El concepto estaba de moda en los años

60 y sigue de rabiosa vigencia (al menos en la opinión del que suscribe)(Butler 1996), a pesar de los argumentos al contrario (ver, por ejemplo, el *Journal of Sustainable Tourism*, 5 (2) 2002). No cabe entrar de lleno en el debate sobre la capacidad de carga aquí en este foro, sino basta decir que, aunque desprestigiado e infravalorado, los temas relacionados con la capacidad de carga, tales como la sobre-explotación y la congestión siguen siendo de una importancia vital en la mayoría de los destinos turísticos en el mundo desarrollado. En el caso de las islas, sobre todo las islas pequeñas, la capacidad resulta clave: capacidad en todos los sentidos, ya que puede representar, de alguna manera u otra, una restricción, en mayor o menor grado, sobre las posibilidades de desarrollo. Poco espacio urbanizable, la escasez de agua, la escasez de mano de obra cualificada, una economía de tamaño modesto, poco auto-abastecimiento alimenticio (con la necesidad de importar a muchos productos así facilitando el goteo económico de beneficios) junto a la escasez de potencial para ampliar los medios de transporte, sobre todo, los servicios aéreos, todos son problemas comunes a los que se enfrentan los destinos insulares y son todos relacionados con la capacidad de carga. La población real de una isla pequeña suele ser minúscula comparada con el número de turistas que visitan al destino. Las

**“Sustainable” View of Tourism Impacts?
¿Visión “sostenible” del impacto del turismo?**



retirement havens, a process which is taking place in many established tourist areas (islands such as Mallorca and those in the Caribbean are good examples of this) with potentially serious implications for their future conventional tourism function. The conversion of tourist resorts to retirement settlements (a process hinted at by Gilbert (1939) a long time ago) may represent an alternative penultimate stage in the TALC (prior to exiting the tourist route) and warrants further investigation.

Carrying Capacity

Another of the elements which is central to this process is that of the carrying capacity of the destination. This is a concept that was strong in the recreation literature in the 1960s, and which this author strongly believes to be equally relevant today (Butler 1996), despite arguments to the contrary (see, for example, the

Islas Canarias resultan paradigmáticas desde este punto de vista, lo que significa que la presión ejercidas por los turistas sobre los residentes puede resultar intolerable social y hasta políticamente. Decidir cuál es el límite al turismo y el mantenerlo en el límite establecido son dos cosas radicalmente diferentes entre sí y difíciles de realizar. Varían las opiniones al respecto y una pequeña isla puede no tener la capacidad real de controlar al turismo para que no exceda el límite sobre todo si es sujeta a presión externa y/o vulnerable a las agencias que facilitan los servicios de acceso. Puede incluso que dichas agencias no estén todas en el sector privado sino que los poderes fácticos dentro del gobierno nacional deciden que se debe desarrollar a las islas periféricas en mayor grado para ayudar a resolver el estado financiero estatal, a menudo a pesar de los deseos expresos de la comunidad isleña al contrario.

El modelo del CVDT tenía como eje central la firme convicción que si la demanda y el flujo turístico excediesen la capacidad del destino, cualquiera que fuera esa capacidad (física, económica, medioambiental o psicológica), entonces tanto la calidad de la experiencia turística, como la calidad de vida de los residentes y el aspecto físico y medioambiental del destino inevitablemente deteriorarían. Si los residentes locales empiezan a reaccionar negativamente hacia una percibida

‘invasión’ masiva de turistas, esta reacción adversa se traduce también en una pérdida de encanto del destino. Se acepta que no existe fórmula mágica para calcular el número exacto de la capacidad de carga, sobre todo en el caso de un destino turístico multi-funcional donde hay que ofertar distintos productos, todos en diversas fases de desarrollo. Resulta igualmente razonable suponer que la fase del desarrollo del destino afectará la capacidad de carga, perspectiva compartida por Martin y Uysal (1990: 390) quienes afirman que:

“Es imposible definir la capacidad de carga turística sin tener en cuenta el contexto de la etapa del ciclo de vida de éste. La inter.-conexión de los dos conceptos es dinámica y la idea del cambio implícita a ambos.”.

Se apuntó con anterioridad que el concepto de la capacidad de carga se había desdeñado por algunos, sin que ofreciesen una alternativa válida al mismo. Sería pecar de valiente y optimista afirmar que nunca existe la sobre-explotación ni un exceso de turistas. Mientras que sigue la misma dinámica, en algún momento, todo destino tendrá que enfrentarse con la decisión sobre el nivel máximo de desarrollo admisible para mantener su encanto y grado de competencia además de ase-

Journal of Sustainable Tourism, 5 (2) 2002). This is not the place to discuss in detail the development of the carrying capacity concept, suffice it to say that while this concept may not have retained universal support, the issues of carrying capacity, congestion and overuse remain highly relevant still in many well-developed tourist destinations.

In the case of islands, particularly small islands, capacity in many forms is a key issue and often a major constraint or potential constraint to tourism development. Limited developable space, shortage of water, shortage of suitable labour, a small economy, limited food production (necessitating imports of goods and subsequent economic leakage) and lack of potential expansion of transportation services, especially by air, are all common problems faced by island destinations that pertain to their carrying capacity for tourism. The population of many small islands are small compared to the numbers of tourists who may visit such destinations, the Canaries are a prime example of this, meaning that the pressure of visitors on local residents can be a major social and perhaps political issue. Deciding on what is a suitable level of visitation, and being able to maintain tourism at such a level are two very difficult problems. Opinions normally vary on what is a suitable level, and the ability to control tourism to avoid exceeding this level may be next to impossible for a small island that may be subject to pressure from, and vulnerable to access services provided by, external agencies. Such agencies may not always just be in the private sector, more senior levels of government on the mainland may decide peripheral islands should be developed more to help resolve national balance of payment issues, sometimes against the wishes of the island community.

The TALC model had at its core the belief that if demand and visitation exceeded the capacity of the destination, however this may be defined (physical, economic, environmental or psychological), then the quality of experience for visitors, quality of life for residents and the physical appearance and environment of the destination would suffer. In short, the destination would be less attractive, and this in turn would cause visitor numbers to eventually decline. If local residents began to react in a negative manner to what they perceived as too many tourists, this too would likely translate into a loss of attractiveness and appeal. It is accepted that there is not a magic number for carrying capacity, particularly for something as multi-functional as a tourist destination, which normally caters to a variety of markets that may be at different stages in their development. It is reasonable to assume that the stage of development of the destination will also affect the level of capacity. This is a view shared by Martin and Uysal (1990: 390) who argue that:

“ It is impossible to determine tourist carrying capacity outside of the context of the position of the destination areas in the life cycle. The interrelationship of the two concepts is dynamic, with the idea of change implicit in both concepts”.

gurar la satisfacción de los deseos de los residentes locales, para después pasar a planificar para llegar a ello, y luego saber qué hacer una vez llegados ahí.

Gestión

Esto nos lleva a otro elemento crucial del modelo que resulta ser la gestión. El artículo original hablaba de las ‘implicaciones para los gestores’ y, sin embargo, hay un elemento que se obvia sistemáticamente en la aplicación y el debate del modelo es ésta: la gestión. Hay que reconocer que no existía mucho debate al respecto en el artículo de 1980 lo que puede explicar, al menos en parte, el por qué de su olvido. Ha abundado la crítica, por lo tanto, sobre el modelo como modelo pesimista en que prevé el declive como consecuencia inevitable. En realidad, presenta la perspectiva del declive como inevitable cuando falta una gestión y una reacción adecuada. De hecho, el objetivo primordial del artículo consistía en demostrar lo que puede ocurrir si el desarrollo de un destino progresa de una manera descontrolada y espontánea. Habrá que reconocer, cierto es, que no se entraba en detalle al respecto de la forma que dicha gestión e intervención deban

tener. Sin embargo, se ofrecían ejemplos de reciclaje (como los de Atlantic City y del destino de esquí, Aviemore) donde se proporcionaban breves reseñas sin entrar en detalle sobre la acción emprendida en dichos destinos para cambiar ‘sus destinos’. Quizás de todos los elementos destacados en el CVDT, es éste que requería mayor investigación. Los capítulos firmados por Hovinen, Stansfield, Faulkner y Tideswell, además de la aportación de Agarwal y Cooper en el libro en prensa (Butler, 2005,a,b) tratan el problema e ilustran lo que puede hacer cualquier destino si quiere reciclar, reestructurar y rejuvenecer. Este elemento se vuelve a debatir cuando entramos en el contexto de la sostenibilidad.

Los componentes espaciales

El componente espacial era de importancia primordial a la hora de desarrollar el modelo pero figuraba mucho menos a la hora de publicarlo debido a una total ausencia de investigación sobre patrones territoriales y espaciales en la bibliografía del turismo de aquel entonces. La hipótesis especial original, basada en los cambios de enfoque espacial a medida que el desarrollo del destino local llegase a una platafor-

While carrying capacity is, as noted above, a discarded concept in some quarters, an alternative has not been found. It would be a brave and perhaps overly optimistic observer of destinations who would argue that a resort cannot be overdeveloped or have too many visitors. As long as this remains the case, at some point each resort will have to face the decision of what is the maximum level of development it can or should accept in order to maintain its attractiveness and competitiveness as well as meeting the wishes of local residents, and begin to plan for that level and what to do when it is reached.

Management

This point leads to another critical element in the model and that is management. The original article included in its title the phrase "implications for management", yet one might argue that if there is one element that has been most often ignored in the discussion and application of the model, it is this. It has to be acknowledged that there was not a great deal of discussion of this component in the 1980 article, and this may explain in part why it has tended to be overlooked. This has meant that there has been criticism that the model argues for the inevitability of decline. In reality, it posits the view that such decline is only inevitable when management and appropriate action are absent. The whole point of the article and the identification of the resort cycle was to illustrate what would happen if development was allowed to continue at a destination in an unplanned and uncontrolled manner. Admittedly just what form such management and intervention might take was not discussed in any great detail. The examples of rejuvenation that were discussed (Atlantic City and Aviemore) were dealt with very briefly and the actions that had been taken in these resorts were not explored at all. Perhaps of all the elements in the TALC, this is the one that needs the greatest attention in the future. The chapters by Hovinen, Stansfield and Faulkner and Tideswell, Agarwal and Cooper in the forthcoming books (Butler 2005a, b) go some way to describing and analysing what is involved for a destination if it wishes to achieve revisioning, restructuring or rejuvenation. This element is discussed again below in the context of sustainability.

Spatial Components

The spatial component was a major element when the model was being developed, but it was much less prominent in the published version. This was because of an absence in the tourism literature at that time of research on spatial patterns. While the spatial hypothesis, that there would be a series of locational shifts as development at the initial site peaked and stagnated, is still felt to be correct, it remains an area

ma y entrara en cierto estancamiento, que sí se dan en la realidad, sigue sin estudiar ni analizar suficientemente. En el caso de los destinos insulares, esta idea provoca cierta intriga. El nuevo desarrollo ¿se desplaza a otro lugar dentro de la misma isla o, en el caso de un Archipiélago, se desplaza a otra isla menos desarrollada y así produce competencia dentro de las islas mismas? Hay ejemplos de ambos casos de desplazamiento: a veces, depende de la estructura política de las islas y a veces de las características físicas de las islas involucradas. Las ventajas a la hora de buscarse una nueva ubicación por complete donde desarrollar suelen ser el mayor espacio disponible, la oportunidad de crear un nuevo entorno, totalmente actualizado desde la perspectiva de infraestructura y atractivos, y un lugar completamente 'divorciado' de los problemas relacionados con el 'anterior' destino caduco, con nueva imagen y una actitud más positiva de los residentes hacia el turismo de lo existía en el 'viejo' destino. En cambio, hay desventajas como la necesidad de crear una nueva imagen y consolidarla ante los turistas potenciales, asegurar la participación de las agencias externas tales como tour-operadores, líneas aéreas y cruceros quizás, además de dotar el lugar con la infraestructura adecuada, lo que puede representar una suma nada desdeñable.

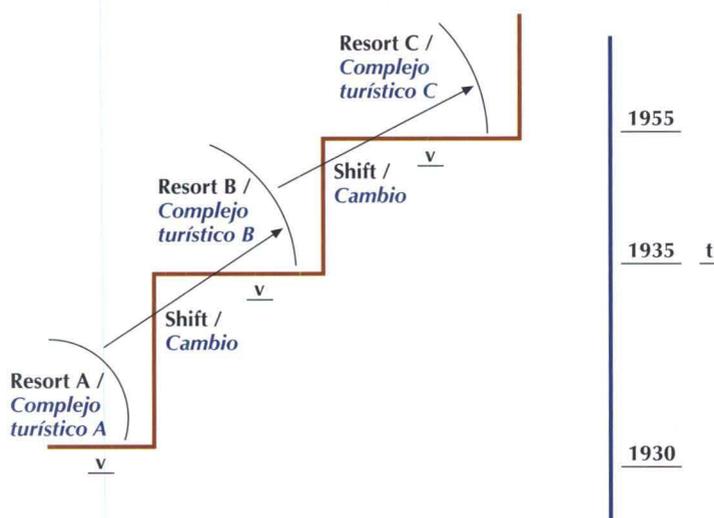
Activadores

Otro elemento no explicitado en el modelo del CVDTY, sin embargo, de una importancia vital para la viabilidad del modelo, es la idea de los activadores del desarrollo y del cambio en un destino. Tiene que haber más motores del cambio que un simple crecimiento en la demanda para hacer que el destino mueva a lo largo de la curva del ciclo descrito en el CVDT. No se subrayaron estos elementos de cambio debidamente en el modelo original, sin embargo resultan de una importancia primordial a la hora de impulsar a un destino por la curva. Los dos capítulos escritos por Russell en Butler 2005b, que tratan de la relevancia y la aplicación de la teoría del caos, y del papel desempeñado por los empresarios, cubren, en parte, esta laguna en el modelo original. Podríamos decir que la acción emprendido por los gestores (tal como la hemos descrito anteriormente) es una acción y un activador deliberadamente inducidos mientras que los activadores espontáneos y accidentales corresponden al caos y a la turbulencia en el sistema turístico. Keller (1987) argumentaba que la falta del control sobre el desarrollo constituía un activador de cambio a menudo obviado y que podía relacionarse fuertemente al progreso por las fases distintas de la curva del CVDT, ya que tenía que ver con fuentes

that has not been adequately studied. In the case of island destinations this remains an intriguing question. Does new development take place elsewhere on the first island developed, or, if it is an island group, does it move to an undeveloped island, thus setting up spatial competition within the group? One can find examples of both types of development occurring, sometimes depending on the political structure of the islands, and sometimes more dependent on physical characteristics of the islands involved. The advantages of selecting a new location for development tend to include more space being available for development, the opportunity to create a totally new environment with the most up to date facilities and infrastructure, a location which has none of the problems associated with "old" development, a new image and potentially a more positive resident attitude than may exist in the old destination. On the other hand, disadvantages include having to establish an image and a presence in the minds of potential tourists, ensure involvement by external agencies such as tour operators, airlines and cruise lines where appropriate, and provide the necessary infra-structure and facilities, which can involve considerable amounts of investment capital.

Triggers

One of the elements which was not made explicit in the TALC, but which is of course, of crucial significance to the basic idea of the model, is that of triggers of development and change in a destination.



Clearly, forces have to be at work beyond a growth in demand to cause the changes in destinations as they move through the cycle described by the TALC. These were not given the emphasis that they deserved in the original model, and certainly in terms the shifting of a resort from one stage to another they are of particular relevance. The two chapters by Russell in Butler 2005b, dealing with the relevance and application of chaos theory, and the role of entrepreneurs, go some way to tackling this neglect. One might propose that actions by management (as discussed above) correspond to deliberately induced triggers, while unintentional and accidental triggers correspond to chaos and turbulence in the tourism system. Keller (1987) argued that an overlooked trigger of change, and one which could be related strongly to the stages of development was control over development, which often determined sources of investment, and the issue of control was raised in a different context by Debbage (1990, 1992).

de capital e inversión, algo parecido a lo que argumenta después Debbage (1990, 1992) pero en un distinto contexto.

Conclusión

Estos eran, entonces, los elementos claves del modelo y del concepto original. Yo abogo que no solo siguen vigentes y que son cruciales para una clara comprensión del desarrollo de un destino sino que, de hecho, aún distamos mucho de gozar de una clara comprensión de ese fenómeno. En la mayoría de los casos se ha limitado a describir más que explicar las tendencias observadas, se han apuntado divergencias del modelo y no se ha entrado en la interpretación de ellas, ni han tratado a cada caso como caso único sino que se ha extrapolado sobre el caso, convirtiéndole en un 'tipo' o en una tipología de las muchas disponibles en el mercado. La situación de la investigación me llevó a concebir estos dos nuevos libros donde invité a participar a todos aquellos autores que habían aportado modificaciones importantes al modelo o habían enlazado sus propias ideas sobre el desarrollo turístico conceptualmente con el modelo del CVDT. Soy plenamente consciente que existen otros elementos importantes que se tocaron en el artículo ori-

ginal y en la bibliografía posterior a ello, pero sigo considerando que los temas reseñados anteriormente son los componentes y conceptos claves del modelo. Siguen aplicables, sin perder nada de su relevancia, en cualquier análisis dirigido a ilustrar, interpretar, explicar y pronosticar tendencias futuras de desarrollo en un destino turístico. Lo que queda para argumentar es la relevancia global del modelo del CVDT a unos veinticinco años de su presentación en la sociedad.

¿Aún resulta válido el CVDT?

Hace unos años, Prosser (1995) resumió sucintamente la crítica con respecto al CVDT y la clasificó bajo cinco epígrafes:

- 1) Las dudas al respecto de la validez de un modelo único,
- 2) Las limitaciones de la definición de la capacidad de carga,
- 3) Las limitaciones conceptuales del modelo del ciclo de vida en sí,
- 4) La falta de argumentos empíricos, y
- 5) La limitada utilidad del modelo.

A pesar de estas críticas, algunas de ellas bastante profundas, y otras suscitadas por los autores que participan en los dos

Summary

These then, were the key elements of the original concept and model. I would argue that not only do they remain crucial elements in our understanding of the way that tourist destinations develop, but that this understanding is still far from complete. In the majority of cases researchers have tended to describe rather than explain the patterns observed, note differences from the model but not necessarily interpret the significance of such variations, and treat each case as a unique destination rather than one in a set of options available to the market. It was this situation that partly stimulated the idea of these two books, of getting those researchers who had made significant modifications and conceptual linkages with the TALC to contribute their ideas. While there were other elements and issues raised in the original paper and in the subsequent literature, I see the above as still being the key components and concepts of the model. None of them have lost their relevance in research aimed at illustrating, interpreting, explaining and predicting the patterns and processes of tourism destination development. The remaining issue to be dealt with is the overall relevance of the TALC model some twenty five years after its introduction.

Continued relevance of the TALC?

A few years ago Prosser (1995) succinctly summarised the criticisms of the TALC as falling into five categories:

- 1) doubts on there being a single model of development,
- 2) limitations on the capacity issue,
- 3) conceptual limitations of the life-cycle model,
- 4) lack of empirical support for the concept, and
- 5) limited practical utility of the model.

Despite these quite profound criticisms and others raised by contributors to these volumes, the model is still being used, a point Prosser recognised (1995, 9):

“The extensive criticism levelled at the resort life cycle concept shows no sign of dissuading researchers from adopting the model as a framework for their research the original model survives largely intact and according to some, offers the prospect of further development”.

After twenty five years is the cycle still a valid model for the study of tourism development and can it still serve as a broad conceptual framework for the study of the development process of tourism destinations?

volúmenes nuevos, el modelo sigue en uso, hecho reconocido por Prosser (1995, 9):

“A pesar de la crítica hecha del concepto del ciclo de vida de un destino turístico, los investigadores siguen utilizando el modelo como marco conceptual para la investigación. El modelo original sigue prácticamente intacto y, según algunos, no da visos de desarrollarse más extensivamente.”.

Pero después de veinticinco años ¿podemos realmente considerar que este modelo sigue siendo válido para el análisis del desarrollo de un destino? Tendría que responder que sí e incluso añadir que ahora resulta más aplicable aún que cuando se creó en 1980. Voy a explicarles por qué:

- Se sabe que los destinos turísticos no pueden sobrevivir eternamente sin una gestión y control adecuadas;
- No hay modelos viables, ni existen muchas alternativas al modelo del CVDT;
- La gestión turística se entiende bien poco y se practica menos en general en la mayoría de los destinos turísticos. Se suele sustituirlo por promoción turística.;

- Como dijo Plog hace tres décadas (1973), hay un número finito de lugares que pueden desarrollarse como destinos turísticos;
- El concepto de sostenibilidad se ha adoptado por doquier y tiene mucho en común con el CVDT. Si se va a aplicar la sostenibilidad a los destinos, hace falta entender este proceso.

El difunto Bill Faulkner realizó un ejercicio de revisión sobre la Costa Dorada (Gold Coast) de Queensland donde percibió que había una antipatía total, por parte de los empresarios locales, hacia la participación en el análisis. Ellos creían que significaría un cambio de dirección y de perspectiva (Faulkner, 2001). Estaban de acuerdo, en cambio, para participar en un ejercicio de ‘previsión’ que permitía mantener la ilusión de que todo andaba bien y que no había problema ninguno en la región.

Más veces sí que no, los gestores de los destinos prefieren jugar con los atractivos pensando que no pasa nada, que la oferta está bien, y que cuando las cosas ‘se arreglan’ volverán los turistas. En el siglo 21, todos los destinos compiten en un mercado global, lleno de opciones para el turista potencial. Islandia, por ejemplo, entra en competencia de repente con Nueva Zelanda (sobre todo, compitiendo para el Mercado de la costa

Perhaps inevitably I have to argue that the basic tenets of the model and the concept are as, or perhaps even more, applicable today than in 1980. The reasons for coming to this conclusion include:

- the fact that there is still evidence that the idea that resorts cannot exist for ever without deliberate management and control still exists;
- the fact that there are still few models in tourism that offer a viable alternative to the TALC;
- the fact that tourism management, is in reality, little understood and rarely practised at most tourist resorts, tourism promotion is usually substituted ;
- as Plog (1973) pointed out three decades ago, there is a finite number of locations that can be developed as tourist resorts;
- the concept of sustainability has been widely adopted and has a great deal in common with the TALC, and if it is to be applied to resorts, then it is necessary to understand the process of resort development.

The late Bill Faulkner, in discussing the revisioning exercise that he was developing on the Gold Coast in Queensland noted that there was great reluctance, and even refusal, by local tourism industry representatives to participate in a revisioning exercise. They felt that this would imply there were problems and a need to change direction and vision (Faulkner, 2001). Instead, they agreed to participate in a 'visioning' exercise, thus maintaining the illusion that nothing was going wrong and that there were no problems being faced by the region.

All too often, those responsible for destinations prefer to tinker with attractions on the assumption that there is nothing really wrong with what is on offer, and feel that if things could be "tidied up", the crowds would return. In the early 21st century all resorts are competing in a truly global marketplace with many alternatives available to the potential visitor. Thus Iceland, for example, faces competition from New Zealand (especially for the market on the west coast of North America) as well as from Scandinavia, its geographically closest competitor. The Canaries face competition from islands in the Caribbean as well as those in the Mediterranean, and perhaps even from those in the Pacific. The sad fact of life is that some resorts have little or no future in modern tourism because of a lack of competitiveness in their existing form, at least at the global scale, and need to "read the signs". As Baum demonstrates (Butler 2005b), they may be best advised to prepare an exit strategy from tourism. In the case of islands, particularly small ones, such a strategy may appear more problematical than remaining in a declining tourism industry, as many islands may have few

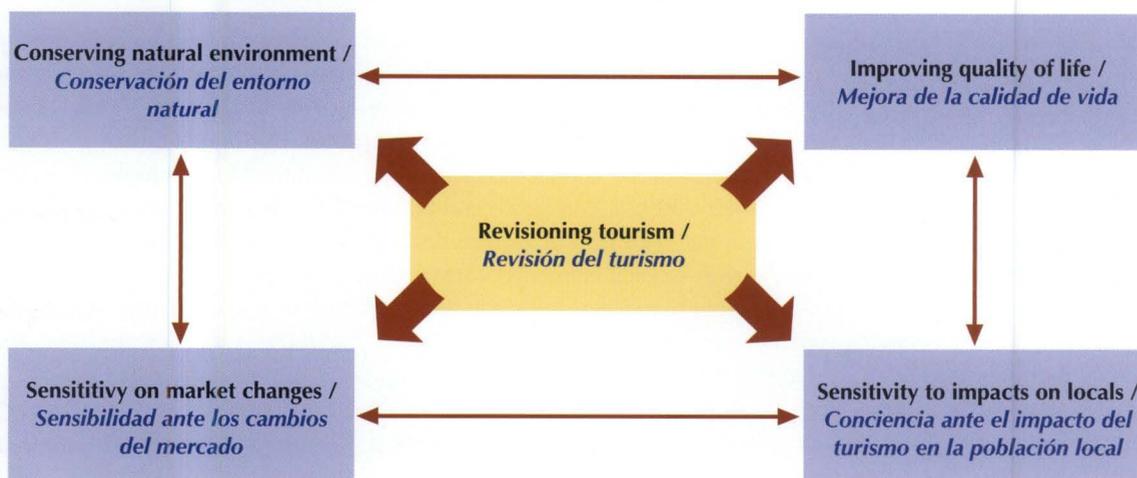
oeste de los Estados Unidos) y con Escandinavia, su competidor más cercano geográficamente. Las Islas Canarias han entrado en competencia con el Caribe y con el Mediterráneo y hasta con las islas del Pacífico. La triste realidad es que la mayoría de destinos no tienen futuro en el mundo moderno turístico porque tienen poco nivel de competitividad en su estado actual, al menos en el Mercado global, y necesitan 'cambiar con los tiempos'. Como bien demuestra Baum (Butler 2005b), puede que las islas tengan que prepararse la alternativa al turismo. En el caso de islas, sobre todo, las islas pequeñas, una estrategia alternativa puede parecer más problemática que mantenerse en una industria turística en declive, ya que las islas tienen poco que vender más que su clima acogedor y su naturaleza benevolente que comparten con otros muchos lugares.

Hay destinos maduros cuyos atractivos y número de turistas van cayendo en pique y, en cambio, hay cada vez más destinos nuevos que van pasando por la sobre-explotación y la masificación. Si nos olvidamos de las vicisitudes actuales, se puede decir que las previsiones para el turismo son halagueñas con cada vez más turismo doméstico e internacional y, por lo tanto, presión constante sobre los destinos considerados atractivos. No constituye un nuevo problema ya que se ha proyectado crecimiento en el mercado turístico desde hace varias décadas ya.

Parece altamente probable que se vaya a seguir consumiendo destinos turísticos a un paso cada vez más acelerado, es decir, que ya tarda menos llegar desde el principio al fin del ciclo. Los mejores sistemas de transporte, los costes reducidos, los ahorros por economía de escala, las innovaciones en el marketing y los cambios de gustos y de pautas de comportamiento dentro de la sociedad todos sirven para reducir la lealtad a una marca o a un destino y fomentan el deseo de estimulación, novedad y el cambio por el cambio en sí. El coleccionismo de destinos en vez del disfrute acelera el paso por la curva de Plog (1973). Uno seguirá con la ilusión de ser aloccéntrico antes de psicocéntrico (viajero más que turista) pero se puede argumentar que, en realidad, todo viajero va rumbo a convertirse en turista (Wheeller 1993), bien que le guste o no, y que la mayoría de destinos frecuentados por los 'viajeros' van rumbo a convertirse en destinos turísticos, con o sin gestión.

El modelo del CVDT lleva implícito la necesidad de adoptar una perspectiva a largo plazo a la hora de planificar y gestionar un destino. Si los destinos van a evitar las trampas de la sobre-explotación y una inminente decadencia como resultado, la previsión a largo plazo resulta imprescindible desde el principio de las operaciones. No es difícil prever cómo se va a atraer a los turistas en los primeros diez años pero sí resulta más complicada

Criteria for Revisioning Tourism and Refocusing on Sustainability
Crerios para la revisión del turismo y cambio del enfoque hacia la sostenibilidad



resources to sell other than their amenity and climate elements which may well be found in several or even many other locations.

In contrast to those resorts whose appeal and visitation are declining, there are increasing numbers of destinations that are experiencing problems of over-development and overuse. Current difficulties aside, all projections are for continued tourism growth globally, in both international and domestic forms, and thus continued pressure on those destinations viewed as attractive. This is hardly a new problem, projections of increasing tourism demand have been made for several decades.

It appears highly likely that the rate of consumption of tourist destinations is increasing, that is, the time taken to proceed through the cycle is diminishing. Improvements in transportation, reductions in cost, savings through economies of scale, innovations in marketing and societal changes in tastes and behaviour all serve to reduce brand and place loyalty and to encourage the desire for stimulation, novelty and change for the sake of change. The collection, instead of enjoyment, of destinations has the potential to speed the movement of places along Plog's (1973) curve. While many may like to think they are, and will remain allocentric rather than psychocentric, (travellers rather than tourists) in reality, one may argue that almost

do asegurar que siguen viniendo cincuenta o cien años. Esta filosofía tiene todo que ver con el concepto importantísimo, acuñado en el siglo XX, del desarrollo sostenible y su aplicación al desarrollo turístico (Butler 1999). Se puede argumentar que el CVDT constituye un primer aviso para que se apliquen los principios del desarrollo sostenible en el contexto del destino turístico. El modelo original contiene casi todos los elementos básicos del desarrollo sostenible. Es decir, la previsión a largo plazo, la aceptación de los límites al crecimiento y al desarrollo, y la necesidad de ejercer responsabilidad en el desarrollo y control sobre el mismo. Yo creo, probablemente con mayor firmeza ahora que en 1980, que dichos principios son básicos si se quiere desarrollar y mantener un destino de manera adecuada. Puede que no queramos ni deseemos impedir el proceso del desarrollo seguido por decadencia de los destinos turísticos pero ciertamente tenemos una responsabilidad para evitar que una situación semejante a la descrita en *Tragedy of the Commons* (1968) por Hardin ocurra por negligencia o por falta de conocimiento en muchos destinos turísticos. El eje central del modelo del ciclo de vida de un destino turístico es el desarrollo por evolución más que por revolución y que resulta imprescindible tener control y debida responsabilidad si el destino va a sobrevivir a largo plazo. Este principio resulta aún más impor-

tante, si cabe, en las islas pequeñas. En años venideros, no existe ninguna razón por la que el modelo del CVDT no pueda representar un toque de atención para que haya esa responsabilidad y control y, por lo tanto, seguiría siendo vigente. Es inevitable, por su naturaleza general y simplista, que el modelo del CVDT no se adapta totalmente, ni siquiera bien, a muchos casos específicos. Lo que debemos preguntarnos mejor es si tiene una aplicación y validez aún a principios del siglo 21 (pregunta que ya hemos contestado, en parte, anteriormente en el desarrollo de este artículo) antes de juzgar si, en su versión original, era capaz de explicar completa y debidamente el proceso de evolución de un destino turístico. Si la cantidad de aplicaciones y el número de ejemplos en la literatura demuestran algo, quizás sea que el modelo resulta útil como herramienta descriptiva que se puede utilizar en una amplia gama de situaciones diversas desde las perspectivas económicas, culturales, espaciales y temporales. Hasta que haya pruebas convincentes de que las personas responsables de la planificación de un destino, el desarrollo del mismo, el marketing y la gestión junto a todos los otros poderes fácticos hayan aprendido de los errores cometidos en el pasado, el modelo del CVDT probablemente seguirá teniendo validez como previsión, desgraciadamente, de lo que acontecerá en muchos destinos.

all travellers are on their way to being tourists (Wheeller 1993), whether they like or realise it or not, and most traveller destinations are also on their way to becoming tourist resorts, management notwithstanding.

Implicit in the TALC is an argument for a taking a long term viewpoint in the planning and management of destinations. If destinations are to avoid the pitfalls of over-use and subsequent decline in appeal, then looking forward from the beginning is of crucial importance, not how to attract tourists in the first decade of the development, but how to keep them coming fifty or a hundred years in the future. This line of thinking fits very well with one of the most important concepts of the late 20th century, that of sustainable development and its application to tourism development (Butler 1999). It can be argued that the TALC represents an early call for the principles of sustainable development in the context of tourism destinations. The original model contained within it virtually all of what are seen as the essential elements of sustainable development. These are; the long term view, the acceptance of limits to growth and development, and the need for responsibility and control over development. I believe, probably even more strongly than in 1980, that these principles are basic and essential if destinations are to be developed and maintained in an appropriate manner.

We may not be able, nor wish to prevent the process of development and subsequent decline of areas as tourist destinations, but surely we do have a responsibility to avoid Hardin's *Tragedy of the Commons* (1968) being repeated by accident or neglect in many tourist destinations. At the heart of the resort cycle model is the principle that the development of destinations is evolutionary rather than revolutionary, and control and responsibility over development are crucial if development is to be appropriate and the destination to survive over the long term. Nowhere more than small islands is this of critical importance. In the years ahead there is no reason why the TALC model cannot continue to serve as a call for such responsibility and intervention, and therefore as such, have continued validity.

Because it is a generalised simplistic model, it is inevitable that the resort cycle model would not fit perfectly, or even closely, all of the many specific and unique cases to which it has been applied. The question best asked perhaps, is that partly answered above, namely whether it has applicability and validity at the beginning of the 21st century, rather than whether in its original form it successfully and completely explained the process of tourist destination evolution. The amount of use the model has received and the number of examples discussed in the literature would tend to support the view that the model does have validity in terms of being a descriptive tool that has applicability in a wide variety of spatial, temporal cultural and economic situations. Until there is convincing evidence that those responsible for tourism

destination planning, development, marketing and management along with the political decision-makers have learned the lessons from past mistakes, the resort cycle model is likely to continue to have some validity in a predictive sense as well, perhaps unfortunately for many destinations and tourists.

References

- Butler, R.W.** (1980): "The concept of the tourist area life-cycle of evolution: implications for management of resources". *Canadian Geographer*, 24 (1), 5-12.
- (1996): "The Concept of Carrying Capacity: Dead or Merely Buried?" *Progress in Tourism and Hospitality Research*, 2 (3/4), 283-293.
- (1999): "Sustainable Tourism: The State of the Art". *Tourism Geographies*, 1 (1), 7-25.
- (2005a): *The Tourism Area Life Cycle: Applications and Modifications*. Channelview Press: Clevedon.
- (2005a): *The Tourism Area Life Cycle: Conceptual and Theoretical Issues*. Channelview Press: Clevedon.
- Choy, D.** (1992): "Life cycle models for Pacific island destinations". *Journal of Travel Research*, 30 (3), 6-31.
- Cooper, C.P.** (1995): "Strategic Planning for Sustainable Tourism: The Case of the Offshore Islands in the UK". *Journal of Sustainable Tourism*, 3 (4), 191-209.
- Debbage, K.** (1990): "Oligopoly and the resort cycle in the Bahamas". *Annals of Tourism Research*, 17, 513-527.
- (1992): "Tourism Oligopoly is at Work". *Annals of Tourism Research*, 19, (2), 355-359.
- Douglas, N.** (1997): "Applying the life cycle model to Melanesia". *Annals of Tourism Research*, 24 (1), 1-22.
- Faulkner, W.** (2001): Personal communication, Professor, Griffith University, Gold Coast, Queensland.
- Gilbert, E. W.** (1939): "The growth of inland and seaside health resorts in England". *Scottish Geographical Magazine* 55, 16-35.
- Hardin, G.** (1968): "The Tragedy of the Commons". *Science*, 162. 1243-1248.
- Keller, C. P.** (1987): "Stages of Peripheral Tourism Development — Canada's Northwest Territories". *Tourism Management*, 8, 2-32.
- Martin, B. S., and M. Uysal** (1990): "An Examination of the Relationship Between Carrying Capacity and the Tourism Lifecycle: Management and Policy Implications", *Journal of Environmental Management*, 31, 327-333.
- Plog, S. C.** (1973): "Why destinations areas rise and fall in popularity". *Cornell Hotel and Restaurant Association Quarterly*, 13, 6-13.
- Prosser, G.** (1995): "Tourism destination life cycles: Progress, problems and prospects". Paper to *National Tourism Research Conference*, Melbourne.
- Stansfield, C. Jr.** (1972): "The development of modern seaside resorts". *Parks and Recreation*, 5 (10), 14-46.
- Stansfield, C. A.** (1978): "Atlantic City and the Resort Cycle. Background to the Legalization of Gambling". *Annals of Tourism Research*, 5 (2), 238-251.
- Strapp, J.** (1988): "The resort cycle and second homes". *Annals of Tourism Research*, 15, 504-516.
- Weaver, D. B.** (1988): "The Evolution of a 'Plantation' Tourism Landscape on the Caribbean Island of Antigua". *Tijdschrift Voor Econ. En Soc Geografie*, 69, 319-31.
- Wheeller, B.** (1993): "Sustaining the ego", *Journal of Sustainable Tourism*, 1 (2), 121-129.
- Williams, M. T.** (1993): "An Expansion of the Tourist Site Cycle Model: The Case of Minorca (Spain)". *The Journal of Tourism Studies*, 4, 24-32.