

- NOTA DE CÁTEDRA -

## **EL MODELO DE LANCASTER**

### LA TEORÍA DEL CONSUMIDOR PARA LA SELECCIÓN DEL DESTINO TURÍSTICO

**Lic. Luis Emiliano Scuriatti<sup>7</sup>**  
*Universidad Nacional de La Plata*

---

<sup>7</sup> Profesor Adjunto de la Cátedra de Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión en Turismo, y Jefe de Auxiliares Docentes de la Cátedra de Economía del Turismo I. Enfoque Microeconómico (Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de la Plata)

## **Resumen**

Consideramos que el modelo clásico de la teoría del consumidor es deficiente para la modelización de la elección del destino vacacional de un turista con restricciones múltiples. Por tal motivo, presentamos una nota de cátedra impulsando el uso del modelo de Lancaster, basado en la consideración de restricciones múltiples y de atributos de los bienes y en la proporción que de estos proveen los destinos turísticos, para obtener una respuesta más acabada al interrogante acerca de los motivos que tiene el turista para seleccionar un destino por sobre los demás. El modelo es particularmente útil para bienes no tangibles como los que componen al turismo.

**Palabras Clave:** *maximización de utilidad, restricciones múltiples, atributos, proporciones fijas.*

## **Abstract**

We consider classic consumer utility maximization model not enough for modeling holiday destination choice to the tourist facing multiple restrictions. For that reason we present an academic note encouraging the use of Lancaster model, based on the consideration of multiple constraints, good's attributes and the attribute proportions given by tourism destinations to obtain a more complete answer to the question about why the tourist would prefer a destination instead of the other. The model is particularly useful for non-tangible goods such as those which compose tourism.

**Key words:** *utility maximization, multiple constraints, attributes, fixed proportions.*

**Códigos JEL:** A12; D11; R12

## ÍNDICE

I. Introducción y objetivo .....	54
II. Las restricciones .....	55
III. Las tecnologías de consumo .....	56
IV. La determinación de las posibilidades del turista .....	58
V. La maximización de la utilidad .....	61
VI. Anexo: Estática comparativa. Efectos sobre la selección de destino .....	64
VII. Bibliografía .....	67

## I. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVO.

Aunque la teoría clásica del consumidor es adecuada para examinar la demanda de productos tangibles o mercancías, el concepto de una persona que maximiza su utilidad cuando la pendiente de la curva de indiferencia iguala la pendiente de la restricción presupuestaria (Samuelson 1989) es bastante deficiente como instrumento de análisis para bienes compuestos, tales como el turismo, y restricciones múltiples.

El siguiente modelo, es una adaptación de Lancaster (1966), Rugg (1971) y Bull (1994) desarrollado por la cátedra de Economía del Turismo I, Enfoque Microeconómico.

El modelo comienza suponiendo un turista que está planeando tomarse unas vacaciones por motivos de ocio y lo que desea es obtener las cantidades máximas posibles de dos atributos denominados  $Z_1$  y  $Z_2$ . Estos atributos serán tratados como variables cuantitativas para la simplicidad del análisis y representación. Los mismos deberán ser adquiridos por el turista realizando turismo y son las variables que le proporcionan utilidad. Para simplificar el análisis suponemos que solo le interesan dos atributos de los posibles destinos turísticos a comparar. Su función objetivo (su función de utilidad) depende de las cantidades de estos dos atributos que pueda consumir, mediante la siguiente forma funcional:

$$U = U ( Z_1 ; Z_2 )$$

Estos atributos pueden ser obtenidos en varios destinos turísticos probables. Para simplificar utilizaremos tres posibles destinos, a los cuales identificaremos como  $X_1$ ,  $X_2$  y  $X_3$ . La forma en que los posibles destinos proveen de los atributos al consumidor es conocida como "**TECNOLOGÍA DE CONSUMO**" y representa la tecnología de provisión de atributos que posee cada destino turístico. Cabe aclarar que esta tecnología es subjetiva, es decir, está representada por la percepción que el individuo tiene acerca de los destinos y sus atributos. Siendo  $A_{ij}$  la cantidad del atributo  $i$  que ofrece el destino  $j$  por día, el siguiente cuadro indicará la cantidad relativa de cada atributo que se obtiene en cada lugar por día de consumo:

Destino/Atributo	Z1	Z2
$X_1$	$A_{11}$	$A_{21}$
$X_2$	$A_{12}$	$A_{22}$
$X_3$	$A_{13}$	$A_{23}$

Como ya sostuvimos, utilizamos solo dos atributos y tres destinos probables a los fines de simplicidad gráfica y analítica; pero debe remarcarse que los hallazgos pueden ser extensibles a más atributos y destinos alternativos.

## II. LAS RESTRICCIONES.

El consumidor enfrenta entonces el problema de maximizar su utilidad, la cual depende del consumo que pueda realizar de atributos, eligiendo un destino turístico probable entre los que tenga a su disposición. A su vez, se enfrenta a las siguientes dos restricciones:

*RESTRICCIÓN PRESUPUESTARIA (Identificada con la letra M):*

$$Y \geq P_1 * X_1 + P_2 * X_2 + P_3 * X_3$$

Esta restricción nos indica que el turista no va a gastar en su viaje (el gasto es el lado derecho de la ecuación) un monto superior a su ingreso disponible o presupuestado para turismo, Y. El gasto del viaje va a estar representado por el gasto diario promedio en cada destino (o su "precio monetario", representado por los valores que asuma cada parámetro  $P_i$ ) multiplicado por el consumo de días de cada destino, representado por los valores de  $X_i$ .

*RESTRICCIÓN DE TIEMPO (Identificada con la letra S):*

$$V \geq T_1 * X_1 + T_2 * X_2 + T_3 * X_3$$

Con el mismo espíritu postulamos una restricción que nos indica que el individuo no va a gastar en su viaje una cantidad de tiempo superior a la planeada para turismo. Las variables  $X_i$  siguen siendo el consumo de días de cada destino, y los valores de los parámetros  $T_i$  representan el tiempo insumido en cada destino, para realizar turismo. Como el consumo de atributos a través de un viaje por motivos recreacionales es el único modo de obtener utilidad (el individuo no obtiene utilidad del ahorro de tiempo o dinero, ni de ninguna otra alternativa similar), entonces las restricciones planteadas tendrán la siguiente forma:

$$Y = P_1 * X_1 + P_2 * X_2 + P_3 * X_3$$

$$V = T_1 * X_1 + T_2 * X_2 + T_3 * X_3$$

El modelo puede resumirse (Bull, 1994), entonces, de la siguiente manera:

Maximizar la función de utilidad del turista:  $U = U(z)$

Sujeto a - la tecnología de consumo:  $z = g(x)$ .

- la restricción presupuestaria:  $y \geq p * x$

- la restricción de tiempo:  $v \geq t * x$

Donde:

- $z$  es el vector de características de los productos turísticos,
- $x$  es un vector de las cantidades relativas de consumo de cada destino,
- $p$  es un vector columna de precios unitarios de los destinos,
- $t$  es un vector columna de tiempo necesario para cada destino,
- $y$  es la renta disponible o fondos presupuestados para turismo,
- $v$  es el tiempo libre o planeado para turismo.

### III. LAS TECNOLOGÍAS DE CONSUMO.

Dados los datos planteados acerca de los destinos probables, y sus atributos resumidos en el cuadro que representa las tecnologías de consumo, podemos calcular las cantidades de cada atributo que puede consumir en cada destino multiplicando la proporción del atributo que brinda el destino (parámetro  $A_{ij}$ ) por la cantidad de días que permanece en el mismo ( $X_i$ ). Así:

La cantidad de  $Z_1$  que se puede consumir diariamente como máximo será:

$$- Z_1 = A_{11} * X_1, \text{ en el 1er destino}$$

$$- Z_1 = A_{12} * X_2, \text{ en el 2do destino}$$

$$- Z_1 = A_{13} * X_3, \text{ en el 3er destino}$$

Y la cantidad de  $Z_2$  que se puede consumir diariamente como máximo será:

$$- Z_2 = A_{21} * X_1, \text{ en el 1er destino}$$

$$- Z_2 = A_{22} * X_2, \text{ en el 2do destino}$$

$$- Z_2 = A_{23} * X_3, \text{ en el 3er destino}$$

Mediante las relaciones que acabamos de postular entre atributos y destinos, podemos hallar **la tecnología de consumo de  $Z_1$  y  $Z_2$  de cada destino**, con una simple operación matemática. Lo que esto nos permite es encontrar una forma funcional para las tecnologías de consumo que nos permita luego trabajarlas y graficarlas con mayor exactitud.

$$\text{Si } Z_1 = A_{11} * X_1 \text{ y } Z_2 = A_{21} * X_1$$

$$\text{Entonces } \frac{Z_1}{A_{11}} = \frac{Z_2}{A_{21}} \quad \text{Por lo tanto: } Z_2 = \frac{A_{11}}{A_{21}} * Z_1 \quad (\text{en el destino 1})$$

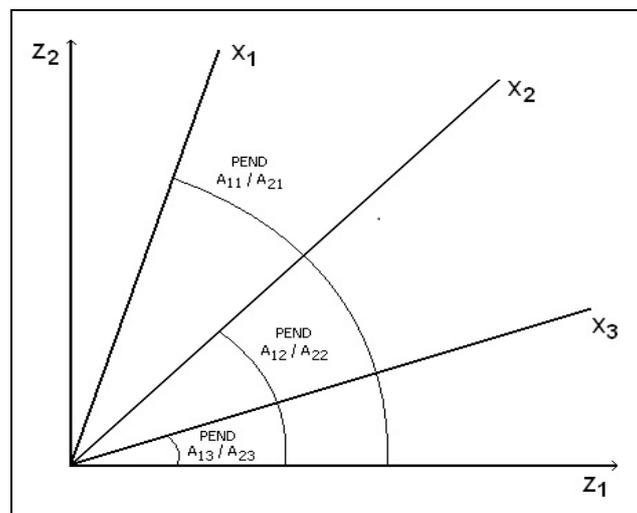
$$\text{Si } Z_1 = A_{12} * X_2 \text{ y } Z_2 = A_{22} * X_2$$

$$\text{Entonces } \frac{Z_1}{A_{12}} = \frac{Z_2}{A_{22}} \quad \text{Por lo tanto: } Z_2 = \frac{A_{12}}{A_{22}} * Z_1 \quad (\text{en el destino 2})$$

$$\text{Si } Z_1 = A_{13} * X_3 \text{ y } Z_2 = A_{23} * X_3$$

Entonces  $\frac{Z_1}{A_{13}} = \frac{Z_2}{A_{23}}$  Por lo tanto:  $Z_2 = \frac{A_{13}}{A_{23}} * Z_1$  (en el destino 3)

El significado de cada relación de  $Z_2$  con  $Z_1$  en cada destino es el de mostrar las proporciones, diarias y fijas, de atributos que percibe el turista que pueden consumirse en cada destino. Se puede interpretar como la cantidad de unidades de  $Z_2$  que pueden obtenerse por cada unidad de  $Z_1$  que el destino en consideración provea, conformando la pendiente de la recta en el plano  $Z_1Z_2$ . Dependiendo de los valores que adquieran los coeficientes  $A_{ij}$  tendremos distintas pendientes para los distintos destinos probables. Gráficamente:



Las restricciones de la tecnología de consumo están representadas por los rayos  $X_1$ ,  $X_2$  y  $X_3$  que parten del origen y representan a cada uno de los lugares. Los ejes muestran las cantidades de los atributos  $Z_1$  y  $Z_2$  que estos pueden ofrecer. Como ya indicamos, los valores de los coeficientes  $A_{ij}$  determinan las pendientes de los rayos que reflejan la tecnología de consumo de cada destino en este problema, dado que cada coeficiente  $A_{ij}$  **representa cuanta cantidad del atributo  $i$  es provista por el destino  $j$  por día**. Cuan más inclinado es uno de estos rayos, indica que ese destino tiene una proporción mayor de atributo  $Z_2$ , dado que ese es el atributo graficado en el eje vertical; y cuan más plano, mayor proporción del atributo  $Z_1$  ofrece dicho destino. Estas proporciones son relativas.

#### IV. LA DETERMINACIÓN DE LAS POSIBILIDADES DEL TURISTA.

A continuación debemos encontrar las restricciones de los atributos en cada destino. Para ello podemos buscar la cantidad máxima de días de la que puede disponer en cada destino, conociendo los valores que toman los precios de la estadía en cada destino, o los precios de los atributos en cada uno de los destinos. Como primera instancia supondremos que solo puede optar por un destino turístico único para sus vacaciones, y luego justificaremos por que esto es razonable. De este modo hay dos alternativas para la determinación de las restricciones operantes en cada destino.

Denominaremos con las letras M y S al valor máximo de consumo de días en cada destino, y le agregaremos el subíndice Xi para indicar cada restricción en cada destino. Las restricciones se pueden calcular en base a los precios (y costos de tiempo) de cada destino de la siguiente manera:

Vacacionando en  $X_1$ , como  $X_2 = X_3 = 0$  (supuesto) entonces:

$$\text{si } Y = P_1 * X_1 \quad Mx_1 = Y / P_1$$

$$\text{si } V = T_1 * X_1 \quad Sx_1 = V / T_1$$

Análogamente, si elije  $X_2$ ,  $X_1 = X_3 = 0$  (supuesto) entonces:

$$\text{si } Y = P_2 * X_2 \quad Mx_2 = Y / P_2$$

$$\text{si } V = T_2 * X_2 \quad Sx_2 = V / T_2$$

Finalmente, si elije  $X_3$ ,  $X_1 = X_2 = 0$  (supuesto) entonces:

$$\text{si } Y = P_3 * X_3 \quad Mx_3 = Y / P_3$$

$$\text{si } V = T_3 * X_3 \quad Sx_3 = V / T_3$$

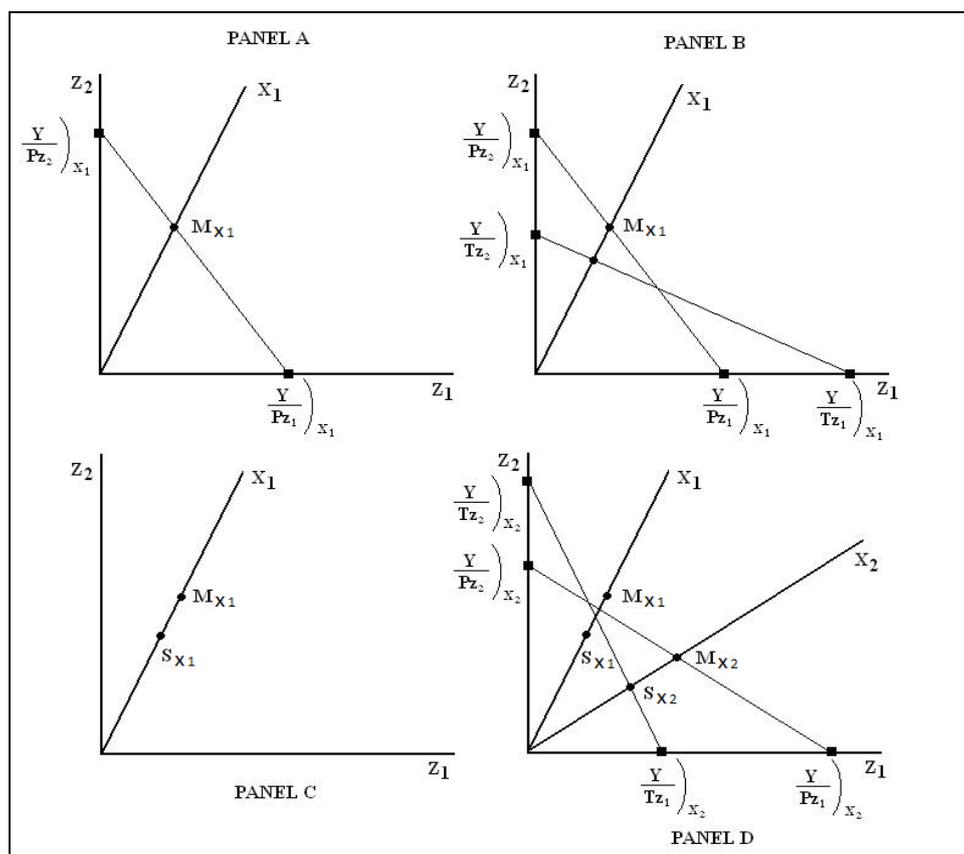
Si conocemos la disponibilidad de tiempo (V) y dinero (Y) del turista, y los valores del costo de la estadía “promedio” en cada destino en términos monetarios (P) y de tiempo insumido (T), entonces podemos hallar el consumo máximo de días que puede hacer de cada destino, donde, obviamente, la restricción efectiva en cada destino será la de menor valor, es decir, la más restrictiva.

Alternativamente, podemos partir de la teoría clásica del consumidor si conocemos los precios de cada atributo en cada destino. Por ejemplo, si tenemos como alternativa al destino  $X_1$ , donde los precios de los atributos a consumir son  $Pz_1$  y  $Pz_2$ , podemos trazar una restricción presupuestaria típica en el plano  $Z_1-Z_2$ . Luego debemos superponer la tecnología de consumo del destino  $X_1$  en el mismo gráfico (panel A en la siguiente página). En la intersección de estas dos líneas rectas queda determinado el punto conocido como  $Mx_1$ , el máximo consumo de días en  $X_1$  que puede realizar, dados los precios monetarios que tienen los atributos en este destino y su ingreso o presupuesto.

De similar manera, con los costos de tiempo de cada atributo,  $Tz_1$  y  $Tz_2$ , y su disponibilidad del mismo, podemos trazar una restricción de tiempo sobre el mismo plano, como muestra el panel B. La intersección con la tecnología de consumo del destino  $X_1$  nos provee el otro punto, el conocido como  $Sx_1$ . Teniendo identificados a los valores de  $Mx_1$  y  $Sx_1$ , entonces el más restrictivo de ambos (el punto más cercano al origen de coordenadas del gráfico) se transformará en restricción efectiva.

En el Panel C limpiamos las rectas innecesarias, y marcamos las restricciones como en el desarrollo del trabajo.

En el Panel D repetimos la operación para el destino  $X_2$ . Y puede realizarse para el tercer destino también.



Ya sea que conozcamos el gasto promedio de estadía en cada destino ( $Pi$ ), o el precio de cada atributo en cada destino ( $Pz_1, Pz_2, Tz_1, Tz_2$  en cada destino), conseguimos llegar a los mismos resultados. Ambas opciones tienen limitaciones o debilidades: la primera no contempla el uso, en particular, que querrá hacer el turista bajo análisis de cada atributo en cada destino, dado que el costo promedio no se verá influido por los verdaderos precios de los atributos en ese destino y su ponderación en las preferencias del turista (incluso alguno de ellos podría ser gratuito, o estar conformado a su vez por varios precios y otro tipo de costos); mientras que la segunda opción requiere de una gran cantidad de información al alcance del turista.

Luego, con todos los razonamientos hechos, podemos hallar el máximo consumo posible de los atributos  $Z_1$  y  $Z_2$  en cada destino turístico de la siguiente manera:

Para el destino  $X_1$ :  $X_1 = \min [ M_{X_1} ; S_{X_1} ] = \min [ Y/P_1 ; V/T_1 ]$

Por lo tanto  $Z_1 = A_{11} * \min [ Y/P_1 ; V/T_1 ] = Z_{1a}$

$Z_2 = A_{21} * \min [ Y/P_1 ; V/T_1 ] = Z_{2a}$

Para el destino  $X_2$ :  $X_2 = \min [ M_{X_2} ; S_{X_2} ] = \min [ Y/P_2 ; V/T_2 ]$

Por lo tanto  $Z_1 = A_{12} * \min [ Y/P_2 ; V/T_2 ] = Z_{1b}$

$Z_2 = A_{22} * \min [ Y/P_2 ; V/T_2 ] = Z_{2b}$

Para el destino  $X_3$ :  $X_3 = \min [ M_{X_3} ; S_{X_3} ] = \min [ Y/P_3 ; V/T_3 ]$

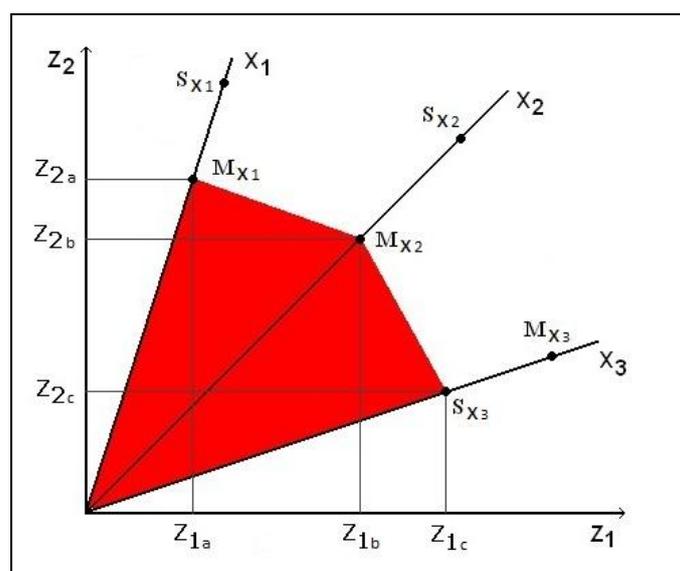
Por lo tanto  $Z_1 = A_{13} * \min [ Y/P_3 ; V/T_3 ] = Z_{1c}$

$Z_2 = A_{23} * \min [ Y/P_3 ; V/T_3 ] = Z_{2c}$

Utilizamos subíndices a, b y c para simplificar la notación, pero estos se refieren al nivel de consumo de cada atributo en cada destino, como muestra el gráfico de más abajo. Como habíamos supuesto que los atributos son medibles o cuantificables, entonces estos valores pueden ser calculados en base a los valores numéricos que tengan todos parámetros de las restricciones. En el gráfico de más abajo, ya se ha marcado la restricción efectiva en cada destino. Por ejemplo, en los destinos  $X_1$  y  $X_2$  la restricción efectiva es la monetaria, mientras que en el tercer destino la restricción efectiva es la de tiempo.

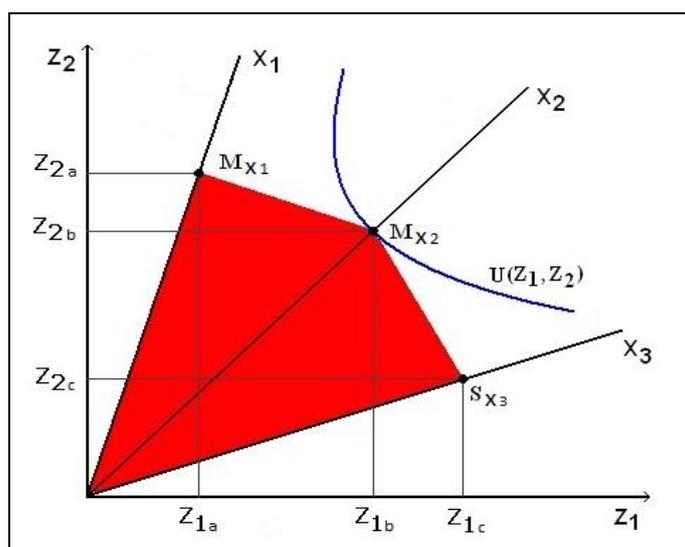
Usualmente se une a estos puntos del plano para conformar un área, que podemos llamar "área de decisión" o "área factible", para tener una mayor noción gráfica de las restricciones que limitan las decisiones del turista. Sin embargo, tal como supusimos, no puede ubicar su decisión sobre cualquier punto del área, sino solo sobre cada rayo, representando que solo puede elegir entre unos pocos destinos.

Por ejemplo, el gráfico puede quedar determinado de la siguiente manera:

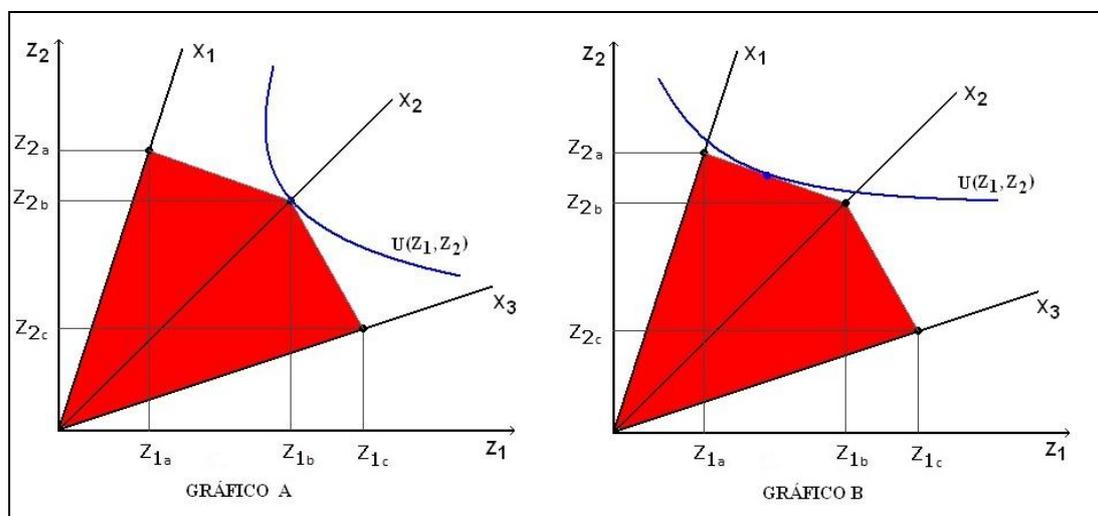


## V. LA MAXIMIZACIÓN DE LA UTILIDAD.

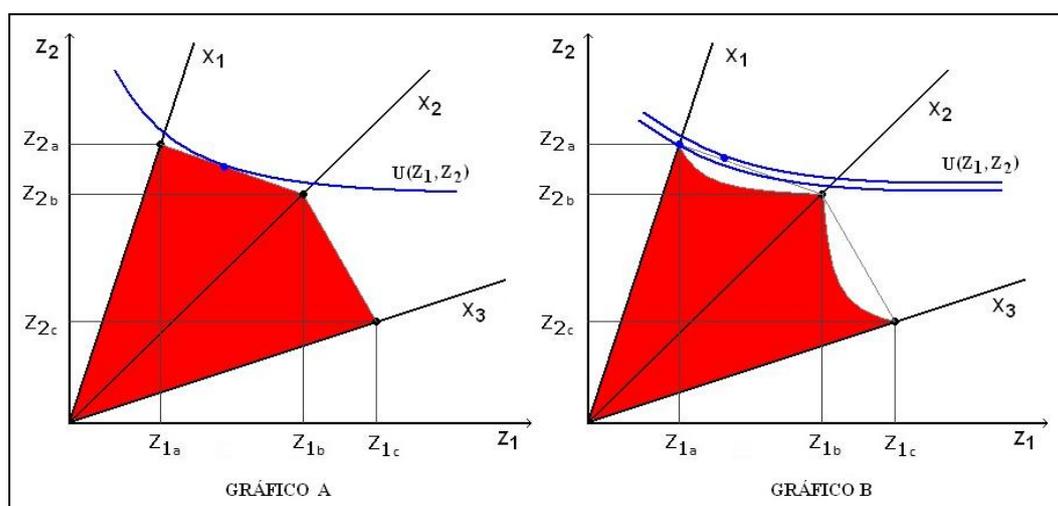
El siguiente paso consiste en superponer las curvas de indiferencia entre atributos turísticos para el individuo en consideración (curvas de indiferencia tradicionales cuyos argumentos son los atributos  $Z_1$  y  $Z_2$ ) y encontrar la curva de indiferencia más alta posible. Allí el individuo maximiza su utilidad. El punto en que se logra la tangencia de la curva de indiferencia con el área de la restricción determina la cantidad total de atributos que este individuo consume, y consecuentemente el destino turístico que elige. En el gráfico siguiente, elige el destino  $X_2$ :



El modelo deja abierta la posibilidad de discutir si es posible levantar un supuesto, y permitir que el turista consumidor pueda seleccionar una combinación de destinos ("ingeniándose" para proveerse de una tecnología intermedia). Es decir, que el turista pueda dividir su dinero y su tiempo para gastarlo en dos destinos (entre  $X_1$  y  $X_2$  en el ejemplo más abajo, gráfico B).



Gráficamente, debería existir una tangencia de la curva de indiferencia con el área de decisión o conjunto de posibilidades, como muestra el gráfico B de arriba. Pero **esta postura es fácilmente refutada si consideramos que debieran existir otro tipo de costos de transacción adicionales para el turista que desee seleccionar más de un destino. Por ejemplo, el costo y tiempo del traslado entre destinos.** En este caso podemos postular que la línea que une gráficamente a los destinos turísticos no sería una línea recta sino una curva convexa al origen, haciendo así menos probable una estancia dividida. El individuo escoge  $X_1$  según las curvas de indiferencia graficadas más abajo, en el gráfico B.



Discutido esto, no queda mejor opción para la maximización de la utilidad, que calcular la utilidad que le brinda el consumo de atributos en cada destino y comparar entre las alternativas. Dado que poseemos un número limitado de destinos posibles, la cantidad de cálculos no sería extremadamente extensa. El turista elegirá finalmente el destino que mayor utilidad le provea. Entonces podemos usar el supuesto de que el individuo solo elige un destino, y calcular la utilidad del individuo en cada destino de la siguiente manera:

- $UT(X_1) = F(Z_{1a} ; Z_{2a}) = F(A_{11} * \min [ Y/P_1 ; V/T_1 ] ; A_{21} * \min [ Y/P_1 ; V/T_1 ] )$
- $UT(X_2) = F(Z_{1b} ; Z_{2b}) = F(A_{12} * \min [ Y/P_2 ; V/T_2 ] ; A_{22} * \min [ Y/P_2 ; V/T_2 ] )$
- $UT(X_3) = F(Z_{1c} ; Z_{2c}) = F(A_{13} * \min [ Y/P_3 ; V/T_3 ] ; A_{23} * \min [ Y/P_3 ; V/T_3 ] )$

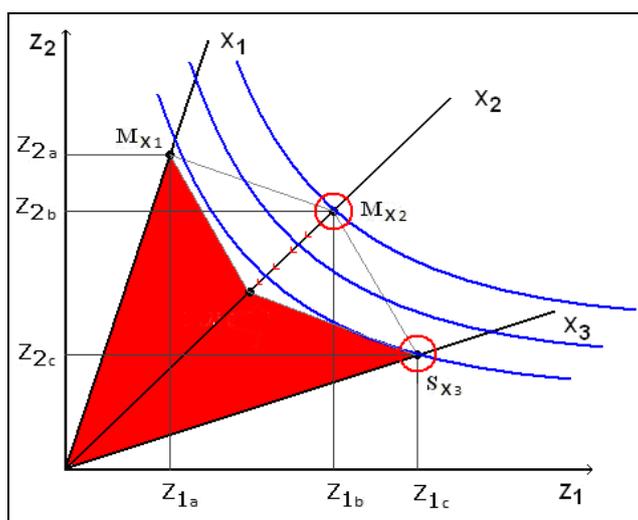
Como los parámetros  $A_{ij}$ ,  $Y$ ,  $P_i$ ,  $V$  y  $T_i$  son todos datos numéricos, podemos conocer qué destino escogerá entre todos los destinos a su alcance realizando estos tres cálculos y comparando. Para ello solo tenemos que introducir las cantidades de atributos que puede consumir en cada destino, y comparar cuanta satisfacción o utilidad le brindan. La gran diferencia con la teoría del consumidor clásica es que son los atributos consumidos lo que le da utilidad al turista, pero él está facultado para elegir entre los destinos que estén a su disposición.

Lo mencionado constituye el aporte fundamental de Lancaster (1966) a la teoría del consumo, de aplicaciones relevantes en el turismo, pero que no han sido tomadas en cuenta por la corriente principal de la teoría microeconómica. Él sostuvo que lo que da utilidad al individuo son los servicios que prestan los bienes, y no su consumo directo, y por ello su modelo se ajusta muy bien al turismo.

Finalmente, pueden realizarse algunos ejercicios de estática comparada (ver anexo). Un ejercicio de estática comparada nos muestra como cambia la solución final del problema ante un cambio en uno de los parámetros del mismo. En este trabajo solo analizaremos cambios en los gráficos pertinentes, sin considerar la solución analítica.

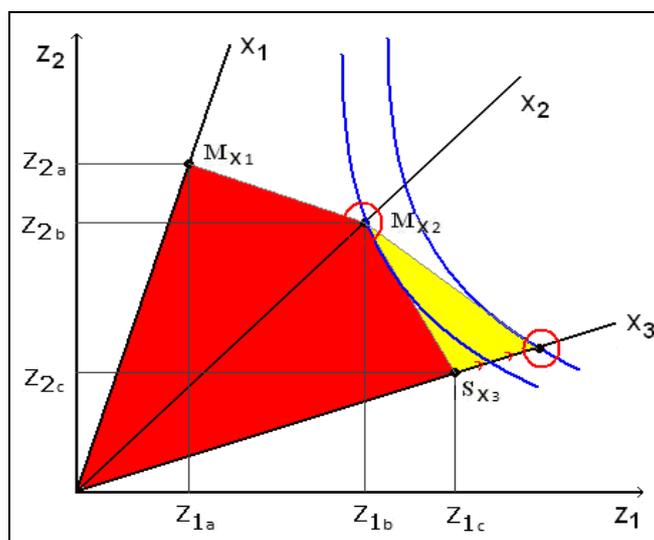
## VI. ANEXO. ESTÁTICA COMPARATIVA. EFECTOS SOBRE LA SELECCIÓN DE DESTINO

Supongamos que el individuo está maximizando su utilidad escogiendo el destino  $X_2$ , del gráfico siguiente, y que sube el precio del mismo (o el tiempo necesario, según cual esté siendo la restricción operante en ese momento). Como muestra la figura, reduciéndose el conjunto factible, el individuo puede llegar a cambiar de destino elegido: en este caso se pasa al destino  $X_3$ . Este es un “**efecto cambio de destino**” producido por un cambio, de magnitud importante, en el precio monetario o costo de tiempo (la que sea restricción operante) del destino que era el escogido. Gráficamente:



Cabe hacer la aclaración de que una combinación de los destinos  $X_1$  y  $X_3$  en el gráfico podrían brindar una satisfacción mayor al turista que solo elegir  $X_3$ , pero esta opción ignoraría los costos de transacción adicionales.

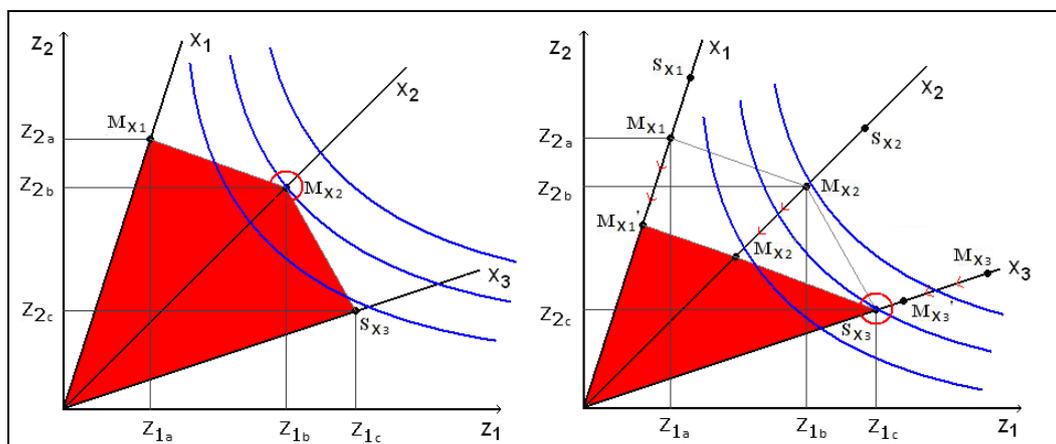
Supongamos el siguiente gráfico:



Aquí, el cambio no se produce en el costo monetario o de tiempo del destino escogido sino de otro destino (el  $X_3$  en el gráfico). Como ya escogía el destino  $X_2$ , para que se produzca algún cambio, el destino  $X_3$  debería abarataarse. Si este cambio es de suficiente magnitud, puede provocarse nuevamente un “**efecto cambio de destino**”, pero ahora debido a un cambio en el costo de un destino no elegido originalmente (que se hace más atractivo por ello). Lo importante es que lo produce un cambio en los precios relativos de los destinos turísticos. Para el caso graficado, este destino es  $X_3$ .

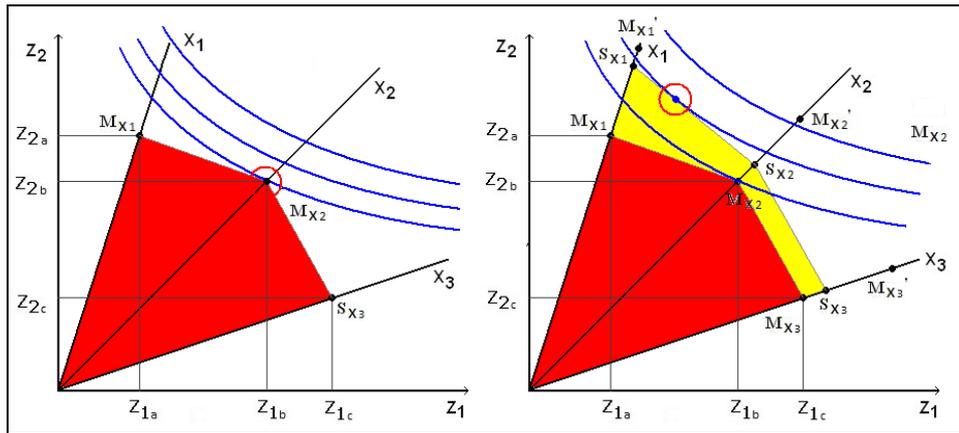
Obviamente, si el cambio propuesto no es de magnitud suficiente, el consumidor puede preferir permanecer eligiendo el destino original (lo cual es válido también para el primer ejemplo mostrado).

Pensemos ahora en la caída del ingreso disponible del turista. Esto hace más prohibitiva a la restricción monetaria, con lo que los puntos  $M_{X_1}$ ,  $M_{X_2}$  y  $M_{X_3}$  deberían estar más cerca del origen. Como el ingreso monetario del turista es el mismo cualquiera sea el destino que escoja, sería lógico esperar que la elección de destino no varíe, solo que luego del cambio podría consumir menor cantidad total de los atributos turísticos. Sin embargo, puede cambiar la restricción operante en algún destino, con lo que podría modificarse la decisión del turista. En el gráfico que se muestra a continuación la restricción operante era  $M_{X_1}$ - $M_{X_2}$ - $S_{X_3}$ , y pasa a ser  $M_{X_1}$ '- $M_{X_2}$ '- $S_{X_3}$  (es decir, que no existe modificación alguna de la restricción efectiva en el tercer destino). Como proponemos un cambio exagerado, la elección del destino se mueve de  $X_2$  a  $X_3$ , motivada por la forma de la función de utilidad. Gráficamente:



Los resultados son simétricos si la restricción que se hace más fuerte es la del tiempo libre disponible. Lo importante es conocer cual es la restricción operante en cada destino antes y después del cambio.

Un caso similar al anterior podría suceder si el ingreso crece, pero deja de ser la restricción efectiva (en el gráfico de abajo se observa que la restricción efectiva era  $M_{X_1}$ - $M_{X_2}$ - $M_{X_3}$  y pasa a ser  $S_{X_1}$ - $S_{X_2}$ - $S_{X_3}$ ). En este caso la elección del destino puede cambiar también. Gráficamente:



El individuo elegía el destino  $X_2$ , pero luego del cambio escoge una combinación de los destinos  $X_1$  y  $X_2$  (suponiendo que no existen costos prohibitivamente altos de elegir una combinación de destinos). Si desechamos esta alternativa, el individuo representado gráficamente, probablemente elegiría el destino  $X_1$ .

## VII. BIBLIOGRAFIA.

### Artículos:

LANCASTER, K. (1966); “A New Approach To Consumer Theory”. The Journal Of Political Economy. Vol. 74. Nro. 2.

VELASCO P. I. (2010); “Desde la Teoría Económica Tradicional Hacia la Elección del Destino Turístico”. Notas en Turismo y Economía. Nro II. Facultad de Ciencias Económicas. UNLP.

### Libros:

BULL, A. (1994). La Economía Del Sector Turístico. Alianza Editorial. Madrid, España. Abril de 1994.