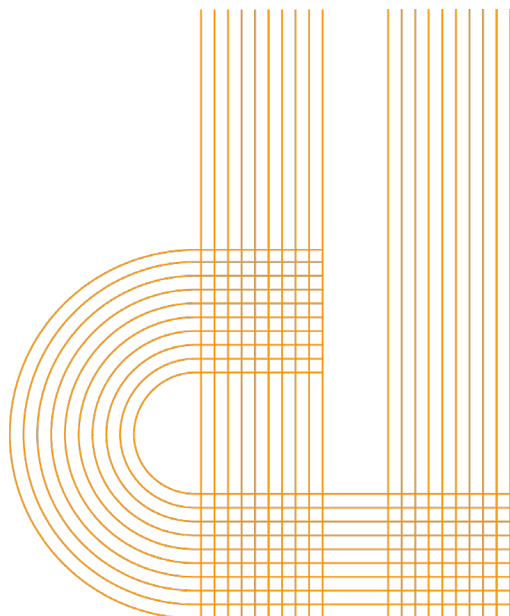


*Sinerxias entre as conexións aéreas de baixo custo en
Porto (Portugal) e visitantes e peregrinos a Galicia*

Manuel González Gómez

Xerardo Pereiro



Sinerxías entre as conexións aéreas de baixo custo en Porto (Portugal) e visitantes e peregrinos a Galicia

Manuel González Gómez (Autor de correspondencia: mgonzalez@uvigo.es)

EMAF e Departamento de Economía Aplicada

Universidade de Vigo

Xerardo Pereiro

Departamento de Economía, Sociología e Gestão (DESG)

Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD)

Resumo

Neste traballo estudase o crecemento das conexións aéreas de baixo custo no aeroporto de Porto, os fluxos de Peregrinos a Santiago de Compostela que teñen o seu lugar de partida en Portugal e os fluxos de turistas internacionais a Galicia. A metodoloxía utilizada é a análise descritiva-comparativo e cointegración. Os resultados suxiren que o crecemento de conexións de compañías de baixo custo no aeroporto Sá Carneiro de Porto contribuíron a aumentar a presenza de turistas internacionais en Galicia. Ao mesmo tempo o crecemento de turistas internacionais en Galicia mellorou o atractivo do aeroporto do Porto para incrementar a capacidade operativa das compañías aéreas de baixo custo (low cost). Da análise tamén se desprende que o fluxo de peregrinos non residentes en Portugal a Santiago de Compostela que inician a peregrinación en Portugal é o que máis medrou de todos os camiños de Santiago, suxerindo un efecto positivo do aeroporto do Porto sobre este colectivo de visitantes, e viceversa, aumentando a peregrinación o atractivo do aeroporto de Porto para garantir a rendibilidade/viabilidade das conexións aéreas.

Palabras chave: Camiño Portugués, Low cost, aeroporto de Porto, Demanda de turismo, Cointegración.

JEL: F15, O18, R58, Z30

1. Limiar

O turismo está entre as actividades económicas mundiais que teñen acadado un maior crecemento do seu output e tamén das súas exportacións ao recibir visitantes non residentes (UNWTO, 2020; ETC,2014). Moitas rexións perseguen atraer visitantes para desenvolver actividades de servizos no sector turístico que contribúan a mellorar a renda e niveis de emprego da poboación. As administracións públicas e os axentes privados á hora de poñer en marcha actuacións para dinamizar o turismo céntranse nos seus territorios por ser sobre os que teñen competencias. Nembargantes, os avances na eliminación de controis de fronteiras e trámites administrativos aos turistas (Álvarez-Díaz et al., 2019a; UNWTO/WTTC, 2012) xunto co desenvolvemento de infraestruturas así como o crecemento de viaxes multidestinos fai máis probable que os turistas inclúan nos seus itinerarios máis dunha rexión e país. Neste senso, coñecer e desenvolver complementariedades entre distintos espazos xeográficos aumenta a probabilidade de ser elixido como destino, é dicir mellora a competitividade destas rexións participantes. No caso de Galicia destaca como atractivo o Camiño de Santiago. A Comunidade Autónoma de Galicia realizou esforzos en promocionar internacionalmente a peregrinación a Santiago que conseguiu ensanchar o atractivo do camiño chegando a turistas que fan a peregrinación sen ter a relixión como principal obxectivo (Lois González e Santos, 2015). Pola súa banda a rexión Norte de Portugal atraeu un maior número de visitantes, especialmente turismo de residentes estranxeiros que medra de menos de medio millón de persoas en 2005 (Pardellas et al., 2005) a dous millóns trescentas mil en 2019 (Instituto Nacional de Estatística, 2005-2019).

Diferentes autores destacan as conexións aéreas con compañías de baixo custo (Costa e Almeida, 2018; UNESCO, 2019, Álvarez-Díaz et al., 2019b; Marques e Pinho, 2020) como un dos principais dinamizadores da actividade turística. A existencia de pasaxes aéreas a prezos asumibles para máis poboación potencialmente visitante fai posible que máis visitantes poidan realizar a visita. Na literatura científica téñense descrito efectos na redución dos prezos pola propia oferta das liñas de baixo custo ou “low cost” pero tamén polo efecto que a implantación de estas aeroliñas ten no abaratamento do prezo das pasaxes en compañías aéreas tradicionais (Windle et al., 1996).

A pesar da elevada conectividade aérea internacional do conxunto de aeroportos españois so existe un reducido número de conexións aéreas internacionais directas nos tres aeroportos galegos (Ministerio de Transportes, 2019). Pola contra o aeroporto de Porto é un dos que oferta máis conexións aéreas internacionais en Portugal e ademais cunha forte presenza de compañías aéreas de baixo custo (ANAC, 2016). Esta oferta de conexións internacionais directas pode facilitar a chegada de turistas internacionais á eurrrexión Galicia-Norte de Portugal. As diferentes rutas de peregrinación a Santiago de Compostela puideron beneficiarse da mellora do transporte aéreo na rexión Norte de Portugal, que sen transporte aéreo a un prezo axeitado non terían feito as visitas. No sentido inverso, incluír a Galicia como potencial mercado do Aeroporto de Porto reforza o circulo virtuoso descrito por González-Gómez e Otero-Giráldez (2020) e incrementa o atractivo de Porto para atraer conexións aéreas de baixo custo. Deste xeito, a crecente demanda que representan os peregrinos atraídos polo Camiño de Santiago e outros fluxos de turismo a Galicia que tamén utilizan o aeroporto de Porto pode contribuír a que as compañías aéreas que operan no aeroporto Sá Carneiro teñan ese mínimo de pasaxeiros que garante a viabilidade/rendibilidade das súas conexións.

Mentres o turismo nacional chega a Galicia preferentemente en automóbil (Otero Giráldez et al, 2012), os turistas internacionais que realizan viaxes máis longas dependen da existencia de conexións aéreas a custos axeitados (Martín-Cejas, 2010). En concreto, o turismo internacional do Norte de Portugal ten amosado forte dependencia de conexións aéreas de baixo custo para facer efectivas as visitas (González-Gómez e Otero-Giráldez, 2020). Por outra banda, a demanda de turismo a Galicia ten como un dos seus factores explicativos as Rutas Xacobeas (González-

Gómez et al., 2011; Otero-Giraldez et al., 2012). Consecuentemente, como primeira aproximación a interrelación entre a Rexión Norte de Portugal e Galicia, comezamos estudando se existe causalidade entre o fluxo de pasaxeiros de aeroliñas de baixo custo en Porto e o de turismo internacional en Galicia.

Non dispoñemos de datos concretos de peregrinos que chegan polo aeroporto do Porto para estudar se existe unha relación de causalidade entre os fluxos de pasaxeiros das compañías aéreas de baixo custo do aeroporto de Porto e os peregrinos que fan o Camiño de Santiago utilizando as diferentes rutas procedentes do norte de Portugal. As estatísticas existentes relativas os fluxos de peregrinos permítenos levar a cabo unha análise descritivo-comparativa da evolución dos peregrinos que sen ter a súa residencia en Portugal ou localidades galegas realizan esa ruta. Os resultados de ámbalas dúas análises complementáanse á hora de abordar ás sinerxías entre os dúas rexións (Pereiro, 2016).

Na seguinte sección do artigo analízase a evolución dos principais fluxos de visitantes e peregrinos a Galicia e Norte de Portugal. A Sección 3 estuda a existencia de cointegración entre turistas internacionais a Galicia e conexión aéreas de baixo custo a Porto. No apartado 4 centrámonos no camiño portugués como ruta máis ligada o aeroporto de Porto. Concluimos na sección 5 cunhas reflexións finais.

2. Turismo a Galicia e Norte de Portugal e peregrinación a Compostela

O turismo entre Portugal e Galicia ten vindo a aumentar desde a entrada dos estados portugués e español na Unión Europea (antes Comunidade Económica Europea, CEE) en 1986, a consecuente abertura das fronteiras ibéricas e a potenciación dos camiños de Santiago de Compostela (Pereiro, 2018). Ao longo do texto utilizaremos os conceptos técnicos da OMT (1995) para referirnos ás diferentes tipoloxías de visitantes (Sancho, 2001):

- a) Visitante é a unidade básica para a OMT, e define a persoa que visita un país, rexión ou localidade diferente do seu lugar de residencia habitual por motivos de lecer, negocios ou outros. Esta categoría integra turistas, excursionistas e pasaxeiros en tránsito.
- b) Excursionista ou visitante de día: É un visitante temporal que permanece menos de 24 horas no destino visitado. En sentido estrito regresa a casa no mesmo día (proximidade). No traballo incluiremos só a peregrinos excursionistas que sen pasar noite fora do seu fogar realizan o camiño de Santiago por etapas, regresando o remate de cada unha delas a súa residencia.
- c) Pasaxeiro en tránsito: Visitante que se despraza entre dous ou máis países e atravesará temporalmente un país e de xeito breve para seguir para outro (ex. nun aeroporto ou porto de cruceiros) sen regresar á súa casa nese día, senón continuando viaxe. Non diferenciamos entre pasaxeiros de tránsito ou turistas.
- d) Turistas: Son visitantes que pasan entre 25 horas e 1 ano no destino turístico, isto é, dormen no destino.

Esta última categoría é xunto ca de peregrinos son o principal fluxo de análise neste estudo. Seguindo a ilustración 1, existen tres grandes modalidades de turistas segundo o seu motivo principal. En primeiro lugar, os turistas que se hospedan fora da súa residencia por motivos profesionais como pode ser para asistir a xuntanzas de traballo, congreso ou visitas comerciais. O segundo grupo, lecer, ten como principais colectivos as persoas que se desprazan por vacacións e as que visitan familiares e amigos. Nun terceiro grupo atópanse as persoas que están fora dos seus domicilios por outros motivos como poden ser espirituais, para

facen o Camiño de Santiago. Existen actividades que poden ter dobre adscripción. Por exemplo, deportes pode referirse a persoas que son profesionais pero tamén a quen practica deporte en competición amateur. Desprazarse para mercar por exemplo nunha cidade máis grande de compras pode ser considerado lecer pero tamén unha obriga. Dobre adscripción tamén é válida para estadias relacionadas ca saúde, pois pode ser unha prescripción seguir terapias pero tamén unha actividade de lecer. Igualmente, se as visitas a achegados e amigos obedecen a unha obriga social e non a lecer, estaría no grupo de outros. De igual xeito, os peregrinos poderían ser adscritos a actividades de lecer se consideramos que se trata de lecer e non dunha obriga espiritual. Por último, tamén persoas desprazadas temporalmente por motivos de formación ou procura de emprego, incluídos inmigrantes, forman parte do grupo amplo de turistas.

Ilustración 1: Turistas e peregrinos considerados neste estudo

		Hoteis e Semellantes	2ª residencia	Albergues	Campings	Pensións	Hostais	Parentes e amigos	EXCURSIONISTAS
Profesionais	Xuntanzas	Turistas							
	Deporte								
	Comercial								
	Conferencias								
Lecer	Vacacións	Turistas							
	Amigos e familiares								
	Saúde								
	Eventos culturais e deportivos								
	Compras								
	Peregrinación								
Outros	Peregrinación	Turistas	PEREGRINOS						
	Deporte								
	Procura emprego								
	Formación								
	Saúde								
	Amigos e familiares								
	Compras								

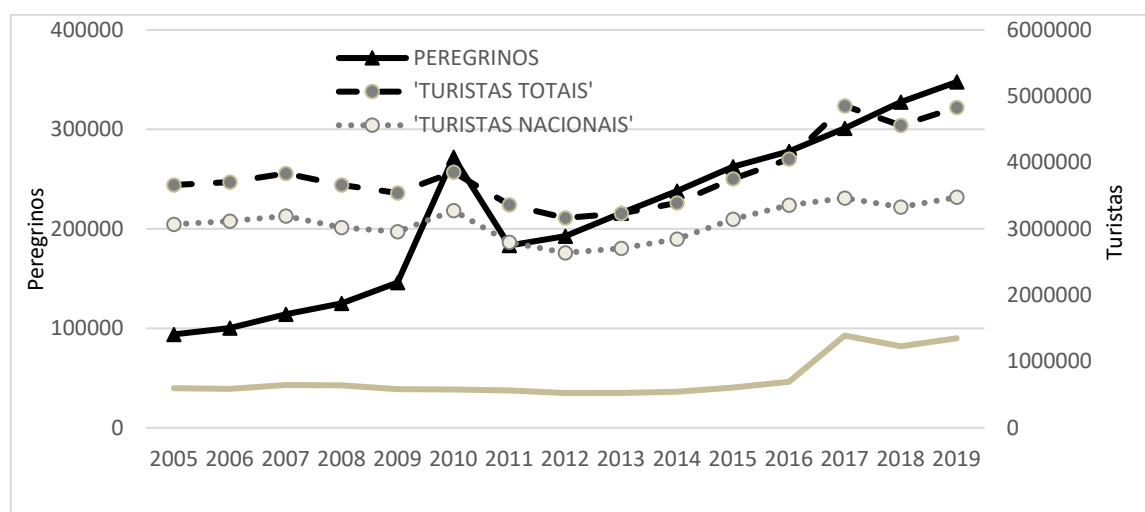
Dada a distinta procedencia das estatísticas, no presente traballo centrámonos no grupo de turistas que se hospedan en Hoteis, apartamentos e casas de turismo rural para Galicia e “ho-

telería” para o Norte de Portugal, independentemente do motivo principal da súa estadia (profesional, lecer ou outros). Entre os turistas tamén están os peregrinos que fan o camiño por motivos de lecer como relixiosos sempre e cando se aloxen nos establecementos considerados.

Por outra banda, no colectivo de peregrinos incluímos todos os peregrinos: excursionistas que retornan a casa logo de cada etapa e os que se hospedan en calquera tipo de establecemento ou incluso segundas residencias ou con achegados e amigos.

Entrando xa en materia, o gráfico 1 mostra a evolución dos fluxos de turistas e de peregrinos a Galicia. O número de turistas pasa de algo máis de catro millóns no ano 2005 a case seis millóns en 2019. Do crecemento de millón e medio de turistas entre ámbalas datas, os turistas residentes achegan case un millón e os residentes no estranxeiro máis de medio millón. Nese período o número de peregrinos crece de menos de cen mil a case 350000. Tanto o número de turistas nacionais como o de peregrinos aumenta durante o Ano Santo 2010 para mostrar unha caída no ano posterior 2011 no caso dos peregrinos. Os turistas nacionais estenden a caída de 2011 á 2012 pola crise de débeda soberana europea que contrae a demanda nos países de orixe dos turistas afectados pola crise, entre eles España (European Commission, 2017). Con todo, nese período o número peregrinos segue aumentando. A caída de turistas do ano 2018 tampouco é seguida por un retroceso no número de peregrinos. Destaca por tanto o maior crecemento do conxunto de peregrinos e, aínda que mostra un pico no Ano Santo que practicamente dobra o número de peregrinos de anos previos e posteriores, non mostra unha caída de demanda en períodos de crises económicas como 2009 e 2012.

Gráfico 1: Evolución da chegada de peregrinos e turistas a Galicia

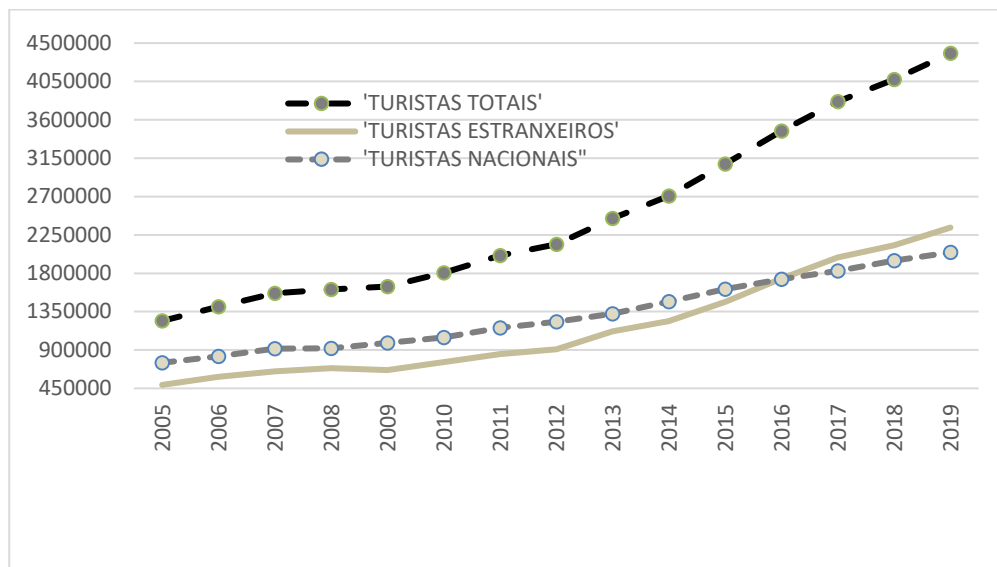


Fonte: Elaboración propia a partir de Oficina do peregrino do Cabido da Catedral de Santiago de Compostela e Instituto Nacional de Estadística - España (2005-2019).

O gráfico 2 representa a evolución de turismo ao Norte de Portugal para o período 2005-2019. Mentres era aproximadamente a metade do galego en 2005 pasa a ser practicamente o mesmo, é dicir, de aproximadamente 1,3 millóns de turistas en 2005 a 4,3 millóns en 2019. O turismo nacional achegou aproximadamente 1,25 millóns a este crecemento mentres o estranxeiro contribuíu con 1,8 millóns máis de turistas. Igual que o turismo a Galicia o fluxo de visitantes estranxeiros viuse afectado pola caída de demanda provocada pola crise financeira que comeza en 2008 e tamén pola crise de débeda soberana dalgúns países europeos en 2012 (European Commission, 2017) pero nos anos intermedios mostra un crecemento que non se observa

para Galicia. En 2018 tamén se aprecia unha desaceleración no crecemento de visitantes estranxeiros. Pola contra o turismo nacional mostra unha evolución sen caídas de visitantes respecto de anos anteriores durante todo o período. Isto indica que aínda que Portugal está entre os países máis afectados pola Crise de débeda soberana en países europeos, esta non contrae a demandase de turismo nacional ó Norte de Portugal do xeito que se contrae a demanda de turismo residente do resto de España a Galicia.

Gráfico 2: Evolución do número de turistas no Norte de Portugal



Fonte Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Estatística (2005-2019).

A táboa 1 mostra a taxa media anual de crecemento de distintos colectivos de visitantes ás dúas rexións no período 2010-2019 a xeito de resumo comparativo. O conxunto de turistas que chega a Galicia experimenta un crecemento medio anual do 1,99%. A evolución dos turistas estranxeiros a Galicia expándese a un ritmo seis veces maior (6,03%) que os turistas procedentes do resto do estado español (0,89%) sendo por tanto o segmento estranxeiro de turistas o que relativamente máis crecemento achegou ó sector. O fluxo de peregrinos tamén mostra un maior crecemento (9,46%) durante 2005-2019 que o de total de turistas (1,99%). Dentro dos peregrinos, a taxa de crecemento media do subgrupo de residente en España (7,53%) septuplica a taxa de crecemento de turistas residentes. A pesar deste bo comportamento de peregrinos residentes en España, o de peregrinos non residentes, cunha taxa media anual do 12,03% duplica practicamente a anterior.

A expansión do turismo no Norte de Portugal é moito maior, tanto polo crecemento do turismo nacional cunha taxa media de crecemento do 7,4 % anual desde 2005 a 2019 e, sobre todo, o turismo estranxeiro (11,78 %) que medra case o dobre que o turismo estranxeiro a Galicia. Aínda que o incremento de turistas españois ao Norte de Portugal é menor que o do conxunto de estranxeiros que visitan a rexión, fano a unha taxa media anual do 8,33%. Os residentes en Portugal que visitan Galicia increméntase só nun 0,97%, moi inferior á media de crecemento de turismo estranxeiro a Galicia para ese período.

Táboa 1: Crecemento anual dos fluxos de turistas e peregrinos a Galicia e turistas a Norte de Portugal segundo procedencia no período 2005-2019. Taxa media anual acumulada (TMAA).

Medra de fluxos a Galicia (2005-2019)		Medra de fluxos a Norte de Portugal (2005-2019)	
Turistas totais	1,99	Turistas totais	9,42
Turistas estranxeiros	6,03	Turistas estranxeiros	11,78
Turistas nacionais	0,89	Turistas nacionais	7,4
Turistas portugueses	0,97	Turistas españoles	8,33
Peregrinos totais	9,46		
Peregrinos estranxeiros	12,03		
Peregrinos nacionais	7,53		

Fonte: Elaboración propia a partir de Oficina do peregrino do Cabido da Catedral de Santiago de Compostela, Instituto Nacional de Estatística (2005-2019) e Instituto Nacional de Estadística (2005-2019).

Relativamente ao peso no total de visitantes, tanto peregrinos estranxeiros como turistas estranxeiros son unha fonte de maior crecemento que os peregrinos e turistas residentes en España. Aínda que unha zona xeográfica cos seus diferentes atractivos sexa un destino latente para fluxos de turistas e de peregrinos estranxeiros que teñen os seus domicilios a longas distancias, os medios de transporte para que a visita fágase efectiva son decisivos (Bento, 2019). Efectivamente, tanto turistas como peregrinos estranxeiros caracterízanse por ter que desprazarse xeralmente desde zonas máis afastadas e na maioría dos casos só poden visitar Galicia se existen conexións aéreas que reduzan o tempo da viaxe. O mesmo tempo, a probabilidade de visitar unha zona incrementárase canto menor sexa o custo porque a demanda será maior canto menor sexa o prezo. A propia existencia de aeroliñas de baixo custo ofrecen directamente conexións aéreas a prezos menores. O outro efecto na redución de prezos é a presión que a súa implantación exerce sobre os prezos de conexións aéreas de aeroliñas tradicionais (Windle & Dresner, 1995; Windle et al., 1996). No seguinte apartado analizamos a complementariedade entre as conexións aéreas de baixo custo no Norte de Portugal e o conxunto de visitantes internacionais a Galicia que é o colectivo que como vimos amosa un maior crecemento.

3. Liñas de baixo custo en Porto e o turismo internacional a Galicia

A análise da existencia dunha relación estatística entre os pasaxeiros transportados por aeroliñas de baixo custo no aeroporto de Porto (BAIXO CUSTO) e turismo internacional en Galicia (TURISTAS) está baseado no test de cointegración de Johansen (Johansen e Juselius, 1990). O punto de partida desta análise é comprobar a existencia de estacionariedade das series de tempo utilizadas mediante o test de raíces unitarias de Dickey e Fuller (1981). Os resultados incluídos na táboa 2 mostran que ambas series de tempo son estacionarias en primeiras diferencias e polo tanto é posíbel aplicar o test de cointegración de Johansen.

O número de turistas internacionais (TURISTAS) que dormen en Galicia en hoteis e establecementos semellantes está influído polo número de pasaxeiros de baixo custo no aeroporto de Porto (BAIXO CUSTO) e pode ser representado no seguinte modelo de corrección de error (MCE):

$$\Delta TURISTAS_t = \gamma_0 + \sum_{i=1}^p \gamma_{1i} \cdot \Delta TURISTAS_{t-i} + \sum_{j=0}^p \gamma_{2j} \Delta BAIXO CUSTE_{t-j} + \phi \cdot \hat{\mu}_{t-1} + \varepsilon_t \quad (1)$$

Do mesmo xeito, o seguinte MCE recolle o efecto do número de turistas internacionais (TURISTAS) que dormen en Galicia en hoteis e establecementos semellantes sobre o número de pasaxeiros de baixo custo no aeroporto de Porto:

$$\Delta \text{BAIXO CUSTE}_t = \gamma_0 + \sum_{i=1}^p \gamma_{1i} \cdot \Delta \text{BAIXO CUSTE}_{t-i} + \sum_{i=0}^p \gamma_{2j} \Delta \text{TURISTAS}_{t-j} + \phi \cdot \hat{\mu}_{t-1} + \varepsilon_t \quad (2)$$

onde as variábeis TURISTAS e BAIXO CUSTO foron descritas encima, Δ é o primeiro operador de diferenza, p é o número de retardo que o estar traballando con datos mensuais tomamos un número máximo de $p = 12$. O número óptimo de retardos é seleccionado segundo o Criterio de Akaike (Akaike, 1973); γ_s recolle os parámetros de curto prazo; $\hat{\mu}_{t-1}$ é o termo de corrección de error (TCE) que informa da intensidade da corrección cara o equilibrio a longo prazo si se produce calquer desviación dese equilibrio no curto prazo. ε_t é a perturbación que asumimos ruído branco.

A táboa 2 tamén presenta os resultados do test de cointegración de Johanson que permite rexeitar a hipótese nula de non existencia de cointegración entre as variables a un nivel de significatividade estatística do 5%. Xa que logo, as serie de tempo incluídas no noso estudo están cointegradas e indica a existencia dunha relación bidireccional a longo prazo entre as conexión de voos de aeroliñas de baixo custo en Porto e o turismo internacional a Galicia.

Táboa 2. Resultados do test de raíces unitarias, cointegración e termo de corrección de error (TCE)

	BAIXO CUSTO	Δ BAIXO CUSTO	TOURISTAS	Δ TOURISTAS
Dickey and Fuller unit root test (a)	2,10 (1)	-13,63* (0)	0,82 (9)	-11,28* (1)
Test de cointegración de Johansen (b) (Variables BAIXO CUSTO e TOURISTAS)	H₀ $r = 0$ $r \leq 1$	H₁ $r = 1$ $r \geq 2$	Trace 17,03* 2,58	Max-Eigen 14,44* 2,58
	Coeficiente	Estatístico t		
$\hat{\phi}$ en ecuación (1)	-0,10	-2,15		
$\hat{\phi}$ en ecuación (2)	0,09	2,86		

*Informa que existe significatividade o 5%. Δ é o primeiro operador de diferenza (a) Os valores en paréntese informan sobre os retardos baseados no Criterio de Información de Akaike e valores críticos de Mackinnon (1996). (b) r é o número do vectores de cointegración, P-valor de MacKinnon *et al.* (1999); o número de retardos establecece en base o Criterio de Información de Akaike e residuos incorrelados.

Chegados a este punto na que está confirmada a existencia dunha relación bidireccional, a presenza de causalidade debe ser contrastada en base a significatividade estatística dos coeficientes estimados do TCE (termo de corrección de erro) nas ecuacións (1), (2). Por tanto, é necesario observar a significatividade estatística dos coeficientes estimados do ECT para concluir se existen as relación recollidas nas ecuacións (1) e (2).

A táboa 2 proporciona os coeficientes estimados do TCE e os valores do estatístico t. Ambos os dous coeficientes foron atopados ser estatisticamente significativos e confirman a existencia de causalidade de Granger a longo prazo. Isto significa que o número de turistas internacionais (TURISTAS) que dormen en Galicia en hoteis e establecementos semellantes está influído polo trasfego de pasaxeiros de baixo custo no aeroporto de Porto (BAIXO CUSTO), pero tamén que e o trasfego de pasaxeiros de baixo custo (BAIXO CUSTO) no aeroporto de Porto está influído polo número de turistas internacionais (TURISTAS) que dormen en Galicia en hoteis e establecementos semellantes.

O resultado é acorde con traballos previos que amosan o crecemento experimentado nos fluxos de turismo internacional como consecuencia da expansión de aeroliñas aéreas de baixo custo (Donzelli, 2010; Graham e Dennis, 2010; Aguiló et al., 2010; Rey et al., 2011; Alsumairi e Tsui, 2017, Tsui, 2017; Álvarez-Díaz et al., 2019b). A novidade do noso traballo é que o efecto positivo para o turismo confirmase para una rexión veciña (Galicia) máis alá da que sitúa o aeroporto, aínda que sexa noutro país. Con elo amplía os resultados publicados para o Norte de Portugal por González-Gómez e Otero-Giráldez (2020). O efecto positivo do turismo internacional a Galicia sobre a expansión das aeroliñas de baixo custo na rexión veciña do Norte de Portugal é acorde co apuntado por Dobruszkez, (2006) no senso de que as aeroliñas de baixo custo seguen a estratexia de desenvolver a capacidade nos aeroportos con suficiente demanda.

Non existen dúbidas da relevancia do Camiño de Santiago a hora de atraer visitantes. Tanto as estatísticas do últimos anos como publicacións previas, entre elas Lois González e Santos (2015), González-Gómez et al., (2011) ou Otero-Giráldez et al, (2012) demostran esa influencia. Se ben é certo que parte da peregrinación de residentes no estranxeiro a Santiago de Compostela é un compoñente do turismo internacional considerado no punto anterior a maioría de peregrinos que non adoita hospedarse en hoteis ou establecementos semellantes. No seguinte epígrafe analízase máis polo miúdo a evolución da peregrinación a Santiago de Compostela dende a perspectiva da súa relación co trasfego de pasaxeiros en aeroliñas de baixo custo.

4. Fluxos de peregrinos procedentes de Portugal

Como se viu antes, o desenvolvemento do aeroporto de Porto contribuíu a un aumento do segmento de visitantes con residencia no estranxeiro que experimenta un maior crecemento que o conxunto de visitantes residentes en España. O feito de ser o crecemento dos peregrinos non residentes moito maior que o do conxunto de turista residentes suxire que tamén o aeroporto de Porto tivo unha influencia positiva neste fluxo de peregrinos. A principal ruta xacobeá é o Camiño francés, seguida dos Camiños portugueses. En xeral, as conexións internacionais de baixo custo poden facilitar tamén a peregrinación polo camiño francés ou outros ao permitir realizar viaxes, especialmente o de volta aos seus lugares de residencia unha vez que conclúen a peregrinación a Santiago de Compostela que a veces comeza noutras comunidades autónomas do estado español ou no estranxeiro. Con todo, é de supoñer que por proximidade, as rutas do Camiño A Compostela máis beneficiadas son as que pasan por lugares próximos a área xeográfica de influencia do aeroporto de Porto (Bento et al., 2019). Como podemos ver na táboa 3, o número de peregrinos do camiño portugués medra máis que a media. A taxa de crecemento case duplica a xa elevada taxa de crecemento de peregrinos estranxeiros. Con todo, eses camiños tamén inclúe poboación residente de Galicia, de Portugal e de lugares próximos que non utilizan o aeroporto.

Táboa 3: Crecemento anual de fluxos de peregrinos a Santiago de Compostela no período 2005-2019. Taxa media anual acumulada (TMAA).

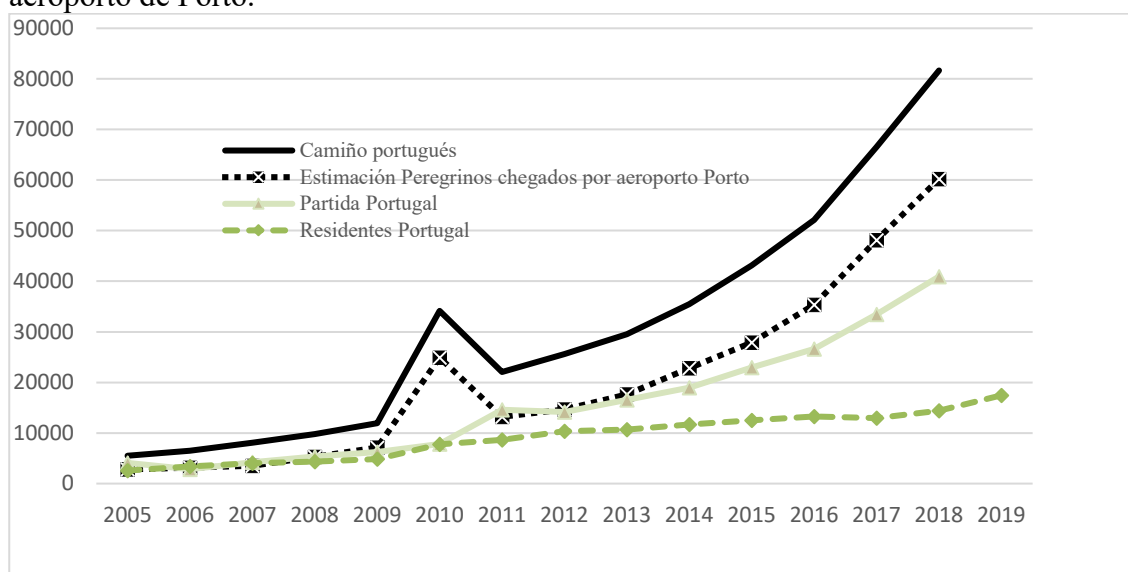
Total	9,46	Chegan por Aeroporto Porto (estimación)	24,21
Nacionais	7,53	Inician en Porto	32,81
Estranxeiros	12,03	Inician en Valença do Minho	34,12
Camiño portugués *	22,5	Inician en Viana Castelo†	17,46
Residentes en Portugal	14,64	Inician en Ponte da Lima†	9,43
Inician en Portugal	20,17	Inician en A Guarda, Baiona, O Porriño, Tui†	19,42

*Inclúe CAMIÑO PORTUGUES (2004-2019) e CAMIÑO PORTUGUES DA COSTA (2016-2019). † datos ate o ano 2018

Fonte: Elaboración propia a partir de Oficina do peregrino do Cabido da Catedral de Santiago, <https://oficinadelperegrino.com/>

A ruta do coñecido como camiño Portugués está ben comunicada por tren, autobús e autoestrada co aeroporto de Porto. O aeroporto está a algo máis de 200 quilómetros de distancia de Santiago de Compostela. As primeiras poboacións da zona dos límites entre Galicia e Portugal (A Guarda, Baiona, Oia, O Porriño, Tui,) están situadas no radio de 100 quilómetros que son necesarios para obter a “Compostela” (documento que acredita ter feito a peregrinación por motivos relixiosos ou espirituais), que é un dos obxectivos deste colectivo. Ante a falta de estatísticas de peregrinos que utilizan o aeroporto de Porto, coa información existente tentamos achegarnos ao fluxo que utilizan o aeroporto de Porto para facer o camiño portugués. Facémolo restando do número anual de peregrinos que teñen o seu punto de partida en Portugal e na Primeira poboación galega do camiño portugués (Tui) os que teñen o seu lugar de residencia en Portugal. É unha estimación á baixa porque non incluímos outros que utilizan o aeroporto de Porto e empezan o camiño noutras poboacións galegas como A Guarda, Baiona, Oia e O Porriño. Tampouco incluímos peregrinos que fan outras rutas xacobeas distintas do camiño portugués e poden estar a utilizar o aeroporto de Porto. No gráfico 3 obsérvase a evolución da estimación dos que utilizan o aeroporto do Porto, os que fan a ruta do camiño portugués, os que inician o camiño en Portugal e os que teñen a súa residencia en Portugal. A táboa 3 recolle que a taxa media anual de crecemento do conxunto de peregrinos que utilizan o aeroporto de Porto medrou un 24,2 % cada ano durante os últimos 14 anos, maior que a do conxunto dos que fan o camiño portugués (22,5%) ou os que inician a ruta en Portugal (20,17%) e considerablemente maior que a dos que residen en Portugal (14,64%).

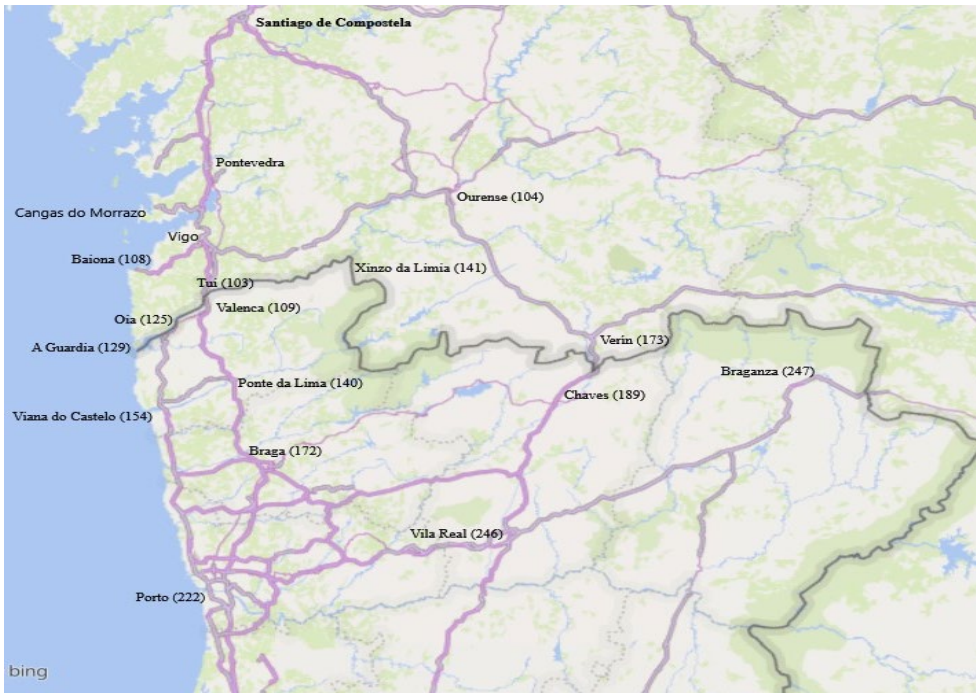
Gráfico 3: Peregrinos do camiño portugués en Portugal e estimación de peregrinos chegados polo aeroporto de Porto.



Fonte: Elaboración propia a partir de datos da Oficina do peregrino da Catedral de Santiago de Compostela, <https://oficinadelperegrino.com/>

Non existen datos dos peregrinos que utilizan as outras rutas xacobeas portuguesas, as procedentes do sur, que pasan preto do aeroporto e/ou que contan con boas conexións desde o aeroporto a puntos nos que é fácil iniciala. Entre elas atópanse o “Caminho Português Interior de Santiago” (CPIS, ver <https://cpis.utad.pt/> e Pereiro, 2019) que conta con poucos usuarios e as poboacións mellor comunicadas co aeroporto de Porto están aínda a unha longa distancia de Compostela (ilustración 2), como por exemplo, Viseu, Lamego, Vila Real ou Chaves, moito maior dos 100 quilómetros necesarios para obter a “Compostela”, que terían maior probabilidade de ser escollidos como lugar de partida.

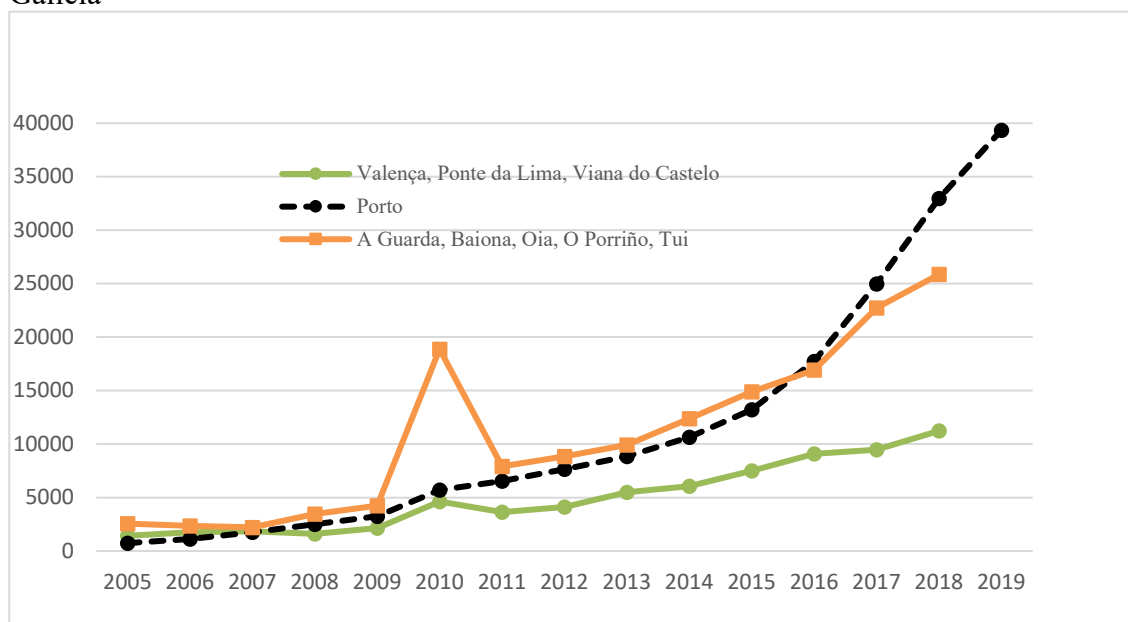
Ilustración 2: Distancias a pé a Compostela dende poboacións galegas e do Norte de Portugal no Camiño de Santiago.



Fonte: Elaboración propia con distancias de *Google Maps*.

O gráfico 4 ilustra a evolución os principais puntos de partida do Camiño Portugués en localidades do Norte de Portugal e as galegas próximas ao Miño. Sen dúbida o principal punto da partida pasan de ser as poboacións do sur da provincia de Pontevedra limítrofes con Portugal a ser Porto. Valença do Minho é a poboación que rexistra un maior aumento cun crecemento do 34,12% pero sendo lugar de partida de algo menos de 10500 peregrinos en 2019. A segunda localidade que máis crece é Porto cun incremento medio anual para o período do 32,81% (case triplicando o crecemento medio de peregrinos estranxeiros, seguida da primeira poboación galega (Tui). Porto tamén se converte no principal punto de inicio do Camiño Portugués, con máis do 40% dos peregrinos que inician o camiño nesta cidade en 2019 fronte a pouco máis do 5% que o facían en 2005. Este crecemento de Porto permitiulle tamén aumentar a súa achega ao conxunto de peregrinos de todas as rutas de peregrinación a Santiago de Compostela de menos do 0,8% en 2005 a máis do 11% en 2019. Os peregrinos que parten das primeiras poboacións galegas (A Guarda, Baiona, Oia, O Porriño e Tui,) mostran un crecemento anual do 19,42%. Estas poboacións están situadas a pouco máis de 100 quilómetros de Santiago, que son necesarios para recibir a Compostela e, especialmente Tui está ben comunicada con Porto por tren, autoestrada e autovía. A pesar do crecemento destas 5 poboacións como punto de partida do camiño portugués, o seu menor crecemento relativo que outras poboacións portuguesas fai que pasen de ser punto de inicio do camiño para case 47% dos peregrinos do camiño portugués en 2005 a menos do 32% en 2018. Con todo, dado o maior crecemento do camiño portugués fronte a outras rutas, permitiu que estas poboacións aumenten a súa representación como punto de partida do conxunto de peregrinos a Compostela dende o 2,7% en 2005 ao 7,9% en 2018. Tamén poboacións portuguesas como Valença do Minho, con maiores crecementos no número de peregrinos que inician o camiño nas mesmas, incrementan a súa participación tanto no camiño portugués como no conxunto de camiños a Santiago de Compostela mentres outras con menor crecemento que a media do camiño portugués (Viana do Castelo, Ponte da Lima) conseguen aumentar a súa participación no conxunto de rutas xacobeas.

Gráfico 4. Lugar de partida dos peregrinos por principais localidades do Norte de Portugal e Galicia



Fonte: Elaboración propia a partir da Oficina do peregrino da Catedral de Santiago de Compostela, <https://oficinadelperegrino.com/>

5. Conclusións

Tanto peregrinos como turistas estranxeiros mostran un maior crecemento que os mesmos colectivos residentes en España. Os turistas do resto do estado español, que con diferenza son o principal lugar de procedencia de turistas a Galicia, está máis afectado pola caída de demanda asociada ás crises económicas en 2009 e 2012.

Pola contra, a chegada de peregrinos non se ve afectada polas crises e especialmente os estranxeiros crecen a taxas que permitiu duplicar o seu número aproximadamente cada seis anos no período 2005-2019. Aínda que unha zona xeográfica cos seus diferentes atractivos sexa un destino latente para fluxos de turistas e de peregrinos estranxeiros que teñen os seus domicilios a longas distancias, para que a visita se faga efectiva son decisivos os medios de transporte. Efectivamente, os potenciais visitantes residentes noutros países que deben desprazarse de zonas afastadas de Galicia dependen da existencia de conexións aéreas para chegar ao destino. A probabilidade de facer efectiva a visita a unha zona incrementarase canto menor sexa o custo en tempo e diñeiro, porque a demanda será maior canto menor sexa o prezo. As compañías aéreas de baixo custo ofrecen prezos menores e ao mesmo tempo a maior competencia presiona á baixa os prezos das conexións aéreas tradicionais (Windle & Dresner, 1995; Windle et al. 1996).

Neste senso, neste traballo tense demostrado que a expansión dos pasaxeiros transportados por compañías de baixo custo a Porto aumenta as visitas internacionais a Galicia. Por outra banda, o maior número de turistas internacionais a Galicia serviu de atractivo para aumentar a presenza de aeroliñas de baixo custo no aeroporto de Porto, contribuíndo deste xeito á expansión en rutas, frecuencias e/ou capacidades de aeroliñas de baixo custo neste aeroporto o aumentar a probabilidade de ser rendibles/viables. Deste xeito o círculo virtuoso entre pasaxes aéreas a prezos asumibles e turismo internacional descrito para o Norte de Portugal (González-Gómez e Otero-Giráldez) ampliase para rexións veciñas.

A análise dos fluxos de peregrinos a Santiago de Compostela amosa unha crecente importancia dos peregrinos internacionais e moi especialmente do camiño portugués. Esta ruta xacobeá medra máis do dobre do total de peregrinos e practicamente o dobre dos peregrinos estranxeiros. O crecemento de peregrinos que parten de Portugal é moito maior que o crecemento de persoas que fan o camiño e son residentes en Portugal. Entre os principais puntos de partida, Porto pasou de ser o lugar de partida do 5% de peregrinos do Camiño portugués en 2005 a selo do 40% en 2019. Simultaneamente, tamén incrementou o seu peso no conxunto de rutas do Camiño de Santiago do 0,8% en 2005 ó 11% en 2019. As primeiras poboacións galegas (A Guarda, Baiona, Oia, O Porriño e Tui) tamén se benefician da influencia do aeroporto de Porto aumentando a súa participación no conxunto de puntos de inicio de todos os peregrinos do 2,7% en 2005 a 7,9 % en 2018.

Xa que logo, todo apunta a unha contribución do aeroporto de Porto na chegada de turistas internacionais e peregrinos a Galicia. Subliñar que na situación de escaseza de conexións aéreas internacionais de Galicia e dada longa distancia que se interpón entre Galicia e os principais mercados emisores de turismo europeo, estas opcións son especialmente interesantes para atraer visitantes estranxeiros dado o maior gasto medio por día deste colectivo verbo do turismo nacional. A dinámica entre prezos de pasaxes aéreas asumibles dende os mercados emisores de turistas e a competitividade dos destinos turísticos excede as fronteiras dos estados español e portugués no caso das rexións transfronteirizas de Galicia e Norte de Portugal. Isto suxire a necesidade de internalizar nas decisións os efectos da mellora de conexións aéreas dunha das rexións non só sobre os propios fluxos de visitantes senón tamén da rexión veciña. Igualmente melloras en termos de atractivos turísticos dunha rexión poden contribuír a incrementar as conexións aéreas na propia rexión ou na veciña o facelas viables co aumento da demanda xerada polo crecemento dos colectivos de visitantes.

Agradecementos

Manuel González-Gómez agradece suxerencias e aportacións da profesora María Soledad Otero Giráldez (Universidade de Vigo) e o ano sabático concedido pola Universidade de Vigo que lle permitiu iniciar este traballo. No caso de Xerardo Pereiro, investigador do CETRAD da UTAD, este traballo é financiado por fondos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no ámbito do projeto UIDB/04011/2020

Referencias

- Aguiló , E., Rey, B., Roselló, J. & Torres C.M. (2007). The Impact of the Post-Liberalisation Growth of LCCs on the Tourism Trends in Spain. *Rivista di Politica Economica*, SIPI Spa, 97(1), 39-60.
- Akaike, H. (1973). Information Theory and an Extension of the Maximum Likelihood Principle. *Proceedings of the 2nd International Symposium on Information Theory*, 267-281. Budapest: Akademiai Kiado.
- Alsumairi, M.H. & Tsui, K. W. (2017). A case study: The impact of low-cost carriers on inbound tourism of Saudi Arabia, *Journal of Air Transport Management*, 62, 129-145.
- Álvarez-Díaz, M., González-Gómez, M. & Otero Giraldez , MS. (2019a). Estimating the effects of regional political climate on Russian tourists to Spain. *Current Issues in Tourism*, 22(4), 400-408. <https://doi.org/10.1080/13683500.2017.1372394>.

- Álvarez-Díaz, M., González-Gómez, M. & Otero-Giraldez, M.S. (2019b). Low-cost airlines and international tourism demand. The case of Porto's airport in the Northwest of the Iberian Peninsula. *Journal of Air Transport Management*, 79, 101689. doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.101689
- ANA. (2012). *Porto Airport*. Porto Airport Marketing Department, Porto. Aeroportos de Portugal
- ANAC, 2016. Anuário da Aviação Civil - 2016.
- Bento, R (coord.), Pereiro, X, Bernardo, Edgar & Rodrigues, V (2019). Acessibilidades e mobilidades turísticas no Douro. La Laguna: PASOS Edita. Online en <http://www.pasosonline.org/Publicados/pasosoedita/PSEdita26.pdf>. <http://www.pasosonline.org/es/colecciones/pasos-edita/175-numero-26-acessibilidades-e-mobilidades-turisticas-no-douro> E en: <https://repositorio.utad.pt/handle/10348/9888>
- Costa, V. & Almeida, C. (2018). Low-cost carriers and tourism destinations development: case study of Oporto, Portugal. *Tourism and Management Studies*, 18(2), 7-15.
- Dickey, A.D. & Fuller, W.A. (1981). Likelihood ratio statistics for autoregressive time series with a unit root. *Econometrica*, 49, 1057-1072.
- Donzelli, M. (2010). The effect of low-cost air transportation on the local economy: evidence from Southern Italy. *Journal of Air Transport Management*, 16(3), 121-126.
- European Commission. 2017. Reflection paper on the deeping of the Economic and Monetary Union. COM(2017) 291 of 31 May 2017.
- ETC. (2014). European tourism amid the crimea crisis. Report of the European Travel Commission. Información consultada en setembro de 2020 en <http://www.etc-corporate.org/news/european-tourism-amid-the-crimea-crisis>
- González-Gómez, M., Alvarez-Díaz, M. & Otero-Giráldez, M.S. (2011). Modeling domestic tourism demand in Galicia using the ARDL approach. *Tourism and Management Studies*, 7, 54-61.
- González-Gómez, M. & Otero-Giráldez, M.S. (2020). Interaction between low-cost airlines and international tourism demand in destinations with large diaspora. The case of Northern Portugal. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*. doi.org/10.1080/19407963.2020.1823399
- Graham, A., & Dennis, N. (2010). The impact of low-cost airline operations to Malta. *Journal of Air Transport Management*, 16(3), 127-136.
- Instituto Nacional de Estatística (2005-2019). *Estatísticas do Turismo : Hospedes, segundo o mês, por regiões (NUTS II) e países de residência habitual*. Lisboa. Información consultada en setembro de 2020 en https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui
- Instituto Nacional de Estadística (2005-2019) (2005-2019). *Hostelería y Turismo. Encuesta de ocupación hotelera . Viajeros y pernoctaciones por comunidades autónomas y provincias*. Información consultada en setembro de 2020 en <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2074>
- Johansen, S. & Juselius, K. (1990). Maximun Likelihood Estimation and Inference on Cointegration with Applications to the Demand for Money. *Oxford Bulletin of Economics and Statistics*, 52(2), 169-210.

- Lois González, R.C. & Santos, X.M. (2015). Tourists and pilgrims on their way to Santiago. Motives, Caminos and final destinations. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 13 (2), 149-164.
- MacKinnon, J.G. (1996). Numerical distribution functions for unit root and cointegration tests. *Journal of Applied Econometrics*, 11, 601-618.
- MacKinnon, J.G., Haug, A. A. & Michelis, L. (1999). Numerical distribution functions of likelihood ratio tests for cointegration. *Journal of applied Econometrics*, 14(5), 563-577.
- Marques, J. & Pinho, M. (2020). Collaborative research to enhance a business tourism destination: a case study from Porto, *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, DOI: 10.1080/19407963.2020.1756307
- Martín-Cejas, R.R. (2010). Ramsey pricing including CO2 emission cost: An application to Spanish airports. *Journal of Air Transport Management* 16(1), 45-47.
- Ministerio de Transportes (2019). Tráfico de los aeropuertos españoles . Subdirección General de Transporte Aéreo. Área de Estudios Estratégicos y Análisis de Mercado. Información consultada en septiembre de 2020 en https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/listado/recursos/trafico_en_los_aeropuertos_espanoles_-_2019.pdf.
- Otero-Giraldez, M.S., Alvarez-Diaz, M. & González-Gómez, M. (2012). Estimating the long-run effects of socioeconomic and meteorological factors on the domestic tourism demand for Galicia (Spain). *Tourism Management*, 33(6), 1301-1308.
- Oficina del Peregrino. Catedral de Santiago de Compostela. Estadísticas consultadas en septiembre de 2020 en <https://oficinadelperegrino.com/estadisticas2/>
- OMT (1995): Concepts, Definitions, and Clasifications for Tourism Statistics: A Technical Manual. Madrid: OMT.
- Pardellas, X.; Padín, C.; Pereiro, X & Sousa Silva, A. (2005). “Competitividade e innovación no sector turístico: Unha nova oportunidade de avaliación dos recursos endóxeos”, em Bouzada, X., Souto, X.M. y Figueiredo, A. (Coords.): Segundos Estudos Estratéxicos do Eixo Atlántico. Ourense: Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular (cd-rom), pp. 357-412. Online en <http://hdl.handle.net/10348/5198>
- Pereiro, X. (2016). “Turistas portugueses na Galiza: Imagens e relatos pós-experienciais”, em Trillo Santamaría, Juan Manuel e Pires, Iva (coord.) (2016): Las fronteras en la investigación peninsular: temáticas y enfoques contemporáneos. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, pp. 161-181. (ISBN: 978-84-16954-16-2). Online en <http://hdl.handle.net/10348/7305>
- Pereiro, X. (2018): “Capítulo 10. Utilizando los puentes: el turismo entre Portugal y España”, en Cairo Carou, Heriberto (ed.): Rayanos y forasteros: fronterización e identidades en el límite hispano-portugués. Madrid: Plaza y Valdés, pp. 223-237.
- Pereiro, X. (coord.) (2019). Património cultural jacobeu, turismo e peregrinação. O Caminho Português Interior de Santiago de Compostela. La Laguna: PASOS Edita. Online en: <http://www.pasosonline.org/es/colecciones/pasos-edita/173-numero-25-patrimonio-cultural-jacobeu-turismo-e-peregrinacao-o-caminho-portugues-interior-de-santiago-de-compostela-cpis>

- Rey, B., Myro, R.L. & Galera, A. (2011). Effect of low-cost airlines on tourism in Spain. A dynamic panel data model. *Journal of Air Transport Management*, 17(3), 163-167.
- Sancho, A.(dir.) (2001). *Introdução ao Turismo*. Madrid: OMT.
- Santos, X.M. (2002). Pilgrimage and Tourism at Santiago de Compostela, *Tourism Recreation Research*, 27:2, 41-50, DOI: [10.1080/02508281.2002.11081219](https://doi.org/10.1080/02508281.2002.11081219)
- Tsui, K.W.H., (2017). Does a low-cost carrier lead the domestic tourism demand and growth of New Zealand. *Tourism Management*, 60, 390-403.
- UNESCO. (2019). Properties inscribed on the World Heritage List. Retrived from <https://whc.unesco.org/en/statesparties/pt>
- Vowles, T.M. (2001). The “Southwest Effect” in multi-airport regions. *Journal of Air Transport Management*, 7, 251–258.
- UNWTO/WTTC. (2012, May 15–16). The impact of visa facilitation on job creation in the G20 economies (Report prepared for the 4th T20 Ministers’ Meeting Mexico). World Tourism Organization (UNWTO) and World Travel & Tourism Council (WTTC).
- UNWTO (2020). World tourism Barometar, 18 (1).Consultado novembro 2020. https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-01/UNWTO_Barom20_01_January_excerpt.pdf
- Windle, R. & Dresner, M. (1995). The short and long run effects of entry on US domestic air routes. *Transportation Journal*, 35 (2), 14–25.
- Windle, R., Lin, J. & Dresner, M. (1996). The impact of low-cost carriers on airport and route competition. *Journal of Transport Economics and Policy*, 30(3), 309–328.