

**PROXECTO DE INVESTIGACIÓN DA CÁTEDRA DO CAMIÑO DE SANTIAGO E AS
PEREGRINACIÓNS DA UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA – 2020**

**EL IMPACTO DE LA CRISIS SANITARIA DEL COVID-19 SOBRE LA CAPACIDAD DE CARGA
TURÍSTICA DEL CAMINO FRANCÉS**

Roberto Bande Ramudo

GAME-IDEGA, Grupo de Análise e Modelización Económica

Avenida das Ciencias, Chalet 1- Campus Vida

15782 Santiago de Compostela

Tel. 881 814 339

Correo: Roberto.bande@usc.es

Resumen

La crisis sanitaria y económica provocada por la pandemia del virus COVID-19 está provocando impactos muy diversos sobre los diferentes sectores clave de la economía española en general, y en la gallega en particular. Más en concreto, la declaración del estado de alarma, junto con el confinamiento de la población decretado por el gobierno han supuesto una perturbación inédita, al provocar el cierre de la mayor parte de la actividad económica no esencial. La economía ligada al Camino no ha permanecido ajena a este hecho, y el confinamiento y cierre de fronteras llevó consigo la ausencia total de actividad en los establecimientos hosteleros vinculados directa e indirectamente al paso de peregrinos por las diferentes etapas, así como las actividades de servicios relacionadas. Las restricciones que la denominada “Nueva Normalidad” impone sobre el distanciamiento social y sobre el aforo en los diferentes establecimientos de hostelería son susceptibles de generar un impacto adicional significativo en la capacidad de acogida de visitantes del Camino. Esta investigación

propone cuantificar el efecto de dichas restricciones sobre la Capacidad de Carga del Camino Francés.

Antecedentes

Un aspecto no menor de la crisis sanitaria tiene que ver con la gestión de la dimensión social del peregrinaje: la limitación de aforos, la obligación del mantenimiento de una distancia social mínima entre personas, la prohibición de grandes aglomeraciones de personas, etc., impone claros límites a la capacidad de acogida del Camino, que deben ser cuantificados para una correcta gestión y planificación de este recurso turístico clave para las comarcas por las que atraviesa. La capacidad de carga turística es el concepto técnico que nos permite cuantificar la cantidad máxima de personas que un determinado recurso turístico puede acoger sin que la experiencia del usuario sea negativa. Esta capacidad de carga (que tiene diferentes dimensiones) depende no sólo de las características físicas del recurso (longitud y la anchura del camino), sino que, tal y como muestran Bande, Fernández y Riveiro (2018), la dimensión social (tamaño de los grupos de peregrinos, distancia mínima entre ellos, usos y costumbres de los peregrinos, horarios de apertura y cierre de albergues públicos etc.) es un factor limitante clave de la cantidad máxima de peregrinos que el Camino puede acoger sin que se produzca la saturación del recurso. Todas las restricciones que la prevención del contagio del virus COVID-19 impone afectan a estos factores limitantes de índole social, por lo que resulta indispensable volver a calcular la capacidad de carga teniendo en cuenta las mismas. Este el objetivo principal de esta investigación.

La literatura especializada ha planteado el análisis de capacidad de carga en términos de la determinación de cuál es el número máximo de visitas/turistas que se pueden realizar/acoger en un recurso turístico por unidad de tiempo en base a las condiciones físicas, sociales y de gestión existentes. Las condiciones físicas son un primer elemento a tener en cuenta, por cuanto determinan la facilidad/dificultad asociada a la visita. Las

otras dos condicións, no obstante, non son menos importantes. O impacto social do turismo sobre a poboación residente en o área visitada resulta crucial para evitar efectos negativos. As condicións relacionadas con a xestión, por último, son relevantes en sitios turísticos que exigen a asignación de recursos (centros de interpretación, guías, vigilancia, etc.), por lo que en o caso que nos ocupa ocuparían un lugar secundario, al tratarse o Camiño de una vía pública de comunicación.

La literatura identifica tres niveles diferentes de carga turística, que están estrechamente vinculados entre sí. En concreto, y seguindo a metodoloxía proposta por Cifuentes (1992) establecemos a seguinte tipoloxía de capacidade de carga turística:

1. La capacidade de carga física (CCF): constitúe o límite máximo de visitas que poden realizarse en un período. Está determinado por as condicións físicas do sitio, como son a superficie dispoñible ou as horas de luz. Esta CCF representa o número máximo de visitantes que poderían ocupar un espazo turístico sin tener en conta ningún tipo de condicionante social, ambiental ou climático. Representa, por tanto, o límite superior de la carga turística de un sitio.
2. La capacidade de carga real (CCR): constitúe o límite efectivo de visitas que o sitio turístico pode soportar sin que se genere sensación de hacinamiento, saturación ou se derive en una degradación ambiental ou social do sitio. Esta capacidade se deriva a partir de la CCF aplicando una serie de factores correctores que se derivan de variables limitantes, como poden ser variables meteorolóxicas, erodabilidade, etc. Obviamente, o cálculo de la CCR va a depender de las circunstancias propias de cada enclave turístico, por lo que los factores correctores a aplicar serán específicos de cada caso analizado.
3. La capacidade de carga efectiva (CCE) tiene en conta a capacidade de xestión de la administración do sitio turístico, en caso de existir la mesma. Por tanto,

constituye un nuevo límite a aplicar sobre la CCR, ya que la existencia de estos factores relacionados con la gestión del sitio turístico puede limitar el número máximo de visitas que se pueden asimilar con los recursos materiales y humanos disponibles.

De esta tipología se deduce, por lo tanto, que la CCF es la magnitud teórica máxima de visitas, que será reducida por una serie de factores correctores a la CCR, que representaría la capacidad máxima de visitas sin que se produzca una degradación ambiental o social del sitio turístico. Finalmente, en función de la existencia de restricciones en relación con los recursos de gestión disponibles (de estar presentes), dicha CCR puede ser reducida todavía más hasta alcanzar la CCE. En el caso del análisis del Camino Francés, no obstante, debemos realizar un matiz importante. A la hora de revisar la literatura que ha realizado cálculos de CCF y CCR para diferentes sitios turísticos, nos encontramos con que los factores limitantes de la CCF están más pensados para determinados tipos de visitas (lugares cerrados y senderismo) que para un espacio como el Camino de Santiago. En efecto, los factores limitantes más habituales (el número y tamaño de grupos, los días de lluvia o de excesivo calor o frío) son más proclives a limitar la capacidad de carga de un sitio turístico aislado físicamente, como puede ser un yacimiento arqueológico o una catedral. El Camino supone una visita turística de varios días encadenados, en el que el visitante tiene como objetivo alcanzar el final del mismo, en Santiago de Compostela, por lo que sólo en caso de situaciones climáticas extremas decidirá posponer la realización de una determinada etapa, pero en raras ocasiones decidirá cancelar la realización del trayecto. Por este motivo, la aplicación de factores de corrección a la CCF seguirá criterios específicos al Camino Francés, una vez identificados los patrones de comportamiento de los peregrinos y turistas a través de las encuestas realizadas en estudios anteriores. De esta forma, la

Capacidad de Carga Efectiva calculada (CEE) difiere de la planteada en otros estudios, por cuanto se basa en características propias del Camino.

Hipótesis de partida

En el caso que nos ocupa, planteamos que la crisis sanitaria derivada de la pandemia provocada por el virus COVID-19 afecta principalmente a dos de los niveles de análisis de carga expuestos anteriormente: la Capacidad de Carga Real y la Capacidad de Carga Efectiva, a través de las restricciones que las medidas de distanciamiento social pueden tener sobre el comportamiento de los peregrinos.

En primer lugar, desde el punto de vista de la Capacidad de Carga Física se verá reducido en cierta medida al tener que aplicar medidas de distanciamiento social, es decir, al tener que asignarle a cada peregrino un mayor espacio personal del que aplicaríamos en ausencia de la pandemia. Ello provocará una reducción en el número máximo de peregrinos que desde un punto de vista estrictamente físico el Camino puede admitir. Las otras dos dimensiones, no obstante, son mucho más importantes. En primer lugar, no sólo el espacio personal asignado a cada peregrino debe ser mayor, sino que el tamaño medio de los grupos debe ser menor, y la distancia que asignemos entre grupos debe ser mayor. Esto significa una reducción en la capacidad de carga real, motivada estrictamente por estos condicionantes sociales.

Por otra parte, las restricciones por el lado de la oferta de alojamiento en las diferentes etapas del Camino, motivadas por las limitaciones de aforo, provocarán un impacto sobre la capacidad de carga efectiva. Los albergues públicos van a tener que reducir el número de camas ofertadas para poder garantizar las condiciones sanitarias, al igual que los establecimientos privados que oferten alojamiento compartido. Esta limitación por

el lado de la oferta implicará, probablemente, una reducción de la capacidad de carga efectiva.

Objetivos (generales y específicos)

Bajo las hipótesis de partida planteadas, el objetivo de esta investigación es cuantificar el impacto previsible de las restricciones sobre el distanciamiento social y sobre las actividades relacionadas con la hostelería derivadas de la “Nueva Normalidad”, una vez superada la fase crítica de la pandemia del COVID-19, sobre la capacidad de carga del Camino Francés en sus diferentes dimensiones: CCF, CCR y CCE.

En concreto, se pretende:

1. Una revisión de los cálculos previos de capacidad de carga turística del Camino, en sus tres dimensiones (CCF, CCR y CCE), actualizando la información estadística disponible.
2. El cálculo de las capacidades de carga física, real y efectiva bajo diferentes escenarios derivados de la imposición de las restricciones sobre distanciamiento social y actividades de hostelería. En concreto se plantearán tres escenarios: en el primero se analizará el impacto con las medidas actuales. En el segundo, se analizará el impacto bajo un hipotético endurecimiento de las medidas de distanciamiento social. Finalmente, en el tercer escenario, se analizarán los efectos de una hipotética relajación de dichas medidas.
3. Los cálculos se realizarán para cada una de las etapas del Camino Francés, por ser éste la principal vía de peregrinación, y para cada uno de los meses del año.
4. Del análisis se podrán derivar recomendaciones relativas a la gestión, encaminadas a minimizar el efecto de las restricciones sobre la capacidad de carga, y por lo tanto sobre la capacidad del Camino de ser un polo de actividad económica fundamental para las comarcas por las que pasa.

Metodoloxía

Comenzaremos por el cálculo de la CCF, basándonos en el cómputo del número de peregrinos que se podrían lanzar en una determinada etapa en el tiempo disponible para ello, dados unos parámetros básicos

- En concreto, tomaremos las distancias de cada etapa y los tiempos necesarios para completarlas de la página caminodesantiago.gal, lo que nos permitirá calcular la velocidad media estimada para realizar la etapa. Esta velocidad la emplearemos en diferentes momentos de los cálculos.
- Tomaremos los datos proporcionados por meteogalicia.es relativos al número de horas de luz en las estaciones más próximas a los puntos de inicio de las etapas.
- Con estos datos calcularemos el tiempo disponible para lanzar peregrinos, que se computa como las horas de luz menos el tiempo necesario para completar la etapa.
- A continuación, estableceremos la distancia mínima que le asignamos a un peregrino, es decir, cuál es el espacio vital mínimo que le proporcionamos. Este es uno de los factores que se verán modificados a la hora de analizar el impacto del COVID-19.

Así, podremos calcular la CCF como el número máximo de peregrinos que podríamos lanzar en un día, dada la distancia asignada entre dos peregrinos consecutivos.

A partir de los datos de CCF procederemos a calcular la CCR, para lo cual aplicaremos una metodología específica, aplicando una serie de factores de corrección.

Comenzando el factor de corrección por composición del grupo, comenzaremos por especificar la distancia asignada entre grupos de peregrinos. En este sentido, el análisis considerará diferentes distancias derivadas de las medidas de distanciamiento social y diferentes tamaños del grupo de peregrinos.

El segundo factor de corrección es la lluvia. El argumento es que la presencia de lluvia moderada (por encima de 10 litros/m² al día) reduce la velocidad a la que pueden desplazarse los peregrinos en un determinado, lo que afecta al tiempo que debemos dejar entre peregrinos, ya que éstos van más lentos. La capacidad resultante sería la que físicamente podría asumir el camino en presencia de lluvia.

Con el factor de corrección por temperaturas altas (superiores a 30 grados) suponemos que los peregrinos realizan su salida en un margen reducido de horas, para evitar las horas centrales de sol. Posteriormente tendremos en cuenta los días efectivos de calor para el cálculo de la CCR mensual. Con la temperatura bajas (temperaturas medias por debajo de 5 grados) hacemos algo parecido, suponemos que los peregrinos retrasan la salida un número de horas. Ello reduce el tiempo efectivo que tenemos para lanzar peregrinos, y por tanto, la capacidad. De nuevo, el factor de corrección nos dice qué porcentaje de capacidad tendríamos disponible en caso de frío.

A partir de estos datos obtenemos la Capacidad de Carga Real. No obstante, los limitantes por el lado de la oferta de alojamiento pueden provocar que esta capacidad de carga sea excesiva. Diseñaremos diferentes escenarios para analizar los límites de aforo de los establecimientos hosteleros para determinar si el Camino puede verse sujeto a restricciones en su capacidad de carga, o bien si es capaz de asumir el volumen de visitantes previsibles, aún con las restricciones impuestas por la “Nueva Normalidad”.

Cronograma previsto

- Revisión de la literatura sobre Capacidad de Carga Turística y diseño de los posibles escenarios para las simulaciones. (una semana)
- Recopilación de datos estadísticos necesarios para los cálculos (dos semanas)
- Cálculos de las Capacidades de Carga Física, Real y Efectiva base, y bajo los escenarios previstos. (dos semanas)
- Elaboración de un informe con los principales resultados del estudio (tres semanas).

Plan de difusión e impacto esperado de los resultados

Presentación en congresos y reuniones relacionadas y elaboración de un documento de trabajo donde se resuman los resultados alcanzados. Envío del trabajo a alguna revista científica internacional del ámbito del Turismo indexada en el JCR.