



# **O contributo dos voos *low cost* na expansão dos *hostels*, na cidade do Porto.**

António José de Carvalho Franco

Mestrado em Economia e Gestão da Inovação

Orientador:

Argentino Conceição da Silva Pessoa

2016



## **Agradecimentos**

Serei breve nos meus agradecimentos, procurando mencionar as pessoas que de alguma forma me ajudaram neste trabalho. Ao Professor Doutor Argentino Conceição da Silva Pessoa pelo acompanhamento e rapidez nas respostas às dúvidas colocadas e pressão assertiva que me foi inculindo ao longo destes meses, ao Professor Doutor Luís Delfim dos Santos e à Professora Doutora Helena Santos pela disponibilidade, o meu obrigado!

Aos proprietários e gerentes dos *hostels* que me receberam e participaram nesta pesquisa, esperando que este estudo tenha relevância para a sua atividade e no futuro planeamento dos investimentos de que a cidade do Porto necessita.

Aos amigos: Ricardo Silva, José Paulo e o Diogo Maia, pelo apoio nos momentos mais penosos do estudo, inculindo-me precioso alento.

Por último, à minha esposa pela força e aos meus filhos pela vossa compreensão.

# Índice

Lista de Abreviaturas .....	viii
Resumo.....	x
Abstract.....	xi
1. Introdução.....	1
2. Transportes aéreos.....	4
2.1. Evolução e Inovação nos Transportes .....	4
2.2. Posicionamento Inovador .....	10
2.3. Companhias aéreas <i>low cost</i> .....	13
3. Turismo.....	16
3.1. Evolução do Turismo em Portugal .....	17
3.2. Fatores inovadores inerentes aos <i>hostels</i> .....	19
3.3. Alojamentos Locais e <i>Hostels</i> : Diferenciação .....	21
4. Metodologia .....	29
4.1. Considerações quanto à informação estatística recolhida.....	30
4.2. Pressupostos do modelo .....	31
4.3. Modelo econométrico da relação entre o desembarque de passageiros no AFSC, em <i>low cost</i> (LCC) e o número de camas em <i>hostels</i> (CAPAC).....	33
4.4. Explicação dos Parâmetros do Modelo de Regressão Linear.....	34
5. Análise Empírica .....	36
5.1. Obtenção da base de dados.....	37
5.2. Geração dos dados observados .....	40
5.2.1. Modelo estimado por OLS.....	41
5.2.2. Conclusões do modelo estimado por OLS.....	41
5.2.3. Correção de sazonalidade.....	43
5.2.4. Conclusões do modelo corrigido de sazonalidade .....	43
5.2.5. Procedimento de Newey-West.....	45
5.2.6. Conclusões do modelo pelo procedimento de Newey-West .....	46
6. Análise e discussão .....	47
6.1. Análise dos resultados.....	47
6.2. Discussão dos resultados.....	48
6.2.1. A crescente importância das companhias aéreas <i>low cost</i> , no Turismo da cidade do Porto .....	48
6.2.2. Comportamento da Economia e a crescente importância da reabilitação da Baixa do Porto. ....	51

<b>7. Caracterização da tipologia e atividade dos <i>hostels</i>, na cidade do Porto</b> .....	56
<b>8. Conclusão</b> .....	59
<b>9. Limitações do estudo e motivos de interesse a ver debatidos</b> .....	61
<b>10. Referências Bibliográficas</b> .....	63
<b>11. Anexos</b> .....	71

## Índice de figuras

Figura 1: Ligação de causalidade da atividade das companhias aéreas <i>low cost</i> para a cidade do Porto. ....	36
Figura 2: Exemplo de resíduos exibindo uma auto correlação positiva. ....	74

## Índice de Gráficos

Gráfico 1: Movimento de Passageiros no AFSC, no período de Janeiro de 2004 a Dezembro de 2015 .....	48
Gráfico 2: Passageiros desembarcados no AFSC, em <i>low cost</i> e não <i>low cost</i> de Janeiro de 2005 a Dezembro de 2015. ....	49
Gráfico 3: Oferta turística: oferta do número de camas em hostels, no período de Maio 2009 a Dezembro de 2015 .....	50
Gráfico 4: Evolução do número de camas, em <i>hostels</i> na cidade do Porto, e desembarque de passageiros no AFSC, em <i>low cost</i> , no período de Maio de 2009 a Dezembro de 2015. ....	51
Gráfico 5: Evolução dos <i>hostels</i> e Capacidade de Alojamento, na cidade do Porto no período de Maio de 2009 a Dezembro de 2015 .....	53
Gráfico 6: Evolução do número de passageiros desembarcados no AFSC, em <i>Low cost</i> no período Maio de 2009 a Dezembro de 2015, sem ajustamento sazonal, dados reais	71
Gráfico 7: Evolução do número de passageiros desembarcados no AFSC, em <i>Low cost</i> no período Maio de 2009 a Dezembro de 2015, com ajustamento sazonal pelo <i>Moving Average Method</i> , no Eviews 8.1 .....	72

## Índice de Quadros

Quadro 1: Número de passageiros desembarcados no AFSC, em <i>Lcc's</i> .....	38
Quadro 2: Modelo original estimado por OLS .....	70
Quadro 3: Modelo estimado por OLS, corrigido de sazonalidade .....	73
Quadro 4: Procedimento de Newey-West .....	75
Quadro 5: Mapa dos Hostels surgidos até ao 1º semestre de 2016.....	54

## **Lista de Abreviaturas**

**AFSC** – Aeroporto Francisco Sá Carneiro

**AL** – Alojamento Local

**ALEP** – Associação do Alojamento Local em Portugal

**ANA** – Aeroportos de Portugal

**APEMIP** – Associação de Mediadores Imobiliários

**ARU** – Área de reabilitação Urbana

**ATP** – Associação de Turismo do Porto e Norte de Portugal

**B&B** – *Bed and Breakfast*

**CE** – Comissão Europeia

**CMP** – Câmara Municipal do Porto

**COM** – Comunicação da Comissão sobre as Consequências dos Acórdãos do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias.

**CTP** – Confederação do Turismo Português

**EUA** – Estados Unidos da América

**GPS** – Sistema de Posicionamento Global

**INE** – Instituto Nacional de Estatística

**KLM** – *Royal Dutch Airlines*

**LCC's** – *Low Cost Carriers*

**LTE** *International Airways*

**NUT** – Nomenclatura de Unidade Territorial

**NUTS II** – Sub-Região Estatística Norte

**OLS** – Método dos Mínimos Quadrados

**OMT** – Organização Mundial de Turismo

**PIB** – Produto Interno Bruto

**RNT** – Registo Nacional de Turismo

**TUI** – *Airlines Netherlands*

## Resumo

Com a crescente liberalização do mercado da aviação, o sector dos transportes aéreos, sofreu enormes transformações, tendo surgido companhias aéreas de baixo custo (*low cost*) que, hoje em dia, detêm um peso significativo do tráfego aéreo, impulsionando a competitividade do setor, impelindo os modelos de negócio tradicionais (companhias aéreas regulares e voos *charter*) a repensarem e reajustarem as suas estratégias de negócio. Naturalmente surgiram novos fluxos de turistas e um aumento da procura por estabelecimentos hoteleiros consonantes com o seu poder de compra.

Em Portugal, os *hostels* independentes são uma nova realidade, localizando-se em zonas privilegiadas nos centros das cidades, onde existem boas acessibilidades e os custos de transporte são baixos, fatores convenientes a este novo segmento de turismo mais económico. Este estudo quer observar o estímulo que o aumento do número de voos de baixo custo provocou na oferta dos *hostels* independentes na cidade do Porto, com o incremento de novos fluxos turísticos.

Recolheram-se os dados através da Ana Aeroportos de Portugal, do Instituto Nacional de Estatística (INE), do Registo Nacional de Turismo (RNT) e dos *sites* da especialidade: Booking, Hostelworld, etc.. Estudaram-se 33 *hostels* e inquiriram-se 13 proprietários e gerentes deste tipo de Alojamento Local (AL).

Os resultados obtidos estão de acordo com a literatura disponível, concluindo-se que existe uma relação positiva entre o aumento do número de voos *low cost*, no Aeroporto Francisco Sá Carneiro (AFSC), e a expansão dos *hostels* na cidade do Porto.

Palavras-chave: Companhias aéreas *low cost*, *Hostels*, Inovação, Porto, Turismo.

# Abstract

With the increasing liberalization of the aviation market, the airline industry has undergone enormous transformations, having emerged from low cost airlines (low cost) which, today, have significant weight in air traffic, boosting the sector's competitiveness, impelling the traditional business models (regular airlines and charter flights) to rethink and readjust their business strategies. Consequently new flows of tourists emerged and an increase in demand for hotel establishments in line to their purchasing power.

In Portugal, independent hostels are a new reality, being located in prime areas in the city centers, where there are good access and transport costs are low, convenient factors to this new more economic tourism segment. This study wants to observe the stimulus that the increase number of low cost flights in the supply of independent hostels in Porto, with the development of new tourist flows had.

Data was collected with Ana Airports of Portugal, the National Statistics Institute (INE), the National Register of Tourism (RNT) and specialty sites. 33 hostels were studied and interviewed 13 heads of establishments.

Results are consistent with the literature already available, it is concluded that there is a positive relationship between the growth of air low cost companies, operating in Francisco Sá Carneiro Airport (AFSC), and expansion of hostels in Porto.

Keywords: Low Cost Airlines, Hostels, Innovation, Porto, Tourism.

# 1. Introdução

O transporte aéreo, desde sempre se revelou um meio importante para a mobilidade das populações, para a realização de trocas comerciais, económicas e culturais, permitindo uma maior competitividade entre os países, regiões ou cidades, sendo o meio de locomoção mais rápido, pelo fato de percorrer grandes distâncias num curto espaço de tempo (Almeida & Costa, 2012).

A liberalização ou a desregulamentação dos transportes aéreos, na Europa, na década de 90 do séc. XX, possibilitou o aparecimento de companhias aéreas *low cost* no mercado. Estas companhias, ao apresentarem tarifas mais baixas do que as das companhias tradicionais, conseguiram em pouco tempo conquistar uma quota significativa do mercado, principalmente o mercado de lazer (Teles & Sarmiento, 2012).

Estas companhias aéreas de baixo custo, na opinião de Abrantes (2013), têm um modelo de negócio distinto das demais, conseguindo alcançar outros nichos de mercado mais sensíveis ao preço, o que tornou reconhecida a sua importância na Europa. A tarifa praticada por estas companhias aéreas de baixo custo e a facilidade da reserva *online* deu-lhes grande visibilidade, desenvolvendo-se rapidamente o conceito de viagens a baixo custo. A estes fatores juntam-se as mudanças de comportamento dos viajantes, estimulando a reação dos diversos *stakeholders* e uma maior cooperação entre as transportadoras e os aeroportos.

Os transportes aéreos de baixo custo têm-se revelado um modelo de negócio de sucesso no crescimento de novos fluxos turísticos, onde Portugal não é exceção. O modelo de gestão diferenciado e apoiado na tecnologia, daí o seu elevado grau de inovação, possibilita uma estrutura de custos flexível o suficiente para praticar preços que vão ao encontro dos desejos dos novos utilizadores deste serviço. Consequentemente verifica-se um enorme desenvolvimento comercial, que por sua vez influencia outras atividades ligadas ao turismo, tais como novos alojamentos locais, cruzeiros, empresas de aluguer de viaturas, etc. (Almeida & Costa, 2012; Abrantes, 2013).

Com o crescimento de novos fluxos de turismo na Europa, regista-se uma oferta de meios diferenciados de hospedagem, entre eles, há um segmento de oferta que está em constante crescimento e difusão, são os chamados albergues (*hostels*): estabelecimentos que oferecem hospedagem económica e com serviços diferenciados, consolidando a sua fama, dando origem a uma nova clientela: os *backpackers*<sup>1</sup> que na opinião de Satyro & Pinheiro (2006) começam a ter grande visibilidade no mercado internacional, particularmente no que se refere ao turismo jovem.

O *hostel* ao oferecer uma hospitalidade e novos serviços a preços acessíveis, promove o convívio com outros viajantes da mesma faixa etária, começando a estar fortemente implementados em diversas cidades da Europa, sempre focalizados num público jovem, com espírito aventureiro, mas que aprecia a qualidade dos serviços que este meio de hospedagem pode oferecer, sendo a sua gestão operada por poucas pessoas com a supervisão dos proprietários (Satyro & Pinheiro, 2006).

Atualmente surgiram outros meios de hospedagem, onde se oferecem serviços básicos com tarifas económicas, veja-se os grandes hotéis detentores de serviços altamente qualificados, como os hotéis *Inn*, os *Bed and Breakfast* (B&B), os *Resorts*, as *Guest House*, os apartamentos turísticos e outras criações recentes que tornam a competição na área da hotelaria cada vez mais aguerrida e focalizada num público-alvo. Os albergues independentes (*hostels*) surgem da necessidade de oferecer serviços diferenciados a um preço acessível, de acordo com Swift (2002) citado em Lemaesquier (2008) e por Abrantes (2014).

A sua escolha, como objeto de estudo na cidade do Porto, foi motivada pela novidade e importância que este tipo de alojamento local tem tido nos últimos anos, continuando a proporcionar um forte dinamismo à cidade, levando por arrasto outros serviços complementares, tais como a restauração, os transportes ou o comércio local.

O objetivo deste estudo é evidenciar o contributo que estas companhias aéreas *low cost*, com o seu modelo de negócios inovador, têm na expansão da oferta turística que são

---

<sup>1</sup> Segundo o Oxford Dictionary Online, um *backpacker* é uma pessoa que viaja ou faz caminhadas carregando os seus pertences numa mochila, <https://en.oxforddictionaries.com/definition/backpacker>, acedido em 6 de Janeiro de 2016.

os *hostels* na cidade do Porto, também elas com um modelo de negócio inovador, respondendo, assim, às necessidades dos novos fluxos turísticos.

Considerou-se estarem reunidas as condições para se distinguir os *hostels* no universo de estabelecimentos designados como alojamento local, tendo-se em consideração a identificação feita na revisão de literatura.

A restante parte desta dissertação está organizada do seguinte modo. No capítulo 2 trata-se a evolução e inovação no transporte aéreo até ao aparecimento dos voos *low cost*. O capítulo 3 expõe a evolução do turismo e sua inovação até ao aparecimento de um novo modelo de alojamento local, consequência de novos fluxos turísticos na cidade do Porto. No capítulo 4, trata-se da metodologia utilizada no estudo, fazendo-se as considerações acerca da informação estatística recolhida, considerando os pressupostos do modelo e a relação entre os fenómenos observados, com uma breve explicação dos parâmetros do modelo de regressão. O capítulo 5 mostra a análise empírica e a obtenção e geração da base de dados, fazendo-se a análise da relação entre estes novos fluxos turísticos e os voos *low cost* utilizando, para o efeito, um modelo econométrico de equação linear, estimando-se os parâmetros pelo método dos mínimos quadrados ordinários (OLS) para obtenção dos resultados. No capítulo 6 inclui-se a análise e discussão dos resultados, evidenciando a crescente importância destas companhias aéreas, a evolução do movimento de passageiros no Aeroporto Francisco Sá Carneiro (AFSC) e a influência que teve no comportamento da economia. No capítulo 7, através de um inquérito, faz-se a caracterização da tipologia e atividade dos *hostels*, de modo a perceber a importância que tem a operacionalidade das companhias aéreas *low cost* no aparecimento deste tipo de oferta turística. No capítulo 8 faz-se a conclusão do estudo avançando-se alguns desenvolvimentos para futuros temas complementares a esta investigação no capítulo 9.

## 2. Transportes aéreos

### 2.1. Evolução e Inovação nos Transportes

A história da aviação é marcada por uma constante mudança. Durante várias décadas, o setor dos transportes aéreos foi muito regulado, havendo pouca concorrência entre as companhias aéreas tradicionais, estando já atribuídas tarifas consoante os acordos bilaterais entre os Estados, que impunham as rotas, aeroportos, o tipo de aeronaves e a frequências de voos de cada companhia aérea. A capacidade da maioria das rotas era restrita e as tarifas tinham um valor elevado, tornando a entrada no mercado de outras companhias que não fossem as tradicionais quase impossível (Almeida & Costa, 2012).

A regulamentação associada ao setor era vasta e muito abrangente, ou seja, o aumento do número de voos de longa distância, entre diferentes países, levou à necessidade de adotar vários regulamentos e políticas que permitissem o desenvolvimento da aviação civil internacional, através de acordos bilaterais que permitissem também uma maior proteção quanto à concorrência (Wittmer *et al.*, 2012).

No norte da Europa operavam ainda companhias aéreas *charter* ao abrigo de um regulamento que permitia o transporte de turistas, para destinos do sul da Europa e mediterrâneo (Bush & Starkie, 2014).

A liberalização dos transportes aéreos que começou em 1971 nos EUA trouxe o conceito *low cost* com a Southwest Airlines. O objetivo do fundador desta companhia aérea seria oferecer um serviço básico que não distinguisse classes a bordo e com tarifas mais baixas do que a concorrência. Consta, também, um número reduzido de membros da tripulação e um maior número de voos de curta e média distância ao longo do dia, com rotações de curta duração. Desta forma, a Southwest Airlines manteria as suas aeronaves diariamente ocupadas por um maior período de tempo, rentabilizando a sua frota, sendo hoje em dia uma das maiores companhias aéreas do mundo. Este conceito que se difundiu

depois pela Europa trouxe grandes alterações a este sector e ao turismo. (Thompson, 2009; Southwest Airlines, 2010).

Por exemplo o aparecimento de companhias aéreas, cujo modelo de negócio se baseia no baixo custo e nas tarifas reduzidas, teve um impacto direto na mobilidade das populações, aumentando a procura de determinados destinos turísticos (Almeida & Costa, 2012).

Para Witmer *et al.* (2012), a liberalização deste segmento de mercado e com o progresso tecnológico, construíram-se novos modelos de negócio, que contribuíram para o desenvolvimento do transporte aéreo nos últimos anos, influenciando outros sectores de atividade que interagem com o sector dos transportes aéreos, as suas operações, estruturas e ambientes.

Na Europa, o processo de desregulamentação que teve início em 1987 apenas ficou concluído em 1997<sup>2</sup>, a sua morosidade deveu-se ao facto da Europa abranger diferentes países que tinham as suas próprias companhias aéreas tradicionais apoiadas por cada Estado, permitiu às transportadoras aéreas uma maior liberdade na fixação de tarifas, aceder a novas rotas e determinar as capacidades de oferta, de acordo com os seus critérios económicos e financeiros. Foram muitos os benefícios que resultaram destas medidas, traduzindo-se numa maior competitividade, grande diversidade de tarifas e no aparecimento de companhias áreas de baixo custo, que se inspiravam no modelo de negócio da companhia aérea dos EUA, a Southwest Airlines.

Todas as companhias aéreas da Comunidade Europeia passaram a ser transportadoras aéreas comunitárias, com iguais direitos de acesso ao mercado interno e com iguais responsabilidades face à lei, o que permitiu a entrada das companhias aéreas em mercados anteriormente fechados e ao aparecimento de novas companhias aéreas com base em princípios e regras comuns<sup>3</sup>. Os serviços aéreos podiam ser prestados de acordo com as necessidades e a vontade dos passageiros, em vez de obedecerem a regras protecionistas. Apenas os voos internacionais, de e para a União Europeia, continuaram

---

<sup>2</sup> COM, 2002, Comunicação da Comissão sobre as consequências dos acórdãos do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 5 de novembro de 2002, para a política europeia do transporte aéreo, <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?coteId=1&year=200>, acessado em 12 de janeiro de 2016.

<sup>3</sup> COM, 2002.

a estar sujeitos aos tradicionais acordos de aviação bilaterais<sup>4</sup>, e embora a Southwest Airlines apenas fizesse voos entre a Irlanda e o Reino Unido, já concorria com outras duas companhias aéreas tradicionais de cada país: a Aer Lingus (Irlanda) e a British Airways (Reino Unido) (Almeida & Costa, 2012).

No Reino Unido e na Irlanda, um processo de liberalização idêntico, já tinha ocorrido anteriormente, permitindo a entrada no mercado da primeira companhia aérea de baixo custo europeia em 1991: a Ryanair. Em 1998 já existiam seis companhias aéreas *low cost*, com uma estratégia semelhante às suas congêneres norte-americanas. O modelo destas companhias ameaçou o conceito de *hub-and-spoke*<sup>5</sup> das companhias tradicionais e foi um elemento desestabilizador do sector de transporte aéreo, inicialmente na América do Norte e na Europa e recentemente na Ásia, Austrália e América do Sul (Baum, 2008; Almeida & Costa., 2012).

A Ryanair foi, segundo a opinião de Ryans (2010) e após este processo de liberalização e a entrada em vigor destas novas medidas, a primeira companhia aérea de baixo custo a operar entre países da União Europeia.

Em 1995, surge a companhia aérea Easyjet, que começa a operar nas rotas entre Londres e a Escócia. Um ano depois passa também a operar, entre o Reino Unido e o resto da Europa. Este processo de liberalização permitiu a abertura de mercados anteriormente fechados às companhias aéreas existentes e possibilitou o surgimento de novas companhias aéreas com base em princípios e regras comuns<sup>6</sup>. Agora os serviços de transportes aéreos podiam ser prestados de acordo com os desejos e as necessidades dos passageiros, eliminadas que foram as medidas protecionistas e de dependência de intervenção do Estado (Almeida & Costa, 2012).

Estas novas políticas originaram profundas alterações e na opinião de Lucio *et al.* (2001) permitiram a entrada de novas companhias aéreas no mercado, originando uma forte concorrência no sector entre os vários tipos de companhias aéreas, tendo como consequência a falência de várias companhias aéreas. Outras companhias tradicionais

---

<sup>4</sup> COM, 2002.

<sup>5</sup> Segundo o Oxford Dictionary Online, *hub-and-spoke*: é o sistema de transporte aéreo que oferece voos de longa distância, voos internacionais, <https://en.oxforddictionaries.com/definition/backpacker>, acedido em 6 de Janeiro de 2016.

<sup>6</sup> COM, 2002.

foram obrigadas a rever o seu modelo de negócio, a avaliarem a sua estrutura de custos e a estabelecerem novas estratégias de atuação no mercado, motivando a criação das suas próprias companhias aéreas de baixo custo como, por exemplo, o caso British Airways que criou, em 1997, a Go, e o caso da KLM que em 1999 lançou a Buzz. Posteriormente, estas companhias aéreas *foram* adquiridas pela Easyjet (Go) e pela Ryanair (Buzz).

Alguns autores como Detzen *et al.* (2012) consideram que as companhias aéreas tradicionais foram afetadas negativamente pela maior concorrência e afetadas positivamente pela expansão da rede, ou seja, por um lado, as companhias aéreas de baixo custo optaram pela utilização de aeroportos secundários devido aos custos elevados das infraestruturas dos aeroportos principais, controlados pelos diferentes Estados, dado as taxas de aterragem e descolagem e outros custos de serviço de assistência. Por outro lado, estes aeroportos secundários além de serem menos dispendiosos tinham menos problemas de congestionamento. Este tipo de aeroportos perceberam a oportunidade de atrair um grande número de consumidores, aumentando o seu movimento e consequentemente a sua rentabilidade, temos como exemplo o aeroporto de Hahn, em Frankfurt, com o início da operação da Ryanair, que verificou o aumento do número de passageiros de 450 000, para 1.5 milhões, no espaço de um ano (Gillen & Lall, 2004).

Segundo Abda *et al.* (2012), foram muitos os aeroportos que criaram condições para facilitar o trânsito dos passageiros, procurando minimizar as desvantagens para as companhias aéreas tradicionais, considerando que os clientes destas companhias também eram seus clientes.

Apesar da recessão económica no início de 2007, estas companhias *low cost*, com o seu modelo de negócio diferenciador expandiram o seu negócio alargando o seu mercado para além do seu nicho específico, pois estavam mais bem preparadas para as mudanças da procura em relação às companhias tradicionais, como por exemplo a British Airways, que manteve as suas tarifas de curto curso para quem viajava em negócios e reduziu a capacidade para os que viajavam em lazer. As transportadoras aéreas de baixo custo, como a EasyJet e a Ryanair, reduziram as suas tarifas e criaram capacidade, estabelecendo uma base no segundo maior aeroporto de Londres. Na Europa, este tipo de transportadoras tem um volume de mercado de cerca de 36 000 voos semanais, com uma capacidade média de 149 lugares por voo, o que corresponde a um acréscimo de 22

lugares face às companhias tradicionais de serviço completo (Teles & Sarmiento, 2012). Estes autores, também são da opinião que estas companhias de baixo custo estão a fomentar a criação de um mercado de trabalho na União Europeia mais fluído, pois os trabalhadores ao deslocarem-se para longe das suas famílias, podem viajar com regularidade para casa.

No início do século XXI, assistiu-se, por toda a Europa, a um enorme crescimento do modelo baixo custo, com o desenvolvimento de novas companhias aéreas, muitas delas associadas a companhias *charter* ou regulares tradicionais. Em 2003, este segmento (*low cost*) representava 20% do total de transporte aéreo de passageiros na Europa, passando a representar 35% em 2010, o que se depreende que estas companhias aéreas de baixo custo atraíram novos passageiros que nunca tinham viajado de avião e começaram a fazê-lo, principalmente aqueles mais sensíveis ao preço. As viagens, via aérea, tanto para negócios como para lazer, foram ganhando importância no decorrer das últimas décadas, deixando de ser consideradas um produto de luxo apenas reservado a uma minoria privilegiada contribuindo, dessa forma, que este tipo de transporte se tornasse popular (Almeida & Costa., 2012; Teles & Sarmiento, 2012).

Para Bjelicic (2004), as companhias *charter* Germania e a Air Berlin, passaram a vender os bilhetes de forma individual sem qualquer serviço associado como anteriormente o faziam. Outras companhias *charter* criaram novas companhias aéreas de baixo custo, por exemplo a TUI que criou a Hapag Lloyd Express. Quanto às companhias aéreas tradicionais com voos regulares, criaram novas marcas associadas ao modelo de baixo custo, como por exemplo a Germanwings, uma subsidiária da Eurowings, onde a Lufthansa tem participação.

Também se assistiu a algumas falências como a Sterling e a LTE. Esta evolução também se tem vindo a sentir noutras regiões como a América do Norte e a Ásia-Pacífico. No Médio Oriente têm surgido, nos últimos anos, companhias aéreas de baixo custo, por exemplo na região do Golfo: Kuwait (Jazeera Airways), Arábia Saudita (Nasair e Sama), Bahrein (Bahrain Air), Iémen (Felix Airways) e Emirados Árabes Unidos (FlyDubai) (Gudmundsson *et al.*, 2011).

Foram várias as transportadoras que protagonizaram aquisições ou fusões, como na Alemanha, a Air Berlin que adquiriu a Deutsche BA, a Germania Express e a LTU.

No Reino Unido, a EasyJet comprou a GB Airways; e em Espanha, a Vueling fundiu-se com a Clickair (Teles & Sarmiento, 2012).

No entanto o modelo operacional das companhias aéreas de baixo custo, no entender de Almeida & Costa (2012), ao longo destes últimos anos tem vindo a sofrer grandes alterações no sentido de responder às novas exigências do mercado. Por toda a Europa, criaram-se novas bases operacionais em vários aeroportos, introduzindo-se novas rotas e uma maior utilização das suas frotas, obtendo um maior retorno financeiro, é o caso da Ryanair e da Easyjet. Já na opinião de Teles & Sarmiento (2012), a médio prazo, espera-se que sejam apenas duas ou três grandes companhias de baixo custo a operar no mercado europeu, resultado de um processo de consolidações e seleção dos mais fortes, aquelas que não conseguirem adaptar-se ao meio ambiente em que estão inseridos extinguem-se, verificando-se a propagação destas companhias aéreas mais bem adaptadas.

## 2.2. Posicionamento Inovador

Como vimos na secção anterior, as companhias aéreas de baixo custo fizeram uma verdadeira revolução nos céus que teve início à 20 anos atrás, oferecendo formas mais atrativas e económicas de voar para diferentes destinos (Strickland, 2010). Isto provocou uma maior inovação na indústria, trazendo vantagens ao consumidor, quer ao nível das tarifas, quer ao nível das ligações diretas para novas regiões. As transportadoras de baixo custo conseguiram uma distribuição mais equilibrada do tráfego aéreo, tornando populares as viagens a meio da semana (Teles & Sarmento, 2012).

Por outro lado, o desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação: internet, o GPS, os telemóveis de última geração, a realidade virtual, vieram a alterar de forma irreversível a cadeia de valor da indústria turística ao facilitar o acesso à informação sobre produtos e destinos e ao permitir a comparação de preços e a partilha de opiniões entre utilizadores sobre a perceção da qualidade dos serviços, ao mesmo tempo que estimula a reserva de serviços e alojamentos de forma direta, ou seja, sem recurso a intermediários, o que faz com que se redesenhe o modelo de negócio do turismo em que se promove a atomização da procura, levando a uma segmentação extrema do mercado, acompanhada pela tendência para a decisão de última hora e para a fragmentação das férias por períodos mais curtos e mais frequentes (Carrapiço, 2012).

A internet possibilitou a venda de bilhetes *online*, e com a entrada destas companhias nas redes sociais, deu-lhes grande visibilidade, facilitando-lhes a divulgação dos seus serviços, o anúncio de novas rotas e a captação de novos clientes. Com campanhas de publicidade e marketing e pela comunicação social, estas companhias aéreas de baixo custo tornaram-se populares, conquistando novos nichos de mercado ao atraírem novos clientes (Almeida & Costa, 2012; Bush & Starkie, 2014).

Os transportes aéreos apresentaram, nas últimas duas décadas, um maior desenvolvimento ao nível da inovação tecnológica e comunicações, com os seus sistemas de bordo totalmente computadorizados, significando que a eletrónica aplicada ao transporte aéreo registou grandes progressos nos sistemas de comunicações e da navegação. O apoio

do uso de computadores de bordo permitiu uma maior precisão e controle das operações proporcionando um aumento da segurança dos passageiros, ou seja, os avanços da inovação tecnológica trouxeram uma melhoria da performance das aeronaves e uma maior autonomia, possibilitando transportar um maior número de passageiros por voo (Almeida & Costa, 2012).

A inovação nos novos aeroportos, também foi e continua a ser importante, pois estes ao serem considerados fortes consumidores de espaço, não permitiu que se fizesse uma ocupação de terrenos desnecessários. A renovação das pistas de aterragem, ou o surgimento de novas pistas para o pessoal e maquinaria auxiliar, a reconstrução de novas garagens para aviões, e a construção de novas áreas de descongelamento, ou um posto de bombeiros e *hangares* para recolha de lixo, permitiram um funcionamento mais eficaz dos mesmos (Hanaoka & Saraswati, 2011). No entendimento destes dois autores, o aumento da procura por companhias aéreas de baixo custo coincidiu com o crescimento do setor aeroportuário, ou seja, verificou-se que nestas infraestruturas se adotaram terminais de baixo custo, dedicados às operações mais rápidas destas mesmas companhias aéreas.

Outras evoluções tecnológicas se podem apontar, como por exemplo o *bigdata*, que consiste na disponibilidade de uma grande quantidade de dados para a gestão de destinos turísticos. A *Internet of Things* tem já grande impacto na competitividade dos destinos turísticos, ao mesmo tempo é cada vez mais fácil e mais barato aceder a ferramentas que analisam os dados e os organizam de maneira a serem usados na tomada de decisões, desde o planeamento das viagens, promoções, aos critérios de investimento. Os *smartphones* vieram a alterar a forma e o momento de comunicar com os turistas antes, durante e depois das viagens, alterando a forma como os destinos são geridos. (Nunes, 2015).

O *sharing economy*, que consiste na partilha do acesso à informação está a levar à desintermediação económica. Não havendo lugar à intermediação, são os consumidores finais que comunicam diretamente com outros dispensando os serviços de empresas que anteriormente faziam a respetiva intermediação. Esta é uma das tendências com um potencial de disrupção maior (Carrapiço, 2012; Nunes, 2015).

No entender de Nunes (2015), estas inovações disruptivas acontecem porque são formas mais eficazes de afetar recursos e no caso do sector do turismo, muitas das atividades da *sharing economy* permitem a satisfação das necessidades das pessoas que viajam de forma mais económica ou mais conveniente ou mais de acordo com a sua maneira de ser.

A explicação padrão do sucesso da Southwest Airlines é uma aplicação de estratégia competitiva de baixo custo. O exemplo da Southwest Airlines foi realmente empregando uma estratégia disruptiva, e os dados financeiros mostram que os resultados da Southwest Airlines variaram muito durante o período de crescimento desta transportadora aérea. A estratégia disruptiva das operações de inovação na redução dos custos operacionais da Southwest Airlines não produziu elevados retornos financeiros até à adoção de aeronaves mais eficientes, tornando competitivo os custos de combustível. A eficiência nos custos, por si só, não faz uma empresa ser disruptiva, é necessária uma combinação de um modelo de negócios de baixo custo e de tecnologias que o permitam. Os gestores devem aprender a ver as inovações operacionais e a economia de custos num contexto de disrupção, não apenas na vantagem preço (Raynor, 2011).

Para entender este argumento, segundo o modelo de inovação disruptiva introduzido num artigo de Bower & Christensen (1995), em que dividem a inovação em duas categorias: incremental e disruptiva, sendo que para estes autores a maioria das inovações em produtos e serviços é incremental, pois garantem uma maior qualidade ou uma funcionalidade adicional. Para além de algumas inovações serem incrementais, temos outras que são verdadeiramente revolucionárias, representando grandes saltos. Já a inovação disruptiva não atende pelos padrões tradicionais às necessidades do público tão bem como os produtos ou serviços existentes, porém, é mais simples, mais conveniente e mais barata, atraindo novos clientes ou aqueles menos exigentes, são exemplo disso os voos *low cost*. O serviço oferecido pela Southwest Airlines foi uma inovação disruptiva que no início atraiu turistas cuja alternativa era pagar ou simplesmente não viajar de avião. A companhia aérea rapidamente conquistou quota de mercado de outras companhias aéreas já estabelecidas, trazendo um público novo para o setor.

A inovação disruptiva teve grande impacto na estrutura de diversos setores, tais como: viagens, comércio de computadores, nos telemóveis, sendo que, neste processo provocou muitas vezes mudanças sociais, apesar de que esta mudança social causada pela inovação disruptiva é, em grande medida involuntária, apenas um mero subproduto da exploração de oportunidades de negócios (Bower & Christensen, 1995).

### **2.3. Companhias aéreas *low cost***

Segundo Macário *et al.* (2007), não existe consenso quanto à definição de companhias aéreas de baixo custo, sendo que o seu termo surgiu do fato de algumas companhias aéreas oferecerem tarifas mais baixas e operarem com um modelo de custos inferiores ao da concorrência, aceitando-se que estas companhias aéreas ao oferecerem tarifas mais baixas eliminassem os serviços tradicionais de *catering* e outros de apoio ao cliente, acrescentando Almeida & Costa (2012), que estas companhias aéreas de baixo custo optam, também, pela utilização de aeroportos regionais ou secundários, encaixados em regiões com elevado potencial de emissão e captação de tráfego. Apesar de se basearem em modelos de baixo custo, estas companhias, não renunciam à qualidade do serviço, à segurança, fiabilidade, e à existência de serviços complementares que possam contribuir para uma maior satisfação e melhoria da experiência do utilizador.

O setor dos transportes aéreos para Witmer *et al.* (2012), possui um conjunto de características que o diferenciam dos demais, com desenvolvimentos cíclicos de passageiros e de transporte de mercadorias, com uma estrutura de custos fixos e de custos variáveis mais baixos e com reduzidas margens de lucros. É um setor de capital intensivo com investimentos muito específicos no longo prazo criando barreiras à saída, no que diz respeito às aeronaves, instalações em infraestruturas aeroportuárias, entre outras. Verificando-se ao longo das últimas décadas, anos de lucros e procura elevada seguidos por anos de perdas substanciais, o que o torna muito volátil, sendo afetado por alterações económicas e excesso de capacidade.

Segundo Pitt & Brown (2001), nos últimos cinquenta anos, o setor dos transportes aéreos tem conhecido um forte crescimento devido à liberalização e à abertura de novos mercados, bem como a redução do preço das tarifas aéreas e no entendimento de Doganis (2005), o aumento do número de passageiros está associado a uma redução das margens de lucro, o que é um paradoxo. Todavia, esta redução das margens dos lucros pode ser explicada, no entender de Wensveen & Leick (2009), pela forte concorrência com impacto direto nos transportes aéreos, vulnerável a fatores externos, como por exemplo, o preço dos combustíveis, sendo esta opinião também partilhada por Almeida & Costa (2012).

As companhias aéreas *low cost* operam para aeroportos inseridos em destinos turísticos já conhecidos e com alguma maturidade de mercado, o que elimina a necessidade de grandes campanhas publicitárias sobre o destino e facilita as viagens dos turistas. Mas, é também possível operar noutros aeroportos inseridos em áreas menos conhecidas, que se localizam a alguns quilómetros de distância de grandes cidades europeias, obrigando os passageiros a utilizar transportes terrestres para chegarem ao destino. A maturidade do setor aeroportuário trouxe consigo a necessidade de se adotar uma gestão comercial voltada para o marketing aeroportuário, permitindo uma maior interação com todas as partes interessadas (*stakeholders*), uma estratégia que foi fundamental para a adoção de medidas integradas e mais próximas das suas necessidades. Estas novas condições de mercado levaram à adoção de novos serviços direcionados para os clientes, suscitando uma concorrência entre os vários aeroportos, com impacto direto nos preços e nas taxas de serviço para as companhias aéreas (Almeida & Costa, 2012).

As companhias aéreas de baixo custo, segundo Galvani (2011), ao utilizarem os aeroportos secundários, e em alguns casos, antigas bases militares, permitiram a entrada no mercado de um conjunto de aeroportos até aí pouco conhecidos, favorecendo o desenvolvimento de áreas circundantes, como por exemplo o aeroporto de Tampere na Finlândia ou o de Bilbao, Girona, Jerez, Murcia, Santander, Valladolid e Zaragoza em Espanha.

Por sua vez, as atividades aeroportuárias foram influenciadas pela entrada destas companhias no mercado, pois toda a infraestrutura teve de se adaptar às novas

necessidades, por exemplo os tempos reduzidos de rotação das aeronaves (Galvani, 2011; Almeida & Costa, 2012).

No entender de Ahmed (2013), o prodígio *low cost*, materializado num conceito de turismo económico (*budget tourism*), está muito associado a viagens, tornando-se um fenómeno transversal não só na Europa, EUA e Extremo Oriente, mas também no Médio Oriente, em que as companhias aéreas de baixo custo são a parte visível deste fenómeno e onde a hotelaria económica (*hostels*) e operadores turísticos com produtos acessíveis têm crescido nos últimos anos.

### 3. Turismo

Valorizar Portugal como destino turístico tem sido uma das âncoras da economia portuguesa após a crise e muito tem contribuído para a estabilização do mercado de trabalho e para o equilíbrio das contas externas, tendo ao mesmo tempo um efeito de arrastamento noutras áreas de atividades económicas. Hoje em dia, a economia global, move-se principalmente pela vitalidade da procura, onde o consumidor, interessado na satisfação do seu bem-estar, vai-se posicionando nesta cadeia de valor. Os operadores turísticos consolidaram a oferta de produtos turísticos e os turistas, aproveitando esta era das novas tecnologias, foram construindo a sua própria experiência, conduzindo-nos a um novo modelo de desenvolvimento do turismo (Mateus *et al.*, 2015).

Portugal cresceu como destino turístico, acompanhando a expansão e diversificação dos mercados emissores à escala mundial, tanto do ponto de vista geográfico, como do ponto de vista económico e social. Desde 2009, se tem verificado um aumento contínuo do número de turistas e as receitas a atingirem máximos históricos, sendo que em 2013 o turismo foi responsável, direta ou indiretamente, por 16% do Produto Interno Bruto (PIB), 18% do emprego e 13% das exportações, afirmando-se como uma das principais atividades económicas. Esta dinâmica ocorreu num contexto de uma melhoria do nível de vida em que os progressos na mobilidade proporcionaram às famílias tornarem-se novos turistas. Com tudo isto, a capacidade hoteleira aumentou significativamente o número de camas, que de 179 mil em 1990 alcançou 310 mil em 2013, segmentando-se, com os hotéis de cinco estrelas e de uma ou duas estrelas a liderarem o crescimento do número de camas desde 2009 (Mateus *et al.*, 2015).

O crescimento do turismo em Portugal só poderá ser sustentável tendo em consideração a qualidade dos serviços prestados, a confiança nos mercados, a diversidade da oferta e sua adaptação à procura específica e por último a formação dos seus quadros, o que significa que a melhoria dos resultados do turismo em Portugal exige a prioridade na qualificação dos recursos humanos ajustada à realidade do mercado e dos

comportamentos dos visitantes e tendo em conta as novas tendências do setor, segundo a Confederação do Turismo Português (CTP)<sup>7</sup>.

### 3.1. Evolução do Turismo em Portugal

Portugal incapaz de criar condições para o renascer do tecido industrial, considerado o verdadeiro motor do desenvolvimento económico, é pelo sucesso do setor do turismo que se elege este como o principal setor que poderá tirar Portugal da crise (Vieira, 2015).

Depois da crise internacional de 2009, o turismo conheceu em Portugal um ciclo bastante positivo, destacando-se do panorama europeu pela importância que tem tido na estrutura económica do país, tornando-se o sexto estado-membro em que o turismo mais pesa no PIB. Apesar dos recursos naturais que Portugal dispõe, como o sol e o mar, é inegável a ascensão do turismo urbano, do turismo de negócios e a emergência de sinergias com outros produtos e setores. Neste novo perfil da oferta turística, a cidade do Porto surge entre as quarenta regiões (NUTS II) em que as dormidas de não residentes mais cresceram entre 2009 e 2013, crescendo acima de 9% ao ano, sendo a região do Porto, além de Lisboa, a liderar a nova vaga de turismo nacional, seguidas do Alentejo (8%) e do Algarve (7%) (Mateus *et al.*, 2015).

Ao longo dos anos, Portugal tem consolidado a sua posição como destino turístico internacional, resistindo à concorrência Mediterrânica, onde fatores ambientais: como desastres naturais, a instabilidade política e o terrorismo afetam a indústria turística, pois o seu consumo é feito na base da confiança. Acontecimentos que desestabilizem essa confiança vão afetar toda esta estrutura. Isto deve-se ao facto do turismo ser caracterizado por ser um bem intangível, o que significa que não pode ser testado antes de ser adquirido, daí a perceção dos riscos relacionados com a segurança serem fundamentais para a

---

<sup>7</sup> Confederação do Turismo Português, “importância da formação dos recursos humanos” <http://www.confederacaoturismoportugues.pt/>, acedido em 29 de Fevereiro de 2016.

tomada de decisão dos turistas. Trata-se, pois, de uma aquisição de confiança e na tomada de decisão essa percepção torna-se realidade, os turistas podem, assim, evitar os destinos com elevado risco. O terrorismo que tem como alvo destinos turísticos causam um impacto profundo, tal como um desastre natural e qualquer que seja a sua natureza, este tem uma grande influência no local e nos seus residentes, e a publicidade negativa que resulta deste tipo de acontecimento tem um efeito que se prolonga durante muito tempo, segundo a Associação de Turismo do Porto e Norte de Portugal (ATP)<sup>8</sup>.

O aumento no número de atentados terroristas no mundo tem abalado o setor do turismo. Ataques em destinos tradicionais como Egito, Tunísia, Marrocos ou Paris deixam os turistas apreensivos e segundo a Organização Mundial do Turismo<sup>9</sup> (OMT) os efeitos nefastos de longo prazo do terrorismo para a indústria são enormes. Outros destinos turísticos tornam-se mais atraentes e que ainda estão a salvo desde drama do novo milénio, como é o caso de Portugal onde no ano de 2015 se verificou um aumento de visitas de turistas.

---

<sup>8</sup> ATP – Associação do Turismo do Porto e Norte de Portugal, <http://www.visitportoandnorth.travel/ATP-Associação-de-Turismo-do-Porto/Activities>, acedido em 03 de Junho de 2016

<sup>9</sup> OMT – Organização Mundial de Turismo, <http://www.dw.com/pt/os-efeitos-do-terrorismo-para-o-turismo-internacional/a-18898442>, acedido em 03 de Junho de 2016.

### 3.2. Fatores inovadores inerentes aos *hostels*

Neste século XXI, numa altura em que a crise económica alastra na União Europeia, e face às dificuldades, as empresas têm cada vez mais que adotar estratégias de gestão mais criativas e inovadoras, implementando estes novos princípios e instrumentos de gestão. Só assim conseguirão atingir a eficiência e a flexibilidade que lhes permitam ser bem-sucedidas neste ambientes dinâmicos e imprevisíveis. Há, assim, que definir as condições necessárias para o desenvolvimento e utilização de ferramentas tecnológicas que suportem estes ambientes criativos e que os potenciem.

Em Portugal, os *hostels* pretendem diferenciar-se dos estereótipos da hotelaria, promovendo outro tipo de imagem como os azulejos típicos, os cartazes com uma estética retro e a louça das Caldas da Rainha são elementos característicos deste tipo de alojamento, ancorando a imagem dos mesmos ao local onde se encontram inseridos (Torres, 2015).

Outra característica diferenciadora em relação à oferta turística em geral é o modo de angariar clientes, os *hostels* é através da internet que encontram os seus clientes, em *websites* de reservas, ao contrário da hotelaria que tem uma estrutura de reservas baseada nas agências de viagens ou pacotes turísticos (Sousa, 2014; Brochado *et al.*, 2015; Torres, 2015).

Os utilizadores ao classificarem os espaços através de comentários e fazendo as suas votações, tornam públicas as suas avaliações. Essas reações guiam a escolha dos futuros hóspedes, quando, estes ainda desconhecem a cidade. São nestes fatores que os *hostels* investem as suas energias, no sentido de conseguirem atributos distintivos e capazes de atrair clientela (Sousa, 2014; Torres, 2015).

Convém referir que no passado ano de 2015 seis *hostels* portuguesas lideravam a categoria *Best Medium Hostels*, que contêm os estabelecimentos com 75 a 150 camas: O Home Lisbon Hostel, o Yes! Lisbon Hostel, o Tattva Design Hostel (Porto), o Lost Inn Lisbon, o Lisbon Destination Hostel e o Sunset Destination Hostel (Lisboa) foram estes os estabelecimentos que se destacaram nesta categoria. No caso do Yes!Porto Hostel foi

o escolhido pelos utilizadores do Hostelworld como o hotel mais seguro (Hostelworld, 2015). Sem querer ignorar a dimensão tecnológica que para Gallouj & Savona (2009), é importante, direcionamos a nossa análise numa abordagem orientada para o serviço, tal como Torres (2015), focalizando-se os aspetos não tecnológicos da inovação. Considerando-se as medidas de inovação adotadas nos *hostels* do Porto, como a gestão inovadora, uma forte comunicação externa, a extensão dos serviços e a inovação no *backoffice*.

Quanto à inovação na gestão, referimo-nos à qualidade dos processos de gestão e à utilização das tecnologias de informação, comunicação e estrutura interna destas organizações. A inovação ao nível das comunicações externas espelha o elevado conteúdo intangível de informação nos serviços e processos deste tipo de setor (hoteleiro), onde as tecnologias têm um papel importante na criação de oportunidades e de novos serviços, alterando substancialmente a forma como este serviço é prestado. Por um lado, estas tecnologias de informação facilitam a comunicação com os clientes, parceiros de negócio, fornecedores, intermediários e entidades públicas. Por outro lado, ao nível da extensão dos serviços, a inovação desencadeia alterações no resultado final do serviço, pressupondo já estarem incorporados outros ativos, também tecnológicos, que promovam a melhoria do serviço final e da qualidade dos aspetos tangíveis do mesmo (Hunter-Jones *et al.*, 2014; Mattsson *et al.*, 2014).

Por último, as inovações no *backoffice* consistem na incorporação de novos ativos tecnológicos no sentido de melhorar a produtividade e o serviço que é prestado, podendo este ser mais eficiente (Campo *et al.*, 2014; Mattsson *et al.*, 2014).

### 3.3. Alojamentos Locais e *Hostels*: Diferenciação

No início do século XX, surge o primeiro albergue da juventude, na Alemanha: *hostel*. Criou-se este conceito com o propósito de fazer programas de viagens de estudo. A filosofia deste tipo de hospedagem ficou conhecida como uma forma de interação de fazer novas amizades, e na opinião de Zongqing (2001), albergar, alimentar e divertir turistas é uma das atividades mais importantes do mundo e não adianta o turista estar em ótimas instalações hoteleiras se não se sente bem-vindo.

Desde então, muitos outros foram implantados em diversos países e continentes. Começaram com o nome *hostel*, formando-se uma grande cadeia: a Hostelling International, com a ideia inicial, e ainda vigente, de que todos os que se afiliarem têm que abrir estabelecimentos hoteleiros seguindo a mesma missão, filosofia e princípios. Nos últimos anos, com o crescimento significativo do turismo, surgiram muitos meios de hospedagem criados para atender a estas novas procuras, falamos dos *hostels* (albergues) independentes que se propõem oferecer um serviço personalizado e diferenciado com preços inferiores aos dos *hostels* de redes. No Brasil e no Uruguai, os albergues (*hostels*) não se enquadram na legislação turística referente aos meios de hospedagem, mas há definições que alguns autores partilham: Albergues são estabelecimentos de alojamento muito barato que normalmente atendem a jovens que estão de passagem, oferecendo poucos serviços e também pouca privacidade. Convive-se com outros hóspedes num ambiente agradável, proporcionando-se novas amizades, as pessoas que fazem uso destes alojamentos locais possuem uma mente aberta, espírito aventureiro, gostam de conhecer e viver novas culturas e viajar pelo mundo (Satyro *et al.*, 2006).

No estudo elaborado por Hecht & Martin (2006) acerca das características dos *backpackers* utilizadores de *hostels* em Toronto, no Canadá, demonstram que a sua localização junto a estações de autocarros e comboios e em áreas seguras é importante. Para além disso, a higiene e o serviço também foram fatores apontados, sendo o preço o principal fator motivador da escolha de um *hostel* e para Dittmer (2002), o *hostel* típico fornece uma cama e uma cozinha comunitária, onde se prepara as suas próprias refeições

e de todos os hóspedes é esperado que contribuam na manutenção da sua limpeza, sendo que o número de noites que um hóspede tem permissão para ficar é geralmente limitada, já na opinião de Giaretta (2003), a principal diferença entre hotéis e *hostels* é que os primeiros oferecem apenas quartos privativos, oferecendo aos hóspedes um lugar confortável para dormir e mediante o preço, também oferecem outros serviços. Por sua vez os albergues oferecem camas em dormitórios que podem ter entre 4 e 20 camas. Os dormitórios podem ser pequenos ou grandes, apenas para mulheres, só para homens ou mistos. Também podem oferecer quartos privativos, contudo, a hospedagem que propiciam é diferente comparada à de um hotel comum. No entender de Brochado *et al.* (2015), os *hostels* têm um clima comunitário, onde se pode conviver com outras pessoas em todos os locais. Os funcionários falam vários idiomas e atendem a todas as pessoas e culturas diversas.

Na sua maioria os *hostels* proporcionam aos hóspedes máquina de lavar roupa, telefone, biblioteca, ligação à internet e alguns servem pequeno-almoço, mediante solicitação. A quantidade de serviços que alguns albergues oferecem aos seus clientes é grande. A sala da televisão é o local mais frequentado, onde se confraterniza e se fazem as refeições e outros eventos que o albergue possa realizar. A cozinha tem um ambiente comunitário, onde as pessoas podem guardar os alimentos no armário ou frigorífico partilhado por todos os hóspedes (Giaretta, 2003; Brochado *et al.*, 2015).

Para Domingues (2013), *hostel* é o que se chama a alguns estabelecimentos hoteleiros de tarifas moderadas, cujos utilizadores são jovens. Outros autores como Nash, *et al.* (2006), consideram os *hostels* um alojamento económico que promove o turismo de *backpackers*<sup>10</sup>. Já Abrantes (2014) considera os *hostels* como alojamentos locais económicos que oferecem uma alternativa mais barata aos turistas mais sensíveis ao preço (*cost-conscious travellers*), tornando-se locais privilegiados para se conhecer outros viajantes, trocar conhecimentos e fazer novos amigos. Este autor enfatiza o ambiente descontraído e informal que aumenta a mais-valia da experiência de quem fica num *hostel*.

---

<sup>10</sup> Segundo o Oxford Dictionary Online, um *backpacker* é uma pessoa que viaja ou faz caminhadas carregando os seus pertences numa mochila.

Segundo o Oxford Dictionary Online, *hostel* é: “Um estabelecimento que oferece comida barata e alojamento para um grupo específico de pessoas, como estudantes, trabalhadores ou viajantes”.

Em Portugal, o decreto-lei n.º 39/2008, de 7 de Março, consagrou a figura do Alojamento Local (AL), com o objetivo de passar para esta categoria todos os estabelecimentos que ficavam de fora do Empreendimento Turístico, estabelecimentos cuja tipologia não podia ser considerada como Hotel, é o caso das pensões, e enquadrá-los na figura de Alojamento Local. Também considerava todo o outro tipo de alojamento que é oferecido em andares e moradias, tornando legal uma oferta que até à data estava à margem da lei, só podendo utilizar essa denominação (*hostel*) as unidades que sejam única ou maioritariamente assentes em dormitórios, remetendo os restantes requisitos para uma portaria específica para o efeito<sup>11</sup> (Ribeiro, 2014).

O Instituto Nacional de Estatística (INE), chama a atenção para a designação jurídica de *hostel*, sendo que as tipologias de empreendimentos turísticos em Portugal estão definidas no Decreto-Lei 39/2008, de 7 de março, republicado e com versão mais recente no Decreto-Lei 186/2015, de 3 de setembro. Neste diploma, as tipologias de empreendimentos turísticos são: Artigo 4.º **Tipologias de empreendimentos turísticos**  
1 — Os empreendimentos turísticos podem ser integrados num dos seguintes tipos: *a)* Estabelecimentos hoteleiros; *b)* Aldeamentos turísticos; *c)* Apartamentos turísticos; *d)* Conjuntos turísticos (*resorts*); *e)* Empreendimentos de turismo de habitação; *f)* Empreendimentos de turismo no espaço rural; *g)* Parques de campismo e de caravanismo.

Os estabelecimentos vulgarmente conhecidos como *hostels* não eram formalmente reconhecidos nem licenciados como tal até há pouco tempo, tendo o seu enquadramento legal surgido apenas em 2014, com o Decreto-Lei 128/2014, de 29 de agosto, que define o “alojamento local”. Note-se que *hostel* não é, sequer, uma modalidade de alojamento local, mas apenas uma designação aceite: Artigo 2.º **Noção de estabelecimento de alojamento local**  
1 — Consideram-se estabelecimentos de alojamento local (AL), aqueles que prestem serviços de alojamento temporário a turistas, mediante remuneração, e que reúnam os requisitos previstos no presente decreto-lei. 2 — É proibida a exploração como estabelecimentos de alojamento local de estabelecimentos

---

<sup>11</sup> Decreto-lei N.º 63/2015 – Diário da República N.º 79/2015, Série I de 2015-04-23.

que reúnam os requisitos para serem considerados empreendimentos turísticos, nos termos do Decreto-Lei n.º 39/2008, de 7 de março, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 228/2009, de 14 de setembro, e 15/2014, de 23 de janeiro. Artigo 3.º **Modalidades** 1 — Os estabelecimentos de alojamento local devem integrar-se numa das seguintes modalidades: a) Moradia; b) Apartamento; c) Estabelecimentos de hospedagem. ... 5 — Sem prejuízo do disposto no n.º 6 do artigo 33.º, os estabelecimentos de hospedagem podem utilizar a denominação *hostel* se obedecerem aos requisitos previstos no artigo 14.º, que acrescem aos requisitos previstos para os demais estabelecimentos. O reconhecimento legal dos *hostels*, apenas desde Agosto de 2014, tem subjacente a não existência anterior de ficheiros administrativos sobre os mesmos, razão pela qual o INE não pode definir um universo de estabelecimentos específicos desta natureza, que pudessem ser alvo de cobertura estatística focalizada. Por outro lado, o mesmo diploma legal, ao mesmo tempo que reconhece a existência destes estabelecimentos, define critérios restritivos para a sua existência, que vão, em muitos casos, contra a prática atual do mercado, definindo um prazo de 5 anos para adaptação para dormitórios ou reconversão em outras tipologias. Deste modo, prevê-se que este tipo de estabelecimentos seja alvo de grandes alterações nos próximos anos, com possível redução no seu número. Artigo 14.º «**Hostel**» 1 — Só podem utilizar a denominação «*hostel*», os estabelecimentos de alojamento local previstos na alínea c) do n.º 1 do artigo 3.º cuja unidade de alojamento, única ou maioritária, seja o dormitório. 2 — Os dormitórios são constituídos por um número mínimo de quatro camas. Artigo 33.º **Disposições transitórias** ... 6 — Os estabelecimentos de alojamento local referidos no n.º 2 que utilizem já a denominação *hostel* dispõem do prazo de cinco anos, a contar da data da entrada em vigor do presente decreto-lei, para se conformarem com os requisitos previstos no artigo 14.º. “Face ao exposto, pela não existência até há pouco tempo de ficheiros administrativos sobre os *hostels*, e pelo período de transição que decorre e que resultará provavelmente numa variação substancial da dimensão desta tipologia, considera-se que não existem presentemente condições para uma correta cobertura estatística deste universo de estabelecimentos, em particular, destacados dos demais, situação que não invalida a sua inclusão no conjunto alargado de Alojamento Local<sup>12</sup>.” No que diz respeito à capacidade

---

<sup>12</sup> Instituto Nacional de Estatística, IP - Serviço de Planeamento, Controlo e Qualidade. gestao.qualidade@ine.pt, acedido em 18 de Abril de 2016.

máxima dos estabelecimentos de Alojamento Local, esta é de nove quartos e trinta utentes, com exceção do *hostel* que não tem limite de capacidade. O *hostel* é a denominação utilizada pelos estabelecimentos de hospedagem, cuja unidade de alojamento principal é o dormitório, sendo esta a sua característica mais importante. Os dormitórios deverão ser constituídos por um número mínimo de quatro camas, podendo estas serem inferiores a quatro se as mesmas forem em beliche<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Turismo de Portugal IP (2015), “Alojamento Local Regime Jurídico”, <http://www.turismodeportugal.pt.>, acedido em 13 de Junho de 2016.

### 3.4 Novas formas de turismo na cidade do Porto

A dinâmica do mercado da procura e da oferta teve como consequência o proliferar de um conjunto de novas realidades de alojamento que não estando previstas na anterior legislação, determinaram, quer pela sua importância turística, quer pelo facto de não se tratar de um fenómeno passageiro, uma atualização das normas aplicáveis ao alojamento local (AL). Considera-se AL aqueles estabelecimentos que prestam serviços de alojamento temporário a turistas, mediante remuneração, e que reúnem os requisitos previstos no Decreto-Lei n.º 128/2014, de 29 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 63/2015, de 23 de abril, não sendo permitida a exploração como estabelecimentos de alojamento local aqueles que reúnam os requisitos para serem considerados empreendimentos turísticos<sup>14</sup>. Os *hostels* são assim, uma nova realidade em Portugal, que segundo Abrantes (2014), localizam-se maioritariamente no centro da cidade, onde existe grande acessibilidade e os custos de transporte são baixos, tornando-se convenientes ao segmento de turismo económico. Na conclusão do seu estudo Shoal *et al.* (2011) mencionam que a localização dos alojamentos locais tem um impacto profundo nos movimentos turísticos, em grande parte no tempo gasto turístico nas imediações do hotel, com implicações importantes, tanto ao nível dos destinos turísticos como empresariais.

Na última década, a qualidade de vida da população evoluiu muito. O progresso no campo das comunicações, as recompensas académicas, a curiosidade em conhecer outros povos e culturas, o aumento do bem-estar social e do tempo livre, as distâncias que se encurtam devido à chegada da internet e da globalização, permitiram que o turismo se desenvolvesse, superando expectativas e beneficiando tanto as pessoas que investem no ramo, como as comunidades recetoras e os turistas (Saldaña, 2014).

São muitos os autores, como Satyro *et al.* (2006) que classificam o turismo de juventude, integrando uma nova clientela, classificando-se num segmento de turismo de

---

<sup>14</sup> Turismo de Portugal IP (2015), “Alojamento Local Regime Jurídico” <http://www.turismodeportugal.pt.>, acedido em 13 de Junho de 2016.

mochila às costas (*tourism for backpackers*), turismo social com tipologia em turismo estudantil, e outros termos também utilizados (Giaretta, 2003; Brochado *et al.*, 2015).

No entender de Giaretta (2015), este novo segmento turístico (*backpackers*) envolve pessoas entre os 18 a 35 anos, sendo geralmente estudantes ou pessoas que gostam de viajar sozinhas ou com poucos parceiros, buscando interesses próprios e vivendo novas experiências, partilha de conhecimentos, desfrutando de um ambiente animado e relaxante. Procuram atividades culturais, vida noturna, baixo custo em todos os serviços e quando realizam essa visita e ficam hospedados nos albergues, transportam os seus pertences em mochilas. Os *backpackers* são pessoas instruídas, dotadas de conhecimento e cultura. Não gostam de conhecer as atrações turísticas mais enfatizadas nos cartões postais das cidades, não é esta a sua motivação principal. É importante para este tipo de turista estar em contato com a comunidade local, caminhar pelos bairros residenciais e conhecer as particularidades de cada cidade que visitam. Planeiam a sua viagem de acordo com o seu orçamento, usando a *internet* para obter informações sobre as cidades e os locais a visitar, *hostels*, fazendo as suas reservas *online*. São jovens que gostam de sair pelo mundo em busca da liberdade, à procura de experiências que aumentem as suas competências pessoais, a segurança em si e nos outros, fomentem o conhecimento, facilitem a comunicação com pessoas de outros países, incitem a aprendizagem de outras línguas, estimulem a mente e a busca pelas diferenças (Satyro *et al.*, 2006; Brochado *et al.*, 2015).

Na exposição de Azevedo (2010) acerca do papel do turismo na reabilitação urbana na baixa do Porto e também na opinião de Abrantes (2014) “se ajusta na perfeição para a baixa de Lisboa”, na sua conclusão “acredito que a cidade do Porto vive neste momento uma época bastante emocionante da sua história (...), existe uma conjugação de fatores favoráveis que potenciam a cidade”. A evolução do sector do turismo, com o crescimento do turismo *City Break* e do turismo cultural, o crescimento dos voos *Low Cost* no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, a crise económica mundial que influencia os viajantes a procurar locais economicamente mais acessíveis, com um custo de vida menor, todos estes fatores, conjugados com o enorme património cultural da cidade, podem realmente incutir uma transformação na cidade, (...). O turismo deverá ser um dos principais impulsionadores do processo de reabilitação da Baixa, uma vez que o seu intuito principal passa por testemunhar a evolução histórica da cidade e do seu povo,

através das criações construtivas que ainda hoje existem e que necessitam de ser conservadas ou reabilitadas. (...), Pode-se concluir que o sector do Turismo apoia fortemente as políticas de Reabilitação Urbana da cidade e é sem dúvida um fator dinamizador da economia local e da reabilitação do edificado.”

Nas cidades do Porto e Lisboa, constata-se que na sua maioria os utilizadores dos *hostels* são *backpackers* (62% em termos médios), com os jovens a serem o segmento mais representativo (70,6%). As avalanches de turistas mudam o funcionamento de uma cidade, até mesmo a sua estrutura, e com o aparecimento de novas unidades hoteleiras, a proliferação de *hostels*, restaurantes e lojas comerciais induzem à criação de emprego, à recuperação de edifícios, animando a economia (Abrantes, 2014, 2013).

Segundo dados da Associação de Turismo do Porto<sup>15</sup> (ATP), confirma-se o ano de 2014 como o melhor ano em termos de turismo para o Porto e Norte de Portugal. Esta cidade foi considerada o melhor destino europeu, registando-se um número recorde de dormidas de estrangeiros (2.6 milhões entre Janeiro e Outubro), correspondendo a mais 13,8% do que no período homólogo de 2013. Países da Europa como Espanha, França, Brasil, Alemanha e Reino Unido ocupam os cinco primeiros lugares de países emissores, seguindo-se Itália, Holanda, Estados Unidos, Bélgica e Escandinávia. Mas países como a China, Rússia, Polónia, Índia, Irlanda, também começam a mostrar preferência como destino a cidade do Porto. No entender desta associação, a autenticidade e diversidade do local e o facto, para além do património cultural, histórico, lazer, gastronomia e vinhos, da região integrar quatro zonas classificadas património mundial pela Unesco, são fatores que contribuem para este resultado. Aliada a esta qualidade de oferta turística, a região é considerada um destino seguro, além de oferecer uma boa qualidade-preço. Estes são outros fatores considerados importantes para quem visita o Porto.

---

<sup>15</sup> Associação de Turismo do Porto (2016), <http://www.visitportoandnorth.travel/ATP-Associacao-de-Turismo-do-Porto/Activities>, acedido em 03 de Junho 2016.

## 4. Metodologia

Para se estudar o contributo dos voos *low cost* na expansão dos *hostels*, na cidade do Porto construiu-se um modelo econométrico de equação linear, onde se estimam os parâmetros pelo método dos mínimos quadrados ordinários.

Como variável dependente (aquela que se quer explicar) tem-se o número de camas nos *hostels* (CAPAC), considerada uma *proxy* da taxa de ocupação dos mesmos. Como variável independente ou explicativa:  $X_{t1}$  (LCC), corresponde ao número de passageiros desembarcados no Aeroporto Francisco Sá Carneiro (AFSC), em voos *low cost* (LCC).

No modelo estimado verificou-se a existência de sazonalidade, e autocorrelação, o que viola as hipóteses clássicas do modelo de regressão linear. A sazonalidade está presente na variável explicativa LCC, já a variável CAPAC dada a sua característica, tende a variar menos ao longo do tempo. A autocorrelação ocorre principalmente quando se lida com amostras temporais, significando que alguns dos fatores aleatórios que influenciam o comportamento de um mesmo agente ao longo do tempo tenham efeitos persistentes de um período para os seguintes (Oliveira *et al.*, 2011).

Rapidamente se ultrapassaram estes problemas com a utilização do *software* econométrico do *Eviews 8*: o *Moving Average Methods* (Método das Médias Móveis) e o procedimento Newey-West, respetivamente<sup>16</sup>.

Neste estudo comprova-se a relevância das companhias aéreas *low cost*, através do número de passageiros desembarcados no AFSC no aumento da capacidade turística nos alojamentos locais, mais especificamente nos denominados *hostels*.

---

<sup>16</sup> Para saber mais ver no *Eviews 8* – botão do *help* – *Guide 1*. pdf: *Chapter 11, Series*, pp.426

## **4.1. Considerações quanto à informação estatística recolhida**

A hipótese teórica que se pretende testar é a possibilidade das companhias aéreas *low cost*, ao potenciarem um aumento significativo do número de chegadas de turistas internacionais ao AFSC, novos fluxos turísticos, contribuíram para um aumento significativo, da procura turística por AL, conduzindo à necessidade de um maior número de camas que albergue essa procura, induzindo um aumento de oferta deste tipo de alojamento hoteleiro, que se traduz num aumento do número de *hostels* na região servida por esse aeroporto, a cidade do Porto.

Sendo este o principal objetivo do estudo pretende-se, quantificar a grandeza e a significância estatística da relação entre número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost*, considerada uma variável explicativa relevante, e a capacidade de alojamento dos *hostels*.

Construiu-se uma amostra com recurso à internet nos locais onde se poderiam recolher informações sobre este tipo de oferta. Em 2 de Fevereiro de 2016, na plataforma da internet do Registo Nacional de Turismo (RNT), fez-se um levantamento da oferta de *hostels* existentes nesta cidade e para saber o número de camas de cada um dos *hostels*, recorreu-se aos *sites* agregadores desta informação: Hostelworld, Booking, Hostelbookers, Hostelclub.

Foi necessário produzir um modelo que permitisse explicar as variações da procura turística por AL, nesta cidade, relacionando o número de passageiros desembarcados no AFSC com a capacidade de alojamento (número de camas nos *hostels*).

Como este número adicional de turistas que é suposto alojar-se no Porto, origina um aumento do número de dormidas neste tipo de alojamento: *hostel*, gerando receitas adicionais e estas receitas potenciam o crescimento económico das regiões, mais propriamente na revitalização da cidade.

Na sequência dos níveis de análise, vamos reduzindo o intuito da informação, centrando-nos no número de camas nos *hostels*, uma *proxy* da capacidade de alojamento local, no tipo específico de alojamento local que é o *hostel*.

No entanto, antes de especificarmos o modelo empírico que concretiza esta relação, há que enunciar um conjunto de pressupostos que delimitam e envolvem a análise deste fenómeno.

## 4.2. Pressupostos do modelo

[H0] Postula-se a existência de um conjunto de indivíduos em que se verifica uma determinada relação quantitativa:  $Y = \beta_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_k X_k + \mu$ , em que  $Y$  é uma variável aleatória observável;  $X_2, X_3, \dots, X_k$  são as variáveis observáveis de que  $Y$  depende;  $\beta_1, \beta_2, \dots, \beta_k$  são constantes desconhecidas e, portanto iguais para todos os indivíduos e  $\mu$  é uma perturbação aleatória não observável.

[H1] O valor esperado do termo de perturbação é igual a zero:  $E(\mu | X_{2i}, X_{3i}, \dots, X_{ki}) = 0$ , o que quer dizer que, alguns desses fatores terão uma influência positiva sobre  $Y$ , enquanto para outros, essa influência será negativa, de tal forma que, os efeitos tenderão a neutralizar-se resultando num valor médio nulo.  $E(\mu_i) = 0, \forall i$

[H2] Hipótese da homocedasticidade, igual variância, isto é, as perturbações aleatórias são homocedásticas:  $\text{Var}(\mu_i) = \sigma^2, \forall i, 0 < \sigma^2 < \infty$ , a variância do termo de perturbação é uma constante.

[H3] Ausência de Auto correlação: duas quaisquer perturbações aleatórias não estão correlacionadas entre si.  $\text{Cov}(\mu_i, \mu_j) = 0, \forall i, j: i \neq j$ .

[H4]  $X_2, X_3, \dots, X_k$ , são variáveis não aleatórias (explicativas), ou seja, os valores que vão assumir para os diferentes elementos dependem do acaso, não sendo possível determinar esses valores *a priori* através de uma qualquer relação determinística com outras variáveis ou fatores explicativos.

[H5] Na amostra  $n > k$ , são linearmente independentes as variáveis explicativas:  $X_2, X_3, \dots, X_k$  e o termo independente, se incluído. Aqui postula-se que, a dimensão da amostra é superior ao número de coeficientes de regressão, e as variáveis explicativas não podem ser linearmente dependentes, mas não proíbe a existência de outras situações de dependência funcional, desde que não linear.

[H6] Hipótese da normalidade: admite que as perturbações de  $\mu$  seguem uma distribuição normal multivariada, ou seja, uma distribuição conjunta normal.  $\mu \sim N_n$ . Por dois motivos: primeiro motivo, é que os termos de perturbação são o somatório de muitas variáveis aleatórias de pequena influência individual, segundo o Teorema do Limite Central, a soma de um número suficientemente grande de variáveis independentes entre si e identicamente distribuídas, sob certas condições, têm uma distribuição limite normal e depois porque, é uma distribuição muito bem estudada e tabelada, podendo deduzir-se a partir dela uma série de outras distribuições bastante úteis.

Crucial neste modelo é a [H0], é ela que faz a ponte entre a teoria (que tende à simplificação e abstração) e a realidade complexa da vida econômica. Sob as hipóteses H0 e H6, os estimadores OLS são estimadores BUE (*Best Unbiased Estimators*), são estimadores de variância mínima na classe dos estimadores cêntricos, sejam ou não lineares em Y.

### 4.3. Modelo econométrico da relação entre o desembarque de passageiros no AFSC, em *low cost* (LCC) e o número de camas em *hostels* (CAPAC)

Formalizou-se a relação entre estas duas variáveis, passando-se a especificar um modelo de equação linear simples, onde se admite uma única variável explicativa, que corresponde ao número de passageiros desembarcados no AFSC em *low cost*, estimado pelo método dos mínimos quadrados ordinários (OLS), utilizando o programa *Eviews 8* usado para análise econométrica, sendo que a sua especificação se traduz na seguinte equação:

$$Y = \beta_1 X^{\beta_2} \quad (1.1)$$

Tendo em consideração o melhor ajuste dos dados optou-se por esta configuração (modelo potência). Para facilidade de cálculo procedeu-se à linearização deste modelo o qual passa a assumir a seguinte configuração, logaritmando-se ambos os membros da expressão (1.1), obtendo-se:

$$\ln(Y_t) = \ln(\beta_1) + \beta_2 \ln X_t \quad (1.2)$$

Definidas as hipóteses do modelo, admitiu-se quanto ao processo de geração dos dados observados que a relação entre as variáveis é perturbada por erros aleatórios, o que corresponde à adição de um termo  $\mu$  à equação acima obtendo-se então:

$$\ln(Y_t) = \ln(\beta_1) + \beta_2 \ln X_t + \mu_t \quad (1.3)$$

Em que:

$Y = \text{CAPAC}$  = número de camas nos *hostels* (variável que se quer explicar)

$\beta_1, \beta_2$  – Coeficientes de regressão (desconhecidos)

$X = LCC$  = número de passageiros desembarcados no AFSC em *Low cost* – variável explicativa

$\mu$  – Termo de perturbação aleatório

Por fim o modelo que se quer estimar fica:

$$\ln CAPAC_t = \beta_1 + \beta_2 \ln LCC_t + \mu_t \quad (1.4)$$

#### 4.4. Explicação dos Parâmetros do Modelo de Regressão Linear

Esta linearização chama-se de transformação duplo-logarítmica, envolvendo o logaritmo da variável explicada e o da variável explicativa. Agora tanto a variável Y como a variável X só podem assumir valores positivos, admitindo-se ainda a restrição  $\beta_1 > 0$ .

O parâmetro  $\beta_2$  traduz a elasticidade de CAPAC em ordem a LCC, medindo o acréscimo relativo de CAPAC induzido por um acréscimo relativo de LCC, ou seja, uma variação no número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* em 1% espera-se que induza uma variação no número de camas nos *hostels* de  $\beta_2\%$ .

Da análise da robustez estatística do modelo econométrico escolhido e da dimensão e relevância das estimativas que se obteve irá resultar uma conclusão que se espera que auxilie as entidades locais e agentes económicos (turismo local), na tomada de decisões nesta matéria para que possam de forma sustentável manter este prodígio que parece ser responsável pela melhoria dos números do turismo, em particular, na cidade do Porto.

O modelo econométrico escolhido foi baseado no Princípio da Parcimônia<sup>17</sup>, é um elemento principal da metodologia científica em que se pressupõe a simplicidade e o uso

---

<sup>17</sup> Segundo o Dicionário Priberam Online, Parcimônia significa: Ato de poupar, de economizar, de despende moderadamente = economia, sobriedade. Qualidade do que é parco, <https://www.priberam.pt/dlpo/Parcim%C3%B4nia>, acedido em 30 de Junho de 2016.

de princípios ou hipóteses estritamente necessárias para a explicação do fenómeno, ao eliminar-se conceitos supérfluos, resultam diretrizes que simplificam todo o processo de estruturação do conhecimento científico, permitindo obter-se conclusões pertinentes e aperfeiçoar o método de diagnóstico. Segundo este princípio, deve ser escolhida a explicação mais simples para um conjunto de dados, ou seja, a explicação mais simples costuma ser a mais correta (Domingos, 1999).

Apesar de existir um aumento do número de passageiros no AFSC devido às companhias aéreas *low cost*, isto pode não ser o suficiente para que haja uma dinâmica positiva no crescimento económico da região através do turismo. No entanto, tendo em conta outros estudos empíricos realizados noutras regiões da Europa, é de se esperar que a relação entre o aumento de turistas devido à presença destas companhias tenha um impacto positivo na economia da região norte, no sentido em que o aumento do número de dormidas de turistas induz ao aumento da receita turística desta região e esse aumento de receita induza mais emprego, que por sua vez a mais consumo e investimento levando ao crescimento da economia.

## 5. Análise Empírica

Apresentam-se os resultados da estimação do modelo econométrico que formaliza a relação entre o número de camas nos *hostels* e o desembarque de passageiros no AFSC, em *low cost*. A figura 1, mostra as relações que se desenvolvem, numa sequência de acontecimentos em que se baseia a hipótese que se quer estudar.

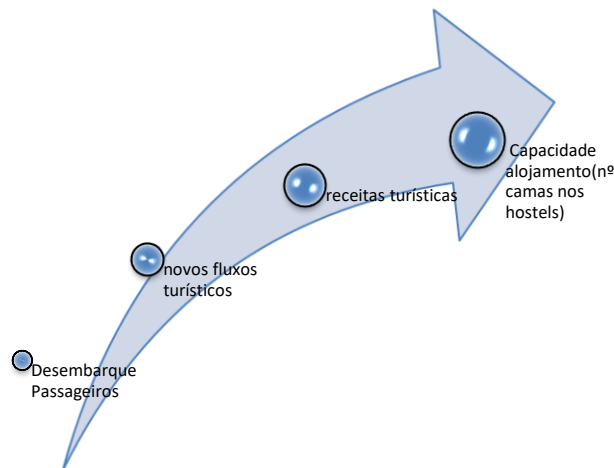


FIGURA 1: LIGAÇÃO DE CAUSALIDADE DA ATIVIDADE DAS COMPANHIAS AÉREAS LOW COST PARA A CIDADE DO PORTO.

Para determinar o contributo dos voos *low cost* na expansão deste tipo de alojamento local que é o *hostel* e que, por sua vez, se reflete no aumento da oferta do número de camas, que se considerou uma *proxy* da capacidade de alojamento, induzindo ao crescimento económico da cidade do Porto, estimou-se o modelo, estruturando-se este capítulo da seguinte forma: no ponto 5.1 descreve-se a base de dados que se utilizou. No ponto 5.2 apresenta-se qual o processo utilizado que gerou os dados observados e no ponto 5.2.1 apresenta-se o modelo estimado por OLS, sendo que nos pontos 5.2.2 a 5.2.4 fazem-se as conclusões do modelo original estimado por OLS e as conclusões do modelo estimado por OLS corrigido de sazonalidade, respetivamente. No ponto 5.2.5 temos o

modelo estimado com o procedimento de Newey-West, onde no ponto 5.2.6 obtém-se as conclusões do modelo anterior com as correções que se entenderam pertinentes efetuar.

## 5.1. Obtenção da base de dados

Para se estimar o modelo econométrico cuja expressão geral está definida pela equação 1.3, utilizaram-se séries temporais de periodicidade mensal sobre o número de camas nos *hostels* (variável dependente), e o número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* (variável explicativa).

A análise incidiu no período entre Maio de 2009 e Dezembro de 2015, apesar de, no caso do desembarque de passageiros no AFSC, em *low cost*, já existir uma companhia aérea *low cost*, a Air Berlin, que opera no AFSC desde Novembro de 2004, mas só no ano seguinte com a Ryanair, é que este tipo de tráfego aéreo começa a ser significativo e apenas em Maio de 2009 começam a surgir, na cidade do Porto, os alojamentos locais designados por *hostels*<sup>18</sup>, restringindo, desta forma o período de análise temporal. Os dados relativos ao número de voos efetuados pelas companhias aéreas *low cost* (Ryanair, EasyJet Airlines, EasyJet Switzerland, Flybe, Germanwings, Monarch, Transavia, Transavia France, Vueling Airlines) para a cidade do Porto, foram obtidos através da ANA - Aeroportos de Portugal<sup>19</sup>.

Para a construção da amostra, selecionaram-se os *hostels* identificados no Registo Nacional de Turismo e também se procurou os membros da Associação de Hostels de Portugal, acrescidos de outros *hostels* que constam nos principais *sites online* especializados ou com o nome *hostel*, identificados pelo motor de busca do Google, como foi o caso dos *sites* consultados em [www.hostelworld.com](http://www.hostelworld.com), [www.hostelbookers.com](http://www.hostelbookers.com),

---

<sup>18</sup> Registo Nacional de Turismo, <https://rnt.turismodeportugal.pt/RNT/ConsultaAoRegisto.aspx>, acedido em 09 de Fevereiro de 2016.

<sup>19</sup> ANA - Aeroportos de Portugal – Operador Mercados – Movimentos e Passageiros, <https://www.ana.pt/> acedido em 06 de Abril de 2016.

www.hostels.com e www.hostelsclub.com. Também se constatou que algumas pensões ou hospedarias tendem a posicionar-se neste segmento de mercado assumindo, na sua caracterização ou nos sítios próprios ou de venda a indicação de *hostel*.

No que diz respeito à informação relativa à variável dependente: número de camas nos *hostels* (CAPAC), na cidade do Porto, foi recolhido no *site* do Registo Nacional de Turismo<sup>20</sup> (RNT), e através do *site*: [www.booking.com](http://www.booking.com), completaram-se os dados acerca da capacidade dos *hostels*, ou seja, o número de camas, entendido como uma *proxy* da sua taxa de ocupação. No Registo Nacional de Turismo, completou-se a informação, onde se tomou conhecimento do início de atividade, moradas, contatos telefónicos, *emails*, capacidade hoteleira (número de camas), nome dos *hostels* e respetivos proprietários o que permitiu a construção de uma base de dados fidedigna.

Os dados da amostra referem-se apenas a *hostels*, pois estes cumprem os requisitos previstos no artigo 14º, do decreto-lei de 28 de Agosto de 2014, que regulamenta a atividade deste tipo de estabelecimentos, considerando-se estarem reunidas as condições para se distinguir os *hostels* no universo dos alojamentos locais, tendo-se em consideração a identificação feita na revisão de literatura.

No quadro seguinte consta o número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* (expresso em milhares) e o número de camas nos *hostels*, no período de Maio 2009 a Dezembro 2015. Identificando-se os *hostels* como uma unidade de alojamento caracterizada tipicamente pela existência de um dormitório, com um mínimo 4 camas.

Entenda-se por capacidade de alojamento (CAPAC) do *hostel* o número total de camas de cada um, funcionando como um *proxy* da taxa de ocupação dos mesmos.

---

<sup>20</sup> Registo Nacional de Turismo, <https://rnt.turismodeportugal.pt/RNAL/ConsultaRegisto.aspx?Origem=CP&FiltroVisivel=True>, acedido em 9 de Abril de 2016.

Quadro 1: Número de passageiros desembarcados no AFSC, em *Lcc*'s. As datas de acesso encontram-se em nota de rodapé<sup>21</sup>.

ANO	LCC (em milhares)	CAPAC	ANO	LCC	CAPAC
2009M5	82.545	14	2012M9	146.7830	285
2009M6	83.390	14	2012M10	144.366	285
2009M7	98.852	14	2012M11	106.960	285
2009M8	89.793	14	2012M12	128.863	300
2009M9	88.548	14	2013M1	102.320	300
2009M10	96.355	14	2013M2	105.238	300
2009M11	76.975	14	2013M3	134.325	328
2009M12	99.273	37	2013M4	157.292	328
2010M1	75.547	37	2013M5	167.407	328
2010M2	81.656	37	2013M6	162.491	328
2010M3	98.762	37	2013M7	200.218	328
2010M4	98.285	37	2013M8	202.470	434
2010M5	109.677	57	2013M9	162.218	458
2010M6	120.299	57	2013M10	165.472	458
2010M7	144.573	57	2013M11	125.358	482
2010M8	136.172	79	2013M12	144.643	490
2010M9	114.993	79	2014M1	111.268	490
2010M10	119.050	79	2014M2	118.078	510
2010M11	101.872	79	2014M3	138.604	549
2010M12	122.354	79	2014M4	178.203	549
2011M1	101.082	79	2014M5	186.562	549
2011M2	107.831	79	2014M6	182.756	549
2011M3	130.169	79	2014M7	221.357	549
2011M4	149.831	79	2014M8	212.170	549
2011M5	145.252	79	2014M9	178.659	569
2011M6	148.184	79	2014M10	183.141	574
2011M7	177.375	100	2014M11	152.401	610
2011M8	166.966	110	2014M12	168.786	610
2011M9	139.452	120	2015M1	142.391	619
2011M10	142.461	120	2015M2	149.238	619
2011M11	97.059	136	2015M3	176.562	619
2011M12	126.908	136	2015M4	223.594	619
2012M1	99.071	136	2015M5	243.791	619
2012M2	111.073	144	2015M6	243.892	619
2012M3	126.4630	201	2015M7	274.982	619
2012M4	152.2310	201	2015M8	263.087	656
2012M5	149.9740	238	2015M9	240.356	668

<sup>21</sup> Dados obtidos da ANA - Aeroportos de Portugal e Registo Nacional de Turismo e *sites* agregadores deste tipo de informação, tais como: [www.booking.com](http://www.booking.com), acedido em 6 de Abril de 2016.

2012M6	153.0650	274	2015M10	245.551	668
2012M7	189.8770	274	2015M11	184.881	680
2012M8	179.5680	285	2015M12	206.998	683

Selecionadas as variáveis e a forma funcional da relação entre elas, agora importa verificar o processo de geração dos dados observados.

## 5.2. Geração dos dados observados

O modelo econométrico estimado por OLS é formalizado na seguinte equação:

$$\ln CAPAC_t = \beta_1 + \beta_2 \ln LCC_t + \mu_t \quad (1.5)$$

A variável  $CAPAC_t$  representa o número camas nos *hostels* no mês  $t$  ( $t = 1, \dots, 80$ ) no período amostral (2009M5:2015M12). A variável explicativa  $LCC$  representa o número de passageiros desembarcados no AFSC em *low cost*, nesse período.

Especificado o modelo e coligidos os dados estatísticos relevantes segue-se a estimação do modelo<sup>22</sup>.

$$\ln CAPAC_t = \beta_1 + \beta_2 \ln LCC_t + \mu_t \quad (1.5)$$

---

<sup>22</sup> O modelo foi estimado pelo programa econométrico *Eviews* 8.

### 5.2.1. Modelo estimado por OLS

Estimado o modelo, obteve-se os seguintes resultados:

$$\ln \widehat{CAPAC}_t = -9.459531 + 2.961785 \ln \widehat{LCC}_t + \mu_t, \quad R^2 = 0.597697 \quad (1.6)$$

(-6.936612) (10.76494)

Da estimação da equação 1.5, resulta o modelo final, cujos resultados de estimação são apresentados a seguir.<sup>23</sup>

### 5.2.2. Conclusões do modelo estimado por OLS

O *P-value* (Prob) é 0 (zero), ou seja, menor que  $\alpha$  (nível de significância:  $\alpha = 0,05$ ), logo rejeita-se a hipótese da variável explicativa: número de desembarques de passageiros no AFSC, em *low cost* não ser estatisticamente significativa para explicar a variação do número de camas nos *hostels*.

$\widehat{\beta}_1 = -9,459531$ : Não tem relevância económica.

$\widehat{\beta}_2 = 2,961785$ . Significa que, uma variação de 1% do número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost*, induz uma variação estimada de aproximadamente, 2,9% no número de camas nos *hostels* (estimativa da elasticidade do número de camas nos *hostels* em ordem ao número de passageiros desembarcados no AFSC em *low cost*).

---

<sup>23</sup> Ver anexo 1- Quadro 2.

O  $R^2$  (coeficiente de determinação = *R-square*) é igual a 0,597697, é um indicador que assume valores no intervalo [0,1], indicando a fração da variação amostral da variável explicada que é explicada por variações ocorridas na variável explicativa, aplicando-se apenas a modelos com termo independente, que é o caso. Quanto mais próximo de 1 estiver o  $R^2$  melhor pois vai refletir uma maior proximidade dos valores ajustados aos observados para a variável que se quer explicar significando que, 59,7 % da variação do número de camas em torno da sua média amostral é explicada pela influência do número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost*. Neste caso seria um valor não muito elevado (Oliveira *et al.*, 2011).

Apesar do  $R^2$  apresentar algumas limitações, ou seja, o seu valor não diminui quando se acrescentam novas variáveis explicativas, podendo aumentar e no limite ficaria igual a 1. Este modelo econométrico, tendo apenas uma variável explicativa e nenhum outro modelo de comparação, decorre dessa circunstância privilegiar-se o coeficiente de determinação como indicador da qualidade do ajustamento.

Esta série temporal apresenta uma sazonalidade<sup>24</sup>, o que significa que os valores observados apresentam variações regulares com determinada periodicidade (mensal).

No gráfico 5, a variável LCC apresenta um padrão sazonal, (regular e estável no tempo, com picos e vales), ao longo daqueles meses, em geral com valores mais elevados (picos) nos meses de Julho e Agosto e valores mais baixos nos primeiros meses dos respetivos anos.

A sazonalidade do turismo, é um fenómeno que se caracteriza por uma instabilidade entre a oferta e a procura turística em determinados períodos do ano. Essa instabilidade chama-se, na gíria turística, de época alta e época baixa, e como exemplos temos: as estações do ano, as férias escolares, as férias de trabalho, o natal que permite um maior poder de compra, são fatores que influenciam a sazonalidade da procura turística (Ghysels & Osborn, 2001). Uma suavização prévia e se possível a sua remoção evitam inferências estatísticas erróneas (Bielsa, 2004; Oliveira *et al.*, 2011).

---

<sup>24</sup> Ver anexo 2 - Gráfico 6.

Uma série com ajustamento sazonal é aquela que vê removidos esses fatores da sazonalidade sendo bastante comum isto acontecer pois, nalguns casos, não é possível obter dados não ajustados, segundo a opinião de Wooldridge (2006)

Após o ajustamento automático no Eviews 8, pelo Moving Average Methods (método das médias móveis), onde se apresenta os picos e vales suavizados, ou seja, suavizou-se mais a aleatoriedade da série, estimando-se novamente o modelo, obtendo-se os seguintes resultados<sup>25</sup>.

### 5.2.3. Correção de sazonalidade

$$\ln \widehat{CAPAC}_t = -14.85548 + 4.058148 \ln \widehat{LCCSASONAL}_t \quad R^2 = 0.844934 \quad (1.7)$$

(-15.25402) (20.61579)

### 5.2.4. Conclusões do modelo corrigido de sazonalidade

A variável explicativa LCCSASONAL continua estatisticamente significativa, o P-value (Prob) continua a ser 0 (zero), ou seja, menor que  $\alpha$  (para um nível de significância:  $\alpha = 0,05$ ), rejeita-se a hipótese do número passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* não ser estatisticamente significativa para explicar a variação do número de camas em *hostels*. Os coeficientes de regressão estimados são agora:

$$\widehat{\beta}_1 = -14,85548: \text{Não tem relevância económica,}$$

$\widehat{\beta}_2 = 4,058148$ : Significa que uma variação de 1% do número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost*, induz a uma variação estimada de, aproximadamente, 4,05% no número de camas nos *hostels* (estimativa da elasticidade do

---

<sup>25</sup> Ver anexo 4 - Quadro 3.

número de camas nos *hostels* em ordem ao número passageiros desembarcados no AFSC em *low cost*).

O valor do coeficiente de determinação:  $R^2$  melhorou significativamente, de 59% passou para 84%, o que significa que 84% da variação do número de camas em torno da sua média amostral é explicada, ou devida, à influência do número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost*, valor bastante elevado (mais próximo de 1), significando uma melhoria do ajustamento.

Nesta fase do estudo econométrico, detetou-se outra situação, em que é violada a hipótese clássica que postula a ausência de autocorrelação: [H3] entre as perturbações aleatórias. Isto significa, que há fatores aleatórios que influenciam o comportamento de um mesmo agente ao longo do tempo tenha efeitos persistentes de um período ou momento para os seguintes, como por exemplo: uma empresa bem gerida exibirá índices de produtividade rentabilidade superiores aos da concorrência, período após período, ou os efeitos sobre a procura de transportes aéreos, na sequência de atentados terroristas, poderá fazer com que a influência negativa da componente aleatória persista durante vários anos. No caso, deste estudo, deteta-se a presença de uma autocorrelação positiva<sup>26</sup>, demonstrada na análise gráfica, dos resíduos, apenas permite fazer um diagnóstico preliminar, não servindo como base evidente de decisão (Oliveira *et al*, 2011).

Procedeu-se novamente à estimação através de um estimador consistente de matriz de variâncias e covariâncias dos estimadores OLS<sup>27</sup> (Procedimento de Newey-West), em que o Eviews 8 aplica este método diretamente, apenas há que ter em atenção que, na presença de autocorrelação, os estimadores OLS dos coeficientes de regressão não são eficientes (deixam de ter variância mínima), mas continuam cêtricos e consistentes. Esta limitação do uso de OLS em presença de autocorrelação não está no modo de estimar o modelo, mas sim na sua inferência estatística, significando que a sua análise estatística não é válida quando feita nos moldes tradicionais (Bielsa, 2004; Oliveira *et al*, 2011).

---

<sup>26</sup> Se  $0 < d_{obs} < 2$  estamos perante uma autocorrelação positiva. Como no modelo estimado  $d=0,249846$ , logo concluímos estar perante uma autocorrelação positiva.

<sup>27</sup> Ver anexo 5 - Figura 2.

Estes autores (Newey-West) ao proporem um estimador de Var ( $\widehat{\beta}_{OLS}$ ) que é consistente na presença de heteroscedasticidade e autocorrelação, viabilizam assintoticamente (a ela relativo) a inferência estatística orientada a partir dos resultados de OLS. Temos assintoticamente, uma distribuição normal reduzida, resultado que se pode validar apoiando-se nos testes de hipótese para a significância individual a partir da estimação do modelo por OLS (Oliveira *et al*, 2011).

### 5.2.5. Procedimento de Newey-West

$$\ln \widehat{C\grave{A}P\grave{A}C}_t = -15.14742 + 4.104115 \ln \widehat{LCCS\grave{A}S\grave{O}N\grave{A}L}_t \quad R^2 = 0.854061 \quad (1.8)$$

(-9.632439) (12.84398)

Considerando-se correta a hipótese de perturbações autocorrelacionadas segundo o processo AR(1) a inferência estatística baseada nos resultados, pode-se agora realizar os testes de significância individual com recurso às estatísticas *t* e aos *P-value* do Quadro<sup>28</sup> 4, embora apenas válidos assintoticamente.

---

<sup>28</sup> Ver anexo 6, Quadro 4.

### 5.2.6. Conclusões do modelo pelo procedimento de Newey-

#### West

A variável explicativa LCCSASONAL continua estatisticamente significativa, o P-value (Prob) continua a ser 0 (zero), ou seja, menor que  $\alpha$  (para um nível de significância:  $\alpha = 0,05$ ), rejeita-se a hipótese do número passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* não ser estatisticamente significativa para explicar a variação do número de camas em *hostels*.

$\widehat{\beta}_2 = 4,104115$  – Significando que uma variação de 1% do número de desembarques de passageiros, no AFSC, em *low cost*, induz a uma variação estimada de, aproximadamente, 4,10% no número de camas em *hostels*.

O valor do coeficiente de determinação continua a significar que 85% da variação do número de camas em torno da sua média amostral é explicada, ou devida, à influência do número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost*.

## 6. Análise e discussão

### 6.1. Análise dos resultados

A partir dos resultados obtidos através do nosso modelo econométrico, é possível verificar a existência de uma relação ou dependência entre as duas variáveis estudadas, ou seja, existe uma correlação positiva, entre o se quer explicar (*proxy* da taxa de ocupação) que é o número de camas existentes nos *hostels* (CAPAC) e a variável explicativa que são o número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* (LCC). À medida que aumenta este novo fluxo turístico, com as suas características próprias, analisadas no ponto 3.4, cresce a procura deste tipo de AL: os *hostels*, o que pressupõe um aumento da sua taxa de ocupação.

Neste período de análise, verifica-se que, mantendo-se tudo o resto constante, o aumento de 1% no número de passageiros desembarcado no AFSC em *low cost*, espera-se que induza um aumento da procura por quartos, que se refletirá no aumento, aproximadamente, 4% da oferta do número de camas em *hostels*, na cidade do Porto.

É razoável admitir-se que o impacto do desembarque de passageiros no AFSC, em *low cost* seja maior do que o estimado, pois irão pernoitar em estabelecimentos hoteleiros pagos, em que o principal fator diferenciador não seja o preço. Deste modo, irão efetuar despesas em setores como alimentação, lazer, cultura o que irá trazer benefícios para a cidade do Porto. Esta necessidade de permanência no local visitado irá traduzir-se no aumento do número de dormidas, estimulando a uma resposta da oferta a esta necessidade, expressando-se no aumento do número de camas, induzindo a uma expansão dos alojamentos locais, dos quais os *hostels* não são exceção vindo ao encontro das relações e sequência de acontecimentos em que se baseou a nossa hipótese refletida na ligação de causalidade da figura 1 da análise empírica, tratada no ponto 5.

## 6.2. Discussão dos resultados

### 6.2.1. A crescente importância das companhias aéreas *low cost*, no Turismo da cidade do Porto

Segundo o estudo de Campilho (2014), é notório, desde Novembro de 2004, o aumento do tráfego aéreo das companhias *low cost* no AFSC, observando-se um aumento significativo no número de passageiros desembarcados no AFSC, trazendo alguma recuperação, após um período cuja tendência era para a diminuição do tráfego de passageiros, período esse que decorreu entre 2000 e 2003.

Entre 2003 e 2008 evidencia-se um forte crescimento do tráfego *low cost* na evolução do tráfego de passageiros no AFSC que se traduz segundo, Proença *et al.* (2012), num crescimento em média 37,5% ao ano, em prejuízo das principais companhias tradicionais, com uma redução de 14,6 p.p de quota de mercado nestes 5 anos, mas também das companhias *charter*, menos 7 p.p de quota de mercado. Constituíram-se nesta altura, entre 2006 e 2008, 23 novas rotas *low cost* no AFSC, aumentando dessa forma o número de destinos nesse período. No top dos 20 aeroportos *low cost*, o AFSC ocupava a 16ª posição ao nível de lugares oferecidos, com maior crescimento entre 2002 e 2007, concluindo-se que o tráfego de passageiros encaminhado via companhias aéreas *low cost* mais que compensou a perda de dinamismo das companhias tradicionais.

Os dados publicados pelo Turismo de Portugal<sup>29</sup>, relativos a 2008, referem que desembarcaram nos aeroportos nacionais 13.4 milhões de passageiros, o que revela um crescimento homólogo do fluxo de passageiros de 3,2%, em resultado do crescimento dos voos *low cost* (25,5%) que compensou o decréscimo das outras modalidades de transporte aéreo (Carrapiço, 2012).

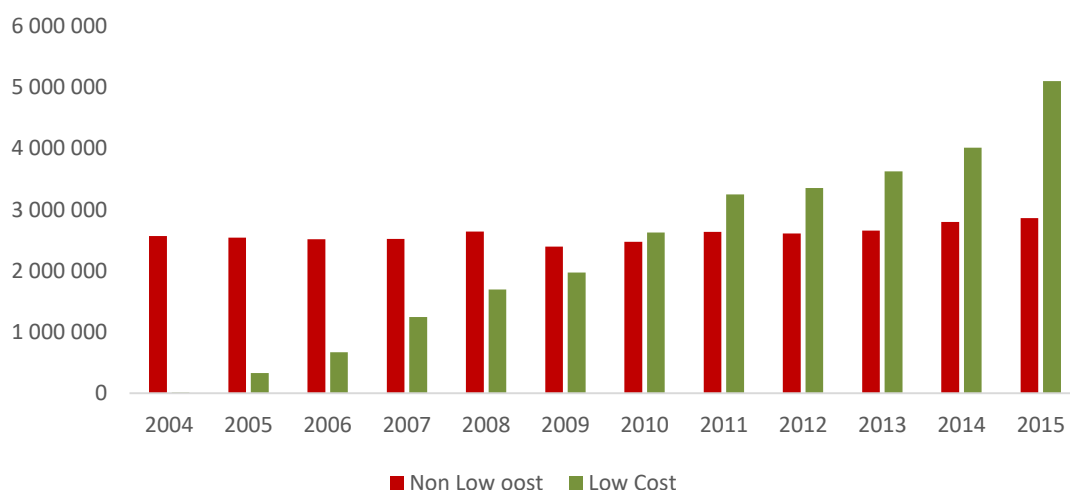
---

<sup>29</sup> Turismo de Portugal IP (2009), “O Turismo em 2008”, <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Pages/PublicacoesRelatoriosAno.aspx>., acedido em 13 de Junho de 2016.

Também na opinião de Teles & Sarmiento (2012), o turismo ao envolver a deslocação de pessoas de um determinado local para outro recorrendo a um meio de transporte, sendo o transporte aéreo, aquele que tem maior expressão no seu desenvolvimento, foi responsável, em 2008<sup>30</sup>, por cerca de 40% das viagens internacionais.

O crescimento dos voos *low cost* foi tão acentuado que, em finais de 2009 estas companhias aéreas ultrapassavam as restantes em números de passageiros transportados. Havendo a realçar, que este período coincidiu com a crise financeira internacional, o que comprova o aumento da sua importância no período pós crise, o que significou que após a crise internacional de 2009, o turismo em Portugal, conheceu um ciclo bastante positivo (Campilho, 2014).

No gráfico 1, mostra-se a evolução no movimento total de passageiros em *low cost* neste período de análise.

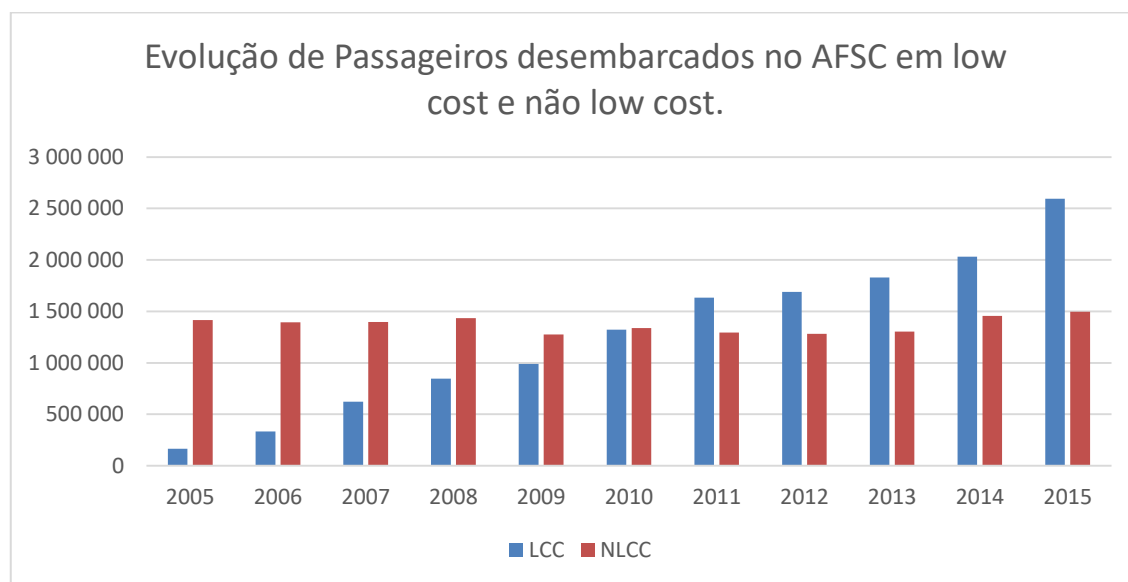


**GRÁFICO 1: MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NO AFSC, NO PERÍODO DE JAN/2004 A DEZ/2015**

FONTE: FONTE: ESTATÍSTICAS DOS AEROPORTOS E AERÓDROMOS (ANA/ANAC/INE), ACEDIDO EM 06/04/2016.

<sup>30</sup> Air Transport Action Group (ATAG), (2008: 2), “The Economic and Social Benefits of Air Transport 2008”, <http://www.atag.org/our-publications/archived-publications.html>

O gráfico 2, permite-nos perceber a importância que tiveram os voos *low cost* no acréscimo de turistas para a cidade do Porto, medido pelo desembarque de passageiros no AFSC durante o período de análise.



**GRÁFICO 2: PASSAGEIROS DESEMBARCADOS NO AFSC, EM *LOW COST* E NÃO *LOW COST* DE JAN/2005 A DEZ/2015.**

Fonte: Estatísticas dos aeroportos e aeródromos (ANA/ANAC/INE)

O número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* passou de 165 mil passageiros, em 2005, para 2.59 milhões em 2015, por sua vez, as companhias aéreas tradicionais passaram de 1.29 milhões em 2005 para 1.49 milhões de passageiros desembarcados em 2015, no AFSC.

## 6.2.2. Comportamento da Economia e a crescente importância da reabilitação da Baixa do Porto.

Segundo o Registo Nacional de Turismo (RNT), os primeiros *hostels* surgiram em Maio de 2009, existindo, nesta altura, uma oferta de 14 camas, segundo os dados obtidos na amostra, neste tipo de alojamento sendo que, o primeiro voo *low cost* aconteceu em Novembro de 2005.

Em Dezembro de 2009, assistiu-se à maior taxa de crescimento registada neste período de análise (164,28%), totalizando 37 o número de camas e em Maio de 2010 voltou-se a registar um aumento de 54% em relação ao mês anterior, situando-se numa oferta de 57 camas. Em março de 2012, houve novo aumento do número de camas oferecidas (201 camas), correspondendo a uma taxa de crescimento de aproximadamente de 40% em relação ao mês anterior, como se verifica no Gráfico 3.

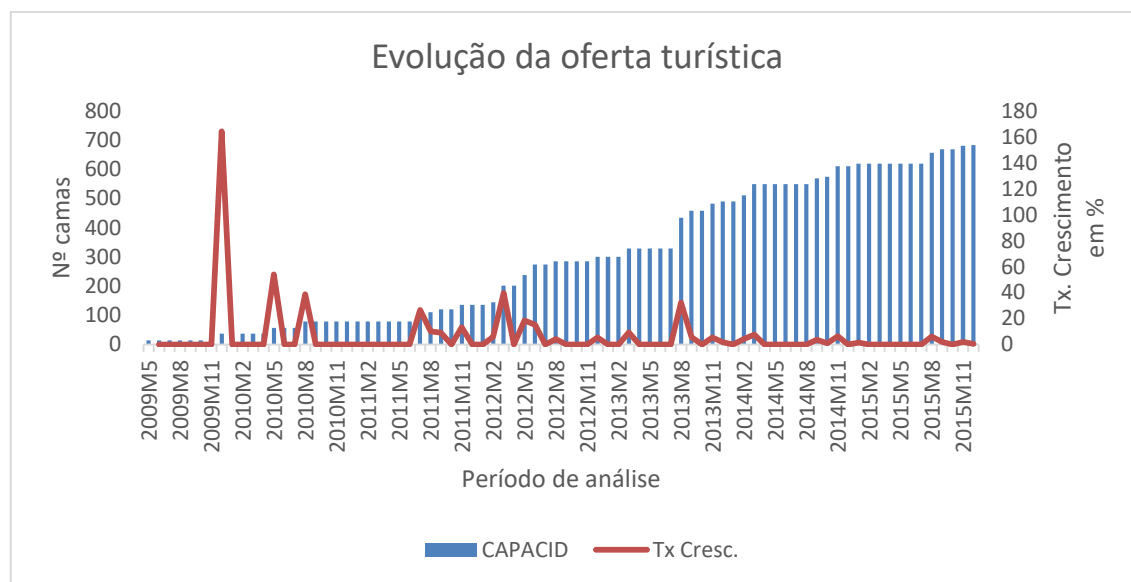
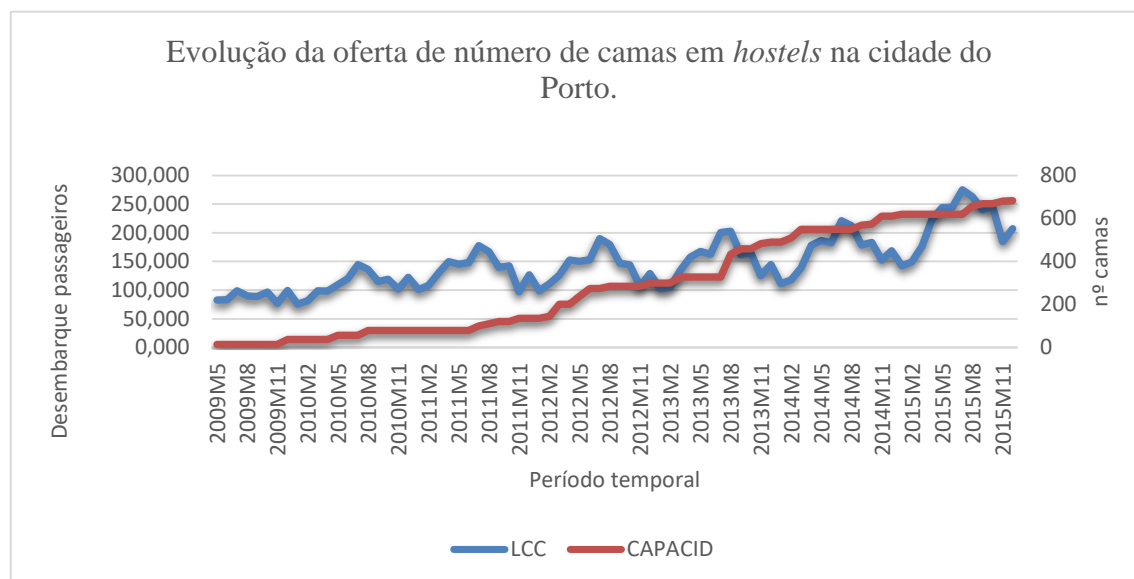


GRÁFICO 3: OFERTA DO NÚMERO DE CAMAS EM *HOSTELS*, NO PERÍODO DE MAIO 2009 A DEZEMBRO 2015

Fontes: Registo Nacional de Turismo e [www.booking.com](http://www.booking.com), acedido em 12/04/2016.

No gráfico 4, exibe-se a evolução do número de camas em *hostels* na cidade do Porto, no período Maio de 2009 a Dezembro de 2015.



**GRÁFICO 4: OFERTA DO NÚMERO DE CAMAS EM *HOSTELS*, NO PERÍODO DE MAIO 2009 A DEZEMBRO 2015**

Fontes: Ana Aeroportos de Portugal, acessado em 06/04/2016, Registo Nacional de Turismo e [www.booking.com](http://www.booking.com), acessado em 12/04/2016.

De Julho de 2011 a Julho de 2012, a oferta turística aumentou mais de 100%, o que significa que das 100 camas oferecidas por este tipo de alojamento local (AL), passou-se para 274 camas, correspondendo ao aparecimento de mais 8 *hostels* na cidade do Porto, totalizando, no final deste período, 13 *hostels*, refletindo o contributo que o aumento do número de passageiros desembarcados em *low cost* no AFSC teve, na oferta deste tipo de alojamentos.

O gráfico 5 mostra a evolução do número de *hostels* e do número de camas, na cidade do Porto, no período que vai de Maio de 2009 a Dezembro de 2015. Durante este período, há um contínuo ajustamento da oferta à procura turística, sendo que esta tendência de crescimento nos últimos anos é mais lenta, ou seja, continua a existir um crescimento na oferta de camas neste tipo de alojamento local mas a um ritmo menor, o que significa, face a acréscimos do número de passageiros desembarcados no AFSC, em *low cost* os acréscimos verificados na expansão do número de camas nos *hostels* são a partir de determinado momento, cada vez menores, sendo de esperar que a partir de determinado momento (ano) esta expansão do número de *hostels* na cidade do Porto seja

nula, quando o mercado atingir a sua maturidade, dito de outra forma, a partir de determinada altura acréscimos do número de passageiros desembarcados no AFSC em low cost, contribuem cada vez menos para o aumento do número de *hostels*, como reflete o gráfico 5.

Desde 2009, que o mercado imobiliário do Centro Histórico do Porto tem verificado um crescimento do investimento e procura de edifícios para reabilitação. Esse território a que chamamos Baixa do Porto, não ficou imune aos efeitos da crise, verificando-se uma quebra nos preços de venda entre 2009 e 2011, mas esta tendência de quebra acabou por se inverter a partir de 2012, registando-se uma valorização de quase 20%. Os restantes anos, 2013 e 2014 foram igualmente positivos, valorizando-se anualmente 16% e 12% respetivamente<sup>31</sup>, sendo que no 3º trimestre de 2014 a diferença entre o preço médio das vendas realizadas e o valor médio da oferta no mercado, a que chamamos *gap* de mercado, isto é, o desencontro entre a oferta e a procura efetiva, na Baixa do Porto é elevado (Guimarães *et al.*, 2015).

Tudo isto está intimamente ligado com o ritmo de investimento em reabilitação na Baixa do Porto, traduzindo-se em 2014 em 137 alvarás de construção para obras de reabilitação, o que duplicou face a 2013, sendo que no 1º trimestre de 2015 foram emitidos 34 novos alvarás (Guimarães *et al.*, 2015).

O centro Histórico do Porto corresponde à Área de Reabilitação Urbana (ARU), que abarca a zona do Porto classificada como Património Cultural da Humanidade que tem sido alvo de crescente atenção por parte dos investidores, sendo reconhecida como destino turístico internacional, tem-se verificado um crescente número de novos projetos de reabilitação do edificado, licenciados pelo Porto Vivo, SRU (Guimarães *et al.*, 2015).

Em 2015 o registo de transações foi o mais elevado, que se traduziu numa subida de 55% em número (169 unidades) e de 87% em valor (35,9 milhões de euros). Como consequência desta dinâmica, os resultados indicam uma valorização em 17,1% do Centro Histórico do Porto<sup>32</sup> e o impacto que tem na diversificação da oferta turística através da figura do AL, trouxe um aumento do valor das rendas e consequente aumento

---

<sup>31</sup> Confidencial Imobiliário – *Newsletter* Imobiliária Portuguesa – Maio 2015, acedido em 29 de Agosto de 2016.

<sup>32</sup> Índice de Preços do Centro Histórico do Porto, produzido pela Confidencial imobiliário, acedido em 30 de Agosto de 2016.

do preço médio de venda do imobilizado, levando ao afastamento da população local. (Guimarães *et al.*, 2015).

Terminado este período de análise (Dez/2015), o número de camas oferecidas em *hostels* totalizavam as 683 camas, o que reflete uma taxa de crescimento de 1745,9% quando comparado com a mesma oferta em Dezembro de 2009.

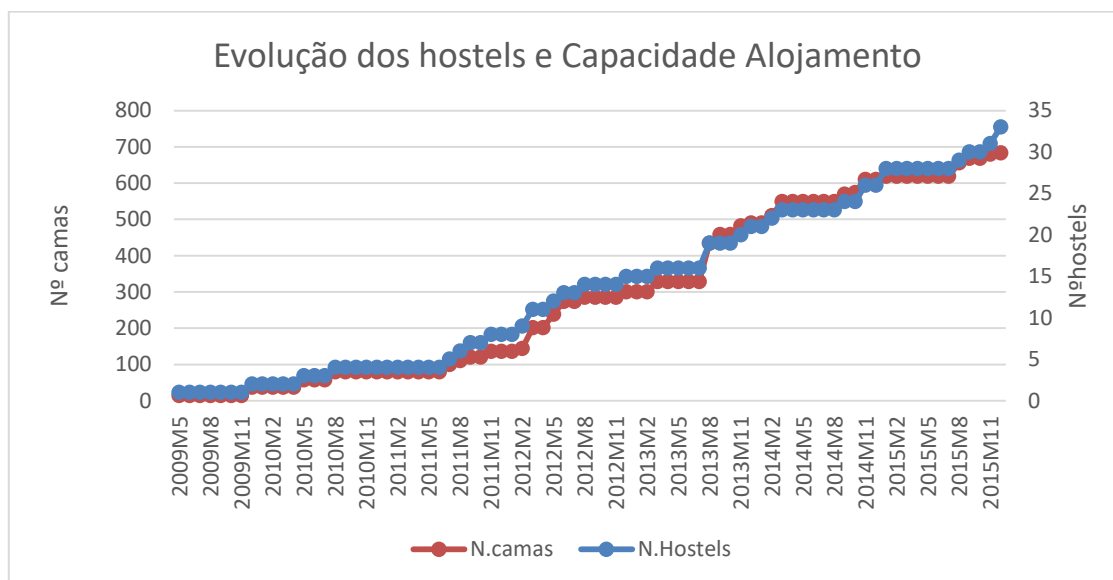


Gráfico 5: Evolução do número de *hostels* e do número de camas, na cidade do Porto, no período de Maio de 2009 a Dezembro de 2015. Fontes: Registo Nacional de Turismo e [www.booking.com](http://www.booking.com), acedido em 12/4/2016

Em Maio de 2016, identificaram-se 38 *hostels* na cidade do Porto, o que significa que continuam a surgir novos *hostels*, revelador de que o mercado ainda se encontra em expansão.

A partir de 2009 é notório o crescimento da oferta de unidades de AL na cidade do Porto na figura do *Hostel*, e no que diz respeito a esta figura de AL, embora tenham sido identificados neste estudo, referente ao período de análise, 33 unidades, tem-se a percepção da existência de elevado número de unidades a operar sem licenciamento. No quadro 4 apresentam-se novos *hostels* surgidos em 2016, licenciados e registados no Registo Nacional de Turismo (RNT).

Quadro 5. Mapa dos *Hostels* surgidos até ao 1º semestre de 2016.

<b>Tipo de AL</b>	<b>Ano Abertura</b>	<b>Localidade</b>	<b>Nº Camas</b>	<b>Nome</b>
<i>Hostel</i>	24/05/2016	Porto	26	Albergue de Peregrinos do Porto
<i>Hostel</i>	06/06/2016	Porto	32	Kubik Rupik <i>Hostel</i>
<i>Hostel</i>	08/07/2016	Porto	10	Manuel' Steps - Porto AL
<i>Hostel</i>	02/06/2016	Porto	160	Nice Way Porto
<i>Hostel</i>	22/02/2016	Porto	4	Vila Portucale
<i>Hostel</i>	06/07/2016	Porto		Myosotis Oporto <i>Hostel</i>
<i>Hostel</i>	2016	Porto	230	Bluesock <i>Hostels</i> (Grupo Carris)

**Fonte:** Registo Nacional de Turismo e *sites* agregadores deste tipo de informação: [www.booking.com](http://www.booking.com), acedido em 29 de Julho 2016.

As oportunidades de investimento na área da hotelaria por investidores nacionais e internacionais permitiram a esta cidade do Porto tornar-se um dos destinos mais cobiçados da Europa, estimando-se que em 2015 o investimento em hotéis, em Portugal, tenha sido superior aos 250 milhões de euros, potenciando Portugal como destino turístico seguro para investir<sup>33</sup>.

<sup>33</sup> <sup>33</sup> Confidencial Imobiliário – *Newsletter* Imobiliária Portuguesa – Maio 2015, acedido em 29 de Agosto de 2016.

## 7. Caracterização da tipologia e atividade dos *hostels*, na cidade do Porto

Para melhor se perceber a influência que tem a operacionalidade das companhias aéreas *low cost* no surgimento deste tipo de AL e as características mais importantes deste tipo de empresa, com o seu modo de funcionamento, procedeu-se a um inquérito neste universo de 32 *hostels*. Obteve-se 15 respostas, mas apenas se consideraram 13, pois dois estabelecimentos não se enquadravam na figura do *hostel*, correspondendo apenas a 39% da amostra.

Na opinião destes proprietários/gerentes a taxa média de ocupação anual, em época alta, situa-se nos 89%, e em época baixa fica pelos 52%. Segundo testemunho de um dos proprietários, os *sites* da especialidade oferecem promoções, neste período, traduzindo-se em descontos na ocupação dos quartos, por um curto período de tempo, elevando dessa forma, a taxa de ocupação média anual.

Quanto à proporção de turistas nacionais e estrangeiros apenas 7 reponderam, correspondendo a 21% da amostra e segundo a sua opinião os turistas nacionais variam em média entre os 30%, e os turistas estrangeiros variam em média entre os 70%. Os turistas estrangeiros são na sua maioria de nacionalidade espanhola, o que faz algum sentido tratando-se da proximidade entre os dois países, seguidos pelos franceses, o que corrobora os dados da ATP<sup>34</sup> de 2016. Os turistas ingleses e os alemães vêm a seguir com relevância para os primeiros, seguidos dos turistas brasileiros, italianos e australianos. Os turistas sul coreanos têm vindo a crescer no número de visitas ao nosso país apesar de ainda não serem relevantes, por último surgem os turistas japoneses e os chineses, respetivamente.

Na sua maioria, os inquiridos (73% das respostas), mencionaram que a faixa etária mais representativa, frequentadora deste tipo de AL situa-se entre os 21 e os 30 anos, seguido dos 31 e os 40 anos, (40% das respostas), sendo os estudantes aqueles que

---

<sup>34</sup> Associação Turismo do Porto (2016), <http://www.visitportoandnorth.travel/ATP-Associacao-de-Turismo-do-Porto/Activities>, acedido em 03 de Junho 2016.

mais procuram este tipo de AL, (também com 73% das respostas), seguido das profissões liberais, (53% das respostas), o que está de acordo com o estudo de Giaretta (2015) e Satyro *et al*, (2006).

Perguntou-se acerca do aparecimento deste tipo de AL, estaria de alguma forma ligada com o aumento do número de viagens aéreas *low cost*, os inquiridos dividiram a sua opinião, entre concordarem a 75% e concordarem a 50% (33% das respostas). Reconheceram a importância que estas companhias aéreas *low cost*, ao operarem para o AFSC, dinamizaram este tipo de oferta turística o que está de acordo com alguns estudos já efetuados nesta área, Samy (2010) defendia que o fenómeno *low cost*, materializado num conceito de turismo económico (*budget tourism*), se encontra bastante associado às viagens e citado em Abrantes (2014). Considerando as 15 respostas dadas a este questionário verifica-se que 13% dos inquiridos concordou a 100% com esta afirmação, apenas 20% não concordou.

Na questão dos clientes/utilizadores deste tipo de AL, seriam utilizadores das companhias aéreas *low cost*, 40% dos inquiridos concordou ser o meio de transporte mais utilizado por aqueles que nos visitam (100%), a seguir o automóvel (40%) e depois o comboio (20%) e por último o autocarro (13%). O aparecimento e expansão dos *hostels* estão intimamente relacionados com uma procura turística sensível ao preço, daí também serem utilizadores de voos *low cost*, o que está de acordo com o conceito de turismo económico estar muito associado a viagens é um fenómeno transversal por toda a Europa, EUA, extremo e médio oriente de acordo com o estudo de Ahmed (2013) e que está de acordo com o resultado do inquérito, pois quando lhes foi pedido para hierarquizarem os fatores que mais positivamente influenciam a procura do seu AL, 69% dos inquiridos (9 respostas) mencionaram ser o preço o mais importante.

A localização do estabelecimento com uma forte concentração nas áreas históricas da Baixa do Porto e os serviços prestados/oferecidos são ambos o segundo fator mais importante com 6 respostas, correspondendo a 46% das respostas, o que está de acordo com o estudo de Hecht & Martin (2006).

Os serviços prestados/oferecidos poderão ser o pequeno-almoço (66% das respostas), os serviços de lavandaria e afins (60% das respostas), por último os eventos que possam ocorrer dentro dos seus estabelecimentos, desde jogos tradicionais a jogos de

tabuleiros (64% das respostas) e eventos musicais (35% das respostas), o que vem ao encontro ao estudo de Giaretta (2003) e também mencionado no trabalho de Brochado *et al.* (2015).

Este universo da oferta turística (*hostels*) é maioritariamente composto por empresas em nome individual, ou microempresas, isto é com menos de 10 assalariados, segundo a ALEP<sup>35</sup> o que está de acordo com o resultado do inquérito: 9 dos 15 inquiridos respondeu que estas empresas são maioritariamente empresários em nome individual, e nalguns casos poderão ser sociedade por quotas, variando o número de sócios entre 2 e os 6 sócios (3 respostas). A gerência é entregue apenas a um dos sócios (7 respostas), sendo a sua formação académica a licenciatura (12 respostas). A experiência no setor, destes responsáveis, é em média de 5 anos (9 respostas), o número de colaboradores varia entre os 2 e os 8 (9 respostas), recorrendo-se a colaboradores pontuais (12 respostas).

---

<sup>35</sup> ALEP – Associação do Alojamento Local em Portugal (2016), Dados e Estudos sobre o AL, <http://www.alep.pt/biblioteca/dados-e-estudos-sobre-o-al/>, acedido em 25/de Setembro de 2016.

## 8. Conclusão

A partir dos resultados obtidos através do nosso modelo é possível concluir que existe uma relação positiva entre o impacto que têm as companhias aéreas *low cost* no aumento da oferta turística que, neste caso, se refletiu no aumento do número de camas em *hostels*, uma *proxy* da taxa de ocupação do AL (*hostel*), traduzindo um crescimento do número de dormidas de turistas na cidade do Porto.

As companhias aéreas estão constantemente a avaliar o mercado e a refazer as suas rotas, o que traduz bem um enorme desenvolvimento comercial, com uma gestão diferenciada e uma estrutura de custos suficientemente flexível permitindo a adoção de medidas direcionadas para o cliente, com uma forte capacidade de adaptação ao meio que a rodeia no sentido de responder às novas exigências do mercado.

O aumento do número de camas, neste tipo de alojamento revelou-se substancial, sendo o coeficiente LCC positivo e significativo: 4,05 sendo os jovens que mais procuram este tipo de AL, potencialmente estudantes.

Podemos admitir que o impacto dos LCC seja maior do que o estimado, pois ao existir uma grande quantidade de oferta de AL na cidade do Porto, nem todos os passageiros irão pernoitar em *hostels*, pernoitando noutro tipo de AL, ou pernoitando em casa de familiares e amigos, mas irão efetuar despesas em setores ligados ao turismo, tais como, alimentação, lazer, programas culturais e outros beneficiando a economia da região.

Este modelo de negócio conhecido como AL tem vindo a ganhar importância constituindo uma fonte de rendimento para muitas famílias.

Verifica-se o crescente papel do AL, induzido pelo turismo, na recuperação do Centro Histórico do Porto, preservando a autenticidade dos edifícios, contribuindo para a regeneração urbana e revitalização do espaço.

O sucesso do modelo de negócios que é o AL deve-se, em grande parte, ao surgimento de novas tecnologias como por exemplo, as plataformas *online que* permitem aos proprietários/gerentes dos *hostels* entrem em contato direto com os clientes.

Consolidar este novo surto dinâmico, reconhecendo no turismo um poderoso instrumento de internacionalização, que contribua para coesão territorial do país<sup>36</sup>, requer uma estratégia centrada na resposta à procura, e na oferta de alternativas mais acessíveis à sensibilidade dos que nos visitam. A localização dos estabelecimentos e as acessibilidades acompanham as novas tendências que moldam o turismo internacional, cujo objetivo é criar mais valor, numa base de diferenciação e autenticidade dos produtos e potenciais experiências (Mateus *et al.*, 2015). É o empreendedorismo e a inovação que tornam o setor do turismo mais competitivo ao nível nacional e internacional, criando emprego e mais valor.

---

<sup>36</sup> Turismo de Portugal IP, Estratégia de Turismo 2027, <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/newsletter/2016/Pages/Estrategia deTurismo2027umanovaestrategiadeturismoparaadecada.aspx>, acedido em 21 de Setembro de 2016.

## 9. Limitações do estudo e motivos de interesse a ver debatidos

Com o desenvolvimento do estudo surgiram limitações, que condicionaram o aprofundamento de alguns aspetos. Um desses aspetos prende-se com a dificuldade ou a inexistência de dados quanto à taxa de ocupação do AL, neste caso os *hostels*. Para se ultrapassar este problema utilizou-se uma *proxy* a que chamamos: número de camas e que corresponde à capacidade do alojamento.

Na elaboração do questionário houve o cuidado o tornar o mais completo possível, verificando-se que os inquiridos não responderam à totalidade das questões, traduzindo-se numa *missed observations* condicionando, dessa forma, o relatório final.

Numa primeira fase, os questionários, foram enviados por *email*. Após uma semana sem respostas procurou-se o contato telefónico para uma visita a cada um deles, o que não se revelou muito bem aceite por parte dos gestores/proprietários dos *hostels*, adotando estes uma posição contida quanto à sua participação no inquérito, condicionando, dessa forma, a conclusão do mesmo.

A possibilidade de efetuar entrevistas exploratórias e a impossibilidade de contato com alguns deles (*hostels*), levou à sua exclusão.

Ao não existir uma diferenciação entre os *hostels* dos restantes figuras de AL, pelo INE, exigiu algum cuidado na elaboração e inclusão dos mesmos na amostra.

Igualmente importante seria correlacionar a localização dos *hostels* com as taxas de ocupações/tarifas médias, para se melhor poder fundamentar futuros projetos a instalar nestas zonas, mas verificou-se uma tarefa difícil de realizar, pois muitos deles são recentes, não existindo registos de taxas de ocupação que o atestem.

As tarifas praticadas, por este tipo de estabelecimentos variam em poucos euros ou até cêntimos, caracterizando-se por ser um mercado muito competitivo ao nível dos preços, onde a localização é um fator diferenciador, seria interessante estudar a competitividade deste mercado.

Seria interessante estudar o mercado de arrendamento (imobiliário) que, segundo a Associação de Mediadores Imobiliários<sup>37</sup> (APEMIP) atravessa uma fase especulativa, influenciado pelo arrastar da crise de 2008 e onde a figura do AL trouxe a especulação do mercado de arrendamento imobiliário a determinadas zonas centrais das cidades do Porto e Lisboa fazendo disparar os preços.

---

<sup>37</sup> APEMIP-Associação dos Profissionais e Empresas de Mediação Imobiliária de Portugal, sobre o preço das rendas, <http://www.apemip.pt/tabid/121/xmmid/492/xmid/13094/xmview/2/language/pt-PT/Default.aspx>, acedido em 25 de Setembro de 2016.

## 10. Referências Bibliográficas

- Abda, Mehdi Ben, Belobaba, Peter P., & Swelbar, William S. (2012),” Impacts of Lcc Growth on Domestic Traffic and Fares at Largest US Airports.”, *Journal of Air Transport Management*, N°1, pp.21.
- Abrantes, J.M. (2014), “Hostels e Centros Históricos da Cidades: Envelhecimento ou Rejuvenescimento?”, *Tourism and Hospitality International Journal*, Vol.3, N°4, pp.355-383.
- Abrantes, J.M. (2013), “Impacto das Companhias Aéreas de Baixo Custo no Desenvolvimento dos Hostels nas Cidades de Lisboa e Porto”, *Revista Percurso*, pp.111-127.
- Ahmed, Hossam Samy. (2013), “Analysing the Influence of Low- Cost Airlines on Tourist, Perception on the Service Quality”, *Tourism: an International Multidisciplinary Journal of Tourism*, N°1, pp.153.
- Air Transport Action Group. (2008), “The Economic and Social Benefits of Air Transport 2008”, <http://www.atag.org/our-publications/archived-publications.html>, acedido em 01 de Fevereiro de 2016.
- Almeida, Cláudia, e Costa, Carlos (2012), “A Operação das Companhias Aéreas de Baixo Custo na Europa. O caso Ryanair”, *Revista Turismo e Desenvolvimento*, N°17/18, pp.387-402.
- ALEP – Associação do Alojamento Local em Portugal (2016), Dados e Estudos sobre o AL, <http://www.alep.pt/biblioteca/dados-e-estudos-sobre-o-al/>, acedido em 25/de Setembro de 2016.
- ANA (2016), “Aeroportos de Portugal-Operador Mercados-Movimentos e Passageiros”, [www.ana.pt](http://www.ana.pt), acedido em 06 de Abril 2016.
- ANA (2016),“Aeroportos de Portugal-Direção do Aeroporto do Porto-Marketing”, [www.ana.pt](http://www.ana.pt), acedido em 06 de Abril 2016.

- APEMIP (2016) - Associação dos Profissionais e Empresas de Mediação Imobiliária de Portugal, “o preço das rendas”, <http://www.apemip.pt/tabid/121/xmmid/492/xmid/13094/xmview/2/language/pt-PT/Default.aspx>, acessado em 25 de Setembro de 2016.
- Associação Turismo do Porto (2016), <http://www.visitportoandnorth.travel/ATP-Associacao-de-Turismo-do-Porto/Activities>, acessado em 03 de Junho 2016.
- Azevedo, F. (2010), “O Papel do Setor do Turismo na Reabilitação Urbana da Baixa do Porto”, <http://hdl.handle.net/10216/57697>, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.
- Baum, T. (2008), “Handbook of Low Cost Airlines. Strategies, Business Processes and Market Environment”, *Journal of Vacation Marketing*, Vol.14, pp.97-98.
- Bielsa, Francisco Javier Trívez (2004), *Introducción a la Econometria*, Madrid: Ediciones Pirámide.
- Bjelcic, B. (2004), “The Future of Aviation in Connecting Northern and Southern Europe, Modern Traffic”, *Edição Especial*, Vol.24, pp.15-19.
- Booking (2016), [www.booking.com/](http://www.booking.com/) e <http://www.booking.com/hotel/pt/magnolia-porto-hostel.pt-pt.html>, acessado a 02 de Fevereiro 2016.
- Bower, Joseph L. e Christensen, Clayton M. (1995), “Disruptive Technologies: Catching The Wave”, *Harvard Business Review*, Vol.73, N°1, pp.43-53.
- Brochado, A., Rita, P. e Gameiro, C. (2015). “Exploring Backpackers Perceptions of the Hostel Service Quality”, *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, Vol.27, N°8, pp. 1839-1855.
- Bush, Harry, e Starkie, David (2014), “Competitive Drivers Towards Improved Airport Airline Relationship”, *Journal of Air Transport Management*, Vol.41, pp. 45-49.
- Campilho, Pedro Manuel Salgueiral Gomes (2014), “O Impacto das Companhias Aéreas *Low Cost* na Dinâmica Económica do Turismo Regional”, Faculdade de Economia do Porto.

- Campo, Sara, Diaz, Ana M., e Yagüe, Maria J. (2014), “Hotel Innovation and Performance in Times of Crises”, *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, Vol.26, Nº8, pp.1292.
- Carrapiço, Joaquim. (2012), “O Turismo: Tendências e Fluxos” – Portugal num Mundo em Mudança, *Tendências Económicas*, pp.123.
- COM (2002), “Comunicação da Comissão sobre as consequências dos acórdãos do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 5 de novembro de 2002, para a política europeia do transporte aéreo”, <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?coteId=1&year=200> , acedido em 12 de Janeiro de 2016.
- Confederação do Turismo Português (2016), “formação dos recursos humanos”, <http://www.confederacaoturismoportugues.pt/>, acedido em 29 de Fevereiro de 2016.
- Detzen, D., Jain, PK., Likitapiwat, T., e Rubin, R.M. (2012), “The Impact of low Cost Airline entry on Competition, Network Expansion, and Stock Valuations”, *Journal of Air Transport Management*, Vol.18, pp.59-63.
- Dittmer, R. P. (2002), *Dimensions of The Hospitality Industry*, United States: Wiley e Sons
- Domingues, C. (2013), “Prontuário Turístico” , pp.170, Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril e Imprensa Nacional.
- Domingos, Pedro. (1999), “The Role of Occam's Razor in Knowledge Discovery”, Vol.3, Nº4, pp.409-425.
- Gallouj, Faïz, e Savona, Maria (2009), “Innovation in Services: a review of the debate and a research agenda, 19”
- Galvani, A. (2011), “A Review of Aviation and Tourism-Implications for Leisure Travel.”, Vol.13, Nº2, pp.332-335.
- Ghysels, E. e Osborn Denise, R. (2001), “The Econometric Analysis of Seasonal Time Series”, Published by the *Press Syndicate of the University of Cambridge*, pp.4-7.

- Giaretta, Maria José (2003), “Turismo da Juventude”, Barueri–SP-Brasil:Manole.
- Gillen, D., & Lall, A. (2004), “Competitive Advantage of Low Cost Carriers. Some Implications for Airports”, *Journal of Air Transport Management*, Vol.10, Nº1, pp. 41-50.
- Gudmundsson, Sveinn Vidar, Hooper, Paul, e Oum, Tae Hoon (2011) “Preface: Selected Papers from the Air Transport Research Society Conference Abu Dhabi, 2009”, *Journal of Air Transport Management*, Vol.17, pp.323-324.
- Guimarães R., Veloso A., Quina J., Monteiro M., Teixeira F. e Borges P., (2015), “Centro Histórico do Porto valoriza 43% desde 2009, Confidencial Imobiliário, Maio 2015, pp.6-17.
- Guimarães R., Veloso A., Quina J., Monteiro M., Teixeira F. e Borges P., (2016), “Centro Histórico do Porto valoriza 17,1% em 2015”, Confidencial Imobiliário, Março 2016, pp.23.
- Guimarães R., Veloso A., Quina J., Monteiro M., Teixeira F. e Borges P., (2016), “Turismo e Imobiliário caminham de mãos dadas”, Confidencial Imobiliário, 2016, pp.14-15.
- Hanaoka, S. e Saraswati, B. (2011), “Low Cost Airport Terminal Locations and Configurations.”, *Journal of Air Transport Management*, Vol.5, pp.314.
- Hecht, J. A., e Martin, D. (2006), “Backpaking and Hostel-Piking: An Analysis from Canada”, *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, Vol.18, Nº1, pp.69-77.
- Hostelbookers (2016), [www.hostelbookers.com/Porto](http://www.hostelbookers.com/Porto), <http://pt.hostelbookers.com/albergues/portugal/porto/>, acessido em 02 de Fevereiro de 2016.
- Hostelclub (2016), [www.hostelclub.com](http://www.hostelclub.com), acessido em 02 de Fevereiro de 2016.
- Hostelworld (2015), “Hoscars 2015”, <http://www.hostelworld.com/Porto>, acessido em 02 de Fevereiro de 2016.

- Hunter-Jones, Philippa, McCabe, Scott, Coles, Tim, Fyall, Alan, Mattsson, Jan, e Orfila-Sintes, Francina (2014), “Hotel Innovation and Its Effect on Business Performance”, *International Journal of Tourism Research*, N°4, pp.388.
- Instituto Nacional de Estatística (2016), IP - Serviço de Planeamento, Controlo e Qualidade. [gestao.qualidade@ine.pt](mailto:gestao.qualidade@ine.pt), acedido em 18 de Abril de 2016.
- Lucio, Miguel Martínez, Turnbull, Peter, Blyton, Paul, e McGurk, John (2001), “Using Regulation: International Comparative Study of the Civil Aviation Industry in Britain and Spain”, *Europe Journal of Industrial Relations*, Vol.7, N°1, pp.49.
- Macário, R., Reis, V., Viegas, J., Monteiro, F., Meersman, H., Van de Voorde, E., Vanellander, T., Mackenzie-Williams, P., e Schmidt, H. (2007), “The Consequences of the Growing European Low Cost Airlines Sector”.
- Mateus, A., Mateus J. e Ferreira N. (2015), *Três Décadas de Portugal Europeu: Balanço e Perspetivas*, Lisboa: Fundação Manuel dos Santos.
- Mattsson, Jan, Orfila-Sintes e Francina (2014). “Hotel Innovation and Its Effect on Business Performance”, *International Journal of Tourism Research*, Vol.16, N°4, pp.388-398.
- Nunes, Adolfo Mesquita (2015), “Turismo 2020: Cinco Princípios para uma Ambição”, *Turismo de Portugal*, <http://www.turismodeportugal.pt/>, acedido em 06 de Janeiro de 2016.
- Oliveira, M. Mendes, Santos, Luís Delfim, e Fortuna, Natércia (2011), *Econometria*, Lisboa: Escolar Editora.
- Organização Mundial de Turismo (2015), <http://www.dw.com/pt/os-efeitos-do-terrorismo-para-o-turismo-internacional/a-18898442>, acedido em 03 de Junho de 2016.
- Oxford Dictionary onLine (2016), “Backpacker”, <https://en.oxforddictionaries.com/definition/backpacker>, acedido em 6 de Janeiro de 2016.

- Proença, João F., Afonso, Óscar, Gil, Pedro Mazedra, e Alves, Rui Henrique (2012), “Aeroporto Francisco Sá Carneiro, 2012-2020. Previsão de Movimento e de Governança num Cenário de Privatização”, Faculdade de Economia do Porto.
- Raynor, M.E. (2011), “Disruptive Innovation: The Southwest Airlines Case Revisited”, Vol.39, N°4, pp.31-34.
- Registo Nacional de Turismo (2016), <https://rnt.turismodeportugal.pt/RNT/ConsultaAoRegisto.aspx>, acessado em 09 de Fevereiro de 2016.
- Ribeiro, Joaquim José Pereira (2014), “Proposta de Alteração ao Decreto-Lei 39/2008 e da Portaria 517/2008: RJAL - Alojamento Local. <http://hdl.handle.net/10400.22/5345>, acessado em 12 de Janeiro de 2016.
- Ryans, Adrian (2010), “The High Stakes of Low-Cost Competitions”, IESE Insight, N°4, pp. 21-28.
- Saldaña, Lázaro Mediavilla (2014), “La Calidad Técnica en el Turismo de Aventura”, *Apunts. Educación Física y Deportes*, pp.80-86.
- Samy, H. (2010), “Analysing the budget tourism phenomenon: a socioeconomic approach”. *Tourism Today*, N°10, pp.99-112.
- Satyro, Antinella Guimarães e Pinheiro, Zulméia (2006), “Os Albergues Independentes como um Novo Meio de Hospedagem e Prestação de Serviços – Estudo de caso Red Hostel”, pp.31-38, Centro Universitário Positivo (UNICENP)
- Shoval, N., McKercher, B., Ng, E. e Birenboim, A. (2011), “Hotel Location and Tourist activity in Cities.”, *Annals of Tourism Research*, Vol.38, N°4, pp.1594-1612.
- Sousa, Mariana Magalhães Pinho de (2014), “Can External Communication Strategies Potentiate Innovations Success? The Case of Hostels in Porto”, Faculdade de Economia do Porto.
- Southwest Airlines (2010), [www.southwestonereport.com/2010](http://www.southwestonereport.com/2010), acessado em 05 de Fevereiro 2016.

- Strickland, J. (2010), “Taking off – How the Global Low cost Airport Revolution is Taking Over”, Edição da Insight Media.
- Teles, Susana e Sarmiento Manuela (2012), “Transporte Aéreo: Evolução e Tendências” Lusíada. *Economia & Empresa*, pp.115-141.
- Thompson, Karen (2009), “Book Review. Tourism Management”, Vol.30, pp.612-613.
- Torres, Ana Rita da Silva (2015), “Inovação de Serviços no *Hostels* da Cidade do Porto, Fatores de Sucesso e Performance.”, Faculdade de Economia do Porto.
- Trivago, (2016), [www.trivago.pt/Hostel-barato-Porto](http://www.trivago.pt/Hostel-barato-Porto), acedido em 2 de Fevereiro de 2016.
- Turismo de Portugal IP (2016), “Estratégia de Turismo 2027”, <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/2016/Pages/EstrategiadeTurismo2027umanovaestrategiadeturismoparaadecada.aspx>, acedido em 21 de Setembro de 2016
- Turismo de Portugal IP (2015), “Alojamento Local Regime Jurídico”, <http://www.turismodeportugal.pt.>, acedido em 13 de Junho de 2016.
- Turismo de Portugal, IP (2009), em <http://www.turismodeportugal.pt/Portugu%C3%AAs/turismodeportugal/publicacoes/Pages/PublicacoesRelatoriosAno.aspx>., acedido em 13 de Junho de 2016.
- Vieira, João Martins (2015), “Um Futuro Promissor mas Incerto”, In *Cadernos de Economia* (Ed.), Vol.113, pp.55.
- Wensveen, John G. e Leick Ryan (2009), “The long-haul low-cost carrier: A unique business model”, *Journal of Air Transport Management*, Vol.15, N°3, pp. 127-133.
- Wittmer, Andreas, Bieger, Thomas e Muller, Roland (2012), “Aviations Systems Management of the Integrated Aviation value Chain”, *Mechanical Engineering*, Vol.134, N°6, pp. 50.
- Wooldridge, Jeffrey M. (2006), *Introdução à Econometria: Uma Abordagem Moderna*, Michigan State University: Thomsom.

Zongqing, Zhou (2001), "Tourism: Principles, Practices, Philosophies (Book)", *Journal of Teaching in Travel & Tourism*, Vol.1, N°1, pp.129.

# 11. Anexos

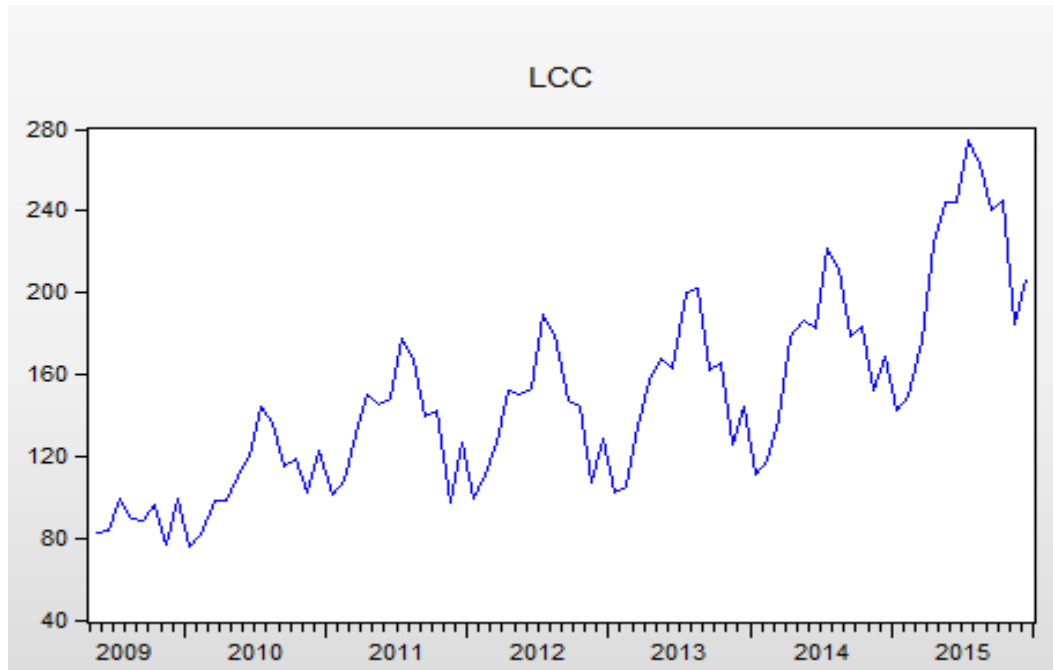
## Anexo 1

Dependent Variable: LOG(CAPACID)  
Method: Least Squares  
Date: 09/20/16 Time: 10:34  
Sample: 2009M05 2015M12  
Included observations: 80

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-9.459531	1.363711	-6.936612	0.0000
LOG(LCC)	2.961785	0.275133	10.76494	0.0000
R-squared	0.597697	Mean dependent var		5.191763
Adjusted R-squared	0.592540	S.D. dependent var		1.199728
S.E. of regression	0.765818	Akaike info criterion		2.328937
Sum squared resid	45.74521	Schwarz criterion		2.388488
Log likelihood	-91.15750	Hannan-Quinn criter.		2.352813
F-statistic	115.8838	Durbin-Watson stat		0.380909
Prob(F-statistic)	0.000000			

QUADRO 2: MODELO ORIGINAL ESTIMADO POR OLS

## Anexo 2



**GRÁFICO 6:EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE PASSAGEIROS DESEMBARCADOS NO AFSC, EM *LOW COST* NO PERÍODO: MAI/2009 A DEZ/2015, SEM AJUSTAMENTO SAZONAL, DADOS REAIS.**

### Anexo 3

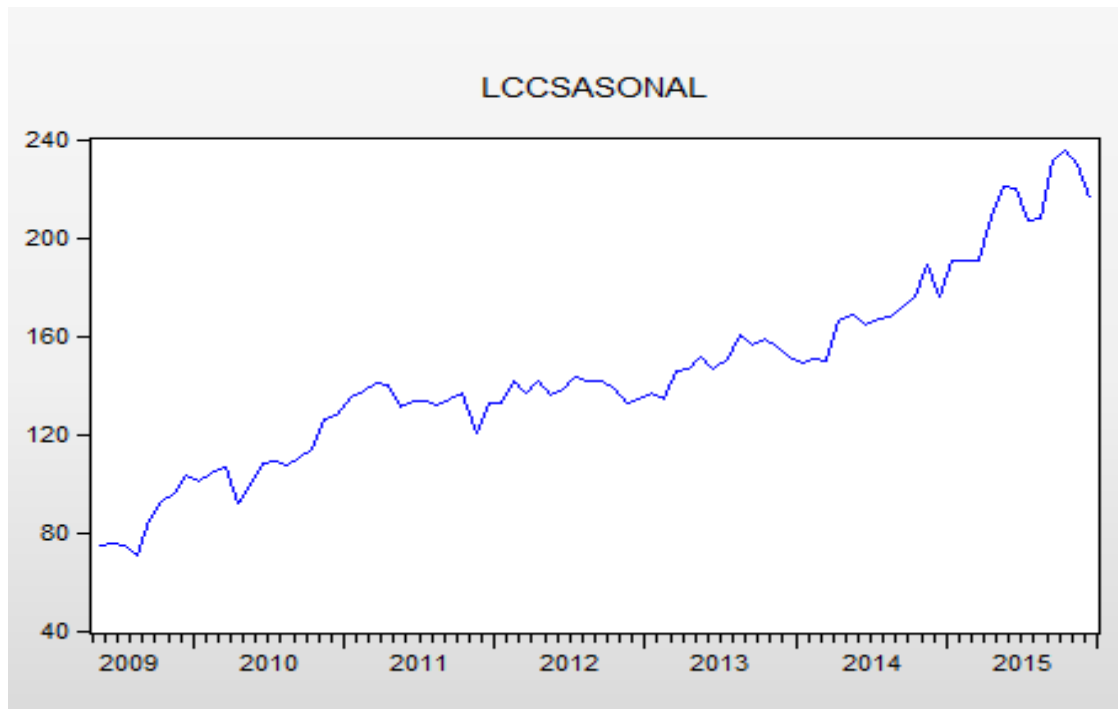


GRÁFICO 7: EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE PASSAGEIROS DESEMBARCADOS NO AFSC, EM *LOW COST* NO PERÍODO MAI/2009 A DEZ/2015, AJUSTAMENTO SAZONAL PELO *MOVING AVERAGE METHODS*, NO *EVIEWS 8.1*

## Anexo 4

Dependent Variable: LOG(CAPACID)  
 Method: Least Squares  
 Date: 09/20/16 Time: 20:06  
 Sample: 2009M05 2015M12  
 Included observations: 80

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-14.85548	0.973873	-15.25402	0.0000
LOG(LCCSASONAL)	4.058148	0.196847	20.61579	0.0000
R-squared	0.844934	Mean dependent var		5.191763
Adjusted R-squared	0.842946	S.D. dependent var		1.199728
S.E. of regression	0.475453	Akaike info criterion		1.375585
Sum squared resid	17.63233	Schwarz criterion		1.435135
Log likelihood	-53.02338	Hannan-Quinn criter.		1.399460
F-statistic	425.0110	Durbin-Watson stat		0.249846
Prob(F-statistic)	0.000000			

QUADRO 3: MODELO ESTIMADO POR OLS, CORRIGIDO DE SAZONALIDADE, PELO *MOVING AVERAGE METHODS*, NO *EVIWES 8.1*

Anexo 5

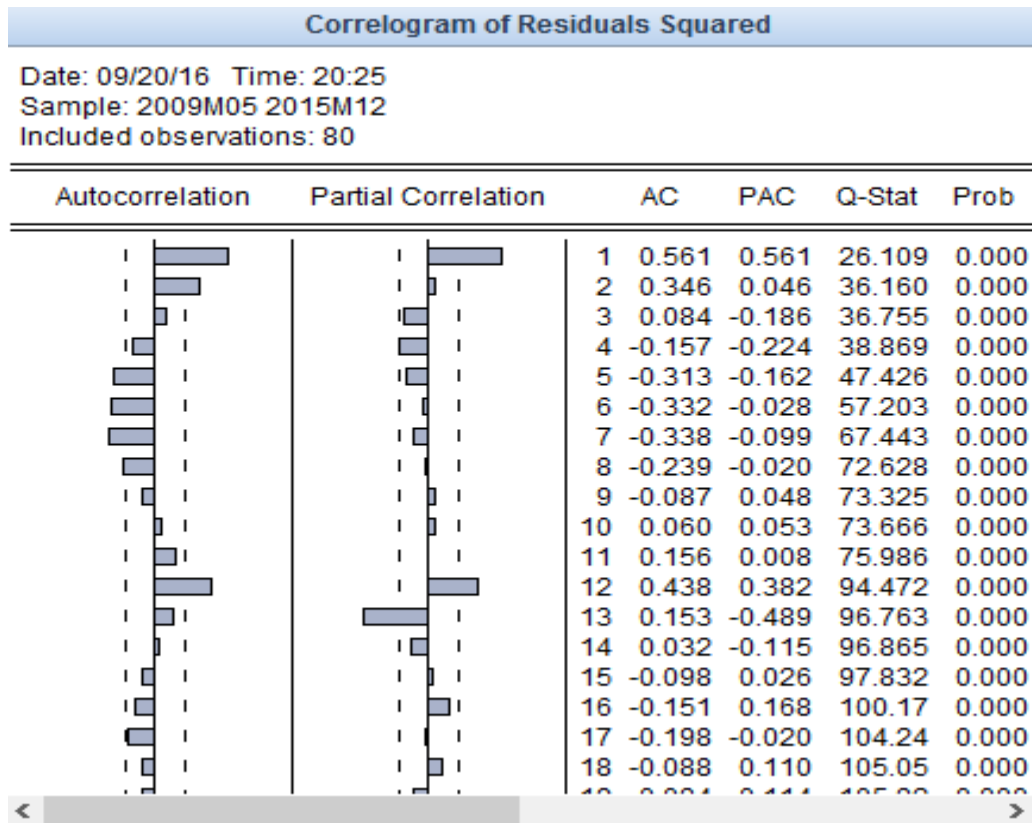


FIGURA 2:EXEMPLO DE RESÍDUOS EXIBINDO UMA AUTO CORRELAÇÃO POSITIVA.

## Anexo 6

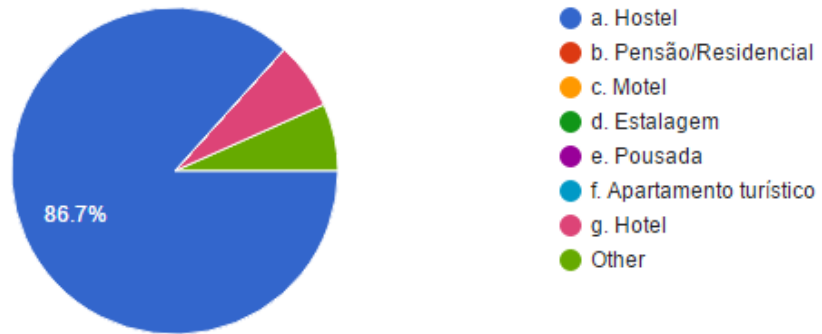
Dependent Variable: LOG(CAPACID)  
 Method: Least Squares  
 Date: 09/20/16 Time: 20:31  
 Sample: 2009M05 2015M12  
 Included observations: 80  
 HAC standard errors & covariance (Bartlett kernel, Newey-West fixed  
 bandwidth = 4.0000)

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-14.85548	1.561882	-9.511272	0.0000
LOG(LCCSASONAL)	4.058148	0.319982	12.68241	0.0000
R-squared	0.844934	Mean dependent var		5.191763
Adjusted R-squared	0.842946	S.D. dependent var		1.199728
S.E. of regression	0.475453	Akaike info criterion		1.375585
Sum squared resid	17.63233	Schwarz criterion		1.435135
Log likelihood	-53.02338	Hannan-Quinn criter.		1.399460
F-statistic	425.0110	Durbin-Watson stat		0.249846
Prob(F-statistic)	0.000000	Wald F-statistic		160.8436
Prob(Wald F-statistic)	0.000000			

QUADRO 4: PROCEDIMENTO DE NEWEY-WEST.

## Anexo 7 – Resultados do Inquérito

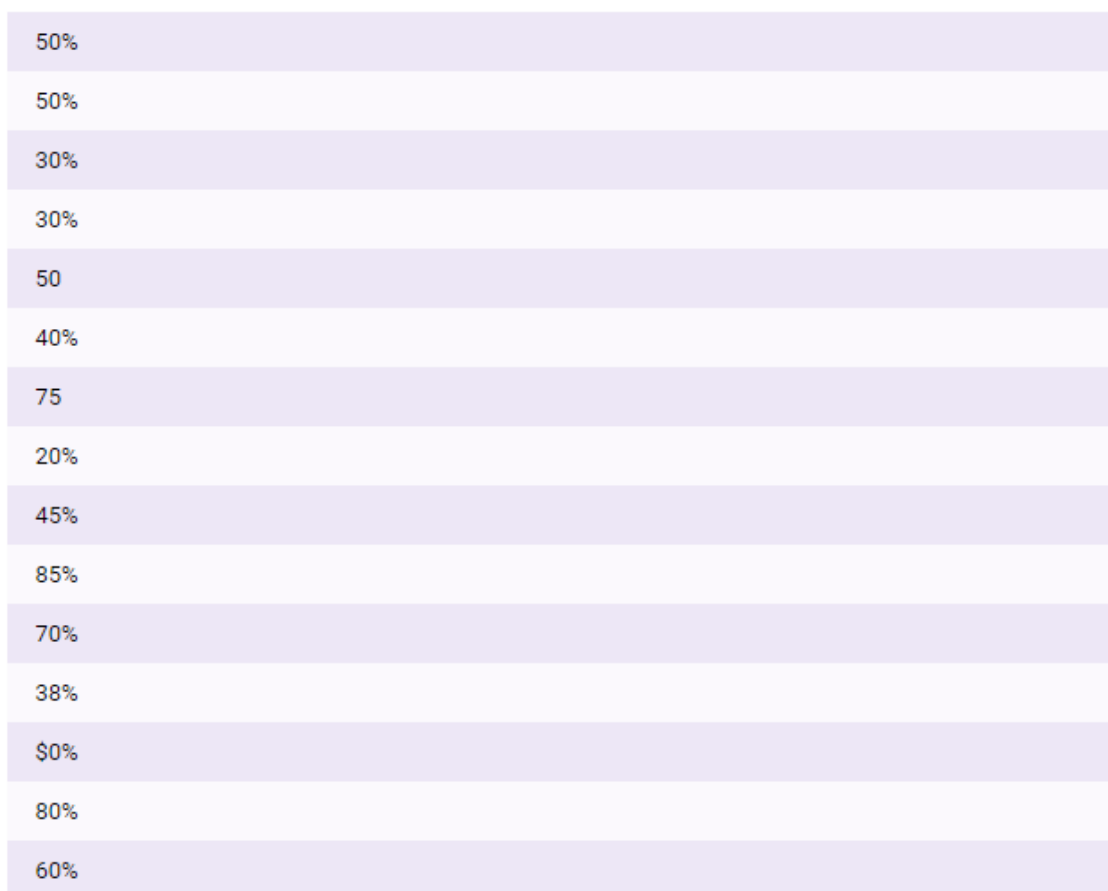
1. Qual o tipo de alojamento em que se classifica: (15 responses)



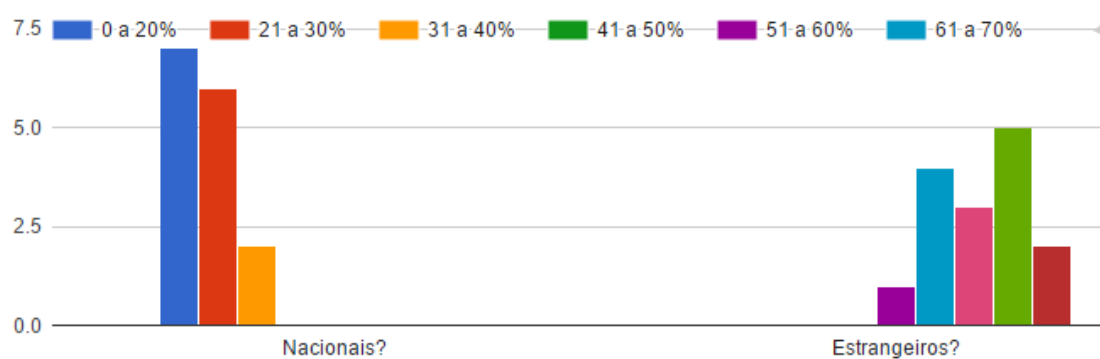
4. Qual a taxa média de ocupação anual em época alta ? (15 responses)

95%
95%
95%
100%
100%
80%
80%
90%
90%
85
95
97%
96%
75%
60%

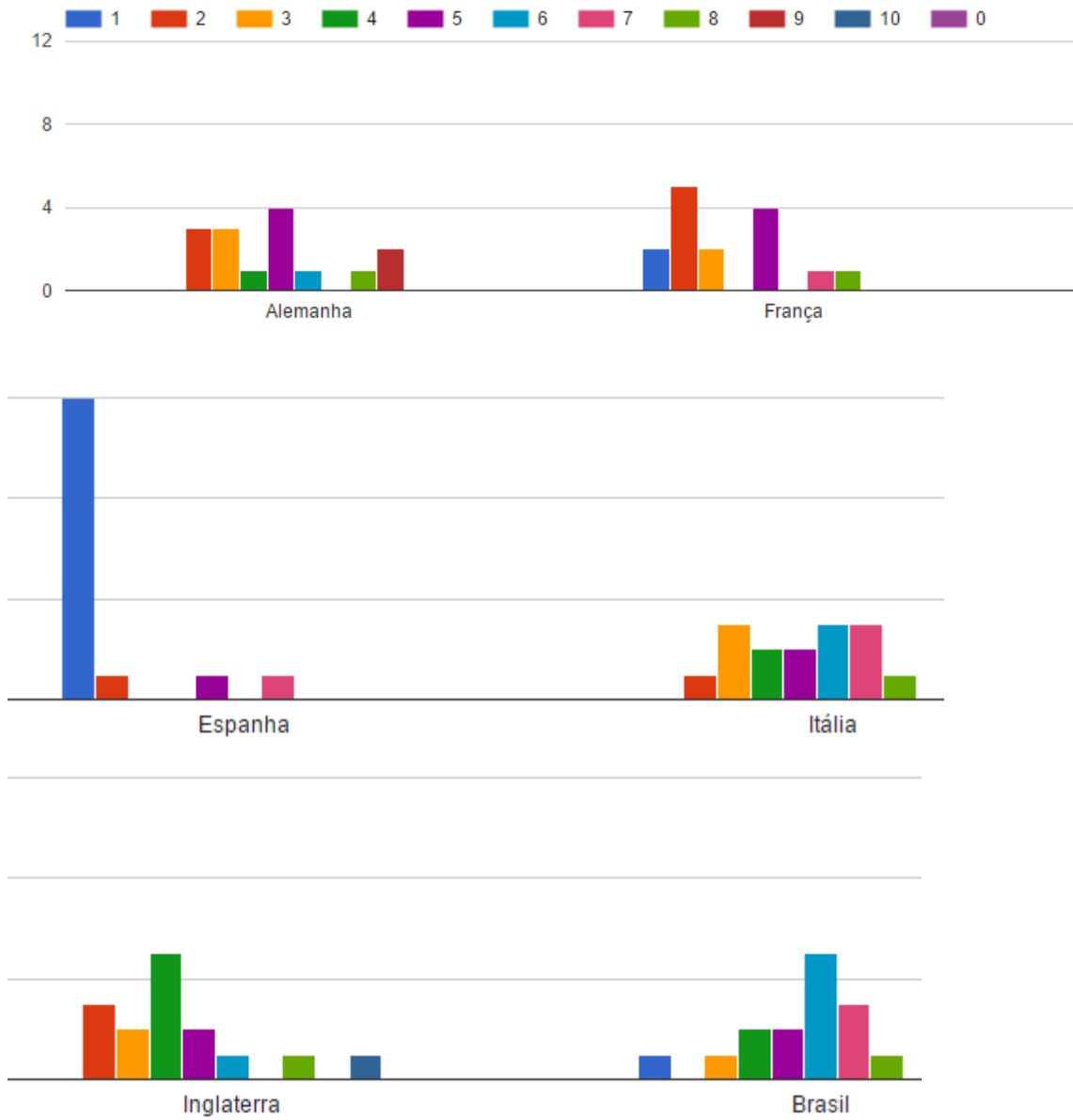
5. Qual a taxa média de ocupação anual em época baixa ? (15 responses)

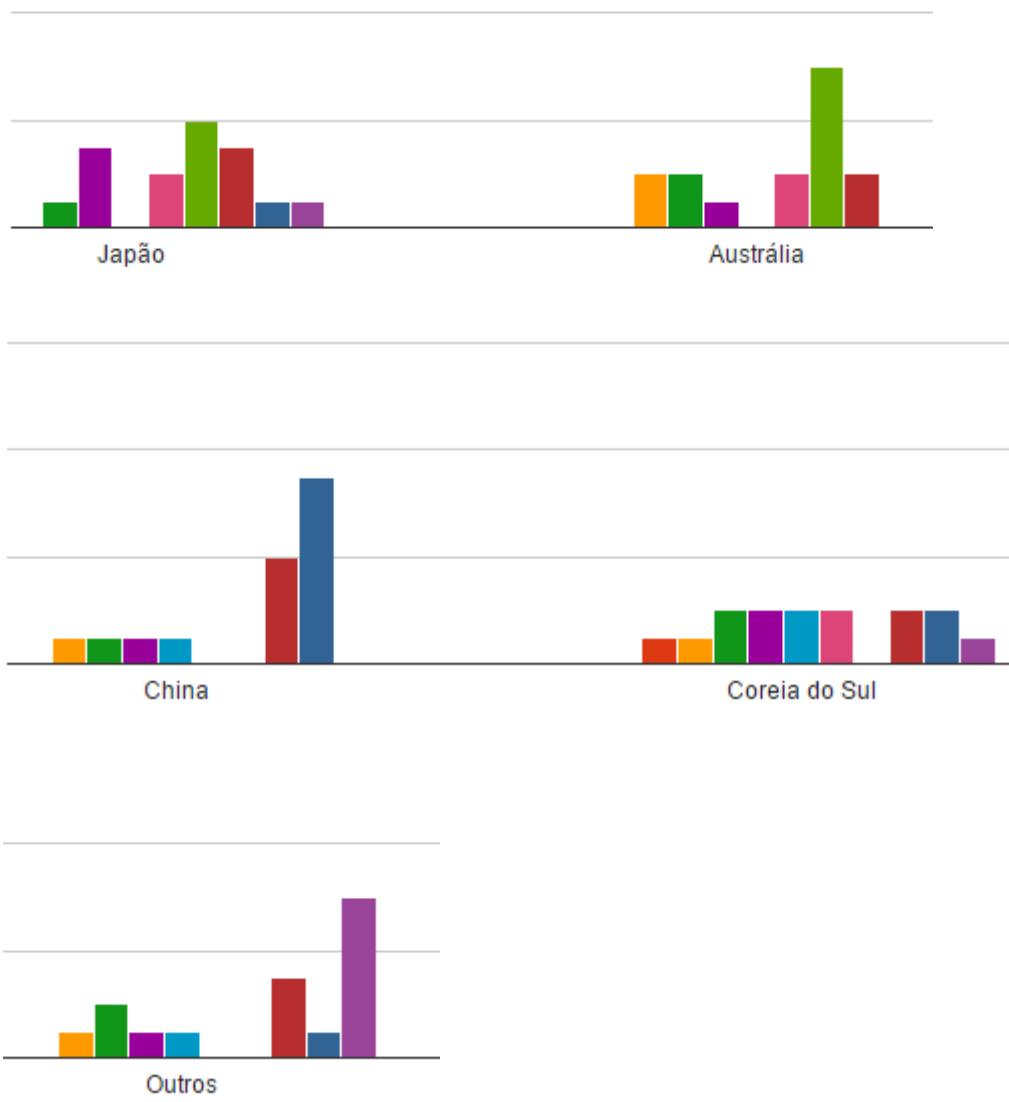


6. Qual a proporção aproximada de turistas no seu alojamento



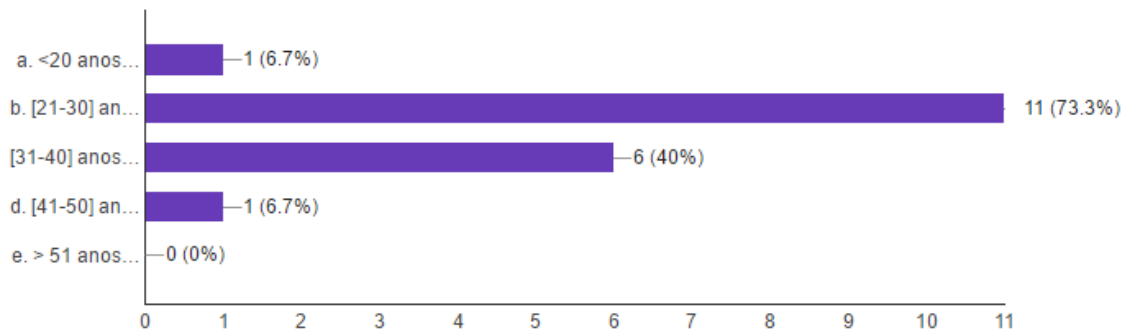
6. Relativamente à lista de países em baixo, hierarquize-os de acordo com o peso que têm em termos de origem dos seus clientes (de 1, o mais importante, a 10, o menos importante). Se algum país não fizer parte dos seus clientes, coloque 0.





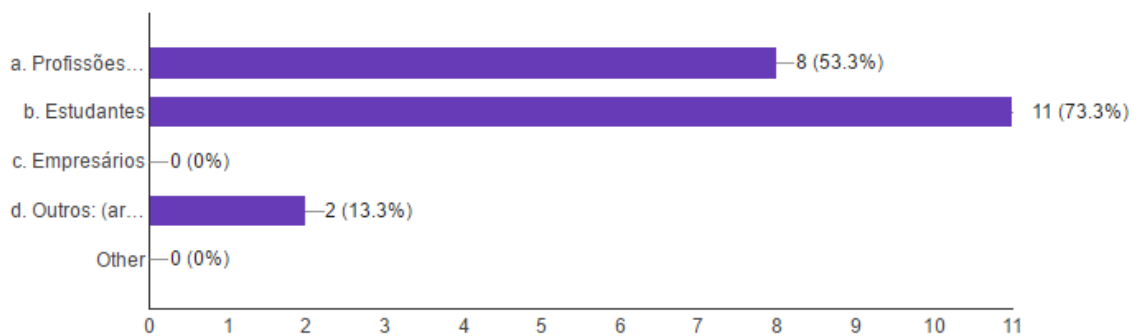
### 7. Quais as duas faixas etárias, mais representativas, que frequentam o seu alojamento

(15 responses)



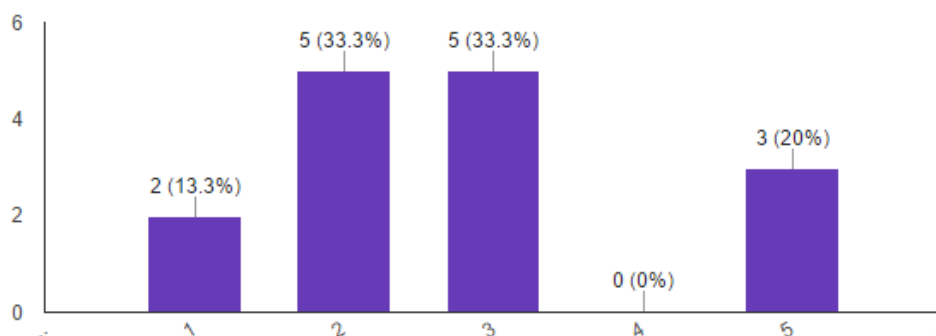
### 8. Qual o tipo de clientes que mais frequentam o seu alojamento

(15 responses)



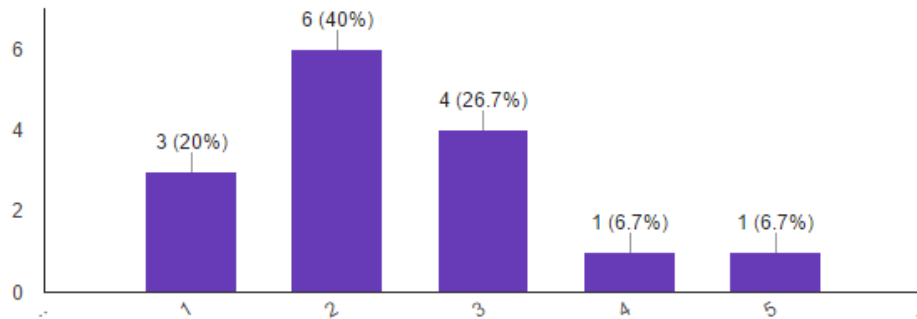
### 9. A existência deste hostel, está de alguma forma ligada ao aumento de viagens low-cost?

(15 responses)



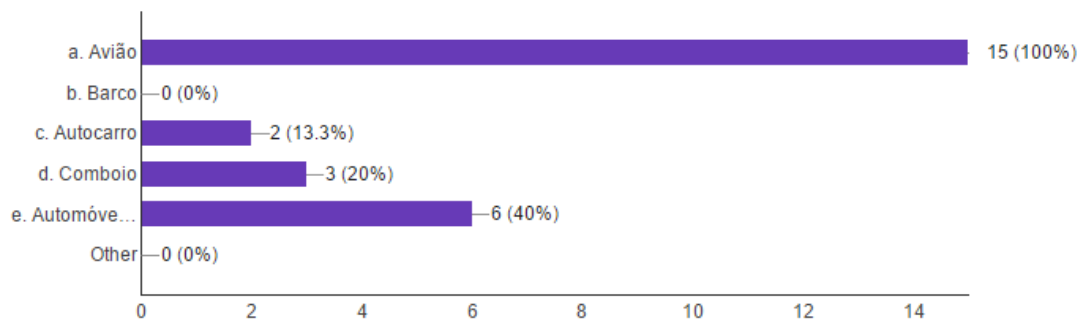
### 10. Para viajar, os seus clientes usaram companhias aéreas de voos low-cost?

(15 responses)

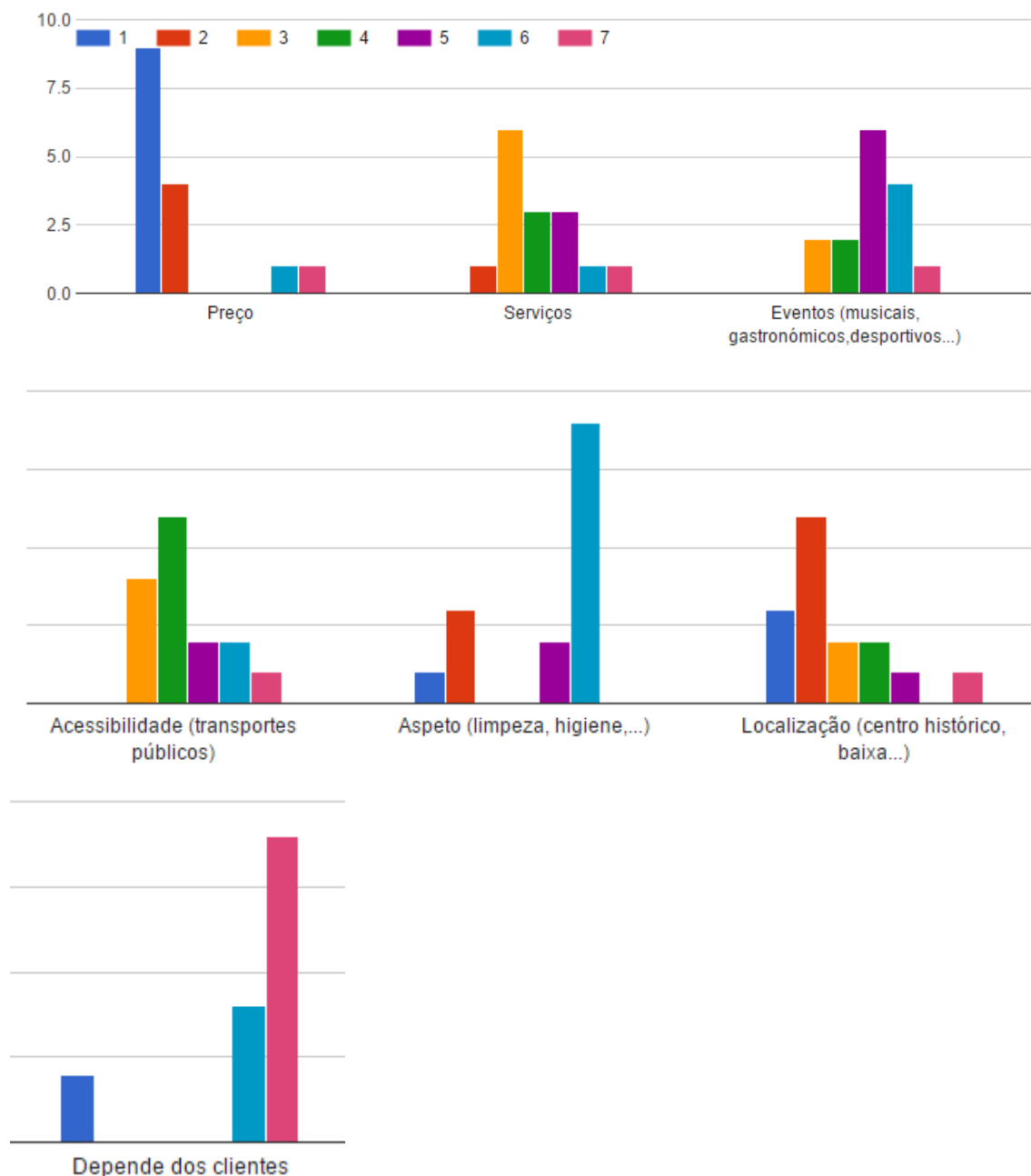


### 11. Na sua opinião, qual é o meio de transporte mais utilizado por aqueles que nos visitam?

(15 responses)

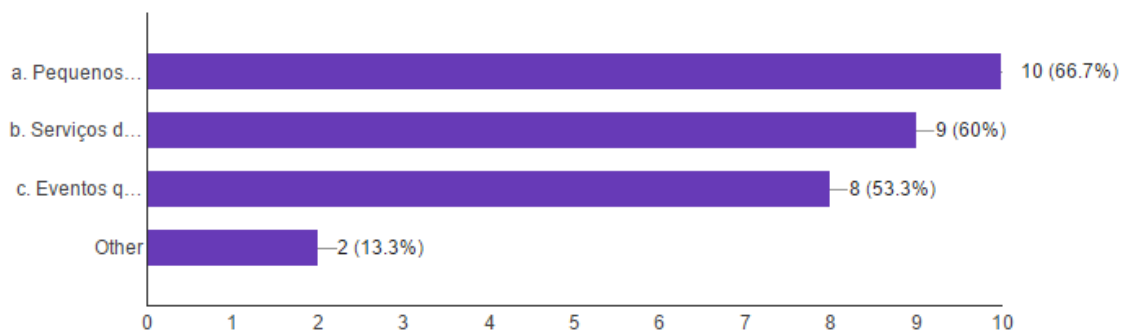


12. Na sua opinião, quais os factores que mais influenciam positivamente a procura por este tipo de alojamento? Hierarquize-os de acordo com o peso que têm (de 1, o mais importante, a 7, o menos importante)



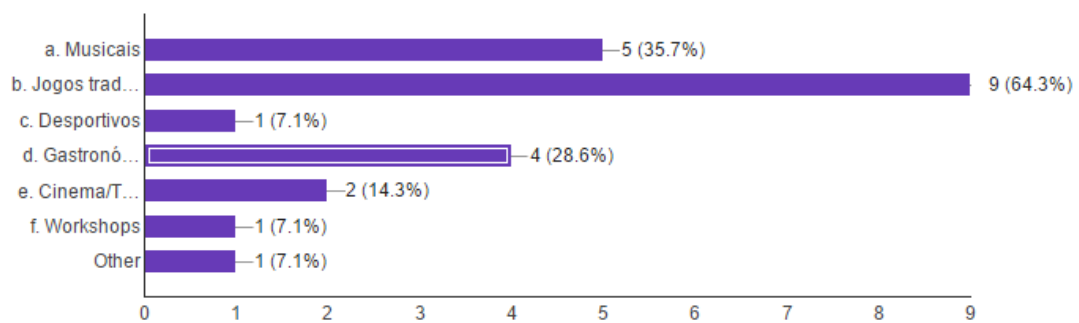
### 13. Além da oferta de alojamento, que tipo de serviços pode oferecer?

(15 responses)



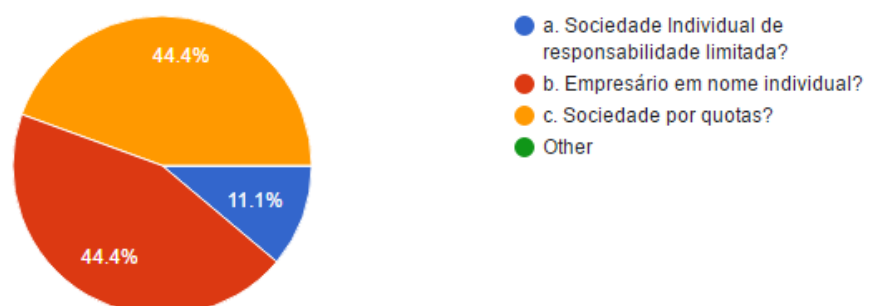
### 14. Caso tenha respondido à alínea c), quais os eventos que pode oferecer?

(14 responses)



### 15. A que tipo de sociedade comercial corresponde este alojamento?

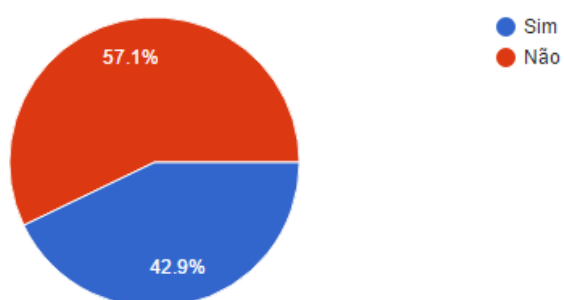
(9 responses)



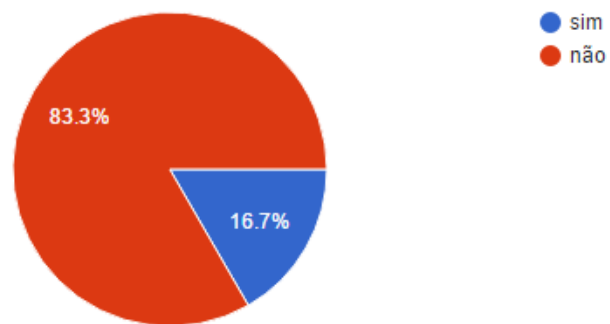
16. Caso tenha respondido "sociedade por quotas", qual o número de sócios?  
(3 responses)

6
3
2

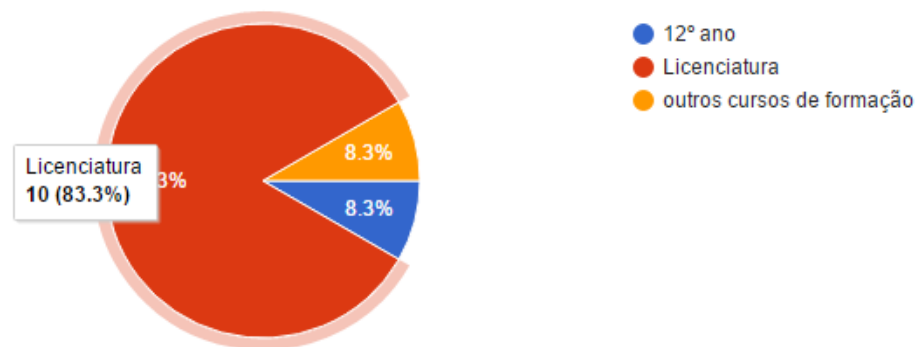
a. A gerência é entregue apenas a um dos sócios? (7 responses)



b. A gerência é entregue a um colaborador contratado? (6 responses)



17. Qual a formação acadêmica da gerência? (12 responses)



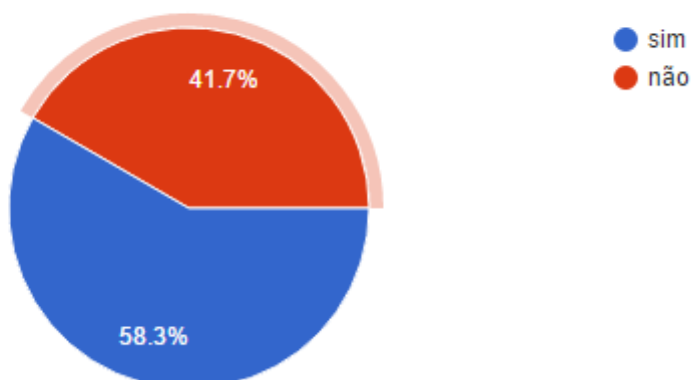
18. Quantos anos de experiência tem no sector? (9 responses)

4
4
4
7,5
15
8
6/4/6
5
1

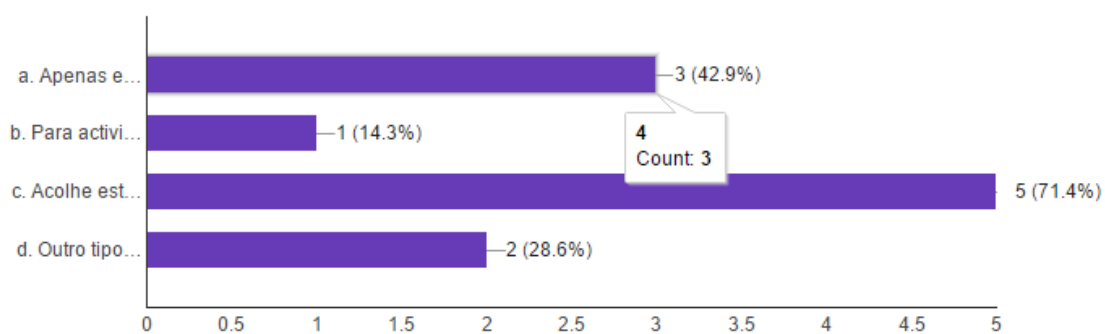
19. Qual o número de colaboradores? (9 responses)

6
6
3
3
4
4
8
5
2

20. Recorre a colaboradores pontuais? (12 responses)



21. Se sim, em que situação os contrata? (7 responses)



22. Se recorre a pessoal externo em períodos de época alta, como os contata habitualmente?

(5 responses)

