

# IMPACTO DAS COMPANHIAS AÉREAS DE BAIXO CUSTO NO DESENVOLVIMENTO DOS *HOSTELS* NAS CIDADES DE LISBOA E PORTO

*Jorge Manuel Abrantes*

Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril- Portugal. E-mail: jorge.f.abrantes@gmail.com

**RESUMO:** As companhias aéreas de baixo custo têm sido um modelo de negócio com sucesso no desenvolvimento de novos fluxos de tráfego, onde Portugal não foi exceção, com a Ryanair a dominar no Porto e a EasyJet a ser já a segunda companhia aérea em Lisboa. A existência destes novos voos *low cost* tem levado, em grande parte, ao aparecimento de novos modelos de alojamento mais barato nestas cidades (*hostels*) e novos fluxos turísticos. O objetivo desta investigação será compreender o contributo que estas companhias aéreas terão dado para o aumento dos *hostels* nestas cidades e avaliar se essas companhias de baixo custo foram importantes para a criação de novos fluxos turísticos que, sem as *low costs*, jamais teriam visitado estas cidades. Por outro lado, sendo os *hostels* tradicionalmente identificados com tráfego jovem o objetivo será igualmente perceber se esse é o principal cliente dos *hostels*, com especial incidência ao nível do turismo de mochila (*backpackers*). A análise, com base em inquérito junto dos *hostels* mostra que existe uma forte aderência em termos da relação entre *hostels* e companhias aéreas de baixo custo, assim como, na utilização por turistas mochileiros.

**Palavras-chave:** *Hostels*; Lisboa; *Low Cost Carriers*; Porto

## LOW COST AIR COMPANIES IMPACT IN LISBON AND PORTO CITIES HOSTELS DEVELOPMENT

**ABSTRACT:** Low cost carriers has been a successful business model in the development of new traffic flows where Portugal was not an exception with Ryanair dominating in Oporto and EasyJet being already the second most important airline in Lisbon. The existence of these new low cost flights has carried, largely, to the appearance of new accommodation models less expensive in these cities (*hostels*). The main objective of this investigation is to understand the contribution of these airline carriers to the development of hostels in these cities and, on the other hand, evaluate if those low cost carriers were important for the creation of new touristic flows that, without them, will never visit these cities, namely in terms of backpacking tourism. The analysis based in a survey done to the hostels shows that there is a great adherence in terms of relation between hostels and low cost airlines as well as the use by backpackers tourists.

**Key Words:** *Hostels*; Lisbon; *Low Cost Carriers*; Oporto

## 1. INTRODUÇÃO

As companhias aéreas de baixo custo (vulgo Low Cost Carriers – *LCC's*) vieram revolucionar o negócio da aviação comercial, cujo fenómeno, relativamente recente, apenas foi possível após os processos de liberalização ocorridos no sector dos transportes aéreos (Doganis, 2010 e Page, 2009).

Doganis (2011) refere que as companhias aéreas *low cost*, na Europa, passaram de uma oferta de lugares dos 17% em 2003 - em 2000, as *LCC's* eram já responsáveis pelo transporte de 8,6% dos passageiros na Europa (Dobruszkes, 2006) - para os 44% no Verão de 2010, sendo que em mercados como a Espanha ou Reino Unido, esse valor atinge os 65 e 60%, respectivamente (em Portugal o valor terá sido de 38%).

No caso em apreço, o comportamento das *LCC's* para as cidades de Lisboa e Porto tem sido igualmente crescente ao longo dos últimos anos, com a Ryanair a ser já líder no aeroporto do Porto, com mais de 54% do tráfego transportado (após a sua entrada em Janeiro de 2005 e criação de uma base operacional em 2009) e a EasyJet (em Outubro de 2005 e criação de base operacional em 2012) a ser já a segunda companhia mais importante em Lisboa (ANA, 2012a, b):

**Quadro 1 - Tráfego Comercial de Passageiros na Europa (%) nos aeroportos de Lisboa e Porto (2002-2011)**

Tráfego Comercial de Passageiros (%)										
Anos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Aeroporto de Lisboa</b>										
<i>LCCs</i>	0,6%	2,1%	3,4%	5,4%	10,4%	13,8%	14,8%	15,0%	14,4%	13,7%
<i>FSCs</i>	95,3%	93,4%	90,8%	88,5%	84,6%	82,0%	81,4%	81,8%	82,3%	84,3%
<i>Charters</i>	4,1%	4,5%	5,8%	6,1%	5,0%	4,2%	3,8%	3,2%	3,3%	2,0%
<b>Aeroporto do Porto</b>										
<i>LCCs</i>	0,0%	0,0%	0,5%	10,7%	19,8%	31,3%	40,2%	43,8%	49,8%	54,1%
<i>FSCs</i>	93,1%	91,7%	89,1%	81,8%	73,9%	63,3%	55,4%	53,1%	46,8%	43,9%
<i>Charters</i>	6,9%	8,3%	10,4%	7,5%	6,3%	5,4%	4,4%	3,1%	3,4%	2,0%

Legenda: *LCCs* - Low Cost Carriers; *FSCs* - Full Service Carriers

Fonte: ANA – Aeroportos de Portugal

Como refere Doganis (2010:134), o sucesso das companhias *LCC's* está na capacidade de atraírem um crescente número de passageiros, ao mesmo tempo em que operam com gastos 30 a 60% inferiores às congéneres tradicionais, o que se traduz em preços mais baixos para o consumidor final.

Segundo Doganis (2011), Martinez-Garcia e Royo-Vela (2010) ou Williams (2001), a flexibilidade oferecida pelas *LCC's* junto dos consumidores finais, em termos de horários e destinos oferecidos, flexibilidade tarifária, flexibilidade na duração da estada no destino selecionado (não obrigando a períodos impostos pelos pacotes turísticos de 7 ou 14 noites) e a simplicidade da reserva, tradicionalmente via *Internet*, tornou extremamente atrativo este modelo de negócio e contribuiu decisivamente para o colapso do tráfego *charter* em muitas das rotas turísticas europeias.

O fenómeno dos *hostels* independentes em Portugal é recente<sup>1</sup>, com maior expressão a partir de 2008. Define-se *hostel*<sup>2</sup> como o estabelecimento que oferece alojamento e comida barata para um grupo específico de pessoas como sejam estudantes, trabalhadores ou viajantes (Oxford Dictionaries). Seekings (1998) considera que os *hostels* e o *backpackers hotels* são o alojamento preferido dos *backpackers*, principalmente pelo fator preço. Também Keeley (1995) deixa claro que os *hostels* são as opções preferidas pelos *backpackers* no Reino Unido.

Também o crescimento do turismo jovem tornou muito mais evidentes os segmentos relacionados com *backpacking* e *student travel*, sendo o primeiro considerado como o mais significativo para o mercado jovem, mercado esse que levou a uma série de associações entre *backpackers* e *hostels* (WTO, 2008: 7).

---

1 As Pousadas da Juventude existem em Portugal desde 1959, em Oeiras, mas os novos *hostels* independentes apenas foram legalmente enquadrados, como alojamento local, a partir de 2008 (nº 3 do Decreto-Lei nº 39/2008 de 7 de Março e operacionalizados através da Portaria nº 517/2008 de 25 de Junho).

2 A noção de *hostel* aparece ainda muito associada a razões médicas (hospícios) ou centros para os sem-abrigo, sendo das instituições mais antigas para este tipo de necessidades, emergindo no sec. XIX como resposta aos efeitos da industrialização e urbanismo (Busch-Geertsema e Sahlin, 2007)

## 2. ENQUADRAMENTO DA INFORMAÇÃO

Apesar das pesquisas feitas não foi possível encontrar qualquer tipo de relação entre a caracterização direta do turista utilizador dos *hostels* e do utilizador das *LCC's*, pelo que, a presente investigação se mostra inovadora e relevante.

Aliás, não existe sequer muita informação quanto ao perfil dos passageiros utilizadores das *LCC's*, quanto à sua escolha, características ou mesmo preferências (Martinez-Garcia e Royo-Vela, 2010; Martinez-Garcia e Raya, 2008).

A análise efetuada no aeroporto de Girona (Espanha) – uma das bases utilizadas pela Ryanair –, com base na aplicação de questionários, permitiu classificar os turistas em quatro *clusters*, sendo que o primeiro e com mais representatividade, com cerca de 45,5% da amostra e denominado por “*price-sensitive traveller*” dá grande importância ao fator preço, escolhendo hotéis de baixa categoria como alojamento e optando por compras independentes (Martinez-Garcia e Royo-Vela, 2010). Da análise efetuada neste *cluster* mais de 63% dos turistas são jovens com menos de 29 anos, 38,4% são estudantes, 81,2% viajam em férias e 20,4% utilizam hotéis de 1 ou 2 estrelas ou pensões (17,6% serão utilizadores de casas de familiares ou em arrendamento).

Também O’Connell e Williams (2005) descrevem que as *LCC's* têm uma maior capacidade de atrair um maior número de jovens. No estudo efetuado comparando as perceções dos passageiros viajando em *LCC's* e companhias tradicionais (*FSC – Full Service Carriers*), 24% e 47% dos inquiridos viajando na Ryanair e Air Asia, respetivamente, tinham idade inferior a 24 anos, dando especial ênfase à variável preço e procurando itinerários que proporcionassem as tarifas mais baixas. Graham e Dennis (2010) concluem igualmente, na sua análise para a ilha de Malta, que os passageiros das *LCC's* são mais jovens, pois na análise efetuada a idade média dos passageiros tinha caído significativamente após a sua entrada no mercado.

Olhando-se para a própria definição sobre turismo jovem (WTO, 2008) esta deixa transparecer a importância deste conceito na medida em que “inclui todas as viagens independentes por período inferior a um ano por pessoas com idades entre os 16-29 anos (...)”<sup>3</sup>.

---

3 Sorensen (2003) na sua investigação conclui que a maioria dos mochileiros têm entre 18 e 33 anos de idade.

Morisson *et al.* (in Tsaour *et al.*, 2010 e in Hyde e Lawson, 2003) definem turistas independentes como “aqueles que tratam da sua própria viagem e alojamento, escolhendo não comprar pacotes ou excursões pré-definidos”. Ou seja, o turista independente é aquele que tem flexibilidade na escolha dos seus itinerários e nos destinos nas regiões a visitar.

Vance (2003) considera mesmo que os turistas independentes (*independent travellers*) são normalmente conhecidos por mochileiros (*backpackers*). A sua investigação teve por base estudar os fatores que influenciam a escolha do meio de transporte dos mochileiros, do ponto de vista mais conceptual, ou seja, quanto à motivação, características da viagem e duração, decisão, características do mercado e dos destinos e características dos métodos e transporte (percebidos e atuais).

Dados recolhidos pela WTO (2008) apontam para que este mercado já representava, em 2007, cerca de 20% do total das chegadas de turistas internacionais e 18% das receitas de turistas internacionais. E, mais importante para a temática em estudo, mais de 60% dos jovens utilizariam os *hostels* quando, em 2002, esse valor rondava os 50%.<sup>4</sup>

Ou seja, muita da investigação sobre turismo independente está assente nos *backpackers* (mochileiros) não só ao nível das normas, comportamentos de viagens e interação entre estes, o que contribui para um conhecimento crescente dos aspetos culturais e sociais das suas viagens, mas também ao nível dos impactos de desenvolvimento económico e local, aspetos etnográficos, troca de informações e de conhecimentos, motivações e padrões de viagens, entre outros (Tsaour *et al.*, 2010: 1036).

No entanto, inquéritos efetuados para a caracterização do mercado (WTO, 2008) apontam para que o mercado jovem se divida em *Travellers* (viajantes) (46%), *Backpackers* (mochileiros) (25%) e só 23% se assume como turistas o que vem ao encontro do definido por Tsaour *et al.* (2010) e Hyde e Lawson (2003) que consideram que os *backpackers* devem ser interpretados como um subsector do segmento mais abrangente do turismo independente (posição contrária ao defendido por Vance (2003)).

---

4 O'Connell e Williams (2005) concluíram que, enquanto na Europa, os utilizadores da Ryanair utilizam hotéis (31%) na Ásia, os utilizadores da Air Asia, utilizarão em maior número estalagens, pensões residenciais e *hostels* (49%).

Também Pearce (2008)<sup>5</sup> e Loker-Murphy e Pearce (1995) indicam quais as características que identificam os *backpackers*, ou seja, uso de alojamento barato<sup>6</sup>, flexibilidade, itinerários independentes, ênfase no contacto social com outros viajantes e relativa longa duração da viagem.

Dentro desse mesmo estudo, 61,5 % dos jovens são utilizadores de *hostels*, sendo que os *hostels* independentes são mais usados (37%) que os *Youth hostels* (Pousadas da Juventude) (24%). Também Richards e Wilson (2004) consideram, na sua análise, que *backpackers hostels* são utilizados por cerca de 70% dos *backpackers* (contra apenas 36% em *Youth hostels*), comparado com a sua utilização por apenas 19% dos viajantes e 8% dos turistas<sup>7</sup>.

No entanto, Richard e Wilson (2003) se referem que a associação entre turistas e *backpackers* não é pacífica, apesar da forte associação entre estes, com muitos turistas a rejeitarem esse rótulo de *backpackers* mesmo que viajando com mochila ou ficando em *hostels* mais virados para estes utilizadores.

As *LCC's* parecem, assim, estar mais vocacionadas para captarem turistas independentes à procura de cultura, museus, teatros, galerias de arte, arquitetura, além da experiência da diversidade das cidades europeias (Barrett, 2008: 110). O aumento das motivações e a frequência na viagem vieram desenvolver nichos de mercado desde o turismo cultural, ao mercado de segunda residência ou às férias prolongadas de pensionistas em destinos de clima mais ameno, em especial durante os meses de Inverno (Graham e Shaw, 2008). As *LCC's* vão continuar a ter um grande impacto no turismo em especial no mercado de *short-breaks* (Barrett, 2008; Graham e Shaw, 2008; Iatrou e Tsitsigarou, 2008; Martinez-Garcia e Raya, 2008) e na expansão de potenciais destinos. Aliás, O' Connell e Williams (2005) consideram mesmo que as *LCC's* têm conseguido atrair mais *short break travelers* que as *FSC's*, contribuindo para a dinamização deste produto.

---

5 Pearce refere-se, neste artigo, à definição que tinha tido em consideração numa sua anterior publicação em 1990.

6 Na investigação levada a cabo por Firth e Hing (1999) o principal fator de escolha num *hostel* era o preço com 37% das respostas, seguido da localização (27%).

7 Na análise efetuada por Nash *et al.* (2006) ao alojamento utilizado pelos *backpackers* na Escócia, 49% das respostas apontavam para uma utilização de Pousadas de Juventude enquanto 15% preferia *independent backpacker hostels*.

Na Europa (ITB, 2011), a tendência de *city short breaks* aumentou 10% em 2011, com os europeus a viajarem mais (4%) mas em viagens mais curtas e com uma maior preocupação nos gastos, com mais passageiros a preferirem utilizar as *LCC's* (+10%) em detrimento das *FSC's* (-4%), indo ao encontro da posição de Mason e Alamdari (2007) onde já perspetivava um aumento do número de múltiplas férias de curta duração nos próximos 10 anos.

### 3. METODOLOGIA

Tendo como ponto de partida as informações de base à investigação em apreço, nomeadamente quanto ao:

a) Crescente número de voos efetuados pelas *LCC's* para as cidades de Lisboa e Porto e a sua maior penetração (como espelhado no Quadro nº I);

b) Crescente número de *hostels* nas cidades de Lisboa e Porto,

o objetivo desta investigação será perceber até que ponto o aumento dos voos *low cost* para estas cidades vieram contribuir para a expansão deste tipo de alojamento e captar novos turistas e, até que ponto, caso não existissem essas *LCC's* esses turistas continuariam a viajar para estas cidades.

Deste modo, sendo os *hostels* tradicionalmente conotados com mercado jovem tentou-se igualmente perceber, até que ponto, a maioria da procura assentaria nessas estruturas etárias. Por último, tentar-se igualmente perceber se os *hostels* continuam, dentro da lógica verificada com os albergues de juventude (*Youth hostels*) a ser maioritariamente utilizados por turistas de mochila (*backpackers*).

Assim sendo, com base nas reflexões e enquadramento supra identificado, foram sistematizadas as seguintes hipóteses de investigação:

Hipótese 1 (H1) – As *LCC's* ajudaram ao aumento dos *hostels* nas cidades de Lisboa e Porto;

Hipótese 2 (H2) – A maioria dos clientes dos *hostels* viajam em *LCC's*;

Hipótese 3 (H3) – A maioria dos clientes dos *hostels* são jovens;

Hipótese 4 (H4) – A maioria dos clientes são turistas de mochila (*backpackers*);

Hipóteses 5 (H5) – O comportamento do mercado para os *hostels* e *LCC's* é diferente na cidade de Lisboa e na cidade do Porto.

Visando uma maior fundamentação das hipóteses formuladas acima, foi elaborado um questionário, com perguntas maioritariamente fechadas, de modo a que as respostas sejam restritas a uma série pré-determinada de alternativas, ao mesmo tempo que facilita a análise e a resposta dos entrevistados.

O questionário, com 14 perguntas, visava, além de dar resposta às hipóteses supra, responder igualmente à caracterização do cliente por nacionalidade (estrangeiro ou nacional), período de maior procura sazonal (ao longo da semana), meio de transporte utilizado, entre outras questões.

Como ponto de partida para a construção da amostra, foram selecionados os *hostels* membros da Associação de Hostels de Portugal (24 membros), acrescidos de outros *hostels* constantes nos principais sítios de venda *online* especializados ou com produto *hostel*, identificados através do motor de busca do Google, como foi o caso dos sítios consultados em *www.hostelworld.com*, *www.hostelbookers.com*, *www.hostels.com* e *www.hostelsclub.com*.

Denota-se igualmente que algumas pensões tendem a posicionar-se neste segmento de mercado assumindo, na sua caracterização ou nos seus sítios próprios ou de venda – como nos casos supra – a designação de *hostel*.

Foram, deste modo, identificados 68 *hostels*, dos quais 48 em Lisboa e 20 no Porto. A impossibilidade de contato com alguns desses *hostels* (porque apenas vendidos através dos sítios acima mencionados não tendo sido identificados outros meios de contato direto) levou à exclusão de 6 *hostels* (4 em Lisboa e 2 no Porto), pelo que a amostra final se traduziu num total de 62 *hostels*.

O questionário elaborado visou, de forma simples, responder às preocupações anteriormente elencadas e tentar perceber qual a importância do mercado das *LCC's* para o desenvolvimento dos *hostels* nas cidades de Lisboa e Porto e até que ponto essas companhias foram importantes para a mobilização e criação de tráfego adicional que, de outro modo, poderia não visitar estas cidades. Por outro lado, tentou-se igualmente perceber se este tipo de alojamento é tradicionalmente frequentado por jovens e até que ponto o mercado de “*backpackers*”

desempenha um papel importante nos *hostels*, face à ligação tradicionalmente feita a este tipo de alojamento (a que não será alheio a tradição e peso dos *Youth hostels*).

Os questionários foram primeiramente enviados por *e-mail*, sendo que, após uma semana do seu envio, foi efetuado um contato telefónico personalizado para cada um dos *hostels* identificados na amostra (e que ainda não tivessem respondido). Por último, na semana seguinte, foi novamente enviado um *email* recordatório com uma nova insistência e um pedido reforçado de colaboração. A recolha de informação foi efetuada entre os dias 4 e 16 de Novembro de 2011.

Foram recebidas 34 respostas aos questionários enviados, representando uma taxa de resposta global na ordem dos 54,8%, distribuídos da seguinte maneira:

**Quadro 2 - Amostra**

Amostra				
Cidades	Quest. Enviados	%	Respostas Recebidas	Taxa de resposta
Lisboa	44	71,0%	23	52,3%
Porto	18	29,0%	11	61,1%
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>100,0%</b>	<b>34</b>	<b>54,8%</b>

Fonte: Campo. Elaboração: O Autor.

Algumas respostas, porque incompletas, não invalidaram a inclusão do respetivo questionário na amostra, não lhe retirando qualquer validade estatística. No entanto, essas respostas quando incompletas foram retiradas dos pontos a que respeitam, sendo que essas situações, quando verificadas, estarão devidamente identificadas aquando do tratamento da informação ( $N=\alpha$ , sendo  $\alpha$  o número de respostas validadas).

#### 4. ANÁLISE DE RESULTADOS

Assiste-se a uma maior expansão dos *hostels* nos últimos anos, sendo essa maior evidência na cidade do Porto onde 6 dos *hostels* da amostra foram inaugurados em 2010 (3) ou em 2011 (3). Em Lisboa, o ano de 2010 foi o que registou maior abertura de novas unidades de alojamento (5) quando em 2005, sempre de acordo com a amostra, apenas existiria um *hostel* na capital e outro no Porto.

Para tal facto não será alheio, por um lado, o aparecimento e crescimento das *LCC's* ao longo dos últimos anos nas cidades de Lisboa e Porto, assim como, o reforço da operação e

importância nesses destinos, mas igualmente um novo enquadramento legal que veio permitir enquadrar este novo tipo de alojamento.

O quadro 3 visa resumir os resultados decorrentes do inquérito levado a cabo e respetivas respostas devidamente trabalhadas e enquadradas.

**Quadro 3 - Respostas aos questionários**

	Lisboa	Porto	Total	Obs.
Nacionalidade dos turistas (%)				Lisboa N=22; Porto N=10; Total N=32
. Turistas nacionais	11,2%	5,9%	9,6%	
. Turistas estrangeiros	88,8%	94,1%	90,4%	
Período de maior procura (semanal) (nº respostas)				
. <i>Weekends</i>	18	8	26	
. Dias úteis	0	1	1	
. Sem flutuação ao longo da semana	5	2	7	
Idade mais representativa no <i>hostel</i> (%)				
. Escalão mais representativo (19-30 anos)	100%	100%	100%	
. Representatividade desse escalão	72,5%	66,0%	70,6%	Lisboa N=22; Porto N=9; Total N=31
Meio de transporte utilizado (nº respostas)				Lisboa N=22; Total N=33
. Viatura de aluguer	0	1	1	
. C <sup>o</sup> s aéreas tradicionais	6	0	6	
. <i>LCC's</i>	16	9	25	
. Outros	0	1	1	
Contributo das <i>LCC's</i> para o desenvolvimento dos <i>hostels</i> (nº respostas)				
. Positivo	22	11	33	
. Negativo	1	0	1	
Contributo positivo				
a) Trouxeram turistas de cidades/regiões não operadas pelas c <sup>o</sup> as aéreas tradicionais	3	3	6	
b) Trouxeram novos turistas que não estão dispostos a pagar muito	8	3	11	
c) Comportamento esperado atendendo ao que aconteceu em outras cidades onde operam <i>LCC's</i>	2	1	3	
d) Maioria dos clientes são <i>backpackers</i> (mochileiros) e estes utilizam as <i>LCC's</i>	8	4	12	
e) Outras razões	1	0	1	
Contributo negativo				
c) O nosso <i>hostel</i> não vive das <i>LCC's</i>	1	0	1	
Impacto no turismo das cidades de Lisboa e Porto se as <i>LCC's</i> não existissem (nº respostas)				Porto N=10; Total N=33
. Turistas teriam continuado a visitar	7	2	9	
. Turistas não teriam vindo	16	8	24	
Composição dos turistas no <i>hostel</i> ( maior indidência) (nº respostas)				
. Turistas	20	10	30	
. Estudantes ( <i>Erasmus</i> ou permanências longas)	3	0	3	
. Outros	0	1	1	
<i>Backpackers</i> (dentro do mercado de turismo) (%)	66,1%	52,6%	62,0%	Lisboa N=19; Porto N=7; Total N=26

Fonte: Pesquisa de campo. Elaboração: O Autor.

Na análise à nacionalidade dos turistas, verifica-se que os *hostels* continuam a ter uma maior preferência de turistas estrangeiros, sendo essa situação mais evidente na cidade do Porto. Apenas um *hostel* declarou ter um maior número de turistas nacionais que estrangeiros, situação refletida no comportamento dos resultados apurados para a cidade de Lisboa. Quanto à sazonalidade semanal verificada no hostel, constatou-se que a maioria dos participantes na amostra relatou uma maior incidência da procura nos períodos de fim de semana (weekends).

Olhando-se para as idades mais representativas dos turistas que pernoitam nos hostels, verifica-se que todos os hostels da amostra mencionaram que os clientes com maior representatividade têm entre 19 e 30 anos, ou seja, um mercado bastante jovem. O seu peso representa, em termos médios, 70,61% dos clientes dos *hostels* (N=31), sendo que na cidade de Lisboa o seu peso é de 72,5% (N=22), enquanto no Porto o seu peso representa 66% (9 *hostels*).

Analisando agora o meio de transporte utilizado, verifica-se que a maioria dos turistas opta pelas companhias aéreas de baixo custo, representando mais de 75% das opções dos turistas estrangeiros. No caso da cidade de Lisboa, pela sua importância enquanto centro de distribuição de tráfego da TAP Portugal (*hub*)<sup>8</sup> existe uma maior perceção na esperada utilização de companhias aéreas regulares.

A quase totalidade dos participantes na amostra (97,1%) reconheceu que as companhias aéreas de baixo custo vieram contribuir para o desenvolvimento dos *hostels* nas respetivas cidades. Apenas um participante considerou que este meio de transporte não teve qualquer impacto direto para o desenvolvimento deste modelo de alojamento.

No entanto, numa análise aos motivos que terão contribuído de forma positiva para esse comportamento mostram algum grau de dispersão, com uma maior concentração nos motivos ligados ao tipo de cliente (*backpackers*, onde o preço, mesmo neste caso, tem igualmente grande importância – 35,3%) e ao preço propriamente dito (32,4%).

Existe igualmente uma clara perceção sobre a importância das *LCC's* para o desenvolvimento do turismo na cidade de Lisboa e Porto (72,7%). A sua inexistência teria levado a que muitos dos turistas não teriam vindo visitar essas cidades. A situação assume maior

---

8 Considera-se *hub* a seleção de um aeroporto por uma companhia aérea onde concentra os seus voos de forma coordenada em determinadas faixas horárias (designadas por *banks*) de modo a garantir o máximo de ligações e número de voos ao seu tráfego (*inbound/outbound*) (Shaw, 2011).

importância na cidade do Porto (80%), onde as alternativas e a importância das *LCC's* são mais evidentes.

Quanto à composição da procura nos *hostels* da amostra, verifica-se que a sua maioria é constituída por turistas, embora em Lisboa existam ainda algumas unidades de alojamento mais vocacionadas para o mercado de estudantes (*Erasmus*).

Uma análise mais focada quanto à importância do turistas “*backpackers*” (mochileiros), como parte integrante do segmento de turismo, o seu peso é significativo representando 62% dos turistas neste segmento (N=26). A sua representatividade na cidade do Porto (52,6%, com base numa amostra de 7 respostas) é, contudo, menor que na cidade de Lisboa onde os *backpackers* representam 66,1% dos turistas utilizadores dos *hostels*.

## 5. DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Os resultados apurados no ponto anterior evidenciam as seguintes tendências:

- a) Os *hostels* são hoje uma realidade inquestionável no panorama da hotelaria nas cidades de Lisboa e Porto;
- b) O mercado estrangeiro apresenta um importante contributo para os *hostels*, e esse mercado movimenta-se tradicionalmente por meios aéreos;
- c) As *LCC's* vieram contribuir para aumentar as alternativas e opções de viagens de/para Portugal, com a criação de novos destinos – e novos turistas - até agora não operados de/para estas cidades;
- d) As companhias aéreas de baixo custo serão o principal meio de transporte utilizado pelos turistas utilizadores dos *hostels*, o que tem contribuído quer para o desenvolvimento de novas unidades de alojamento quer para a criação de um novo mercado (muitos dos turistas não viajariam para Lisboa e Porto se as *LCC's* não estivessem a voar para essas cidades);
- e) A maioria dos turistas são jovens e os *backpackers* assumem relevância na composição do *mix* da procura;
- f) Não existem diferenças significativas entre o comportamento evidenciado pelo turismo para os *hostels* de Lisboa e do Porto, apenas condicionado pelos dados inerentes às respostas obtidas (mais significativas em Lisboa que no Porto) .

Olhando para as hipóteses formuladas, pode-se considerar que a primeira hipótese (H1) é validada, na medida em que 97,1% dos inquiridos consideram que as *LCC's* vieram contribuir para o desenvolvimento dos *hostels*, sendo que 72,7% consideram que, se estas companhias aéreas não existissem, esse turismo não visitaria as cidades de Lisboa e Porto.

Avaliando-se agora a segunda hipótese (H2), pode-se considerar que a mesma é validada, embora se mostre mais robusta para a cidade do Porto de que para Lisboa (a que não será alheio o desenvolvimento que este meio de transporte teve, efetivamente, nessa cidade). Globalmente, a grande maioria dos turistas utilizará as *LCC's* (75,8%), mas na cidade do Porto essa evidência chega aos 81,8% (72,7% em Lisboa, a que não será alheio a importância que a TAP detém neste aeroporto e na concentração de meios – *hub* – para a captação de tráfego de ligação).

A terceira hipótese (H3) deve igualmente ser validada na medida em que reúne um consenso total quanto ao escalão etário maioritário nos *hostels*, ou seja, entre os 19 e os 30 anos e indo ao encontro de estudos já efetuados que apontam para a utilização maioritária deste tipo de alojamento por jovens.

A quarta hipótese (H4) deve também validada uma vez que a maioria dos hóspedes são turistas (88,2%) e, dentro desta categoria, são os *backpackers* quem domina (representando 62% desses turistas), ou seja, em linha com o comportamento evidenciado em anteriores estudos já efetuados e cujos resultados foram igualmente referidos.

A última hipótese (H5) deve ser rejeitada pois o que se constata é que os indicadores apurados não diferem substancialmente das cidades de Lisboa e do Porto, levando a conclusões idênticas em cada uma das questões levantadas no inquérito. Apesar de a cidade do Porto apresentar um menor número de *hostels* (e, cujos dados poderiam estar enviesados) o comportamento evidenciado da procura é muito parecido em ambas as cidades.

## 6. CONCLUSÕES

Sem dúvida que as *LCC's*, vieram contribuir para o desenvolvimento de novos mercados e novos modelos de alojamento com impactos diretos no turismo, em especial na captação de novos turistas.

Apesar de mais difuso pelo esforço de concentração de meios, a aposta da TAP no reforço do seu *hub* levou a que os efeitos das *LCC's*, embora importantes, sejam menos notórios e “impactantes” que os verificados no Porto (mas com conclusões idênticas na sua análise segmentada).

A contínua aposta das *LCC's* nestas cidades (a EasyJet criou uma base operacional a partir de Abril de 2012) – abrindo 5 novas rotas e esperando um crescimento do tráfego, em 2012 (+ 15%), para os 2 milhões de passageiros – OJE, 2012) e a consolidação da operação da Ryanair no Porto, deixa antever crescimentos na procura a que a oferta, neste tipo de alojamento, terá de continuar a dar satisfação, levando ao aparecimento de novos projetos e à sua afirmação como meio alternativo ao alojamento tradicional.

O inquérito efetuado veio confirmar muitos dos estudos já efetuados internacionalmente quanto à associação dos *hostels* ao turismo jovem e, dentro deste, aos *backpackers* ou estudantes. No entanto, o que se pode salientar igualmente é que o turismo para cidades tende a ter durações mais curtas (muitas delas *city short breaks*) que as tradicionalmente estadas longas que caracterizam este tipo de turistas, onde o fator mobilidade e preço baixo terá um papel preponderante (e que Sorensen (2003) definiu como *short-term backpackers*).

## 7. LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO

A presente investigação, porque ainda não trabalhada em anteriores investigações, permite evidenciar alguns aspetos importantes, mas mercedores de futuro aprofundamento e campo de análise.

A análise proposta incidiu, acima de tudo, no lado da oferta, isto é, nos *hostels* propriamente ditos. Assim sendo, algumas respostas podem estar enviesadas com base em perceções do que consideram ser o comportamento dos turistas e não com fundamento assente em pesquisas fundamentadas aos próprios turistas. Ou seja, só a estes competeria responder, de forma mais avaluada, às questões ligadas aos meios de transporte utilizados, assim como, se os mesmos visitariam as cidades de Lisboa e Porto caso não existissem *LCC's*. Por outro lado, também só estes estariam em condições de poder responder se se considerariam *backpackers*, viajantes ou turistas (mesmo tendo em consideração as pesquisas de Richard e Wilson (2003)).

Assim sendo, do mesmo modo que a presente investigação visa a oferta deverá ser equacionada em futura investigação a procura de modo a validar algumas das conclusões na perspectiva dos proprietários dos *hostels*.

Por outro lado, a presente investigação deixa em aberto um campo vasto de pesquisa em particular no que às *LCC's* se refere. Será que o tráfego das *LCC's* é maioritariamente jovem? Qual a importância das *LCC's* para o desenvolvimento do turismo de curta duração nestas cidades (*city short breaks*)?

Mas, também no caso dos *hostels*, o campo de investigação é elevado. Será que, efectivamente, a maioria dos seus clientes dependem das *LCC's*? E que comportamento em outras cidades europeias congéneres?

Ou seja, um amplo campo de intervenção que merecerá por certo desenvolvimento futuro e que contribuirá para um melhor enquadramento desta temática.

## REFERÊNCIAS

ANA **Relatório de Tráfego – Aeroporto de Lisboa: Dezembro 2011**. Lisboa, Portugal: Ed. ANA – Aeroportos de Portugal, 2012a.

ANA **Relatório de Tráfego – Aeroporto do Porto: Dezembro 2011**. Lisboa, Portugal: Ed. ANA – Aeroportos de Portugal, 2012b.

BARRETT, S. The Emergence of the Low Cost Carrier Sector. In Graham A, Papatheodorou A, Forsyth P (eds.) **Aviation and Tourism – Implications for the leisure travel**. Surrey, England: Ashgate Publishing Limited, p. 103-118, 2008.

BUSCH-GEERTSEMA, V.; SAHLIN, I. The Role of Hostels and Temporary Accommodation. **European Journal of Homelessness**, vol. 1: p. 67-93, 2007.

DOBRUSZKES, F. An analysis of European low-cost airlines and their networks. **Journal of Transport Geography**, vol. 14, p. 249-264, 2006.

DOGANIS, R. The battle for supremacy in Europe's short haul markets. **Airline Leader**, vol. 6, 29-25, 2011.

DOGANIS, R. **Flying Off Course – the economics of international airlines**. New York: Routledge, 2010.

DOGANIS, R. **The Airline Business**. New York: Routledge, 2006.

GRAHAM, A.; DENNIS, N. The impact of low cost airline operations to Malta. **Journal of Air Transport Management**, vol. 16, p. 127-136, 2010.

GRAHAM, B.; SHAW, J. Low cost airlines in Europe: Reconciling liberalization and sustainability. **Geoforum**, v. 39, p. 1439-1451, 2008.

HYDE, K.; LAWSON, R. The Nature of Independent Travel. **Journal of Travel Research**, vol. 42, p. 13-23, 2003.

IATROU, K. TSITSIRAGOU, E. Leisure Travel, Network Carriers and Alliances. *In* Graham A, Papatheodorou A, Forsyth P (eds.) **Aviation and Tourism – Implications for the leisure travel**. Surrey, England: Ashgate Publishing Limited, p. 137-146, 2008.

ITB **ITB World Travel Trends Report 2011/2012**. Munich, Germany: Messe Berlin GmbH, 2011.

FIRTH, T. HING N. Backpacker hostels and their guests: attitudes and behavior relating to sustainable tourism. **Tourism Management**, vol. 20, p. 251-254, 1999.

LOCKER-MURPHY, L.; PEARCE, P. Young Budget Travelers: Backpackers in Australia. **Annals of Tourism Research**, vol. 22, p. 819-843, 1995.

MARTINEZ-GARCIA, E.; RAYA, J. Length of stay for low-cost tourism. **Tourism Management**, vol. 29, p. 1064-1075, 2008.

MARTINEZ-GARCIA, E.; ROYO-VELA, M. Segmentation of low-cost users at secondary airports. **Journal of Air Transport Management**, vol. 16, p. 234-237, 2010.

MASON, K.; ALAMDARI, F. EU network carriers, low cost carriers and consumer behaviour: A Delphi study of future trends, **Journal of Air Transport Management**, vol. 13, p. 299-310, 2007.

NASH, R.; THYNE, M.; DAVIES, S. An investigation into customer satisfaction levels in the budget accommodation sector in Scotland: a case study of backpacker tourists and the Scottish Youth Hostels Association. **Tourism Management**, vol. 27, p. 525-532, 2006.

O'CONNELL, J.; WILLIAMS, G. Passengers' perceptions of low cost airlines and full service carriers: A case study involving Ryanair, Aer Lingus, Air Asia and Malaysia Airlines. **Journal of Air Transport Management**, vol. 11, p. 259-272, 2005.

OJE. EasyJet quer crescer 15% em Lisboa. **OJE**, edição 1254, p. 5 (2012)

PAGE, S. **Transport and Tourism: Global Perspectives**. Essex, England: Pearson, 2009.

PEARCE, P. Sustainability Research and Backpacker Studies: Intersections and Mutual Insights. In Hannan K, Ateljevic I (eds.) **Backpacker Tourism: Concepts and Profiles**. Clevedon, England: Channel View Publications, p. 38-53, 2008.

RICHARDS, G.; WILSON, J. The Global Nomad: Motivations and Behaviour of Independent Travelers Worldwide. In Richards G, Wilson J (eds.) **The Global Nomad, Backpacker Travel in Theory and Practice**. Clevedon, England: Channel View Publications, p. 14-39, 2004.

RICHARDS, G.; WILSON, J. **New Horizons in Independent Youth and Student Travel**. A report for the International Student Travel Confederation (ISTC) and the Association of Tourism and Leisure Education (ATLAS). Amsterdam, Netherlands, International Student Travel Confederation (ISTC), 2003.

SEEKINGS, J. The youth travel market. **Travel and Tourism Analyst**, vol. 5, p.37-55, 1998.

SHAW, S. **Airline Marketing and Management**. Surrey, England: Ashgate Publishing Limited, 2011.

SORENSEN, A. Backpacker Ethnography. **Annals of Tourism Research**, vol. 3, n° 4, p. 847-867, 2003.

TSAUR, S.; YEN, C.; CHEN, C. Independent Tourists Knowledge and Skills. *Annals of Tourism Research*, vol. 37, p. 1035-1054, 2010.

VANCE, P. Exploring influences on Backpacker Transport Choice. Business School Working papers, vol. UHBS 2003-4, **Travel and Tourism paper**, University of Hertfordshire, 2003.

WILLIAMS, G. Will Europe's charter services carriers be replaced by "no-frills" scheduled airlines?. **Journal of Air Transportation**, vol. 7, n° 5, p.277-286, 2001.

WTO. **Youth Travel Matters: Understanding the global phenomenon of Youth Travel**. Madrid, Spain: WTO edition, 2008.