

ANNETTE DA FONSECA LUIZ

**IMPACTOS DAS COMPANHIAS AÉREAS *LOW-COST*,
NO DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÓMICO DA
ILHA TERCEIRA: UM ESTUDO EMPÍRICO**

Orientador: Professor Doutor Álvaro Lopes Dias

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Lisboa

2021

ANNETTE DA FONSECA LUIZ

**IMPACTOS DAS COMPANHIAS AÉREAS *LOW-COST*,
NO DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÓMICO DA
ILHA TERCEIRA: UM ESTUDO EMPÍRICO**

Dissertação defendida em provas públicas para a obtenção de grau de Mestre em Gestão Aeronáutica no Curso de Mestrado em Gestão Aeronáutica, conferido pela Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, no dia 27/04/2021 com o Despacho de Nomeação N° 147/2021, de 20 abril de 2021, com a seguinte composição de júri:

Presidente: Prof. Doutor Idalino André Rodrigues Nascimento
Magrinho

Arguente: Prof. Doutor Leandro Pereira (ISCTE)

Orientador: Prof. Doutor Álvaro Lopes Dias

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Lisboa

2021

*“A educação é a arma mais poderosa que você pode usar
para mudar o mundo”*

Nelson Mandela

Primeiramente dedico este trabalho a Deus pela vida que me concedeu.

Ao meu pai António Pereira Luís, que infelizmente já não se encontra entre nós, mas que sempre esteve e estará comigo.

À minha mãe Maria Teodora Martins da Fonseca, que sempre me apoiou e continua a apoiar.

Agradecimentos

Ao finalizar este percurso tão importante na minha vida, queria expressar primeiramente o meu agradecimento a “Deus” pela vida que me concedeu.

Agradeço a todos aqueles que estiveram presentes e me apoiaram nessa caminhada, e que direta ou indiretamente tornaram possível esta dissertação. Está é mais uma etapa concluída da minha vida, uma de várias certamente.

Em particular agradeço ao meu orientador, Professor Doutor Álvaro Dias pelo apoio e incentivo à concretização desta investigação. A orientação, os reparos e os alertas foram fundamentais para levar a bom porto esta dissertação. Quero também agradecer ao meu co-orientador Professor Doutor José Manuel Ivo Carvalho Vicente pela enorme ajuda nos conteúdos a trabalhar e a melhor forma de as relacionar, o incentivo e a motivação nunca faltaram, e principalmente pela partilha dos seus conhecimentos dado ao longo do meu percurso académico nesta Universidade, pela sua disponibilidade em ajudar e a sua preocupação.

Agradeço à Escola de Ciências Económicas e das Organizações, pela simpatia e pela forma cordial na resolução dos problemas dos seus alunos inerentes ao curso. Agradeço igualmente à Universidade e aos professores que me acompanharam na licenciatura, nomeadamente o Professor António Abrantes.

Um especial agradecimento ao SREA que teve um papel fundamental ao ceder os dados para a análise, e na forma como se disponibilizaram a ajudar sempre que necessário, o meu muito obrigado. E a todos os que aceitaram de imediato participar na entrevista, com simpatia e disponibilidade.

Agradeço à minha mãe pela educação, princípios, valores que me transmitiu ao longo da minha vida, por ter sempre acreditado e incentivado sempre neste processo que não é fácil. Aos meus irmãos e à minha prima Ana Sofia que estiveram sempre disponíveis dando muito apoio.

As três pessoas que devo muito o meu obrigado que estiveram sempre presentes e incansáveis nesse processo que seria tão difícil sem elas, a Sofia, a Sandra e o Harryckson.

Aos meus amigos, em especial a Edulany, a Sandra, o Lucas, o Harryckon, o Bernadino, a Naty e ao meu namorado Emanuel, pelas palavras de ânimo e compreensão face à minha falta

de disponibilidade em estar com eles, não desvalorizando os outros amigos que estiveram sempre comigo, e os meus colegas do curso pela partilha e amizade ao longo destes anos.

Listas de siglas e símbolos

EUROSTAT *European Statistics*

LC *Low cost*

OCDE Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico

OMT Organização Mundial do Turismo

ONU Organização das Nações Unidas

PIB Produto Interno Bruto

RAA Região Autónoma dos Açores

SATA Air Açores Serviço Açoriano de Transportes Aéreos

TAP Transportes Aéreos Portugueses

UNESCO Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (em inglês, *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*)

Resumo

O modelo de negócio das LC implica a redução do custo das viagens e a opção por aeroportos secundários, o que tem contribuído positivamente para o aumento de atividades económicas relacionadas com o turismo nestas regiões.

Este estudo tem como objetivo analisar o impacto socioeconómico das companhias aéreas LC na Ilha Terceira, utilizando como indicadores o número de voos, o alojamento, a empregabilidade, a procura, a receita anual e o PIB *per capita*. Foram ainda comparados com os dados da RAA, e entre épocas alta e baixa.

Para tal foram recolhidos dados relativos a estes indicadores junto da IATA e da SREA que foram utilizados para a análise documental e realizadas quatro entrevistas, duas a agentes de viagens e duas a gestores hoteleiros.

Os resultados revelaram um aumento do número de voos para a Ilha Terceira, de número e capacidade dos alojamentos, de postos de trabalho, de hóspedes e dormidas, sendo a maioria dos hóspedes portugueses, seguidos pelos alemães, norte-americanos, espanhóis, franceses e italianos. A estadia média reduziu e a receita aumentou para a hotelaria tradicional e diminuiu para o turismo rural. Esta tendência foi mantida na RAA, excetuando o turista italiano, que fica excluído das principais nacionalidades que procuram este destino e para a receita, que aumentou nos dois tipos de alojamento estudados. A principal diferença prende-se com a sazonalidade, enquanto que para a RAA a maioria dos indicadores mostram esta tendência, para a Ilha Terceira esta preferência é muito mais ténue.

A chegada das LC coincidiu também com o aumento do PIB *per capita* e do rendimento das famílias na RAA, podendo concluir-se que as LC demonstraram ter impacto no crescimento socioeconómico, principalmente no setor turístico, mesmo nas ilhas menos promovidas pelos operadores turísticos.

Palavra-chave: Transportes aéreo *Low Cost*; Ilha Terceira; Impacto socioeconómico; Empregabilidade; Procura

Abstract

The LC business model implies a reduction in travel costs and the option for secondary airports, which has contributed positively to the increase in economic activities related to tourism in these regions.

This study aims to analyze the socioeconomic impact of LC airlines in Terceira Island, using as indicators the number of flights, accommodation, employability, demand, annual revenue and GDP per capita. They were also compared with ARA data, and between high and low seasons.

To this end, data were collected on these indicators from IATA and SREA, which were used for document analysis and four interviews were conducted, two with travel agents and two with hotel managers.

The results revealed an increase in the number of flights to Terceira Island, in the number and capacity of accommodations, jobs, guests and overnight stays, with the majority of Portuguese guests, followed by the Germans, Americans, Spanish, French and Italians. The average stay was reduced and the revenue increased for traditional hotels and decreased for rural tourism. This trend was maintained in the ARA, except for the Italian tourist, who is excluded from the main nationalities looking for this destination and for the revenue, which increased in the two types of accommodation studied. The main difference is related to seasonality, while for the ARA most indicators show this trend, for Terceira this preference is much more tenuous.

LC arrivals also coincided with the increase in GDP per capita and household income in the ARA, and it can be concluded that LCs have shown to have an impact on socio-economic growth, especially in the tourism sector, even on the islands least promoted by tour operators.

Keywords: Low Cost air transport; Terceira Island; Socio-economic impact; Employability; Demand

Índice Geral

Introdução	16
Capítulo I – Enquadramento Teórico	22
1.1 Conceitos e Definições	22
1.1.1 Turismo: Conceito.....	22
1.1.2 Companhias Aéreas: Tipologias.....	23
1.2 A emergência das companhias aéreas <i>Low Cost</i> na Europa	26
1.3 Impacto económico das <i>Low-cost</i> na oferta do transporte aéreo	27
1.3.1 Impacto das <i>Low Cost</i> na procura.....	27
1.3.2 Impacto das <i>Low Cost</i> nas tarifas	28
1.3.3 Impacto das <i>Low Cost</i> nos consumidores e no turismo.....	30
1.4 Impacto das <i>Low Cost</i> nos aeroportos e nas companhias	31
1.5 Impacto das <i>Low Cost</i> nas regiões	34
1.6 Impactos das <i>Low Cost</i> no ambiente.....	37
1.7 As <i>Low Cost</i> na Região Autónoma dos Açores	38
1.7.1 Enquadramento Histórico e Geográfico do Arquipélago dos Açores	39
1.7.2 O Produto Interno Bruto do Arquipélago dos Açores	44
1.7.3 Liberalização das <i>Low Cost</i> na Região Autónoma dos Açores.....	48
1.8 Síntese	49
Capítulo II – Aspetos Metodológicos	51
2.1 Tipo de estudo.....	51
2.2 Variáveis de Estudo	54
2.3 Instrumentos de Recolha de Dados.....	55
2.3.1 Pesquisa e Análise documental	55
2.3.2 Entrevista.....	55
2.4 Procedimentos de Recolha de Dados	57
2.5 Análise dos Dados	58
2.6 Síntese	60
Capítulo III – Análise dos Resultados	63
3.1 Número de Voos	63
3.2 Impacto no Alojamento	65
3.2.1 Número de Alojamentos por tipologia e por época.....	66

3.2.2 Capacidade dos Alojamentos por tipologia e por época	69
3.3 Impacto na Empregabilidade	73
3.4 Impacto na Procura	77
3.4.1 Número de hóspedes	78
3.4.2 Número de Dormidas	83
3.4.3 Estada média	89
3.4.4 Caracterização das nacionalidades dos turistas	94
3.5 Impacto na Receita.....	105
3.6 Impacto no PIB <i>per capita</i>	109
3.7 Análise das perspetivas dos entrevistados	111
3.8 Síntese.....	114
Capítulo IV – Discussão dos Resultados.....	117
4.1 Número de voos	117
4.2 Impacto no Alojamento	118
4.3 Impacto na Empregabilidade	119
4.4 Impacto na Procura	120
4.5 Impacto na Receita anual	123
4.6 Impacto no PIB <i>per capita</i>	124
Considerações Finais	126
Limitações da Investigação.....	127
Principais contributos e Perspetivas futuras	128
Bibliografia.....	129
APÊNDICES	I
Apêndice I – Tabelas de fluxo de voos para a Ilha Terceira.....	II
Apêndice II – Tabelas de relativos ao Turismo do Serviço Regional de Estatística dos Açores (SREA)	III
Apêndice III – Guião de Entrevista para Agências de Viagens.....	XXVII
Apêndice IV – Guião de Entrevista para Hotéis.....	XXIX
Apêndice V – Solicitação das Entrevistas	XXXI
Apêndice VI – Transcrição das Entrevistas	XXXV
Apêndice VII – Análise de conteúdo das Entrevistas.....	XLVIII

Índice de Tabelas

Tabela 1 – PIB regional <i>per capita</i> (valor).....	45
Tabela 2 – PIB regional <i>per capita</i> (taxa de variação)	46
Tabela 3 – Rendimento disponível bruto <i>per capita</i> das famílias	47
Tabela 4 – Evolução do nº de voos na Ilha Terceira por trimestre.....	64
Tabela 5 - Evolução do número de estabelecimento turísticos na Região Autónoma dos Açores	66
Tabela 6 - Evolução do número de estabelecimento turísticos na Ilha Terceira	68
Tabela 7 - Evolução da capacidade dos alojamentos turísticos na Região Autónoma dos Açores	70
Tabela 8 - Evolução da capacidade dos alojamentos turísticos na Ilha Terceira	72
Tabela 9 - Evolução do pessoal ao serviço na Região Autónoma dos Açores.....	74
Tabela 10 - Evolução do pessoal ao serviço na Ilha Terceira	76
Tabela 11 - Evolução do número de hóspedes nos estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores	78
Tabela 12 - Evolução do número de hóspedes nos estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira	81
Tabela 13 - Evolução do número de dormidas nos estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores	84
Tabela 14 - Evolução do número de dormidas nos estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira	86
Tabela 15 - Evolução da estada média nos estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores.....	89
Tabela 16 - Evolução da estada média nos estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira	92
Tabela 17 – Comparação da visita de turistas nacionais e estrangeiros na Região Autónoma dos Açores.....	94
Tabela 18 – Comparação da visita de turistas nacionais e estrangeiros na Ilha Terceira.....	96
Tabela 19 – Análise da proveniência dos turistas estrangeiros na Região Autónoma dos Açores	98
Tabela 20 – Análise da proveniência dos turistas estrangeiros na Ilha Terceira.....	102
Tabela 21 - Evolução da receita anual da hotelaria tradicional e do turismo rural na Região Autónoma dos Açores	106

Tabela 22 - Evolução da receita anual da hotelaria tradicional e no turismo rural na Ilha Terceira	107
Tabela 23 - Evolução do PIB <i>per capita</i> na Região Autónoma dos Açores	109
Tabela 24 – Rendimento disponível bruto <i>per capita</i> das famílias na Região Autónoma dos Açores	110

Índice de Figuras

Figura 1 – Arquipélago dos Açores	39
Figura 2 – Representação gráfica da evolução do nº de voos na Ilha Terceira por trimestre...	64
Figura 3 – Representação gráfica da evolução do número de estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores por época	66
Figura 4 – Representação gráfica da evolução do número de estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira por época	68
Figura 5 – Representação gráfica da evolução da capacidade dos estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores por época	70
Figura 6 – Representação gráfica da evolução da capacidade dos estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira por época	72
Figura 7 – Representação gráfica da evolução do pessoal ao serviço na Região Autónoma dos Açores por época	74
Figura 8 – Representação gráfica da evolução do pessoal ao serviço na Ilha Terceira por época	76
Figura 9 – Representação gráfica do número de hóspedes nos estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores por época	79
Figura 10 – Representação gráfica do número de hóspedes nos estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira por época	82
Figura 11 – Representação gráfica da evolução da estada média nos estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores por época.....	84
Figura 12 – Representação gráfica da evolução do número de dormidas nos estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira por época.....	87
Figura 13 – Representação gráfica da evolução da estada média nos estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores por época.....	90
Figura 14 – Representação gráfica da evolução da estada média nos estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira por época	92
Figura 15 – Representação gráfica da comparação da visita de turistas nacionais e estrangeiros na Região Autónoma dos Açores por época.....	95
Figura 16 – Representação gráfica da comparação da visita de turistas nacionais e estrangeiros na Ilha Terceira por época	96
Figura 17 – Representação gráfica da análise da proveniência dos turistas estrangeiros na Região Autónoma dos Açores por época	99

Figura 18 – Representação gráfica da análise da proveniência dos turistas estrangeiros na Ilha Terceira por época	103
Figura 19 – Representação gráfica da análise da evolução da receita anual da hotelaria tradicional e do turismo rural na Região Autónoma dos Açores por época	106
Figura 20 – Representação gráfica da análise da evolução da receita anual da hotelaria tradicional e do turismo rural na Ilha Terceira por época.....	108
Figura 21 – Representação gráfica da evolução do PIB <i>per capita</i> na Região Autónoma dos Açores	109
Figura 22 – Representação gráfica da evolução do PIB <i>per capita</i> das famílias na Região Autónoma dos Açores	110

Introdução

A Organização Mundial do Turismo (OMT) define que o turismo como sendo um fenómeno social, cultural e económico que envolve o movimento de pessoas para lugares ou sítios fora do seu ambiente usual para fins pessoais ou profissionais. Essas pessoas são denominadas por visitantes e o turismo é a sua atividade durante o período de permanência (OMT, 2008).

O turismo enquanto realidade socioeconómica é, na definição mais abrangente, o conjunto de atividades desenvolvidas por visitantes em viagens dentro e fora do seu país por um período máximo de um ano (OMT, 1992).

A popularização dos transportes aéreos, na década 70, veio alterar o modo como se faz o turismo. As pessoas já não viajam apenas de comboio ou barco, hoje preferem as viagens aéreas que são mais rápidas e seguras (Lei, 2006; Lian & Denstadli, 2010).

Com a liberalização dos transportes aéreos na década de 70 nos Estados Unidos de América, apareceu uma nova espécie de companhia aérea representada pela *Southwest Airlines*. Essa companhia, como outras que seguiram as suas pegadas, baseavam-se na diminuição de serviços prestados durante o voo, uma mistura de um alto fator de operação acompanhada de uma diminuição de preços (Donzelli, 2010; Olipra 2012).

O fenómeno das *Low Cost* (LC) chegou à Europa apenas na década de 90 com a conversão da companhia irlandesa Ryanair em LC (Campilho, 2014), uma vez que estas companhias tiveram que esperar o processo da liberalização neste continente, o que aconteceu entre 1987 e 1997 (Dobruszkes, 2009).

Esta inovação das LC, como ficaram conhecidas, permitiu o acesso a viagens aéreas por pessoas mais sensíveis ao preço. Tornou, assim, o acesso à viagem área mais democrático, pois são companhias que atraem com as suas características distintivas, tarifas baixas e eficiência, uma outra espécie de consumidor que envigora os transportes aéreos.

Concretamente na Europa, não só a mobilidade entre países se tornou mais facilitada, como destinos pouco atrativos por serem mais recônditos e com acessibilidade limitada passaram a figurar entre destinos de férias. Muitas destas companhias utilizam aeroportos secundários, o

que veio também abrir o leque de regiões que incrementaram o seu crescimento económico através do aumento do turismo regional (UNWTO, 2012).

Problema de Investigação

Uma das regiões que tinha acessibilidade limitada era a Região Autónoma dos Açores (RAA), que era servida em exclusivo pelo Serviço Açoriano de Transportes Aéreos (SATA Air Açores) e pelos Transportes Aéreos Portugueses (TAP). Durante muitos anos esta exclusividade inibiu, de certa forma, a procura desta região. Existiam poucos voos de ligação, apostando em países como Estados Unidos, Canadá, Portugal Continental e transporte inter-ilhas, ou seja, em países onde existia uma grande população açoriana emigrante. Um europeu que quisesse visitar as ilhas teria obrigatoriamente de passar por Portugal Continental.

Este monopólio do transporte aéreo incrementava também o preço dos bilhetes e os horários dos voos, o que tornava o destino pouco atrativo para os turistas. Contudo, desde Março de 2015, as companhias aéreas LC passaram a servir as ilhas do arquipélago, aumentando o fluxo aéreo e diminuindo os preços dos bilhetes, o que teve como consequência o aumento do número de turistas na região, facto amplamente difundido nos meios de comunicação social.

Os Açores passaram a estar «na moda», as ilhas são procuradas pela beleza natural, pela comida e pela segurança que oferece, o que se revela através do aumento gradual do fluxo turístico. Mas, nem sempre o aumento de turistas implica crescimento socioeconómico na região, por exemplo, a opção de viajar através de cruzeiro leva os turistas a visitarem os locais mais emblemáticos de uma região, eventualmente a fazer uma refeição e comprar algumas recordações, no entanto pouca influência tem no desenvolvimento de infraestruturas turísticas, na empregabilidade e no Produto Interno Bruto (PIB). Este modelo tem sido reproduzido por alguns turistas, principalmente quando pretendem visitar arquipélagos; passam o dia numa ilha e depois embarcam para a próxima e assim sucessivamente. Assim sendo, será que o turista que visita a RAA tem este perfil?

Analisando esta questão, optou-se por escolher uma das ilhas e focar aí parte desta investigação, a Ilha Terceira, sem, contudo, excluir o arquipélago como um todo, no sentido de estabelecer um paralelismo e perceber se esta ilha, menos divulgada que outras, segue a mesma tendência. Neste contexto, importa levantar a seguinte pergunta de partida: Em que medida as LC tiveram

impacto no crescimento socioeconómico da Ilha Terceira? O que nos conduz a uma terceira questão: Será que segue a mesma tendência do arquipélago?

A partir desta questão, é possível identificar como principal objetivo desta investigação analisar o impacto socioeconómico das LC na ilha Terceira. Este impacto pode ser analisado de diversas vertentes – número de voos, alojamento, empregabilidade, procura, receita anual e PIB *per capita* - pelo que definimos como objetivos específicos:

- Analisar o número de voos de cada uma das companhias que operam para a Ilha Terceira;
- Analisar a evolução do nº de alojamentos e sua capacidade na RAA e na Ilha Terceira;
- Analisar a evolução do nº de funcionários na RAA e na Ilha Terceira;
- Analisar a evolução da procura (nº de hóspedes, nº de dormidas, estada média, nacionalidade do turista) na RAA e na Ilha Terceira;
- Comparar a procura em épocas alta e baixa;
- Analisar a evolução da receita anual das unidades hoteleiras na RAA e na Ilha Terceira;
- Analisar a evolução do PIB *per capita* na RAA e na Ilha Terceira.

Para tal, será utilizada uma metodologia quantitativa, através da recolha de documentação institucional que permitirá avaliar a tendência de crescimento das variáveis acima definidas e, consequentemente o seu impacto socioeconómico. Será utilizada uma linha temporal de quatro anos, 2014 que corresponde ao ano anterior à chegada das LC, 2015, o ano em que chegaram, 2017 onde os seus efeitos já poderão ser vistos de uma perspetiva mais alargada e 2018 onde os efeitos verificados em 2017 são confirmados.

Adicionalmente, será complementada com uma metodologia qualitativa, baseada em entrevistas estruturadas realizadas a duas agências de viagens e dois hotéis situados na Ilha Terceira, de forma a analisar a opinião destes interlocutores acerca do impacto da liberalização do transporte aéreo na ilha e mais concretamente no turismo.

Justificação de Investigação

Existem diversas regiões em que as LC mostraram ter impacto socioeconómico, como são exemplos, o Arquipélago da Madeira ou a cidade do Porto (Gonçalves, 2009; Campilho, 2014).

O Arquipélago da Madeira tem como mercado principal, no que tange aos transportes aéreos, Portugal Continental. O processo da liberalização criou as condições perfeitas para o surgimento de novas companhias aéreas, sendo a Easyjet a primeira a operar no arquipélago no último quarteto de 2007 (Gonçalves, 2009). É possível descortinar impactos produzidos pelas LC comparando o mês de novembro de 2008 com o de novembro de 2007, uma vez que se verificou um aumento de 2,5% no número de hóspedes registados em relação a 2007, aumentando também o número de noites passadas no hotel em cerca de 11,8% (Gonçalves, 2009).

Campilho (2014) aponta a região norte de Portugal como sendo tocada pelas LC. Tendo como referência o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, na cidade do Porto, registou-se um incremento no número de turistas na região, por exemplo, entre 2005 e 2013, verificando-se um aumento de tráfego de passageiros na ordem dos 116%. Este aumento de passageiros foi acompanhado por um substancial aumento no número de desembarques e de dormidas de turistas internacionais, entre 2005 e 2013, correspondendo a cerca de 95% (Campilho, 2014). Além disso, verificou-se que a média de dormidas do passageiro desembarcado pelas LC era superior, com 1,426 noites, comparativamente com o passageiro desembarcado pelas companhias tradicionais, que dormia apenas 0,69 noites (Campilho, 2014).

Como se prevê a partir destes exemplos, as LC têm significativos impactos no sector terciário da economia. Na perspetiva de Carballo-Cruz e Costa (2014), um dos impactos perceptíveis na indústria terciária são as dormidas na região. Por exemplo, no ano de 2012, 41% dos turistas pernoveram na cidade do Porto e 39% na região norte do país. Estes turistas gastaram uma média de 626 euros durante a sua estada, numa média de 84,2 euros por dia.

Sendo que, desde 2012, as LC são as principais responsáveis pelo transporte de turistas no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, de acordo com os autores supracitados, com a chegada de 65% de turistas por esta via, o aumento nas dormidas pode ser atribuído, grosso modo, ao transporte via LC (Carballo-Cruz e Costa, 2014).

Deste modo, pode afirmar-se que as LC são relevantes para o desenvolvimento de uma região, principalmente quando falamos nos aeroportos regionais, que devem o seu tráfego, e a maior parte do seu uso a estas companhias. Isto porque as LC, ao concentrarem neles o principal montante das suas viagens, acabam por beneficiá-los e dar-lhes utilidade. Por exemplo, o aeroporto de Stansted em Essex, em 2006, era um dos aeroportos LC mais movimentados da

Europa. Os serviços das LC tiveram início nesse aeroporto em 1991, quando a Ryanair mudou a sua base, cita no aeroporto de Luton, para o então novo aeroporto Stansted. De 1991 a 2006 o número de chegadas de passageiros nesse aeroporto aumentou de cerca de 4 milhões para 22 milhões, o que refletiu um crescimento anual de 18.9% na década em questão (Long, 2006). No caso do Arquipélago dos Açores, as LC apenas chegaram em Março de 2015, pelo que as suas implicações na economia regional ainda estão pouco estudadas. Sendo um fenómeno recente nesta região, com ampla divulgação, torna-se relevante perceber se trouxe benefícios socioeconómicos e quais foram, pois surgiu numa época em que o perfil do turismo é mais diverso e a oferta regional deve acompanhar esta mesma diversidade.

Deste modo, é pertinente demonstrar a relação entre a chegada das LC e um conjunto de indicadores associadas ao crescimento socioeconómico (alojamento, empregabilidade, procura, receita anual e PIB *per capita*) na RAA, mas também particularizar para a Ilha Terceira, uma vez que não é a Ilha mais popular, sofrendo a concorrência clara da Ilha de S. Miguel, que se situa na mesma região oriental do arquipélago. por essa mesma razão será também analisado o número de voos para a ilha.

Estes resultados poderão contribuir para desenvolver uma estratégia mais apurada de desenvolvimento económico, com políticas de gestão mais eficientes, que garantam a sustentabilidade baseada numa oferta turística integrada, que seja atrativa para as LC, pela sua relação com o aumento da procura, mas que impeçam que esta região perca o seu carisma.

Estrutura do Trabalho

Para uma melhor organização e compreensão da temática aqui desenvolvida, este trabalho será organizado em quatro capítulos.

O primeiro faz alusão à revisão da literatura existente sobre a temática investigada iniciando-se com a definição de conceitos, como o turismo e a caracterização das tipologias das companhias áreas, seguindo-se a descrição do aparecimento das companhias LC na Europa e o seu impacto na procura, nas tarifas, nos consumidores, no turismo, nos aeroportos, nas companhias, nas regiões e no ambiente. No final do capítulo será feita uma abordagem ao Arquipélago Açores, fazendo um enquadramento da região e do efeito da liberalização do transporte aéreo.

O segundo capítulo é referente aos aspetos metodológicos das pesquisas, tais como a caracterização do tipo de estudo, seguindo-se a definição das variáveis em estudo e dos instrumentos de recolha de dados, bem como a descrição das etapas do procedimento de recolha de dados e da sua análise.

No terceiro capítulo são exibidos os resultados da pesquisa, sob a forma de uma representação gráfica e respetiva tabela, seguidos da análise das perspetivas dos entrevistados.

No quarto e último capítulo é feita discussão dos resultados obtidos, por fim serão apresentadas as conclusões finais juntamente com principais contributos, limitações e propostas de estudos futuros.

Capítulo I – Enquadramento Teórico

Este primeiro capítulo tem como objetivo enquadrar o contexto teórico deste estudo, iniciando-se com uma abordagem aos conceitos bases da presente temática, como o turismo e o transporte aéreo, seguindo-se a contextualização das LC e dos aspetos socioeconómicos que a sua emergência influencia. No final do capítulo será enquadrado o Arquipélago dos Açores e, em particular, a Ilha Terceira, enquanto foco principal desta investigação.

1.1 Conceitos e Definições

1.1.1 Turismo: Conceito

Segundo Cunha e Abrantes (2013), o turismo seria a atividade ou atividades económicas decorrentes das deslocações e permanências dos visitantes. Como se pode notar é uma definição bastante simples e de “contornos ilimitados”.

Outras definições focam-se não apenas na atividade económica, mas acrescentam outras perspetivas, como as razões que levam as pessoas a deslocar-se da sua residência e a limitação temporal.

Segundo Cunha (2012), o turismo é o conjunto de atividades desenvolvidas pelos viajantes, em razão das suas viagens, incluindo as atrações e os meios que as originam, as facilidades criadas para a satisfação das suas necessidades e as relações originadas entre umas e outras.

De acordo com Nunes (2010), do ponto de vista económico, o turismo apresenta-se como todas as deslocações de pessoas que obrigam ao pagamento de prestações e serviços durante a deslocação e permanência, temporária, para fora do seu habitat habitual, superior ao rendimento que possa auferir nos locais visitados. Estão excluídas as deslocações efetuadas por exigência laboral e as deslocações de pessoas com fim puramente comercial.

A Organização Mundial do Turismo (OMT, 2008), produziu uma definição de turismo, no âmbito de um projeto em que embarcou entre os anos de 2005 e 2007, a fim de criar um glossário comum de termos turísticos. O turismo é nela definida como sendo um fenómeno social, cultural e económico, que envolve o movimento de pessoas para lugares ou sítios fora

do seu ambiente usual para fins pessoais ou profissionais, são essas pessoas chamadas de visitantes e o turismo tem a ver com as suas atividades.

Apesar das várias definições, não há consenso sobre uma definição do turismo. Há, no entanto, uma definição aceite por várias organizações de cariz internacional entre as quais podemos referir a OMT, o *European Statistics* (EUROSTAT), a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) e a Organização das Nações Unidas (ONU), e que sugere que o “turismo compreende as atividades das pessoas que viajam para lugares fora do seu local habitual de residência, por não mais de um ano consecutivo para fins de lazer, negócios, ou outros fins não ligados a uma atividade remunerada dentro de local visitado”, (Vanhove, 2011, p953-954).

Neste trabalho, optámos pelo conceito do turismo na ótica da OMT, enquanto organismo especialista, porque a definição enquadra-se melhor na perspetiva de os turistas necessitarem de procurar alojamento durante um determinado intervalo de tempo, além de incluir as diferentes motivações, sejam recreativas ou profissionais.

1.1.2 Companhias Aéreas: Tipologias

1.1.2.1 Companhias aéreas tradicionais

As companhias tradicionais, ou de bandeira, antecedem as LC na história da viação civil. Muito embora o foco deste trabalho seja as LC, é importante falar e caracterizar estas companhias tão diferentes, para perceber a inovação que as LC trouxeram relativamente às anteriores.

As companhias tradicionais, referidas também como companhias *Full Service*, oferecem uma maior diversidade de produtos em comparação com a sua contraparte LC (Nunes, 2009), desde serviços a bordo, como refeições e serviços de entretenimento; as companhias de bandeira cativam a sua clientela com os luxos/serviços oferecidos.

O seu modelo de negócio baseia-se num sistema de “*Hub-and-Spoke*”. Neste sistema, existem voos de curto, médio e longo curso. Os voos curtos e médios são responsáveis por criar um fluxo de passageiros na base (“*hub*”), e dessa base partem os voos de longo curso. Dando seguimento ao fluxo criado pelos voos de curto e médio curso (Nunes, 2009).

Quanto à frota, estas companhias possuem uma frota variada, composta por aeronaves de diferentes modelos que podem ser utilizados em diversos tipos de rotas (longas, médias e curtas). Hoje, sabe-se que esta estratégia não é a ideal, já que uma frota diversificada implica custos acrescidos com a sua manutenção e treinamento de pessoal para a sua utilização. Contudo, é uma solução que tem as suas vantagens, como a sua flexibilidade e regularidade com que fornece os voos, permitindo aos seus passageiros a deslocação de acordo com os seus interesses. Esse fator é uma vantagem para as companhias tradicionais já que as LC só oferecem voos diretos, o que os faz má opção caso o cliente deseje usa-los como voo de ligação. Justifica-se isso por vários fatores, como por exemplo, terem os passageiros de efetuar recolha de bagagens e proceder a novo *check-in* no aeroporto de ligação, correndo o risco de perderem o voo sem terem reembolso ou recolocação em novo voo. Estes procedimentos aqui descritos são efetuados pelas companhias tradicionais, dando uma maior confiança aos passageiros que têm que efetuar voos de escala (Nunes, 2012).

Os seus voos e aeronaves implementam um sistema de divisão de passageiros que figura, pelo menos, duas classes, a económica e a executiva, cada uma com regalias diferenciadas pelo valor dos bilhetes, em que a económica tem regalias menores (refeição, jornais, etc.) e a executiva oferece regalias especiais (lugares mais espaçosos, opções diferentes de refeições, etc.). As companhias tradicionais dão grande importância ao conforto dos seus clientes, o que se verifica nos assentos das diferentes classes que são espaçosos e confortáveis quanto comparados com os das LC.

O fornecimento dos bilhetes pelas companhias tradicionais engloba vendas na internet, *call centers*, balcões nos aeroportos, agências de viagens, etc.

As companhias tradicionais até ao relativamente pouco tempo atrás não tinham qualquer competição, as companhias públicas de um país só tinham de se contender com outras da mesma espécie. Com o surgimento das LC, as companhias tradicionais viram-se na posição de ter de competir para continuarem a existir. No entanto, o longo período onde não havia competição, deixou-as inaptas para competir, o que é visível pela inexistência de uma estratégia definida e a presença de uma estrutura burocrática e muito centralizada rígida a mudanças.

1.1.2.2 Companhias Aéreas *Low Cost*

Falando das características das LC, não podemos negligenciar o seu, provavelmente, principal marco distintivo, o seu modelo. Segundo Gonçalves (2009), o modelo das LC é inspirado na companhia aérea americana *Southwest* que, em 1978, desenvolveu os percursos do modelo. As LC funcionam normalmente com um modelo *point to point* (origem-destino), em vez de pertencerem a uma rede como o modelo *hub and spoke* preferido pelas tradicionais (Gonçalves, 2009).

As LC têm por objetivo a redução dos custos operacionais, o seu modelo de negócio reflete isso (Donzelli, 2010). Tipicamente operam aeronaves modernas, com apenas uma classe de passageiros e alta densidade de assentos, de modo a acomodar o maior número de passageiros; oferecem poucos ou nenhum serviço a bordo; operam seguindo um modelo de conexão de ponto a ponto, preferindo voos diretos entre o local de origem e o do destino, ao contrário das companhias tradicionais que operam num sistema de rede; preferem aeroportos secundários ou regionais que são normalmente menos utilizados e portanto menos congestionados, o que permite fazer nova viagem mais rapidamente; o método de distribuição/venda dos bilhetes é exclusivamente *online*, em *websites* das companhias ou noutros de viagens e as tarifas apenas incluem bagagem de mão (Gonçalves, 2009).

Diz ainda Gonçalves (2009) que, outras formas de redução de custos, materializam-se pelo uso das estruturas básicas aeroportuárias e pelo pagamento de compensações flutuantes aos seus funcionários, o que motiva o pessoal e reduz os riscos para o modelo.

Outra característica das LC é o modelo único das suas aeronaves, que são adequadas às suas rotas, que são tipicamente mais curtas do que as rotas das companhias tradicionais. Caracterizadas por serem mais pequenas do que as das companhias tradicionais, contudo possuem uma maior densidade de passageiros por aeronave. Ter um modelo único de aeronaves tem as suas vantagens, desde logo na redução dos custos a nível de manutenção e formação do pessoal, uma vez que sendo o modelo único não haverá especialidades, quer numa área quer noutra (Dias, 2016).

As LC, em contraposição com as tradicionais, não têm um sistema de classes de passageiros, ou seja, dispõem de uma classe única para os seus passageiros, o que possibilita um embarque mais célere (uma vez que não existem classes com embarque preferencial ou lugares marcados).

Outra característica é o elevado nível de utilização das aeronaves pelas LC e os baixos tempos de rotação (Dias, 2016).

A maior parte das LC adotam uma de duas possíveis estratégias Gonçalves (2009):

- Operar em mercados totalmente novos, criando novas rotas;
- Entrar em mercados estabelecidos por outras companhias.

A Ryanair, a maior LC europeia, é adepta da primeira estratégia, beneficiando da conceção das autoridades locais nas suas rotas inexploradas, ansiosas por atrair as companhias e o desenvolvimento económico que as procede. Esta estratégia oferece baixos níveis de competição, o que permite que as LC se foquem no sector do mercado que mais lhes interessa, sem terem de gastar recursos a cobrir frequências e programas de voos.

A segunda estratégia é adotada pela segunda maior companhia aérea LC, a EasyJet. Com esta estratégia, a companhia aceita a competição das outras companhias do mercado, tentando manter-se relevante através da oferta de maior quantidade de voos diários.

Independentemente da estratégia adotada, as LC representam uma vantagem competitiva para os passageiros que procuram viajar a baixo custo e que desejam explorar destinos menos explorados pelo turismo de massas.

1.2 A emergência das companhias aéreas *Low Cost* na Europa

Enquanto fenómeno do sector aéreo, as companhias aéreas LC datam da década de 70 do século anterior. No entanto, não são produção europeia, apesar do seu modelo ter sido adotado com grande sucesso na Europa, elas de facto devem a sua existência do modelo original da *South-West Airlines* no contexto da desregulamentação do mercado dos transportes aéreos Americano.

A Europa pré-liberalização era bastante diferente da Europa que hoje conhecemos. Desde logo o setor aéreo era bastante mais estático e infinitamente menos competitivo. Com as tarifas fixadas por acordos estatais, assim como uma falta de liberdade de livre transporte, o mercado era caracterizado por um senso de imutabilidade. As pequenas regiões eram as mais afetadas, uma vez que não eram capazes de atrair as grandes companhias e estas não tinham incentivos para lá investir (Gonçalves, 2009).

A liberalização europeia, implementada entre os anos de 1987 a 1997, concedeu às companhias aéreas registadas livre acesso ao mercado europeu (Dobruszkes, 2009). Segundo Gonçalves (2009, pp. 5-6), a liberalização europeia foi feita por fases ou etapas, das quais se destacam:

- 1- Em 1987, as restrições sobre as tarifas foram reduzidas e aumentou-se a flexibilidade de cooperação entre as companhias aéreas;
- 2- Em 1990, foi permitido as companhias aéreas transportarem passageiros de e para os seus territórios nacionais, e viagens com paragens começaram a ser permitidas com maior extensão;
- 3- Em 1993, às companhias aéreas licenciadas foram concebidas maior liberdade de movimento dentro da União Europeia, e tinham praticamente total liberdade para definir as suas próprias tarifas;
- 4- Finalmente, em 1997, todas as transportadoras licenciadas foram reconhecidas o direito de operar rotas dentro de toda a União Europeia.

1.3 Impacto económico das *Low-cost* na oferta do transporte aéreo

As companhias aéreas de baixo custo foram uma criação revolucionária com efeitos que se sentiram por todo o setor aéreo. De facto, podemos apontar diversos autores que estudaram os seus impactos socioeconómicos sob a forma de impacto na procura, nas tarifas e nos consumidores, tal como veremos de seguida.

1.3.1 Impacto das *Low Cost* na procura

O número de turistas que viajam em companhias aéreas LC sofreu um aumento drástico nos últimos anos, que não foi acompanhado pelas companhias tradicionais que viram o seu crescimento estagnado (Raya-Vilchez & Martínez-Garcia, 2011). De acordo com o modelo criado por Raya-Vilchez e Martínez-Garcia (2011)¹, o tempo e as limitações do rendimento são fatores relevantes, não só na duração das viagens, mas também no tipo de alojamento a que os turistas recorrem. Os limites temporais atuam sobre todos os casos, como previsto pelo modelo

¹ Este modelo é baseado em análises económicas da demanda turística, em que esta é mesurada como uma variável quantitativa - a semelhança da duração. No modelo, a demanda turística não difere da demanda de outros bens e serviços. Numa outra formulação do modelo é a procura turística o resultado do processo de maximização do *standard* por turistas de uma função utilitária e os argumentos para os quais é o consumo de bens turísticos condicionada pelas restrições orçamentais.

económico da demanda, assim como a sazonalidade, com as viagens longas a serem observadas com maior frequência no verão, quando os turistas têm mais tempo. As limitações orçamentais são também relevantes em todos os casos: acomodações mais baratas, por exemplo, parques de campismo, alojamento local e a acomodação própria, geram uma estada mais longa. Quanto aos destinos turísticos, destinos urbanos geralmente comportam permanências mais curtas em relação aos destinos de sol e mar.

O surgimento das LC é considerado um ponto de viragem no setor aéreo e, pelas várias razões que já foram mencionadas, pode ser considerado um modelo bem-sucedido. Focando na procura, Barbot (2008) analisou o padrão de crescimento das LC, fazendo uma previsão da procura de passageiros e cargas no aeroporto Francisco Sá Carneiro do Porto. A autora concluiu que a presença das LC faz com que se registre um maior número de movimento de passageiros nesses aeroportos. Das LC que operavam no Porto à data, Barbot previa que a Ryanair teria a maior taxa de crescimento do que a Easyjet. Contudo, essas previsões devem ser entendidas como são – previsões, ou seja, apenas uma possibilidade, pois sendo o período de previsão tão longo (13 anos), é natural que imprevistos sucedam que podem interferir nas previsões, como por exemplo, fusões, falências, etc. De facto, das companhias sobre as quais incidia as previsões apenas três ainda têm presença no Porto, que são a Ryanair, a Easyjet e a Tuifly, de acordo com (Cardoso, 2018).

1.3.2 Impacto das *Low Cost* nas tarifas

Após a sua liberalização na Europa, as LC foram responsáveis por um declínio em 80% das tarifas. Estas tarifas baixas atraem passageiros sensíveis ao preço e passageiros das transportadoras convencionais. Além de passageiros dentro do setor aéreo, as LC atraem também passageiros que viajam através de comboios, carros, ferries. Mais importantes do que isso, as LC geram novo tráfego no mercado aéreo, o que se traduz em numerosas vantagens para as regiões onde se situam (Lei, 2006). Tendo como exemplo o caso da Escócia, um estudo de Lei (2006) revelou que o número de turistas visitantes provenientes da Irlanda aumentou de 5 para 11% entre os anos de 2001 e 2002, coincidentemente desde que a *Ryanair* e a *Go* começaram a realizar voos diretos para Dublin em competição com as companhias tradicionais. Na mesma linha, Campisi, Costa e Mancuso (2010) afirmam que a chegada das LC tem como principal efeito ou impacto a queda das tarifas, bem como, no contexto do seu surgimento,

contribuíram para a insolvência de algumas companhias tradicionais que já se encontravam em crise.

De acordo com Pantanzis e Liefner (2006) e Abda, Belobaba e Swelbor (2012), as LC trouxeram efeitos que podem ser observados em toda a estrutura da indústria turística, desde efeitos socioeconómicos, nos aeroportos com o aumento de tráfego, nas regiões, noutras companhias, e provavelmente o mais evidente, nas tarifas.

A diminuição das tarifas é um dos pontos que destaca as LC das outras companhias tradicionais, inclusive, devido à forte concorrência, várias companhias tiveram de baixar os seus preços, de modo a conseguir competir com as LC (Gonçalves, 2009). Os efeitos mais conhecidos são os registados por Abda *et al.* (2012), ou seja, impactos no crescimento do tráfego e nas tarifas. De facto, como defendem os autores supracitados, após o acesso de uma LC a um aeroporto, o volume de passageiros tende a aumentar e as tarifas médias tendem a diminuir substancialmente. O seu estudo demonstrou que a tarifa média diminuiu cerca de 16.8% em 23 aeroportos com a substancial entrada das LC, durante os anos de 1990 e 1995, em contraste com o crescimento de 1.7% das taxas médias nos 172 aeroportos em que não se registou uma entrada substancial das LC.

Como as transportadoras de baixo custo são uma presença relativamente recente na história da aviação civil, de forma a sobreviver ao ambiente extremamente competitivo do setor aéreo desenvolveram políticas eficazes, mas nenhuma delas é tão eficaz e determinante como o preço, (Hofer, Windle, & Dresner, 2007). As suas tarifas baixas são o seu grande diferenciador e é através dele que conseguem sobreviver no mercado. O preço dos bilhetes cativa passageiros que lhes deram e continuam a dar visibilidade.

Estas políticas agressivas de fixação do preço das LC fizeram com que as tarifas do mercado baixassem significativamente após o seu aparecimento, ou seja, para se manterem concorrentes, as companhias de bandeira tiveram de ajustar o preço e alterar a sua estratégia (Hofer *et al.*, 2007).

1.3.3 Impacto das *Low Cost* nos consumidores e no turismo

O modelo das LC, que se baseia na maximização da eficiência e minimização dos custos, vem provando ser mais bem concebido do que o das companhias tradicionais para se adaptar às diferentes conjunturas económicas.

As companhias tradicionais, na altura do surgimento das LC, consideraram que estas só poderiam sobreviver dependendo de pessoas que não tinham grande poder contributivo. De facto, as LC atraem um público com maior sensibilidade ao preço, em comparação com as que costumam viajar com as companhias tradicionais, contudo tal não significa que as LC são exclusivas para pessoas com pouca capacidade económica (Franke, 2004). No entanto, o seu foco não é o tipo de passageiros, mas sim a oferta de viagens a menor custo que a concorrência, obtendo lucro, sendo esta a sua estratégia para atrair um público distinto das companhias tradicionais, o que engrossa o setor aéreo.

A demanda das viagens aéreas distingue-se entre duas principais categorias: viagens em negócios e viagens por lazer. Graham e Shaw (2008) estimaram que essa divisão ronda os 30 e os 70%. Estes autores defendem que a implementação das LC permite que mais pessoas possam viajar promovendo a inclusão social. Contudo, há pouca evidência que haja uma grande mudança, especialmente no mercado do turismo por lazer, em comparação com a década de 90, pois apesar do aumento significativo no número de pessoas a viajar, são ainda as classes média e alta que voam mais usualmente e em viagens mais curtas. Embora possa ser discutível se as LC promovem ou não inclusão social, é certo que graças as LC mais pessoas estão a viajar.

Viagens e turismo são opções particularmente interessantes para o desenvolvimento dos destinos cuja economia depende principalmente de atividades rurais, ou extração de recursos naturais. O turismo apresenta-se para as populações locais como uma forma de emprego e rendimento estável que valoriza os patrimónios culturais e tradicionais.

Uma contribuição positiva que pode ser atribuída ao setor turístico é o crescimento da empregabilidade. Como Tuner e Sears (2013) defendem, o aumento das viagens pelo globo foi motivado pelo crescimento de rendimentos reais - quanto mais pessoas viajam, infraestruturas turísticas adicionais são construídas e mais pessoas são empregadas nos serviços necessários ao turismo; mais visitantes numa região, mais hotéis, restaurantes, etc., são necessários e mais trabalhos são criados.

A Associação Comercial e Industrial do Funchal (ACIF, 2008, p.96) aponta algumas vantagens e desvantagens na entrada das LC no mercado da aviação. Como vantagens destaca:

- Potenciação de tráfego em aeroportos secundários e regionais;
- Acréscimo de eficácia nos aeroportos onde operam;
- Democratização do transporte aéreo e do acesso ao turismo internacional.
- Fazem aumentar a eficiência do setor através de maior produtividade e competitividade
- Aumentam o investimento em novas regiões por meio das novas rotas criadas
- As relações com as regiões ditas secundárias potenciam o desenvolvimento económico-social

Em contrapartida, aponta como desvantagens:

- Canibalização de mais ou menos 36% do tráfego aéreo instalado;
- Dependência, em boa parte dos casos, de incentivos ao estabelecimento de rotas e frequências;
- Excesso de competitividade pelo preço pode levar a insustentabilidade do sistema.
- A flexibilidade na substituição de rotas pode gerar incertezas e instabilidade no desenvolvimento económico das regiões onde se situam.

Após o início da sua liberalização na Europa, em 1987, houve um aumento considerável no número das companhias aéreas a operar no continente, tornando-se as LC um agente motivador para o aumento de rotas e a intensificação das chamadas “*short-breaks*”, juntamente com o aparecimento de um novo tipo de turista que representava 59% do tráfego de passageiros, podendo, sem sombra de dúvida, denominar-se de nova procura. Esse novo tipo de turista viu as LC como uma oportunidade de se deslocarem a maiores distâncias pagando um preço menor. Mas sendo os preços que os move e não os destinos, são uma clientela flutuante procurando sempre os menores preços (ACIF, 2008).

1.4 Impacto das *Low Cost* nos aeroportos e nas companhias

O surgimento das LC, sendo um fenómeno sentido em todo o setor aéreo, teve também efeitos nos pilares das viagens aéreas civis - os aeroportos e as companhias.

A experiência, nos mercados americanos e europeus, mostra que as LC tiveram um significativo impacto no desenvolvimento da competitividade no mercado da aviação, contudo é de assinalar que a liberalização não aumentou de imediato a competitividade, pelo menos na Europa. As razões para isso, embora já explicitadas previamente, passam pela otimização das operações (Olipra, 2006).

As LC, como já referido, tendem a usar aeroportos secundários, que antes do seu aparecimento serviam apenas para fins meramente militares, pelo menos na Europa, como é o caso de Bergamo-Orio al Serio desde 1972 e Frankfurt-Hahn desde 1993 (Barbot, 2006). De acordo com Barbot (2006), com a chegada das LC foram registados nesses aeroportos aumentos exponenciais e apesar de estes crescimentos não se deverem totalmente ao seu surgimento, certamente são estas companhias as maiores responsáveis.

As LC que, voando entre as cidades europeias, têm dificuldades em encontrar espaço e veem os aeroportos regionais como a solução ideal para o problema. Estes aeroportos normalmente estão situados em pequenas regiões que não têm muita importância ou visibilidade. A presença de uma LC pode ser muito vantajosa para tais localidades que se publicitam através dela.

Neste sentido, para atrair tais companhias, muitas regiões podem oferecer vantagens sob a forma de acordos. Para ilustrar esta questão Barbot (2006) refere o acordo celebrado entre a Ryanair e a região da Valónia, que claramente é violadora das leis da concorrência, uma vez que entre a LC e o aeroporto é estabelecido um acordo respeitante às taxas de aterragem e manuseamento de bagagens, acordo que, por ser realizado com a Ryanair era legalmente questionável.

No contexto atual da indústria turística, os aeroportos são a porta de entrada de turistas, sendo, por isso, elementos indispensáveis da política de desenvolvimento económico e nacional, uma vez que representam uma vantagem competitiva para a promoção de um território (Gruppo Clas, 2005).

O aeroporto Orio al Serio, em Milão, é um bom exemplo das vantagens que a presença de uma LC pode trazer para a região onde o aeroporto se insere. Em 2005, na sequência do estabelecimento de uma base pela Ryanair, o aeroporto registou um crescimento acentuado no volume de tráfego de passageiros. De facto, após a entrada da LC, o volume de passageiros no aeroporto aumentou significativamente, de 2004 para 2005 (3,3 milhões e 4,1 milhões

respetivamente), passando o aeroporto a ocupar a oitava posição entre os aeroportos italianos (Gruppo Clas, 2005).

Também Lian e Denstadli (2010) afirmam ter havido um acentuado aumento no tráfego aéreo com destino à Noruega na última década, ao contrário do turismo rodoviário, ferroviário e marítimo. O crescimento turístico conheceu o seu auge entre os anos de 2003-2007, embora os destinos como a Alemanha, a Inglaterra e a Holanda ainda dominassem os mercados turísticos tradicionais. Viagens de lazer e viagens com o propósito de visitar familiares e amigos foram os segmentos de maior crescimento para as LC, e é a estas companhias que se deve o aumento nas chegadas turísticas nos últimos anos neste país. As LC, em 2010, representavam, de acordo com os autores, 30% do mercado em 2010, 17% superior a 2003.

De igual modo, o aeroporto de Girona, em 2002, tinha um tráfego reduzido de passageiros, o que lhe dava pouca importância na economia espanhola. Este cenário veio a alterar-se a partir de 2003, o primeiro ano de operações completas da Ryanair neste aeroporto. De 2003 em diante a Ryanair fixou-se como líder incontestada do transporte de passageiros em Girona. Em 2007, a taxa de mercado da Ryanair passou de 66%, que possuía já em 2003, para 88%. Tal como Girona, os outros aeroportos em que a Ryanair se estabelece conhecem um crescimento do número de passageiros. Neste contexto, pode afirmar-se que o sucesso do crescimento no aeroporto de Girona se deveu à chegada da Ryanair em finais de 2002 (Bel, 2009).

Segundo Rebollo (2009), a introdução das LC no mercado espanhol produziu efeitos em todo o setor. Contudo, as companhias *Charter* foram especialmente afetadas, uma vez que elas eram responsáveis pela canalização do tráfego turístico em Espanha. Por conseguinte, o aparecimento das LC veio modificar as operações turísticas aeroportuárias, levando a cabo a progressiva substituição das companhias *Charter* pelos transportes aéreos regulares de baixo custo.

As LC introduziram no sector da aviação um novo modelo de negócio baseado numa maior eficiência operacional associada com tarifas baixas (Donzelli, 2010). Este novo modelo alterou a dinâmica do mercado de aviação, as companhias tradicionais perderam a sua posição confortável e tiveram que alterar a sua estratégia. No entanto, nem todas as companhias sofreram tanto com o aparecimento das LC.

As *Charters* não escaparam ilesas, mas os impactos por eles sofridos não são assim tão extremos que justificam a sua extinção, pelo facto de estarem acostumadas com a competição entre elas, estavam mais bem preparadas para a nova realidade do mercado. Refere Williams (2001), que

as companhias *charters* não irão ser substituídas pelas LC. Apesar dos baixos custos dessas companhias estarem fora do alcance das companhias tradicionais, as *charters* conseguem ainda acompanhar o preço, e por vezes até baixá-lo, isto porque, são mais flexíveis que as LC e de acordo com Williams, utilizam aeronaves que, sendo maiores, são mais eficientes. Tudo dependerá realmente de como as Charters responderão ao avanço das LC, mas estas dificilmente conheceram na Europa o mesmo nível de desenvolvimento que tiveram no outro lado do Atlântico (Williams, 2001).

O efeito das companhias de baixo custo é também sentido nos aeroportos, tendo uma presença significativa no aeroporto de Barcelona e uma presença mais modesta no aeroporto de Madrid, embora nesta última haja potencialidade de expansão (Rebollo, 2009).

1.5 Impacto das *Low Cost* nas regiões

As companhias aéreas, em especial as LC, produzem impactos ou efeitos em diversas esferas, muitas delas verificadas nas regiões que servem estas companhias. No caso da União Europeia, promovem um dos seus objetivos- a inclusão comunitária.

Baum (2004) considera as implicações dos transportes aéreos LC no que diz respeito à inclusão e exclusão social. Além de referir as vantagens para o consumidor, conclui o autor que as LC possibilitam a um maior número de pessoas, viagens aéreas, com maior frequência e oferecendo um maior número de destinos que as companhias tradicionais. Assinala também, em concordância com outros (Donzelli, 2010, por exemplo), que as regiões “fora do caminho” devem muito às LC (Baum, 2004).

De facto, o desenvolvimento das LC na Europa levou a muitos efeitos inesperados, não só para os aeroportos regionais que viram um aumento exponencial na afluência de passageiros, mas também nas economias locais. Particularmente, a expansão gradual das LC potenciou a descoberta de vários destinos por turistas.

Além disso, as LC afetam, com a sua popularização, os níveis de empregabilidade nas regiões onde se encontram.

De acordo com um estudo realizado pela York Aviation (2007), aproximadamente 19.100 funcionários a tempo inteiro encontram-se empregados pela Associação Europeia das

Transportadoras Aéreas de Baixo Custo (*European Low Fares Airline Association*, ELFAA, em inglês) e 26.000 empregados pelas LC. A York Aviation (2007) aponta que o modelo das LC é um dos motivos para esses resultados, uma vez que a estratégia *multi-hub* as incentiva a estabelecer várias bases longe do seu país. Esse padrão operativo resulta numa empresa multicultural, com trabalhadores que sempre regressam ao seu país de residência, difundindo o impacto das LC na empregabilidade.

Na Polónia, por exemplo, a iniciação dos serviços aéreos LC criou 2.000 novos postos de trabalho, e as autoridades regionais estimam que cada 100 mil turistas adicionam 1.000.000€ à economia local (York Aviation, 2007).

Além da empregabilidade, o desenvolvimento das LC produziu outros efeitos económicos, com destaque para o setor turístico, uma vez que o torna mais acessível e abrangente, pois não tem impacto somente nos grandes destinos turísticos, repercute-se também por destinos menos conhecidos ou populares (Olipra, 2012). Sobre as transportadoras aéreas de baixos custos, Olipra questionou a sua influência no mercado do turismo, concluindo que, além promover o desenvolvimento de turismo de fim-de-semana, urbano ou turismo de férias curtas, promovem também o desenvolvimento e o acesso a diversos outros serviços turísticos, nomeadamente serviços de *Rent-a-Car*, seguros de viagens, entretenimentos locais, etc. Assim, o ponto forte das LC é que alcançam uma vasta área de mercados sobrepostos (Olipra, 2012).

Olipra (2012) concluiu ainda que as transportadoras LC influenciam o desenvolvimento das pequenas regiões de muitas formas, a maior parte delas estreitamente ligadas ao modelo de negócio das LC. Se, por um lado, as LC preferem viajar para aeroportos secundários para reduzir os seus custos, por outro lado, favorecem estas pequenas cidades, levando mais público até elas.

Em contrapartida, uma das formas das LC se financiarem é através das taxas publicitárias pagas pelas regiões para onde voam. Do ponto de vista das autoridades regionais, essas práticas são, por vezes, necessárias para atrair as LC e também uma forma de publicitar as suas regiões pelas grandes companhias, o que, por sua vez, resulta na atração de novos turistas. Levando isso em consideração, podemos afirmar que as LC influenciam positivamente as pequenas regiões e destinos menos famosos, aumentando o tráfego turístico e notoriedade do destino, o que, de um modo geral, determina o crescimento económico da região (Olipra, 2012; Campisi et. al. 2010).

O grupo Jones Lang Lasalle Hotels (2006) refere que a entrada das LC pode ter um de três efeitos numa cidade ou região: o *pull effect*, onde as *gateway cities* experienciam um decréscimo na demanda turística de longo prazo; o *push effect* onde, em contraste com as *gateway cities*, se presencia um forte crescimento no turismo após a introdução de uma LC; e os *derived effects*, em que se regista um crescimento em alojamentos e hotéis justificada pelo aumento da demanda turística com os passageiros que as LC levam para a região nos distritos circundantes aos aeroportos secundários ou regionais.

A pesquisa do grupo hoteleiro citado mostra que as transportadoras de baixo custo contribuem na demanda turística e potencialmente na ocupação dos hotéis. Contudo, não é «saudável» concentrar o desenvolvimento apenas numa companhia, pois se as LC em questão mudarem de rota ou perderem interesse, os efeitos para a região que concentrou todos os seus esforços na companhia seriam potencialmente desastrosos (Jones Lang Lasalle Hotels, 2006).

Por outro lado, pode referir-se que os voos baratos oferecidos pelas LC podem levar a um decréscimo no turismo interno, uma vez que o público pode sentir-se atraído a conhecer um país diferente usufruindo de viagens baratas (Jones Lang Lasalle Hotels, 2006).

Como já foi dito anteriormente, a presença de uma LC é benéfica para as regiões menos conhecidas, tanto que muitas delas oferecem incentivos para atrai-las. Por exemplo, em 2006, o governo Maltês decidiu providenciar incentivos a fim de atrair as LC. A expectativa do governo era alterar o pacote turístico de Malta, passando-o de um destino de sol e mar para um turismo cultural. Após os incentivos do governo e a chegada da Ryanair a este mercado, o tráfego europeu para Malta cresceu em 10,9% em 2010 (Graham & Dennis, 2010).

Os impactos das LC não se restringem apenas as áreas económicas e ambientais. A York Aviation (2007) menciona outros impactos de cariz social trazidos pela expansão das conexões ponto a ponto das LC, a saber:

- Criação de novas indústrias turísticas e o suporte de crescimento de mais cotados produtos turísticos;
- Promover a coesão europeia através de conexões de regiões periféricas ou inacessíveis dentro da União Europeia e contribui para a reforma das suas economias;
- Prover a mobilidade aos crescentes mercados laborais europeus e promover, consequentemente, uma distribuição eficaz de recursos;
- Contribuir para uma melhor qualidade de vida na sociedade moderna.

1.6 Impactos das *Low Cost* no ambiente

Um assunto que vem ganhando cada vez mais espaço neste século são as questões ambientais. Os transportes aéreos, embora sejam uma inovação relativamente recente, são por vezes também chamados a responder pelos danos causados ao ambiente, sejam companhias tradicionais, sejam LC. Apesar de, os transportes aéreos não serem o meio de deslocação mais poluente, este meio de transporte não é livre de culpa. Esta é uma questão extremamente pertinente quando se fala nos aeroportos secundários que as LC favorecem.

O índice de poluição dos transportes aéreos, para além da viagem em si, deve considerar todos os outros transportes acessórios que o indivíduo utiliza para chegar no aeroporto, bem como todas as operações aeroportuárias que sejam emissoras de gases poluentes (Anselmo, 2016).

Neste sentido, segundo Olipra (2012), os transportes aéreos são vistos como sendo de mais alto impacto no ambiente, como fonte poluidora e emissora de ruídos. De acordo com o autor, pelo seu rápido nível de desenvolvimento e expansão, é necessário considerar os impactos ambientais e talvez a obstrução das LC.

Em contrapartida, outros estudos (Olipra, 2012; Donzelli, 2010) referem que as transportadoras de baixo custo contribuem para o desenvolvimento e sustentabilidade do turismo e viagens ambientalmente sustentáveis pela Europa, apontando-se como fatores contributivos para o baixo impacto das transportadoras LC no ambiente, pois têm como características:

- Uma melhor configuração de distribuição dos assentos, juntamente com o maior nível de lotação da aeronave, o que resulta num menor nível de consumo de combustível por assento;
- O uso de aeronaves mais modernas e, portanto, tecnologicamente mais avançadas, que permitem diminuir o nível de combustível necessário e também o ruído produzido em cada viagem;
- Recorrer a voos diretos, o que diminui o nível de poluição para cada conexão.

Considerando estes argumentos verdadeiros, pelo menos comparados com as companhias tradicionais, elas são menos poluentes. No entanto, não podemos ir tão longe ao ponto de as chamar “ambientalmente conscientes”, uma vez que tanto as políticas como o modelo das LC, têm como objetivo economizar o máximo possível tornando-as sustentáveis economicamente.

No entanto, o sector aéreo deve ser responsabilizado pelas emissões de gases com efeito de estufa e as LC, pertencendo a este setor, devem ser responsabilizadas juntamente com as companhias tradicionais. Refere o Parlamento Europeu (Directiva COM, 2006,357), que os transportes aéreos consistem numa das maiores fontes de poluição ambiental, assim as companhias aéreas LC não podem ser excluídas do impacto negativo para o ambiente, mesmo sendo aparentemente mais amigas do ambiente do que as companhias tradicionais.

A preocupação das LC em reduzir gastos pode ser visto como ecologicamente consciente - uma vez que resultam em uma menor taxa de desperdício -, mas realmente as decisões que levam à poupança de recursos e redução de gastos vem do próprio modelo das LC, e não de uma preocupação com o ambiente (Gonçalves, 2009).

De facto, no que concerne à minimização dos custos, as LC melhoraram a sua habilidade de os reduzir, assim como os desperdícios de energia. Além disso, a maior parte das LC tendem a operar de e para aeroportos secundários e em aeroporto situados em zonas menos povoadas, o que tende a reduzir a poluição sonora. Ainda na nota dos aeroportos secundários, estes tendem a ser menos movimentados, o que reduz o congestionamento, as voltas, e por consequência diminui o consumo de energia. Adicionalmente, como as LC não oferecem serviços a bordo grátis (alimentação, bebidas, jornais, etc.), reduz também o desperdício gerado a bordo. Ainda assim, as LC, como já havíamos dito, são reais contributos de poluição e emissão de CO₂.

A União Europeia adotou várias iniciativas com fim de reduzir e controlar a emissão de gases produtores de efeito de estufa. Por exemplo, a proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 2003/87/CE e que foi, entretanto, alterado para a Directiva COM (2006) 818/F1, implementa a redução do impacto da aviação nas alterações climáticas através da inclusão das emissões provenientes das atividades de aviação no regime comunitário, obrigando os operadores de aeronaves a elaborar um plano de acompanhamento e a comunicar os dados referentes às emissões de acordo com esse plano.

1.7 As *Low Cost* na Região Autónoma dos Açores

Sendo este o tema principal da presente investigação, particularizando para a Ilha Terceira, importa neste ponto enquadrar a Região Autónoma dos Açores (RAA), histórica, geográfica e

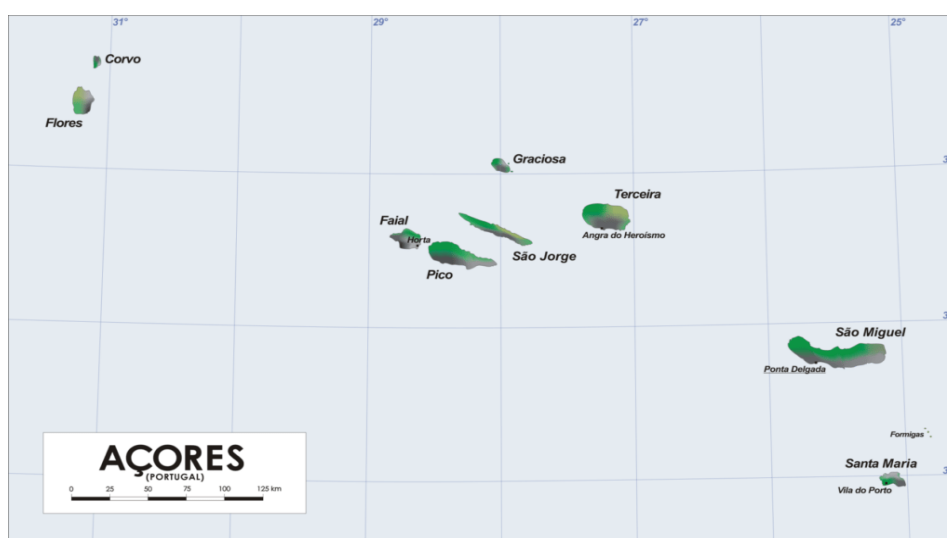
economicamente, uma vez que estes aspetos influenciam fortemente o isolamento que sofreu ao longo de muitos anos e que, de certa forma, as LC ajudaram a abrir para o resto do mundo.

1.7.1 Enquadramento Histórico e Geográfico do Arquipélago dos Açores

O Arquipélago dos Açores situa-se no oceano Atlântico Norte, a 1.500km de Lisboa e a 3.900km da costa leste da América do Norte e faz parte da região da Macaronésia, onde também se incluem os Arquipélagos da Madeira, das Canárias e de Cabo Verde.

O arquipélago possui uma área total de 2.322km², e é constituído por nove ilhas que formam conjuntos de três grupos distintos (Ocidental, Central e Oriental) e por vários ilhéus, conforme mostra a Figura 1. Apresentam uma orientação WNW- ESSE (Oeste-Noroeste), alinhamento que se deve à tectónica regional.

Figura 1 – Arquipélago dos Açores



Fonte: Disponível em <https://byacores.com/mapa-dos-acoers/> (Acedido a 18/03/2020)

O grupo oriental é constituído pelas ilhas de Santa Maria e São Miguel, sendo nesta última que se encontra a capital económica da RAA, Ponta Delgada. No grupo central encontram-se as ilhas Terceira, Graciosa, São Jorge, Faial e Pico. Mais distante de Portugal Continental, o grupo ocidental inclui as ilhas das Flores e do Corvo.

A descoberta das ilhas dos Açores iniciou-se no ano de 1427, com o avistamento da Ilha de Santa Maria. Gradualmente de Oriente para o Ocidente, as restantes ilhas foram sendo avistadas pelos navegadores portugueses. O arquipélago atraiu várias povoações pelo clima agradável e

um solo bastante fértil, povos estes vindos do Algarve ao Minho, mas também estrangeiros, com destaque para os Flamengos e Espanhóis. A ocupação foi feita preferencialmente nas zonas litorais, onde se fixaram as primeiras populações, deixando de lado o interior das ilhas quase despovoado. No momento atual, os maiores centros urbanos situam-se na orla costeira, abrigados os ventos fortes nas cidades de Ponte Delgada (Ilha de São Miguel), Angra do Heroísmo (Ilha Terceira) e Horta (Ilha do Faial). Relatório do Estado do Ordenamento do Território Açores (2003)

A história económica dos Açores é distinguida pela sua «monocultura colonial de exportação». Os produtos exportados pelos Açores são carnes de novilho e vitela; o leite; o queijo e o açúcar, este só poderá ser exportado uma certa quantidade, o restante destina-se ao consumo local. Os ciclos de exploração deram grande ênfase às paisagens das ilhas e impuseram uma utilização em demasia dos recursos naturais. Com a Segunda Guerra Mundial fomentou-se a atividade pecuária com fins industriais que prevalece atualmente devido à elevada área de pastagens, e que sustenta a economia regional. O crescimento das áreas de pastagens artificiais desfavoreceu as culturas agrícolas, o crescimento descompassado do efetivo bovino e o alargamento do número de indústrias de transformação do leite, promoveram esta atividade a uma monocultura, com todas as consequências intrínsecas ao domínio de um sector produtivo. Uma nova forma de diversificação da base económica poderá ser o turismo, utilizando recursos de uma região onde a natureza se encontra resguardada, tendo em conta outras áreas que estão submetidas a grandes pressões ambientais.

As zonas onde se centram a atividade económica e social do Arquipélago inclui cinco cidades açorianas, são elas: Ponta Delgada e Ribeira Grande em São Miguel; Angra do Heroísmo e Praia da Vitoria na Terceira; Horta no Faial. Os equipamentos estruturantes e serviços estão agrupados nos grandes aglomerados populacionais. Relatório do Estado do Ordenamento do Território Açores, (2003)

1.7.1.1 Breve História da Ilha Terceira

A Ilha Terceira é uma das cinco ilhas pertencentes ao grupo central do Arquipélago dos Açores. O seu nome deve-se a ter sido a terceira ilha a ser descoberta, entre os finais de 1420 e início de 1430, sendo a terceira maior ilha do Arquipélago. É a segunda ilha com maior população, sendo dividida em dois Concelhos, Angra do Heroísmo e Praia da Vitória, e constituída por 19 freguesias.

A Ilha Terceira é uma das que apresenta um maior desenvolvimento em termos socioeconómicos. A atividade vulcânica é uma das principais origens dos recursos naturais nesta ilha, e apesar de possuir um património natural menos visível, tem um dos poucos vulcões visitáveis no mundo, o Algar do Carvão, bem como uma gruta vulcânica, fumarolas, ilhéus e zonas balneares com origem em escoados lávicos.

A sua riqueza histórica, com uma enorme oferta cultural e patrimonial, originou um reconhecimento por parte da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO, em inglês, *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*) em 1983, tendo a cidade de Angra do Heroísmo sido nomeada como Património da Humanidade. Este reconhecimento é visível na zona urbana da cidade de Angra, nos exemplares da arquitetura militar, como é a imponente Fortaleza de São João Batista, nos seus palácios, casas senhoriais solares, conventos, monumentos, praças, jardins, e nas múltiplas igrejas, impérios e museus espalhado por toda a ilha.

O turismo cultural assume-se como o produto central desta ilha, quando se junta com outros produtos, como os passeios pedestres, as atividades equestres, o geoturismo, os passeios de barco, a observação de cetáceos, o iatismo, o mergulho e o *windsurf*, originam uma oferta de grande valor turístico.

No que diz respeito à gastronomia, é também uma das mais reconhecidas a nível insular por se manifestar de muito rica e diversificada nos pratos de carne, peixe, enchidos e doçaria tradicional. Como exemplo da riqueza gastronómica da ilha, temos a alcatra terceirense e os bolos da Dona Amélia. As manifestações culturais e tradicionais, que assumem um cariz de divertimento, são parte integrante de festas religiosas e artes performativas durante todo o ano. As vivências do povo da Terceira manifestam-se nas festas do Divido Espírito Santo, os Bailinhos de Carnaval, as festas profanas, a tradição tauromáquica e as vindimas, onde todos os visitantes são bem recebidos (Silva, 2016).

Além de todas as atrações naturais, arquitetónicas e culturais, a Ilha Terceira teve uma enorme importância geopolítica e geoestratégica durante a Segunda Guerra Mundial e posteriormente durante o período da Guerra Fria. A ilha possuía uma pista compactada de cariz militar na planície das Lages, construída em 1934, contudo, foi com o evoluir da Segunda Guerra Mundial que, em 1941, nasceu a Base Aérea N°4 (BA4) (Gomes, 2014).

A 8 de Outubro de 1943, depois do acordo assinado entre Portugal e Inglaterra, invocando a antiga aliança (Tratado de Aliança Luso-Britânica), o Grupo-247 das forças inglesas chegava à base. Após um ano, em fevereiro, chegavam os destacamentos da Força Aérea, da Marinha e do Exército dos Estados Unidos da América (EUA). No início de 1945, estes mudaram o destacamento para a ilha de Santa Maria, mas, em 1946, com a retirada dos britânicos, as forças dos EUA mudaram-se definitivamente para a BA4, tendo-se mantido até aos dias de hoje (Gomes, 2014). Atendendo à expansão do Comunismo a leste, os países do Atlântico Norte criaram uma aliança, a Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO), em 1949, com vista a criar uma defesa coletiva a ocidente, e Portugal, apesar de viver um regime ditatorial foi convidado a integrá-la, muito devido à importância geoestratégica da Base das Lajes.

Este tratado estipulava que qualquer ataque armado contra um dos países membros seria considerado um ataque a todos os restantes, que rapidamente deveriam enviar reforços militares para lutar com os invasores. Estas vantagens se referem, por exemplo ao acesso a recursos naturais e a importantes mercados consumidores.

Em 1978, a BA4 tornou-se também posto no Comando Aéreo dos Açores, sendo-lhe incumbido as funções de busca e salvamento, transporte tático e patrulhamento marítimo na área do Arquipélago (Força Aérea Portuguesa [FAP], 2014, citado por Gomes, 2014).

No período da Guerra Fria, a Base das Lajes, da mesma forma que representava uma projeção de força, também tinha igualmente um significado particular no contexto da guerra submarina. Na altura, Portugal não tinha conhecimento, no entanto, chegaram a estar na Base das Lajes munições nucleares, nomeadamente cargas de profundidade com ogivas nucleares, que eram usadas contra submarinas (Telo, 2014).

Em novembro de 1989, após a queda do muro de Berlim e do fim da Guerra Fria, os EUA tornaram-se a única potência mundial, pelo que tiveram necessidade de rever a sua estrutura militar, preparando-se para responderem aos novos desafios que se iam criando (Mendes, 2006). Neste contexto, em 1991, foi realizado um Acordo de Cooperação e Defesa entre os EUA e Portugal, no qual os norte-americanos manteriam a sua posição na Base das Lajes para intervir em operações humanitárias, de manutenção de paz e em conflitos regionais (Mendes, 2006). Desde este acordo, os norte-americanos já fizeram algumas revisões à sua posição, uma em 1993 e outra em 1997; a partir daí passaram a ser realizadas de quatro em quatro anos,

havendo ainda a possibilidade dos norte-americanos abandonarem definitivamente a Base num futuro próximo (Larson, Orletsky & Leuschner, 2001).

Portugal, e mais concretamente a Ilha Terceira, beneficiou com a estadia dos norte-americanos na Base das Lajes, maioritariamente pela construção de infraestruturas de apoio, tais como novas habitações, clínicas, escolas, melhoramentos no aeroporto, entre outras infraestruturas, cujo investimento já ultrapassou os 170 milhões de euros, desde os anos 90 até à atualidade. Importa ainda referir que o aeroporto da Terceira possui uma parte militar, onde se insere o complexo da Base das Lages (Gomes, 2014).

Além disso, numa região de enormes carências económicas, o complexo da Base das Lajes deu emprego a muitos civis açorianos para a prestação de diversos serviços, tais como limpeza, cuidado das crianças, construção civil, entre outros, e os seus militares têm um impacto significativo na economia local, que sobressai. Devido às pequenas dimensões da ilha, pois qualquer que seja o investimento tem uma força bastante significativa na economia da ilha (Gomes, 2014).

Consequentemente, existe uma grande dependência das receitas produzidas pelos norte-americanos na economia dos Açores, da mesma maneira que existe uma carência de opções das entidades locais para lutar contra essa dependência. A presença efetiva militar e civil norte-americana na Base das Lajes contribui de forma positiva para a receita económica da ilha da Terceira, visto que estamos perante uma economia regional de pequena dimensão.

No campo militar, ao assinar o acordo de cooperação e defesa de 1995, Portugal teve diversos benefícios, recebendo 25 aviões caça F-16 ao abrigo de Programa da Agência Europeia da Defesa do inglês, (*European Defence Agency*), EDA, armamento e material militar e formação de militares portugueses nos EUA para usufruírem de formação, ao abrigo do Programa *International Militar Education and Training* (IMET) (Gomes, 2014).

Ainda hoje a Base das Lajes é uma vantagem para Portugal no que se refere ao diálogo com os EUA, pelo que é uma mais-valia para o Estado português conservar uma relação duradoura com os EUA, baseada na Ilha Terceira. Além desta relação bilateral, o apoio norte-americano tem sido muito importante na entrada de Portugal em certas organizações internacionais, como ocorreu na Cimeira das Lajes, por exemplo, o que aumentou a visibilidade de Portugal ao nível da Segurança Internacional (Gomes, 2014).

1.7.2 O Produto Interno Bruto do Arquipélago dos Açores

De acordo com Vasconcelos e Garcia (2009), o PIB (Produto Interno Bruto) é o indicador que simboliza, de uma forma mais vasta, o estado da economia. Calcula-se através do somatório, em valores monetários, dos bens e serviços produzidos por um país. É importante salientar que no cálculo do PIB são ponderados apenas os bens e serviços finais, de forma impedir que um mesmo produto seja equacionado duas ou mais vezes (Lourenço & Romero, 2002).

Deste modo, o valor do PIB permite averiguar se a economia está em desenvolvimento ou recessão. O desvio nos resultados do PIB pode determinar recessões, desemprego, uma descida de lucros e até colapsos. Por outro lado, um aumento do PIB pode promover uma produção medida de grande riqueza ou o aumento dos preços. Na perspetiva de Rossetti (2003), o PIB é um dos indicadores mais usados na macroeconomia, por definir como objetivo fixar dimensões a atividade económica de um determinado lugar, sendo o indicador fundamental na utilização para manifesta a riqueza e o crescimento económico.

O turismo tem sido uma das atividades económicas mais impulsionadoras do PIB em Portugal. Segundo Cunha e Abrantes (2013), a atividade turística assume repercussões económicas para além do momento da realização de um dispêndio (investimento ou consumo), assim como a receita gerada ultrapassa a que dos sectores económicos diretamente ligados ao turismo, uma vez que o consumo turístico gera rendimentos que serão empregados pelos diversos participantes de variadas formas. Por exemplo, um turista paga a sua estadia no hotel, esse dinheiro irá ser mais tarde usado pelo hotel para pagar o ordenado a um funcionário, que, por sua vez, irá utilizar esse dinheiro para fazer as suas compras no supermercado, de seguimento o dono do supermercado com o dinheiro das compras do empregado do hotel vai pagar aos seus próprios empregados ou mesmo aos seus fornecedores e assim ininterruptamente. Origina-se assim um “Efeito Multiplicador” no sistema económico. Cunha e Abrantes (2013) e Lickorish e Jenkins (2000) afirmam que o multiplicador pode ser repartido em cinco tipos:

- Efeito multiplicador do turismo: relação entre a despesa inicial no turismo e a posterior criação de valor acrescentado.
- Multiplicador de rendimento: calcula o lucro criado direta e indiretamente pelas despesas turísticas.
- Multiplicador das transações: identifica a ampliação do volume dos negócios que são criados por uma despesa turística inaugural.

- Multiplicador de capital: estima o aumento dos ativos numa economia incitado pelos investimentos em infraestruturas.
- Multiplicador do emprego: avalia os empregos criados com efeito das despesas realizadas pelos turistas.

Esta análise das despesas pelo Multiplicador tem algumas limitações, uma vez que não calcula os custos de oportunidade, ou seja, o custo que temos ao escolher efetuar uma tarefa em vez de outra. No entanto, permite medir alguns dos efeitos desta atividade económica num país ou região.

Dados do Banco de Portugal relativos a Viagens e Turismo da Balança de Pagamentos, que abrangem sobretudo bens e serviços obtidos pelos viajantes, demonstram que as receitas de 2014 alcançaram aproximadamente os 10394 milhões de euros, concluindo-se um aumento de 12.4% analogamente a 2013.

Os gastos em Viagens e Turismo alcançaram os 3318 milhões de euros, mais 6.4% face a 2013. O balanço da nota registou 7076 milhões de euros, manifestando-se um crescimento de 15.4% face a 2013 contrariando com os anos anteriores, 2011 aumento de 11.3%, em 2012 de 9.4% e em 2013 de 8.3%. Cunha e Abrantes (2013)

Tendo em conta que o período em análise no nosso estudo engloba os anos de 2014 a 2018, importa analisar os dados do país, com especial foco na RAA, por ser a região de interesse para esta investigação. As Tabelas 1 e 2 apresentam o PIB nacional e regional *per capita*, por valor, e a respetiva taxa de variação, de 2014 a 2018, salientando-se que os anos de 2014 e 2015 têm como referência 2011 e os restantes referenciam-se a partir de 2016.

Tabela 1 – PIB regional *per capita* (valor)

PIBR per capita em valor (milhões de €)	2014	2015	2016	2017	2018
Norte	13.976	14.598	15.324	16.102	16.853
Centro	14.359	15.129	15.664	16.456	17.196
A.M. Lisboa	22.502	23.061	23.763	24.884	25.822
Alentejo	15.040	16.382	16.811	17.965	18.487
Algarve	16.973	17.871	19.262	20.937	22.019
R.A. Açores	15.011	15.564	16.182	16.807	17.514
R.A. Madeira	14.862	16.451	17.517	18.782	19.243
Portugal	16.641	17.359	18.061	19.023	19.827

Fonte: INE – Contas regionais

Tabela 2 – PIB regional *per capita* (taxa de variação)

Anos	2015	2016	2017	2018
Continente	4,3	4,0	5,3	Pro 4,3
Norte	4,4	5,0	5,1	Pro 4,7
Centro	5,4	3,5	5,1	Pro 4,5
A.M. de Lisboa	2,5	3,0	4,7	Pro 3,8
Alentejo	8,9	2,6	6,9	Pro 2,9
Algarve	5,3	7,8	8,7	Pro 5,2
R.A. Açores	3,7	4,0	3,9	Pro 4,2
R.A. Madeira	3,7	6,5	7,3	Pro 2,4
Portugal	4,3	4,0	5,3	Pro 4,2

Fonte; INE – Contas regionais

Verifica-se que Portugal teve um aumento contínuo do PIB e todas as regiões acompanharam este crescimento, sendo o maior contributo da Área Metropolitana de Lisboa (AML) e do Algarve. Relativamente à taxa de variação, os dados disponibilizados (2014 não foi contemplado), para Portugal, destacam um ligeiro decréscimo de 2015 para 2016 (-0,3%) e um aumento de mais de um ponto percentual de 2016 para 2017 (+4,0 e +5,3%, respetivamente), voltando no ano de 2018 a manter nos +4,2% (dados provisórios à data).

Comparando as diversas regiões, a taxa de variação relativa a 2015 foi superior para as regiões do Alentejo (+8,9%), Centro (+5,4%) e Algarve (+5,3%), e inferior para a AML (+2,5%), RA Açores e RA Madeira (ambas com +3,7%). Em 2016, as regiões que registaram uma taxa de variação superior foram o Algarve (+7,8%), a RA Madeira (+6,5%) e o Norte (+5,0%), tendo registado percentagens inferiores para o Alentejo (+2,6%), a AML (+3,0%) e o Centro (+3,5%). O ano de 2017 foi o que mostrou taxas de variação superiores, o que se deveu à retoma económica e financeira do país, com as regiões do Algarve (+8,7%), RA Madeira (7,3%) e Alentejo (+6,9%) a ultrapassarem os cinco pontos percentuais, ao invés, as regiões dos Açores (+3,9%) e AML (+4,7%) foram as únicas abaixo desta variação. Com dados provisórios ainda para 2018, verifica-se que apesar de a variação se manter positiva para todas as regiões, esta não ultrapassa os cinco pontos percentuais para nenhuma região, mantendo-se o Algarve (+5,2%), mas também o Norte (+4,7%) e o Centro (+4,5%) com valores superiores. Em contrapartida, a RA Madeira (+2,4%), o Alentejo (2,9%) e a AML (+3,8%) foram as regiões com taxas de variações mais baixas.

Quanto à RA Açores, apesar de não estar entre as regiões com o PIB *per capita* maior, manteve um crescimento constante ao longo dos anos em análise, mantendo uma amplitude pouco

significativa, de 3,7% a 4,2%, sendo a única região que, em 2018, mostrou uma taxa de variação superior ao ano anterior.

Vejamos agora o rendimento disponível bruto das famílias, no sentido de perceber se o seu rendimento acompanha a evolução do PIB.

Tabela 3 – Rendimento disponível bruto *per capita* das famílias

Regiões	2014	2015	2016	2017
Norte	9.741	10.160	10.950	11.289
Centro	10.464	10.963	11.754	12.161
A.M. Lisboa	13.806	15.176	14.476	14.949
Alentejo	10.642	11.082	11.938	12.233
Algarve	11.987	12.325	14.053	15.130
R.A. Açores	11.303	11.806	12.177	12.547
R.A. Madeira	10.926	11.312	12.131	12.498
Portugal	11.225	11.658	12.347	12.773

Fonte: INE – Contas regionais

Segundo os dados disponibilizados, verifica-se que, em 2014, apenas as famílias da AML (13.806€), do Algarve (11.987€) e da RA Açores (11.303€) possuíam um rendimento disponível bruto *per capita* superior à média nacional (11.225€). As mesmas regiões mantiveram um rendimento superior à média nacional no ano de 2015, registando-se, nos Açores, em particular, um aumento do rendimento per capita de 4,5%, superior à média nacional (3,9%) (SREA, 2016, 2017).

Em 2016, a RA Açores (12.177€) perdeu a sua posição, ficando ligeiramente abaixo da média nacional (12.347€), restando apenas a AML (14.476€) e o Algarve (14.053€) como regiões acima desta média. Ainda assim, a taxa de crescimento do rendimento bruto *per capita* da RAA foi de 5,4%, superior ao ano anterior (SREA, 2018).

O último ano divulgado até à data, 2017, não mostrou alterações nas regiões com rendimento disponível bruto *per capita* acima da média nacional (12.773€), apesar de a região do Algarve ultrapassar a AML, com uma diferença de 181€. Quanto à RAA (12.547€), ainda que o rendimento tenha sido superior às restantes regiões, ficou abaixo da média nacional, que teve um aumento de rendimento per capita de 3,5%, sendo este aumento de apenas 3,0% para a RAA (SREA, 2019).

1.7.3 Liberalização das *Low Cost* na Região Autónoma dos Açores

Na RAA, antes da liberalização das LC, vivia-se num setor aéreo dominado por duas companhias em situação de monopólio, a SATA e a TAP. Em consequência, a liberdade de circulação dos residentes era limitada e os Açores não eram um destino atrativo. Em comparação, os preços de outros destinos semelhantes eram mais atrativos sendo servidos por um número maior de companhias de bandeira.

Com a introdução das LC, em 2015, presenciou-se a uma mudança de paradigma. A primeira mudança foi a extinção de duas tarifas, uma para residentes da RAA comprovados (mais barata) e outra para não residentes (mais cara). Entrou em efeito uma tarifa única, adotada tanto pelas LC como pelas companhias tradicionais e *charters*, quer para residentes quer para não residentes da RAA. O sistema era prejudicial para os não residentes dos Açores e apenas a curto prazo benéfico para os residentes, uma vez que acabava por afastar os turistas (Zsembera, 2017).

A chegada das LC veio suscitar alguns problemas que foram resolvidos com soluções inteligentes. A maior dessas dificuldades veio na forma das disparidades entre as ilhas preferidas das LC, as que tinham ligações exteriores com as que não tinham. O programa *Gatway* veio dar resposta a esta questão, pois permite que os residentes das ilhas como a Graciosa, que não têm ligação exterior, possam deslocar-se para uma ilha com ligação, a ilha Terceira, por exemplo, de forma gratuita. Esta medida também é atrativa para os turistas, uma vez que o programa se aplica a estes também (Zsembera, 2017).

Em geral, a chegada das LC deu um grande impulso ao turismo regional da RAA. Com a entrada da Ryanair e da EasyJet ao transporte aéreo desta região insular, o número de voos aumentou drasticamente entre o continente e o arquipélago. A diferença foi mais acentuada na ilha de São Miguel, mas todas as ilhas do arquipélago registaram aumento do número de visitantes. A liberalização e a chegada das LC vieram beneficiar especialmente o turismo *incoming*, tendo marcado a criação de um novo segmento de mercado, o do turismo de curta duração (Zsembera, 2017). Mas esta análise será feita em detalhe ao longo deste trabalho de investigação.

Companhia aérea EasyJet começou a operar no arquipélago (São Miguel) desde a liberalização (2014) e deixou de operar no arquipélago a 28 de Outubro de 2017, e desde a data que o arquipélago só tem uma companhia aérea Low Cost Ryanair

1.8 Síntese

Este primeiro capítulo recapitula alguma da literatura existente acerca das companhias aéreas *Low Cost*, e a restrição do conteúdo enquadrado num estudo empírico por meio de publicações e obras.

Iniciou-se este enquadramento teórico com a definição do conceito de turismo, que se traduz na ação que se realiza por pessoas quando estas se deslocam da sua zona habitual para outro local por um período limitado. Esta deslocação está intimamente ligada à atividade de viajar.

De seguida, foram definidas as diferentes tipologias de companhias áreas, distinguindo-se as tradicionais das LC, principalmente nos modelos de negócio, sendo o das LC um modelo de baixo custo operacional e de otimização do espaço dentro da aeronave. A partir desta distinção, seguiu-se a descrição do percurso de liberalização do transporte aéreo na Europa, que ocorreu entre 1987 e 1997 e permitiu a implementação das LC.

Posteriormente, analisou-se os diferentes impactos das LC, primeiro ao nível do transporte aéreo, com uma análise sobre a procura, as tarifas, e os consumidores e o turismo, e depois nos aeroportos e nas companhias, nas regiões e ambientais. Em termos de transporte aéreo, as LC vieram aumentar a procura e diminuir as tarifas, o que permitiu uma maior democratização do transporte aéreo e, por consequência, uma maior taxa de turistas, principalmente de classe média, que procuram mais viagens por lazer (70%), em vez de viagens de negócios (30%). Relativamente aos aeroportos, as LC promoveram o aumento da procura de aeroportos secundários, tradicionalmente menos concorridos, aumentando a sua visibilidade e importância nos vários países da Europa. As companhias aéreas tradicionais também sentiram o impacto da concorrência das LC, sofrendo perdas económicas elevadas, o que as obrigou a alterar a sua estratégia. De igual modo, as companhias *charter* também sofreram uma diminuição da procura, mas o impacto foi menos acentuado do que as companhias tradicionais, pois, pelas suas características, estavam mais preparadas para reagir à concorrência. O impacto das LC nas regiões, muito devido à utilização de aeroportos regionais por parte destas companhias, promoveu a procura de novos pontos de turismo, com resultados positivos ao nível do desenvolvimento económico-social e da empregabilidade, devido ao crescimento dos setores ligados ao turismo. Por fim, foi abordado o impacto das LC no ambiente, que apesar de ser

considerado menor do que as companhias tradicionais, pela sua configuração, eficiência e reduzido desperdício, é igualmente taxado e responsabilizado pelas emissões de gases com efeito de estufa pela União Europeia, sendo também obrigadas a elaborar um plano de acompanhamento e a comunicar os dados das emissões realizadas.

Depois de uma análise geral sobre as LC, foi realizada uma contextualização da RAA, e particularmente da Ilha Terceira, uma vez que é o objeto do nosso estudo. Iniciou-se com uma breve abordagem histórica e geográfica da RAA, com destaque para a Ilha Terceira, com referências à sua oferta natural, cultural, patrimonial e gastronómica, e à importância da Base das Lages no contexto geoestratégico da Segunda Guerra Mundial, como base operacional dos EUA, em aliança com a NATO, base esta que se manteve no combate ao tráfico e terrorismo e em operações humanitárias, de manutenção de paz e de intervenção em conflitos regionais. Esta aliança traduziu-se na construção de diversas infraestruturas de apoio, tais como habitações, clínicas, escolas e melhoramento do aeroporto, sendo hoje usufruto da Ilha.

De seguida, foi analisado, de forma ligeira, a função e evolução do PIB por regiões entre 2014 e 2018, verificando-se um crescimento global e constante no RAA e a importância do turismo para o crescimento deste indicador.

Por fim, foi contextualizada a liberalização das companhias LC no Arquipélago dos Açores, que ocorreu em 2015, referindo-se que antes, o Arquipélago era servido exclusivamente pela SATA e pela TAP, o que o tornava destino pouco atrativo, devido ao elevado preço das viagens. Com a liberalização e após a adoção do programa *Gatway*, que permite que os residentes das ilhas que não têm ligação exterior, possam deslocar-se para uma ilha com ligação de forma gratuita, o Arquipélago tornou-se muito mais atrativo para os residentes e para os turistas, aumentando a procura por este destino.

Capítulo II – Aspetos Metodológicos

Este capítulo tem como objetivo evidenciar o processo de investigação adotado para a concretização do estudo em questão, irá ser feita uma breve abordagem a pesquisa e análise documental. A metodologia deve ser vista como um do pensamento e a prática exercida na abordagem da realização. A metodologia tem um lugar central no interior das teorias e está sempre referida nelas. Pode salientar-se que o método é um dos maiores problemas da pesquisa nas ciências humanas e sociais, deste modo é compreendido como o processo de desenvolvimento de um determinado trabalho científico, mas também a interpretação da realidade (Minayo, 2002).

2.1 Tipo de estudo

Uma vez que esta investigação se propõe a analisar o impacto da liberalização do transporte aéreo na Ilha Terceira, RAA, será utilizado o método indutivo, pois parte-se da observação de um fenómeno, que se quer aprofundar e perceber, no sentido de chegar a uma possível generalização teórica (Gil, 2008). Ou seja, através do conhecimento adquirido a partir da análise dos dados empíricos e da opinião de alguns intervenientes, pretende-se perceber o impacto socioeconómico das LC na Ilha Terceira.

Quanto aos objetivos, optou-se por uma pesquisa descritiva, dado que se pretende descrever as características de um fenómeno – liberalização do transporte aéreo - e/ou estabelecer relações entre variáveis – variáveis socioeconómicas (Gil, 2008). Este tipo de pesquisa tem como foco descrever o fenómeno em estudo, mas também especificar os conceitos inerentes e elaborar o quadro concetual que ligue os conceitos com a sua descrição (Reis, 2018). No entanto, esta pesquisa descritiva faz uma aproximação à explicativa, pois conforme afirma Gil (2008, p.28) vai “além da simples identificação da existência de relações entre as variáveis, pretendendo determinar a natureza dessa relação”.

Por sua vez, a abordagem adotada para este estudo recorrerá à triangulação de dados, utilizando múltiplas fontes e vários métodos de investigação, com o objetivo de conhecer diferentes

perspetivas do fenómeno (Fortin, 2009). Deste modo, serão utilizados métodos quantitativos e qualitativos.

Por um lado, o método quantitativo centra-se na objetividade e considera que a realidade só pode ser compreendida a partir da análise de dados brutos, recolhidos através de procedimentos estruturados e instrumentos padronizados e neutros. Utiliza a linguagem matemática para explicar as causas de um acontecimento, as relações das variáveis, etc., sendo comum o recurso à análise estatística (Fonseca, 2002) para descrever o fenómeno que se pretende estudar, neste caso, o impacto das LC no desenvolvimento socioeconómico da Ilha Terceira.

O método quantitativo apresenta a intenção de garantir a eficácia dos resultados, evitar os resultados alterados de análise e interpretação, garantindo segurança e veracidade quanto às inferências. É normalmente utilizado nos estudos descritivos, que têm por finalidade descobrir e classificar relação entre variáveis (Fonseca, 2002)

No que concerne a recolha de dados poderão ser utilizados questionários, entrevistas, observação e testes standardizados, podendo estes instrumentos ser igualmente replicados em outros estudos. O pesquisador deverá escolher os instrumentos mais indicados para proceder à recolha de informações. Entretanto é de referir que o modo como se elaboram e aplicam instrumentos é que varia consoante o tipo de estudo (Richardson, 2012)

Por outro lado, será utilizado o método qualitativo, uma vez que se pretende explicar o porquê das coisas, preocupando-se com aspetos da realidade que não podem ser quantificados e centrando-se na compreensão de um fenómeno e na sua descrição aprofundada e explicação (Fortin, 2009). Tal como sugere Yin (2005), a entrevista é um ótimo instrumento para captar a diversidade de descrições e interpretações que as pessoas têm sobre a realidade.

O método qualitativo caracteriza-se por ser “uma metodologia de pesquisa não estruturada que se fundamenta em amostras de pequenas dimensões que ajuda na perceção e compreensão do contexto do problema” (Malhotra, 2004, pp.68-69). Utiliza-se quando se deseja obter uma maior compreensão do fenómeno em estudo e o objetivo é descrever e interpretar mais do que avaliar o fenómeno em si. De facto, no presente caso, pretendia-se analisar também a perspetiva dos responsáveis por algumas atividades económicas sobre o impacto da entrada das LC como alternativa dentro do transporte aéreo.

Os estudos que utilizam uma metodologia qualitativa podem demonstrar o grau de complexidade de um dado problema, avaliar a forma como certas variáveis interagem, entender e agrupar processo dinâmicos vividos por grupos sociais, ajudar no processo de transformação de determinado grupo e tornar possível, em profundidade, o entendimento das particularidades do comportamento dos indivíduos (Richardson, 2012).

Para Minayo (2008), o método qualitativo dirige a sua atenção ao estudo da história, das relações, da fé religiosa, das representações, das percepções e das opiniões, que são produtos extraídos das interpretações que os participantes fazem, de como vivem, constroem os seus artefactos e a si mesmo, sentem e pensam. Os métodos qualitativos encaixam mais convenientemente na investigação de grupos segmentados, delimitados e centrados, de histórias sociais, de relações e para análise de discursos e de documentos. Esta metodologia permite a construção de novas abordagens, bem como a revisão e criação de conceitos e categorias no decorrer da investigação.

O Quadro 1 resume alguns dos aspetos mais relevantes das pesquisas quantitativa e qualitativa, em termos do objeto de investigação, proximidade e ponto de vista do pesquisador, linha temporal, fontes de dados e quadro teórico.

Quadro 1 - Comparação entre as pesquisas qualitativa e quantitativa

Aspetos	Pesquisa quantitativa	Pesquisa qualitativa
Enfoque na interpretação do objeto	Menor	Maior
Importância do contexto do objeto pesquisado	Menor	Maior
Proximidade de pesquisador em relação aos fenómenos estudado	Menos	Maior
Alcance estudo no tempo	Instantâneo	Intervalo maior
Qualidade de fontes de dados	Uma	Vários
Ponto de vista do pesquisador	Externo à organização	Interno à organização
Quadro teórico e hipóteses	Definidos rigorosamente	Menos estruturadas

Fonte: Fonseca (2002, p. 21)

Como se percebe, não se pode afirmar que um dos tipos de pesquisa é superior ou mais rigoroso e vantajoso do que outro, depende do objeto de estudo e dos objetivos da investigação. Na presente, considerou-se que à necessidade de ter uma análise quantitativa, de dados estatísticos brutos, que exigem uma interpretação matemática, seria interessante adicionar uma perspetiva

subjativa de vários intervenientes, no sentido de analisar as opiniões e as perceções destes sobre o impacto de as LC trouxeram às suas atividades económicas. Tal como refere Fonseca (2002, p.20), a utilização do método quantitativa “em conjunto com o método qualitativo proporciona uma maior informação e complementaridade o que não acontecia isoladamente” (Fonseca, 2002, p. 20).

2.2 Variáveis de Estudo

De acordo com Reis (2018, p.79), “as variáveis descrevem as características do atributo a medir e são as qualidades ou características de pessoas ou de situações estudadas numa investigação.”

As variáveis permitem definir relações de causa-efeito, pelo que servem de linhas orientadoras dos objetivos de investigação. Podem ser classificadas em dependentes, independentes, moderadoras, intermediárias e “parasitas”. Neste caso, definiram-se variáveis dependentes e independentes (Sousa, 2005).

As variáveis dependentes são aquelas que o investigador pretende compreender, explicar ou prever (Reis, 2018) e dependem dos procedimentos da investigação, uma vez que variam à medida que o investigador altera as condições da investigação. Como tal, a variável dependente é a que procuramos em resposta a uma pergunta, pelo que a investigação tem como objetivo chegar a esta variável, ou seja, ao resultado obtido com os procedimentos da investigação (Sousa, 2005). Na presente investigação, a variável dependente é o impacto das LC.

Por sua vez, as variáveis independentes são aquelas que não dependem da investigação, sendo, no entanto, fatores determinantes que vão influenciar as variáveis dependentes (Sousa, 2005). Como tal, são aquelas que o investigador utiliza para medir o seu efeito na variável dependente (Reis, 2018). Por conseguinte, as variáveis independentes incluídas no presente estudo foram: nº de voos, alojamento, empregabilidade, procura, receita e PIB *per capita*.

Assumindo a complementaridade do estudo qualitativo foram ainda adicionadas as seguintes variáveis independentes: tipo de clientes, opinião acerca das LC, liberalização do transporte aéreo, impacto da internet e influência das LC no turismo para a análise da experiência das agências de viagens e tipo de clientes, consequências da liberalização das LC para o hotel, consequências da liberalização das LC para o turismo e consequências da liberalização das LC

na RAA, quando se pretendeu analisar a perspectiva dos gestores hoteleiros.

2.3 Instrumentos de Recolha de Dados

Sendo utilizado o método de triangulação de dados, foram utilizados instrumentos distintos para a análise quantitativa e qualitativa, pesquisa e análise documental para a primeira, entrevista estruturada para a segunda.

2.3.1 Pesquisa e Análise documental

Para a análise quantitativa utilizou-se como instrumento de recolha de dados a pesquisa e análise documental. Este instrumento visa a recolha de materiais diversos e que ainda não receberam tratamento analítico, ou que podem ser reexaminados através de interpretações complementares, de acordo com os objetivos da investigação (Gil, 2008).

Este tipo de pesquisa recorre a fontes diversificadas e dispersas, tais como tabelas estatísticas, jornais, revistas, relatórios, documentos oficiais, cartas, etc. (Fonseca, 2002). Neste caso, foram utilizados relatórios anuais, tabelas estatísticas e dados de voo, disponíveis na web.

2.3.2 Entrevista

Para a pesquisa qualitativa foi utilizada como instrumento a entrevista, uma vez que, segundo Meirinhos e Osório (2010), as entrevistas são adequadas para obter opiniões acerca dos problemas, impressões gerais sobre o sistema atual, objetivos pessoais e organizacionais, assim como procedimentos formais e informais.

De acordo com Gil (2008), a entrevista é uma forma de interação social, em que o entrevistador procura recolher os dados para sistematizar a sua pesquisa e o entrevistado é a fonte de informação. Esta interação permite uma maior flexibilidade das respostas, podendo o entrevistador esclarecer algumas dúvidas relacionadas com as questões, tentando ser o mais imparcial possível. Além disso, possibilita captar uma grande quantidade de informação, obter dados com profundidade e comprovar algumas discordâncias (Gil, 2008; Marconi & Lakatos, 2003).

O mesmo autor descreve um conjunto de vantagens e desvantagens da aplicação de entrevistas como instrumento de recolha de dados. Por um lado, a entrevista possibilita a obtenção de dados referentes aos mais diversos aspetos da vida social, permitindo obter dados em profundidade acerca do comportamento humano, que podem ser classificados e quantificados. Em contrapartida, exige que o entrevistado esteja motivado para responder às questões e que compreenda o seu significado, o que nem sempre acontece. Mas também, que o entrevistador não exerça qualquer influência na tendência da resposta. Além destas exigências por parte de ambos os interlocutores, que caso não sejam cumpridas podem enviesar as informações, existe um risco de as respostas terem informação falsa, fornecida por razões conscientes ou inconscientes (Gil, 2008). Por estes motivos, a aplicação de entrevistas, bem como a interpretação dos resultados é bastante mais exigente e complexa, sendo necessário que o entrevistador prepare a entrevista com antecedência e tenha sensibilidade para a conduzir de forma a obter os dados de forma mais detalhada e fidedigna possível.

De acordo com a estruturação, Gil (2008) define quatro tipos de entrevistas: informais, focalizadas, por pautas e formalizadas. O tipo de entrevista informal é a menos estruturado e só se distingue da simples conversação porque tem como objetivo básico a recolha de dados. É recomendado nos estudos exploratórios, que visam abordar realidades pouco conhecidas pelo pesquisador, ou oferecer uma visão aproximativa do problema pesquisado. A entrevista focalizada, tal como o nome indica, foca um tema específico, sendo permitido ao entrevistado falar livremente sobre o assunto, mas com o esforço do entrevistador para retomar o mesmo foco quando ele começa a desviar-se. É adotada em situações experimentais, com o objetivo de explorar a fundo alguma experiência vivida em condições precisas. Também é utilizada com grupos de pessoas que passaram por uma experiência específica, como assistir a um filme, presenciar um acidente, entre outros. A entrevista por pautas apresenta um certo grau de estruturação, já que se guia por uma relação de pontos de interesse que o entrevistador vai explorando ao longo do seu curso. As pautas devem ser ordenadas e ter relação entre si. O entrevistador faz poucas perguntas diretas e deixa o entrevistado falar livremente, à medida que reporta às pautas assinaladas. A entrevista estruturada, ou formalizada, desenvolve-se a partir de uma relação fixa de perguntas, cuja ordem e redação permanecem invariáveis para todos os entrevistados que geralmente, são em grande número. Por possibilitar o tratamento quantitativo dos dados, este tipo de entrevista torna-se o mais adequado para o desenvolvimento de levantamentos sociais.

Dadas as circunstâncias (entrevista não presencial devido às recomendações de distanciamento social relativas ao estado de emergência que estamos a viver provocado pela pandemia COVID19) e a falta de experiência do entrevistador/pesquisador, optou-se por entrevista estruturada, o que além de agilizar a sua aplicação, facilita a sua análise, uma vez que recorre a questões fechadas (Reis, 2018). Uma vez que se pretende obter o ponto de vista de diferentes atividades económicas, não foi possível padronizar o guião da entrevista, tal como este tipo de entrevistas requer. No entanto, tentou-se manter a mesma linha de entrevista e as mesmas variáveis de investigação, sempre que possível.

2.4 Procedimentos de Recolha de Dados

Para a análise quantitativa foram recolhidos dados dos relatórios anuais do Serviço Regional de Estatística dos Açores (SREA), para a análise da evolução do alojamento, empregabilidade, procura e receita, do Instituto Nacional de Estatística (INE) para a análise do PIB da RAA e da *International Air Transport Association* (IATA) para a análise do crescimento do número de voos para a Ilha Terceira.

Os dados brutos do SREA foram recolhidos e divididos em três períodos, época alta (junho, julho, agosto e setembro), época média (fevereiro, março, abril e maio) e época baixa (outubro, novembro, dezembro e janeiro) (Apêndice II). Destes apenas foram agrupados e analisados os dados das épocas baixa e alta, com o objetivo de perceber se existem diferenças entre as épocas consideradas de menor e maior procura no turismo tipicamente sazonal.

Foram recolhidos os dados dos anos 2014, 2015, 2017 e 2018, dado que o primeiro ano foi antes da liberalização do transporte aéreo, o segundo ano foi de transição e os dois últimos anos foram de consolidação destas companhias. As companhias aéreas Easyjet e Ryanair começaram a operar no Arquipélago dos Açores (Ilha de São Miguel) em 2015, ano em que se iniciou a liberalização das companhias aéreas LC no Arquipélago. No entanto, a Easyjet deixou de operar em 28 de outubro de 2017. A Ryanair manteve a Ilha de São Miguel e só começou a operar na Ilha Terceira no final de 2016, ou seja, no 4º Trimestre de 2016². Uma vez que os dados da

² Fonte: SREA

IATA são disponibilizados trimestralmente, optou-se por analisar todos os trimestres de 2014, 2015, 2017 e 2018.

Além dos dados da Ilha Terceira, foram recolhidos os do Arquipélago como um todo, no sentido de perceber se a ilha seguia a mesma tendência de crescimento, ou se existiam particularidades que fossem relevantes.

Quanto à análise qualitativa, o objetivo era ter o ponto de vista do impacto da entrada das LC como alternativa no transporte aéreo de várias atividades económicas. Num primeiro momento foram contactadas telefonicamente agências de viagens, hotéis e uma companhia aérea que já servia o Arquipélago, a TAP, no sentido de explicar informalmente o objetivo da investigação e solicitar uma breve entrevista. A partir deste contacto, realizado em fevereiro de 2020, foi solicitado o pedido formal de entrevista (Apêndice V), junto dos gestores dos primeiros e do departamento de marketing da TAP.

Duas agências de viagens e dois hotéis responderam prontamente à solicitação, pelo que foram enviados os guiões de entrevista e formulário de consentimento informado (Apêndices III e IV) em março de 2020. Apesar de se perder a espontaneidade da entrevista presencial, tal não foi possível, devido à distância geográfica e ao estado de emergência em que vivemos devido à pandemia que nos assolou. De igual modo, a entrevista por videochamada também foi recusada, pelo que só foi acordado o envio do guião e a resposta ser feita por escrito. Ambas as entrevistas decorreram no mês de março de 2020. Apesar dos vários contactos realizados para a TAP, em nenhum momento houve resposta às nossas solicitações.

Importa referir que, dadas as particularidades de cada atividade económica e do impacto distinto que poderiam sentir com a chegada das LC foi necessário adaptar o guião de entrevista a cada uma, ainda que a linha de entrevista se tenha tentado manter similar. Deste modo, elaboraram-se dois guiões de entrevista.

2.5 Análise dos Dados

Para a análise dos dados quantitativos foram utilizadas metodologias de análise descritiva, recorrendo a frequências absolutas de cada uma das variáveis. Os dados foram apresentados sob a forma de tabela e gráfico, separando a época alta da época baixa, com o objetivo de estabelecer comparações entre as épocas.

De seguida, foram calculadas taxas de crescimento anuais e do período em análise (2014-2018), no sentido de avaliar o comportamento de crescimento de cada uma das variáveis, em cada uma das épocas.

Assumindo o objetivo de comparar a Ilha Terceira com o Arquipélago de forma global e verificar se existe uma tendência sobreponível nas várias variáveis e na sazonalidade, esta análise foi realizada para ambos.

Por sua vez, para a análise de dados qualitativos, optou-se por usar a análise de conteúdo apresentada por Bardin, uma vez que se foca na análise do conteúdo das entrevistas. Bardin (2009, p.44) define a análise de conteúdo como “um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) destas mensagens”.

Com base na análise qualitativa pormenorizada do excerto das entrevistas (Apêndice VI), torna-se viável a obtenção de um conjunto de indicadores que possibilitam fazer inferências sobre o seu conteúdo. A codificação desta análise modifica – por enumeração, anexação e recorte – os dados brutos do texto numa exposição do conteúdo (Bardin, 2009). Desta forma, torna-se essencial realizar posteriormente uma leitura meticulosa das respostas obtidas, para assim ser feita uma melhor tradução do seu conteúdo e agrupá-las, classificá-las e categorizá-las. Segundo Carmo e Ferreira (1998, p.255),

“a escolha das categorias deve ser criteriosa e obedecer a determinadas características: serem exaustivas, clarificando com os conteúdos todos os objetivos definidos; serem exclusivas, não devendo o mesmo conteúdo pertencer a várias categorias; serem objetivas, tão claras que qualquer pessoa as categorizará da mesma forma; serem pertinentes, relacionando-se com os objetivos propostos e o conteúdo em análise.”

Para a presente análise foram utilizados dois guiões de entrevista, pelo que, apesar de existirem semelhanças, foi necessário categorizá-las de forma distinta.

Assim, para o interlocutor da agência de viagens, foram definidas as seguintes categorias:

1. Tipo de cliente (tendo como subcategoria a quantificação dos principais clientes);
2. Opinião acerca das LC (que inclui a opinião geral e a análise da perda de notoriedade das companhias tradicionais);

3. Liberalização do transporte aéreo (que inclui preços das viagens, opinião acerca da liberalização, reação das outras companhias à entrada das LC, aumento da procura das agências, procura de voos LC nas agências);
4. Impacto da internet (que inclui como subcategorias a venda de bilhetes e as ameaças *versus* oportunidades nas vendas de pacotes);
5. Influência das LC no turismo (que envolve a relação entre turismo e LC e o impacto na RAA).

À semelhança da agência de viagens, também foram definidas para o interlocutor do hotel as seguintes categorias:

1. Tipo de cliente (que inclui a tipologia e a importância nacionais vs estrangeiros);
2. Consequências da liberalização para o hotel (relativamente à ocupação, estadia média, origem dos clientes antes e após a chegada das LC, companhias oriundas e necessidades de alterar a gestão do hotel);
3. Consequências da liberalização das LC para o turismo (quanto às mudanças no turismo, mudanças nos clientes, impactos negativos e positivos);
4. Consequências da liberalização na RAA (tanto ao nível dos benefícios para o Arquipélago e para a hotelaria, como os pontos negativos, impactos e ameaças).

Após a definição das categorias, e de acordo com Bardin (2009), foram igualmente definidas subcategorias ou unidades de registo, que apontam a significação a codificar, do mesmo modo que indicam as unidades de contexto, onde é possível descobrir os fragmentos de texto que contextualizam a unidade de registo. As entrevistas, assim como as suas codificações encontram-se descritas nos Apêndices VII e VIII, respetivamente.

2.6 Síntese

Ao longo deste capítulo foi possível proceder à descrição da metodologia ajustada para a presente dissertação. Inicialmente, caracterizou-se o tipo de estudo como indutivo, descritivo, que recorre à triangulação de dados quantitativos com qualitativos.

De seguida, foram apresentadas as variáveis em estudo, distinguidas entre dependentes e independentes. A variável dependente foi o impacto das LC. As variáveis independentes definidas foram: nº de voos, alojamento, empregabilidade, procura, receita e PIB *per capita*.

Os instrumentos de recolha de dados utilizados foram a pesquisa documental e a entrevista estruturada. A primeira recorreu-se dos relatórios anuais do SREA, para a análise da evolução do alojamento, empregabilidade, procura e receita, dos boletins do INE para a análise do PIB da RAA e da IATA para a análise do crescimento do número de voos. As entrevistas permitiram complementar a primeira, com as opiniões de interlocutores da área do turismo acerca das mudanças que a liberalização do transporte aéreo trouxe para a Ilha Terceira.

Foram recolhidos os dados dos anos 2014, 2015, 2017 e 2018, o primeiro ano corresponde ao elemento comparativo antes da liberalização do transporte aéreo, o segundo ano foi de transição e os dois últimos anos foram de consolidação destas companhias. Além dos dados da Ilha Terceira, foram recolhidos os do Arquipélago, para perceber se a ilha seguia a mesma tendência de crescimento, ou se existiam particularidades que fossem relevantes.

Dos relatórios do SREA foram analisados dados relativos ao alojamento, empregabilidade, procura, receita e PIB *per capita* de épocas alta (junho, julho, agosto e setembro) e baixa (outubro, novembro, dezembro e janeiro), no sentido de avaliar a sazonalidade do Arquipélago e da Ilha Terceira. Da IATA foram recolhidos os números de voos dos trimestres dos anos em análise para a Ilha Terceira.

Relativamente às entrevistas, foram realizadas quatro, a dois pares de interlocutores que integram atividades distintas, tendo sido analisadas como variáveis o tipo de cliente, a opinião acerca das LC, a liberalização do transporte aéreo, o impacto da internet e a influência das LC no turismo para os agentes de viagens e o tipo de cliente e as consequências da liberalização para o hotel, para o turismo e na RAA.

O presente capítulo encerrou com a descrição da análise dos dados; para os dados quantitativos foram utilizadas metodologias de análise descritiva, recorrendo a frequências absolutas de cada uma das variáveis e taxas de crescimento, sendo apresentados sob a forma de comparação entre épocas. Para os dados qualitativos recorreu-se à análise das categorias através do método de Bardin.

Capítulo III – Análise dos Resultados

Neste capítulo apresentam-se os resultados, dividindo-se em duas partes, a primeira quantitativa e a segunda qualitativa.

Na primeira parte é feita a análise descritiva dos resultados quantitativos recolhidos a partir da IATA, para analisar o número de voos, dos relatórios da SREA relativos ao alojamento, à empregabilidade, à procura, à receita anual e do INE para analisar o PIB *per capita*, de forma a avaliar a evolução destas variáveis antes e depois da entrada das LC no cenário do transporte aéreo. São apresentados os resultados divididos em trimestre para o número de voos, e em época alta e época baixa para as restantes variáveis, no sentido de se perceber se existem diferenças acentuadas entre épocas para cada uma das variáveis, com o objetivo de avaliar a sazonalidade deste destino. Além disso, estes resultados são descritos primeiro relativamente à RAA e depois particulariza-se para a Ilha Terceira, com o objetivo de perceber se evoluem no mesmo sentido.

Na segunda parte é apresentada a análise do conteúdo das entrevistas, mostrando o ponto de vista de quatro interlocutores de duas atividades distintas, agente de viagens e gestor hoteleiro, no sentido de perceber o que mudou e que estratégias foram adotadas perante tais mudanças.

3.1 Número de Voos

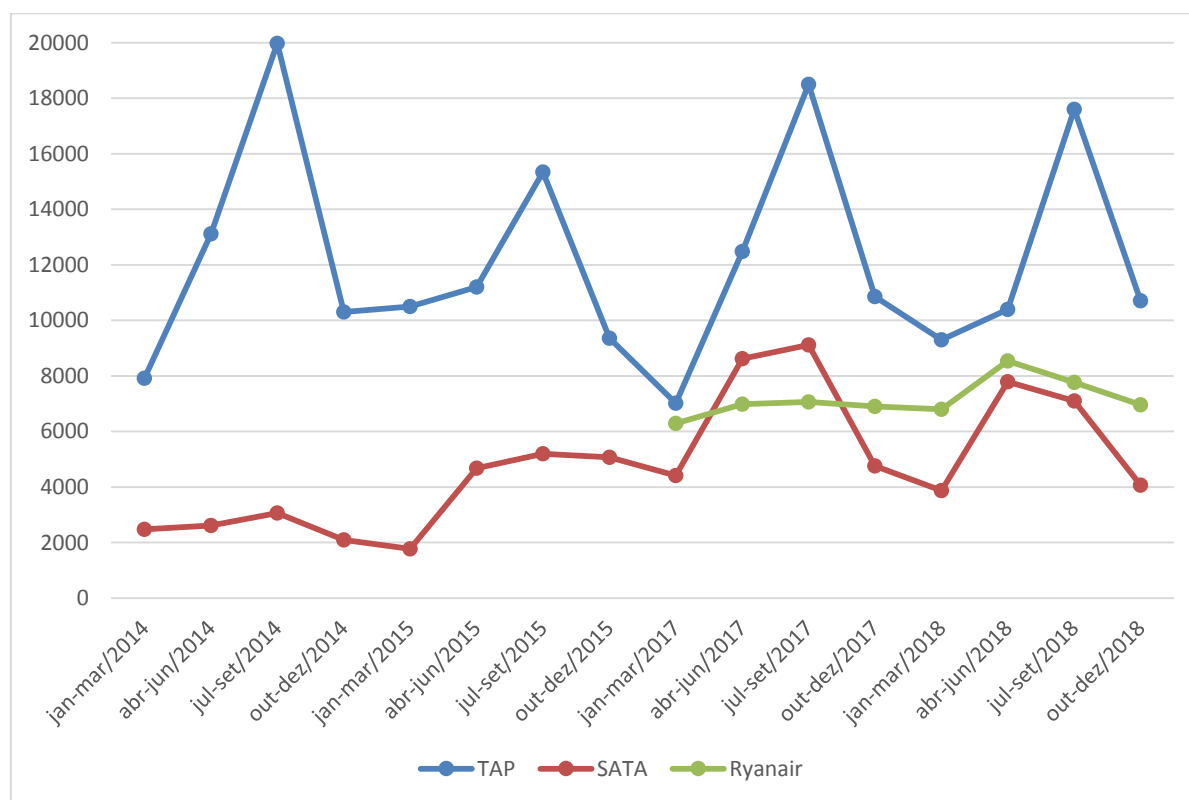
Inicia-se esta análise com a quantificação do número de voos cujo destino é a Ilha Terceira, em cada um dos trimestres do período em análise (Tabela 4, Figura 2).

Tabela 4 – Evolução do nº de voos na Ilha Terceira por trimestre

	TAP	SATA	Ryanair
Jan-Mar/2014	7 913	2 480	
Abr-Jun/2014	13 118	2.615	
Jul-Set/2014	19 967	3 057	
Out-Dez/2014	10 296	2 090	
Jan-Mar/2015	10 493	1 774	
Abr-Jun/2015	11 200	4 676	
Jul-Set/2015	15 333	5 200	
Out-Dez/2015	9 358	5 067	
Jan-Mar/2017	7 017	4 407	6 294
Abr-Jun/2017	12 479	8 613	6 980
Jul-Set/2017	18 497	9 108	7 061
Out-Dez/2017	10 850	4 760	6 901
Jan-Mar/2018	9 296	3 870	6 796
Abr-Jun/2018	10 396	7 787	8 542
Jul-Set/2018	17 596	7 100	7 763
Out-Dez/2018	10 702	4 065	6 960

Fonte: IATA <https://www.iata.org/>

Figura 2 – Representação gráfica da evolução do nº de voos na Ilha Terceira por trimestre



Os dados mostram que a companhia aérea que mais viaja para a Ilha Terceira é a TAP, sendo clara a discrepância entre os meses de Verão, que correspondem à época alta, com uma maior procura, e os de Inverno. A SATA mostra uma tendência de crescimento no número de voos, sendo maior nos trimestres de Primavera e Verão, com destaque para 2017, diminuindo a partir de então. Por sua vez, a Ryanair, que só começou a operar em 2017 não mostra diferenças entre trimestres, mas sim uma linha quase contínua do número de voos, que no ano de 2018 se manteve sempre acima da SATA.

Quantitativamente, e considerando os meses de Verão, para a TAP registou-se uma redução de 23,20% (-4 634 voos) de 2014 para 2015, um crescimento de 20,64% (+3 164 voos) de 2015 para 2017, e um decréscimo de 4,9% (2 371 voos) no ano seguinte. Para a SATA, ocorreu um crescimento de 70,10% (+2 140 voos) de 2014 para 2015, de 75,15% (+3 908 voos) de 2015 para 2017 e um decréscimo de 2,20% (2 008 voos) no período seguinte, o que coincidiu com um crescimento de 9,94% (+702 voos) para a Ryanair.

Focando nos meses de Inverno, a TAP aumentou o número de voos em 32,60% (2 580 voos) de 2014 para 2015, diminuiu 33,10% (-3 476 voos) de 2015 para 2017 e voltou a aumentar 32,48% (+2 279 voos) no ano seguinte e a SATA comportou-se em sentido inverso, reduziu 28,50% (-706 voos) de 2014 para 2015, aumentou 148,42% (2 633 voos) de 2015 para 2017 e reduziu 1,22% (-537 voos) de 2017 para 2018, período em que a Ryanair registou um crescimento de 7,98% (+502 voos) no número de voos.

Em termos globais, a TAP teve um decréscimo de 11,90% (-2 371 voos) de 2014 para 2018 nos meses de Verão e um aumento de 17,48% (+2 789 voos) nos meses de Inverno. Quanto à SATA obteve um aumento de 132,25% (+4 043 voos) e 56,05% (+1 390 voos), respetivamente para o mesmo período em análise.

3.2 Impacto no Alojamento

Para analisar o impacto da chegada das LC no alojamento foram analisadas duas variáveis: o nº de alojamentos e a sua capacidade, ambos por tipologia e por época. Deste modo, inicia-se esta análise com a apresentação do nº total de estabelecimentos turísticos para a RAA e posteriormente para a Ilha Terceira.

3.2.1 Número de Alojamentos por tipologia e por época

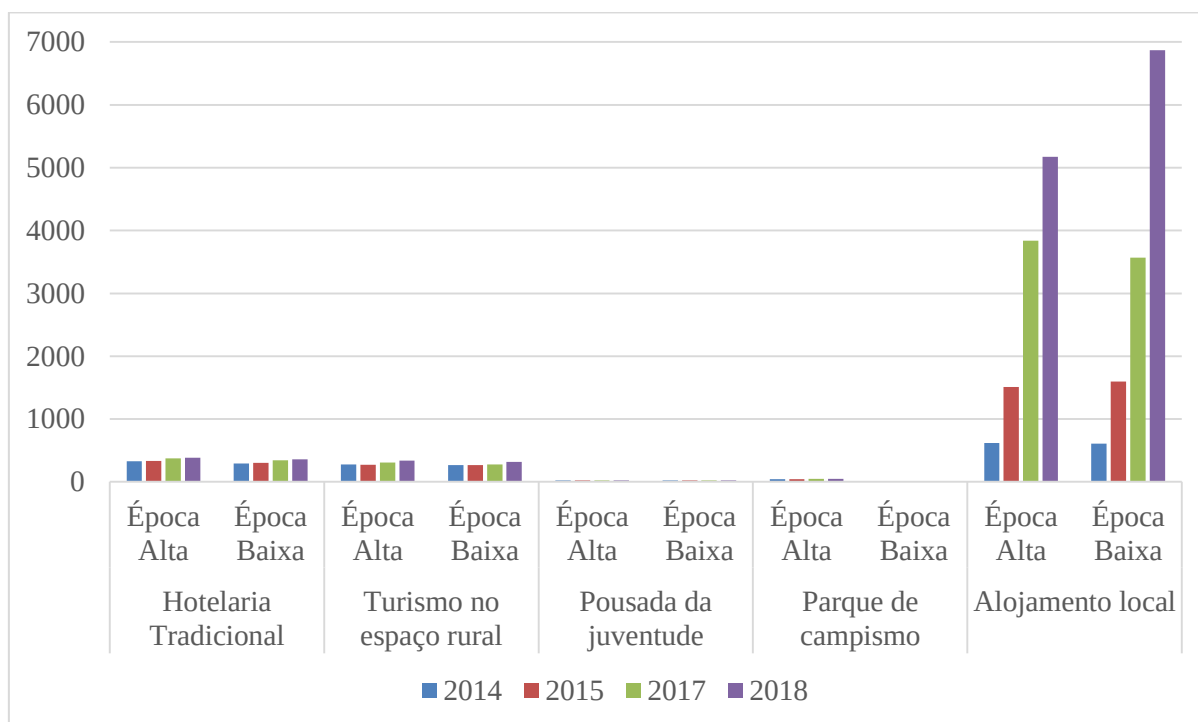
Os estabelecimentos turísticos existentes na RAA dividem-se em hotelaria tradicional, turismo no espaço rural, pousadas da juventude, parques de campismo e alojamento local, de acordo com a distribuição apresentada de seguida (Tabela 5, Figura 3).

Tabela 5 - Evolução do número de estabelecimento turísticos na Região Autónoma dos Açores

		2014	2015	2017	2018
Hotelaria Tradicional	Época Alta	328	334	373	387
	Época Baixa	294	301	343	360
Turismo no espaço rural	Época Alta	279	274	310	341
	Época Baixa	265	269	276	316
Pousada da juventude	Época Alta	24	24	24	23
	Época Baixa	24	24	24	21
Parque de campismo	Época Alta	44	44	46	48
	Época Baixa	4	4	5	7
Alojamento local	Época Alta	619	1 513	3 841	5 173
	Época Baixa	609	1 597	3 568	6 872

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 3 – Representação gráfica da evolução do número de estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores por época



A Figura 3 mostra que o tipo de estabelecimento turístico preferencial na RAA sempre foi o alojamento local, mesmo antes da liberalização do transporte aéreo. Tendo como referência a época alta, verifica-se que, em 2014, o alojamento local representava 47,84%, aumentando para 69,12% em 2015, para 83,61% em 2017 e 86,62% em 2018. Assim, de 2014 para 2017 registou-se uma taxa de crescimento de 255,02% e de 2014 para 2018 foi de 361,51%. Além disso, de 2017 para 2018, a taxa de crescimento foi de 34,68%.

É ainda possível verificar que, excetuando as pousadas de juventude e os parques de campismo, que mantiveram o mesmo número de estabelecimentos ao longo do período em análise, os restantes – hotelaria tradicional e turismo no espaço rural – aumentaram o número de estabelecimentos, ainda que o crescimento tenha sido mais modesto do que o alojamento local. Tomando mais uma vez como referência a época alta, para a hotelaria tradicional, de 2014 para 2017 a taxa de crescimento foi de 13,72% e de 2014 para 2018 foi de 22,0%. Registou-se ainda uma taxa de crescimento de 3,75% de 2017 para 2018. Por sua vez, para o turismo rural, a taxa de crescimento do número de estabelecimentos foi de 11, 11% de 2014 para 2017 e de 22,22% de 2014 para 2018, ou seja, de 2017 para 2018, o número de estabelecimentos de turismo rural teve um crescimento de 10,0%.

Podemos ainda analisar a relação entre época alta e época baixa. Para o alojamento local, o tipo de estabelecimento turístico mais relevante, não existia uma grande diferença entre a oferta em época alta e época baixa, nem em 2014 (quando ainda não tinha ocorrido a liberalização do transporte aéreo), cuja diferença era de mais 10 estabelecimentos em época alta, nem em 2015, com uma diferença de 84 estabelecimentos, sendo maior a oferta em época baixa. Contudo, a partir de 2017 esta diferença acentua-se, sendo superior em época alta, com mais 273 (7,65%) disponíveis do que em época baixa. Por outro lado, em 2018 esta tendência reverteu-se, com o registo de maior número destes estabelecimentos em época baixa do que em época alta, com uma diferença de 1699, ou seja, 32,84%.

Quanto aos restantes tipos de alojamento, não existem muitas diferenças entre as épocas, apesar de se registar um número superior sempre para época alta. Por exemplo, para a hotelaria tradicional, a diferença era de 34 estabelecimentos em 2014, 33 em 2015, 30 em 2017 e 27 em 2018. Para o turismo no espaço rural, a diferença menor nos primeiros anos - 14 em 2014, cinco em 2015 – mas aumenta nos últimos anos em análise, 24 em 2017 e 25 em 2018. Para a pousada de juventude, só em 2018 há uma diferença de dois. E, por fim, a maior diferença regista-se nos

parques de campismo, com uma diferença na ordem dos 40, podendo dever-se às condições meteorológicas.

Vejamos agora o comportamento desta mesma distribuição e tendência para a Ilha Terceira (Tabela 6, Figura 4).

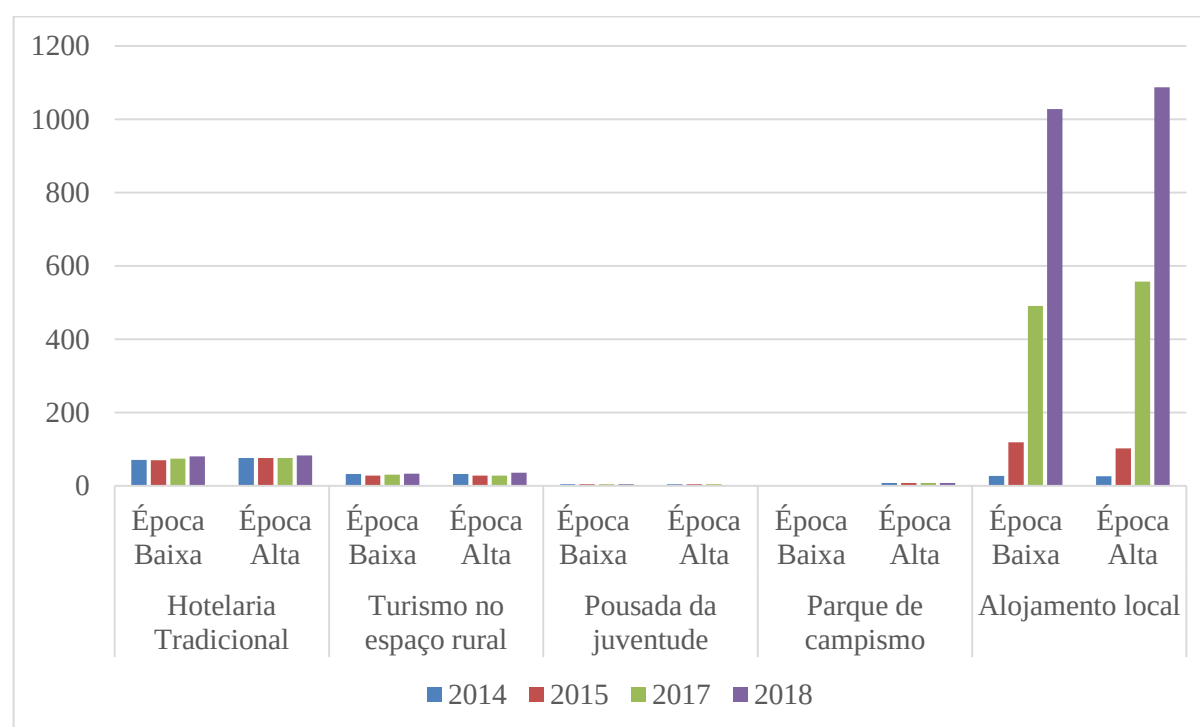
Tabela 6 - Evolução do número de estabelecimento turísticos na Ilha Terceira

		2014	2015	2017	2018
Hotelaria Tradicional	Época Alta	76	76	76	83
	Época Baixa	71	70	74	80
Turismo no espaço rural	Época Alta	32	28	28	36
	Época Baixa	32	28	31	33
Pousada da juventude	Época Alta	4	4	4	1
	Época Baixa	4	4	4	4
Parque de campismo	Época Alta	8	8	8	8
	Época Baixa	X	X	X	X
Alojamento local	Época Alta	26	102	557	1 087
	Época Baixa	27	119	491	1 028

x: Dados não disponíveis

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 4 – Representação gráfica da evolução do número de estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira por época



Em conformidade com o que ocorre no Arquipélago, também na Ilha Terceira o estabelecimento turístico preferencial é o alojamento local. No entanto, tal não acontecia antes da liberalização do transporte aéreo, sendo a hotelaria tradicional a que apresentava maior número de estabelecimentos. Tomando novamente como referência a época alta, em 2014 representava 17,80% dos estabelecimentos turísticos disponíveis na ilha, aumentando para 46,79% em 2015. Contudo, a partir de 2017 este valor praticamente dobra, representando cerca de 82,76%, voltando a aumentar para 89,47% em 2018. Deste modo, de 2014 para 2017 registou-se uma taxa de crescimento de 360,96% e de 2014 para 2018 de 732,19%, ou seja, de 2017 para 2018 a taxa de crescimento foi de 95,0%

Relativamente aos outros estabelecimentos turísticos com mais expressão na ilha, a hotelaria tradicional e o turismo no espaço rural, o comportamento ao longo dos anos é distinto. No caso da hotelaria tradicional, o seu número só aumentou ligeiramente de 2017 para 2018, representando uma taxa de crescimento de 10%. Quanto ao turismo rural, de 2014 para 2015 houve de decréscimo de 10%, voltando apenas a aumentar em 2018, cerca de 28,57%.

Analisando a diferença entre época alta e época baixa, não se pode considerar que são relevantes, excetuando o alojamento local, que comparativamente com a restante oferta, tem diferenças superiores. Assim, em 2014, havia mais um estabelecimento disponível em época baixa do que em alta, e em 2015 eram 17, mas esta tendência alterou-se em 2017, passando a existir mais 66 alojamentos em época alta, continuando em 2018, com mais 59.

Nos restantes tipos de alojamento, a diferença é muito pouco relevante, o que nos indica que poderá não existir uma clara distinção entre épocas na Ilha Terceira. De referir que não existem dados de parque de campismo para a época baixa, porque só estão abertos nos meses de Verão.

3.2.2 Capacidade dos Alojamentos por tipologia e por época

A capacidade dos alojamentos permite-nos perceber se a taxa de ocupação foi tal que houve necessidade de aumentar o número de camas para responder às necessidades (Tabela 7, Figura 5).

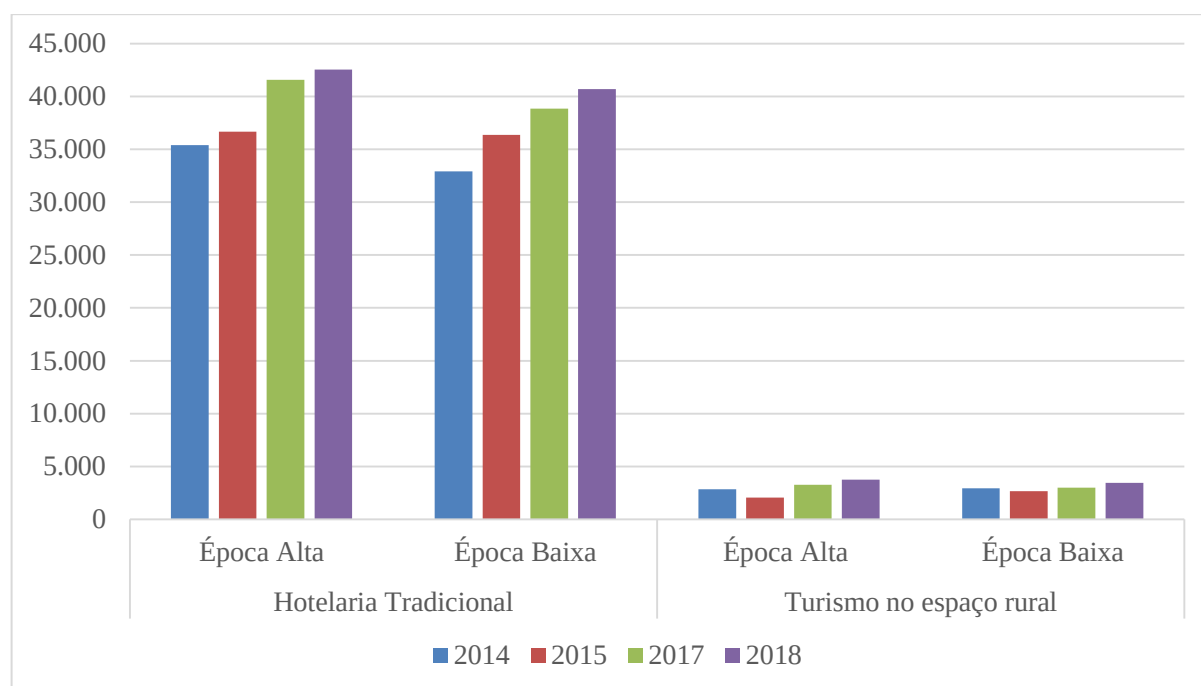
Tabela 7 - Evolução da capacidade dos alojamentos turísticos na Região Autónoma dos Açores

		2014	2015	2017	2018
Hotelaria Tradicional	Época Alta	35 393	36 664	41 571	42 540
	Época Baixa	32 902	36 364	38 834	40 677
Turismo no espaço rural	Época Alta	2 851	2 070	3 268	3 748
	Época Baixa	2 939	2 662	3 003	3 448
Pousada da juventude	Época Alta	x	X	x	x
	Época Baixa	x	X	x	x
Parque de campismo	Época Alta	x	X	x	x
	Época Baixa	x	X	x	x
Alojamento local	Época Alta	x	X	x	x
	Época Baixa	x	X	x	x

x: Dados não disponíveis

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 5 – Representação gráfica da evolução da capacidade dos estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores por época



Como se verifica, apenas dispomos de dados para a hotelaria tradicional e turismo no espaço rural, mas também seriam estes que teriam maior possibilidade de aumentar a capacidade, em resposta à procura.

Deste modo, na hotelaria tradicional registou-se um aumento contínuo de capacidade, quer em época alta, quer em época baixa, com uma taxa de crescimento de 3,59% entre 2014 e 2015, de

13,38% de 2015 para 2017 e de 2,33% de 2017 para 2018, para a época alta, e de 10,52% de 2014 para 2015, de 6,80% de 2015 para 2017 e de 4,75% de 2017 para 2018. Estas taxas de crescimento são relevantes, uma vez que se trata de um tipo de alojamento com capacidade mais elevada, ou seja, com um aumento de 1271, 4907 e 969 camas, respetivamente, para época alta, e 3462, 2470 e 1843 camas, respetivamente, para época baixa. Em suma, houve um aumento de capacidade deste alojamento na ordem das 10 mil camas.

Ainda que com uma capacidade muito menor, o turismo no espaço rural também sofreu alterações. Numa primeira fase após a liberalização do transporte aéreo, registou-se uma taxa de crescimento negativa, tanto para a época alta (-27,39%), como para a época baixa (9,42%). Contudo, após esta fase, a capacidade deste alojamento aumentou, na ordem dos 57,87% em época alta e dos 12,81% em época baixa, de 2015 para 2017 e dos 14,69% em época alta e 14,82% em época baixa, de 2017 para 2018. Em termos absolutos, verificou-se um decréscimo de 781 e 277 camas em épocas alta e baixa, respetivamente, de 2014 para 2015 e a partir daí subiu 1198 e 341 camas em épocas alta e baixa, respetivamente, de 2015 para 2017, e de 480 e 445 camas em épocas alta e baixa, respetivamente, de 2017 para 2018.

Relativamente à comparação entre época também aqui existem diferenças nos dois tipos de alojamento. Enquanto na hotelaria tradicional a capacidade foi sempre superior na época alta, no turismo rural só a partir de 2017 é que a época alta se superiorizou, ainda que as diferenças não tenham sido tão significativas.

Vejamos agora a evolução da capacidade dos alojamentos turísticos na Ilha Terceira, no sentido de confirmar a mesma tendência (Tabela 8, Figura 6).

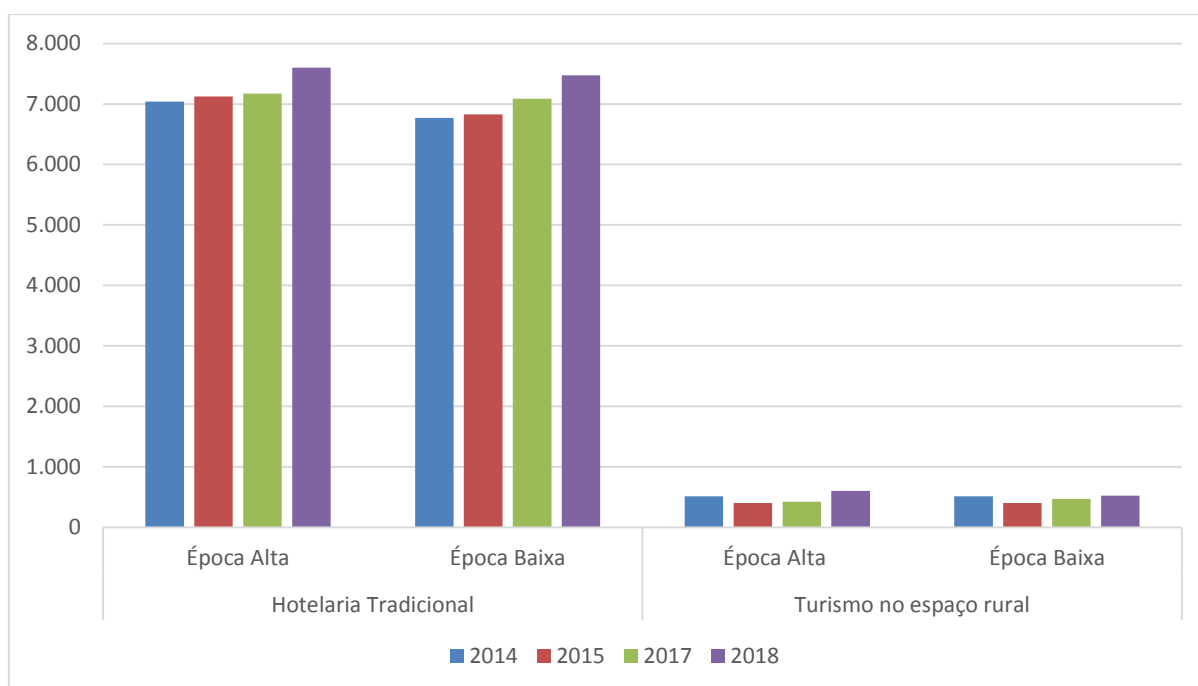
Tabela 8 - Evolução da capacidade dos alojamentos turísticos na Ilha Terceira

		2014	2015	2017	2018
Hotelaria Tradicional	Época Alta	7 040	7 126	7 172	7 603
	Época Baixa	6 770	6 828	7 089	7 473
Turismo no espaço rural	Época Alta	512	400	424	604
	Época Baixa	512	400	470	520
Pousada da juventude	Época Alta	x	X	x	x
	Época Baixa	x	X	x	x
Parque de campismo	Época Alta	x	X	x	x
	Época Baixa	x	X	x	x
Alojamento local	Época Alta	x	X	x	x
	Época Baixa	x	X	x	x

x: Dados não disponíveis

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 6 – Representação gráfica da evolução da capacidade dos estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira por época



Como seria de esperar, também para a Ilha Terceira só dispomos de dados para a hotelaria tradicional e turismo no espaço rural.

Quanto à evolução da capacidade do alojamento, a Ilha Terceira acompanha a tendência do Arquipélago, com um aumento progressivo na hotelaria tradicional, quer em época alta, quer em época baixa, ainda que as taxas de crescimento sejam um pouco mais modestas, o que

também seria expectável, dada a dimensão. Deste modo, e tendo como referência a época alta, verificam-se taxas de crescimento de 1,22%, 0,65% e 6,01%, de 2014 para 2015, 2015 para 2017 e 2017 para 2018, respetivamente. Da mesma forma, assistiu-se a um crescimento na ordem dos 0,86%, 3,82% e 5,42% os mesmos anos, em época baixa. Fazendo uma comparação entre o primeiro e o último ano em análise, verifica-se um aumento de capacidade na ordem dos 8,00%, em época alta, e 10,38%, em época baixa. Apesar de estas taxas de crescimento parecerem pequenas, o facto de ser um alojamento com grande capacidade, torna os seus valores absolutos relevantes, uma vez que sofreu um aumento de 563 e 703 camas, em época alta e época baixa, respetivamente.

Contudo, esta tendência não se reflete nos estabelecimentos de turismo rural. Após a liberalização do transporte aéreo, houve um decréscimo da sua capacidade, que só foi recuperado em 2018. Em detalhe, verifica-se que, de 2014 para 2015, houve um decréscimo de -21,88%, voltando a subir ligeiramente de 2015 para 2017, com 6,0%, sendo a maior subida de 2017 para 2018, com 42,45%, para época alta. Para a época baixa, a tendência mantém-se, com algumas variações. Ainda que o decréscimo tenha sido igual no período de transição entre a exclusividade e a liberalização do transporte aéreo, de 2015 para 2017, subiu 17,5% (mais do que em época alta) e de 2017 para 2018, subiu 10,64% (menos do que em época alta). Em termos gerais, desde 2014 até 2018, houve um crescimento de capacidade de 17,97% e 1,56%, ou seja, 92 e 8 camas, em época alta e época baixa, respetivamente.

Em suma, regista-se uma evolução da capacidade de ambos os alojamentos, apesar de ser mais relevante na hotelaria tradicional, porque também é o tipo de alojamento com maior número de camas. Além disso, parece existir um esbatimento na capacidade dos alojamentos entre épocas, visível tanto na hotelaria tradicional como no turismo rural, sendo mais determinante nos anos de 2017 e 2018 para a hotelaria tradicional e ao contrário para o turismo rural. Para confirmar esta tendência, importa analisar a evolução da empregabilidade e da procura.

3.3 Impacto na Empregabilidade

Em paralelo com a análise do impacto da chegada das LC no alojamento foi ainda comparada a variação na empregabilidade no setor do alojamento turístico, de forma a perceber se foi significativa. Na mesma linha, foi avaliada esta variação tendo em consideração as tipologias e

as épocas (alta/baixa). Mais uma vez, inicia-se esta análise com a apresentação do nº total de pessoal ao serviço na RAA e posteriormente na Ilha Terceira (Tabela 9, Figura 7).

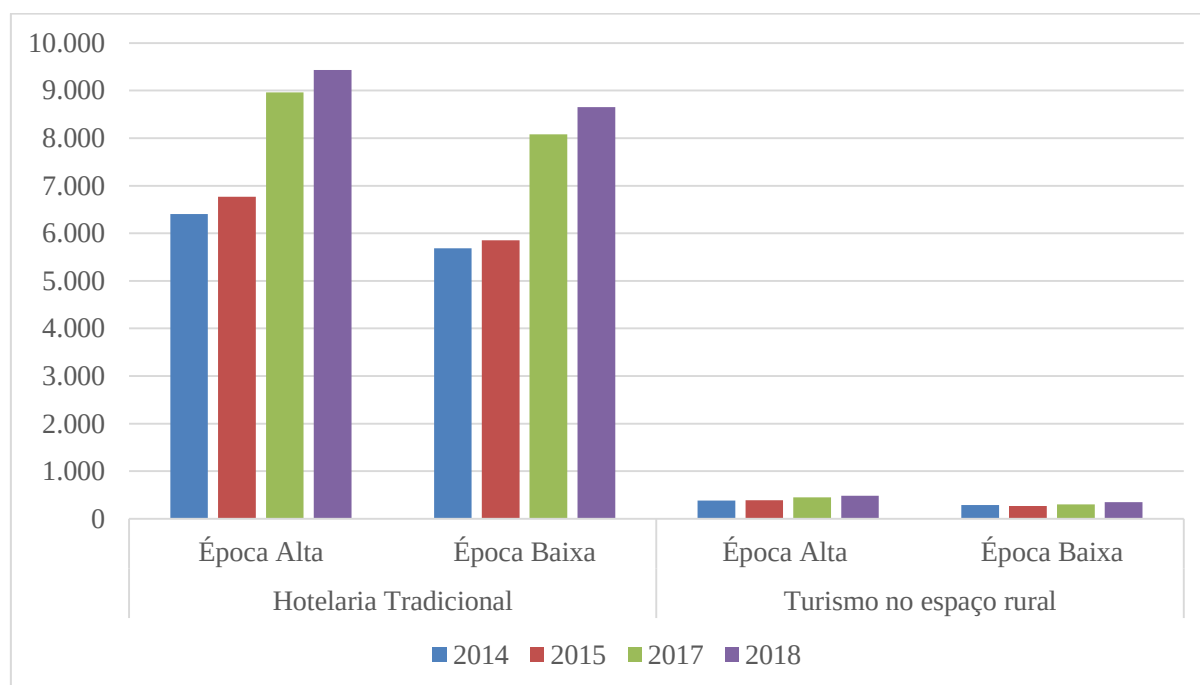
Tabela 9 - Evolução do pessoal ao serviço na Região Autónoma dos Açores

		2014	2015	2017	2018
Hotelaria Tradicional	Época Alta	6 404	6 767	8 963	9 435
	Época Baixa	5 684	5 853	8 078	8 649
Turismo no espaço rural	Época Alta	386	391	451	481
	Época Baixa	286	270	300	352
Pousada da juventude	Época Alta	x	X	x	X
	Época Baixa	x	X	x	X
Parque de campismo	Época Alta	x	X	x	X
	Época Baixa	x	X	x	X
Alojamento local	Época Alta	x	X	x	X
	Época Baixa	x	X	x	X

x: Dados não disponíveis

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 7 – Representação gráfica da evolução do pessoal ao serviço na Região Autónoma dos Açores por época



Mais uma vez, só foi possível obter dados para a hotelaria tradicional e o turismo em espaço rural, no entanto também são estes os tipos de alojamento que geram maior empregabilidade,

pelo que nos permitem analisar a evolução deste fator e a sua relação com a liberalização do transporte aéreo.

Analisando a hotelaria tradicional, verifica-se que tanto para a época baixa, como para a época alta, há um crescimento do número de pessoas ao serviço. Neste sentido, tomando como referência a época alta, assiste-se a um pequeno aumento de 5,67% de colaboradores de 2014 para 2015, que sobe para 32,45% de 2015 para 2017, voltando a crescer, de forma mais modesta, cerca de 5,27%, de 2017 para 2018. Esta tendência mantém-se em época baixa, com um aumento de 2,97% de 2014 para 2015, que sobe para 38,01% de 2015 para 2017 e volta a ter um crescimento modesto, de 7,07%, de 2017 para 2018. De uma forma geral, no período em análise, houve um aumento de postos de trabalho na ordem dos 47,33% (mais 3031 colaboradores) em época alta e 52,16% (mais 2965 colaboradores) em época baixa, o que mostra que o turismo, em particular a hotelaria tradicional, pode fazer parte das atividades de maior empregabilidade do arquipélago, uma vez que necessitam de uma quantidade de colaboradores elevada para laborar em pleno.

Quanto ao alojamento em espaço rural, é expectável que, nem o crescimento, nem o número de postos de trabalho sejam tão elevados, uma vez que é uma atividade que requer menos colaboradores. Deste modo, em época alta, ocorreu um aumento de colaboradores na ordem dos 1,29%, 15,34% e 6,65%, de 2014 para 2015, 2015 para 2017 e 2017 para 2018, respetivamente. No entanto, em época baixa registou-se um ligeiro decréscimo de -5,59% de 2014 para 2015, recuperando 11,11% de 2015 para 2017 e seguindo a mesma tendência de 2017 para 2018, com um aumento de 17,33%. Apesar de ser um tipo de alojamento com menor taxa de empregabilidade, houve um aumento global de 24,61% e 23,08%, de 2014 para 2018, em épocas alta e baixa, respetivamente, que se traduziu num aumento de 95 e 66 colaboradores, respetivamente.

Em suma, apesar de se verificar um aumento progressivo de pessoal ao serviço, em ambos os tipos de alojamento, com mais evidência para a hotelaria tradicional, destaca-se que este crescimento foi mais relevante de 2015 para 2017, o que está de acordo com a evolução da capacidade dos alojamentos analisada no ponto anterior. Quanto às diferenças entre épocas, os dados em números absolutos revelam uma menor taxa de empregabilidade em época baixa, o que nos indica que, em termos globais, a RAA possui uma sazonalidade em termos de empregabilidade, ainda que não seja muito relevante.

Particularizando para a Ilha Terceira, analisemos agora a evolução da empregabilidade no setor do alojamento turístico ao longo dos anos em análise (Tabela 10, Figura 8).

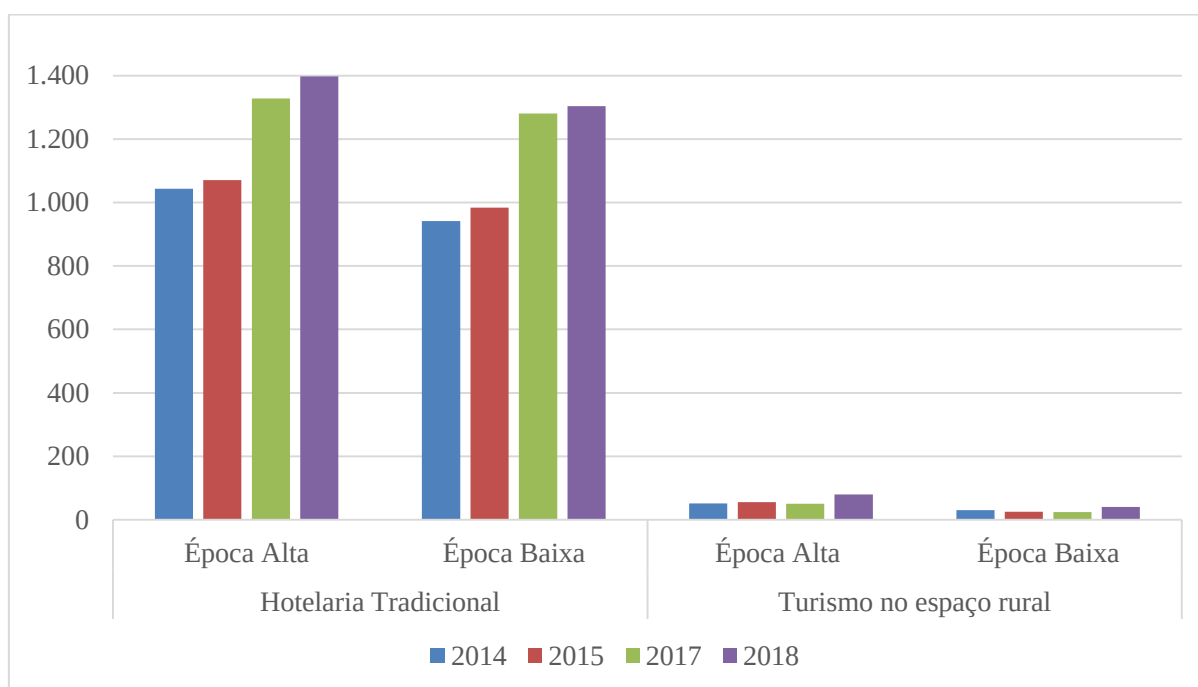
Tabela 10 - Evolução do pessoal ao serviço na Ilha Terceira

		2014	2015	2017	2018
Hotelaria Tradicional	Época Alta	1 043	1 071	1 328	1 398
	Época Baixa	941	984	1 281	1 304
Turismo no espaço rural	Época Alta	51	55	50	80
	Época Baixa	30	25	24	40
Pousada da juventude	Época Alta	x	X	x	x
	Época Baixa	x	X	x	x
Parque de campismo	Época Alta	x	X	x	x
	Época Baixa	x	X	x	x
Alojamento local	Época Alta	x	X	x	x
	Época Baixa	x	X	x	x

x: Dados não disponíveis

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 8 – Representação gráfica da evolução do pessoal ao serviço na Ilha Terceira por época



Também neste caso apenas existem dados de empregabilidade para a hotelaria tradicional e turismo rural, como seria expectável, e também aqui se verifica um aumento de postos de trabalho contínuo, apesar de mais evidente de 2015 para 2017. Deste modo, tendo como referência a época alta, verifica-se um aumento de 2,68% de 2014 para 2015, 24,0% de 2015

para 2017 e 5,27% de 2017 para 2018. De igual modo, em época baixa registou-se a mesma tendência de subida ligeira, mais acentuada e ligeira de novo, ou seja, 4,57%, 30,18% e 1,80%, respetivamente. Uma vez que os valores absolutos são relativamente baixos, podemos também usá-los para estabelecer comparações. Assim, registou-se um aumento de postos de trabalho de 28, 257 e 70 de 2014 para 2015, 2015 para 2017 e 2017 para 2018, respetivamente, em época alta, e 43, 297 e 23 no mesmo período, respetivamente. Em termos globais, houve um aumento de colaboradores na ordem dos 34,03% (+355) em época alta e 38,58% (+363) em época baixa.

Quanto ao turismo rural, apenas segue uma tendência de crescimento elevada de 2017 para 2018, ou seja, para a época alta, de 2014 para 2015 foram colocados mais quatro colaboradores, num total de 55 (+7,84%), contudo este valor decresceu para 50 (-9,10%) em 2017 e deste ano para o seguinte aumentou 30, perfazendo os 80 colaboradores (+60,0%). Para a época baixa, houve um decréscimo de 2014 para 2015, com menos cinco colaboradores (-16,67%), e de 2015 para 2017, com menos um colaborador (-4,0%), sendo esta tendência invertida no ano seguinte, com uma subida de mais 16 colaboradores (+66,66%). Em termos globais, registou-se um aumento de 56,86% (+29) e 33,33% (+10), em épocas alta e baixa, respetivamente.

Analisando os resultados de forma geral, a empregabilidade neste setor mostra um crescimento contínuo na hotelaria tradicional, com maior evidência entre 2015 e 2017, o que vai de encontro com a tendência da RAA. O mesmo não acontece com a empregabilidade no turismo rural, o que pode ser explicado por ser uma ilha pequena e ter havido pouco investimento nesta oferta turística, conforme mostra a análise do número de alojamentos. Quanto à diferença entre épocas, mais uma vez, apesar de ser superior em época alta na hotelaria tradicional - que representa o maior empregador do setor - a diferença é muito ténue, o que confirma a procura contínua, sem destaque de épocas. A diferença no turismo rural pode estar relacionada com o facto de ser mais procurado em época alta, quando o tempo permite desfrutar melhor das várias experiências que este tipo de turismo oferece.

3.4 Impacto na Procura

Importa ainda analisar o comportamento da procura durante o mesmo período, quer através do número de hóspedes por tipologia, do número de dormidas e da estada média, quer caracterizando o público, neste caso, a partir da nacionalidade. Desta forma, neste ponto foram avaliadas as variações destes aspetos, tendo em consideração as tipologias e as épocas

(alta/baixa). Mais uma vez, inicia-se esta análise com a apresentação do nº total de pessoal ao serviço na RAA e posteriormente na Ilha Terceira.

3.4.1 Número de hóspedes

A avaliação do número de hóspedes permite perceber em que tipo de estabelecimentos houve uma maior procura, as alterações entre o antes e depois da liberalização do transporte aéreo e as variações entre épocas alta e baixa. Começamos esta análise pela RAA, ilustradas na Tabela 11 e na Figura 9.

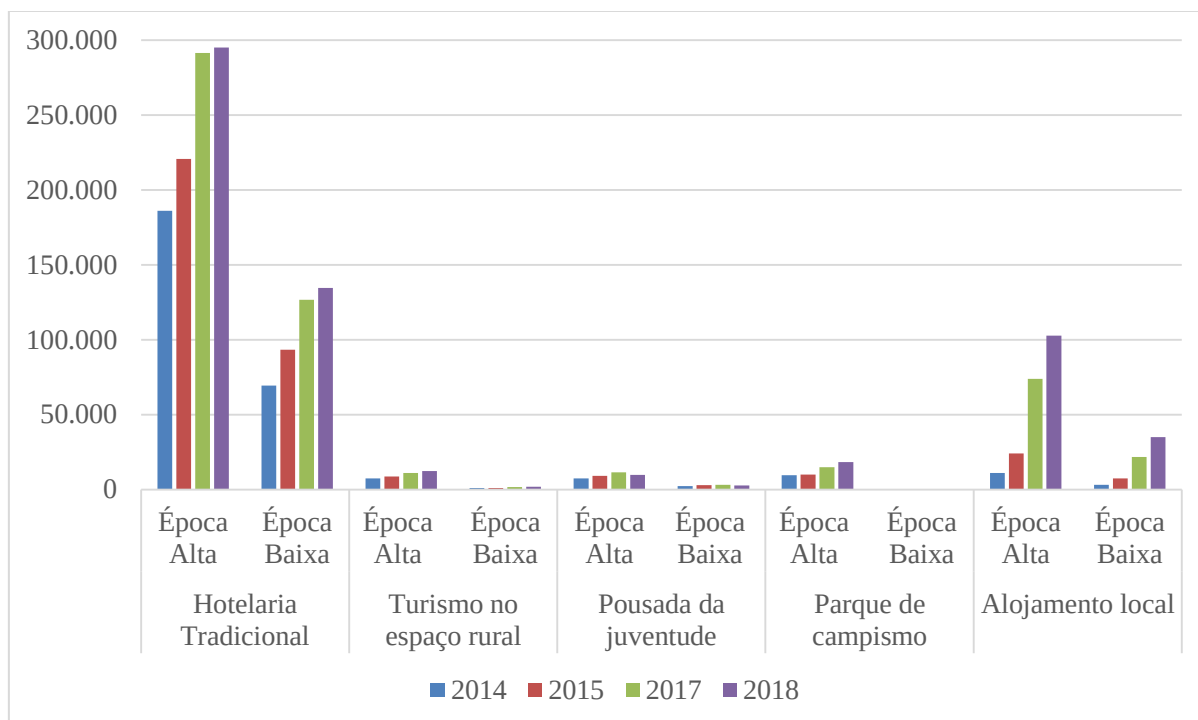
Tabela 11 - Evolução do número de hóspedes nos estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores

		2014	2015	2017	2018
Hotelaria Tradicional	Época Alta	186 095	220 752	291 636	295 113
	Época Baixa	69 403	93 395	126 803	134 578
Turismo no espaço rural	Época Alta	7 450	8 680	11 042	12 291
	Época Baixa	951	1 035	1 537	1 904
Pousada da juventude	Época Alta	7 369	9 070	11 400	9 803
	Época Baixa	2 195	2 827	3 097	2 701
Parque de campismo	Época Alta	9 614	10 029	14 795	18 394
	Época Baixa	x	4	70	107
Alojamento local	Época Alta	11 119	24 166	73 863	102 659
	Época Baixa	3 165	7 460	21 734	35 019

x: Dados não disponíveis

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 9 – Representação gráfica do número de hóspedes nos estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores por época



O primeiro resultado que se salienta é o número de hóspedes que é sempre superior na hotelaria tradicional. Tal facto deve-se às características desta tipologia, que alberga maior quantidade de hóspedes do que as restantes. Comparativamente com a hotelaria tradicional, o turismo rural, as pousadas de juventude e os parques de campismo têm número de hóspedes em quantidades residuais, mas vale a pena a analisar o crescimento de cada uma delas, porque todas contribuem para a evolução do setor do turismo na região.

Focando na época alta, para a hotelaria tradicional, verifica-se um aumento de 18,62% (+34.657 hóspedes) de 2014 para 2015, de 32,11% (+70.884 hóspedes) de 2015 para 2017 e 1,19% (+3.477 hóspedes) de 2017 para 2018. O turismo rural também revelou um crescimento contínuo, de 16,51% (+1.230 hóspedes), 27,21% (+2.362 hóspedes) e 11,31% (+1.249 hóspedes), para os mesmos anos em análise. Quanto às pousadas da juventude, registou-se uma subida no número de hóspedes até 2017, com taxas de 23,08% (+1.701 hóspedes) e 25,69% (+2.330 hóspedes), e depois um decréscimo de 14,01% de 2017 para 2018 (-1.597 hóspedes). Os parques de campismo começaram por ter um ligeiro crescimento de 4,32% (+1.415 hóspedes) de 2014 para 2015, que se acentuou 47,52% (+4.766 hóspedes) de 2015 para 2017, voltando a crescer 24,33% (+3.599 hóspedes) no ano seguinte. Por fim, regista-se o maior crescimento no alojamento local, comparativamente com os restantes estabelecimentos

turísticos, com crescimentos na ordem dos 117,34% (+13.047 hóspedes) de 2014 para 2015, de 206,75% (+49.697 hóspedes) de 2015 para 2017 e depois, mais modesto, com 38,99% (+28.796 hóspedes) no ano seguinte.

Em geral, as taxas de crescimento são mais reduzidas para a época baixa, mas ainda assim, regista-se quase sempre um aumento no número de hóspedes. Em detalhe, para a hotelaria tradicional, verificou-se um aumento de 34,67% (+23.992 hóspedes) de 2014 para 2015, de 35,77% (+33.408) de 2015 para 2017 e de 6,13% (+7.775 hóspedes) de 2017 para 2018. Para o turismo rural, o crescimento começa por ser modesto, cerca de 8,83% (+84 hóspedes), depois sobe para 48,50% (+502 hóspedes) e 23,88% (+367 hóspedes), respetivamente. Quanto às pousadas da juventude, começou por subir 28,79% (+632 hóspedes) de 2014 para 2015, depois de uma forma mais contida, sobe 9,55% (+270 hóspedes) de 2015 para 2017 e finalmente decresce 12,79% (-396 hóspedes) de 2017 para 2018. Nos parques de campismo, não existem registos em 2014, mas verifica-se um aumento de 1650% (+66 hóspedes) de 2015 para 2017 e de 52,86% (+37 hóspedes) de 2017 para 2018. Finalmente, o alojamento local, à semelhança da época alta, também regista taxas de crescimento acima de 100%, com 135,70% (4.295 hóspedes) de 2014 para 2015, de 191,34% (14.274 hóspedes) de 2015 para 2017 e, mais modesto, de 61,12% (+13.285 hóspedes) no ano seguinte.

Analisando os dados de uma forma global, verifica-se que para todos os tipos de estabelecimento turístico houve um crescimento elevado, sempre acima dos 20%, o que denota um aumento da procura do arquipélago por parte dos turistas. Tomando como referência a época alta, registou-se um aumento de 58,58% (+109.018 hóspedes) na hotelaria tradicional, de 64,98% (+4.841 hóspedes) para o turismo rural, de 33,03% (+2.434 hóspedes) para as pousadas da juventude, de 91,32% (+8.780 hóspedes) para os parques de campismo e de 823,28% (+31.854 hóspedes) para o alojamento local, no período compreendido entre 2014 e 2018. Para a época baixa, o saldo também é sempre positivo, com taxas de crescimento de 93,91% (+65.175 hóspedes) para a hotelaria tradicional, de 100,2% (+953 hóspedes) para o turismo rural, de 23,05% (+506 hóspedes) para as pousadas da juventude, de 2575% (+103 hóspedes) para os parques de campismo³ e de 1006,44% (+31.854 hóspedes) para o alojamento local. Além de mostrar um crescimento acentuado no número de hóspedes, estes resultados também

³ Como referido, o balanço neste caso é só de 2015 a 2018, por falta de dados para 2014.

permitem mostrar que a procura é sempre maior na época alta, em qualquer um dos tipos de estabelecimentos, refletindo aqui uma clara preferência por parte dos turistas.

Em suma, os dados referentes ao número de hóspedes mostram que aumentou exponencialmente a procura após a liberalização do transporte aéreo, com maior impacto na hotelaria tradicional, o que seria expectável dada as características deste tipo de estabelecimento turístico, e que há uma clara preferência dos turistas pela época alta na RAA.

Vejamos como se comporta apenas a Ilha Terceira relativamente à evolução do número de hóspedes (Tabela 12, Figura 10).

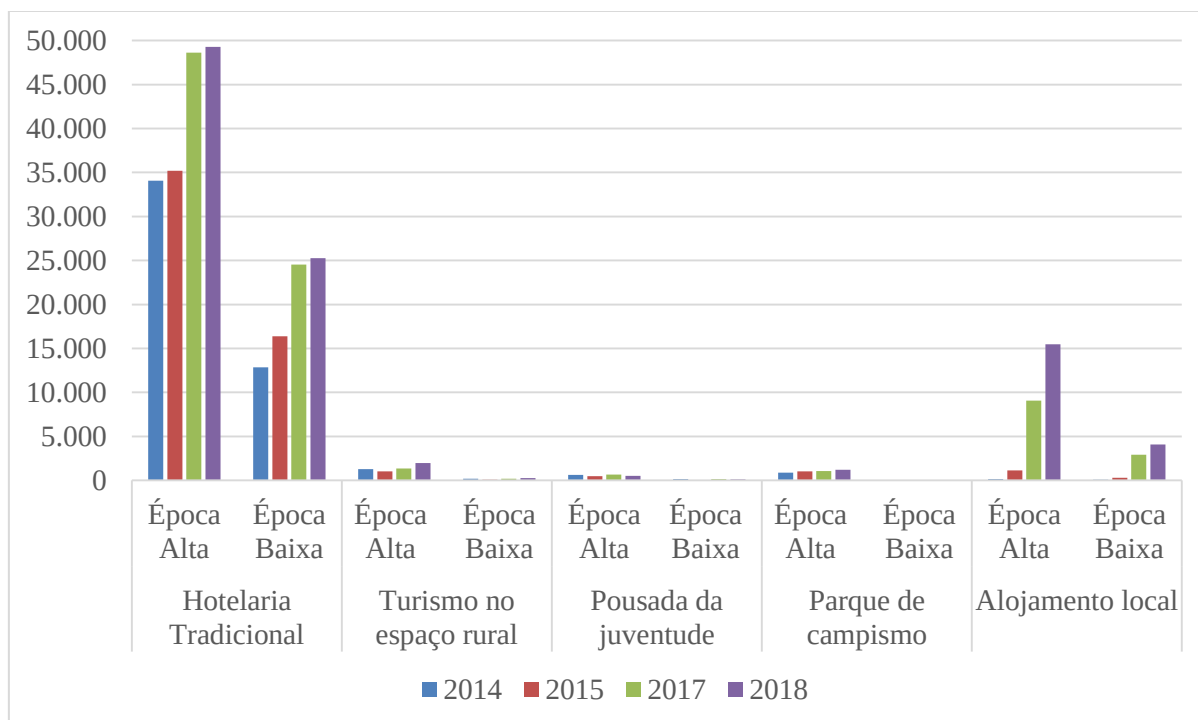
Tabela 12 - Evolução do número de hóspedes nos estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira

		2014	2015	2017	2018
Hotelaria Tradicional	Época Alta	34 088	35 207	48 629	49 289
	Época Baixa	12 846	16 385	24 537	25 282
Turismo no espaço rural	Época Alta	1 300	1 042	1 362	1 987
	Época Baixa	202	87	174	252
Pousada da juventude	Época Alta	621	489	649	503
	Época Baixa	142	36	168	117
Parque de campismo	Época Alta	900	1 037	1 066	1 195
	Época Baixa	x	X	x	x
Alojamento local	Época Alta	167	1 131	9 083	15 490
	Época Baixa	87	307	2 915	4 080

x: Dados não disponíveis

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 10 – Representação gráfica do número de hóspedes nos estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira por época



Na análise da evolução do número de hóspedes na Ilha Terceira, o que se destaca, à partida, é o aumento significativo na hotelaria tradicional, principalmente a partir de 2017, com mais relevância na época alta. Mas, excecionando o alojamento local, que também apresenta a mesma tendência, nos restantes tipos de estabelecimento turístico registaram-se algumas oscilações.

Em pormenor, em época alta e para a hotelaria tradicional houve um aumento de 3,28% (+1.119 hóspedes) de 2014 para 2015, que sobe para 38,12% (+13.422 hóspedes) de 2015 para 2017 e volta a subir, mas ligeiramente, 1,36% (+660 hóspedes) de 2017 para 2018. No que se refere ao turismo rural, de 2014 para 2015 houve um decréscimo de 19,85% (-258 hóspedes), seguido de um aumento de 30,71% (+320 hóspedes) e de 45,89% (+625 hóspedes) nos anos seguintes. As pausadas da juventude foram as que registaram maiores oscilações na evolução do número de hóspedes, dado que no primeiro ano houve um decréscimo de 21,25% (-132 hóspedes), seguido de um crescimento de 32,72% (+160 hóspedes) e de novo um decréscimo de 22,50% (-146 hóspedes). Os parques de campismo, que apenas estão abertos durante a época alta, tiveram um crescimento de 15,22% (+137 hóspedes), 2,80% (+29 hóspedes) e 12,10% (+129 hóspedes), respetivamente. Por fim, regista-se o facto de, à semelhança do arquipélago, também nesta ilha houve taxas de crescimento acima de 100% para o alojamento local, com subidas de

577,24% (+964 hóspedes), 703,09% (+7.952 hóspedes) e 70,54% (6.407 hóspedes), respetivamente.

Para a época baixa as tendências são semelhantes para todos os tipos de alojamento. Deste modo, para a hotelaria tradicional regista-se aumentos de 27,55% (+3.539 hóspedes) de 2014 para 2015, de 49,75% (8.152 hóspedes) de 2015 para 2017 e de 3,04% (+745 hóspedes) de 2017 para 2018. Quanto ao turismo rural, também nesta época houve um decréscimo de 56,93% (-115 hóspedes), seguido de um crescimento de 100% (+87 hóspedes) que continuou no ano seguinte, com 44,83% (+75 hóspedes). Para as pousadas da juventude, registou-se um decréscimo de 74,65% (-106 hóspedes), seguido de um crescimento de 366,67% (+132 hóspedes) e depois um decréscimo de 30,36% (-51 hóspedes). Por sua vez, também em época baixa o alojamento local regista taxas de crescimento acima de 100% nos primeiros anos em análise, 252,87% (+220 hóspedes) e 849,51% (+2.608 hóspedes), respetivamente, seguida de um aumento um pouco mais modesto, na ordem dos 39,97% (1.165 hóspedes) de 2017 para 2018.

Comparando o primeiro e último ano em análise, é possível obter o saldo do crescimento para cada um dos estabelecimentos turísticos. Deste modo, e tomando como referência a época alta, verifica-se um crescimento de 44,59% (+15.201 hóspedes) para a hotelaria tradicional, de 52,84% (+687 hóspedes) para o turismo rural, de 32,78% (+295 hóspedes) para os parques de campismo e de 9175,4% (+15.323 hóspedes) para o alojamento local. Para a época baixa, registou-se um aumento de 96,81% (+14.436 hóspedes) para a hotelaria tradicional, de 24,75% (+50 hóspedes) para o turismo rural e de 4589,7% (+3.993 hóspedes) para o alojamento local. Em contraciclo, as pousadas da juventude obtiveram um decréscimo de 19,0% (-118 hóspedes) em época alta e de 17,61% (-25 hóspedes) em época baixa.

3.4.2 Número de Dormidas

Analisar a evolução do número de dormidas permite-nos verificar se a liberalização do transporte aéreo se refletiu no aumento de dormidas, mas também confirma a preferência dos turistas em termos de estabelecimentos turísticos (Tabela 13, Figura 11).

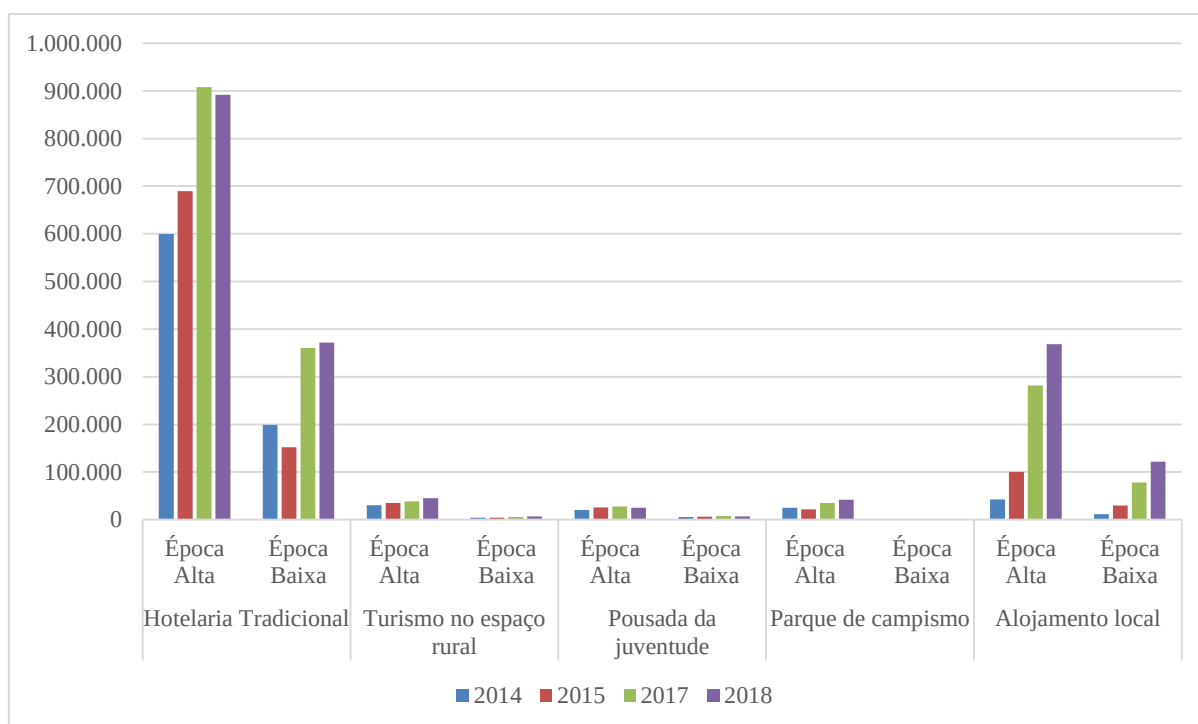
Tabela 13 - Evolução do número de dormidas nos estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores

		2014	2015	2017	2018
Hotelaria Tradicional	Época Alta	599 510	689 297	907 983	891 967
	Época Baixa	199 070	152 228	360 602	371 427
Turismo no espaço rural	Época Alta	30 071	35 191	38 671	44 793
	Época Baixa	4 101	4 246	5 305	6 654
Pousada da juventude	Época Alta	19 992	25 672	27 465	24 829
	Época Baixa	5 178	6 339	7 199	6 567
Parque de campismo	Época Alta	24 812	21 369	35 024	41 632
	Época Baixa	x	60	243	278
Alojamento local	Época Alta	42 106	100 460	281 519	368 269
	Época Baixa	11 567	29 922	77 742	121 697

x: Dados não disponíveis

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 11 – Representação gráfica da evolução da estada média nos estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores por época



Relativamente ao número de dormidas na RAA, verifica-se um aumento global, tanto em época alta como em época baixa, sendo visivelmente mais acentuado na hotelaria tradicional e no alojamento local, registando-se neste último, um crescimento do número de dormidas superiores a 100%.

Na época alta, e quanto à hotelaria tradicional, verifica-se um crescimento no número de dormidas de 14,98% (+89.787 dormidas) e 31,73% (+218.686 dormidas), de 2014 para 2015 e de 2015 para 2017, respetivamente. No entanto, no último ano, registou-se um ligeiro decréscimo de 1,76% (-16.016) dormidas. A mesma tendência, ainda que com valores mais baixos, registou-se nas pousadas da juventude, com taxas de crescimento positivas de 2,84% (+5.680 dormidas) e 6,98% (+1.793 dormidas) nos primeiros anos, que decresce 9,5% (-2.636 dormidas). No caso dos parques de campismo, começa por se verificar um decréscimo de 13,88% (-3.443 dormidas) de 2014 para 2015, mas de 2015 para 2017 houve uma subida acentuada, de 63,90% (+13.655 dormidas), voltando a subir, mas de mais discretamente, 18,87% (+6.608 dormidas) no ano seguinte. Em contrapartida, mas com taxas de crescimento mais modestas, no turismo rural regista-se um aumento contante de dormidas, com 17,03% (+5.120 dormidas), 9,88% (+3.480 dormidas) e 15,83% (+6.122 dormidas), no mesmo período em análise. Por fim, o alojamento local foi o que registou maior crescimento no número de dormidas, com taxas de crescimento de 138,59% (+58.354 dormidas), 180,23% (+101.059 dormidas) e 30,82% (+86.750 dormidas), respetivamente.

A época baixa também revela um aumento global no número de dormidas, com maior desta que para o alojamento local, com taxas de crescimento de 158,68% (+18.355 dormidas), 159,82% (+47.820 dormidas) e 56,54% (+43.955 dormidas), respetivamente. Na hotelaria tradicional verifica-se primeiro um decréscimo de 23,53% (-46.842 dormidas) de 2014 para 2015, seguida de uma subida acentuada de 136,88% (208.374 dormidas) de 2015 para 2017 e de uma outra subida, mais modesta, de 3,0% (+10.825 dormidas) no ano seguinte. Quanto ao turismo em espaço rural, verifica-se um crescimento constante no número de dormidas, primeiro de 3,54% (+145 dormidas) de 2014 para 2015, aumentando para 24,94% (+1.059 dormidas) de 2015 para 2017 e para 25,43% (+1.349 dormidas) de 2017 para 2018. Nas pousadas da juventude, tal como acontece na época alta, também ocorre um aumento nos primeiros anos em análise (22,42% ou +1.161 dormidas e 13,57%, ou +860 dormidas, respetivamente), seguido de um ligeiro decréscimo de 8,78% (-632 dormidas) de 2017 para 2018. Apesar de não existirem dados do ano 2014 para os parques de campismo, de 2015 para 2017 o número de dormidas cresceu 305,0% (+183 dormidas), seguido de um crescimento mais modesto, de 14,40% (+35 dormidas), no ano seguinte.

Em geral, para todos os tipos de estabelecimento turístico, verificou-se um crescimento no número de dormidas, salvo raras exceções, mas com decréscimos modestos, que nunca

excedem os 14%, em época alta e os 24% em época baixa, correspondendo estas percentagens à evolução de 2014 para 2015, período em que a liberalização do transporte aéreo ainda não se tinha concretizado. Comparando as duas épocas, em termos globais, o alojamento local foi o que teve maior crescimento de dormidas, com 774,62% (+326.163 dormidas) em época alta e 952,10% (+110.130 dormidas) em época baixa. A hotelaria tradicional, com maior capacidade, registou um aumento de 48,78% (+292.487 dormidas) em época alta e 86,60% (+172.357 dormidas) em época baixa. Outros espaços, com capacidade mais reduzida, como o turismo rural, as pousadas da juventude e os parques de campismo, revelaram taxas de crescimento de 48,96% (+14.722 dormidas), 24,19% (+4.837 dormidas) e 67,79% (+16.820 dormidas) em época alta e 62,25% (2.553 dormidas), 26,82% (+1.389 dormidas) e 363,33% (+218) em época baixa, respetivamente. Apesar de se registarem taxas de crescimento superiores em época baixa, em termos absolutos o número de dormidas foi sempre superior em época alta.

Vamos agora apresentar a evolução do número de dormidas na Ilha Terceira, para comparar a tendência com a RAA (Tabela 14, Figura 12).

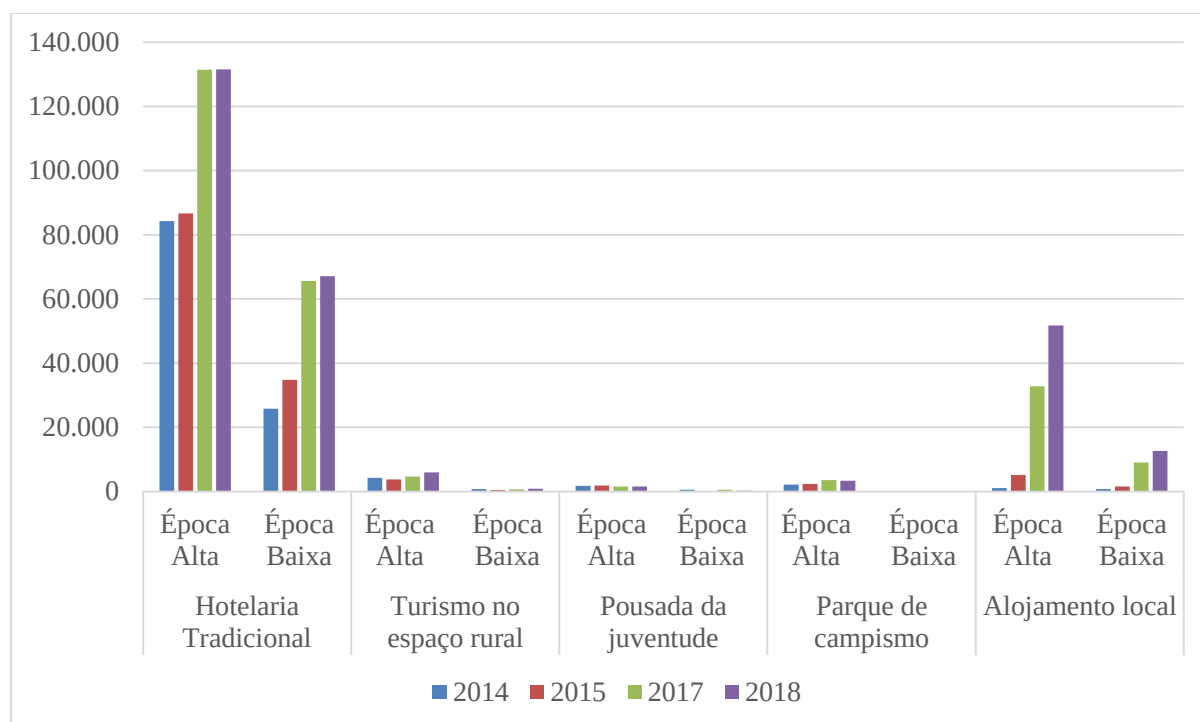
Tabela 14 - Evolução do número de dormidas nos estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira

		2014	2015	2017	2018
Hotelaria Tradicional	Época Alta	84 301	86 689	131 494	131 532
	Época Baixa	25 764	34 782	65 566	67 068
Turismo no espaço rural	Época Alta	4 233	3 757	4 633	5 958
	Época Baixa	754	433	708	849
Pousada da juventude	Época Alta	1 807	1 905	1 568	1 585
	Época Baixa	544	91	566	300
Parque de campismo	Época Alta	2 195	2 340	3 516	3 309
	Época Baixa	x	x	x	x
Alojamento local	Época Alta	1 049	5 167	32 747	51 793
	Época Baixa	748	1 535	9 036	12 629

x: Dados não disponíveis

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 12 – Representação gráfica da evolução do número de dormidas nos estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira por época



Também na Ilha Terceira se verifica uma tendência de crescimento do número de dormidas, apesar de não ser tão evidente como na RAA e de existirem mais exceções, nomeadamente nas pousadas da juventude, para ambas as épocas.

Relativamente à época alta, à semelhança do Arquipélago, também aqui se verifica um maior crescimento no alojamento local, comparativamente com os outros tipos de estabelecimentos turísticos, com aumentos de 392,56% (+4.118 dormidas), 533,78% (+27.580 dormidas) e 58,16% (+19.046) entre os anos 2014/2015, 2015/2017 e 2017/2018, respetivamente. Quanto à hotelaria tradicional, o crescimento foi reduzido a 2,83% (+2.388 dormidas) de 2014 para 2015, aumentando consideravelmente, cerca de 51,68% (+44.805 dormidas), de 2015 a 2017 e sendo este aumento apenas de 0,3% (+38 dormidas) no ano seguinte. O turismo rural revelou um decréscimo de 11,24% (-476 dormidas) no primeiro período, seguido de um crescimento de 23,32% (+876 dormidas) no período seguinte e de 28,60% (1.325 dormidas) no último período. Quanto às pousadas da juventude, crescimento é bastante menor, iniciando com 5,42% (+98 dormidas) de 2014 para 2015, decrescendo 17,69% (-337 dormidas) de 2015 a 2017 e voltando a crescer 10,84% (+17 dormidas) de 2017 para 2018. Por fim, os parques de campismo registaram um crescimento de 6,61% (+145 dormidas) no primeiro momento, aumentando para

50,26% (1.176 dormidas) no seguinte e terminando com um decréscimo de 5,89% (-207 dormidas) no último ano em análise.

Também na época baixa se verifica que o crescimento do número de dormidas foi superior no alojamento local, com um aumento de 105,21% (+787 dormidas) de 2014 para 2015, de 488,66% (7.501 dormidas) de 2015 para 2017 e, de forma menos relevante, de 2017 para 2018 com uma taxa de crescimento de 39,76% (+3.593 dormidas). A hotelaria tradicional registou um aumento de 35,0% (+9.018 dormidas), 88,51% (+30.784 dormidas) e 29,91% (1.502 dormidas), respetivamente. Em contrapartida, o número de dormidas no turismo rural decresceu 42,53% (-321 dormidas) de 2014 para 2015, tendo recuperado no ano seguinte 63,51% (275 dormidas), mantendo a mesma tendência no último ano, com uma taxa de crescimento de 19,91% (141 dormidas). As pousadas da juventude tiveram um comportamento atípico, uma vez que, num primeiro momento, houve um decréscimo acentuado de 83,27% (-453 dormidas) e no período seguinte um crescimento abrupto de 521,98% (+475 dormidas), voltando a decrescer 47,0% (-266 dormidas) no último período. Como referido anteriormente, os parques de campismo não laboram em época baixa na Ilha Terceira, não havendo por isso registo neste período para comparar.

Analisando os dados de forma global, verifica-se que, tanto para a época alta como para a época baixa, o tipo de alojamento que se destaca pelo aumento do número de dormidas foi o alojamento local, com taxas de crescimento de 4837,37% (+50.744 dormidas) e 1588,37% (+11.881 dormidas), respetivamente. Outro tipo de alojamento que apresentou um crescimento acentuado no número dormidas foi a hotelaria tradicional, com aumentos na ordem dos 56,03% (+47.231 dormidas) e 160,32% (+41.304 dormidas), respetivamente. De forma menos relevante, o turismo rural registou um crescimento de 40,75% (1.725 dormidas) em época alta e 12,60% (+95 dormidas) em época baixa, podendo dever-se à menor quantidade deste tipo de alojamento turístico. Em sentido inverso, as pousadas de juventude registaram um crescimento negativo em ambas as épocas, 12,29% (-222 dormidas) em época alta e 44,85% (-244 dormidas) em época baixa. Por fim, os parques de campismo não nos permitem comparar as épocas, mas registou-se uma taxa de crescimento de 50,75% (+1.114 dormidas) época alta durante o período em análise.

Em termos de dormidas, o que se verifica é que existe sempre uma procura muito maior em época alta, ainda que as taxas de crescimento possam ser superiores em época baixa, como o

que aconteceu na hotelaria tradicional. Ainda assim, em números absolutos, a preferência é pela época alta, com diferenças muito significativas.

3.4.3 Estada média

A estada média permite-nos perceber não só se houve alterações na permanência do turista após a liberalização do transporte aéreo, mas também em que tipo de estabelecimento o cliente permanece mais tempo (Tabela 15, Figura 13).

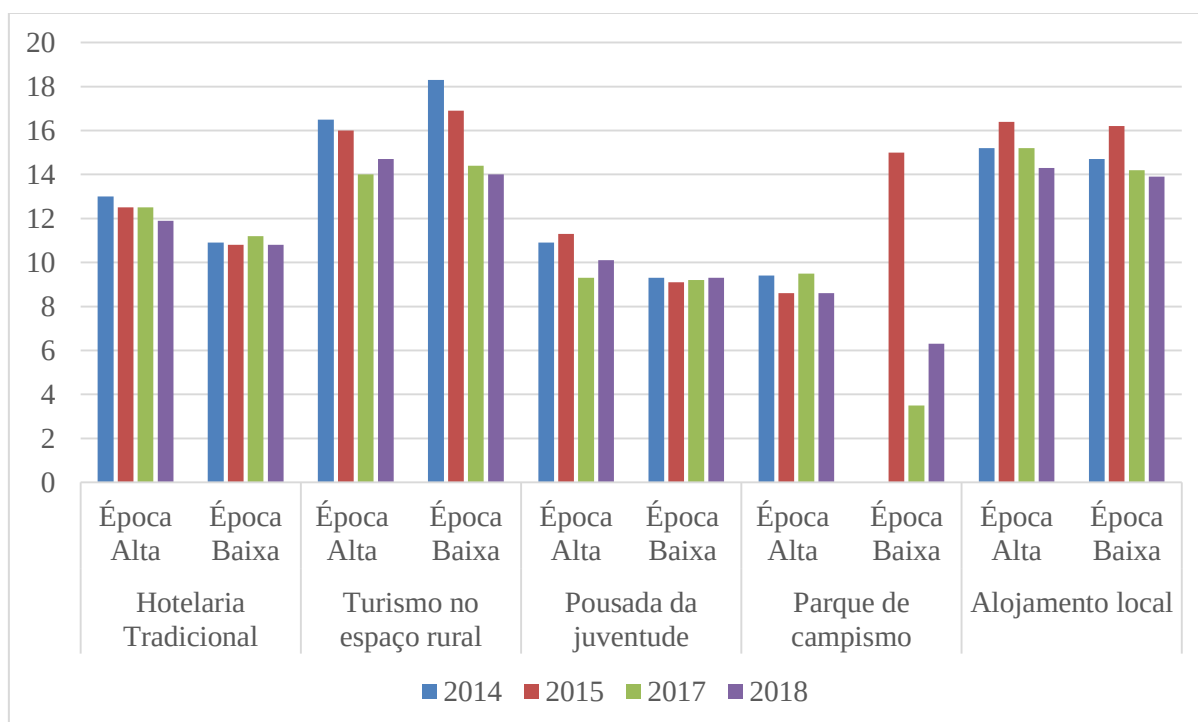
Tabela 15 - Evolução da estada média nos estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores

		2014	2015	2017	2018
Hotelaria Tradicional	Época Alta	13	12,5	12,5	11,9
	Época Baixa	10,9	10,8	11,2	10,8
Turismo no espaço rural	Época Alta	16,5	16	14	14,7
	Época Baixa	18,3	16,9	14,4	14
Pousada da juventude	Época Alta	10,9	11,3	9,3	10,1
	Época Baixa	9,3	9,1	9,2	9,3
Parque de campismo	Época Alta	9,4	8,6	9,5	8,6
	Época Baixa	x	15	3,5	6,3
Alojamento local	Época Alta	15,2	16,4	15,2	14,3
	Época Baixa	14,7	16,2	14,2	13,9

x: Dados não disponíveis

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 13 – Representação gráfica da evolução da estada média nos estabelecimentos turísticos na Região Autónoma dos Açores por época



A Figura 13 mostra-nos uma diminuição do tempo de estadia média a partir de 2017, principalmente nos estabelecimentos de turismo rural e de alojamento local, mas também eram estes que apresentavam uma média superior nos anos anteriores. Os restantes estabelecimentos, apesar de mostrarem oscilações, são pouco relevantes, tal como veremos de seguida.

Em detalhe, e tomando como referência a época alta, verifica-se uma diminuição de estada média de 3,85% (-0,5 dias), nula e 4,80% (-0,6 dias), de 2014 para 2015, 2015 para 2017 e 2017 para 2018, respetivamente, para a hotelaria tradicional. Para o turismo rural, houve um decréscimo de 3,03% (-0,5 dias) de 2014 para 2015, que se acentuou bastante de 2015 para 2017 (2 dias), de tal forma que houve um ligeiro crescimento no ano seguinte, na ordem dos 5,0% (0,7 dias). No que se refere às pousadas da juventude, ainda que se tenha verificado um ligeiro aumento de 2014 para 2015, de 3,67% (+0,4 dias), decresceu cerca de 17,70% (2 dias) de 2015 para 2017, voltando a subir 8,60% (0,8 dias) de 2017 para 2018.

Analisando a época baixa, para a hotelaria tradicional, verifica-se uma ligeira diminuição de 0,92% (-0,1 dias) de 2014 para 2015, uma subida de 3,70% (+0,4 dias) de 2015 para 2017, que volta a cair 3,57% (-0,4 dias) de 2017 para 2018. Para o turismo rural, a tendência de decréscimo foi constante, primeiro de 7,65% (-1,4 dias), depois 14,79% (-2,5 dias) e por fim 2,78% (-0,4 dias), no mesmo período em análise. No que se refere à pousada da juventude, quase não houve

oscilação durante este período, com um pequeno decréscimo de 2,15% (-0,2 dias) de 2014 para 2015, que reverteu para um aumento de 1,10 % (+0,1 dias) nos dois anos seguintes. No parque de campismo não foi possível obter os dados para 2014, mas 2015 revela um valor bastante elevado de 15 dias de média de estada, que decresce abruptamente, para 3,5 dias (-76,6%), voltando a subir para 6,3 dias (+80,0%). Por fim, o alojamento local reflete um aumento na ordem dos 10,20% (+1,5 dias) de 2014 para 2015, seguido de um decréscimo de 12,35% (-2 dias) de 2015 para 2017, que volta a seguir a mesma tendência, mas em menor escala no ano seguinte (-2,11%; -0,3 dias).

Fazendo um balanço dos anos em análise, para todos os estabelecimentos turísticos registou-se um decréscimo de estada média, em ambas as épocas, mantendo-se uma maior permanência no turismo rural e no alojamento local. Assim, para a época alta, verifica-se um decréscimo de 8,46% (-1,1 dias) para a hotelaria tradicional, de 10,91% (-1,8 dias) para o turismo rural, de 7,34% (-0,8 dias) para a pousada da juventude, de 8,5% (-0,8 dias) para o parque de campismo e de 5,92% (-0,9 dias) para o alojamento local. Por sua vez, em época baixa, o decréscimo é na ordem dos 0,92% (-0,1 dias) para a hotelaria tradicional, 23,50% (-4,3 dias) para o espaço rural e dos 5,44% (-0,8 dias) para o alojamento local. Para a pousada de juventude o balanço foi nulo e para o parque de campismo não foi possível fazer este balanço entre antes e após a liberalização do transporte aéreo, por falta de dados de 2014.

Ainda assim, em geral, excetuando a hotelaria tradicional, com uma estada média superior em época alta, não existe uma clara diferença na média entre épocas para nenhum dos outros tipos de alojamento.

Em seguida, será feita a mesma análise para comparar a tendência da Ilha Terceira com o Arquipélago de uma forma global (Tabela 16, Figura 14).

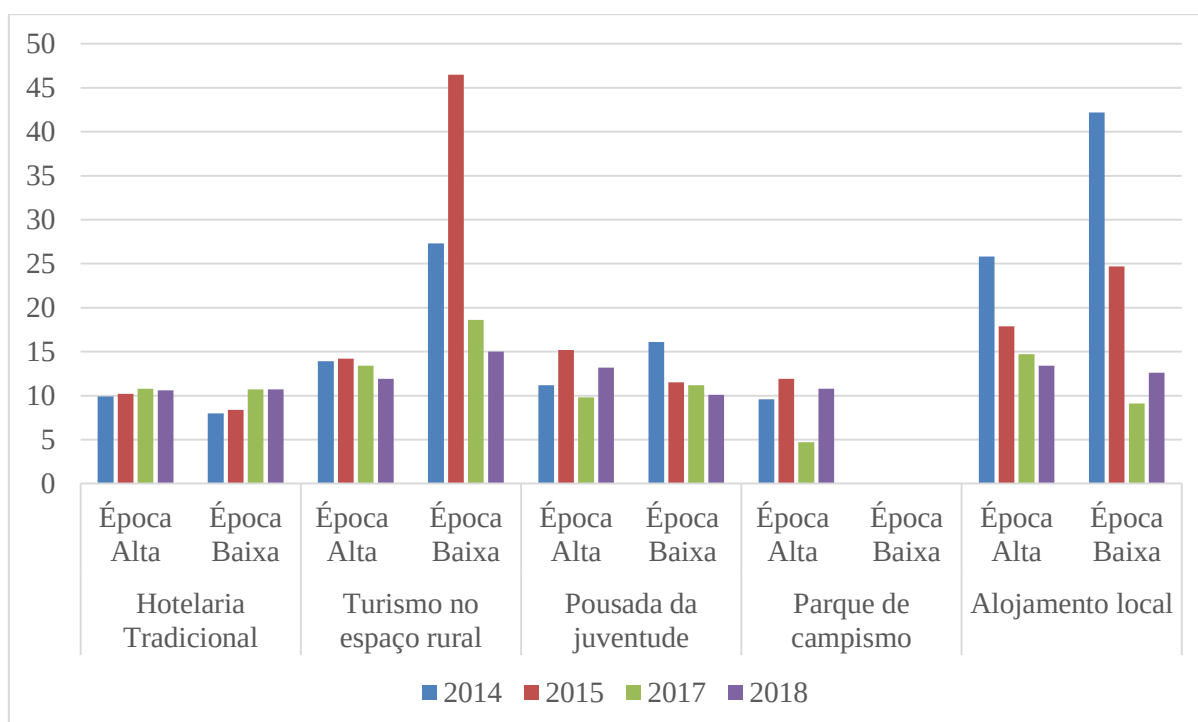
Tabela 16 - Evolução da estada média nos estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira

		2014	2015	2017	2018
Hotelaria Tradicional	Época Alta	9,9	10,2	10,8	10,6
	Época Baixa	8	8,4	10,7	10,7
Turismo no espaço rural	Época Alta	13,9	14,2	13,4	11,9
	Época Baixa	27,3	46,5	18,6	15
Pousada da juventude	Época Alta	11,2	15,2	9,8	13,2
	Época Baixa	16,1	11,5	11,2	10,1
Parque de campismo	Época Alta	9,6	11,9	4,7	10,8
	Época Baixa	x	x	x	x
Alojamento local	Época Alta	25,8	17,9	14,7	13,4
	Época Baixa	42,2	24,7	9,1	12,6

x: Dados não disponíveis

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 14 – Representação gráfica da evolução da estada média nos estabelecimentos turísticos na Ilha Terceira por época



Da análise da Figura 14, o que se destaca é o turismo rural em época baixa, com especial incidência no ano de 2015 e o alojamento local, em 2014, ou seja, antes ou durante a adaptação à liberalização do transporte aéreo. E se esse facto contraria a tendência da RAA, pode salientar-se que, de uma forma geral, é nestes dois tipos de alojamento que a estada média é superior.

Em detalhe, e tomando como referência a época alta, verifica-se um ligeiro aumento de 3,03% (+0,3 dias) de 2014 para 2015 e de 5,88% (+0,6 dias) de 2015 para 2017, seguido de um decréscimo de 1,85% (-0,2 dias) de 2017 para 2018 na hotelaria tradicional. Quanto ao turismo no espaço rural, após um aumento de 2,16% (+0,3%) de 2014 para 2015, ocorre um decréscimo, de 5,63% (-0,8 dias), que se acentuou no ano seguinte, com 11,19% (-1,5 dias). Tanto a pousada da juventude, como o parque de campismo apresentaram um aumento considerável de estada média (35,71% ou +4 dias; 23,96% ou +2,3 dias, respetivamente), seguida de um decréscimo (35,53% ou -5,4 dias; 60,51% ou -7,2 dias) e de novo uma subida abrupta (34,69% ou +3,4 dias; 130% ou +6,1 dias). Por fim, o alojamento local mostrou um decréscimo contínuo durante o período em análise, ou seja, -41,47% (-7,9 dias), -63,16% (-3,2 dias) e -38,46% (-1,3 dias).

Para a época baixa, na hotelaria tradicional houve um ligeiro aumento de 5,0% (+,04 dias) de 2014 para 2015, seguido uma subida na ordem dos 27,38% (+2,3 dias) de 2015 para 2017, que se manteve no ano seguinte. A estada média no turismo rural sofreu um crescimento muito acentuado, cerca de 70,33% (+19,2 dias), de 2014 para 2015, que depois caiu cerca de 60,0% (-27,9 dias) de 2015 para 2017 e depois mais 19,36% (-3,6 dias) de 2017 para 2018. Para a pousada da juventude, a tendência foi de decréscimo durante o período em análise, cerca de -28,57% (-4,6 dias), -2,61% (-0,3 dias) e -9,82% (-0,9 dias), respetivamente. Por fim, o alojamento local mostrou um decréscimo da estada média nos dois primeiros anos de análise (-41,47% ou -17,5 dias; 63,16% ou -15,6 dias, respetivamente), seguido de uma subida de 38,46% (+3,5 dias).

Fazendo um balanço global da estada média ao longo do período em análise, verifica-se um crescimento de 7,07% (+0,7 dias) para a hotelaria tradicional, de 17,86% (+2 dias) para a pousada da juventude e de 12,5% (1,2 dias) para o parque de campismo. Tanto para o turismo rural, com -14,39% (-2 dias), como o alojamento local, com -48,06% (-12,4 dias) registam decréscimos acentuados, ficando dentro da média de estadia dos outros alojamentos, que ronda os 12 dias, em época alta. A mesma análise para a época baixa revela que apenas houve um crescimento para a hotelaria tradicional, com 33,75% (+2,7 dias). Nos restantes, globalmente, decresceu a estadia média, cerca de 45,10% (-12,3 dias) no turismo rural, 37,27 (-6 dias) na pousada da juventude e 70,14% (-29,6 dias) no alojamento local. Ou seja, apenas a hotelaria tradicional aumentou a estada média em ambas as épocas, a pousada da juventude aumentou na época alta e diminuiu na baixa e o turismo rural e o alojamento local, que eram os que

registavam valores médios muito superiores, decresceram em ambas as épocas para valores dentro da média dos restantes alojamentos.

Este resultado leva-nos a analisar com mais detalhe os últimos dois anos em análise, no sentido de verificar se a tendência de não existirem diferenças entre épocas até agora verificada se mantém e, de facto, excetuando o turismo rural que mostra uma estada média superior em época baixa nos dois anos, os restantes estabelecimentos não mostram diferenças relevantes.

3.4.4 Caracterização das nacionalidades dos turistas

Para terminar a caracterização da procura, é importante perceber a proveniência dos turistas, primeiramente avaliando a diferença entre nacionais e estrangeiros e depois entre países. Esta análise tem como objetivo avaliar quem procura mais e quando, mas também comparar a tendência da Ilha Terceira relativamente ao Arquipélago.

3.4.4.1 Nacionais vs Estrangeiros

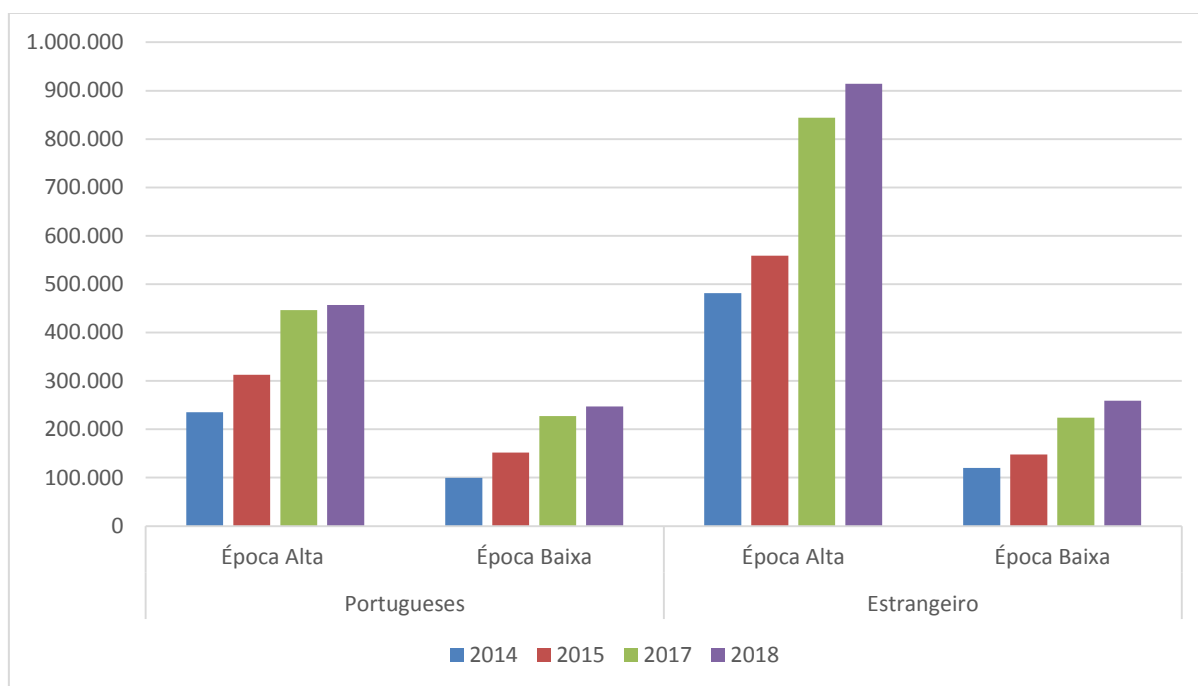
Iniciamos esta análise, dividindo os turistas em nacionais e estrangeiros, com o objetivo de avaliar se a proveniência dos turistas se altera após a liberalização do transporte aéreo (Tabela 17, Figura 15).

Tabela 17 – Comparação da visita de turistas nacionais e estrangeiros na Região Autónoma dos Açores

		2014	2015	2017	2018
Portugueses	Época Alta	235 033	313 029	446 345	456 922
	Época Baixa	99 561	151 922	227 120	247 353
Estrangeiros	Época Alta	481 318	558 921	844 275	914 492
	Época Baixa	120 348	147 762	223 962	259 252

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 15 – Representação gráfica da comparação da visita de turistas nacionais e estrangeiros na Região Autónoma dos Açores por época



A primeira análise que é possível fazer prende-se com o maior volume de dormidas em época alta para os turistas estrangeiros, comparativamente com os nacionais. No entanto, em época baixa a procura é similar.

Em detalhe, e para a época alta, verifica-se um crescimento de 33,19% (+77.996 dormidas) de 2014 para 2015, de 42,59% (+133.316 dormidas) de 2015 para 2017 e, mais modesto, de 2,37% (+10.577 dormidas) de 2017 para 2018 no número de dormidas de turistas nacionais. No mesmo sentido, para o mercado de turistas estrangeiros, o número de dormidas cresceu 16,12% (+77.603 dormidas), 51,05% (+285.354 dormidas) e 8,32% (+70.157 dormidas), respetivamente.

Quanto à época baixa, e para o mercado nacional, o número de dormidas cresceu 52,59% (+52.361 dormidas) de 2014 para 2015, 49,50% (+75.198 dormidas) de 2015 para 2017 e 8,91% (+20.233 dormidas) de 2017 para 2018. De igual modo, para os turistas estrangeiros, o crescimento foi de 22,78% (+27.414 dormidas), 51,57% (+76.200 dormidas) e 15,76% (+35.290 dormidas), para o mesmo período em análise.

De uma forma geral, para a época alta, o número de dormidas cresceu 94,41% (+221.889 dormidas) com os turistas nacionais e 90,0% (+433.174 dormidas) com os estrangeiros. Para a época baixa, o crescimento foi de 148,44% (+147.792 dormidas) e 115,42% (+138.904

dormidas), respetivamente. Apesar de as taxas de crescimento serem superiores em época baixa, em termos absolutos, o número de dormidas é bastante inferior, tanto com o mercado nacional como estrangeiro, o que denota uma clara procura superior em época alta.

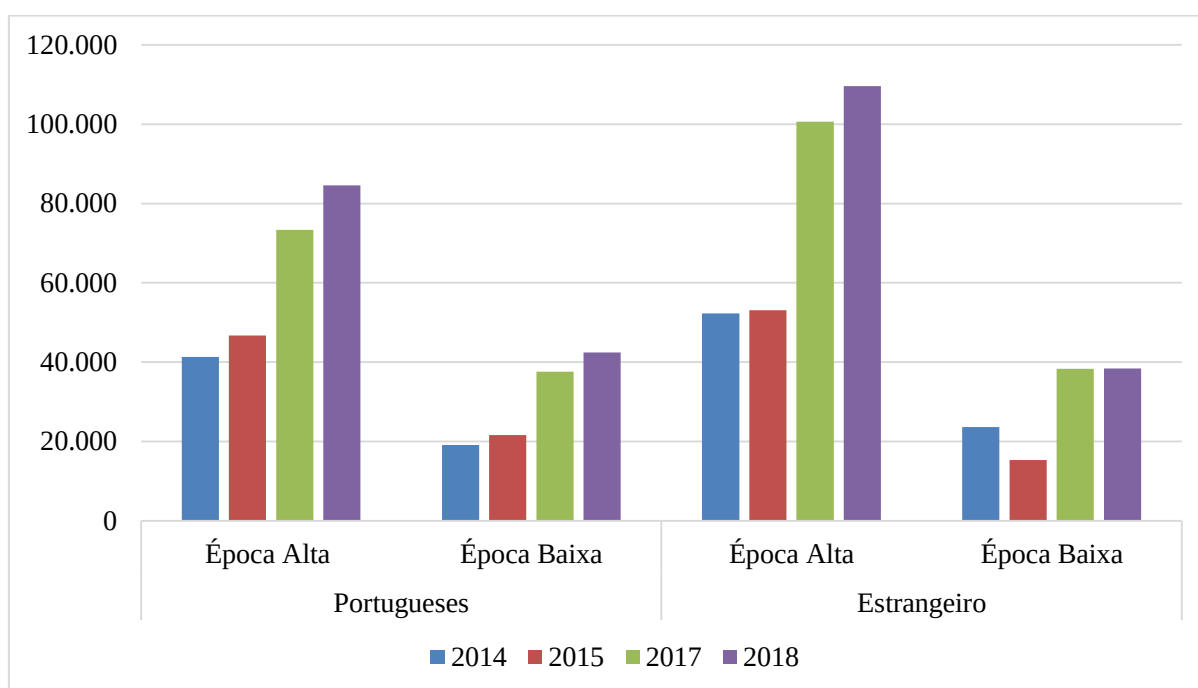
De seguida, apresenta-se a comparação do número de dormidas entre os turistas nacionais e estrangeiros para o mesmo período em análise (Tabela 18, Figura 16).

Tabela 18 – Comparação da visita de turistas nacionais e estrangeiros na Ilha Terceira

		2014	2015	2017	2018
Portugueses	Época Alta	41 290	46 703	73 331	84 539
	Época Baixa	19 075	21 567	37 562	42 445
Estrangeiros	Época Alta	52 292	53 115	100 627	109 638
	Época Baixa	23 631	15 274	38 314	38 401

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 16 – Representação gráfica da comparação da visita de turistas nacionais e estrangeiros na Ilha Terceira por época



Da análise da Figura 16, o que salienta é um crescimento acentuado do número de dormidas de turistas, quer de nacionalidade portuguesa, quer de estrangeiros, na Ilha Terceira, tanto em época alta como em época baixa, sendo substancialmente maior a partir de 2017, para os turistas estrangeiros.

Relativamente à época alta, o número de dormidas de turistas nacionais aumentou 13,11% (+5.413 dormidas) de 2014 para 2015, 57,02% (+26.628 dormidas) de 2015 para 2017 e 15,28%

(+11.208 dormidas) no ano seguinte. No mesmo sentido, o número de dormidas de turistas estrangeiros seguiu sempre uma tendência de crescimento, de 15,74% (+823 dormidas), 89,45% (47.512 dormidas) e 8,95% (9.011 dormidas) no mesmo período em análise.

Quanto à época baixa, o número de dormidas do turista nacional aumentou 13,06% (+2.492 dormidas) de 2014 para 2015, 74,16% (+15.995 dormidas) de 2015 para 2017 e 13,0% (+4.883 dormidas) de 2017 para 2018. Por sua vez, o número de dormidas de turistas estrangeiros decresceu 35,4% (-8.357 dormidas) de 2014 para 2015, cresceu acentuadamente, 150,34% (+23.040 dormidas), de 2015 para 2017, e de forma mais modesta, 2,27% (+87 dormidas), ano seguinte.

Analisando de forma global, o número de dormidas dos turistas portugueses cresceu 104,743% em época alta e 122,52% em época baixa. De igual modo, o número de dormidas dos turistas estrangeiros cresceu 109,66% em época alta e 62,50% em época baixa. Apesar das taxas de crescimento intermédias serem menores para o mercado de turistas estrangeiros, principalmente em época alta, em números absolutos, o que se verifica é que a procura, refletida no número de dormidas, era superior desde o início do período em análise para este mercado.

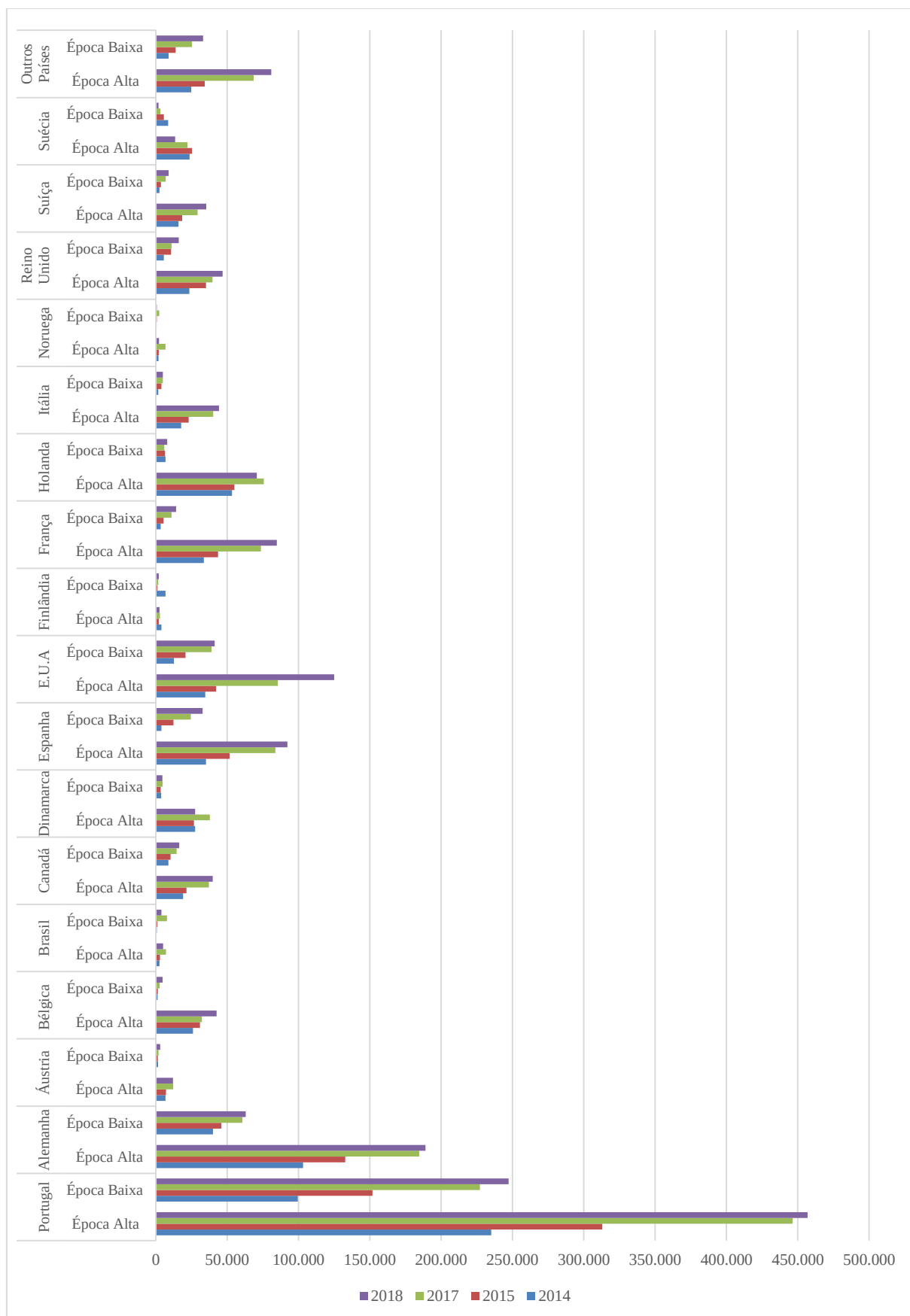
3.4.4.2 Por nacionalidade

Neste ponto será analisada a proveniência do turista estrangeiro, para avaliar se houve alterações após a liberalização do transporte aéreo (Tabela 19, Figura 17). Tomaremos como base o turista português, uma vez que naturalmente é o maioritário.

Tabela 19 – Análise da proveniência dos turistas estrangeiros na Região Autónoma dos Açores

		2014	2015	2017	2018
Portugal	Época Alta	235 033	313 029	446 345	456 922
	Época Baixa	99 561	151 922	227 120	247 353
Alemanha	Época Alta	103 123	132 796	184 575	188 947
	Época Baixa	40 014	46 012	60 671	63 034
Áustria	Época Alta	6 717	7 026	12 164	11 983
	Época Baixa	1 517	1 387	1 912	2 990
Bélgica	Época Alta	26 086	30 998	32 191	42 556
	Época Baixa	1 128	1 393	2 740	4 675
Brasil	Época Alta	2 503	2 809	7 141	5 119
	Época Baixa	670	1 041	7 779	3 862
Canadá	Época Alta	19 055	21 456	37 112	39 876
	Época Baixa	8 714	10 250	14 615	16 345
Dinamarca	Época Alta	27 484	26 637	37 793	27 590
	Época Baixa	3 653	3 437	4 739	4 591
Espanha	Época Alta	35 102	51 637	83 815	92 309
	Época Baixa	3 839	12 312	24 422	32 827
E.U.A	Época Alta	34 715	42 245	85 551	125 061
	Época Baixa	12 627	20 811	39 086	41 231
Finlândia	Época Alta	3 949	1 970	2 897	2 541
	Época Baixa	6 714	1 108	1 677	1 955
França	Época Alta	33 634	43 652	73 622	84 803
	Época Baixa	3 404	5 418	10 946	14 233
Holanda	Época Alta	53 463	55 065	75 601	70 810
	Época Baixa	6 764	6 438	5 931	7 982
Itália	Época Alta	17 781	22 973	40 128	44 248
	Época Baixa	1 729	3 976	4 888	4 956
Noruega	Época Alta	1 869	2 049	6 831	2 126
	Época Baixa	519	678	2 429	677
Reino Unido	Época Alta	23 563	35 187	39 766	46 784
	Época Baixa	5 650	10 580	11 040	15 998
Suíça	Época Alta	15 951	18 490	29 282	35 283
	Época Baixa	2 593	3 571	6 972	9 018
Suécia	Época Alta	23 696	25 286	22 181	13 604
	Época Baixa	8 644	5 533	3 249	1 804
Outros Países	Época Alta	24 830	34 286	68 625	80 845
	Época Baixa	8 969	13 931	25 355	33 084

Figura 17 – Representação gráfica da análise da proveniência dos turistas estrangeiros na Região Autónoma dos Açores por época



Numa primeira análise, verifica-se que a procura do turista estrangeiro é sempre superior em época alta, independentemente da nacionalidade, e salvo exceções, como é o caso dos turistas provenientes da Suécia e Finlândia, cujos valores absolutos de número de dormidas é reduzido, a maioria aumentou a quantidade de dormidas após 2017. Desta maioria, os turistas que mais se destacam são os alemães, espanhóis, norte-americanos, franceses e holandeses, que ultrapassam as 50.000 dormidas, conforme ilustra a Figura 17. Neste sentido, de forma a não tornar a análise demasiado exaustiva, apenas será apresentada a análise evolutiva da procura, pela via do número de dormidas, destes cinco países.

Importa ainda referir que, o mercado que mais procura o Arquipélago dos Açores é o nacional, tanto em época alta como baixa, mas não será aqui analisado visto que o foi no ponto anterior.

Tomando como referência a época alta, registou-se um aumento de dormidas de 28,77% (+29.673 dormidas) de 2014 para 2015, de 38,99% (+51.779 dormidas) de 2015 para 2017 e de 2,37% (4.372 dormidas) de 2017 para 2018 de turistas alemães. Esta mesma tendência foi seguida pelos turistas espanhóis, que revelaram um aumento do número de dormidas de 47,11% (+16.535 dormidas), 62,32% (32.178 dormidas) e 10,13% (+8.494 dormidas) e franceses, com aumento de 29,79% (+10.018 dormidas), 68,66% (+29.970 dormidas) e 15,19% (11.181 dormidas) para o mesmo período em análise. O maior crescimento registado foi, sem dúvida, para o mercado norte-americano, com um crescimento de 21,69% (+7.530 dormidas) no primeiro ano, seguido de um aumento de 102,51% (+43.306 dormidas) de 2015 para 2017, voltando a crescer 46,18% (+39.510 dormidas) no último ano. Contrariando a tendência, no caso dos turistas holandeses, registou-se um aumento de 3,0% (1.602 dormidas) no primeiro ano, 37,50% (+20.536 dormidas) no período seguinte, ao qual seguiu um decréscimo de 6,34% (-4.791 dormidas).

Fazendo a mesma análise para a época baixa, verifica-se que, em valores absolutos, o número de dormidas é bastante mais reduzido, contudo, analisando sob a forma de crescimento da procura, podemos verificar que houve um aumento de 14,99% (+5.998 dormidas) de 2014 para 2015, de 31,86% (+14.659 dormidas) de 2015 para 2017 e de 38,95% (+2.363 dormidas) de 2017 para 2018 de dormidas de turistas alemães. Em época baixa, o mercado que registou a maior taxa de crescimento da procura, principalmente entre 2014 e 2015, foi o espanhol, que registou cerca de 220,71% (+8.473 dormidas) de aumento, seguido de 98,36% (+12.110 dormidas) no período seguinte e de 34,42% (+8.405 dormidas) no último ano. O número de dormidas também aumentou consideravelmente no caso dos norte-americanos, com taxas de

crescimento de 64,82% (+8.184 dormidas), 87,81% (+18.275 dormidas) e 5,49% (+2.145 dormidas), respetivamente, seguindo a mesma tendência dos turistas franceses, cujo aumento foi de 59,16% (+2.014 dormidas), 102,03% (+5.528 dormidas) e 30,03% (+3.287 dormidas) no mesmo período. Apenas as dormidas dos turistas holandeses registaram uma diminuição, ainda que reduzida, de 4,82% (-326 dormidas) de 2014 para 2015 e de 7,88% (-507 dormidas) de 2015 para 2017, crescendo 34,58% (2.051 dormidas) no ano seguinte. Em época baixa, o mercado do Reino Unido também se destacou, conforme mostra a Figura 16, pelo que podemos avaliar o seu crescimento, que foi mais relevante de 2014 para 2015, com um aumento de 87,26% (4.930 dormidas), seguido de um mais modesto, na ordem dos 4,35% (+460 dormidas), voltando a aumentar cerca de 44,91% (+4.958 dormidas) no último ano.

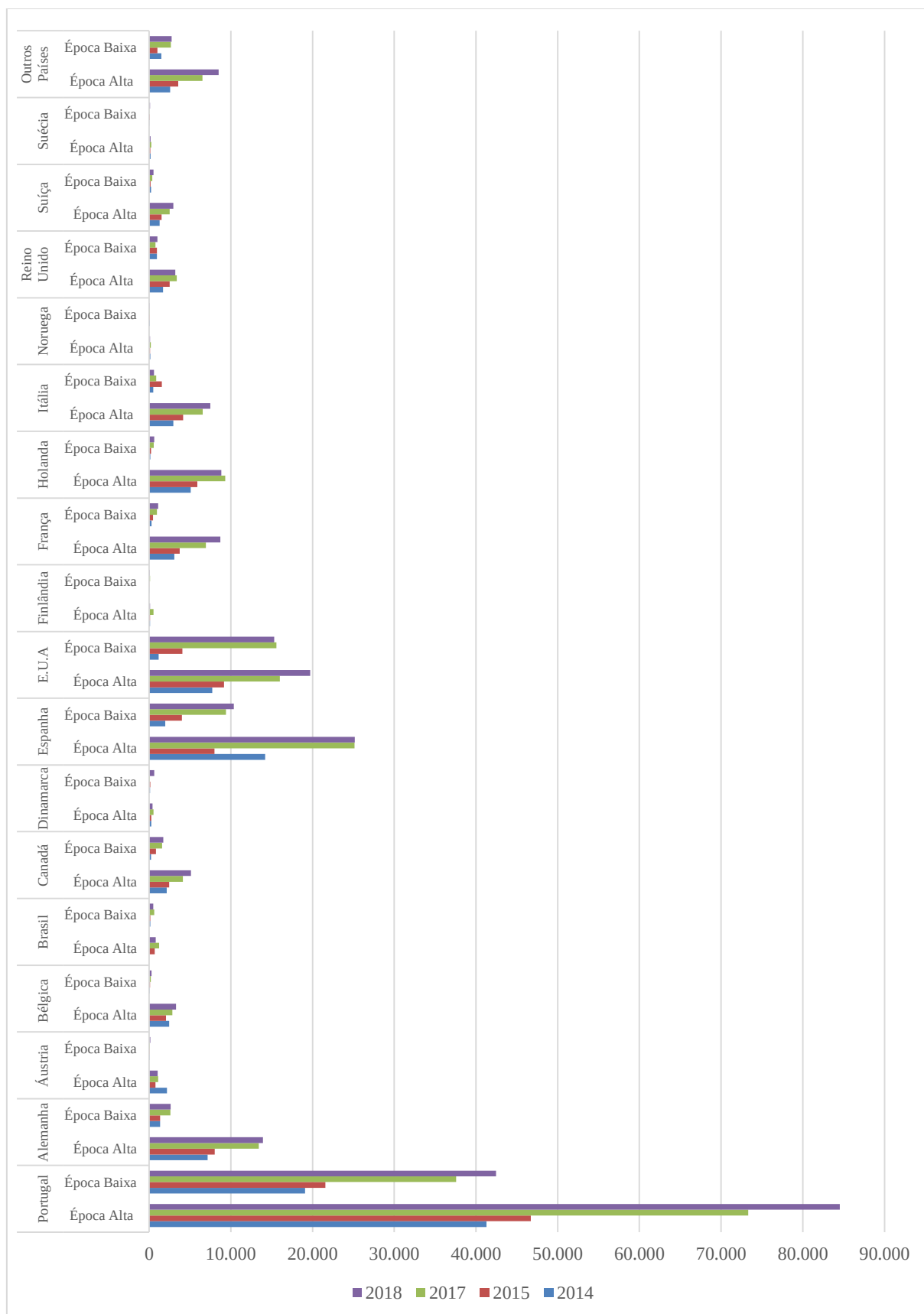
Tal como referido, de uma forma global a procura foi sempre superior na época alta, contudo as taxas de crescimento do número de dormidas nem sempre foi maior nesta época, em alguns casos foi muito superior em época baixa. Ainda assim, em termos absolutos, a procura é maioritariamente em época alta. Deste modo, o número de dormidas de turistas alemães cresceu 83,22% (+ 85.824 dormidas) em época alta e 57,53% (+23.020 dormidas) em época baixa. De forma mais acentuada, o número de dormidas cresceu 162,97% (+57.207 dormidas) em época alta e 755,09% (+28.988 dormidas) em época baixa entre os turistas espanhóis, 260,25% (+90.346 dormidas) em época alta e 226,53% (+28.604 dormidas) em época baixa entre os norte-americanos e 152,13% (+51.169 dormidas) em época alta e 318,13% (+10.829 dormidas) em época baixa entre os franceses. Em contrapartida, o crescimento do número de dormidas é bastante mais modesto entre os turistas holandeses, com um aumento de 32,45% (+17.347 dormidas) em época alta e 18,01% (+1.218 dormidas) em época baixa.

Importa agora analisar a procura, sob o ponto de vista das dormidas de turistas estrangeiros, na Ilha Terceira, de forma a perceber quais as nacionalidades dos turistas que preferem visitar e pernoitar na ilha (Tabela 20, Figura 18).

Tabela 20 – Análise da proveniência dos turistas estrangeiros na Ilha Terceira

		2014	2015	2017	2018
Portugueses	Época Alta	41 290	46 703	73 331	84 539
	Época Baixa	19 075	21 567	37 562	42 445
Alemanha	Época Alta	7 140	8 015	13 412	13 941
	Época Baixa	1 328	1 348	2 612	2 635
Áustria	Época Alta	2 190	775	1 113	1 031
	Época Baixa	44	53	80	149
Bélgica	Época Alta	2 456	2 047	2 832	3 280
	Época Baixa	46	119	203	286
Brasil	Época Alta	7 28	679	1 218	796
	Época Baixa	141	141	614	494
Canadá	Época Alta	2 158	2 445	4 131	5 131
	Época Baixa	229	837	1 569	1 718
Dinamarca	Época Alta	267	249	534	414
	Época Baixa	123	139	83	623
Espanha	Época Alta	14 198	7 983	25 134	25 157
	Época Baixa	1 966	4 007	9 402	10 349
E.U.A	Época Alta	7 726	9 172	16 008	19 715
	Época Baixa	1 161	4 072	15 580	15 311
Finlândia	Época Alta	98	112	542	122
	Época Baixa	24	32	101	82
França	Época Alta	3 091	3 734	6 956	8 721
	Época Baixa	283	480	952	1 102
Holanda	Época Alta	5 074	5 893	9 301	8 821
	Época Baixa	129	227	557	634
Itália	Época Alta	2 968	4 150	6 546	7 473
	Época Baixa	508	1 563	851	597
Noruega	Época Alta	145	112	198	114
	Época Baixa	78	42	50	51
Reino Unido	Época Alta	1 702	2 506	3 392	3 208
	Época Baixa	938	944	767	1 001
Suíça	Época Alta	1 268	1 512	2 520	2 973
	Época Baixa	220	171	392	524
Suécia	Época Alta	184	150	274	182
	Época Baixa	21	86	34	102
Outros Países	Época Alta	2 557	3 570	6 516	8 497
	Época Baixa	1 496	1 013	2 667	2 743

Figura 18 – Representação gráfica da análise da proveniência dos turistas estrangeiros na Ilha Terceira por época



Também aqui se verifica que o número de dormidas na Ilha Terceira é sempre superior em época alta, seja qual for a nacionalidade do turista. De igual modo, apesar de, em época alta, a quantidade de dormidas aumentar consideravelmente entre 2015 e 2017, tal não é constante em época baixa, ainda que a proveniência dos turistas seja de pouca expressão, como é o caso dos turistas dinamarqueses, italianos, ingleses e suecos. Em contrapartida, os turistas que mais se destacam são os alemães, espanhóis, norte-americanos, franceses, holandeses e italianos, sendo que se utilizou como critério ter tido mais de 5.000 dormidas, conforme ilustra a Figura 18, pelo que serão estes turistas os alvos da análise seguinte.

Mais uma vez, tomando como referência a época alta, registou-se um aumento de 12,25% (+875 dormidas) de 2014 para 2015, de 67,30% (+5.397 dormidas) de 2015 para 2017 e de 3,94% (+529 dormidas) de 2017 para 2018 no número de dormidas de turistas alemães. De igual modo, o número de dormidas de turistas norte-americanos cresceu 18,72% (+1.446 dormidas), 74,50% (+6.836 dormidas) e 23,16% (+3.707 dormidas), o de turistas franceses cresceu 20,80% (+643 dormidas), 86,30% (+3.222 dormidas) e 25,37% (+3.707 dormidas) e o de italianos cresceu 39,82% (+1.182 dormidas), 57,70% (+2.396 dormidas) e 14,16% (+927 dormidas) no mesmo período. O comportamento dos turistas espanhóis e holandeses em termos de dormidas foi ligeiramente diferente. Nos primeiros, o número de dormidas diminuiu 43,78% (-6.215 dormidas) de 2014 para 2015, aumentando cerca de 214,84% (17.151 dormidas) de 2015 para 2017 e 0,1% (+23 dormidas) no ano seguinte. Nos segundos, o número de dormidas cresceu 16,14% (+819 dormidas) no primeiro ano e 57,80% (3.408 dormidas) no segundo ano, tendo decrescido 5,16% (-480 dormidas) no último ano.

Relativamente à época baixa, também a procura na ilha reflete uma clara diminuição do número de dormidas, ainda assim é evidente que os turistas alemães, espanhóis e norte-americanos são os que mais contribuem (Figura 17). Ainda assim, entre os países selecionados, excetuando os turistas italianos, que registaram um crescimento abrupto de 2014 para 2015 (207,68%), e depois duas quedas sucessivas de 2015 para 2017 (-45,60%) e de 2017 para 2018 (-29,85%), todos revelaram um maior aumento do número de dormidas entre 2015 e 2017. Em detalhe, registou-se um aumento do número de dormidas de 1,51% (+20 dormidas) de 2014 para 2015, de 93,80% (+1.264 dormidas) de 2015 para 2017 e de 0,88% (+23 dormidas) de 2017 para 2018 de turistas alemães, valores mais modestos do que os de espanhóis e norte-americanos, com taxas de crescimento de 103,81% (+2.041 dormidas), 134,60% (5.395 dormidas) e 10,08% (+947 dormidas) e 250,73% (2.911 dormidas), 282,60% (+11.508 dormidas) e -1,73% (-269

dormidas), respetivamente. Apesar de o número de dormidas de turistas norte-americanos ter decrescido de 2017 para 2018, tal foi bastante reduzido, mantendo-se assim entre os turistas que mais procuram a ilha. Apesar de o número de dormidas ser menor, importa analisar o comportamento dos turistas franceses e holandeses, em termos de número de dormidas. Quanto aos franceses, verifica-se um aumento de 69,61% (+197 dormidas) de 2014 para 2015, de 98,30% (+472 dormidas) de 2015 para 2017 e de 15,76% (+150 dormidas) de 2017 para 2018. Tendência semelhante foi registada junto dos turistas holandeses, com um aumento de 75,97% (+98 dormidas) no primeiro ano, de 145,40% (+330 dormidas) no período seguinte e 13,82% (+77 dormidas) no último ano.

À semelhança do que aconteceu com a análise da RAA,, também quando se particulariza para a Ilha Terceira se verifica que, apesar de o número de dormidas ser muito superior em época alta, assim como a respetiva taxa de crescimento, quando se faz o balanço global, em alguns casos o crescimento foi maior em época baixa. Assim, o número de dormidas de turistas alemães cresceu 95,25% (+6.801 dormidas) em época alta e 98,42% (+1.307 dormidas) em época baixa, o de turistas espanhóis cresceu 77,19% (+10.959 dormidas) em época alta e 426,40% (+8.383 dormidas) em época baixa e o de turistas holandeses cresceu 73,85% (+3.747 dormidas) em época alta e 391,47% (+505 dormidas) em época alta. Mais acentuadamente, o número de dormidas cresceu 155,18% (+11989 dormidas) em época alta e 1218,80% (+14.150 dormidas) em época baixa entre os turistas norte-americanos e 182,14% (+5.630 dormidas) em época alta e 289,40% (+819 dormidas) em época baixa entre os turistas franceses. O comportamento dos turistas italianos foi distinto, uma vez que cresceu de forma preponderante em época alta, com um aumento de 151,79% (+4.505 dormidas), e mais modestamente em época baixa, com 17,52% (+89 dormidas).

3.5 Impacto na Receita

A receita é um dos fatores que melhor avalia o impacto da procura pelos turistas, em consequência da liberalização do transporte aéreo, pelo que importa analisar em que medida houve aumento de rendimento para estas atividades económicas que tanto dependem do fluxo turístico.

Dado que os SREA apenas disponibilizam dados da hotelaria tradicional e do turismo em espaço rural, apenas poderemos fazer a análise comparativa entre ambos, contudo esses dois

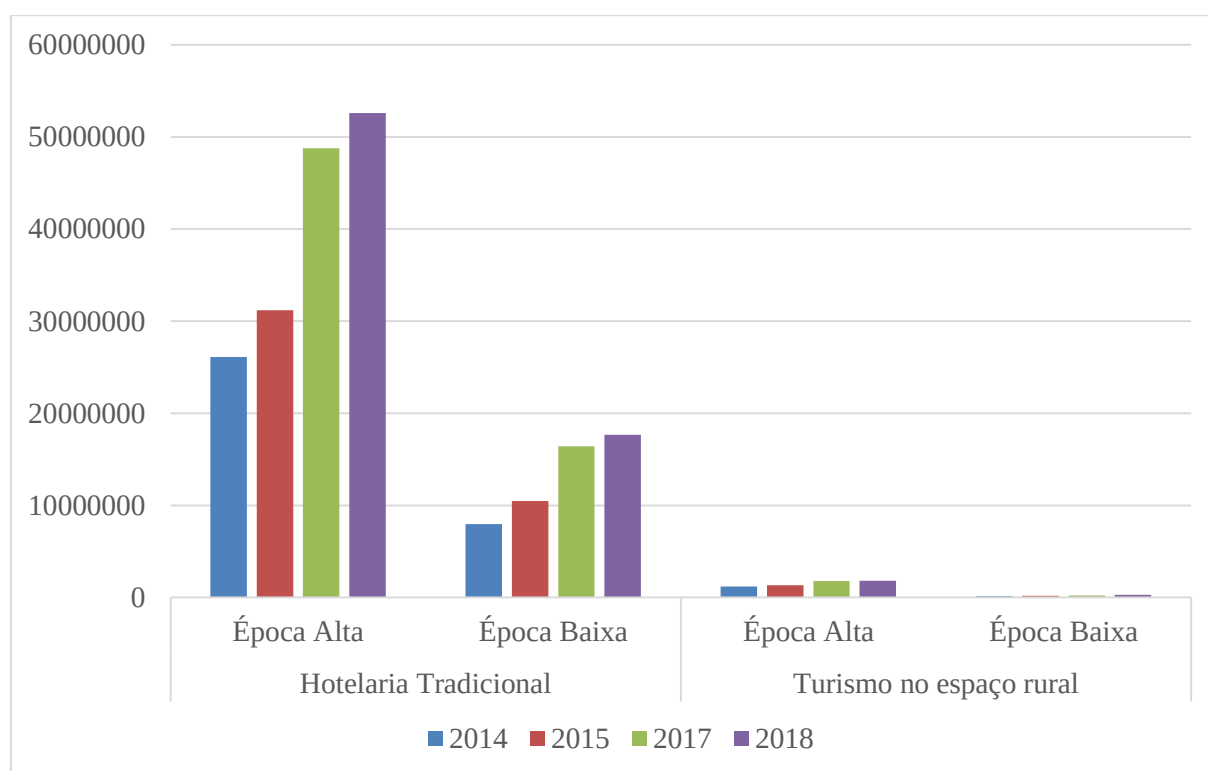
tipos de estabelecimentos turísticos tradicionalmente são os que geram mais receita, pelo que nos permitirão considerar como valores globais da receita anual. Mais uma vez, analisa-se primeiro a receita anual da RAA e posteriormente da Ilha Terceira, sendo apresentada em euros.

Tabela 21 - Evolução da receita anual da hotelaria tradicional e do turismo rural na Região Autónoma dos Açores

		2014	2015	2017	2018
Hotelaria Tradicional	Época Alta	26 115 391	31 181 278	48 760 749	52 601 245
	Época Baixa	7 980 620	10 468 247	16 413 247	17 678 724
Turismo no espaço rural	Época Alta	1 190 665	1 316 780	1 775 052	1 799 310
	Época Baixa	164 529	165 341	200 448	270 427

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 19 – Representação gráfica da análise da evolução da receita anual da hotelaria tradicional e do turismo rural na Região Autónoma dos Açores por época



Como seria expectável, a receita da hotelaria tradicional é muito superior à do turismo rural, e tal como se tem verificado ao longo desta análise, a receita em época alta é muito maior do que a da época baixa para ambos os tipos de crescimento.

Analisando primeiro a época alta, existe um claro aumento de receita, principalmente no hiato de 2015 para 2017, que corresponde ao momento em que o transporte aéreo foi liberalizado.

No que se refere à hotelaria tradicional, a receita aumentou 19,40% (+5.065.887€) de 2014 para 2015, 56,38% (+17.579.471€) de 2015 para 2017 e 7,88% (+3.840.496€) de 2017 para 2018. Por sua vez, o turismo rural registou um crescimento de receita de 10,59% (+126.115€), 34,80% (+458.272€) e 1,37% (+24.258€), respetivamente.

Quanto à época baixa, verificou-se um crescimento de receita de 31,17% (+2.487.627€) no primeiro ano, de 56,79% (+5.945.000€) no período seguinte e 7,71% (+1.265.477€) no último ano para a hotelaria tradicional e de 4,93% (+812€), 21,23% (+35.107€) e, mais acentuadamente, de 34,91% (+69.679€), respetivamente, para o turismo rural.

De uma forma global, o aumento da receita foi sempre superior na hotelaria tradicional, seja em época alta, com um crescimento de 121,52% (+26.485.854€) de 2014 para 2018, seja em época baixa, com uma valorização de 101,42% (+9.698.104€) no mesmo período. Ainda assim, também se registou um aumento de receita considerável no turismo rural, com um crescimento de 64,36% (+608,645€) em época alta e 51,12% (+105.898€) em época baixa.

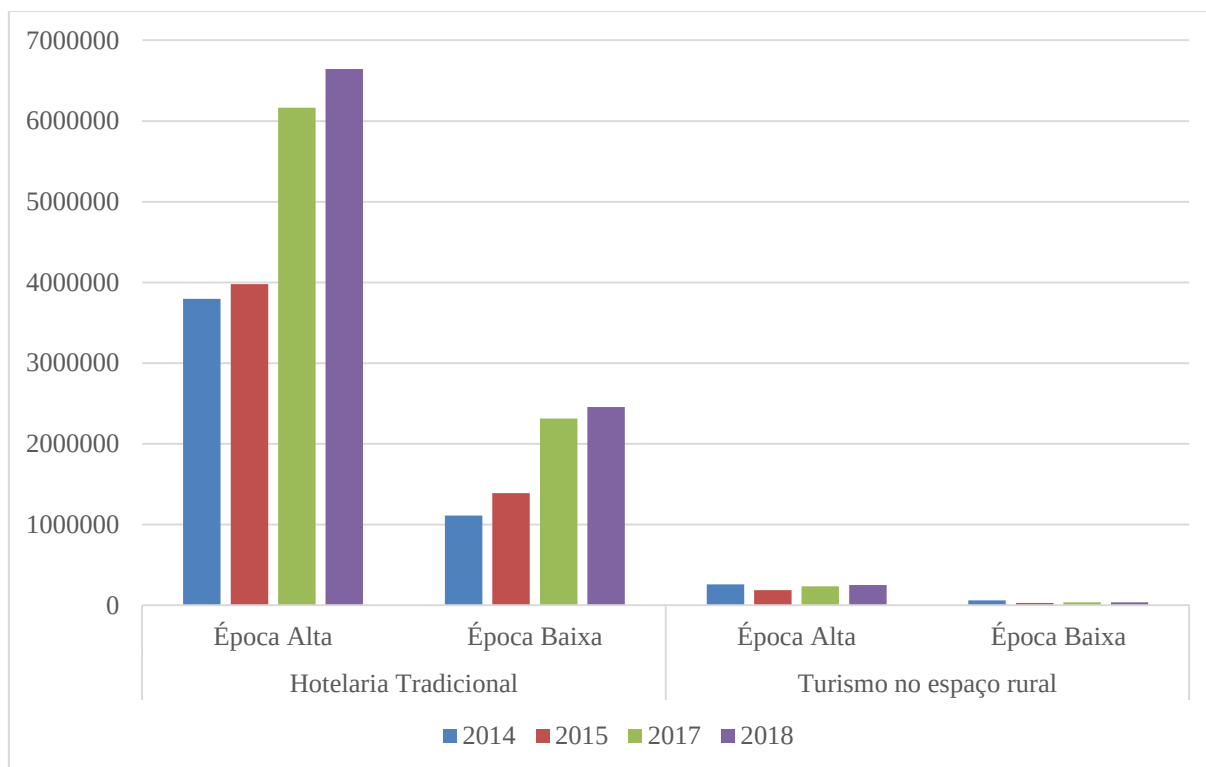
Importa então analisar se o crescimento da receita na Ilha Terceira segue a mesma tendência do Arquipélago em ambas as épocas.

Tabela 22 - Evolução da receita anual da hotelaria tradicional e no turismo rural na Ilha Terceira

		2014	2015	2017	2018
Hotelaria Tradicional	Época Alta	3 794 954	3 977 436	6 165 777	6 646 613
	Época Baixa	1 112 394	1 387 997	2 312 009	2 455 572
Turismo no espaço rural	Época Alta	258 870	187 804	232 862	249 499
	Época Baixa	59 717	28 958	35 967	35 580

Fonte: SREA (2015, 2016, 2018, 2019)

Figura 20 – Representação gráfica da análise da evolução da receita anual da hotelaria tradicional e do turismo rural na Ilha Terceira por época



Mais uma vez, observa-se um claro crescimento na receita da hotelaria tradicional, sendo mais relevante entre 2015 e 2017. De igual modo, também se verifica uma nítida diferença na receita entre épocas, sendo bastante superior na época alta. No entanto, tal tendência não se é seguida pela receita do turismo rural, dado que se registou um decréscimo da receita entre 2014 e 2015, que não foi recuperado até ao final do período em análise.

De forma mais detalhada, e começando pela época alta, a receita aumentou 4,81% (+182.482€) de 2014 para 2015, 55,02% (2.188.341€) de 2015 para 2017 e 7,80% (+480.836€) de 2017 para 2018 na hotelaria tradicional. Em contrapartida, para o turismo rural houve um decréscimo de 27,45% (-71.066€) no primeiro ano, seguido de um aumento de 23,99% (+45.058€) e de 7,14% (+16.637€) nos períodos seguintes.

Apesar do valor da receita da hotelaria tradicional ser bastante mais reduzida em época baixa, conseguiu manter taxas de crescimento medianas, excetuando no último ano, em que a receita foi mais modesta. Assim, no primeiro ano, aumentou 24,78% (+275.603€), no período seguinte 55,02% (+924.012€) e no último ano, 7,80% (+143.563€). À semelhança da época alta, no caso do turismo rural, a receita reduziu 51,51% (-30.759€) de 2014 para 2015, recuperou 24,20% (+7.009€) de 2015 para 2017, voltando a ter uma queda de 10,76% (-387€) no último ano.

Fazendo um balanço da receita ao longo dos anos em estudo, verifica-se que teve um crescimento positivo e elevado para a hotelaria tradicional, seja em época alta (75,14%; +2.851.659€), seja em época baixa (120,75%; +1.343.178€). Em contrapartida, no turismo rural houve perda de receita em ambas as épocas, sendo superior em época baixa (-40,42%; -24.137€) e mais residual em época alta (-3,62%; -9.371€).

3.6 Impacto no PIB *per capita*

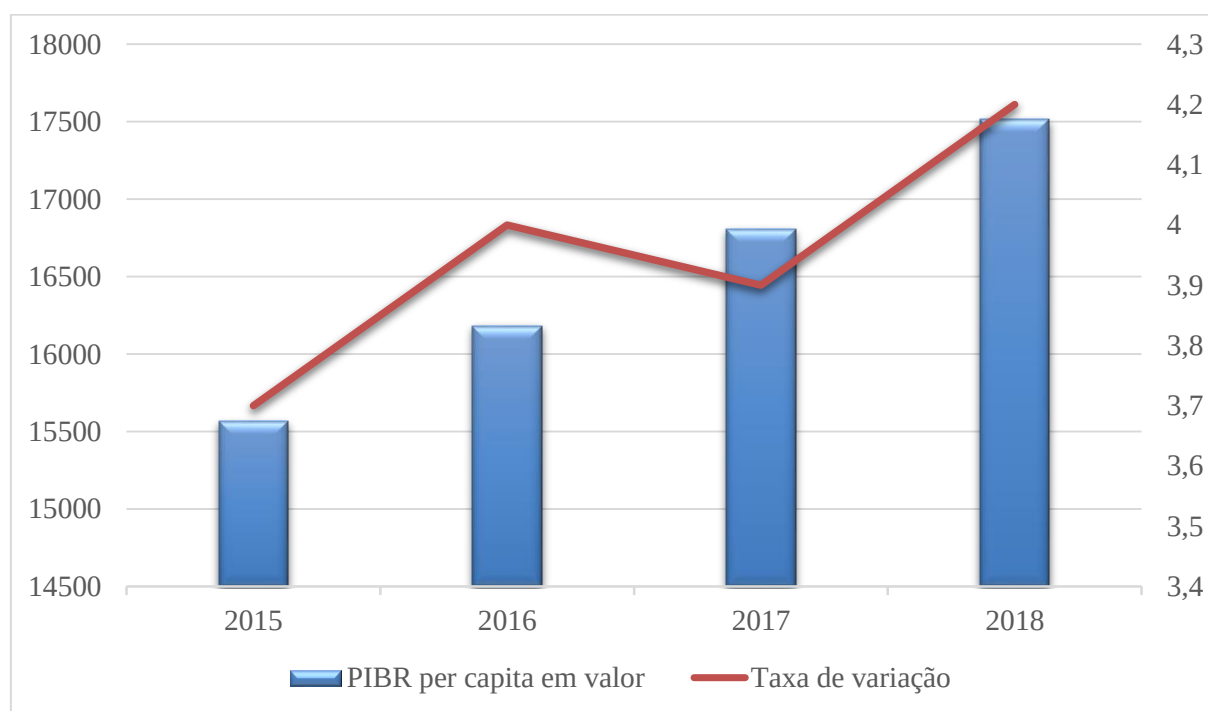
Para finalizar esta análise importa analisar a evolução do PIB *per capita* da Região Autónoma dos Açores para perceber se a liberalização do transporte aéreo influenciou este indicador económico. Por falta de dados do PIB de cada ilha, não foi possível estabelecer esta mesma relação com a Ilha Terceira.

Tabela 23 - Evolução do PIB *per capita* na Região Autónoma dos Açores

	2015	2016	2017	2018
PIBR <i>per capita</i> em valor (milhões de €)	15 564	16 182	16 807	17 514
Taxa de variação	3,7	4,0	3,9	4,2

Fonte: INE – Contas regionais

Figura 21 – Representação gráfica da evolução do PIB *per capita* na Região Autónoma dos Açores



O PIB regional *per capita* cresceu substancialmente de 2015 para 2018, cerca de 12,53%, que se traduz num aumento de 1.950 milhões de euros. Este aumento foi progressivo, com um crescimento com uma taxa de variação média de 4,0%, o que não permite concluir uma relação direta entre a liberalização do transporte aéreo e o aumento do PIB regional *per capita*.

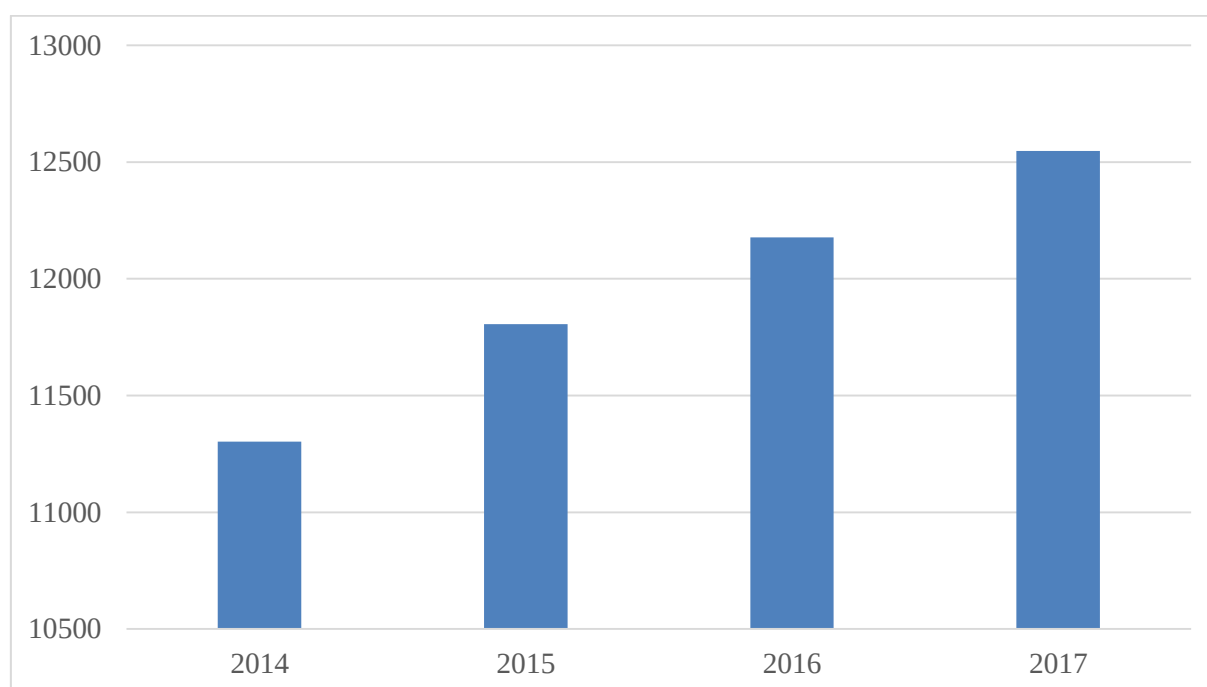
Importa ainda analisar o rendimento disponível bruto *per capita* das famílias, no sentido de perceber se o aumento de rendimento se pode relacionar perentoriamente com a liberalização do transporte aéreo no Arquipélago.

Tabela 24 – Rendimento disponível bruto *per capita* das famílias na Região Autónoma dos Açores

	2014	2015	2016	2017
Rendimento disponível bruto <i>per capita</i> das famílias (€)	11 303	11 806	12 177	12 547

Fonte: INE – Contas regionais

Figura 22 – Representação gráfica da evolução do PIB *per capita* das famílias na Região Autónoma dos Açores



Também o rendimento das famílias teve um crescimento progressivo de 2014 para 2017⁴, registando uma taxa de crescimento global de 11,0% e uma média de 3,54%, resultando num aumento global de 1.244€ euros de rendimento. Também neste indicador não se verifica, só por si, um claro impacto da liberalização do transporte aéreo.

⁴ À data, 2018 ainda indisponível na fonte

3.7 Análise das perspetivas dos entrevistados

Foram realizadas entrevistas a dois agentes de viagens aqui denominados por A e B, em que o A, com 53 anos de idade e 28 anos de serviço, trabalha numa agência histórica no mercado nacional, com quase dois séculos (180 anos) e o B, com 49 anos de idade e 20 anos de serviço, é o diretor do departamento *incoming* da agência, implementada no mercado há 27 anos.

De igual modo, foi realizado o mesmo número de entrevistas a gestores hoteleiros, primeiro ao diretor do hotel (C) com 36 anos de idade, que dispõe de 10 anos de serviço, e em segundo lugar à diretora e sócia do hotel (D), com 51 anos de idade e 20 anos de carreira. Ambos os hotéis são de pequena dimensão, C emprega cinco pessoas e D 14 pessoas.

Relativamente ao **tipo de clientes**, quem recorre à agência do entrevistado A são tanto nacionais como estrangeiros, num “*rácio de 50/50%*”, enquanto na agência do B são maioritariamente nacionais, “*60%*”. No mesmo sentido, o hotel de C aloja tanto “*nacionais como estrangeiros*”, com maior peso de nacionais, enquanto o de D acolhe essencialmente turistas “*nacionais*”.

Questionados acerca da **opinião sobre as LC**, o agente A refere que para a localização geográfica do arquipélago, as LC foram uma mais-valia quer no aumento de turismo nestas ilhas e consequentemente a nível socioeconómico, quer na sua valorização permitindo “*dar a conhecer de uma forma mais abrangente os Açores a uma escala mundial*”. Para B, a chegada das LC foi “*positiva*”, pois apresenta “*outro tipo de serviço com custo mais reduzido*.” Contudo, ambos os entrevistados consideram que a liberalização do transporte aéreo não foi determinante para as companhias tradicionais perderem notoriedade, uma vez que “*existe lugar para todos*” e “*a programação é diversa e acessível a qualquer carteira (B)*”, além de que “*existe ainda muita gente que prefere viajar pelas companhias tradicionais ao invés das LC*, dado que em muitas situações não compensa viajar nas LC, quer seja porque as tarifas se apresentam demasiado elevadas para o que se espera em relação às tradicionais, quer pelo transporte de bagagem ser muito limitado e qualquer alteração de lugar ser paga (A).

Focando nas consequências da **liberalização do transporte aéreo**, o preço das deslocações inter-ilhas “*não aumentou*” (B), dado “*que existe uma tabela de preços estipulados para deslocações de residentes açorianos quer entre ilhas quer para Portugal continental*” (A). Neste contexto, esta liberalização é benéfica a todos os níveis, e permite que haja uma maior concorrência de preços entre as diferentes companhias aéreas “*tornando os preços mais flexíveis, seja para transporte de residentes ou mesmo de turismo*” (A) e possibilitando

“liberdade ao passageiro de escolher outros tipos de serviço a preço mais reduzido e companhias aéreas.” (B) Apesar de ser benéfica para o passageiro, para as companhias já estabelecidas, a notícia não foi recebida com agrado, pois *“foram obrigados a criar tarifas mais baratas, de maneira a poder competir com as novas companhias LC”* (A), e *“a disponibilizar outros tipos de serviços, nomeadamente com tarifas mais reduzidas, cobrando extra-service, como por ex. seating, bagagem, etc”* (B). No entanto, não houve a reação esperada em termos de destinos inter-ilhas, ou seja, esperava-se ainda uma *“maior flexibilidade das companhias que já operavam”* (A).

Ainda no que se refere às consequências da liberalização do transporte aéreo, mas para as próprias agências de viagens, ambas referem um aumento da procura, de cerca de “50%” (B), principalmente numa fase inicial da entrada das LC, quando a tarifa era *“inferior a 134 EUR (tarifa de residente nos Açores para o percurso Terceira-Lisboa-Terceira), no entanto a procura não é tão vasta como no início da introdução das companhias LC”* (A). Quanto à percentagem de procura de voos LC nas agências, enquanto A considera que foi mais acentuada inicialmente e que *“neste momento [seria] 30%”*, devido à competitividade de preços imposta pelas companhias tradicionais (tarifa de residente de 134 EUR), mas também pelos horários disponibilizados pelas LC e pelo menor conforto dos passageiros, que tornam a sua procura menos acentuada, a agência B refere que *“varia muito com a sazonalidade e eventos de outgoing ou incoming, no entanto, as companhias de bandeira são as preferidas.”*

Por sua vez, os gestores hoteleiros apontam como **consequências da liberalização do transporte aéreo**, um aumento de *“mais de 10/15%”* (D), ou mesmo “20%” (C) de ocupação, que se traduziu num aumento de estadia média de, por exemplo, *“3 noites”* para o hotel D. Quanto à origem dos clientes, se antes da liberalização eram oriundos de *“Itália, Espanha e França,”* depois, o maior aumento foi ao nível do *“turismo nacional”* (C). Contudo, a origem dos clientes não foi alterada para todos os hotéis, para D, por exemplo, não houve alteração, manteve-se a procura do hotel por parte do turista nacional. Quanto às companhias aéreas de onde chegam os clientes que visitam o hotel, para ambos, os clientes viajam tanto pela *“TAP”*, como pela *“SATA”* ou *“Ryanair”*, ainda que, segundo D, também cheguem pela *“Azores AirLines”* (subsidiária da SATA para voos externos). No entanto, mesmo com o aumento de ocupação nenhum dos hotéis teve necessidade de tomar medidas a nível da gestão.

Em relação ao **impacto da internet** na venda dos bilhetes das LC, ambas referem que a procura das agências não diminuiu, *“houve sim uma maior aderência e versatilidade na procura”* por

parte dos clientes (A), com os clientes *[a procurarem] cada vez mais a agência de viagem para adquirir bilhetes aéreos em low cost e até companhias de bandeira*” (B). Apesar de a procura ser bastante forte via internet, segundo A, muitas vezes as pessoas preferem uma agência porque os problemas, frequentes nas LC, tornam-se mais fáceis de resolver para o cliente. Deste modo, as LC não são vistas como ameaças pelas agências de viagens, mas antes como “*uma mais-valia [...], para a construção de pacotes turísticos a preços mais acessíveis*”, uma vez que “*a nova lei Europeia das Agências de Viagens protege o passageiro em caso de imprevistos, enquanto que no online poderá ser complicado resolver um problema*” (B). De facto, o contacto entre as pessoas, a confiança e disponibilidade que é transmitida por um bom profissional agente de viagens é insubstituível” (A).

Focando nas **consequências das LC para o turismo**, para os gestores hoteleiros, tornou-os “*mais exigente[s] com os serviços prestados*” (C), devido ao “*maior fluxo*” (D), ainda que, em relação aos clientes, “*não houve mudanças*” (C). A chegada das LC não teve impactos negativos em nenhum dos hotéis, mas, em contrapartida, contribuiu para o “*aumento do turismo*” (C) e para uma “*maior taxa de ocupação*” (D).

Quanto à **influência das LC no turismo da RAA**, ambos os agentes concordam que as LC vieram beneficiar a procura turística da região “*completamente*”, sendo esse o feedback tanto dos clientes como dos fornecedores (B), “*nem que seja pela competitividade que as LC impuseram em relação às companhias tradicionais na região*” (A). Por sua vez, quanto ao impacto que o aumento de turistas terá nos Açores, as opiniões são opostas. Por um lado, A considera que a região poderá associar-se “*a um turismo de massas*”, dado que “*ano após ano, após a sua liberalização [das LC] o aumento verifica-se de forma acentuada*”. Por outro lado, segundo B, “*será sempre um tipo de turismo muito destinado a determinados nichos de mercado*”.

A questão da RAA se tornar um destino de turismo de massas está também presente no discurso de D, que considera que, se por um lado, aumenta a “*taxa de ocupação*”, este “*excesso*”, pode não ser benéfico para a região, ainda que possa trazer “*mais economia*”, segundo (C). Além de desvirtuar o turismo da região se se tornar um turismo de massas, C salienta que se “*for turismo em demasia haverá mais tendência a poluição e os Açorianos deixarão de ter a qualidade de vida que têm*”.

3.8 Síntese

Ao longo deste capítulo foram apresentados os resultados do impacto das companhias aéreas LC no desenvolvimento socioeconómico da Ilha Terceira, de acordo com as variáveis pré-definidas - nº de voos, alojamento, empregabilidade, procura, receita e PIB *per capita*. Pertencendo a Ilha Terceira ao Arquipélago dos Açores, analisou-se também as mesmas variáveis, exceto o número de voos, para o Arquipélago, de forma a tentar perceber se a tendência de crescimento seria comum.

Assim, verifica-se que mesmo com a entrada da Ryanair enquanto companhia LC, a companhia aérea com mais voos a operar para a Ilha Terceira é a TAP, com um aumento acentuado nos meses de Verão. A SATA, única alternativa até 2017, sempre teve um número muito mais reduzido de voos e as diferenças entre Verão e Inverno eram mais ténues. A Ryanair, que apenas começou a operar a partir de 2017, registou um menor número de voos do que a TAP, mas superior à SATA (exceto na Primavera e no Verão de 2017), reforçando a sua posição em 2018. Além disso, a Ryanair distingue-se por manter o mesmo número de voos, com oscilações residuais, ao longo de todo o ano.

Relativamente ao tipo de alojamento mais frequente, com a liberalização do transporte aéreo, na ilha Terceira a preferência, que já era o alojamento local, foi também a que obteve maior crescimento, cerca de 732,19% entre 2014 e 2018 em época alta. Este também era o tipo de alojamento mais comum em toda a RAA antes da chegada das LC, mantendo a tendência de crescimento acentuado, na ordem dos 361,51% de 2014 para 2018 em época alta.

Além do tipo de alojamento foi ainda analisada a tendência de crescimento da capacidade do alojamento nos hotéis e nos espaços de turismo rural por serem as tipologias que têm maior possibilidade de variar em resposta à procura. De facto, também se verificou um aumento considerável no número de camas, tanto na RAA, como na Ilha Terceira, sendo espetavelmente mais expressiva na hotelaria tradicional, devido às características tipológicas.

Em termos de épocas, não se pode considerar que existe uma clara distinção entre a alta e a baixa, nem na Ilha Terceira nem na RAA relativamente ao tipo e capacidade do alojamento.

Em termos da empregabilidade, verificou-se que tanto no Arquipélago como na ilha Terceira, a chegada das LC permitiu um aumento progressivo no número de pessoas ao serviço, principalmente na hotelaria tradicional, tipologia que naturalmente contribui para o aumento de

postos de trabalho no setor turístico. Em conformidade com a análise do alojamento, verifica-se uma redução de postos de trabalho na época alta para ambos os tipos de alojamento e regiões em análise, ainda que as diferenças entre épocas sejam pouco relevantes.

Também o impacto da liberalização do transporte aéreo na procura foi analisado, em termos de número de hóspedes, número de dormidas, estadia média e nacionalidade dos turistas. Deste modo, esta liberalização teve como consequência um aumento exponencial do número de hóspedes e de dormidas, principalmente na hotelaria tradicional, devido às suas características (maior capacidade) e no alojamento local, tanto na RAA como na Ilha Terceira, sendo este aumento mais acentuado em época alta do que em época baixa, ainda que, no caso das dormidas, por exemplo, o crescimento em época baixa tenha sido elevado. Apesar de ter aumentado o número de dormidas e de hóspedes, a estadia média diminuiu, tanto na RAA como na Ilha Terceira, principalmente nas tipologias de turismo rural e alojamento local, onde a estadia era tendencialmente superior. À semelhança de outras variáveis também nesta não se verifica uma clara diferença entre épocas, nem para a RAA, nem para a Ilha Terceira. Quanto à caracterização da origem dos turistas que mais procuram estas regiões, verifica-se que a grande maioria são turistas estrangeiros em ambas as épocas, embora a percentagem de turistas nacionais seja significativa. A chegada das LC trouxe ainda mais turistas estrangeiros à região, principalmente em época alta e provenientes da Alemanha, Espanha, EUA, França e Holanda, quando analisamos a RAA, aos quais se acrescenta a Itália, quando se destaca a Ilha Terceira. Importa referir que, ainda que o turista, nacional ou estrangeiro, tenha preferência pela época alta, as taxas de crescimento em época baixa foram superiores e muito semelhantes entre nacionais e estrangeiros após a liberalização, o que reflete uma procura em época baixa não deve ser desprezada.

No que concerne à receita, apesar de só existirem dados relativos à hotelaria tradicional e ao turismo rural, verificou-se um crescimento acentuado entre 2015 e 2017, período de transição para o mercado liberalizado, na hotelaria tradicional e em época alta na RAA. Em contrapartida, na Ilha Terceira, apesar de a receita crescer, após a liberalização do transporte aéreo, na hotelaria tradicional, com destaque para a época alta, tal não se verificou no turismo rural, registando-se uma tendência de decréscimo na receita, para ambas as épocas, sendo pior o cenário em época baixa.

O PIB *per capita* foi analisado apenas a nível da RAA, registando-se um crescimento progressivo, com uma taxa de variação média de 4,0%. Esta tendência de crescimento foi

também demonstrada no rendimento bruto *per capita* das famílias, o que resultou num aumento global de rendimentos.

Após a análise quantitativa dos dados, foram realizadas quatro entrevistas, duas a agentes de viagens e duas a gestores hoteleiros, todos na Ilha Terceira, para uma análise qualitativa da perceção do impacto das LC.

Todos os entrevistados têm clientes nacionais e estrangeiros, com maior prevalência de nacionais, e acreditam que a chegada das LC foi uma mais-valia para o Arquipélago, permitindo a chegada de mais turistas, o que teve um impacto socioeconómico positivo nas ilhas e uma maior procura das agências de viagens e dos hotéis. Tal facto não fez com que as companhias aéreas tradicionais perdessem notoriedade, pois o preço das tarifas é muito semelhante e nas LC o transporte de bagagem é muito limitado e o nível de conforto dos passageiros é menor. No entanto, o aumento da concorrência flexibilizou os preços das tarifas, tanto para residentes como para turistas.

A internet aumentou a versatilidade na procura de preços, contudo muitos clientes preferem as agências de viagens, por serem um apoio importante quando surgem problemas nos voos e por garantir maior proximidade e confiança.

Relativamente às consequências da chegada das LC para o turismo, a exigência dos serviços prestados na hotelaria tornou-se maior, devido ao aumento da taxa de ocupação. Apesar de alguns considerarem o crescimento do turismo como benéfico para as atividades económicas, sem descaracterizar o destino Açores, mais associado a nichos de mercado, outros receiam que este aumento possa associar a região ao turismo de massas, o que pode aumentar a poluição, com perda de qualidade de vida para os residentes.

Com o final deste capítulo, podemos constatar que a entrada das companhias aéreas LC teve um impacto positivo nos Açores e igualmente na Ilha Terceira, ao nível do aumento do número de ocupação dos alojamentos turísticos, da empregabilidade, da procura e da receita, o que se refletiu no aumento do PIB *per capita* regional e no rendimento das famílias.

Capítulo IV – Discussão dos Resultados

De forma a facilitar a compreensão e análise dos resultados, este capítulo será dividido de acordo com as variáveis definidas anteriormente: número de voos, alojamento, empregabilidade, procura, receita anual e PIB *per capita*. De lembrar que a análise foi realizada para os anos 2014, 2015, 2017 e 2018 e comparando a época alta com a época baixa.

4.1 Número de voos

O transporte aéreo foi liberalizado em 2015 na RAA, tendo os seus efeitos sido sentidos apenas em 2017 na Ilha Terceira, com a entrada da Ryanair enquanto companhia LC, a fazer concorrência à SATA e à TAP. Mesmo com a concorrência de mais uma companhia aérea, a TAP continuou a ser a companhia que mais voos realiza para a Ilha Terceira, sendo a diferença mais expressiva nos meses de Verão. A Ryanair veio posicionar-se numa posição intermédia entre a TAP e a SATA e não se verifica o efeito da sazonalidade do número de voos nesta companhia. O facto de a TAP continuar a registar maior número de voos pode dever-se ao pouco tempo de implementação da Ryanair, mas também ao facto de a TAP ter reagido, reduzindo as suas tarifas e de haver um valor de tarifa para residentes pré-definida, o que torna menos atrativa a escolha das LC que cobram serviços extra e bagagem, além de os horários e o conforto serem menos interessantes para o passageiro, segundo os entrevistados A e B.

Em Portugal, as primeiras regiões a receberem companhias LC foram Faro, seguida por Lisboa, Porto e Arquipélago da Madeira (Gonçalves, 2009). A cidade de Faro, tal como toda a região do Algarve está muito associada ao turismo de «sol e mar», sendo por isso francamente sazonal. As cidades de Lisboa e Porto possuem outras características turísticas mais associadas ao turismo histórico e cultural. Talvez a maior semelhança em termos de oferta seja os Arquipélagos Madeira e Açores, pela beleza das suas paisagens e temperatura amena, ainda que o segundo tenha características únicas.

Independentemente das suas diferenças, o que se verificou foi um crescimento do número de voos em todos os destinos portugueses, com a entrada das LC, na ordem dos 43,1% (dados recolhidos em 2007), sendo o maior contributo do aeroporto de Faro, com uma subida de 65,3%,

seguido pelo do Porto, que subiu 27,7%, de Lisboa, com 14,4% e do Arquipélago da Madeira, com 10,9% (Gonçalves, 2009). Apesar de não ser possível comparar a sazonalidade do aumento no estudo de Gonçalves, verifica-se que o crescimento do número de voos da RAA, com 70,48% nos meses de inverno e 50,56% nos meses de verão (comparação entre os anos 2014 e 2017) enquadra-se numa procura bastante elevada, comparada à de Faro.

Não existem dados que permitam justificar a sazonalidade da TAP e a sua ausência na Ryanair, contudo pode especular-se que durante os meses de Verão existe um maior número de residentes a viajar inter-ilhas e que preferem optar pela TAP, que não cobra serviços extra ou bagagem e mantém a tarifa fixa. Aponta-se para os residentes pois todas as restantes variáveis descritas não registam diferenças relevantes entre épocas.

Porém, o aumento de tráfego foi sentido também noutros aeroportos que usufruíram da liberalização do transporte aéreo. Exemplo disso foi o Aeroporto Sá Carneiro, cujo tráfego de passageiros aumentou 116% de 2005 a 2013 (Campilho, 2014).

4.2 Impacto no Alojamento

O impacto da liberalização do transporte aéreo no alojamento foi analisado sob o ponto de vista do tipo e capacidade, verificando-se um crescimento na maioria das tipologias para ambas as épocas e um aumento no número de camas para a hotelaria tradicional e turismo rural, únicas tipologias com dados disponíveis.

Apesar de se observar um aumento em todas as tipologias, a que se destacou foi, sem dúvida, o alojamento local, com uma taxa de crescimento de 362% e 732%, para a RAA e Ilha Terceira, respetivamente entre 2014 e 2018, comparativamente com a hotelaria tradicional que apenas aumentou 22% e 10%, respetivamente, ambos em época alta. Este já era o estabelecimento turístico mais comum, devido às particularidades do turismo açoriano, mais familiar e de proximidade com a natureza e com a comunidade. Em conformidade com este resultado, Botelho (2020) realizou um estudo acerca das perceções do valor deste tipo de alojamento turístico pelo turista que visita a Ilha de S. Miguel e verificou que a qualidade, a inovação, a informação disponibilizada sobre o destino turístico, a privacidade e o conforto, a oferta gastronómica, a socialização/proximidade com os anfitriões e o preço são fatores decisivos para optar pelo alojamento local. Em contrapartida, fatores como a oferta de pequeno almoço,

conhecer outros hóspedes e socializar com estes durante a estada são os menos valorizados pelos turistas.

Quanto à capacidade da hotelaria tradicional e do turismo rural, tanto a RAA como a Ilha Terceira, registaram um aumento considerável no número de camas, com destaque para a hotelaria por ter naturalmente maior potencial de expansão. De facto, tal como sugere o Grupo Jone Lang Hotels (2006), as transportadoras de baixo custo contribuíram para o turismo e consequentemente na ocupação dos hotéis.

Em termos de alojamento, não se verificam diferenças relevantes entre épocas, nem na Ilha Terceira nem na RAA. Contudo, este crescimento em números, principalmente ao nível do alojamento local, pode estar relacionado com a entrada das LC, uma vez que, como vimos, mantém o mesmo número de voos durante todo o ano. Ainda que o crescimento do alojamento local não se traduza num aumento da empregabilidade, traz benefícios económicos diretos, gerados pelos gastos realizados pelos turistas no alojamento, indiretos, gerados pelos gastos dos turistas na comunidade, e induzidos, resultantes do aumento da atividade económica das empresas que fornecem produtos e serviços à atividade do alojamento (Associação da Hotelaria, Restauração e Similares de Portugal [AHRESP], 2019).

4.3 Impacto na Empregabilidade

A análise do impacto da liberalização do transporte aéreo na empregabilidade revelou que a chegada das LC contribuiu para o aumento progressivo de postos de trabalho na Ilha Terceira, seguindo a mesma tendência da RAA. Este aumento foi muito mais observado em época alta do que em época baixa, o que nos indica uma certa sazonalidade ao nível do emprego. Este facto pode dever-se às maiores exigências do turismo em época alta, que para além do número de turistas, aumenta também o número de dormidas, levando à necessidade de oferecer uma maior quantidade de serviços (alimentação, serviço de limpeza, etc.) num curto espaço de tempo. Tal como referem os entrevistados C e D, gestores hoteleiros, devido ao maior fluxo de clientes, há uma maior exigência com os serviços prestados.

O estabelecimento turístico que mais contribuiu para o aumento da empregabilidade foi a hotelaria tradicional, tanto na RAA como na Ilha Terceira, apesar de a taxa de crescimento ter sido maior no turismo rural. A hotelaria tradicional, pela sua dimensão e serviços, tem maior

necessidade de colaboradores, sendo tradicionalmente um dos grandes empregadores do setor turístico, contudo haver um crescimento também no turismo rural pode significar não só o aumento do número de estabelecimentos, mas também o aumento das exigências do turista rural, que procura um conjunto de experiências que cada vez mais são oferecidas por estes estabelecimentos, o que obriga a recrutar mais pessoal.

O impacto das LC na empregabilidade foi também comprovado no estudo realizado por Donzelli (2010), que referiu que a entrada dos voos da Ryanair no sudoeste italiano gerou mais de 200 empregos, criando um importante efeito turístico na economia regional.

Apesar de no presente estudo apenas se ter analisado a empregabilidade decorrente de estabelecimentos turísticos, o setor do turismo gera emprego noutras áreas, nomeadamente serviços de *rent a car*, restauração, atividades recreativas, bares e discotecas, comércio, entre outras. Por conseguinte, o aumento do número de turistas traduz-se em consequências positivas para a taxa de empregabilidade. (Silva, 2016, citando fonte do Governo Regional dos Açores).

Tal facto é demonstrado por Zsembera (2017) que refere que nos últimos anos, a oferta turística na RAA aumentou de uma forma muito acelerada, com a construção de novas unidades de alojamento, aumento do número de registos de alojamento local e surgimento de muitas empresas de animação turística e de aluguer de carros. Esta diversidade da oferta no setor do turismo, que despertou até o interesse de multinacionais do setor hoteleiro e *rent a car*, aumentou com a liberalização do espaço aéreo e a chegada das companhias aéreas LC.

4.4 Impacto na Procura

O impacto da chegada das LC foi também analisado sob a perspetiva da procura, utilizando como variáveis o número o número de dormidas, a estada média e a nacionalidade do turista.

Uma vez que o número de hóspedes se relaciona com o número de dormidas, optou-se por realizar esta análise em simultâneo. De uma forma geral, esta liberalização resultou num aumento exponencial do número de hóspedes e de dormidas, principalmente na hotelaria tradicional e no alojamento local, tanto na RAA como na Ilha Terceira, o que vai de encontro ao crescimento do número de alojamentos, já descrito. Este crescimento, em números absolutos, foi bastante mais acentuado em época alta para ambas as regiões, no entanto as taxas de crescimento foram superiores em época baixa, o que nos indica uma tendência de aproximação

entre as duas épocas, ainda que a época mais procurada continue a ser a alta. Um estudo realizado por Donzelli (2010) no município de Alghero (Sardenha) também revelou que, após a chegada das LC, a procura cresceu, com o número de acomodações a aumentar 53% e as variações sazonais a diminuíram, passando de 1000/1200 camas disponíveis para 3500/4000 durante o Inverno.

Tomando apenas os resultados da Ilha Terceira em consideração, verifica-se um aumento de hóspedes de 45% para a hotelaria e 9175% no alojamento local, e de dormidas na ordem dos 56% e 4837% para os mesmos, em época alta. Mais uma vez se verifica uma tendência de crescimento da procura e, apesar de em números absolutos os hotéis serem os que recebem mais hóspedes, não se pode ignorar o elevado crescimento do alojamento local, que está mais associado ao turismo de nicho, de contacto com a comunidade. Este crescimento da procura foi também sentido pelos gestores hoteleiros entrevistados (C e D), que registaram um aumento entre 10 a 20%.

Este crescimento percebido pelos gestores hoteleiros enquadra-se no referido pelo Observatório do Turismo (2017, citado por Zsembera, 2017), que revelou que, entre 2015 e 2016, a hotelaria tradicional cresceu 18,9% no número de hóspedes e 21% no número de dormidas. Por sua vez, no alojamento local, no mesmo período, registou-se um crescimento de 73,3% no número de hóspedes e 75,6% no número de dormidas, tendo a oferta de empreendimentos quase duplicado. Ou seja, o presente estudo reforça esta tendência de maior crescimento no alojamento local do que na hotelaria tradicional, apesar de ambos registarem aumentos muito relevantes com a chegada das LC à RAA.

O crescimento da procura associado à entrada das LC na procura concorda com os estudos realizados noutras regiões. Por exemplo, no Arquipélago da Madeira registou-se um aumento de 2,5% de hóspedes e 11,8% de dormidas em hotel de 2007 para 2008 no mês homólogo (novembro) (Gonçalves, 2009). De igual modo, o número de dormidas cresceu 95% na região norte de 2005 para 2013, devido à entrada das LC no Aeroporto Sá Carneiro (Campilho, 2014).

Relativamente à estadia média, esta não acompanhou o crescimento do número de hóspedes, nem de dormidas, registando-se até um decréscimo, tanto na RAA como na Ilha Terceira, principalmente nas tipologias de turismo rural e alojamento local, onde a estadia era tendencialmente superior. Em particular, em época alta para a Ilha Terceira, registou-se um decréscimo de 2 dias no turismo rural e de 12,4 dias no alojamento local, passando a uma média de 11,9 dias e 13,4 dias, respetivamente, aproximando-se a estadia média à dos restantes

alojamentos. À semelhança de outras variáveis também nesta não se verifica uma clara diferença entre épocas, nem para a RAA, nem para a Ilha Terceira. Esta redução da estadia média também pode ser resultado da liberalização do transporte aéreo, pois uma maior concorrência implica uma redução do preço das tarifas, o que pode levar o turista a fazer mais deslocações inter-ilhas para conhecer e ter maior número de experiências. Ainda assim, o hotel D registou um aumento de estadia média de três noites, mas o facto de não terem sido revelados dados relativos à média de estadia anterior, não nos permite fazer comparações os dados disponibilizados pela SREA.

A maioria dos turistas que procuram a região são estrangeiros, contudo a percentagem de turistas nacionais obteve um crescimento muito semelhante aos estrangeiros (94% e 90% para a RAA e 105% e 110% para a Ilha Terceira, respetivamente, em época alta). De acordo com as entrevistas efetuadas, a procura pela agência de viagens A é tanto por turistas nacionais como estrangeiros, enquanto a B têm maioritariamente clientes nacionais (60%). De igual modo, o hotel C aloja tanto nacionais como estrangeiros e o D é procurado preferencialmente por turistas nacionais. Apesar de a chegada das LC acentuar a procura, a preferência de ambos é a época alta, mas na Ilha Terceira o efeito da sazonalidade não é tão acentuado.

Relativamente à questão da sazonalidade, um estudo realizado por Fortuna e Maciel (2019) revelou diferenças na procura entre as ilhas do Arquipélago dos Açores, verificando-se que as ilhas com maior índice de sazonalidade são Santa Maria, Pico e Corvo; por outro lado, as ilhas com menor índice são São Miguel, Terceira e Graciosa. Assim, tal como na Ilha de São Miguel, que é a que apresenta uma distribuição turística mais regular e deste forma uma maior procura, por ser a mais conhecida, também se confirma uma menor sazonalidade da sua vizinha, a Ilha Terceira, o que tem vindo a ser demonstrado ao longo deste trabalho.

A origem dos turistas é diversa, provindo dos países da União Europeia, EUA, Canadá e Brasil, e excetuando a Suécia e a Noruega, a procura aumentou com a liberalização do transporte aéreo. Os turistas que mais visitaram a RAA foram os alemães, espanhóis, norte-americanos, franceses e holandeses, acrescentando-se os italianos quando se analisa apenas a Ilha Terceira. Estes dados, de certa forma, são refletidos nas respostas dos gestores hoteleiros, que referiram que, apesar de os portugueses serem os clientes mais frequentes, também tinham clientes italianos, espanhóis e franceses (C). Tanto para a RAA como para a Ilha Terceira verifica-se uma clara preferência pela época alta, que se manteve mesmo após a chegada das LC, contudo as taxas de crescimento foram superiores em época baixa, o que pode ser um indicador de que a procura

em época baixa também deve ser considerada e a aposta na oferta de atividades turísticas não deve excluir esta época.

Infelizmente não foi possível obter mais dados para caracterizar o perfil do turista que visita a Ilha Terceira, mas o facto de ter crescido após a liberalização do transporte aéreo não significa que tenha baixo poder de compra, até porque a companhia aérea mais utilizada continuou a ser a TAP, como se viu anteriormente. Esta liberalização tem outras consequências que ultrapassam a redução das tarifas, como por exemplo o aumento da promoção do destino, o que pode suscitar o interesse do potencial visitante.

Os entrevistados referiram que a entrada das LC aumentou a competitividade com as companhias aéreas tradicionais na região (A) e isso refletiu-se numa maior procura turística. Contudo, este crescimento do turismo, apesar de ter um impacto socioeconómico muito benéfico, pode desvirtuar o destino Açores, pois se existem agentes de viagens que consideram que se manterá como um turismo de nicho (B), outros receiam que se transforme num destino para turismo de massas devido ao acentuado crescimento da procura (A), o que pode diminuir a qualidade de vida dos açorianos. Cabe aos dirigentes políticos definirem estratégias que permitam que a RAA continue a ser um destino turístico, como todo o impacto socioeconómico positivo que acarreta, sem que isso traga consequências negativas para os habitantes.

4.5 Impacto na Receita anual

A análise da evolução da receita só foi realizada para os estabelecimentos de hotelaria tradicional e turismo rural, os únicos com dados estatísticos disponíveis. Esta limitação não enviesa os resultados de forma que não possam ser interpretados como uma receita global, pois são estes dois tipos de estabelecimentos que mais contribuem para a receita, por serem mais exigentes financeiramente e a sua receita ser mais facilmente escrutinada.

Para a RAA, a receita sofreu um crescimento acentuado principalmente entre 2015 e 2017, período de transição para o mercado liberalizado, na hotelaria tradicional e em época alta. Globalmente registou-se um aumento de 122% para a hotelaria tradicional e 64% para o turismo rural em época alta e de 101% e 51%, respetivamente, em época baixa. O crescimento foi sensivelmente metade no turismo de espaço rural, mas seria o expectável porque existem menos estabelecimentos e os que existem têm uma capacidade inferior, o que comprova que a receita

já era substancialmente superior na hotelaria tradicional antes da liberalização do transporte aéreo.

Contrariando todos os resultados até então, na Ilha Terceira, registou-se um crescimento da receita após a liberalização do transporte aéreo apenas na hotelaria tradicional, e principalmente em época baixa (75% em época alta; 121% em época baixa), apesar de, em termos absolutos, a receita ser muito superior em época alta. No turismo rural houve um decréscimo na receita, para ambas as épocas, sendo a perda mais acentuada em época baixa (-4% em época alta; -40% em época baixa). Este facto pode dever-se às características do turismo rural, que inclui uma oferta de experiências em meio rural e provavelmente outras ilhas poderão ter mais qualidade e diversidade nesta oferta. Recuando um pouco na análise, apesar de o número de estabelecimentos em espaço rural terem aumentado, assim como o número de hóspedes, a estadia média diminuiu substancialmente e provavelmente foi este o fator que mais contribuiu para a perda de receita neste tipo de estabelecimentos.

Este facto confirma o que já foi dito acima na interpretação dos resultados da estadia média, a chegada das LC trouxe também mais mobilidade inter-ilhas. Tal como refere Zsembera (2017), antes da liberalização do espaço aéreo os voos inter-ilhas eram mais reduzidos, sendo maioritariamente realizadas rotas do continente (Lisboa ou Porto) para cinco das nove ilhas, em regime de *code-share* (ambas as companhias aéreas vendiam estes voos, mas apenas uma os operava em determinado dia e horário, exceto voos para a ilha de São Miguel, que recebia voos semanais de ambas as companhias). Contudo, com a entrada das LC a mobilidade inter-ilhas aumentou porque a Ryanair voa regularmente entre as ilhas, permitindo não só a deslocação frequente dos nativos, mas também de turistas, o que contribui para diversificar a experiência do turista e isso pode causar perdas de receita em alguns estabelecimentos, como o que aconteceu neste caso aos espaços rurais. O grande desafio de cada gestor é garantir que a estadia se prolongue no tempo e isso só é possível quando a oferta for única.

4.6 Impacto no PIB *per capita*

O PIB *per capita* foi apenas analisado ao nível da RAA, verificando-se um crescimento de cerca de 13% nos anos analisados (2015 a 2018), com uma taxa de variação média de 4%, resultando num aumento de 1.950 milhões de euros. Este crescimento foi também sentido ao nível do

rendimento bruto *per capita* das famílias, que cresceu 11% de 2014 a 2017 com uma taxa de crescimento de 11,0%, traduzindo-se num aumento global de 1.244€ de rendimento.

Não se pode garantir que este aumento do PIB *per capita* e do rendimento bruto *per capita* das famílias esteja diretamente relacionado com a liberalização do transporte aéreo, porém um estudo realizado na Polónia pela York Aviation (2007) revelou que a chegada das LC a algumas regiões aumentou a procura turística e foi estimado que por cada 100 mil turistas, foram adicionados 1.000.000€ à economia local.

Considerações Finais

Este estudo revelou que a liberalização do transporte aéreo suscitou o interesse das LC, o que numa primeira instância aumentou a oferta de transporte para a RAA. O aumento da concorrência geralmente é benéfico para os clientes, não só ao nível da redução de preços, mas também pela oferta de outros serviços. Neste caso, o modelo das LC aposta numa viagem a um custo o mais baixo possível, o que levou as companhias tradicionais a reagirem, com a redução do preço das suas viagens. Em particular, para a Ilha Terceira observou-se que a TAP continuou a ser a companhia preferencial, com picos elevados em época alta e a Ryanair veio posicionar-se numa zona intermédia, sem grandes oscilações entre épocas.

Tendo em conta que o objetivo desta investigação é analisar o impacto socioeconómico das LC na ilha Terceira, foram analisados os seguintes aspetos relacionados com o turismo: número de voos, alojamento, empregabilidade, procura, receita anual e PIB *per capita*.

Analisado o número de voos, que aumentaram com a entrada das LC, verificou-se também um crescimento do número de estabelecimentos turísticos e das respetivas capacidades, tal como dos postos de trabalho, para ambas as épocas, e tanto para a Ilha Terceira como para a RAA. Relativamente à procura, observou-se um crescimento do número de hóspedes e de dormidas, mas uma redução da estadia média. Estes resultados permitem responder à primeira questão, que envolve o perfil do turista que procura a RAA. O facto de aumentar o número de alojamentos, os postos de trabalho, os hóspedes e as dormidas mostram que o turista vem para conhecer as ilhas, usufruir da oferta do alojamento e das experiências. Contudo, o facto de a estadia média ter diminuído demonstra que provavelmente as LC também contribuíram para as viagens inter-ilhas, o que nos indica que o turista poderá usufruir de alguns dias em cada ilha e assim aumentar o seu leque de experiências.

Foi ainda analisada a nacionalidade dos turistas e como evoluiu a procura, verificando-se que para a maioria dos turistas eram de nacionalidade portuguesa e excetuando os suecos e os noruegueses, aumentou a procura por parte das restantes nacionalidades, com destaque para os alemães, norte-americanos, espanhóis, franceses e holandeses, para a RAA aos quais se adicionaram os italianos para a Ilha Terceira.

Quanto à receita, registou-se um aumento, em especial na hotelaria tradicional e em época alta na RAA e no turismo rural, apesar de ter aumentado na RAA, diminuiu na Ilha Terceira em ambas as épocas, com maior perda para a época baixa. A receita dos estabelecimentos turísticos da RAA refletiu-se no aumento do PIB *per capita* regional e no rendimento das famílias.

O conjunto de resultados permitiu responder à segunda e terceira questões desta investigação, verificando-se que a chegada das LC teve um impacto muito positivo na RAA, aumentando o número de estabelecimentos turísticos e, consequentemente, de postos de trabalho. Este impacto não foi só nos destinos turísticos mais conhecidos da região, como também nos menos conhecidos, como a Ilha Terceira que, de certo modo, sofre com a concorrência da Ilha de São Miguel que se situa também na região oriental do arquipélago.

O modelo de negócio das LC implica não só a redução do custo das viagens para também a escolha de aeroportos em regiões menos concorridas. Este modelo tem permitido aumentar a procura das ilhas, contribuindo para a exploração das ilhas menos conhecidas e para viagens inter-ilhas aumentando as experiências do viajante. Dar visibilidade às ilhas menos conhecidas promove o destino Açores como um todo e mesmo que o turista não consiga experienciar todas as ilhas, poderá ficar com curiosidade de visitar as restantes numa outra viagem. Por conseguinte, cabe às autarquias de cada ilha tornarem as suas regiões únicas e criarem experiências distintas para que possam aumentar a quantidade de visitantes e, assim, continuar a garantir um turismo de nicho, beneficiando dos respetivos efeitos socioeconómicos. Só assim continuarão a manter o interesse das LC pela RAA.

Limitações da Investigação

A grande limitação deste estudo foi a distância geográfica, que não permitiu realizar as entrevistas pessoalmente, o que teria promovido um diálogo mais informal e poderia aumentar a quantidade de informação recolhida. Infelizmente nenhum dos entrevistados permitiu uma entrevista online, o que poderia ter sido uma boa alternativa.

Ter realizado as entrevistas em plena pandemia COVID19 impediu aumentar o leque de entrevistados, pois todas as outras tentativas foram rejeitadas.

Por fim, foram feitas diversas tentativas de contacto às três transportadoras aéreas e nenhuma delas respondeu ao nosso pedido de entrevista, que teria permitido analisar o impacto da liberalização do transporte aéreo para a RAA nas respetivas transportadoras.

Principais contributos e Perspetivas futuras

Esta investigação permitiu contribuir para a discussão do impacto socioeconómico da liberalização do transporte aéreo para regiões limítrofes. Ter escolhido a Ilha Terceira permitiu aprofundar estes impactos, o que poderá contribuir para a definição de estratégias no âmbito da oferta turística.

Uma análise mais profunda, que envolva a análise de outras atividades económicas, como a oferta da restauração, experiências na natureza, etc. poderiam contribuir ainda mais para construir uma oferta única para cada ilha.

Por fim, poderiam ser analisadas as razões quem levaram algumas companhias aéreas LC a abandonar a exploração das outras ilhas da RAA.

Bibliografia

- Abda, M., Belobaba, P. & Swelbar, W. (2012) Impacts of LCC growth on domestic traffic and fares at largest US airports. *Journal of Air Transport Management*, 18(1), 21-25.
- ACIF (2008). Low cost carriers: high sucess, high impact? Cenários prospetivos de desenvolvimento turístico na RAM, Projeto “ESTRATUR”, Funchal. Acedido em 27/08/2019 em http://www.acif-ccim.pt/wp-content/uploads/2018/Estudos/estudo_lowcost.pdf
- AHRESP (2019). Impacto económico do Alojamento Local no Algarve. Relatório final – Novembro 2019. Acedido a 12/10/2020 em https://quality.ahresp.com/static/media/impacto_economico_do_alojamento_local_no_algarve.e5bcb3a6.pdf
- Anselmo, A. (2016). Perceção dos turistas face à sustentabilidade ambiental no transporte aéreo. Dissertação apresentada à Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril para a obtenção do grau de mestre, Estoril.
- Baum, T. (2004). Low cost air travel: social inclusion or social exclusion? *Tourism Culture & Communication*, 7(1), 49-56.
- Barbot, C. (2006), Low-cost airlines, secondary airports, and state aid: An economic assessment of the Ryanair –Charleroi Airport agreement. *Journal of Air Transport Management*, 12(4), 197–203.
- Barbot, C. (2008). Estudo de Previsão da Procura de Passageiros e Carga no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, 2007-2020. In Faculdade de Economia do Porto (2008). *Estudo sobre os Modelos de Gestão para o Aeroporto Francisco Sá Carneiro*, Universidade do Porto, Faculdade de Economia do Porto, pp. 2-26, Porto.
- Bel, G. (2009). How to compete for a place in the world with a hand tied behind your back: The case of air transport services in Girona. *Journal of Tourism Management*, 30(4), 522-529.
- Botelho, T. (2020). Alojamento Local em São Miguel: perceção de valor para o consumidor. Dissertação apresentada à Faculdade de Economia e Gestão da Universidade dos Açores para a obtenção do grau de mestre, Ponta Delgada.

- Campilho, P.M. (2014). O impacto das companhias aéreas Low Cost na dinâmica económica do turismo regional. Dissertação apresentada à Faculdade de Economia da Universidade do Porto para a obtenção do grau de mestre, Porto.
- Campisi, D., Costa, R., & Mancuso, P. (2010), The Effects of Low Cost Airlines Growth in Italy. *Modern Economy*, 1(2), 59-67.
- Carballo-Cruz, F. & Costa, V. (2014) Success factors of regional airports: The case of Oporto airport. *Tourism & Management Studies*, 10(1), 37-45.
- Cardoso, S. (2018), 16 companhias aéreas low-cost a operar em Portugal. Economias. Acedido a 30/08/2019 em <https://www.economias.pt/companhias-aereas-low-cost-a-operar-em-portugal/>
- Comissão Europeia, Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho COM (2006) 818/F1, Acedido em 20/04/2019 em <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2006/EN/1-2006-818-EN-F1-1.Pdf>
- Cunha, L. & Abrantes, A. (2019). *Introdução ao Turismo*. (6ª edição). Lisboa: Lidel, - Edições Técnicas, Lda.
- Cunha, L., (2013). *Economia e Política do Turismo*. (3ª Edição). Lisboa: LIDEL – Edições Técnicas, Lda.
- Cunha, L. (2012). The definition and scope of tourism: a necessary inquiry. *Cogitur: Journal of Tourism Studies*, 5, 91-114.
- Dias, A.S. (2016). *Pricing Management* no transporte aéreo: estudo de caso TAP Portugal vs. Easyjet. Dissertação apresentada à Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril para a obtenção do grau de mestre, Estoril.
- Donzelli, M. (2010). The effect of low-cost air transportation on the local economy: Evidence from Southern Italy. *Journal of Air Transport Management*, 16(3), 121–126.
- Dobruszkes, F. (2009). New Europe, new low-cost air services. *Journal of Transport Geography*, 17(6), 423–432.
- ELFAA (2004), Liberalisation of European Air Transport: The Benefits of Low Fares Airlines to Customers, Airports, Regions and the Environment. Brussels: ELFAA.
- Fonseca, J. (2002). *Metodologia da pesquisa científica*. Ceará: Universidade Estadual do Ceará.

- Fortuna, M. & Maciel, R. (2019). Caracterização da Sazonalidade do Turismo nas Ilhas dos Açores. *CEEApIA*, WP nº 2/2019. Ponta Delgada: Centro de Estudos de Economia Aplicada do Atlântico.
- Franke, M. (2004). Competition between network carriers and low-cost carriers—retreat battle or breakthrough to a new level of efficiency? *Journal of air transport management*, 10(1), 15-21.
- Gil, A. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. (6ª edição). S. Paulo: Atlas Editora, S.A.
- Gomes, R. (2014). Importância geopolítica e geoestratégica da Base das Lajes nas Relações Transatlânticas Portugal - Estados Unidos da América. Subsídios para a sua compreensão. Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada apresentado à Academia Militar de Lisboa para a obtenção do grau de mestre, Lisboa.
- Gonçalves, S. (2009). The impacts of low-cost Airlines on Madeira islands. Dissertação apresentada ao Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa para a obtenção do grau de mestre, Lisboa.
- Graham, A. & Dennis, N. (2010). The impact of low cost airline operations to Malta. *Journal of Air transport Management*, 16(3), 127.136.
- Graham, B. & Shaw, J. (2008). Low-cost airlines in Europe: Reconciling liberalization and sustainability. *Geoforum* 39(3), 1439-1451.
- Gruppo Clas, (2005). Gli effetti economici dello sviluppo dell'aeroporto di Milano - Orio al Serio. Acedido em 06/08/2019 em https://www.milanbergamoairport.it/rfile/ORG9jc0RvY3VtZW50O2ZpbGU7MTAzO2RlZmF1bHQ%3D___b892ff7a.pdf
- Hofer, C. Windle, R. & Dresner, M. (2007). Price premiums and low cost carrier competition. *Transport Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 44(5), 864-882.
- Jones Lang LaSalles Hotel (2006). Low Cost Carriers and their Impact on European Tourism. Acedido em 04/09/2019 em http://sete.gr/_fileuploads/entries/Online%20library/GR/070703_A.IKFocusOn%20Low%20Cost%20Carriers%20Nov%202006.pdf
- Lei, Z. (2006). Measuring Regional Economic Effects of Low-cost. Carriers in the UK: A Panel Data Econometric Approach, Tese apresentada à Universidade de Surrey para a apresentação do grau de doutor, Surrey.

- Lian, J. & Denstadli, J. (2010) Booming Leisure Air Travel to Norway. The role airline competition. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 10(1), 1-15.
- Malhotra, N. (2004). *Pesquisa de marketing. Uma orientação aplicada*. (3ª edição). São Paulo: Bookman.
- Mapa dos Açores. Acedido em 27/12/2019 em <http://viajantemaduro.com.br/um-destino-europeu-no-meio-do-atlantico-aco-res-portugal/>
- Meirinhos, M. & Osório, A. (2010). O estudo de caso como estratégia de investigação em educação. *EDUSER: Revista de Educação*, 2(2), 49-65.
- Mendes, A. (2006). *Os Açores e a Projecção de Força nos Cenários pós Guerra-Fria*. Angra do Heroísmo: Universidade dos Açores.
- Minayo, M (2002). Ciência, Técnica e Arte: O desafio da Pesquisa Social. In M. Minayo (Org.), S. Deslades, O. Neto, R. Gomes. *Pesquisa Social. Teoria, Método e Criatividade* (21ª edição, pp.9-15). Petrópolis: Editora Vozes
- Minayo, M. (2008). *O desafio do conhecimento. Pesquisa qualitativa em saúde*. (11ª Edição). S. Paulo: Editora Hucitec.
- Nunes, M.F. (2009). Segmentação de Clientes do Mercado Aeroportuário: Operação low-cost vs Operação regular e outras. Caso de Estudo – Aeroporto de Lisboa (Portela). Dissertação apresentada ao Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa para a obtenção do grau de mestre, Lisboa.
- Nunes, P. (2010). Desporto, Turismo e Ambiente: O turismo de natureza como pólo de atração turística complementar ao produto sol & mar na sub-Região do litoral alentejano. Tese apresentada à Faculdade de Motricidade Humana da Universidade Técnica de Lisboa para a obtenção do grau de doutor, Oeiras.
- Olipra, L. (2012), The impact of low-cost carriers on tourism development in less famous destinations. *CITTASLOW:il valore della lentezza per il turismo del future*, Perugia/Orvieto, 13-14 giugno. Acedido em 08/08/2019 <https://www.lifeasabutterfly.com/wp-content/uploads/2015/07/766-1042-1-PB-1.pdf>
- OMT (2008). Chapter 1. History and Overview in Introduction to tourism and hospitality in BC. Acedido em 19/02/2020 em <https://opentextbc.ca/introtourism/chapter/chapter-1-history-and-overview/>

- Pantazis, N. & Liefner I. (2006). The impact of low-cost carriers on catchment areas of established international airports: The case of Hanover Airport, Germany. *Journal of Transport Geography*, 14(4), 265-272.
- Raya-Vilchez & Martinez-Garcia (2011). Nationality and low-cost trip duration. A microeconomic analysis. *Journal of Air Transport Management*, 17(3), 168–174.
- Reis, F. (2018). *Investigação científica e trabalhos académicos. Guia prático*. (1ª edição). Lisboa; Edições Sílabo, Lda.
- Rebollo, J. (2009). Spread of Low-Cost Carriers: Tourism and Regional Policy Effects in Spain. *Regional Studies*, 43(4), 559-570.
- Richardson, R. (2012). *Pesquisa Social. Métodos e Técnicas*. (1ª edição). S. Paulo: Atlas Editora.
- Silva, B. (2016). Turismo e acessibilidade na Ilha Terceira: Da caracterização das necessidades ao design inclusivo de produtos turísticos. Dissertação apresentada à Faculdade de Economia e Gestão da Universidade dos Açores para a obtenção do grau de mestre, Ponta Delgada.
- Sousa, A.B. (2005). *Investigação em Educação*. Lisboa: Livros Horizonte.
- SREA (2019). Em 2018 a taxa de crescimento do PIB regional foi 2,0%. *Destaque*. Informação Estatística. SREA.
- SREA (2018). O PIB dos Açores, definitivo para 2016 e provisório para 2017. *Destaque*. Informação Estatística. SREA.
- SREA (2017). Em 2015 e 2016 o PIB regional cresce acima da média nacional. *Destaque*. Informação Estatística. SREA.
- SREA (2016). PIB regional 2015. *Destaque*. Informação Estatística. SREA.
- Tuner, R. & Sears, Z. (2013). Travel & Tourism as a Driver of Employment Growth. In J. Blanke & T. Chiesa (Eds). *The Travel & Tourism Competitiveness Report 2013. Reducing Barriers to Economic Growth and Job Creation*. (Cap. 1.5, pp.63-70). Geneva: World Economic Forum.
- Vanhove, N. (2011). Turismo. J. Jafari & H. Xiao (Org.). *Enciclopédia do Turismo* (pp. 953-954). Springer.

UNWTO (2012). World Tourism Barometer, Annual Report 2012. Acedido a 18/09/2020 em <https://www.unwto.org/archive/global/publication/unwto-annual-report-2012>

William, G. (2001), Will Europe's charter carriers be replaced by "no-frills" scheduled airlines? *Journal of Air Transport Management*, 7(5), 277-286.

York Aviation (2007). Social Benefits of Low Fares Airlines in Europe. European Low Fares Airlines Association. Acedido a 22/10/2019 https://emmanuelcombe.fr/wp-content/uploads/2014/09/Social_Benefits_of_LFAs_in_Europe_York_211107.pdf

Zsemler, J. (2017). O turismo nos Açores e a liberalização do espaço aéreo. Análise das perceções das partes interessadas na ilha de São Miguel. Dissertação apresentada à Universidade Aberta para a obtenção do grau de mestre, Lisboa.

APÊNDICES

Apêndice I – Tabelas de fluxo de voos para a Ilha Terceira

Ap. Tabela 1- Fluxo de voos para a Ilha Terceira, 2014

ROTA DE TERCEIRA-LISBOA-TERCEIRA-2014				
COMPANHIAS AÉREA	Q1	Q2	Q3	Q4
TP: TAP PORTUGAL	7.913	13.118	19.967	10.296
S4: SATA INTERNACIONAL AZORES AIRLINES S.A	2.480	2.615	3.057	2.090
FR: RYANAIR	0	0	0	0
TOTAL	10.393	15.733	23.024	12.386

Ap. Tabela 2- Fluxo de voos para a Ilha Terceira, 2015

ROTA DE TERCEIRA-LISBOA-TERCEIRA – ANO 2015				
COMPANHIAS AÉREA	Q1	Q2	Q3	Q4
TP: TAP PORTUGAL	10.493	11.200	15.333	9.358
S4: SATA INTERNACIONAL AZORES AIRLINES S.A	1.774	4.676	5.200	5.067
FR:RYANAIR	0	0	0	0
TOTAL	12.267	15.876	20.533	14.425

Ap. Tabela 3- Fluxo de voos para a Ilha Terceira, 2017

ROTA DE TERCEIRA-LISBOA-TERCEIRA- ANO 2017				
COMPANHIAS AÉREA	Q1	Q2	Q3	Q4
TP: TAP PORTUGAL	7.017	12.479	18.497	10.850
S4: SATA INTERNACIONAL AZORES AIRLINES S.A	4.407	8.613	9.108	4.760
FR: RYANAIR	6.294	6.980	7.061	6.901
TOTAL	17.716	28.072	34.666	22.511

Ap. Tabela 4- Fluxo de voos para a Ilha Terceira, 2018

ROTA DE TERCEIRA-LISBOA-TERCEIRA- ANO 2018				
COMPANHIAS AÉREA	Q1	Q2	Q3	Q4
TP: TAP PORTUGAL	9.296	10.396	17.596	10.702
S4: SATA INTERNACIONAL AZORES AIRLINES S.A	3.870	7.787	7.100	4.065
FR:RYANAIR	6.796	8542	7.763	6.960
TOTAL	19.962	26.725	32.459	21727

Apêndice II – Tabelas de relativos ao Turismo do Serviço Regional de Estatística dos Açores (SREA)

Ap. Tabela 5- Número de estabelecimento turístico, capacidade de alojamento, pessoal ao serviço, hóspedes, dormidas e estada média na R.A.A. por época e tipo de alojamento 2014

	Época baixa	Época média	Época alta
Total Açores			
Nº de estabelecimentos que responderam	1.196	1.208	1.294
Hotelaria tradicional	294	302	328
Turismo no espaço rural	265	280	279
Pousadas da juventude	24	24	24
Parques de campismo	4	4	44
Alojamento Local	609	598	619
	Época baixa	Época média	Época alta
Capacidade de alojamento	35.541	35.769	38.244
Hotelaria tradicional	32.902	32.968	35.393
Turismo no espaço rural	2.939	2.801	2.851
Pousadas da juventude	X	X	X
Parques de campismo	X	X	X
Alojamento Local	X	X	X
	Época baixa	Época média	Época alta
Pessoal ao serviço	5.970	5.890	6.794
Hotelaria tradicional	5.684	5.706	6.404
Turismo no espaço rural	286	317	386
Pousadas da juventude	X	X	X
Parques de campismo	X	X	X
Alojamento Local	X	X	X
	Época baixa	Época média	Época alta
Hóspedes	75.717	99.085	221.647
Hotelaria tradicional	69.403	90.096	186.095
Turismo no espaço rural	951	1.375	7.450
Pousadas da juventude	2.195	3.243	7.369
Parques de campismo	-	12	9.614
Alojamento Local	3.165	4.349	11.119
OBS: Total Hospedes 396.449			
	Época baixa	Época média	Época alta
Dormidas	219.918	294.828	716.01
Hotelaria tradicional	199.070	265.195	599.510
Turismo no espaço rural	4.101	5.594	30.071
Pousadas da juventude	5.178	7.942	19.992
Parques de campismo	-	34	24.812
Alojamento Local	11.569	16.063	42.106
OBS: Total Dormidas 1.231.247			
	Época baixa	Época média	Época alta
Estada média	11,2	11,5	13
Hotelaria tradicional	10,9	11,5	12,9
Turismo no espaço rural	18,3	16,8	16,5
Pousadas da juventude	9,3	9,5	10,9
Parques de campismo	-	11	9,4
Alojamento Local	14,7	15,3	15,2
OBS: Geral Estada 3,1			

Fonte: SREA, 2014

Ap. Tabela 6 - Número de estabelecimento turístico, capacidade de alojamento, pessoal ao serviço, hóspedes, dormidas e estada média na Ilha Terceira, por época e tipo de alojamento 2014

	Época baixa	Época média	Época alta
Ilha Terceira			
Nº de estabelecimentos que responderam	134	131	146
Hotelaria tradicional	71	71	76
Turismo no espaço rural	32	32	32
Pousadas da juventude	4	4	4
Parques de campismo	..	..	8
Alojamento Local	27	24	26
	Época baixa	Época média	Época alta
Capacidade de alojamento	7.282	7.267	7.552
Hotelaria tradicional	6.770	6.755	7.040
Turismo no espaço rural	512	512	512
Pousadas da juventude	X	X	X
Parques de campismo	...	...	X
Alojamento Local	X	X	X
	Época baixa	Época média	Época alta
Pessoal ao serviço	971	991	1094
Hotelaria tradicional	941	950	1.043
Turismo no espaço rural	30	41	51
Pousadas da juventude	X	X	X
Parques de campismo	...	...	...
Alojamento Local	X	X	X
	Época baixa	Época média	Época alta
Hóspedes	13.204	17.095	36.979
Hotelaria tradicional	12.846	16.647	34.088
Turismo no espaço rural	202	189	1.300
Pousadas da juventude	142	130	621
Parques de campismo	..	..	900
Alojamento Local	87	129	167
OBS: Total hospede 67.351			
	Época baixa	Época média	Época alta
Dormidas	27.810	36.546	93.583
Hotelaria tradicional	25.764	34.921	84.301
Turismo no espaço rural	754	765	4233
Pousadas da juventude	544	500	1.807
Parques de campismo	..	..	2.195
Alojamento Local	748	360	1.049
OBS: Total Dormidas 157.941			
	Época baixa	Época média	Época alta
Estada média	8,3	8,4	9,9
Hotelaria tradicional	8	8,3	9,9
Turismo no espaço rural	27,3	19,1	13,9
Pousadas da juventude	16,1	12,1	11,2
Parques de campismo	..	..	9,6
Alojamento Local	42,2	10,5	25,8
OBS: Geral Estada 2,3			

Fonte: SREA, 2014

Ap. Tabela 7 - Total Hóspedes e Dormidas na R.A.A por época e país de residência 2014

	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Total Açores				
Hóspedes				
Total	396.449	75.717	99.085	221.647
Portugal	196.808	45.571	58.914	92.323
Portugueses	196.736	45.568	58.879	92.289
Estrangeiros	72	3	35	34
Estrangeiro	199.641	30.114	40.171	129.324
Alemanha	47.326	8.526	10.453	28.347
Áustria	3.085	339	641	2.105
Bélgica	10.001	383	1.418	8.200
Brasil	1.566	258	501	807
Canadá	9.170	2.138	2.082	4.950
Dinamarca	7.309	751	1.496	5.062
Espanha	20.490	2.796	2.725	14.968
E.U.A	19.130	3.499	4.511	11.120
Finlândia	3.278	1.119	1.321	838
França	14.801	1.202	2.305	11.294
Holanda	16.044	1.217	2.910	11.917
Itália	7.131	496	901	5.734
Noruega	866	160	201	505
Reino unido	11.298	1.976	2.383	6.939
Suíça	7.009	823	1.052	5.134
Suécia	8.029	2.857	2.126	4.163
Outros países	13.108	2.768	3.144	7.196
	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Dormidas				
Total	1.231.247	219.918	294.828	716.501
Portugal	471.550	99.570	136.797	235.183
Portugueses	471.314	99.561	136.720	235.033
Estrangeiros	236	9	77	150
Estrangeiro	759.697	120.348	158.031	481.318
Alemanha	187.689	40.014	44.552	103.123
Áustria	10.341	1.517	2.107	6.717
Bélgica	31.920	1.128	4.706	26.086
Brasil	4.711	670	1.532	2.503
Canada	35.638	8.714	8.869	19.055
Dinamarca	39.132	3.653	7.995	27.484
Espanha	8.152	3.839	9.380	365.102
E.U.A	61.667	12.627	14.925	34.715
Finlândia	17.780	6.714	7.120	3.949
França	43.975	3.404	6.937	33.634
Holanda	71.538	6.764	12.911	53.463
Itália	22.354	1.729	2.844	17.781
Noruega	3.068	519	680	1.869
Reino unido	37.016	5.650	7.794	23.563
Suíça	21.701	2.593	3.157	15.951
Suécia	44.659	8.644	12.319	23.696
Outros países	44.987	8.969	1.188	24.830

Fonte: SREA, 2014

Ap. Tabela 8 - Total Hóspedes e Dormidas na Ilha Terceira, por época e país de residência 2014

	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Ilha Terceira				
Hóspedes				
Total	67.351	13.277	17.096	36.979
Portugal	41.673	9.768	12.379	19.526
Portugueses	41.646	9.768	12.353	19.525
Estrangeiros	27	-	26	1
Estrangeiro	26.785	3.509	4.716	17.453
Alemanha	3.949	528	667	2.754
Áustria	268	19	42	207
Bélgica	995	22	101	872
Brasil	389	66	73	250
Canadá	941	152	203	586
Dinamarca	121	14	25	82
Espanha	5.798	725	840	4.233
E.U.A	4.038	544	956	2.538
Finlândia	53	18	9	26
França	1.569	127	230	1.212
Holanda	1.785	59	262	1.464
Itália	1.321	89	135	1.097
Noruega	99	24	16	59
Reino unido	1.497	598	321	578
Suíça	610	77	78	455
Suécia	93	7	10	76
Outros países	2.152	440	748	964
	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Dormidas				
Total	15.7941	27.810	36.546	93.585
Portugal	84.223	19.075	23.855	41.293
Portugueses	84.169	19.075	23.804	41.290
Estrangeiros	54	-	51	3
Estrangeiro	73.718	23.631	12.691	52.292
Alemanha	10.088	1.328	1.620	7.140
Áustria	677	44	129	2.190
Bélgica	2.801	46	298	2.456
Brasil	1.047	141	178	728
Canadá	2.751	229	364	2.158
Dinamarca	574	123	184	267
Espanha	18.856	1.966	2.692	14.198
E.U.A	11.163	1.161	2.276	7.726
Finlândia	146	24	24	98
França	3.954	283	580	3.091
Holanda	6.012	129	809	5.074
Itália	3.879	508	403	2.968
Noruega	246	78	23	145
Reino unido	3.469	938	829	1.702
Suíça	1.693	220	205	1.268
Suécia	222	21	17	184
Outros países	6.143	1.496	2.060	2.557

Fonte: SREA, 2014

Ap. Tabela 9 - Total Hóspedes e Dormidas na R.A.A por época, tipo de alojamento e origem da residência 2014

Épocas	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Hóspedes				
Total	396.449	75.717	99.085	221.647
Portugal	326.132	45.571	58.914	221.647
Estrangeiro	199.641	30.146	40.171	129.324
Hotelaria tradicional				
Portugal	171.142	42.036	53.473	75.633
Estrangeiro	174.452	27.367	36.623	110.462
Turismo no espaço Rural				
Portugal	1.691	198	358	1.135
Estrangeiro	8.085	753	1.017	6.315
Pousadas da Juventude				
Portugal	7.980	1.547	2.413	4.020
Estrangeiro	4.740	651	740	3.349
Parques de Campismo				
Portugal	7.710	-	6	7704
Estrangeiro	135.782	-	6	135.776
Alojamento Local				
Portugal	8.285	1.790	2.664	3.831
Estrangeiro	10.348	1.375	1.685	7.288
Dormidas				
Total	1.022.347	219.918	294.828	507.601
Portugal	471.550	99.570	136.797	235.183
Estrangeiro	759.697	120.348	158.031	481.318
Hotelaria tradicional				
Portugal	397.717	89.249	120.595	187.873
Estrangeiro	666.058	109.821	144.600	411.637
Turismo no espaço Rural				
Portugal	6.056	731	1.293	4.032
Estrangeiro	33.720	3.370	4.301	26.049
Pousadas da Juventude				
Portugal	18.724	3.147	5.488	10.089
Estrangeiro	14.388	2.031	2.454	9.903
Parques de Campismo				
Portugal	20.025	-	8	2.0017
Estrangeiro	4.821	-	26	4.795
Alojamento Local				
Portugal	29.028	6.443	9.413	13.172
Estrangeiro	40.710	5.126	6.650	28.934

Fonte: SREA, 2014

Ap. Tabela 10 - Taxa de ocupação na hotelaria tradicional, turismo no espaço rural e alojamento local, por época na RAA e na Ilha Terceira 2014

Épocas	Época baixa	Época média	Época alta	Anual
Total Açores				
Hotelaria Tradicional	77,4	104,7	221,1	34,5
Turismo no Espaço Rural	49,5	26,2	135,6	15,8
Terceira				
Hotelaria Tradicional	49,5	68,4	156,4	23,2
Turismo no Espaço Rural	19,2	19,8	107,8	12,3

Fonte: SREA, 2014

Ap. Tabela 11 - Receitas e Despesas da hotelaria tradicional da R.A.A, por época, 2014

Hotelaria Tradicional 2014		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
26 115 391	20 010 703	5 734 499
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
7 980 620	5 474 748	6 030 612

Fonte: SREA, 2014

Ap. Tabela 12 - Receitas e Despesas do turismo no espaço rural da R.A.A, por época, 2014

Turismo no Espaço Rural 2014		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
1 190 665	1 110 004	136 502
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
164 529	140 219	80 538

Fonte: SREA, 2014

Ap. Tabela 13 - Receitas e Despesas da hotelaria tradicional da Ilha Terceira, por época, 2014

Hotelaria Tradicional 2014		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
3 794 954	3 100 547	686 170
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
1 112 394	843 313	713 682

Fonte: SREA, 2014

Ap. Tabela 14 - Receitas e Despesas do turismo no espaço rural da Ilha Terceira, por época, 2014

Turismo no Espaço Rural 2014		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
258 870	178 209	23 326
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
59 717	35 245	20 036

Fonte: SREA, 2014

2015

Ap. Tabela 15- Número de estabelecimento turístico, capacidade de alojamento, pessoal ao serviço, hóspedes, dormidas e estada média na R.A.A. por época e tipo de alojamento 2015

	Época baixa	Época média	Época alta
Total Açores			
Nº de estabelecimentos em atividade	2.195	1.833	2.189
Hotelaria tradicional	301	307	334
Turismo no espaço rural	269	271	274
Pousadas da juventude	24	24	24
Parque de campismo	4	4	44
Alojamento local	1.597	1.227	1.513
	Época baixa	Época média	Época alta
Capacidade de Alojamento			
Hotelaria tradicional	36.364	34.218	36.664
Turismo no espaço rural	2.662	2.707	2.070
Pousada da juventude	x	x	X
Parque de campismo	x	x	X
Alojamento local	x	x	X
	Época baixa	Época média	Época alta
Pessoal ao Serviço			
Hotelaria tradicional	5.853	5.886	6.767
Turismo no espaço rural	270	291	391
Pousada da juventude	x	x	X
Parque de campismo	x	x	X
Alojamento local	x	x	X
	Época baixa	Época média	Época alta
Hóspedes			
Hotelaria tradicional	93.395	113.866	220.752
Turismo no espaço rural	1.035	1.978	8.680
Pousada da juventude	2.827	4.673	9.070
Parque de campismo	4	2	10.029
Alojamento local	7.460	8.221	24.166
OBS: Total hóspedes 506.157			
	Épocas baixa	Época média	Época alta
Dormidas			
Hotelaria tradicional	152.228	325.789	689.297
Turismo no espaço rural	4.246	7.353	35.191
Pousadas da juventude	6.339	11.503	25.672
Parques de campismo	60	4	21.369
Alojamento local	29.922	32.063	100.460
OBS: Totais dormidas 1.548.389			
	Épocas baixa	Época média	Época alta
Estada média			
Hotelaria tradicional	10,8	11,2	12,5
Turismo no espaço rural	16,9	14,2	16
Pousadas da juventude	9,1	9,7	11,3
Parque de campismo	15,0	2,0	8,6
Alojamento local	16,2	16,5	16,4
OBS: Geral Estada 3,1			

Fonte: SREA, 2015

Ap. Tabela 16 - Número de estabelecimento turístico, capacidade de alojamento, pessoal ao serviço, hóspedes, dormidas e estada média na Ilha Terceira, por época e tipo de alojamento 2015

	Época baixa	Época média	Época alta
Ilha terceira			
Nº de estabelecimentos que responderam	221	177	218
Hotelaria tradicional	70	70	76
Turismo no espaço rural	28	28	28
Pousadas da juventude	4	4	4
Parques de campismo	x	x	8
Alojamento local	119	75	102
	Época baixa	Época média	Época alta
Capacidade de Alojamento	7.228	7.201	7.526
Hotelaria tradicional	6.828	6.801	7.126
Turismo no espaço rural	400	400	400
Pousada da juventude	x	x	X
Parque de campismo	x	x	X
Alojamento local	x	x	X
	Época baixa	Época média	Época alta
Pessoal ao Serviço	1.009	992	1.126
Hotelaria tradicional	984	955	1 071
Turismo no espaço rural	25	37	55
Pousadas da juventude	x	x	X
Parques de campismo	x	x	X
Alojamento local	x	x	X
	Época baixa	Época média	Época alta
Hóspedes	16.815	18.100	39.207
Hotelaria tradicional	16.385	17.320	35.508
Turismo no espaço rural	87	257	1 042
Pousadas da juventude	36	308	489
Parques de campismo	x	x	1.037
Alojamento local	307	215	1.131
OBS: Total hóspedes 74 122			
	Época baixa	Época média	Época alta
Dormidas	36.841	39.480	99.858
Hotelaria tradicional	34.782	36.139	86.689
Turismo no espaço rural	433	753	3.757
Pousadas da juventude	91	690	1.905
Parques de campismo	x	x	2.340
Alojamento local	1.535	1.898	5.167
OBS: Total dormida 176.179			
	Época baixa	Época média	Época alta
Estada média	8,6	8,7	10,2
Hotelaria tradicional	8,4	8,4	9,7
Turismo no espaço rural	46,5	11	14,2
Pousadas da juventude	11,5	8,9	15,2
Parques de campismo	x	x	11,9
Alojamento local	24,7	40,5	17,9
OBS Geral Estada 2,4			

Fonte: SREA, 2015

Ap. Tabela 17 - Total Hóspedes e Dormidas na R.A.A por época e país de residência 2015

	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Açores				
Hóspedes				
Total	506.157	104.720	128.740	272.677
Portugal	262.383	65.947	76.892	119.544
Portugueses	262.374	65.745	76.892	119.537
Estrangeiros	9	2	-	7
Estrangeiro	243.774	38.773	51.848	153.153
Alemanha	60.999	10.077	14.068	36.854
Áustria	3.784	376	806	2.602
Bélgica	11.025	447	1.461	9.117
Brasil	1.967	379	547	1.041
Canadá	12.200	2.782	3.375	6.043
Dinamarca	7.187	771	838	5.578
Espanha	19.599	3.900	2.744	12.955
EUA	24.981	5.561	6.418	12.972
Finlândia	1.581	226	807	548
França	18.211	1.884	3.663	12.664
Holanda	18.831	1.440	3.563	13.828
Itália	9.627	997	1.240	7.390
Noruega	818	151	211	456
Reino Unido	16.818	3.166	3.782	9.870
Suíça	8.125	1.126	1.252	5.747
Suécia	8.155	1.097	2.002	5.056
Outros países	19.866	4.393	5.071	10.402
Dormidas				
	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Total	1.548.389	299.688	376.712	871.989
Portugal	652.902	151.926	187.908	313.068
Portugueses	652.859	151.922	187.908	313.029
Estrangeiros	43	4	-	39
Estrangeiro	895.487	147.762	188.804	558.921
Alemanha	235.57	46.012	56.749	132.796
Áustria	11.832	1.387	2.419	7.026
Bélgica	37.461	1.393	5.070	30.998
Brasil	5.283	1.041	1.433	2.809
Canadá	45.492	10.250	13.782	21.456
Dinamarca	33.324	3.437	3.368	26.637
Espanha	75.269	12.313	8.269	51.637
E.U.A	86.134	20.811	23.078	42.245
Finlândia	6.934	1.108	3.856	1.970
França	58.657	5.418	9.587	43.652
Holanda	76.029	6.438	14.526	55.065
Itália	32.034	3.979	5.082	22.973
Noruega	3.417	678	690	2.049
Reino Unido	57.965	10.580	12.198	35.187
Suíça	25.855	3.571	3.784	18.490
Suécia	42.057	5.533	10.929	25.595
Outros Países	62.187	13.931	13.970	34.286

Fonte: SREA, 2015

Ap. Tabela 18 - Total Hóspedes e Dormidas na Ilha Terceira, por época e país de residência 2015

	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Ilha Terceira				
Hóspedes				
Total	74.122	16.815	18.100	39.207
Portugal	47.516	11.500	13.604	22.412
Portugueses	47.516	11.500	13.604	22.412
Estrangeiros	-	-	-	-
Estrangeiro	26.606	5.315	4.496	16.795
Alemanha	4.391	555	785	3.051
Áustria	407	20	65	322
Bélgica	885	48	101	736
Brasil	367	48	107	212
Canadá	1.440	376	366	698
Dinamarca	140	19	14	107
Espanha	3.611	1.277	292	2.042
E.U.A	4.773	1.222	740	2.811
Finlândia	62	14	16	32
França	1.878	311	377	1.190
Holanda	2.110	114	335	1 661
Itália	1.836	238	318	1.280
Noruega	55	12	7	36
Reino Unido	1.801	565	382	854
Suíça	699	79	71	549
Suécia	140	34	46	60
Outros países	2.011	383	474	1.154
Dormidas				
	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Total	176.179	36.841	39.480	99.858
Portugal	95.140	21.567	26.830	46.703
Portugueses	95.140	21.567	26.830	46.703
Estrangeiros	-	-	-	-
Estrangeiro	81.039	15.274	12.650	53.115
Alemanha	11.207	1.348	1.844	8.015
Áustria	962	53	134	775
Bélgica	2.422	119	256	2.047
Brasil	1.055	141	234	679
Canadá	3.801	837	519	2.445
Dinamarca	431	139	90	249
Espanha	12.786	4.007	796	7.983
EUA	14.930	4.072	1.686	9.172
Finlândia	202	32	58	112
França	5.400	480	1.186	3.734
Holanda	7.087	227	967	5.893
Itália	8.039	1.563	2.326	4.150
Noruega	171	42	12	117
Reino Unido	4.492	944	1.042	2.506
Suíça	1.900	171	212	1 517
Suécia	355	86	89	150
Outros Países	5.799	1.013	1.216	3.570

Fonte: SREA, 2015

Ap. Tabela 19 - Total Hóspedes e Dormidas na R.A.A por época, tipo de alojamento e origem da residência 2015

Época	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Hóspedes				
Total	506.157	104.720	128.740	272.697
Portugal	262.383	65.947	76.892	119.544
Estrangeiro	243.774	38.773	51.848	153.153
Hotelaria tradicional				
Total	428.012	93.394	113.866	220.752
Portugal	225.059	59.899	68.890	96.270
Estrangeiro	202.953	33.495	44.976	124.482
Turismo no espaço rural				
Total	11.693	1.035	1.978	8.680
Portugal	2.253	193	448	1.612
Estrangeiro	9.440	308.534	1.530	27.068
Pousadas da juventude				
Total	16.570	2.827	4.403	9.070
Portugal	9.964	1.834	3.332	7.798
Estrangeiro	6.606	993	1.341	4.272
Parques de Campismo				
Total	10.035	4	2	10.029
Portugal	7.568	-	-	7.568
Estrangeiro	2.467	4	2	2.461
Alojamento Local				
Total	39.847	7.360	8.221	24.166
Portugal	17.539	4.021	4.222	9.296
Estrangeiro	22.308	3.439	3.999	14.870
Dormidas				
Total	1.548.389	299.688	376.712	871.989
Portugal	652.902	151.926	187.908	313.068
Estrangeiro	895.487	147.762	188.804	558.921
Hotelaria tradicional				
Total	1.274.207	483.874	325.789	689.297
Portugal	538.621	132.931	162.613	243.080
Estrangeiro	735.586	126.190	163.179	446.217
Turismo no espaço rural				
Total	46.790	4.246	7.350	35.191
Portugal	8.442	622	1.721	6.099
Estrangeiro	38.348	3.624	5.632	29.092
Pousadas da juventude				
Total	43.514	6.339	11.503	97.702
Portugal	24.908	3.808	8.074	13.026
Estrangeiro	18.606	2.531	3.429	12.646
Parques de Campismo				
Total	21.433	60	4	21.369
Portugal	14.730	-	-	14.730
Estrangeiro	6.703	60	4	6.639
Alojamento Local				
Total	162.445	26.731	32.063	100.460
Portugal	66.201	14.565	15.503	36.133
Estrangeiro	96.244	15.357	16.560	64.327

Fonte: SREA, 2015

Ap. Tabela 20 - Taxa de ocupação na hotelaria tradicional, turismo no espaço rural e alojamento local, por época na RAA e na Ilha Terceira 2015

Épocas	Época baixa	Época média	Época alta	Anual
Total Açores				
Hotelaria Tradicional	99,8	123,9	246	40,2
Turismo no Espaço Rural	20,6	34,8	167,3	19,0
Terceira				
Hotelaria Tradicional	65,9	70	159,1	25,0
Turismo no Espaço Rural	14	24,8	122,4	13,5

Fonte: SREA, 2015

Ap. Tabela 21 - Receitas e Despesas da hotelaria tradicional da R.A.A, por época, 2015

Hotelaria Tradicional 2015		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
31 181 278	23 980 752	7 101 249
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
10 468 247	7 157 476	6 757 454

Fonte: SREA, 2014

Ap. Tabela 22 - Receitas e Despesas do turismo no espaço rural da R.A.A, por época, 2015

Turismo no Espaço Rural 2015		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
1 316 780	1 269 408	163 644
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
165 341	155 106	94 084

Fonte: SREA, 2014

Ap. Tabela 23 - Receitas e Despesas da hotelaria tradicional da Ilha Terceira, por época, 2015

Hotelaria Tradicional 2015		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
3 977 436	3 283 638	923 670
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
1 387 997	1 021 979	1 009 930

Fonte: SREA, 2014

Ap. Tabela 24 - Receitas e Despesas do turismo no espaço rural da Ilha Terceira, por época, 2015

Turismo no Espaço Rural 2014		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
187 804	156 952	28 021
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
28 958	25 050	14 991

Fonte: SREA, 2014

2017

Ap. Tabela 25- Número de estabelecimento turístico, capacidade de alojamento, pessoal ao serviço, hóspedes, dormidas e estada média na R.A.A. por época e tipo de alojamento 2017

	Época baixa	Época média	Época alta
Total Açores			
Nº de estabelecimentos que responderam	4.239	3.977	4.594
Hotelaria tradicional	343	353	373
Turismo no espaço rural	276	247	310
Pousadas da juventude	24	24	24
Parques de campismo	5	1	46
Alojamento local	3.568	3.309	3.841

	Época baixa	Época média	Época alta
Capacidade de alojamento	41.837	41.594	44.819
Hotelaria tradicional	38.834	38.305	41.571
Turismo no espaço rural	3.003	3.049	3.268
Pousadas da juventude	X	X	X
Parques de campismo	X	X	X
Alojamento local	X	X	X

	Época baixa	Época média	Época alta
Pessoal ao serviço	8.378	8.252	9.414
Hotelaria tradicional	8.078	7.905	8.963
Turismo no espaço rural	300	347	451
Pousadas da juventude	X	X	X
Parques de campismo	X	X	X
Alojamento local	X	X	X

	Época baixa	Época média	Época alta
Hóspedes	153.241	211.927	402.736
Hotelaria tradicional	126.803	175.730	291.636
Turismo no espaço rural	1.537	2.664	11.042
Pousadas da juventude	3.097	5.751	11.400
Parques de campismo	70	-	14 795
Alojamento local	21.734	27.782	73.863

OBS: Total de Hóspedes 767.904

	Época baixa	Época média	Época alta
Dormidas	451.091	642.304	1.290.660
Hotelaria tradicional	360.602	518.874	907.983
Turismo no espaço rural	5.305	10.557	38.671
Pousadas da juventude	7.199	14.376	27.465
Parques de campismo	243	-	35.024
Alojamento local	77.742	98.497	281.519

OBS: Total Dormidas 23 840 57

	Época baixa	Época média	Época alta
Estada média	11,6	12	12,8
Hotelaria tradicional	11,2	11,7	12,5
Turismo no espaço rural	14,4	16,1	14
Pousadas da juventude	9,2	8,9	9,3
Parques de campismo	3,5	-	9,5
Alojamento local	14,2	14,1	15,2

OBS: Total Geral Estada 3,1

Fonte: SREA, 2017

Ap. Tabela 26 - Número de estabelecimento turístico, capacidade de alojamento, pessoal ao serviço, hóspedes, dormidas e estada média na Ilha Terceira, por época e tipo de alojamento 2017

	Época baixa	Época média	Época alta
Ilha Terceira			
Nº de estabelecimentos que responderam	600	539	673
Hotelaria tradicional	74	73	76
Turismo no espaço rural	31	28	28
Pousadas da juventude	4	4	4
Parques de campismo	x	x	8
Alojamento local	491	434	557

	Época baixa	Época média	Época alta
Capacidade de alojamento total	7.559	7.414	7.596
Hotelaria tradicional	7.089	7.010	7.172
Turismo no espaço rural	470	404	424
Pousadas da juventude	X	X	X
Parques de campismo	X	x	X
Alojamento local	X	X	X

	Época baixa	Época média	Época alta
Pessoal ao serviço	1.305	1.275	1.378
Hotelaria tradicional	1.281	1.234	1.328
Turismo no espaço rural	24	41	50
Pousadas da juventude	x	x	X
Parques de campismo	x	x	X
Alojamento local	x	x	X

	Época baixa	Época média	Época alta
Hóspedes	27.794	36.964	60.989
Hotelaria tradicional	24.537	33.258	48.629
Turismo no espaço rural	174	254	1.362
Pousadas da juventude	168	463	649
Parques de campismo	X	x	1 066
Alojamento local	2.915	2.989	9.083

OBS: Total hóspedes 125.747

	Época baixa	Época média	Época alta
Dormidas	75.876	101.887	173.958
Hotelaria tradicional	65.566	90.621	131.494
Turismo no espaço rural	708	936	4.633
Pousadas da juventude	566	1.112	1.568
Parques de campismo	X	x	3.516
Alojamento local	9.036	9.214	32.747

OBS: Total Dormidas 351.721

	Época baixa	Época média	Época alta
Estada média	1,1	1,3	10,8
Hotelaria tradicional	10,7	11	10,8
Turismo no espaço rural	18,6	19,3	13,4
Pousadas da juventude	11,2	10	9,8
Parques de campismo	X	x	14,7
Alojamento local	9,1	x	14,7

OBS: Geral Estada 2,8

Fonte: SREA, 2017

Ap. Tabela 27 - Total Hóspedes e Dormidas na R.A.A por época e país de residência 2017

	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Total Açores				
Hóspedes				
Total	767.904	153.241	211.927	402.736
Portugal	375.499	91.498	121.764	162.237
Portugueses	375.476	91.495	121.757	162.224
Estrangeiros	23	3	7	13
Estrangeiro	392.405	61.743	90.163	240.499
Alemanha	86.100	13.963	21.513	51.074
Áustria	5.766	634	1.043	4.089
Bélgica	14.228	947	2.009	11.272
Brasil	6.146	1.217	1.495	3.434
Canadá	20.348	4.333	6.196	9.819
Dinamarca	10.921	1.175	2.377	7.369
Espanha	36.454	6.273	8.283	21.898
E.U.A	50.559	11.140	14.477	24.942
Finlândia	1 516	387	382	747
França	36.403	3.536	6.029	26.838
Holanda	25.167	1.647	5.019	18.501
Itália	18.394	1.673	1.716	13.874
Noruega	2.367	427	616	1.324
Reino Unido	20.039	3.234	4.996	11.809
Suíça	13.831	2.004	2.373	9.454
Suécia	6.807	736	1.873	4.198
Outros Países	37.359	8.417	9.085	19.854
	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Dormidas				
Total	2.384.057	451.091	642.304	1.290.662
Portugal	981.648	227.129	308.132	446.387
Portugueses	981.555	227.120	308.080	446.345
Estrangeiros	93	9	52	32
Estrangeiro	1.402.409	223.962	334.172	844.275
Alemanha	334.779	60.671	89.533	184.575
Áustria	17.032	1.912	2.956	12.164
Bélgica	47.159	2.740	7.228	37.191
Brasil	14.574	7.779	4.154	7.141
Canadá	75.040	14.615	23.313	37.112
Dinamarca	54.782	4.739	12.250	37.793
Espanha	142.760	24.422	34.523	83.815
E.U.A	173.885	39.086	49.248	85.551
Finlândia	6.107	1.677	1.533	2.897
França	102.261	10.946	17.693	73.622
Holanda	101.114	5.931	19.582	75.601
Itália	53.367	4.888	8.351	40.128
Noruega	12.048	2.429	2.788	6.831
Reino Unido	67.361	11.040	16.555	39.766
Suíça	44.219	6.972	7.965	29.282
Suécia	34.555	3.249	9.125	22.181
Outros Países	121.366	25.366	27.375	68.625

Fonte: SREA, 2017

Ap. Tabela 28 - Total Hóspedes e Dormidas na Ilha Terceira, por época e país de residência 2017

	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Ilha Terceira				
Hóspedes				
Total	125.747	27.794	27.612	60.989
Portugal	69.172	16.946	22.529	29.697
Portugueses	69.172	16.946	22.529	29.697
Estrangeiros	-	-	-	-
Estrangeiro	56.575	10.848	14.435	31.292
Alemanha	7.165	925	1.349	4.891
Áustria	592	33	114	445
Bélgica	1.291	102	172	1.017
Brasil	904	232	257	415
Canadá	2.156	523	468	1.165
Dinamarca	200	20	25	155
Espanha	11.720	1.945	3.887	5.888
E.U.A	13.393	4.576	4.445	4.372
Finlândia	196	40	9	147
França	3.524	322	508	2.694
Holanda	37.705	190	743	2.772
Itália	3.299	343	545	2.411
Noruega	89	15	15	59
Reino Unido	2.265	349	656	1.260
Suíça	1.361	151	197	1.013
Suécia	145	11	40	94
Outros Países	4.570	1.071	1.005	2.494
	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Dormidas				
Total	351.721	76.146	101.887	173.958
Portugal	160.404	37.562	49.511	73.331
Portugueses	160.404	37.562	49.511	73.331
Estrangeiros	-	-	-	-
Estrangeiro	191.317	38.314	52.376	100.627
Alemanha	19.488	2.612	3.464	13.412
Áustria	1.416	80	223	1.113
Bélgica	3.369	203	334	2.832
Brasil	2.401	614	569	1.218
Canadá	7.203	1.569	1.503	4.131
Dinamarca	673	83	56	534
Espanha	54.124	9.402	19.588	25.134
E.U.A	49.587	15.580	16.199	16.008
Finlândia	673	101	30	542
França	9.248	952	1.340	6.956
Holanda	12.218	557	2.360	9.301
Itália	8.937	851	1.540	6.546
Noruega	304	50	56	198
Reino Unido	5.914	767	1.755	3.392
Suíça	3 376	392	464	2.520
Suécia	466	34	158	274
Outros Países	11.920	2.667	2.737	6.516

Fonte: SREA, 2017

Ap. Tabela 29 - Total Hóspedes e Dormidas na R.A.A por época, tipo de alojamento e origem da residência 2017

Época	Total	Época baixa	Época média	Época alta
Hóspedes				
Total	767.904	153.241	211.927	402.736
Portugal	375.499	91.498	121.764	162.237
Estrangeiro	392.405	61.743	90.163	240.499
Hotelaria tradicional				
Portugal	303.618	78.477	103.677	121.464
Estrangeiro	290.551	48.326	72.053	170.172
Turismo no espaço rural				
Portugal	3.399	452	653	2.294
Estrangeiro	11.844	1.085	2.011	8.748
Pousadas da juventude				
Portugal	11.309	2.095	4.289	4.925
Estrangeiro	8.939	1.002	1.462	6.475
Parques de Campismo				
Portugal	10.570	10	-	10.560
Estrangeiro	4.295	60	-	4.235
Alojamento Local				
Portugal	46.603	10.464	13.145	22.994
Estrangeiro	76.776	11.270	14.637	50.869
Dormidas				
Total	2.384.077	454.091	642.304	1.290.662
Portugal	981.648	227.129	308.132	446.387
Estrangeiro	1.402.409	223.962	334.172	844.275
Hotelaria tradicional				
Portugal	751.078	185.606	250.193	315.279
Estrangeiro	1.036.381	174.996	268.681	592.704
Turismo no espaço rural				
Portugal	12.228	1.475	2.926	7.827
Estrangeiro	42.305	3.830	7.631	30.844
Pousadas da juventude				
Portugal	26.942	4.533	10.413	11.996
Estrangeiro	22.098	2.666	3.963	15.469
Parques de Campismo				
Portugal	25.302	18	-	25.284
Estrangeiro	9.965	225	-	9.740
Alojamento Local				
Portugal	166.098	35.497	44.600	86.001
Estrangeiro	291.660	42.245	53.897	195.518

Fonte: SREA, 2017

Ap. Tabela 30 - Taxa de ocupação na hotelaria tradicional, turismo no espaço rural e alojamento local, por época na RAA e na Ilha Terceira 2017

Épocas	Época baixa	Época média	Época alta	Anual
Total Açores				
Hotelaria Tradicional	119,1	176,8	285,8	49,4
Turismo no Espaço Rural	22,2	44,5	154,2	19,2
Ilha Terceira				
Hotelaria Tradicional	120	171,3	240,1	44,5
Turismo no Espaço Rural	19,2	30,5	142	15,9

Fonte: SREA, 2017

Ap. Tabela 31 - Receitas e Despesas da hotelaria tradicional da R.A.A, por época, 2017

Hotelaria Tradicional 2015		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
48 760 749	36 742 322	9 566 392
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
16 413 247	11 135 961	9 686 878

Fonte: SREA, 2017

Ap. Tabela 32 - Receitas e Despesas do turismo no espaço rural da R.A.A, por época, 2017

Turismo no Espaço Rural 2015		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
1 775 052	1 664 537	202 938
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
200 448	182 741	102 596

Fonte: SREA, 2017

Ap. Tabela 33 - Receitas e Despesas da hotelaria tradicional da Ilha Terceira, por época, 2017

Hotelaria Tradicional 2015		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
6 165 777	5 142 477	1 314 584
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
2 312 009	1 803 538	1 409 312

Fonte: SREA, 2017

Ap. Tabela 34 - Receitas e Despesas do turismo no espaço rural da Ilha Terceira, por época, 2017

Turismo no Espaço Rural 2014		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
232 862	188 676	23 985
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
35 967	23 565	12 692

Fonte: SREA, 2017

2018

Ap. Tabela 35- Número de estabelecimento turístico, capacidade de alojamento, pessoal ao serviço, hóspedes, dormidas e estada média na R.A.A. por época e tipo de alojamento 2018

	Época Baixa	Época Média	Época Alta
Total Açores			
Nº de estabelecimentos que responderam	7.576	5.290	5.972
Hotelaria tradicional	360	367	387
Turismo no espaço rural	316	327	341
Pousadas da juventude	21	24	23
Parques de campismo	7	7	48
Alojamento local	6.872	4.565	5.173

	Época Baixa	Época Média	Época Alta
Capacidade de alojamento	44.125	43.597	46.468
Hotelaria tradicional	40.677	40.008	42.540
Turismo no espaço rural	3.448	3.589	3.748
Pousadas da juventude	x	x	x
Parques de campismo	x	x	x
Alojamento local	x	x	x

	Época Baixa	Época Média	Época Alta
Pessoal ao serviço	9.001	8.879	9.936
Hotelaria tradicional	8.649	8.497	9.435
Turismo no espaço rural	352	382	481
Pousadas da juventude	x	x	x
Parques de campismo	x	x	x
Alojamento local	x	x	x

	Época Baixa	Época Média	Época Alta
Hóspedes	174.309	227.954	438.260
Hotelaria tradicional	134.578	180.168	295.113
Turismo no espaço rural	1.904	3.100	12.291
Pousadas da juventude	2.701	4.433	9.803
Parques de campismo	107	144	18.394
Alojamento local	35.019	40.109	102.659

OBS: Total de Hóspedes 840.523

	Época Baixa	Época Média	Época Alta
Dormidas	506.623	838.220	1.371.490
Hotelaria tradicional	371.427	525.955	891.967
Turismo no espaço rural	6.654	10.683	44.793
Pousadas da juventude	6.567	11.213	24.829
Parques de campismo	278	385	41.632
Alojamento local	121.697	137.291	368.269

OBS: Total Dormidas: 2.563.640

	Época Baixa	Época Média	Época Alta
Estada média	11,4	12	12,5
Hotelaria tradicional	10,8	11,6	11,9
Turismo no espaço rural	14	14	14,7
Pousadas da juventude	9,3	10,2	10,1
Parques de campismo	6,3	8,3	8,6
Alojamento local	13,9	13,8	14,3

OBS: Total Geral Estada:3,1

Fonte: SREA, 2018

Ap. Tabela 36 - Número de estabelecimento turístico, capacidade de alojamento, pessoal ao serviço, hóspedes, dormidas e estada média na Ilha Terceira, por época e tipo de alojamento 2018

	Época Baixa	Época Média	Época Alta
Ilha Terceira			
Nº de estabelecimentos que responderam	1.204	792	1.159
Hotelaria tradicional	80	79	83
Turismo no espaço rural	33	36	36
Pousadas da juventude	4	4	1
Parques de campismo	X	x	8
Alojamento local	1.087	673	1.028

	Época Baixa	Época Média	Época Alta
Capacidade de alojamento total	7.993	7.868	8.207
Hotelaria tradicional	7.473	7.264	7.603
Turismo no espaço rural	520	604	604
Pousadas da juventude	x	x	x
Parques de campismo	X	X	x
Alojamento local	X	x	x

	Época Baixa	Época Média	Época alta
Pessoal ao serviço	1.344	1.358	1.478
Hotelaria tradicional	1.304	1.308	1.398
Turismo no espaço rural	40	50	80
Pousadas da juventude	X	x	x
Parques de campismo	X	X	x
Alojamento local	X	x	x

	Época Baixa	Época Média	Época alta
Hóspedes	29.909	39.548	68.464
Hotelaria tradicional	25.282	32.840	49.289
Turismo no espaço rural	252	319	1.987
Pousadas da juventude	117	292	503
Parques de campismo	X	X	1.195
Alojamento local	4.080	6.097	15.490

OBS: Total hóspedes:137.921

	Época Baixa	Época Média	Época Alta
Dormidas	80.846	108.174	194.177
Hotelaria tradicional	67.068	87.489	131.532
Turismo no espaço rural	849	1.247	5.958
Pousadas da juventude	300	962	1.585
Parques de campismo	X	x	3.309
Alojamento local	12.629	18.476	51.793

OBS: Total Dormidas:383.197

	Época Baixa	Época Média	Época Alta
Estada média	10,9	11,1	11,3
Hotelaria tradicional	10,7	10,7	10,6
Turismo no espaço rural	15	16,4	11,9
Pousadas da juventude	10,1	12,9	13,2
Parques de campismo	X	x	10,8
Alojamento local	12,6	12	13.4

OBS: Geral Estada:2,8

Fonte: SREA, 2018

Ap. Tabela 37 - Total Hóspedes e Dormidas na R.A.A por época e país de residência 2018

	Total	Época Baixa	Época Média	Época Alta
Total Açores				
Hospedes:				
Total	840.923	174.309	227.954	438.260
Portugal	403.213	101.673	130.804	170.736
Portugueses	403.192	101.670	130.798	170.724
Estrangeiros	21	3	6	12
Estrangeiro	437.310	72.636	97.150	267.524
Alemanha	86.464	15.037	20.895	50.532
Áustria	6.281	953	1.522	3.806
Bélgica	181.439	1.492	167.261	12.686
Brasil	4.714	1.483	1.406	1.825
Canadá	22.110	4.775	6.393	10.942
Dinamarca	8.521	953	1.793	5.775
Espanha	44.040	9.088	9.559	25.393
E.U.A	65.995	11.112	15.337	39.546
Finlândia	2.595	496	1.274	825
França	41.023	4.778	7.386	28.859
Holanda	25.548	2.373	5.081	18.094
Itália	19.996	1.616	2.938	15.442
Noruega	1.074	212	264	598
Reino Unido	24.521	4.677	5.999	13.845
Suíça	16.735	2.667	2.823	11.245
Suécia	4.751	531	1.365	2.855
Outros Países	46.338	10.393	10.689	25.256
	Total	Época Baixa	Época Média	Época Alta
Dormidas				
Total	2.563.640	506.623	685.527	1.371.490
Portugal	1.045.200	247.361	340.843	456.996
Portugueses	1.045.084	247.353	340.809	456.922
Estrangeiros	76	8	34	34
Estrangeiro	1.518.440	259.262	344.684	914.494
Alemanha	337.267	63.034	85.286	188.947
Áustria	19.291	2.990	4.318	11.983
Bélgica	55.878	4.675	8.647	42.556
Brasil	12.578	3.862	3.597	5.119
Canadá	78.270	16.345	22.049	39.876
Dinamarca	40.067	4.591	7.886	27.590
Espanha	162.210	32.827	37.074	92.309
E.U.A	216.800	41.231	50.508	125.061
Finlândia	10.217	1.955	5.721	2.541
França	120.323	14.233	21.287	84.803
Holanda	896.527	7.982	817.735	70.810
Itália	57.650	4.956	8.446	44.248
Noruega	3.757	677	954	2.126
Reino Unido	82.873	15.998	20.091	46.784
Suíça	53.493	9.018	9.192	35.283
Suécia	21.722	1.804	6.314	13.604
Outros Países	147.508	33.084	33.579	80.845

Fonte: SREA, 2018

Ap. Tabela 38 - Total Hóspedes e Dormidas na Ilha Terceira, por época e país de residência 2018

	Total	Época Baixa	Época Média	Época Alta
Ilha Terceira				
Hospedes				
Total	145.921	29.909	39.548	76.464
Portugal	78.659	19.626	24.688	34.345
Portugueses	78.659	19.626	24.688	34.345
Estrangeiros	-	-	-	-
Estrangeiro	59.262	10.283	14.860	34.119
Alemanha	6.954	819	1.536	4.602
Áustria	502	70	55	377
Bélgica	1.442	129	165	1.148
Brasil	754	185	279	290
Canadá	2.475	498	681	1.296
Dinamarca	280	62	60	158
Espanha	12.052	2.426	3.571	6.055
E.U.A	13.754	3.491	4.234	6.029
Finlândia	81	25	12	44
França	4.078	411	712	2.955
Holanda	3.711	223	691	2.797
Itália	3.722	226	587	2.909
Noruega	78	20	21	37
Reino Unido	2.310	449	750	1111
Suíça	1.398	195	185	1.018
Suécia	141	31	42	68
Outros Países	5.587	1.023	1.279	3.285
	Total	Época Baixa	Época Média	Época Alta
Dormidas				
Total	383.197	80.846	108.174	194.177
Portugal	184.407	42.445	57.423	84.539
Portugueses	184.407	42.445	57.423	84.539
Estrangeiros	-	-	-	-
Estrangeiro	198.912	38.401	50.873	109.638
Alemanha	20.761	2.635	4.185	13.941
Áustria	1.314	149	134	1.031
Bélgica	4.043	286	477	3.280
Brasil	1.898	494	608	796
Canadá	8.787	1.718	1.938	5.131
Dinamarca	1.200	623	163	414
Espanha	53.516	10.349	18.010	25.157
E.U.A	49.204	15.311	14.178	19.715
Finlândia	249	82	45	122
França	11.744	1.102	1.859	8.783
Holanda	10.115	634	660	8.821
Itália	9.358	597	1.288	7.473
Noruega	252	51	87	114
Reino Unido	6.150	1.001	1.941	3.208
Suíça	3.963	524	466	2.973
Suécia	396	102	112	182
Outros Países	14.431	2.743	3.191	8.497

Fonte: SREA, 2018

Ap. Tabela 39 - Total Hóspedes e Dormidas na R.A.A por época, tipo de alojamento e origem da residência 2018

Época	Total	Época Baixa	Época Media	Época Alta
Hospedes				
Total	840.523	174.309	227.954	438.260
Portugal	403.213	101.673	130.804	170.736
Estrangeiro	400.410	72.636	60.250	267.524
Hotelaria tradicional				
Total	609.859	134.578	180.168	295.113
Portugal	316.304	84.983	107.831	123.490
Estrangeiro	293.555	49.595	72.337	171.623
Turismo no espaço rural				
Total	17.295	1.904	3.100	12.291
Portugal	3.677	501	622	2.554
Estrangeiro	13.618	1.403	2.478	9.737
Pousadas da juventude				
Total	16.937	2.701	4.433	9.803
Portugal	8.808	1.561	3.392	3.855
Estrangeiro	8.128	1.139	1.041	5.948
Parques de Campismo				
Total	18.645	107	144	18.394
Portugal	13.185	41	55	13.089
Estrangeiro	5.460	66	89	5.305
Alojamento Local				
Total	177.787	35.019	40.109	102.659
Portugal	61.238	14.586	18.904	27.748
Estrangeiro	116.549	20.433	21.205	74.911
Dormidas				
Total	2.563.640	506.623	685.527	1.371.490
Portugal	1.045.200	247.361	340.843	456.996
Estrangeiro	1.518.440	259.262	344.684	914.494
Hotelaria tradicional				
Total	1.879.349	371.427	525.955	981.967
Portugal	782.713	196.203	269.141	317.369
Estrangeiro	1.006.636	175.224	256.814	574.598
Turismo no espaço rural				
Total	62.130	6.654	10.683	44.793
Portugal	10.750	1.527	1.827	7.396
Estrangeiro	51.380	5.127	8.856	35.397
Pousadas da juventude				
Total	42.609	6.567	11.213	24.829
Portugal	22.229	3.530	8.387	10.312
Estrangeiro	20.380	3.037	2.826	14.517
Parques de Campismo				
Total	42.295	278	385	41.632
Portugal	27.938	69	134	27.735
Estrangeiro	14.357	209	251	13.897
Alojamento Local				
Total	627.257	121.697	137.291	368.269
Portugal	201.570	46.032	61.354	94.184
Estrangeiro	425.687	75.665	75.937	274.175

Fonte: SREA, 2018

Ap. Tabela 40 - Taxa de ocupação na hotelaria tradicional, turismo no espaço rural e alojamento local, por época na RAA e na Ilha Terceira 2018

Épocas	Época Baixa	Época Média	Época Alta	Anual
Total Açores				
Hotelaria Tradicional	117,4	173,3	274,1	47,7
Turismo no Espaço Rural	24,8	38,6	155,8	18,9
Ilha Terceira				
Hotelaria Tradicional	116,6	160,1	226,2	42,1
Turismo no Espaço Rural	22	27	128,7	15,3

Fonte: SREA, 2018

Ap. Tabela 41 - Receitas e Despesas da hotelaria tradicional da R.A.A, por época, 2018

Hotelaria Tradicional 2015		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
52 601 245	40 825 342	10 997 775
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
17 678 724	12 236 691	10 758 596

Fonte: SREA, 2018

Ap. Tabela 42 - Receitas e Despesas do turismo no espaço rural da R.A.A, por época, 2018

Turismo no Espaço Rural 2015		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
1 799 310	1 766 933	215 655
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
270 427	275 671	137 339

Fonte: SREA, 2018

Ap. Tabela 43 - Receitas e Despesas da hotelaria tradicional da Ilha Terceira, por época, 2018

Hotelaria Tradicional 2015		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
6 646 613	5 746 380	1 372 451
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
2 455 572	1 958 022	1 481 369

Fonte: SREA, 2018

Ap. Tabela 44 - Receitas e Despesas do turismo no espaço rural da Ilha Terceira, por época, 2018

Turismo no Espaço Rural 2014		
Época Alta		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas com Pessoal
249 499	217 152	42 652
Época Baixa		
Receitas Totais	Receitas só Aposento	Despesas Com Pessoal
35 580	27 624	18 337

Fonte: SREA, 2018

Apêndice III – Guião de Entrevista para Agências de Viagens

Guião da Entrevista

Esta entrevista insere-se no âmbito de um estudo para a Dissertação de Mestrado, com o objetivo de obtenção de grau de Mestre em Gestão Aeronáutica pela Escola de Ciências Económicas e das Organizações da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, intitulado “Principais Impactos das Companhias Aéreas Low Cost no Desenvolvimento Socioeconómico na Ilha Terceira (RAA). Um Estudo Empírico.”

As respostas destinam-se única e exclusivamente ao presente estudo, sendo fundamentais para a realização do mesmo, garantindo assim confidencialidade total no tratamento das informações, pelo que se agradece a sua disponibilidade em responder às perguntas colocadas.

Área de entrevista:

Dados Sociodemográficos: Agência

Nome:

Idade:

Cargo:

Duração no cargo:

Data: 28/04/20

Questões:

- 1. Quando foi fundada a agência de viagens Abreu?**
- 2. Quantos funcionários trabalham na agência?**
- 3. Qual é a sua opinião geral acerca das LC?**

- 4. Em relação aos preços, acha que o custo das viagens aumentou dentro da Região Autónoma dos Açores?**
- 5. Qual a sua opinião sobre a liberalização do transporte aéreo?**
- 6. Com a entrada das companhias aéreas LC, como reagiram as outras companhias?**
- 7. Com a entrada das companhias aérea LC, a procura na agência aumentou?**
- 8. Qual a sua opinião acerca do turismo nos Açores? Acha que se pode tornar num destino de massas por causa da liberalização do transporte aéreo?**
- 9. Os vossos principais clientes são maioritariamente nacionais ou internacionais?**
- 10. Qual o peso que a internet exerce no mercado português em relação à venda dos bilhetes das LC?**
- 11. Acha que os pacotes das companhias tradicionais estão a perder notoriedade para as LC?**
- 12. Considera que existe uma relação direta entre o turismo e as LC no mercado?**
- 13. Sabendo que as LC vendem sobretudo através da internet, acha esse facto uma ameaça ou uma oportunidade enquanto Agente de Viagem?**
- 14. Qual é a percentagem da procura de voos LC na sua agência?**

Muito obrigada pela colaboração!

Apêndice IV – Guião de Entrevista para Hotéis

Guião da Entrevista

Esta entrevista insere-se no âmbito de um estudo para a Dissertação de Mestrado, com o objetivo de obtenção de grau de Mestre em Gestão Aeronáutica pela Escola de Ciências Económicas e das Organizações da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, intitulado “Principais Impactos das Companhias Aéreas Low Cost no Desenvolvimento Socioeconómico na Ilha Terceira (RAA). Um Estudo Empírico.”

As respostas destinam-se única e exclusivamente ao presente estudo, sendo fundamentais para a realização do mesmo, garantindo assim confidencialidade total no tratamento das informações, pelo que se agradece a sua disponibilidade em responder às perguntas colocadas.

Área de entrevista:

Dados Sociodemográficos:

Nome:

Idade:

Cargo:

Duração no cargo:

Data:

Questões:

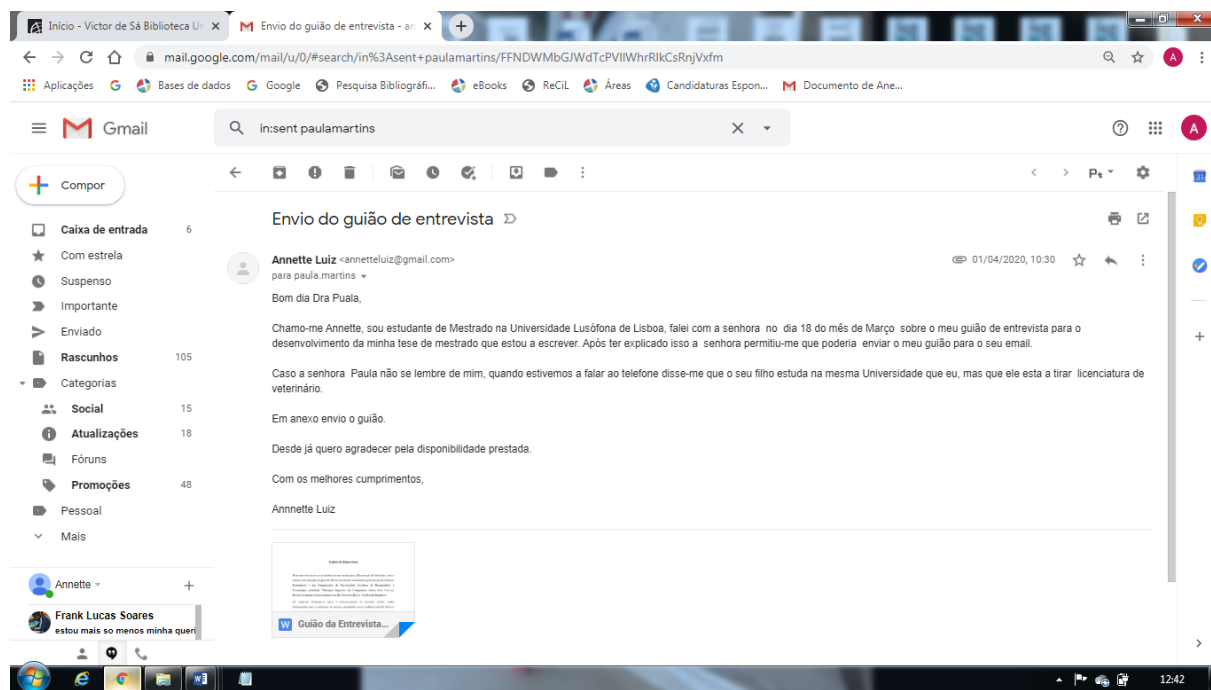
- 1. Quando foi fundado o hotel?**
- 2. Quantos funcionários trabalham no hotel?**
- 3. Como classifica a dimensão do hotel que gere, pequena, média ou grande empresa?**

- 4. Qual o tipo de cliente que costumam frequentar o hotel?**
- 5. Os vossos principais clientes são maioritariamente nacionais ou internacionais? E qual a importância para o hotel?**
- 6. Com a liberalização do transporte aéreo e entrada no mercado, das companhias aéreas LC, o que mudou na percentagem da ocupação?**
- 7. E a estadia média aumentou?**
- 8. Antes das LC de que países vinham a maioria dos clientes? E com a entrada das LC, houve alguma alteração?**
- 9. De que companhias aéreas chegam os clientes que visitam o hotel?**
- 10. Com a liberalização sentiu necessidade de tomar medidas ao nível da gestão do hotel?**
- 11. Em relação ao turismo como sentiu a mudança e de que forma?**
- 12. Em relação aos clientes, acha que houve mudanças?**
- 13. Devido a liberalização sentiu impactos negativos no hotel?**
- 14. Quais consideram ser os pontos positivos da liberalização?**
- 15. Com a liberalização, quais os benefícios para a R.A.A? E para o sector hoteleiro?**
- 16. No seu ver, quais os pontos negativos da liberalização e os seus impactos para R.A.A e para o sector hoteleiro?**
- 17. Na sua opinião, após a liberalização quais são as ameaças para a R.A.A?**

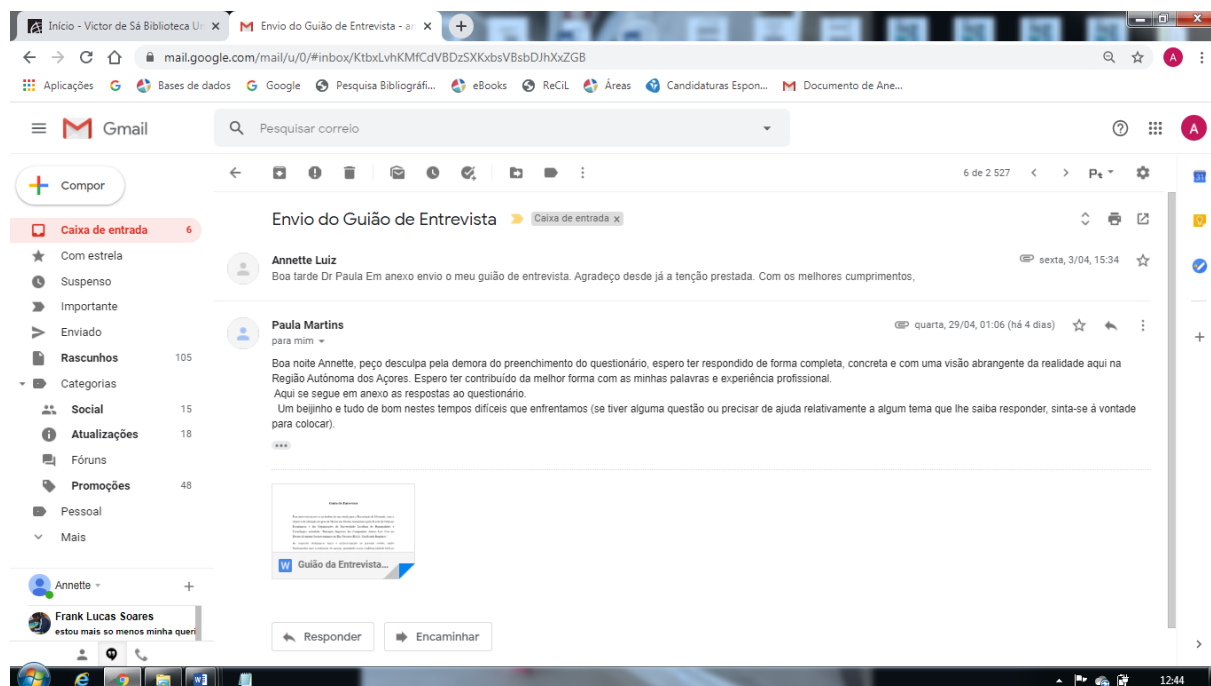
Muito obrigada pela colaboração!

Apêndice V – Solicitação das Entrevistas

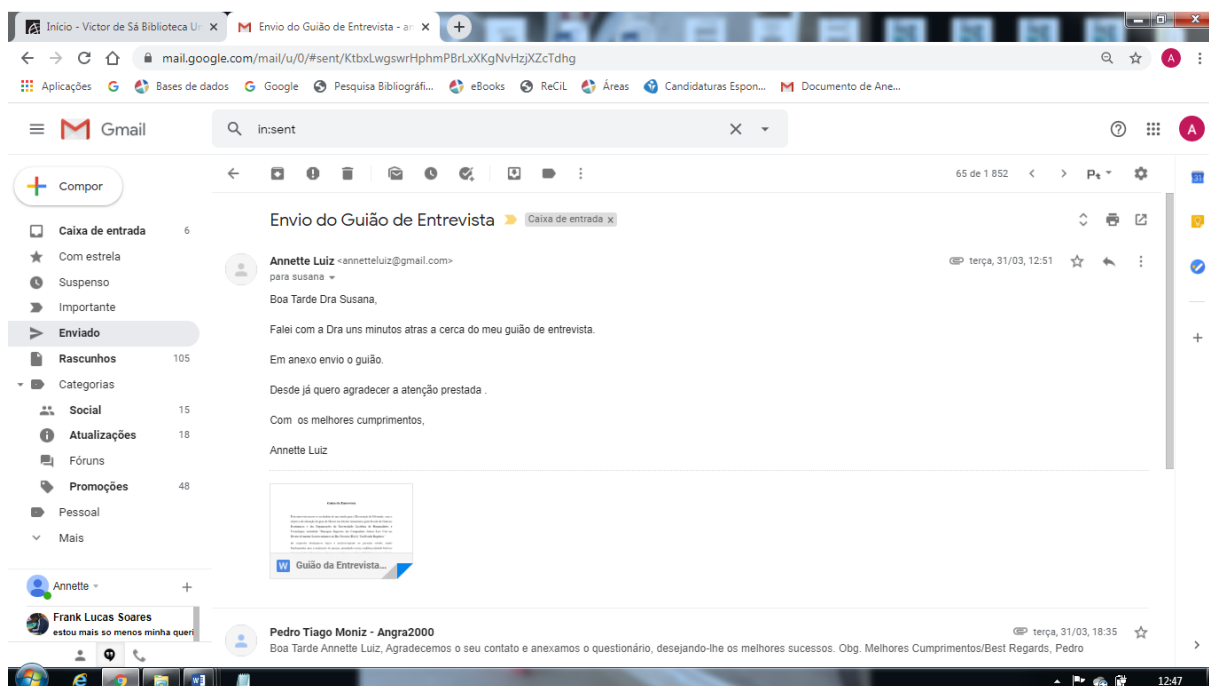
- Envio do Guião de entrevista para a agência Abreu



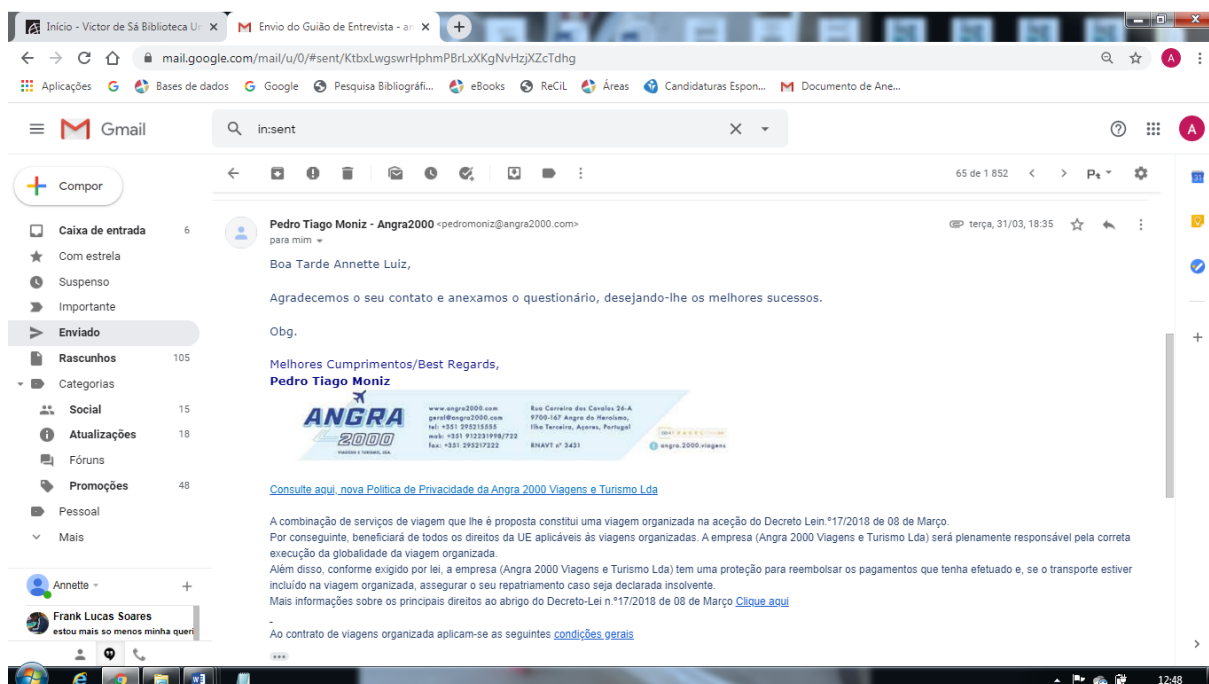
- Resposta da entrevista da agência Abreu



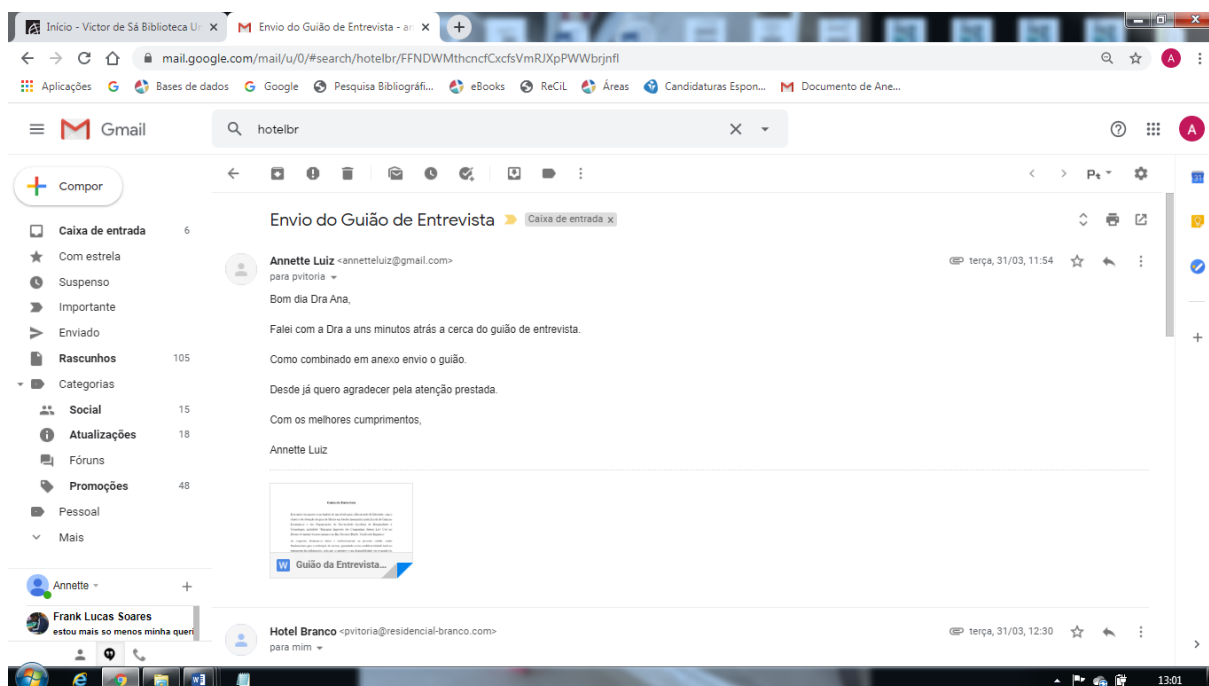
- Envio do guião de entrevista da agência Angra 2000



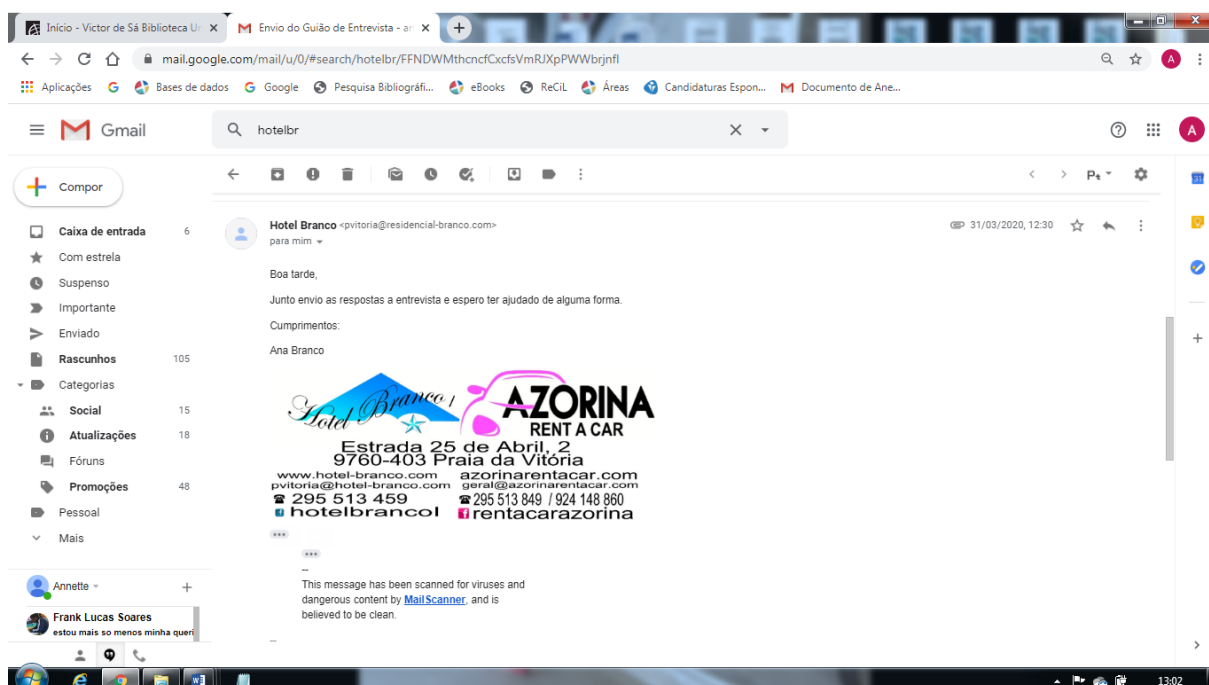
- Resposta da agência Angra 2000



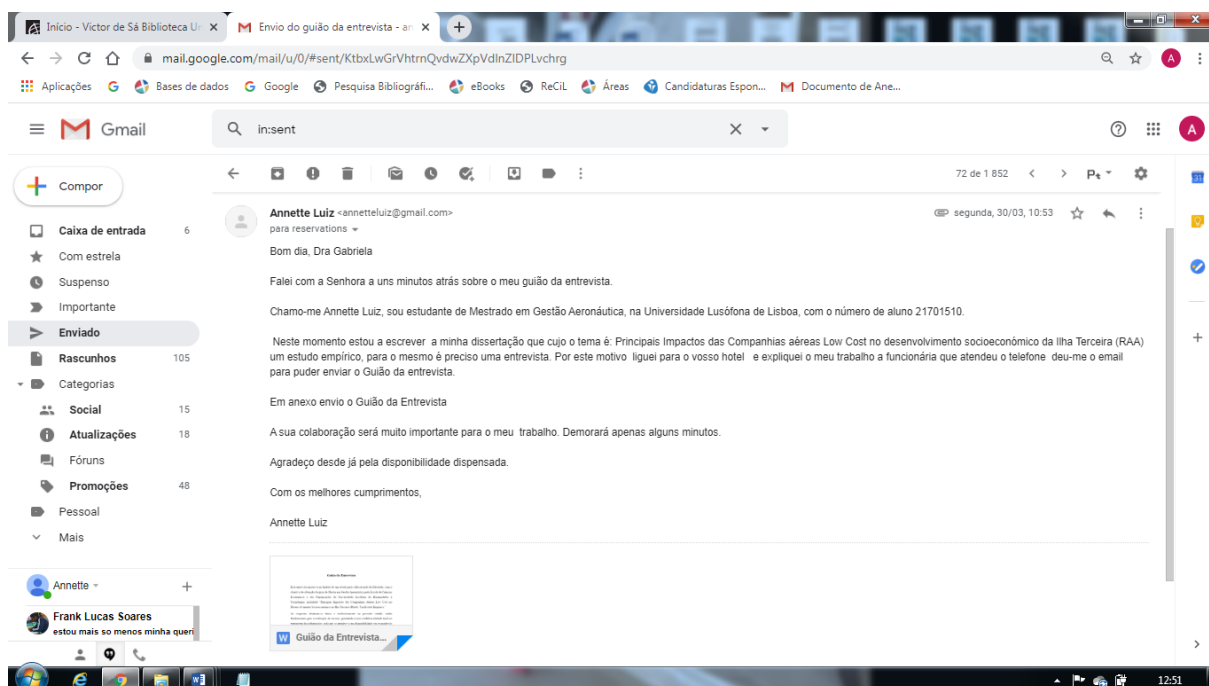
- Envio do guião de entrevista do hotel Branco



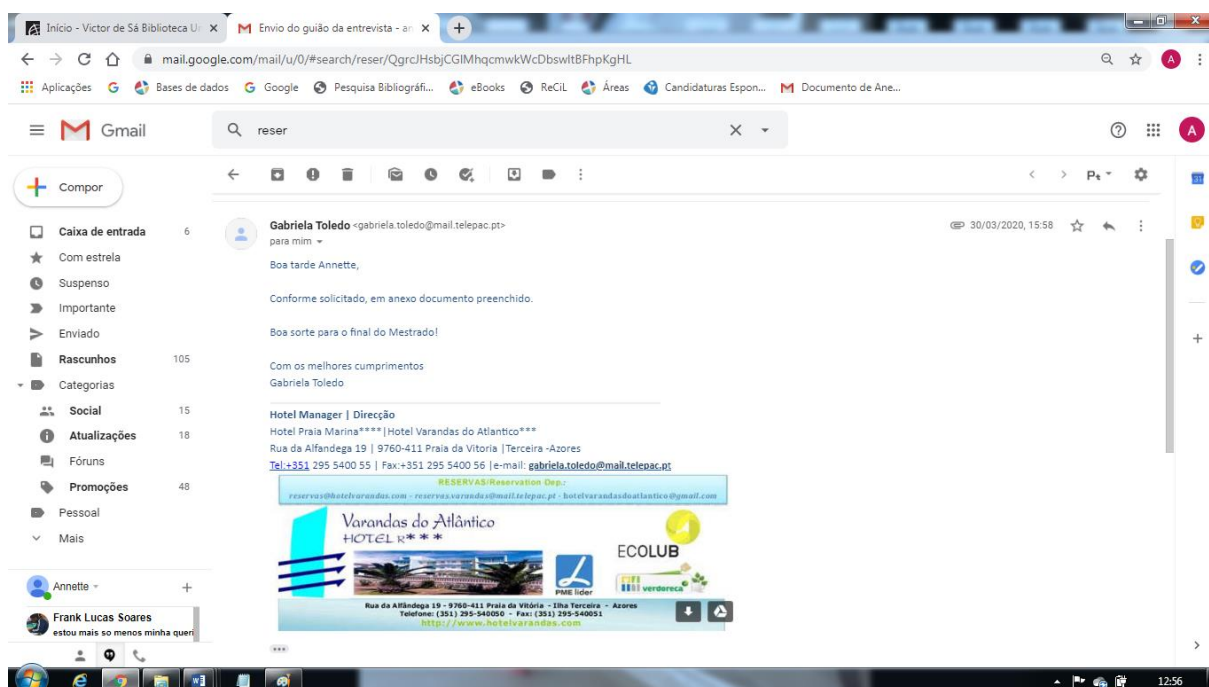
- Resposta do hotel Branco



- Envio do guião de entrevista do hotel Varanda do Atlântico



- Resposta do Hotel Varanda do Atlântico



Apêndice VI – Transcrição das Entrevistas

Esta entrevista insere-se no âmbito de um estudo para a Dissertação de Mestrado, com o objetivo de obtenção de grau de Mestre em Gestão Aeronáutica pela Escola de Ciências Económicas e das Organizações da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, intitulado “Principais Impactos das Companhias Aéreas Low Cost no Desenvolvimento Socioeconómico na Ilha Terceira (RAA). Um Estudo Empírico.”

As respostas destinam-se única e exclusivamente ao presente estudo, sendo fundamentais para a realização do mesmo, garantindo assim confidencialidade total no tratamento das informações, pelo que se agradece a sua disponibilidade em responder às perguntas colocadas.

Área de entrevista: Agência de Viagem Abreu

Dados Sociodemográficos: Agência Abreu da Praia da Vitória, ilha Terceira, Açores.

Nome: A

Idade: 53

Cargo: Agente de viagens

Duração no cargo: 28 anos

Data: 28/04/20

Questões:

1. Quando foi fundada a agência de viagens Abreu?

Em 1840.

2. Quantos funcionários trabalham na agência?

Na agência em que laboro, somos 3 funcionários.

3. Qual é a sua opinião geral acerca das LC?

Tendo em conta a localização geográfica do arquipélago onde me situo, os LC foram uma mais-valia quer no aumento de turismo nestas ilhas e consequentemente a nível socioeconómico,

quer na sua valorização permitindo dar a conhecer de uma forma mais abrangente os Açores a uma escala mundial.

4. Em relação aos preços, acha que o custo das viagens aumentou dentro da Região Autónoma dos Açores?

Os preços para deslocações inter-ilhas não aumentaram, existe uma tabela de preços estipulados para deslocações de residentes açorianos quer entre ilhas quer para Portugal continental.

5. Qual a sua opinião sobre a liberalização do transporte aéreo?

É benéfico a todos os níveis, permite que haja uma maior concorrência de preços entre as diferentes companhias aéreas tornando os preços mais flexíveis, seja para transporte de residentes ou mesmo de turismo.

6. Com a entrada das companhias aéreas LC, como reagiram as outras companhias?

Não foi recebido com o maior agrado por parte das companhias locais, foram obrigados a criar tarifas mais baratas de forma a poder competir com as novas companhias LC, no entanto não houve a abrangência esperada em termos de destinos entre as diferentes ilhas, como seria de esperar por parte dos passageiros. Esperava-se uma maior flexibilidade das companhias que já operavam no local.

7. Com a entrada das companhias aérea LC, a procura na agência aumentou?

Sim houve um aumento inicial, principalmente quando a tarifa se encontra inferior a 134 EUR (tarifa de residente nos Açores para o percurso Terceira-Lisboa-Terceira), no entanto a procura não é tão vasta como no início da introdução das companhias LC.

8. Qual a sua opinião acerca do turismo nos Açores? Acha que se pode tornar num destino de massas por causa da liberalização do transporte aéreo?

Cada vez mais se assemelha a um turismo de massas devido à sua liberalização do transporte aéreo, ano após ano, após a sua liberalização o aumento verifica-se de forma acentuada.

9. Os vossos principais clientes são maioritariamente nacionais ou internacionais?

A meu ver e segundo a minha experiência como profissional calculo um rácio de 50/50%.

10. Qual o peso que a internet exerce no mercado português em relação à venda dos bilhetes das LC?

A procura é bastante forte via internet, mas muitas das vezes as pessoas preferem uma agência porque os problemas no que toca a este tipo de transportes nunca deixaram de ser frequentes,

assim sendo não ocorreu um decréscimo na procura pelas agências de viagens, houve sim uma maior aderência e versatilidade na procura por parte dos clientes quer por um meio quer por outro (internet).

11. Acha que os pacotes das companhias tradicionais estão a perder notoriedade para as LC?

Não, ainda há muita gente que prefira viajar pelas companhias tradicionais ao invés das LC's (sendo eu uma dessas pessoas), em muitas das situações não compensa viajar nas LC quer seja por muitas das vezes as tarifas se apresentarem demasiado elevadas para aquilo que de esperar em relação às tradicionais quer pelo transporte de bagagem ser muito limitado e qualquer alteração de lugar é paga.

12. Considera que existe uma relação direta entre o turismo e as LC no mercado?

Sim existe, nem que seja pela competitividade que as LC impuseram em relação às companhias tradicionais na região.

13. Sabendo que as LC vendem sobretudo através da internet, acha esse facto uma ameaça ou uma oportunidade enquanto Agente de Viagem?

Até ao momento não se verifica, há essa possibilidade no futuro mas duvido (devido também ao respondido na questão 10), dou um exemplo muito concreto, quando surgiu uma introdução em massa das tecnologias a nível de informação/leitura (livros/revistas/jornais...) ao contrário do que todos esperavam não ocorreu um decréscimo da sua procura em formato físico, e o mesmo não se verifica passados alguns anos na minha vertente profissional. Se existe essa possibilidade futuramente? Talvez, mas o contacto entre as pessoas e confiança e disponibilidade que é transmitida por um bom profissional agente de viagens é insubstituível, verifico este facto todos os dias na minha carreira, pelo que duvido que tal venha a acontecer.

14. Qual é a percentagem da procura de voos LC na sua agência?

A procura foi bastante frequente, os clientes querem sempre comparar os preços entre os LC e companhias tradicionais mas verifico que esta procura foi mais acentuada na introdução das LC's do que de momento, também devido à tal competitividade de preços imposta que referi anteriormente, neste momento 30% seria a percentagem adequada à sua procura aqui na região, não só pelo preço estabelecido pelas companhias tradicionais quanto ao transporte de residentes (134eur), mas também pelos horários disponibilizados pelas LC que tornam a sua procura menos acentuada e não menos importante o conforto dos passageiros.

Muito obrigada pela colaboração!

Esta entrevista insere-se no âmbito de um estudo para a Dissertação de Mestrado, com o objetivo de obtenção de grau de Mestre em Gestão Aeronáutica pela Escola de Ciências Económicas e das Organizações da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, intitulado “Principais Impactos das Companhias Aéreas Low Cost no Desenvolvimento Socioeconómico na Ilha Terceira (RAA). Um Estudo Empírico.”

As respostas destinam-se única e exclusivamente ao presente estudo, sendo fundamentais para a realização do mesmo, garantindo assim confidencialidade total no tratamento das informações, pelo que se agradece a sua disponibilidade em responder às perguntas colocadas.

Área de entrevista: Agência de Viagem Angra 2000

Dados Sociodemográficos:

Nome: B

Idade: 49 anos

Cargo: Diretor do Dep. de incoming

Duração no cargo: 20 anos

Data: desde 1993 - ...

Questões:

1. Quando foi fundada a agência de viagens Angra 2000?

1993

2. Quantos funcionários trabalham na agência?

6

3. Qual é a sua opinião geral acerca das LC?

Positiva. Outro tipo de serviço com custo mais reduzido.

4. Em relação aos preços, acha que o custo das viagens aumentou dentro da Região Autónoma dos Açores?

Não

5. Qual a sua opinião sobre a liberalização do transporte aéreo?

Concordo. Dando liberdade ao passageiro de escolher outros tipos de serviço a preço mais reduzido e companhia aérea.

6. Com a entrada das companhias aéreas LC, como reagiram as outras companhias?

Tiveram de se ajustar ao mercado. Disponibilizando outro tipo de serviços. Nomeadamente com tarifas mais reduzidas, cobrando extra-services. Como por ex. seating, bagagem, etc.

7. Com a entrada das companhias aérea LC, a procura na agência aumentou?

Cerca de 50%

8. Qual a sua opinião acerca do turismo nos Açores? Acha que se pode tornar num destino de massas por causa da liberalização do transporte aéreo?

Negativo. Será sempre um tipo de turismo muito destinado a determinados nichos de mercado.

9. Os vossos principais clientes são maioritariamente nacionais ou internacionais?

60% são nacionais.

10. Qual o peso que a internet exerce no mercado português em relação à venda dos bilhetes das LC?

Não lhe sei responder. Porém, sei que o cliente procura cada vez mais a Agência de viagem para adquirir bilhetes aéreos em *low cost* e até *companhias de bandeira*.

11. Acha que os pacotes das companhias tradicionais estão a perder notoriedade para as LC?

Não creio, até porque há lugar para todos. A programação é diversa e acessível a qualquer carteira.

12. Considera que existe uma relação direta entre o turismo e as LC no mercado?

Completamente. Temos esse feedback nos últimos anos nos Açores por parte de clientes e fornecedores.

13. Sabendo que as LC vendem sobretudo através da internet, acha esse facto uma ameaça ou uma oportunidade enquanto Agente de Viagem?

Pelo contrário. É uma mais-valia para a agência de viagens, para a construção de pacotes turístico a preços mais acessíveis. Lembro que, a nova lei Europeia das Agencias de viagens, protege o passageiro em caso de imprevistos, enquanto que no Online poderá ser complicado resolver um problema...

14. Qual é a percentagem da procura de voos LC na sua agência?

Varia muito com a sazonalidade e eventos de outgoing ou incoming, no entanto, as companhias de bandeira são as preferidas.

Muito obrigada pela colaboração!

Nós é que agradecemos. Se necessitar de mais desenvolvimentos em alguma questão, estaremos disponíveis.

Esta entrevista insere-se no âmbito de um estudo para a Dissertação de Mestrado, com o objetivo de obtenção de grau de Mestre em Gestão Aeronáutica pela Escola de Ciências Económicas e das Organizações da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, intitulado “Principais Impactos das Companhias Aéreas LowCost no Desenvolvimento Socioeconómico na Ilha Terceira (RAA). Um Estudo Empírico.”

As respostas destinam-se única e exclusivamente ao presente estudo, sendo fundamentais para a realização do mesmo, garantindo assim confidencialidade total no tratamento das informações, pelo que se agradece a sua disponibilidade em responder às perguntas colocadas.

Área de entrevista: Hotel Branco

Dados Sociodemográficos:

Nome: C

Idade: 36

Cargo: Diretora

Duração no cargo: 10 anos

Data: 31-03-2020

Questões:

1. Quando foi fundado o hotel?

O hotel abriu portas em 1991.

2. Quantos funcionários trabalham no hotel?

5 Funcionários

3. Como classifica a dimensão do hotel que gere, pequena, média ou grande empresa?

Pequena

4. Qual o tipo de cliente que costumam frequentar o hotel?

Turismo estrangeiro e Nacional

5. Os vossos principais clientes são maioritariamente nacionais ou internacionais? E qual a importância para o hotel?

Nacionais

6. Com a liberalização do transporte aéreo e entrada no mercado, das companhias aéreas LC, o que mudou na percentagem da ocupação?

Aumento de 20%

7. E a estadia média aumentou?

Sim

8. Antes das LC de que países vinham a maioria dos clientes? E com a entrada das LC, houve alguma alteração?

Itália, Espanha e França.

Com a LC tivemos aumento de turismo nacional.

9. De que companhias aéreas chegam os clientes que visitam o hotel?

TAP, Sata e Ryanair

10. Com a liberalização sentiu necessidade de tomar medidas ao nível da gestão do hotel?

Não

11. Em relação ao turismo como sentiu a mudança e de que forma?

Mais exigentes com os serviços prestados.

12. Em relação aos clientes, acha que houve mudanças?

Não

13. Devido a liberalização sentiu impactos negativos no hotel?

Não

14. Quais consideram ser os pontos positivos da liberalização?

Aumento do turismo

15. Com a liberalização, quais os benefícios para a R.A.A? E para o sector hoteleiro?

Mais economia.

16. No seu ver, quais os pontos negativos da liberalização e os seus impactos para R.A.A e para o sector hoteleiro?

17. Na sua opinião, após a liberalização quais são as ameaças para a R.A.A?

Se for turismo em demasia haverá mais tendência a poluição e os Açorianos deixaram de ter a qualidade de vida que tem.

Muito obrigada pela colaboração!

Esta entrevista insere-se no âmbito de um estudo para a Dissertação de Mestrado, com o objetivo de obtenção de grau de Mestre em Gestão Aeronáutica pela Escola de Ciências Económicas e das Organizações da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, intitulado “Principais Impactos das Companhias Aéreas Low Cost no Desenvolvimento Socioeconómico na Ilha Terceira (RAA). Um Estudo Empírico.”

As respostas destinam-se única e exclusivamente ao presente estudo, sendo fundamentais para a realização do mesmo, garantindo assim confidencialidade total no tratamento das informações, pelo que se agradece a sua disponibilidade em responder às perguntas colocadas.

Área de entrevista: Hotel Varanda do Atlântico

Dados Sociodemográficos:

Nome: D

Idade: 51

Cargo: Diretora /Sócia

Duração no cargo: 20 anos

Data: 30-03-2020

Questões:

1. Quando foi fundado o hotel?

Abril de 2000

2. Quantos funcionários trabalham no hotel?

14

3. Como classifica a dimensão do hotel que gere, pequena, média ou grande empresa?

Pequena

4. Qual o tipo de cliente que costumam frequentar o hotel?

Nacionais

5. Os vossos principais clientes são maioritariamente nacionais ou internacionais? E qual a importância para o hotel?

Nacionais

6. Com a liberalização do transporte aéreo e entrada no mercado, das companhias aéreas LC, o que mudou na percentagem da ocupação?

+10/15%

7. E a estadia média aumentou?

Sim, 3 noites

8. Antes das LC de que países vinham a maioria dos clientes? E com a entrada das LC, houve alguma alteração?

Não

9. De que companhias aéreas chegam os clientes que visitam o hotel?

TAP, Azores AirLines, Rainair, SATA

10. Com a liberalização sentiu necessidade de tomar medidas ao nível da gestão do hotel?

Não

11. Em relação ao turismo como sentiu a mudança e de que forma?

Maior fluxo

12. Em relação aos clientes, acha que houve mudanças?

Não

13. Devido a liberalização sentiu impactos negativos no hotel?

Não

14. Quais consideram ser os pontos positivos da liberalização?

Maior taxa de ocupação

15. Com a liberalização, quais os benefícios para a R.A.A? E para o sector hoteleiro?

Maiores taxas de ocupação

16. No seu ver, quais os pontos negativos da liberalização e os seus impactos para R.A.A e para o sector hoteleiro?

Perigo de turismo de “massas”, em excesso (ainda não é o caso)

17. Na sua opinião, após a liberalização quais são as ameaças para a R.A.A?

Excesso

Muito obrigada pela colaboração!

Apêndice VII – Análise de conteúdo das Entrevistas

- Agência Abreu

Categoria	Subcategoria	Unidade de registo
Informação geral da agência	Fundação	“Em 1840”
	Funcionários	“3 Funcionários”
Tipo de clientes que procuram a agência	Principais clientes	“Rácio de 50/50%
Opinião acerca das LC	Opinião	“mais-valia, quer no aumento do turismo [...], e consequentemente a nível socioeconómico, quer para dar a conhecer de uma forma mais abrangente os Açores a uma escala mundial”
	Perda de notoriedade das companhias tradicionais	“Ainda há muita gente que prefere viajar pelas companhias tradicionais ao invés das LC” “tarifas [...] demasiado elevadas [para o que oferecem] transporte de bagagem [...] muito limitado e qualquer alteração de lugar é paga”
Liberalização dos transportes aéreo LC	Aumento de Preços das viagens	“não aumentaram [...] tabela de preços estipulad[a]”
	Opinião acerca da liberalização	“benéfico a todos os níveis [...] maior concorrência de preços entre diferentes companhias” “preços mais flexíveis [...] para residentes e [...] turismo”
	Reação das outras companhias a entrada das LC	“[...] obrigados a criar tarifas mais baratas de forma a poder competir com as novas companhias LC” “esperava-se maior flexibilidade [destinos entre diferentes ilhas] das companhias que já operavam”
	Aumento da Procura	“aumento inicial” “a procura não é tão vasta como no início da introdução das companhias LC”
	Procura de voos	“mais acentuada na introdução das LC do que de momento” “30%” [fixação do preço para residentes], “horários disponibilizados pelas LC [...] conforto dos passageiros [fizeram reduzir a procura]

Impacto da Internet	Venda de bilhetes	“não ocorreu um decréscimo na procura pelas agências de viagens, houve sim uma maior aderência e versatilidade na procura”
	Ameaças vs oportunidades nas vendas de pacote	“O contacto entre as pessoas, confiança e disponibilidade que é transmitido por um profissional agente de viagens é insubstituível”
Influência das LC no Turismo	Relação entre turismo e LC	“competitividade que as LC impuseram em relação as companhias tradicionais”
	Impacto no turismo nos Açores	“Assemelha a um turismo de massas, após a liberalização o aumento verifica-se de forma acentuada”

• **Agência Angra**

Categoria	Subcategoria	Unidade de registo
Informação geral da agência	Fundação	“1993”
	Funcionários	“6”
Tipo de clientes que procuram a agência	Principais clientes	“60% são nacionais
Opinião acerca das LC	Opinião	“Positiva. Outro tipo de serviço com custo mais reduzido.”
	Perda de notoriedade das companhias tradicionais	“Não creio, até porque há lugar para todos. A programação é diversa e acessível a qualquer carteira.”
Liberalização dos transportes aéreo LC	Aumento de Preços das viagens	“Não”
	Opinião acerca da liberalização	“Concordo. Dando liberdade ao passageiro de escolher outros tipos de serviços a preços reduzido”
	Reação das outras companhias a entrada das LC	“Tiveram de se ajustar ao mercado. Disponibilizando outro tipo de serviços. Nomeadamente com tarifas mais reduzidas, cobrando extras-services, como por ex. seating, bagagem, etc.”
	Aumento da Procura	“cerca de 50%”
	Procura de voos	“Varia muito com a sazonalidade e eventos de outgoing ou incoming, no entanto, as companhias de bandeira são as preferidas”
Impacto da Internet	Venda de bilhetes	“Não lhe sei responder.” “os clientes procuram cada vez mais a Agência de Viagem para adquirir bilhetes aéreos em low cost e até companhias de bandeira.”
	Ameaças vs oportunidades nas vendas de pacote	“É uma mais-valia para a agência de viagens, para a construção de pacotes turísticos a preços mais acessíveis.” “a nova lei Europeia das agências de viagens protege o passageiro em caso de imprevistos, enquanto que no online poderá ser complicado resolver um problema”
Influência das LC no Turismo	Relação entre turismo e LC	“Completamente”
	Impacto no turismo nos Açores	“Não [será turismo de massas]. Será sempre um tipo de turismo muito destinado a determinados nichos de mercado.”

• **Hotel Branco**

Categoria	Subcategoria	Unidade de registo
Informação geral do hotel	Fundação	“1991”
	Número de funcionários	“5 Funcionários”
	Dimensão	“Pequena”
Tipo de clientes que frequentam o hotel	Tipologia do cliente	“Estrangeiros e Nacionais”
	Importância	“Nacionais”
Consequências da liberalização para o hotel	Ocupação	“Aumento 20%”
	Estadia média	“Sim [aumentou]”
	Origem dos clientes anterior à chegada das LC;	“Itália, Espanha e França”
	Com as LC	“aumento de turismo nacional”
	Companhias oriundas	“TAP, SATA e Ryanair”
	Alteração da gestão	“Não”
Consequência da liberalização das companhias aéreas Low Cost para o turismo	Forma de mudança	“Mais exigente com o serviço prestados”
	Mudanças nos clientes	“Não”
	Impactos Negativos	“Não”
	Pontos Positivos	“Aumento do turismo”
Consequência da liberalização na R.A.A	Benefícios: RAA e Hotelaria	“Mais economia”
	Pontos negativos; Impactos	Nota: Sem resposta
	Ameaças	“Se for turismo em demasia haverá mais tendência a poluição e os Açorianos deixarão de ter a qualidade de vida que têm”

- **Varanda do Atlântico**

Categoria	Subcategoria	Unidade de registo
Informação geral do hotel	Fundação	“Abril de 2000”
	Número de funcionários	“14”
	Dimensão	“Pequena”
Tipo de clientes que frequentam o hotel	Tipologia do cliente	“Nacionais”
	Importância	“Nacionais”
Consequências da liberalização para o hotel	Ocupação	“+10/15%”
	Estadia média	“Sim. 3 Noites”
	Origem dos clientes anterior à chegada das LC;	
	Com as LC	“Não”
	Companhias oriundas	“TAP, Azoris, Raynair e SATA”
	Alteração da gestão	“Não”
Consequências da liberalização das companhias aéreas Low Cost para o turismo	Forma de mudança	“Maior fluxo”
	Mudanças nos clientes	“Não”
	Impactos Negativos	“Não”
	Pontos Positivos	“Maior taxa de ocupação”
Consequências da liberalização na R.A.A	Benefícios: RAA e Hotelaria	“Maior taxa de ocupação”
	Pontos negativos; Impactos	“Perigo de turismo de “massa”; em excesso (ainda não é o caso)”
	Ameaças	“Excesso”