

TEMA DE ARQUITECTURA

HOTEL EN VIÑA DEL MAR

16 MAR 2001

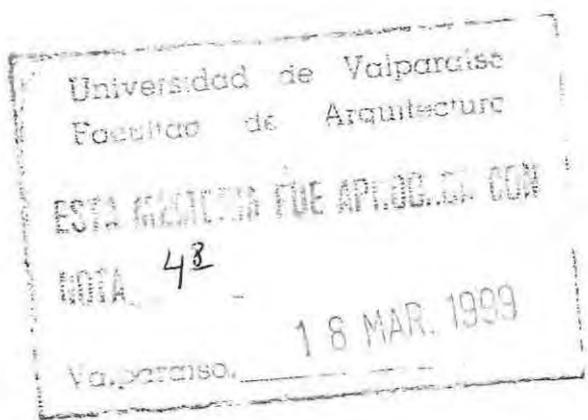
ANALISIS DE LA VIABILIDAD DEL PROYECTO

S4464



RODRIGO MUÑOZ VARGAS

PROFESOR GUIA: SRA. GULIETTA FADDA



18 MAR 1999

Secretaría de Estudios el día

S
ARQUI
MUÑOZ
1996

UNIVERSIDAD DE VALPARAISO
FACULTAD DE ARQUITECTURA
1996



20 ENE. 1999

Recibido

INTRODUCCION

El presente trabajo tiene por objetivo establecer la viabilidad del proyecto de título "Hotel en Viña del Mar", cuyo nombre de fantasía es Hotel Bahía.

De acuerdo a lo solicitado por la Comisión Docente, esta viabilidad o justificación debiera basarse en un estudio de los flujos vehiculares y de personas hacia las ciudades de Viña y Valparaíso. Se ha intentado cumplir a la cabalidad con esta solicitud. No obstante, durante la etapa de investigación de fuentes de información se llegó a la conclusión que, por una parte, era necesario introducir antecedentes que permitieran contextualizar más ampliamente el proyecto y, por otra, reunir datos de índole más variada en función de suplir la falta de desagregación o precisión de que adolecía la información relativa a los flujos vehiculares.

Como no se trataba, ni podía tratarse, de una evaluación técnico-económica o, menos aún, de un estudio de factibilidad del proyecto, sino más bien en establecer una presunción fundada de la viabilidad del hotel, el trabajo vá avanzando conclusiones basadas tanto en datos o hechos objetivos como en suposiciones razonables y fundadas. Es por ello que, a pesar del cuidado que se ha tenido en cuanto a la selección de la información que se ha incorporado, igualmente se entregan algunos antecedentes cuya utilidad es más bien indirecta, en el sentido que más sirven de base para establecer presunciones o suposiciones que para cálculos a realizar.

El trabajo consta de 4 capítulos:

1.- El Desarrollo del Turismo a Nivel Nacional, donde se establece el marco general en el que se desenvuelve la actividad turística en el país. A nuestro entender este capítulo hace un aporte fundamental a la presunción de viabilidad que otorgamos al proyecto, puesto que resulta difícil imaginarse que un hotel de esta naturaleza y dimensiones pudiera ser viable en un contexto de involución o incluso estancamiento de la actividad turística a nivel nacional.

2.- La Actividad Turística en la Quinta Región, donde se demuestra que la Región y, más específicamente, la sub-región que acoge el proyecto no vive un particular proceso de regresión turística sino, por el contrario, es parte del impulso que motiva el crecimiento sostenido de la actividad turística en nuestro país. En este capítulo se entregan una serie de antecedentes que posteriormente serán utilizados en cálculos destinados a establecer bases más concretas para la presunción de viabilidad.

3.- La Actividad Turística en la Bahía de Valparaíso, donde se desagregan diversos datos con el propósito de aplicarlos directamente a la zona en cuestión y se realizan ciertos cálculos en función de apoyar la presunción de viabilidad del proyecto.

4.- Conclusiones de Carácter General, donde, sin pretender resumir el conjunto de conclusiones que se han ido desprendiendo del desarrollo del trabajo, se sintetizan las más generales.

1.- EL DESARROLLO DEL TURISMO A NIVEL NACIONAL

La inclusión de un capítulo destinado a demostrar que la actividad turística a nivel nacional se encuentra en un proceso de crecimiento incluso mayor que el crecimiento general del país, responde, parcialmente, a la conveniencia de contextualizar el análisis relativo a la V Región y a Viña del Mar en particular. No obstante, más decisivo que una mera conveniencia metodológica es el hecho que, en este caso, el contexto -es decir, el crecimiento de la actividad turística a nivel nacional- constituye por sí mismo un elemento de fundamental importancia a la hora de definir un proyecto hotelero de las dimensiones y características del que se presenta.

Esto es así porque se trata precisamente de un crecimiento o aumento general de la actividad turística y no de un simple desplazamiento de los destinos preferidos al interior de un mercado mas o menos estático, lo cual tendría como consecuencia el auge de determinados polos de atracción turística, en desmedro de otros ya existentes. Por el contrario, los antecedentes de que disponemos indican un crecimiento del conjunto de la actividad que, más allá de altos y bajos, se ha sostenido durante los últimos cinco o diez años y ha tenido como consecuencia un importante aumento de inversiones hoteleras de diverso tipo que pretenden atraer distintos segmentos de una demanda en expansión.

Siendo así, prácticamente cualquier inversión turística de cierta importancia, en cualquier localidad del país, entra a disputar en un mercado global o nacional que naturalmente no está circunscrito al segmento de turistas que la localidad en cuestión atrae históricamente. Es decir, una gran parte de los proyectos se plantean el desafío de ser, por sí mismos, un factor importante de atracción turística adicional, particularmente cuando se trata de establecimientos cuya oferta ancla es el alojamiento de pasajeros con servicios de alto nivel.

Para observar el desarrollo de la actividad turística a nivel nacional se ha optado por analizar cuatro grandes aspectos o variables que permiten, a nuestro parecer, generar una visión equilibrada de lo que está aconteciendo:

- La movilidad inter-urbana: donde se entregan antecedentes respecto los traslados o viajes inter-urbanos a nivel nacional, en el entendido que en última instancia lo que genera la demanda por alojamiento es el traslado de una persona hacia una localidad distinta de la de su residencia habitual.
- La afluencia de turistas extranjeros: donde se entregan antecedentes sobre las llegadas de turistas extranjeros al país y el crecimiento experimentado en esa materia, en el entendido que el turismo internacional tiene una relación mucho más directa con la demanda de alojamiento turístico.
- El comportamiento de la actividad hotelera: donde directamente se informa de los establecimientos de alojamiento turístico y la cantidad de pasajeros chilenos y de otros países que reciben anualmente.
- Los proyectos en ejecución: donde se informa de los proyectos turístico-inmobiliarios y propiamente hoteleros que se encuentran en ejecución a nivel nacional.

1.1. LA MOVILIDAD INTER-URBANA

Si bien las variaciones en el tiempo que presenten los traslados inter-urbanos de personas no es un factor que permita medir directamente la demanda por servicios de alojamiento, resulta útil analizar esta variable porque de su comportamiento está dependiendo en última instancia la necesidad básica que motiva la demanda por alojamiento, sea éste comercial o de otro tipo.

Naturalmente que no es posible establecer relaciones directas entre traslados nacionales y demanda hotelera, por cuanto sólo a una fracción menor de los viajeros les queda planteada la necesidad de pernoctar y de esa fracción sólo una parte la satisface a través de la oferta comercial de alojamientos. Sin embargo, independientemente de las innumerables motivaciones que pueden estar detrás de cada traslado y de las muchas formas con que el viajero puede dar respuesta a la necesidad de pernoctar, puede afirmarse que, en términos globales y en el largo plazo, no podrá sostenerse una demanda hotelera interna creciente acompañada de una movilidad inter-urbana decreciente y

viceversa. Por ello es que resulta conveniente, a manera de comprobación, observar lo que sucede con los viajes inter-urbanos dentro del territorio nacional.

El cuadro N° 1 entrega algunos antecedentes en esta materia. En él cabe destacar que el crecimiento que se verifica en el movimiento interurbano de pasajeros por medios de transporte público, se produce en un contexto de alto crecimiento del parque de vehículos particulares. Así, de un parque que en 1990 alcanzaba a 942.938 vehículos particulares (autos, camionetas, furgones, jeep y otros), se pasó a uno de 1.251.376 en 1994. Es decir, 308.438 nuevos vehículos en un lapso de 4 años que dan una variación global de 32,7% y una variación anual promedio de 8,2%.

Cuadro N° 1:

TRANSPORTE NACIONAL DE PASAJEROS POR DISTINTOS MEDIOS

Pasajeros transportados en Buses Interprovinciales, Ferrocarril y Vía Aérea 1990-1995

Totales anuales y Variación Porcentual

FUENTE: Elaborado en base a datos del Anuario de Estadísticas de Transporte y Comunicaciones 1994 (INE) y el Boletín trimestral de Transporte, Comunicaciones y Turismo Octubre-Diciembre 1995 (INE)

AÑO	BUSES INTERPROVINCIALES		FERROCARRIL		VIA AEREA	
	CANTIDAD	VAR. %	CANTIDAD	VAR. %	CANTIDAD	VAR. %
1990	47.257.664		8.822.537		855.579	
1991	49.210.395	4,1	9.832.924	11,5	889.604	4,0
1992	59.615.414	21,1	9.517.752	-3,2	1.171.137	31,6
1993	66.901.723	12,2	9.571.733	0,6	1.485.662	26,9
1994	59.977.479	-10,4	10.202.513	6,6	1.789.851	20,5
1995	S/1		10.044.000	-1,6	1.997.000	11,6

VARIACION

ANUAL PROMEDIO:

6,8% (4 años)

2,8%

18,9%

Por otro lado, debe también destacarse el extraordinario aumento de los viajes realizados por vía aérea que en un período de cinco años acumularon un 133,4% de crecimiento. Si bien las cantidades absolutas de pasajeros que se trasladan por esta

vía son sólo una pequeña fracción de los que lo hacen por medios terrestres, debe considerarse que la distancia promedio recorrida por pasajero es mucho mayor (940 Km/pasajero) que en el transporte terrestre y, en consecuencia, se trata de viajes que con seguridad ejercen mayor demanda sobre los servicios de alojamiento turístico.

En cuanto al aumento del parque vehicular particular, el cuadro N°2 expresa con claridad los mayores traslados inter-urbanos que aquel ha producido. Es interesante comprobar que el aumento porcentual de viajes inter-urbanos en vehículos particulares controlados en plazas de peaje es todavía mayor que el aumento porcentual del parque vehicular. Lo cual estaría indicando un mayor uso neto del vehículo particular para viajes inter-urbanos, lo que a su vez refuerza la conclusión de que la gente se está moviendo más, cualquiera sea el medio de transporte que utilice.

Cuadro N°2:

VEHICULOS PARTICULARES CONTROLADOS EN PLAZAS DE PEAJES

Automóviles, Camionetas, Furgones y Jeep controlados 1990-1995

Totales Anuales y Variación Porcentual

FUENTE: Anuario de Estadísticas de Transporte y Comunicaciones 1994 y Boletín de Transporte, Comunicaciones y Turismo Oct-Dic 1995

AÑO	CONTROLADOS	VARIACION%
1990	8.254.264	
1991	8.904.697	8,0
1992	9.943.724	11,7
1993	10.628.550	7,0
1994	11.770.308	10,7
1995	12.594.000	7,0

VARIACION

ANUAL PROMEDIO :

8,9%

1.2. LA AFLUENCIA DE TURISTAS EXTRANJEROS

El ingreso de turistas extranjeros al país ha experimentado también un crecimiento importante durante los últimos años. De acuerdo a la Revista Gestión (Febrero-1996), Chile es el destino con mayor crecimiento en América del Sur alcanzando una tasa de crecimiento anual medio de 16,3% entre los años 1985 y 1994, lo cual se tradujo en un 23% de crecimiento promedio de los ingresos económicos provenientes de la recepción de turistas extranjeros. Es un comportamiento notable si se considera que durante el mismo período las llegadas de turistas a nivel mundial crecieron a un promedio de 6,5% y los ingresos de divisas (excluyendo el transporte) lo hicieron a una tasa anual promedio de 12,7%.

Hoy en día los ingresos de divisas por concepto de turismo bordean los 1.000 millones de dólares anuales y su aporte al PIB alcanza al 4%. La Revista citada estima que hacia el año 2.000 podrá duplicarse tanto el ingreso de personas como el aporte de divisas, pudiendo llegar a representar un 6% del Producto. Puede ser una estimación demasiado optimista, pero no parece inalcanzable si observamos, además del crecimiento ya descrito, el hecho que cada uno del millón y medio de turistas que actualmente visitan nuestro país deja, en promedio, apenas 670 dólares (\$268.000 M.N.) durante su estadía. Nos parece que esta cifra puede ser superada, no a través de alzas injustificadas de precios que tendrían un efecto contrario, sino a través de una mejor calidad y una mayor diversidad de la oferta que motive estadías más prolongadas, un mayor uso de de servicios, e incluso la atracción de turistas de mayor nivel socio-económico.

El Cuadro siguiente muestra los totales anuales de turistas extranjeros ingresados al país entre 1991 y 1995.

* Debe destacarse que los ingresos de divisas por concepto de turistas extranjeros eran de aproximadamente 150 millones de dólares en 1985.

Cuadro N° 3:

LLEGADAS DE TURISTAS EXTRANJEROS AL PAIS

Turistas extranjeros ingresados al país en cualquier medio de transporte 1991-1995

Totales anuales y Variación Porcentual

FUENTE: Boletines trimestrales de Transporte, Comunicaciones y Turismo Enero-Marzo y Octubre-Diciembre 1995 (INE)

AÑO	LLEGADAS ANUALES	VARIACION %
1991	1.349.899	
1992	1.110.020	-17,8
1993	1.331.577	20,0
1994	1.550.325	16,4
1995	1.503.295	-3,0

VARIACION ANUAL PROMEDIO: 3,9%

Al observar las llegadas de turistas entre los años 1991 y 1995 se constata una brusca disminución del crecimiento anual promedio, debido al importante decrecimiento del año 1992 y al mucho menos importante que indican las cifras provisionales de 1995. Ambos decrecimientos contrastan fuertemente con las tasas de los años 93 y 94 y constituyen una prueba más de la gran fluidéz que presenta el mercado del turismo a nivel mundial, muy sensible a la calidad de las ofertas que los distintos destinos turísticos son capaces de generar, así como a otro tipo de variables no manejables para los países de destino como son las relativas a la situación económica de los países de origen.

No obstante, el millón y medio de turistas que visitan anualmente nuestro país nos coloca en el noveno lugar entre los principales destinos turísticos de América habiendo avanzado 4 lugares desde 1985 (ver Cuadro N°4), y constituye un *capital* que al mismo tiempo es una oportunidad y un desafío de carácter nacional. El caso de Uruguay, que pasó del octavo al sexto lugar superando a Brasil en la recepción de turistas, es un claro ejemplo de que el tamaño no es un obstáculo para el fomento del turismo. Menos aún en el caso de Chile que cuenta con gran diversidad y calidad en materia de recursos naturales de tipo turístico.

Cuadro N° 4:

LOS 20 PRINCIPALES DESTINOS TURISTICOS DE AMERICA

Llegadas (en Miles) de turistas internacionales (excluidos visitantes del día) 1994.
 Posición relativa 1985-1994, Total de llegadas, Variación porcentual y Porcentaje de participación en el total.

FUENTE: Revista Gestión, Febrero de 1996

POSICION		PAIS	LLEGADAS (Miles)	VARIACION %	PARTICIPACION %
1985	1994				
1	1	ESTADOS UNIDOS	45504	-0,50	42,61
3	2	MEXICO	17113	3,50	15,99
2	3	CANADA	15971	5,73	14,92
6	4	ARGENTINA	3860	9,46	3,61
5	5	PUERTO RICO	3042	6,59	2,84
8	6	URUGUAY	2175	8,59	2,03
4	7	BRASIL	1800	9,09	1,68
10	8	REP. DOMINICANA	1767	6,71	1,60
12	9	CHILE	1523	14,94	1,52
7	10	BAHAMAS	1510	1,81	1,42
9	11	COLOMBIA	1027	-1,91	0,96
11	12	JAMAICA	977	-0,20	0,91
21	13	COSTA RICA	722	5,56	0,67
24	14	CUBA	601	10,48	0,56
15	15	SAN MARTIN	586	12,69	0,55
25	16	ARUBA	582	3,56	0,54
13	17	ISLAS VIRGENES	563	0,36	0,53
22	18	GUADALUPE	556	22,74	0,52
23	19	GUATEMALA	537	-4,45	0,50
24	20	ECUADOR	482	2,34	0,45
		TOTAL 1-20	100.960	2,65	94,31
		TOTAL AMERICA	107.052	2,75	100



1.3. EL COMPORTAMIENTO DE LA ACTIVIDAD HOTELERA

Los antecedentes que disponemos sobre el comportamiento de la actividad hotelera -entendiendo como tal el servicio de alojamiento que se presta comercialmente por un período no inferior a una pernoctación (noche)-, permiten afirmar que ésta se encuentra creciendo a un ritmo promedio superior al ritmo de crecimiento promedio del Producto Interno Bruto (PIB). Situación que se repite en la casi totalidad de las variables relacionadas con la movilidad interurbana y la afluencia de turistas extranjeros que se analizaron anteriormente.

Siendo que el crecimiento promedio del PIB en los últimos 10 años es superior al 7% anual -crecimiento considerado excepcional e incluso excesivamente alto por algunos expertos- , podemos explicarnos las inversiones, inéditas para nuestro país, que se están realizando en el ámbito de la hotelería. Más aún si consideramos que este crecimiento no se sustenta tan sólo en una mayor afluencia de turistas extranjeros, sino también en una demanda interna en expansión que otorga solidez y es un importante factor de estímulo y estabilización de la actividad turística.

Los Cuadros 5 y 6 analizan la relación de llegadas entre pasajeros provenientes de Chile y del extranjero a establecimientos de alojamiento turístico durante los quinquenios 1987-1991 y 1991-1995. Las cifras disponibles no permiten un análisis de conjunto, puesto que en el primer caso se trata de totales anuales y en el segundo de totales semestrales.

Cuadro N° 5:

ESTABLECIMIENTOS DE ALOJAMIENTO TURISTICO

Número de Establecimientos y Llegada de pasajeros por país de residencia.

Totales Anuales 1987-1991 y Variación Porcentual

FUENTE: Elaborado en base a datos del Anuario de Turismo 1991 (INE) y los Boletines de Transporte, Comunicaciones y Turismo de Enero-Marzo y Octubre-Diciembre de 1995 (INE)

AÑO	Nº DE ESTABLECIMIENTOS	VAR. %	PASAJEROS DE CHILE	VAR. %	PASAJEROS DE OTROS PAISES	VAR. %	TOTAL DE PASAJEROS	VAR. %
1987	581		1.028.380		387.368		1.415.748	
1988	604	4,0	1.143.979	11,2	421.576	8,8	1.565.555	10,6
1989	664	10,0	1.254.337	9,6	534.710	26,8	1.789.047	14,3
1990	728	9,6	1.235.811	-1,5	667.368	24,8	1.903.179	6,4
1991	871	19,6	1.271.297	2,9	817.803	22,5	2.089.100	9,8

VARIACION

ANUAL PROMEDIO: 10,8% 5,6% 20,8% 10,3%

Cuadro N° 6:

ESTABLECIMIENTOS DE ALOJAMIENTO TURISTICO

Número de Establecimientos y Llegada de pasajeros por país de residencia

Totales Semestrales (Ene-Feb-Jun-Jul-Ago-Dic) 1991-1995 y Variación Porcentual

FUENTE: Elaborado en base a datos de los Boletines de Transporte, Comunicaciones y Turismo de Ene-Mar y Oct-Dic 1995

AÑO	Nº DE ESTABLECIMIENTOS	VAR. %	PASAJEROS DE CHILE	VAR. %	PASAJEROS DE OTROS PAISES	VAR. %	TOTAL DE PASAJEROS	VAR. %
1991	871		686.604		452.255		1.138.859	
1992	886	1,72	638.657	-7,0	385.982	-14,7	1.024.639	-10,0
1993	950	7,2	800.267	25,3	454.134	17,7	1.254.401	22,4
1994	1.163	22,4	866.995	8,3	501.365	10,4	1.368.360	9,1
1995	1.075	-7,6	953.831	10,0	501.263	0,0	1.455.094	6,0

VARIACION

ANUAL PROMEDIO: 6,0% 9,2% 3,4% 7,0%

Para el año 1995 se dispone de totales anuales que arrojan las siguientes cifras:

Pasajeros de Chile = 1.705.507

Pasajeros de Otros Países = 925.884

Total del año = 2.631.391

Con lo cual se puede establecer que durante el quinquenio 1990-1995 dichas variables acumularon respectivamente un 38%, un 38,7% y un 38,3% de crecimiento.

Si bien los cuadros precedentes indican que el espectacular crecimiento promedio en las llegadas de pasajeros extranjeros durante los años 1987-1991 se redujo sustancialmente durante el quinquenio posterior, debe destacarse la solidez que presenta el ritmo de crecimiento de las llegadas de chilenos a establecimientos hoteleros. De hecho, a pesar del notorio y publicitado crecimiento de la afluencia de turistas extranjeros, el nivel de dependencia -o independencia- de la hotelería respecto del turismo internacional no ha sufrido vuelcos espectaculares: la participación respectiva de pasajeros chilenos y extranjeros en el total de llegadas a establecimiento de alojamiento turístico pasó de un 72,6 y un 27,4% en 1987, a un 64,8 y un 35,2% en 1995. Lo cual, insistimos, es un factor de estabilidad que a nuestro entender favorece la sustentabilidad del crecimiento que se verifica.

1.4. LOS PROYECTOS EN EJECUCION

Los antecedentes ya expuestos explican el tipo y tamaño de las inversiones que se están realizando en el ámbito del turismo en general y en el de los establecimientos de alojamiento turístico en particular.

Al respecto, la revista Gestión de Enero de 1995 dice lo siguiente: *"Hasta hace poco, sólo Santiago ofrecía las mejores ofertas de servicios turísticos de alto nivel, concentrando la casi totalidad de hoteles de cinco estrellas del país. No obstante, el panorama comienza a cambiar rápidamente. Las grandes inversiones de capitales chilenos y extranjeros hoy están siendo destinadas a importantes proyectos turísticos-inmobiliarios regionales. En ese sentido, no se han escatimado recursos para transformar esos complejos en verdaderos paraísos."*

No obstante lo anterior, debe considerarse que el crecimiento de la actividad turística puede verse limitado o entorpecido por la generación de cuellos de botella a nivel de la infraestructura. Así lo plantea, entre otros, Gabriel Délano director del Consejo Superior de Turismo (entidad privada ligada a la Cámara Nacional de Comercio) en la revista antes citada: *"La infraestructura deja mucho que desear...Me refiero a los aeropuertos, me refiero a la red y la señalización caminera"*. Lo cual, siempre según Délano, explicaría también por qué si bien todos los resorts tienen contemplados hoteles cinco estrellas, éstos en muchos casos forman parte de una segunda parte del proyecto, ejecutándose en la primera las construcciones de corte más bien inmobiliario, a la espera de que se concreten las concesiones camineras y otras formas de inversión en la infraestructura que permitan fomentar más fuertemente la recepción de turistas extranjeros.

Una clara demostración de las afirmaciones de Délano en cuanto a que los denominados *resorts* contemplan instalaciones hoteleras para posteriores etapas de ejecución, se encuentra en el cuadro de la página siguiente:

Cuadro N°7:

PRINCIPALES PROYECTOS TURÍSTICO-INMOBILIARIOS EN
EJECUCION A NOVIEMBRE DE 1995

FUENTE: SERMATUR, REVISTA GESTION

NOMBRE Y UBICACION	INVERSION TOTAL (US\$ millones)	PLAZO TOTAL	TERRENO	CARACTERISTICAS DEL PROYECTO
PUERTO VELERO Playa Socos IV Región	280	7 AÑOS	250 Hás.	1.000 deptos., hotel cinco estrellas con 40 habitaciones, apart-hotel, club house, centro comercial, gimnasio y piscina.
LAS TACAS Las Tacas IV Región	200	8 AÑOS	231 Hás.	600 deptos., hotel con 200 camas, apart-hotel con 50 deptos. (18 terminados) e instalaciones deportivas.
BAHIA COIQUE Lago Ranco X Región	100	8 AÑOS	450 Hás.	700 deptos., 400 sitios, hotel cinco estrellas, apart-hotel, marina, hosterías.
SANTA AGUSTA Quintay V Región	150	10 AÑOS	750 Hás.	1.500 viviendas, hotel cinco estrellas con 40 habitaciones (en 1ª etapa), instalaciones deportivas, cancha de golf.
PUERTO PACIFICO Viña del Mar V Región	120	8 AÑOS	10 Hás.	504 deptos., laguna interior, hotel, restaurantes.
MARBELLA Maitencillo V Región	70	2 AÑOS		150 deptos., cancha de golf, condominios, apart-hotel.
CUENCA DEL SOL Coquimbo IV Región	30	7 AÑOS	8 Hás.	24 edificios de entre 4 y 10 pisos, centro comercial y hotel cinco estrellas con 120 habitaciones.
BOSQUE NEVADO Pinto VIII Región	25	9 AÑOS		10 edificios de departamentos (5 construídos), apart-hotel.
VALLE NEVADO Farellones R.M.	240	15 AÑOS		Edificios departamentos, 3 hoteles ya construídos, apart-hotel, se proyecta llegar a 8.000 camas.

TOTAL: 1.215

Siendo evidente que la mayoría de los grandes proyectos turístico-inmobiliarios han dejado para etapas de ejecución posteriores las instalaciones destinadas específicamente al alojamiento turístico, nos permitimos discutir la aseveración que esto se deba exclusiva o principalmente al temor de que las inversiones en infraestructura finalmente no se realicen o no sean suficientes.

Sin desconocer el gran retraso que el país tiene en ese tipo de inversiones -como tampoco los esfuerzos que se están haciendo para revertirlo-, creemos más razonable suponer que el cronograma y contenido de las etapas de ejecución de este tipo de proyectos se basa mucho más en la lógica interna de los mismos que en temores a que el gobierno no lleve a cabo su programa de concesiones y licitaciones de obras viales e infraestructura en general. Es decir, aún cuando existiesen mejoras sustanciales de la vialidad, no parecería lógico que las primeras etapas de ejecución de proyectos como Puerto Velero o Las Tacas se sustentasen en instalaciones hoteleras de cinco estrellas, puesto que el carácter del proyecto, en su esencia, es inmobiliario. Nuestra reflexión apunta más bien a lo significativo y novedoso del hecho que proyectos de ese tipo incorporen instalaciones especializadas en alojamiento turístico masivo.

Es más, tal y cómo lo demuestra el cuadro N°8, si bien durante 1995 la inversión en proyectos turístico-inmobiliarios en ejecución superó los 1.000 millones de dólares, la inversión específica en proyectos hoteleros en ejecución igualmente se mantuvo en ascenso alcanzando la suma de US\$ 141,48 millones, para un total aproximado de 1.852 nuevas habitaciones. Debe destacarse el hecho de que se trata de proyectos que estaban ejecutándose a la fecha indicada y nó incluye los muchos otros que han sido anunciados o están en etapa de evaluación financiera, como tampoco aquellos cuya construcción fué recientemente ejecutada.

Cuadro N°8: PROYECTOS HOTELEROS EN EJECUCION A NOVIEMBRE DE 1995

FUENTE: SERNATUR (* Para el cálculo se consideraron dos habitaciones por cada cabaña y departamento.)

REGION	NOMBRE DEL PROYECTO	TIPO DE PROYECTO	INVERSION MILL. US\$	CAPACIDAD
TARAPACA	HOTEL CENTRAL	REMODELACION	0,50	SIN INFORMACION
TARAPACA	HOLIDAY INN EXPRESS	CONSTRUCCION	5,00	86 HABITACIONES
TARAPACA	SIN INFORMACION	CONSTRUCCION	1,50	12 DEPARTAMENTOS
TARAPACA	SIN INFORMACION	CONSTRUCCION	0,22	SIN INFORMACION
TARAPACA	HOTEL ARENAS BLANCAS	CONSTRUCCION	1,06	26 HABS. Y 4 DEPTOS.
TARAPACA	HOTEL SUSNSFICH	CONSTRUCCION	2,83	45 HABITACIONES
TARAPACA	HOTEL BELLAVISTA	CONSTRUCCION	0,16	21 HABITACIONES
ANTOFAG.	HOTEL JOHN KENNEDY	AMPLIACION	0,51	43 HABITACIONES
ANTOFAG.	CABAÑAS CASAS DEL VALLE	AMPLIACION	0,25	10 CABAÑAS
ANTOFAG.	HOTEL QUITOR	CONSTRUCCION	0,87	20 HABITACIONES
ATACAMA	INTI HOTEL	CONSTRUCCION	0,33	21 HABITACIONES
ATACAMA	HOTEL GARRA DE LEON	CONSTRUCCION	1,72	17 HABITACIONES
ATACAMA	HOTEL MIRAMONTI	CONSTRUCCION	2,02	50 HABITACIONES
COQUIMBO	APARTHOTEL ANIBAL PINTO	CONSTRUCCION	0,27	18 DEPARTAMENTOS
VALPO.	HOTEL FUNDO LAS TORTOLAS	CONSTRUCCION	1,00	2 CABAÑAS Y OTROS S/I
VALPO.	HOTEL ANKARA	CONSTRUCCION	2,00	30 HABITACIONES
VALPO.	HOTEL MARINA DEL REY	AMPLIACION	0,70	CENTRO CONVENCIONES
MAULE	CABAÑAS LA LAGUNA	CONSTRUCCION	0,19	7 CABAÑAS
BIOBIO	G. HOTEL TERMAS DE CHILLAN	CONSTRUCCION	14,00	120 HABITACIONES
BIOBIO	HOLIDAY INN EXPRESS	CONSTRUCCION	4,80	80 HABITACIONES
BIOBIO	COMP. TURISTICO MILLANECO	AMPLIACION	1,27	4 CABAÑAS
BIOBIO	HOSTAL LICAHUE	AMPLIACION	0,37	15 CABAÑAS
BIOBIO	APARTHOTEL GERMANIA	CONSTRUCCION	1,18	30 DEPARTAMENTOS
ARAUCANIA	HOTEL TERRAVERDE	CONSTRUCCION	12,00	75 HABITACIONES
ARAUCANIA	SIN INFORMACION	CONSTRUCCION	0,18	10 CABAÑAS
ARAUCANIA	LA BAHIA CONGUILLIO	CONSTRUCCION	0,15	6 CABAÑAS
ARAUCANIA	SIN INFORMACION	CONSTRUCCION	2,00	CASINO DE JUEGOS
ARAUCANIA	HOTEL BAYERN	AMPLIACION	0,76	10 HABITACIONES
ARAUCANIA	SIN INFORMACION	CONSTRUCCION	S/I	10 CABAÑAS
ARAUCANIA	COMP. TURISTICO MAHUIDAHUE	CONSTRUCCION	0,22	20 CABAÑAS Y HOSTERIA
LOS LAGOS	COMP. TURI. TERMAL COÑARIPE	CONSTRUCCION	0,83	10 HABS. Y 3 CABAÑAS
LOS LAGOS	HOTEL PUERTA DEL SUR	CONSTRUCCION	16,00	176 HABITACIONES
LOS LAGOS	HOTEL CALBUCO	CONSTRUCCION	0,16	16 HABITACIONES
LOS LAGOS	COMP. TURISTICO COIHUIN	CONSTRUCCION	0,76	26 CABAÑAS
LOS LAGOS	HOSTERIA SOTOBOSQUE	CONSTRUCCION	0,51	10 HABITACIONES
LOS LAGOS	CAMPING MONTECARLO	CONSTRUCCION	0,18	4 CABAÑAS Y 12 SITIOS
LOS LAGOS	CABAÑAS DONDE PANCHO	CONSTRUCCION	0,13	SIN INFORMACION
LOS LAGOS	HOSTERIA RIO LIQUINE	CONSTRUCCION	0,26	6 CABAÑAS
LOS LAGOS	COMP. TURISTICO TELL	CONSTRUCCION	0,25	CABAÑAS Y CAMPING
LOS LAGOS	SIN INFORMACION	CONSTRUCCION	0,13	6 CABAÑAS
LOS LAGOS	HOTEL CLUB PARQUE THULE	AMPLIACION	2,00	NUEVAS HABITACIONES
AISEN	MOTONAVE QUELLON	CONSTRUCCION	1,27	25 CAMAROTES
AISEN	PATAGONIA HOTEL	CONSTRUCCION	0,60	12 HABITACIONES
METROPOL.	HOTEL RUGENDAS	CONSTRUCCION	5,50	50 HABITACIONES
METROPOL.	APARTHOTEL D. DE ALMAGRO	CONSTRUCCION	0,76	22 DEPARTAMENTOS
METROPOL.	HOTEL PARQUE BUSTAMANTE	CONSTRUCCION	4,00	90 HABITACIONES
METROPOL.	HOTEL DRESDEN	RECICLAJE	1,47	40 HABITACIONES
METROPOL.	SHERATON SAN CRISTOBAL	AMPLIACION	40,00	142 HABITACIONES
METROPOL.	HOTEL MANQUEHUE	AMPLIACION	0,86	SALON DE CONFERENCIAS
METROPOL.	RESORT BOSQUES DEL MAUCO	CONSTRUCCION	3,00	30 HABS. Y 30 CAB.
METROPOL.	HOTEL REGAL PACIFIC	CONSTRUCCION	5,35	107 HABITACIONES
	TOTAL		141,48	1.852 HAB. *

2.- LA ACTIVIDAD TURISTICA EN LA QUINTA REGION

La Quinta Región, en particular su zona costera, se mantiene como como la región de mayor afluencia turística del país a pesar del notorio crecimiento experimentado por otras zonas del país. Aparte de las condiciones naturales que presenta, juega a su favor la cercanía a la capital y la base de infraestructura y equipamiento que ha logrado construir a lo largo de varias décadas. Si bien prácticamente toda la costa de la Región de Valparaíso ejerce atracción turística masiva -salvedad hecha del sector que se extiende desde Valparaíso hasta Algarrobo por el sur y que se encuentra en proceso de ocupación-, es indudable que la bahía de Valparaíso y la ciudad de Viña en particular ejercen, con distancia, la mayor atracción y, lo que es tal vez más importante, se trata de una atracción que, además del *peak* de los meses de verano, se extiende consistentemente a lo largo de todo el año.

Para entregar una visión general de lo que acontece con la actividad turística a nivel de toda la Quinta Región, en primer lugar se analizan brevemente antecedentes relativos a la afluencia de personas -lo que en términos muy generales puede ser definido como la demanda turística-, y en segundo lugar antecedentes relativos a la oferta hotelera de la Región.

2.1. EL MOVIMIENTO DE PERSONAS HACIA LA QUINTA REGIÓN

Como ya está dicho, la Quinta Región atrae hacia sus costas un número de personas mucho mayor que cualquier otra Región del país. Baste decir que en 1993 (se usa este año y no 1994 por razones que más adelante se explican) de un total de 32.632.897 pasajeros transportados en buses con terminal en Santiago, el recorrido Costa transportó 6.751.283, un 20,7% del total, mientras los recorridos Sur y Norte transportaron un 48,3 y un 31% respectivamente. Esto sin contar las personas que se trasladan en vehículos particulares que, en este recorrido, son una proporción particularmente alta del total (Ver Cuadros N°s 10 y 12).

Los cuadros siguientes nos permitirán llegar a algunas conclusiones generales respecto de la magnitud del mercado potencial que la referida atracción representa para la actividad turística en la V Región Costa.

Cuadro N° 9:

PASAJEROS TRANSPORTADOS EN BUSES DEL RECORRIDO COSTA

Pasajeros transportados en el recorrido Costa en Buses Interprovinciales con Terminal en Santiago. 1990-1994

Totales anuales, Temporadas Altas (Ene-Feb-Mar) y Variaciones Porcentuales

FUENTE: Anuario de Estadísticas de Transporte y Comunicaciones 1994 (INE)

AÑO	TOTAL ANUAL	VARIACION %	TOTAL TEMPORADA ALTA	VARIACION %
1990	5.718.009		1.855.384	
1991	5.718.030	0,0	1.941.105	4,6
1992	6.031.798	5,5	1.993.031	2,7
1993	6.751.283	12,0	1.815.874	-8,9
1994	4.383.975	-35,0	1.178.952	-35,0

VARIACION

ANUAL PROMEDIO:

-4,4%

-9,1%

Se observa una baja muy considerable en los pasajeros transportados durante el año 94, tanto en el total anual como en el de alta temporada. Si bien el INE advierte que las cifras para 1994 son provisionales (al igual que las del Cuadro N°1, donde también se verifica una baja importante en pasajeros transportados en todo el país), la magnitud de la variación justifica buscar algún tipo de comprobación que permita establecer una suposición fundada respecto de hasta qué punto lo provisional de las cifras pueda explicar la baja que se observa.

Para ello disponemos de datos desagregados de buses y autos controlados en plazas de peaje 1990-1995 y, con la misma desagregación, vehículos controlados en las plazas de peaje de Lo Prado (dirección Stgo-Valpo) y El Paico (dirección Stgo.-San Antonio) durante 1994.

Sin embargo, aún queda pendiente una explicación respecto del hecho que las cifras que se entregan para 1994 en cuanto a pasajeros transportados desde Santiago hacia la Costa, indican una disminución del 35%, mucho mayor que la disminución de un 10,4% que se registra a nivel nacional para 1994.

Salvo para el año 1994, no disponemos de cifras desagregadas (autos y buses) de los peajes de Lo Prado y El Paico y en consecuencia no podemos más que comprobar que los totales anuales de vehículos controlados en esos peajes crecen sostenidamente (ver Cuadro N°11), contradiciendo indirectamente la violenta baja de pasajeros transportados que se registra durante 1994.



Cuadro N° 11:

VEHICULOS CONTROLADOS EN LO PRADO Y EL PAICO 1990-1995

Todo tipo de vehículos controlados en en peajes Lo Prado y El Paico

Número de vehículos por plaza, Total ambas plazas y Variaciones Porcentuales

FUENTE: Idem anterior

AÑO	LO PRADO (MILES)	VAR. %	EL PAICO (MILES)	VAR. %	TOTAL (MILES)	VAR. %
1990	1.753		793		2.546	
1991	1.875	7,0	763	-3,8	2.638	3,6
1992	2.041	8,9	889	16,5	2.930	11,1
1993	2.133	4,5	999	12,4	3.132	6,9
1994	2.233	4,7	1.027	2,8	3.260	4,1
1995	2.380	6,6	1.083	5,5	3.463	6,2

VARIACION

ANUAL PROMEDIO:

6,3%

6,7%

6,4%

Pero el Cuadro siguiente, que entrega cifras sobre los peajes Lo Prado (sentido Stgo-Valpo) y El Paico (sentido Stgo.-San Antonio), dá nuevas luces sobre lo contradictorio de las cifras para 1994.

Cuadro N° 12:

BUSES Y AUTOS CONTROLADOS EN LO PRADO Y EL PAICO 1994

Total todo tipo de vehículos, Totales por tipo y Participación en el total

FUENTE: *Idem anterior*

	TOTAL (MILES)	BUSES (MILES)	AUTOS (MILES)	PARTICIPACION %	
				BUSES	AUTOS
LO PRADO	2.233	188	1.783	8,4	79,8
EL PAICO	1.027	142	722	13,8	70,3

El cuadro N°12 indica que en 1994, a pesar de que en los peajes de Lo Prado y El Paico los autos tienen una participación notoriamente mayor que aquella que obtienen como promedio 1990-1995 a nivel nacional (67,5%, ver cuadro N°10), la participación de los buses es solo 4 décimas inferior al promedio nacional 1990-1995 en el caso de Lo Prado, y 4 puntos porcentuales superior en el caso de El Paico. Es decir, también en este caso existe una evidente discrepancia entre la violenta baja de pasajeros transportados desde Santiago hacia la costa durante 1994 y el número de buses que viajan en esa dirección.

Todo lo cual nos hace concluir que el carácter provisional de las cifras del INE para 1994 ha afectado de manera sustancial las cifras de pasajeros transportados. Pero, además de ello, creemos que la baja de un 35% puede explicarse parcialmente por un avance en el mercado por parte de transportistas que, particularmente en este recorrido, actúan al margen de las empresas registradas e informantes.

Es por estas razones que en los cálculos que más adelante se hacen se han utilizado las cifras de 1993, en cuanto a pasajeros transportados en buses hacia la V Región Costa.

En cuanto a los turistas extranjeros ingresados al país por el paso de Los Libertadores, el Cuadro siguiente indica que las conocidas fluctuaciones en las llegadas de turistas desde Argentina son verdaderamente de gran magnitud, aún cuando, considerando todo el sexenio, igualmente se produjo un crecimiento acumulativo.

Cuadro N° 13:

LLEGADAS DE TURISTAS EXTRANJEROS POR EL PASO FRONTERIZO LOS LIBERTADORES 1990-1995

Totales por año y Variación Porcentual

FUENTE: Manual para el Inversionista Turístico - SERNATUR V Región

	AÑO					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995
NUMERO	327.049	540.902	446.584	450.245	470.120	386.919
VAR. %		65,4	-17,4	0,8	4,4	-17,7

VARIACION PROMEDIO:

7,1%

VARIACION ACUMULADA:

18,3%

Como era previsible, el cuadro indica importantes variaciones anuales en las llegadas de turistas -provenientes de Argentina en su inmensa mayoría- por el paso Los Libertadores. Es sabido que el año 1991 tuvo características extraordinarias en esta materia, generadas esencialmente por un tipo de cambio que favorecía de manera también extraordinaria al turista argentino en nuestro país. De allí que la variación promedio aparece distorsionada y tiene, en este caso, una validez muy relativa. No obstante, al calcular la variación acumulada durante el sexenio se observa un crecimiento de 18,3% que a su vez entrega un crecimiento promedio anual de 3,7%.

No tenemos forma de calcular qué proporción de turistas ingresados por el paso de Los Libertadores efectivamente viajan hacia la V Región Costa. En SERNATUR se piensa que probablemente sea una mayoría, aunque consideran razonable suponer que un 40% llegan a la ciudad de Viña y sus alrededores. En todo caso, en los cálculos muy someros que se realizan a continuación no se consideran estos turistas puesto que aquellos que viajan en vehículos particulares están incluidos en los controles de peaje, y no tenemos forma de calcular la proporción de turistas que viaja en buses internacionales.

Con los antecedentes entregados se puede estimar, de manera muy aproximada pero igualmente útil a los objetivos de este estudio, el número de personas que anualmente se traslada hacia la costa de la V Región:

Por un lado, el Cuadro N°9 nos indica que en 1993 los buses interprovinciales con terminal en Stgo. transportaron hacia y desde la costa (entendemos que en ambos sentidos aunque la fuente no lo especifica) un total de 6,75 millones de pasajeros, lo cual nos permite asumir que la mitad de ellos (3,4 millones aprox.) fueron transportados en dirección Costa.

Por otra parte, el Cuadro N°12 establece que en los peajes de Lo Prado y El Paico fueron controlados un total de 2.505.000 automóviles durante 1994. Si estimamos que en promedio se trasladan tan sólo dos personas por vehículo, tenemos un total de 5 millones que, sumadas a los 3,4 millones transportadas en buses, nos dá que 8,4 millones de personas entran anualmente a la costa de la V Región.

Naturalmente que sería abusivo asumir que esos 8,4 millones de personas ejercen algún tipo de presión por alojamiento, puesto que la cercanía de Santiago y las motivaciones mismas de muchos de los viajes permiten asegurar que una proporción muy mayoritaria vuelve durante el día y no busca pernoctar en la Región.

Sin embargo, desde un punto de vista potencial, estas cifras representan un mercado de enormes proyecciones. El siguiente ejercicio así lo demuestra: si tan sólo una décima parte de estas personas decidiera pernoctar en la Costa una vez adicional al año, y lo hiciera a través de la oferta comercial de alojamientos, la demanda anual se incrementaría en 840.000 días-cama. Lo cual a su vez significaría un ingreso adicional, sólo por concepto de alojamiento, de \$8.400 millones si estimamos en \$10.000 el precio promedio de la pernoctación.

Por cierto que son muchos los factores que debieran conjugarse para obtener un incremento tal de la demanda. Entre ellos, la situación económica general del país. No obstante, tal y como SERNATUR y otros agentes interesados en el tema lo han planteado, uno de esos factores es la propia oferta, particularmente en cuanto a su variedad, su calidad, y una relación más razonable entre esta última y el costo de los servicios.

2.2. LA OFERTA DE ALOJAMIENTOS TURISTICOS EN LA V REGION

Los cuadros que siguen nos ilustran sobre el número de establecimientos de hospedaje y la oferta de camas tanto en la Región de Valparaíso como en la Sub-región Costa. En los casos de los cuadros N° 14 y 15 no se trata de cifras directamente comparables puesto que el segundo mide la progresión entre los años 1992 y 1995 y el primero compara las situaciones de 1993 y 1996(Marzo). No obstante, en ambos casos queda demostrado que la oferta de alojamientos se encuentra en constante aumento, particularmente si la medimos desde el número de camas ofrecidas que tuvo, para toda la Región, una variación anual promedio de 7,9%, indicando consistencia con las diversas cifras nacionales que se obtuvieron en el capítulo anterior. En todo caso, el cuadro N° 16 es aún más ilustrativo desde el punto de vista de los objetivos de este estudio. En él se desagrega la oferta de camas de acuerdo a aquellas localidades que forman parte de la sub-región Costa, cuyos flujos de pasajeros fueron ya descritos.

Del Cuadro N°14 conviene destacar que en un plazo poco mayor de dos años, Viña del Mar vió aumentada su planta hotelera en 11 nuevos establecimientos lo cual es casi tres veces más que los casos de Algarrobo y Puchuncaví que ocupan el segundo lugar de crecimiento en cifras absolutas. No obstante que en términos relativos esta relación se invierte puesto que Viña creció en poco menos del 10%, en tanto que las otras dos localidades lo hicieron en más del 50%.

Por otro lado, es también destacable el hecho que de los 373 establecimientos de la Quinta Región, el 75,6% (282) se encuentran en localidades costeras o de la Sub-región Costa y de ellos el 47% (131) se ubican en la comuna de Viña del Mar

Cuadro N° 14:

ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE EN LA REGION DE VALPARAISO

Número de establecimientos por comuna según tipo. Compara situaciones a Noviembre de 1993 y a Marzo de 1996 (no incluye Isla de Pascua y Juan Fernández).

FUENTE: SERNATUR-V REGION, Oficina de Servicios Turísticos

COMUNA	NOVIEMBRE 1993 TIPO							TO- TAL	MARZO 1996 TIPO							TO- TAL	DIF.
	SI	C	AC	R	M	AH	H		SI	C	AC	R	M	AH	H		
ALGARROBO			1	2	2		2	7	1	1	2	5		2	11	4	
CABILDO				3				3			3				3	0	
CARTAGENA			2	15	2		6	25	2	3	13	2		4	24	1	
CASABLAN.				2	1		1	4			2	1		1	4	0	
CATEMU				1				1			1				1	0	
EL QUISCO			3	11	8		7	29	1	6	7	11		7	32	3	
EL TARO		2	4	5	6		3	20		4	5	5		3	17	-3	
CALERA				2			6	8			2			6	8	0	
LA CRUZ							1	1						1	1	0	
LA LIGUA		1	1	4			1	7		3	2			1	6	-1	
LIMACHE	1			2			2	5		2	1			2	5	0	
LLAYLLAY				2				2	1		1				2	0	
LOS ANDES				1	1		5	7		1		2		5	8	1	
HUIELAS		1						1									
OLMUE		2	3	2	2		5	14		4	1	7		5	17	3	
PANQUEHUE		1	1					2		1					1	-1	
PAPUDO				8	1		7	16		1	8	2		5	16	0	
PUCHUNCAVI			1		3		3	7	2	1		5		3	11	4	
PUTAENDO			1					1		1					1	0	
QUILLOTA				1	1			2			1	2		1	4	2	
QUILPUE	1	1		3				5	1	1		3			5	0	
QUINTERO		2	1	10	3		5	21	1	1	10	3		5	20	-1	
SN. ANTONIO		1	1	2			2	6		2	2	1		3	8	2	
SN. ESTEBAN			2	1			1	4		3				1	4	0	
SN. FELIPE		1	2				2	5		4				1	5	0	
STA. MARIA							1	1						1	1	0	
STO DOMINGO					3		2	5				3		1	4	-1	
VALPARAISO		1	3	3	1		4	12		3	4	1		6	13	1	
V. ALEMANA							2	2				2		2	4	2	
VIÑA			11	31	26	3	49	120	4	17	29	25	4	52	131	11	
ZAPALLAR		1	2	2			2	7		2	2			2	6	-1	
TOTAL	2	14	39	113	60	3	119	350	12	2	60	99	77	4	120	373	23

SI= SIN INFORMACION
R= RESIDENCIAL

C= CAMPING
M= MOTEL

AC= ALOJAMIENTO COMPLEMENTARIO
AH= APART-HOTEL

H= HOTEL

Cuadro N° 15:

OFERTA DE CAMAS EN LA REGION DE VALPARAISO 1992-1995

Número de camas ofrecidas por provincias y comunas de la V Región .

FUENTE: SERNATUR-V Región, Oficina de Servicios Turísticos

PROVINCIA	COMUNA	1992	1993	1994	1995	VAR. PROM.
SAN ANTONIO	ALGARROBO	331	334	460	403	
	CARTAGENA	1.157	1.301	1.301	1.087	
	EL QUISCO	671	1.053	1.130	1.150	
	EL TABO	441	1.161	1.117	1.116	
	SAN ANTONIO	205	139	181	179	
	SANTO DOMINGO	128	448	428	449	
	TOTAL	2.933	4.436	4.347	4.384	
	VARIACION %		51,2	-2,0	0,9	16,7%
PETORCA	CABILDO	9	9	9	9	
	LA LIGUA	107	113	111	108	
	PAPUDO	660	687	708	711	
	ZAPALLAR	111	105	104	153	
	TOTAL	887	914	932	981	
	VARIACION %		3,0	2,0	5,3	3,4%
SAN FELIPE	CATEMU	21	21	40	40	
	LLAY-LLAY	12	12	12	12	
	PANQUEHUE	27	27	27	27	
	PUTAENDO	22	22	22	22	
	SAN FELIPE	97	87	98	120	
	SANTA MARIA	140	150	150	150	
	TOTAL	319	319	349	371	
	VARIACION %		0,0	9,4	6,3	5,2%
LOS ANDES	LOS ANDES	685	679	619	696	
	SAN ESTEBAN	247	269	269	289	
	TOTAL	932	948	888	985	
	VARIACION %		1,7	-6,3	10,9	2,1%
QUILLOTA	LA CALERA	115	206	206	206	
	LA CRUZ	23	54	34	34	
	LIMACHE	52	57	77	68	
	OLMUE	322	389	509	584	
	QUILLOTA	62	72	110	156	
	TOTAL	574	778	936	1.048	
		VARIACION %		35,5	20,3	12,0
VALPARAISO	CASABLANCA	12	66	102	102	
	PUCHUNCAVI	596	728	852	861	
	QUILPUE	29	59	59	59	
	QUINTERO	703	794	740	722	
	VILLA ALEMANA	77	45	54	194	
	VALPARAISO	405	406	392	426	
	VIÑA DEL MAR	6.028	6.335	6.653	6.712	
	TOTAL	7.850	8.433	8.852	9.076	
	VARIACION %		7,4	5,0	2,5	5,0%
V REGION	TOTAL	13.495	15.828	16.284	16.845	
	VARIACION %		17,3	2,9	3,4	7,9%

Cuadro N° 16:

OFERTA DE CAMAS EN LA SUB-REGION COSTA 1992-1995

Número de camas ofrecidas en comunas de la V Región Costa .

FUENTE: SERNATUR - V REGION, Oficina de Servicios Turísticos

COMUNA	1992	1993	1994	1995	VARIACION ANUAL PROMEDIO
ALGARROBO	331	334	460	403	8,7%
CARTAGENA	1.157	1.301	1.301	1.087	-1,3%
EL QUISCO	671	1.053	1.130	1.150	22%
EL TABO	441	1.161	1.117	1.116	53,1%
SAN ANTONIO	205	139	181	179	-1%
SANTO DOMINGO	128	448	428	449	83,5%
PAPUDO	660	687	708	711	2,5%
ZAPALLAR	111	105	104	153	13,6%
VALPARAISO	405	406	392	426	1,7%
VIÑA DEL MAR	6.028	6.335	6.653	6.712	3,7%
SUB-REGION	10.137	11.969	12.474	12.386	7,2%

En el Cuadro N°16 destacan algunas localidades, Santo Domingo y El Tabo especialmente, que experimentaron violentos crecimientos en el trienio, al tiempo que se observan decrecimientos menores en el caso de Cartagena y San Antonio. En su conjunto, la oferta de camas en la Sub-región aumenta en promedio un 7,2 % anual. Viña del Mar mantiene un crecimiento constante que en cifras absolutas significan 684 nuevas camas en tres años.

Es interesante hacer notar que aplicando el crecimiento promedio (7,2%) al total de camas de la Sub-región (12.386) llegamos al cifra de 892 camas adicionales por año, que a su vez significan 325.580 días/cama (892x365), es decir el 38,8% del aumento en 840.000 días/cama que, a modo de ejercicio, suponíamos como

posible en párrafos anteriores. No es entonces una meta imposible o fuera de la realidad, puesto que al ritmo de crecimiento actual en 2,5 años se obtiene igualmente el aumento supuesto.

Demás está decir la enorme importancia que tiene Viña como enclave turístico de la Sub-Región Costa: más de la mitad de las camas ofrecidas se localizan en esa comuna y su crecimiento, en cifras absolutas, es varias veces mayor que el crecimiento del resto de la sub-región.

3.- LA ACTIVIDAD TURISTICA EN LA BAHIA DE VALPARAISO

En este capítulo se analizarán algunos aspectos más específicamente referidos a la viabilidad que presenta el proyecto Hotel Bahía, inserto en el sector central de la conurbación costera de Valparaíso, y en consecuencia directamente afectado por la realidad que presenta la actividad turística en la provincia y, especialmente, en las ciudades de Viña y Valparaíso.

3.1. EL MOVIMIENTO DE PERSONAS HACIA LA BAHIA DE VALPARAISO

Para obtener una aproximación al número de personas que se desplazan desde Santiago hacia la Bahía de Valparaíso, distinguiéndolas del total de personas que viajan hacia la V Región Costa (ver capítulo anterior), no es suficiente con la mera comprobación del número de vehículos que son controlados en el peaje Lo Prado - cuyo cobro se hace en dirección Stgo. - Valparaíso -, puesto que del total de vehículos controlados en ese peaje, un cierto número no tiene como destino las ciudades de Viña o Valparaíso sino la localidad de Algarrobo, u otras cercanas, y en consecuencia se desvían hacia el surponiente en el sector de Casablanca.

Ahora bien, debido a que la carretera Santiago-San Antonio, a diferencia de la que une Santiago con Valparaíso, no tiene cobro de peaje cuando se viaja en el sentido San Antonio-Santiago, es razonable suponer que la mayor parte de los vehículos que viajan hacia el sector de Algarrobo por la carretera Stgo-Valparaíso retoman a Santiago por la carretera San Antonio-Stgo., con lo cual evitan el cobro de peaje en Zapata. La experiencia nos dice que esta práctica no sólo está extendida entre los vehículos particulares, sino también entre los recorridos de buses.

Siendo así, podemos asumir que las cifras que nos entrega el peaje de Zapata (sentido Stgo-Valparaíso) reflejan con mucho mayor fidelidad los flujos vehiculares hacia la bahía de Valparaíso.

El Cuadro N°17 nos entrega estas cifras y la diferencia que se establece entre los peajes de Lo Prado y Zapata, la cual está indicando el número aproximado de vehículos que se dirigen al sector de Algarrobo por la carretera Stgo. - Valparaíso.

Cuadro N°17:

BUSES Y AUTOS CONTROLADOS EN PEAJES LO PRADO Y ZAPATA 1995

Total todo tipo de vehículos y totales por tipo

Fuente: Anuario de Estadísticas de Transporte y Comunicaciones 1995

	TOTAL (MILES)	BUSES * (MILES)	AUTOS ** (MILES)
PEAJE LO PRADO	2.380	195	1.925
PEAJE ZAPATA	1.850	174	1.486

* Contempla Buses de dos ejes más 10% de la categoría Camiones y Buses de tres o más ejes.

** Contempla Autos más la categoría Autos con carro de uno o más ejes

Por cuanto no se dispone de cifras desagregadas respecto del número de pasajeros transportados en buses y autos en dirección de Valparaíso, podemos aproximarnos a ellas a través de establecer un promedio de pasajeros transportado por cada bus y auto.

En el caso de los autos, en el capítulo anterior habíamos ya supuesto un promedio de dos personas por vehículo lo cual nos dá que 2.972.000 se trasladan anualmente en auto hacia la bahía de Valparaíso (1.486.000 x 2).

Para los buses, es preciso utilizar las cifras de los Cuadros N°s 9 y 12 que nos entregan, respectivamente, el número total de pasajeros transportados en el recorrido Costa (usaremos el año 93 por razones ya explicadas) y el número total de buses que pagaron peaje en Lo Prado y El Paico durante 1994. Es decir, 3.375642 (6.751.283/2) pasajeros fueron transportados en 330.000 buses lo que dá un promedio de 10,2 pasajeros por bus. Aplicando este promedio tenemos que en 1995 los buses transportaron 1.774.800 personas hacia Valparaíso (174.000 x 10,2).

* El promedio resultante parece demasiado bajo, siendo probable que se deba a una información incompleta por parte de las empresas de transporte. No obstante, para no abusar de las suposiciones hemos decidido mantenerlo como cifra de trabajo.



Los turistas extranjeros ingresados por el paso Los Libertadores no fueron considerados en los cálculos relativos a la V Región Costa debido a que una cierta proporción de ellos ya estaba incluido en los controles de peajes. No obstante, en este caso es necesario hacerlo puesto que no hay peajes en el tramo directo entre Los Libertadores y la bahía de Valparaíso. Si suponemos, muy conservadoramente, que tan solo un 30% de estos turistas se dirigen directamente hacia Viña y Valparaíso, tenemos que en 1995 (ver Cuadro N°13) se agregan 116.076 personas a los flujos anteriores.

En suma, podemos decir que durante 1995 viajaron un total aproximado de 4.862.876 personas hacia la bahía de Valparaíso. Naturalmente, se trata de una aproximación muy gruesa, basada en supuestos muy conservadores y que además no contempla los flujos vehiculares de carreteras o caminos donde no existe control de peaje.

Para una aproximación respecto de la incidencia de las temporadas altas en los flujos obtenidos, contamos con antecedentes mensuales para los años 1994 y 1995 relativos al total de vehículos controlados en el peaje Zapata, y que se exponen en el Cuadro de la página siguiente.

* No disponemos de desagregación por tipo de vehículos y en consecuencia están incluidos, aparte de buses y autos, los diversos tipos de camiones. Sin embargo, no creemos que esto afecte la participación porcentual de cada mes, puesto que por una parte el flujo de camiones es relativamente pequeño y, por otra, sus variaciones mensuales deben ser similares a las de los flujos de vehículos de pasajeros (temporada de la fruta).

Cuadro N° 18:

VEHICULOS CONTROLADOS EN ZAPATA 1994-1995

Todo tipo de vehículos controlados por mes y participación del mes en el total

FUENTE: Boletines de Transporte, Comunicaciones y Turismo Octubre-Diciembre 1995 y Julio-Septiembre 1996

	1994 (MILES)	PARTICIPACION %	1995 (MILES)	PARTICIPACION %
ENERO	219	12,4	226	12,2
FEBRERO	195	11	196	10,6
MARZO	142	8	152	8,2
ABRIL	131	7,4	142	7,7
MAYO	126	7,1	135	7,3
JUNIO	122	6,9	127	6,9
JULIO	131	7,4	122	6,6
AGOSTO	135	7,6	129	7
SEPTIEMBRE	140	7,9	158	8,5
OCTUBRE	136	7,7	153	8,3
NOVIEMBRE	144	8,1	149	8,1
DICIEMBRE	150	8,5	161	8,7
TOTAL	1.771	100	1.850	100

El cuadro anterior viene a reforzar la idea planteada al inicio del capítulo 2 respecto de que la bahía de Valparaíso ejerce una atracción que se extiende consistentemente a lo largo de todo el año, más allá del indudable *peak* que se produce en los meses de Enero y Febrero. Así por ejemplo, al extraer el promedio de participación de los meses Marzo a Diciembre de 1995 (es decir, excluyendo Enero y Febrero) obtenemos el 7,7% de participación por mes (Marzo a Diciembre suman el 77,3% de participación), el cual, restado de las respectivas participaciones de Enero y Febrero (12,2% y 10,6%), nos informa que dichos meses aportan adicionalmente apenas un 4,5% y un 2,9% al promedio de los meses restantes.

En todo caso, deben hacerse notar dos cosas: a) el número de pasajeros transportados por vehículo (bus o auto) es con toda seguridad mucho mayor durante los meses *peak*; b) durante los meses *peak* se produce un cambio en la composición de los viajeros, aumentando en forma importante el turista neto o vacacional que aporta con un promedio de pernoctación mucho mayor que los que viajan por razones de negocios u otras no vacacionales. Sin considerar estos dos aspectos resultaría imposible explicar la evidente aglomeración de gente que se produce, particularmente en Viña, durante los meses de verano. Naturalmente, los cálculos del párrafo anterior no apuntan a

disminuir la enorme importancia que tiene la temporada veraniega para la actividad turística de Viña del Mar, sino a destacar el hecho que la actividad propiamente hotelera no está dependiendo exclusivamente de los meses de verano (como sucede en la mayor parte de las localidades netamente vacacionales) y que, en consecuencia, los factores de atracción trascienden con mucho lo vacacional y otorgan a esa actividad una estabilidad y un potencial de desarrollo mucho mayor.

Para aproximarnos al número de pernoctaciones en establecimientos especializados de alojamiento turísticos, disponemos de los antecedentes que nos entrega el Cuadro N°19, haciendo las aclaraciones siguientes respecto de las cifras que en ese Cuadro se entregan para Viña y Valparaíso.

Por cuanto sólo disponemos de cifras globales para la V Región, persistía el problema de obtener una desagregación aproximada de las llegadas y pernoctaciones correspondientes a Viña y Valparaíso o, en otras palabras, obtener una aproximación a la participación porcentual que les corresponde en el total de la Región.

Para obtener una suposición basada en hechos, se consideraron las siguientes referencias:

a) el Cuadro N°15 nos indica el número total de camas ofrecidas en la V Región (16.845), así como el número de camas que se ofrecen en Viña y Valparaíso (7.138), con lo cual obtenemos que estas ciudades participan con un 42,4% del total de camas ofrecidas;

b) los calculos relativos al movimiento de personas hacia la V Región Costa (capítulo2) y hacia la bahía de Valparaíso, nos indican que esta última participa aproximadamente con un 50% del total;

c) Disponemos de cifras desagregadas para la provincia de Valparaíso provenientes de un Anuario de Turismo publicado por el INE por única vez en 1991. En él se establece que la participación, en llegadas y pernoctaciones, de la provincia de Valparaíso respecto de toda la Región es de un 70% (587.283 pernoctaciones totales versus 412.171 pernoctaciones en la provincia de Valparaíso). Si bien esta cifra puede parecer excesiva al considerar la referencia b), es concordante con el hecho

que en la provincia de San Antonio el alojamiento turístico se resuelve, fundamentalmente, por el arriendo de casas, cabañas o habitaciones particulares, siendo mucho menor que en Viña la presencia de establecimientos hoteleros e informantes.

En consecuencia, hemos considerado razonable suponer que, en cuanto a llegadas y pernoctaciones, Viña y Valparaíso participan con un 60% de las cifras que corresponden a la V Región en su conjunto, suposición que además quiere ser un compromiso entre las cifras del Anuario 1991 y el posterior desarrollo hotelero en provincias de la V Región distintas de la de Valparaíso.

Cuadro N°19:

LLEGADAS Y PERNOCTACIONES A ESTABLECIMIENTOS DE ALOJAMIENTO TURISTICO - 1996

Llegadas y pernoctaciones informadas por mes en la V Región. Pernoctación promedio y participación del mes en el total. Pernoctaciones aproximadas en Viña y Valparaíso.

FUENTE: Boletines Trimestrales de Transporte, Comunicaciones y Turismo 1996 (INE)

	LLEGADAS	PERNOCTACIONES	PERNOCTACION PROMEDIO	PARTICIPACION MENSUAL %	LLEGADAS VIÑA-VALPO (60%)	PERNOCTACIONES VIÑA-VALPO (60%)
ENERO	49.320	142.660	2,9	19,8	29.592	85.596
FEBRERO	40.111	114.092	2,8	15,8	24.067	68.455
MARZO	23.887	55.110	2,3	7,6	14.332	33.066
ABRIL	23.986	48.710	2,0	6,7	14.392	29.226
MAYO	19.494	36.196	1,9	5	11.696	21.718
JUNIO	17.351	31.198	1,8	4,3	10.411	18.719
JULIO	24.752	49.494	2,0	6,9	14.851	29.696
AGOSTO	22.580	44.473	2,0	6,2	13.548	26.684
SEPTIEMBRE	22.384	48.098	2,1	6,7	13.430	28.859
OCTUBRE	25.421	47.139	1,9	6,5	15.253	28.283
NOVIEMBRE	25.632	49.936	1,9	6,9	15.379	29.962
DICIEMBRE	27.452	54.765	2,0	7,6	16.471	32.859
TOTAL	322.370	721.871		100	193.422	433.123

En todo caso, es bueno mantener presente que, con toda seguridad, las llegadas y pernoctaciones informadas son mucho menores a las reales. Baste decir que al dividir las pernoctaciones en la V Región por el número de camas ofrecidas, obtenemos que

cada cama ha sido ocupada sólo 42,8 veces al año lo que implica un tasa de ocupabilidad anual de 11,7%, muy inferior a las tasas que entrega el citado Anuario para establecimientos comerciales de alojamiento turísticos: 27,3% a nivel nacional y 23% en la V Región.

Recapitulando, tenemos que un total aproximado de 4.862.876 personas viajan anualmente hacia la bahía de Valparaíso, de las cuales 193.422 (un 4%) se alojan un promedio de 2,13 noches en un total de 7.138 camas (ver Cuadro N°15) que se distribuyen en 144 (ver Cuadro N°14) establecimientos especializados e informantes de alojamiento turístico.

3.2. LA OFERTA DE ALOJAMIENTOS NO HOTELEROS

Naturalmente, lo obtenido hasta ahora no refleja en su totalidad los alojamientos disponibles ni efectivamente utilizados en la bahía de Valparaíso. Como es sabido, existe una importante oferta informal de casas y departamentos particulares que durante los meses de verano pueden llegar a tener plena ocupación.

Para el análisis de este segmento de la oferta hemos optado por acudir a los datos censales respecto de la relación entre viviendas y hogares que se encuentra en el documento *Chile: Ciudades, Pueblos y Aldeas - Censo 1992 (INE)*.

En primer lugar, y a modo de antecedente testigo, hemos analizado la relación vivienda-hogares en algunas localidades netamente turísticas es decir, aquellas cuya actividad fundamental o exclusiva es la recepción de turistas (Ver Gráfico N°1) : los antecedentes demuestran que en este tipo de localidades el número de viviendas es muy superior, en algunos casos el doble y más, al número de hogares. Es decir, existe un alto número de viviendas que no están ligadas a un hogar determinado y puede inferirse entonces que se trata de viviendas cuyo destino es la recepción de turistas, sean estos propietarios o arrendatarios. Hilando más fino, se podría establecer el

* Vivienda: todo edificio construido, convertido o dispuesto para el alojamiento permanente o temporal de personas.

Hogar: Una o más personas que, unidas o no por relación de parentesco participan de la formación y/o utilización de un mismo presupuesto, compartiendo comidas y habitando en la misma vivienda o en parte de ella.

Gráfico 1: RELACION VIVIENDAS Y HOGARES

Localidades esencialmente turísticas

Según Censo de 1992

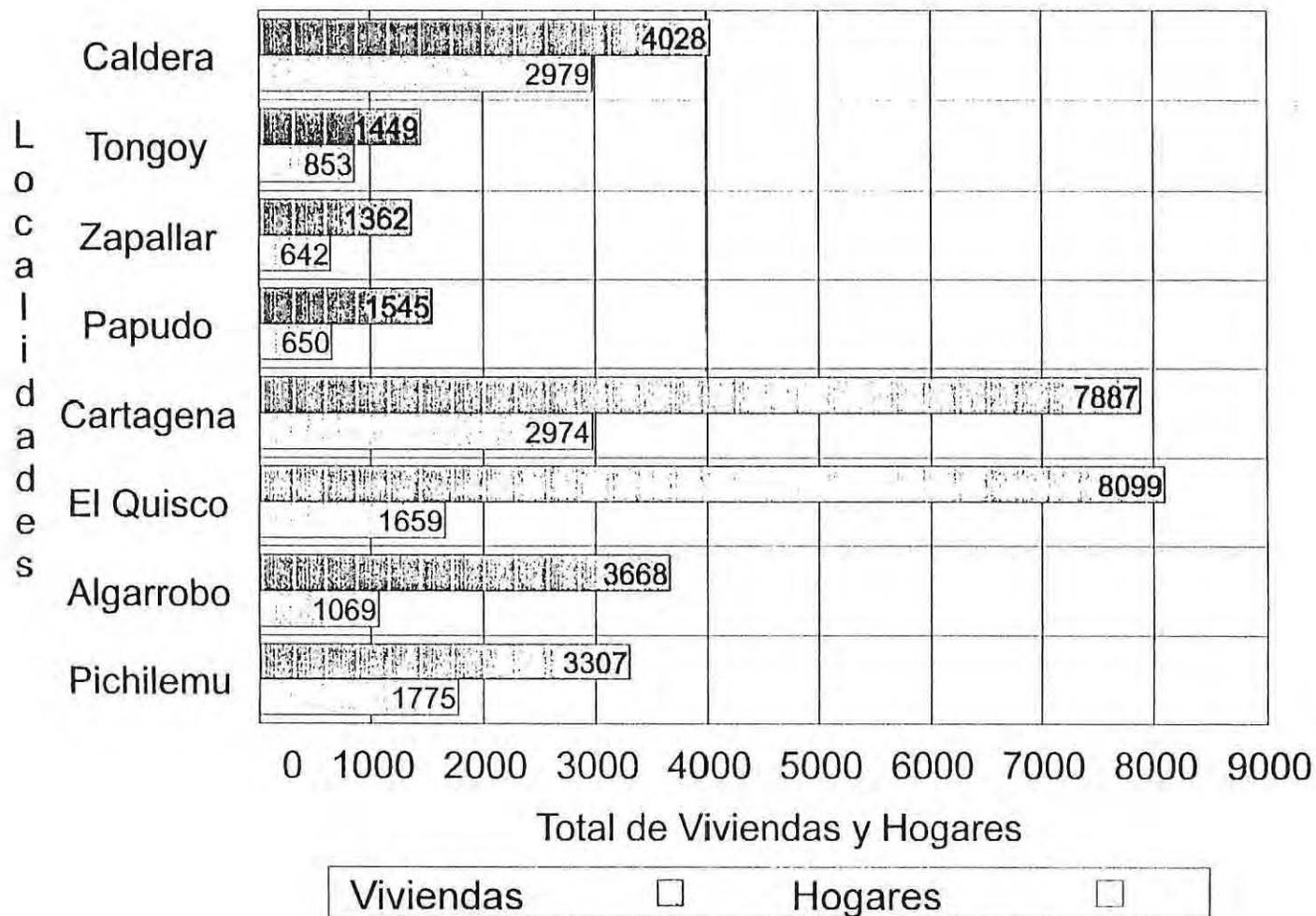
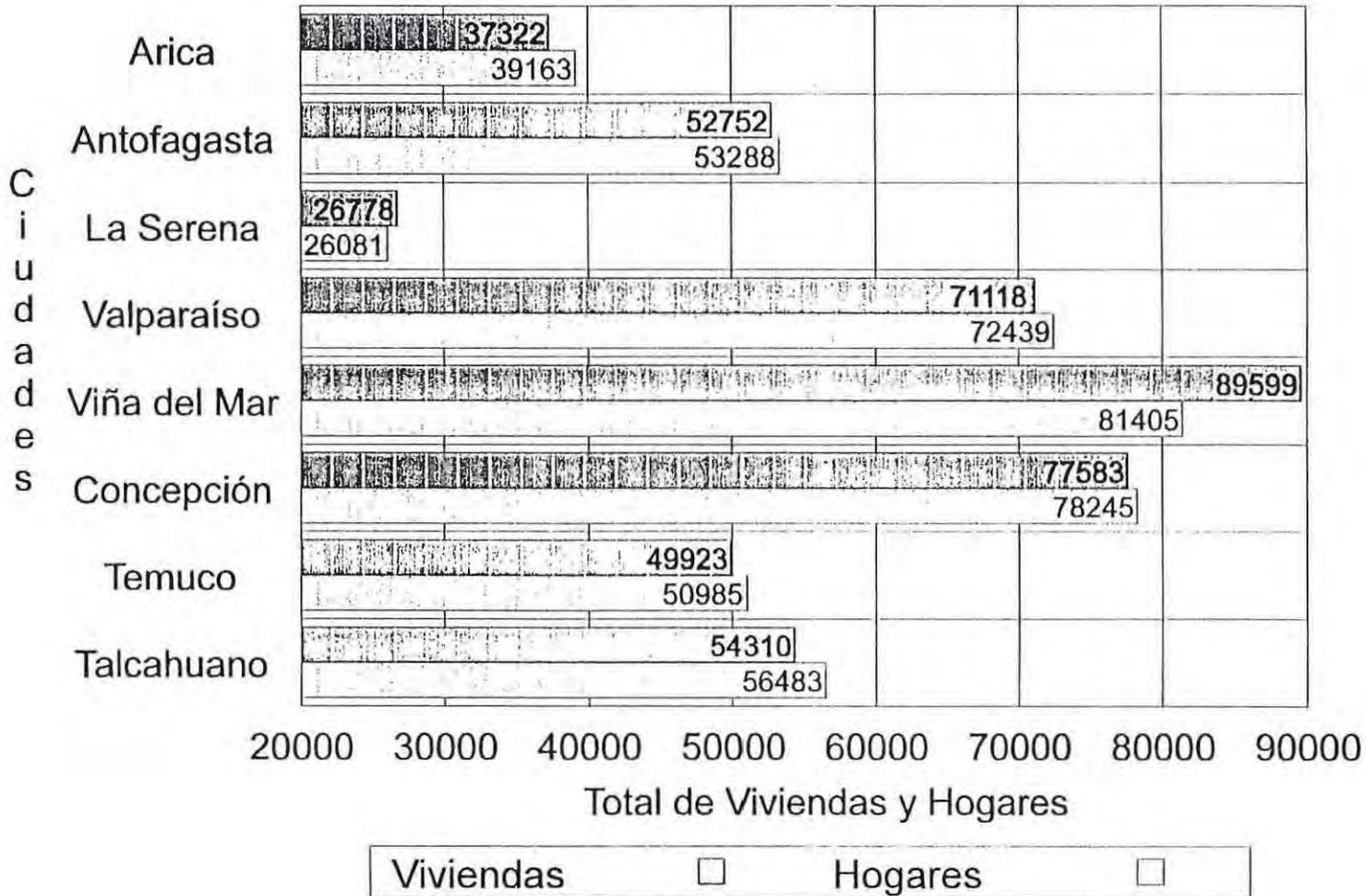


Gráfico 2: RELACION VIVIENDAS Y HOGARES

Ciudades de mediano tamaño

Según Censo de 1992



grado de dependencia de una determinada localidad respecto del turismo. Así por ejemplo, en el caso de Caldera, que siendo una localidad de origen turístico cuenta hoy en día con una planta de tratamiento pesquero de grandes dimensiones, los hogares son un 74% del total de viviendas; pero en el caso de El Quisco, donde todo gira en torno al turismo, los hogares representan apenas el 20% del total de viviendas.

En segundo lugar, hemos analizado esta relación en ciudades de mediano tamaño en las cuales evidentemente la actividad turística es una fracción, a veces muy pequeña, del conjunto de actividades que acogen (ver Gráfico N°2) : en estos casos la relación se invierte y, con las excepciones de Viña del Mar y La Serena, nos encontramos con que el número de hogares sobrepasa al de viviendas en una proporción por lo demás muy similar en todas ellas.

Estos antecedentes permiten suponer que las 8.194 viviendas viñamarinas que no son ocupadas por hogares tienen un destino turístico, o más precisamente vacacional, independientemente que sean usadas por sus propietarios, por arrendatarios, o por ambos en diferentes periodos.

Siendo así, y si suponemos que cada vivienda puede acoger un promedio de 4 personas, tenemos que Viña ofrece 32.776 camas adicionales a las de los establecimientos especializados. Por cierto, en este caso la oferta está prácticamente restringida a los meses de verano y la circulación de personas es incomparablemente menor a la de los establecimientos hoteleros. Es decir, si consideramos que el periodo promedio por el cual se arriendan estas viviendas es de 10 días (asumiendo que los arriendos fluctúan normalmente entre 7 y 14 días) y si suponemos un 90% de ocupación durante 80 días entre fines de Diciembre y principios de Marzo (8 periodos de 10 días), tenemos que un total de 235.987 personas utilizan esta forma de alojamiento.

Si a estas personas agregamos las 193.422 que anualmente se alojan en establecimientos hoteleros, tenemos que 429.409 personas, un 8,8% del total de viajeros que ingresan a la bahía de Valparaíso (4.862.876), pagan un precio comercial por su alojamiento.

3.3. VIABILIDAD DEL HOTEL BAHIA

Las siguientes son las consideraciones, más específicamente referidas al Hotel Bahía y de carácter más bien cuantitativo, en las cuales basamos nuestra presunción de que se trata de un proyecto viable. Naturalmente, el conjunto de antecedentes generales entregados en los capítulos anteriores, particularmente aquellos referidos a la actividad turística a nivel nacional, forman parte importante de esa presunción.

a) El Hotel Bahía ofrece un total de 704 camas distribuidas en 308 habitaciones. Esto significa que el hotel ofrece 256.960 (704x365) pernoctaciones al año, suponiendo una tasa de ocupabilidad del 100% tanto de camas como de habitaciones. Naturalmente, esta es una situación imposible para cualquier hotel. En consecuencia, el problema está en definir una tasa de ocupabilidad que se encuentre dentro de márgenes que la realidad establece como normales.

Para ello, disponemos de los antecedentes que nos entrega el Anuario de Turismo del año 1991, en el cual se establece que la tasa promedio de ocupabilidad de camas fué de un 27% en la provincia de Valparaíso y de un 27,3% a nivel nacional. Es bueno destacar que la tasa promedio de Valparaíso está dentro de las altas del nivel nacional y, más aún, la tasa correspondiente al mes de Enero (57,9%) es, con distancia, la más alta de todas las provincias del país.

Para este caso ocuparemos una tasa promedio anual de un 35%, porcentaje que otorga seguridad respecto de posibles subestimaciones en los datos que entrega el Anuario citado.

* Tenemos también la posibilidad de usar la tasa de ocupabilidad que se obtiene a partir del número de camas actualmente ofrecidas en Viña-Valparaíso y el número de pernoctaciones calculadas en el Cuadro Nº19. Pero, al igual de lo que sucede para la V Región, la tasa resultante (17%) parece demasiado baja e introduce dudas sobre la posibilidad de que un hotel pueda financiarse con ella.

Siendo así, tenemos que: $704 \times 365 \times 0,35 = 89.936$ son las pernoctaciones por año que el Hotel Bahía debe obtener para ser considerado un proyecto viable y económicamente rentable .

Considerando que en la V Región tenemos un promedio de pernoctación de 2,13 por llegada, obtenemos que el número de personas que anualmente deben llegar al Hotel Bahía es de 42.223 .

b) La cifra anterior corresponde a un 0,86% del total de personas (4.862.876) que ingresan anualmente a la provincia de Valparaíso. Es decir, menos del 1% de esas personas debieran tomar la decisión de pernoctar en el Hotel Bahía para cumplir con la condición establecida en los párrafos anteriores o, en otras palabras, el Hotel Bahía debe conquistar menos del 1% del mercado potencial que esas personas representan.

No obstante, se puede ser más riguroso en esta materia y considerar que el mercado potencial directo del Hotel son aquellas 429.409 personas que pagan un precio comercial por alojarse en Viña -Valparaíso. En este caso, los futuros huéspedes del Hotel Bahía representan un 9,8% del total.

c) Como el mercado no es estático y, por el contrario, demuestra un importante crecimiento anual, con los antecedentes que disponemos buscaremos establecer una tasa anual de crecimiento de la demanda por alojamiento comercialmente transado en la bahía de Valparaíso.

En los Cuadros 5 y 6 del capítulo 1, se ha establecido que, a nivel nacional, las llegadas de pasajeros, chilenos y extranjeros, a establecimientos de alojamiento turístico ha venido creciendo a un ritmo del 7% anual entre 1991 y 1995 y a un ritmo aún mayor entre 1987 y 1991. Esta tasa de crecimiento se corresponde casi exactamente a la tasa promedio de crecimiento que ha mantenido, y se asegura que mantendrá, el Producto Interno Bruto. Por otro lado, el Cuadro N°15 corrobora este crecimiento para la V Región al establecer que el crecimiento anual promedio de la oferta de camas es de un 7,9%, incluso superior al de las llegadas. A mayor

* No debe perderse de vista que para un hotel 5 estrellas el precio promedio de la pernoctación puede calcularse, por lo bajo, en \$25.000. Lo cual significa un ingreso anual bruto de \$2.248.400.000 o un ingreso promedio mensual de \$187.366.667.

abundamiento puede decirse que el Cuadro N°11 establece que el flujo vehicular controlado en Lo Prado ha tenido un crecimiento anual promedio de un 6,3% entre 1990 y 1995.

Estos hechos dan pie para que consideremos razonable proyectar una tasa de crecimiento de un 6% anual para la demanda de alojamiento turístico en Viña y Valparaíso.

Siendo así, podemos decir que en 1997 se agregarán 25.765 personas a las 429.409 que actualmente transan comercialmente su alojamiento en Viña y Valparaíso. Al año siguiente se habrán agregado 53.075 personas y a 4 años plazo, para el año 2.000, este mercado habrá crecido en 112.709 personas, llegando a 511.433 el número de personas que buscan transar comercialmente su estadía. A esas alturas el Hotel Bahía deberá haber conquistado el 8,3% de este mercado para cumplir con sus metas. Esto, sin considerar que un hotel con las características del Bahía está en condiciones de ser, por sí mismo, un factor de atracción para personas que normalmente no viajan y alojan en Viña.

d) Por último, debe considerarse que el número de camas ofrecidas en la provincia de Valparaíso ha venido subiendo a una tasa del 5% anual desde 1992 (ver Cuadro N°15), lo que implica un número de 10.007 para 1997. La construcción del Hotel Bahía, con sus 704 camas, implica a su vez un aumento del 7% sobre ese número de camas. Es decir tan sólo 2 puntos porcentuales más que el aumento anual promedio que se viene produciendo.

4.- CONCLUSIONES DE CARACTER GENERAL



a) El proyecto Hotel Bahía se inserta dentro de un contexto de sostenido crecimiento de la actividad turística nacional. Este crecimiento se expresa tanto en la recepción de turistas extranjeros como en el aumento del turismo interno, lo cual garantiza una mayor estabilidad mientras el crecimiento económico del país se mantenga también estable.

b) Consecuente con este crecimiento, se viene produciendo un no menos sostenido aumento en la calidad de la oferta, particularmente en lo que a establecimientos de alojamiento turístico se refiere. Los hoteles que cumplen con las condiciones que establecen las categorías de 4 y 5 estrellas ya no son una rareza y además han dejado de ser exclusividad de las grandes ciudades.

c) La V Región Costa forma parte de este crecimiento y se mantiene como la zona de mayor afluencia turística del país, concentrando más de un 20% de todos los viajes que se producen desde la Región Metropolitana, y es destino de la mayor parte de los turistas extranjeros que ingresan por el paso Los Libertadores.

d) La provincia de Valparaíso, y más en particular la conurbación de la bahía de Valparaíso, concentra casi el 60% de los viajes que se producen hacia la V Región Costa, viajes que, teniendo un periodo *peak* durante Enero y Febrero, se mantienen consistentemente a lo largo de todo el año. Ambos hechos vienen a reafirmar la evidencia empírica en cuanto a que la atracción que ejerce vá mucho más allá que el interés vacacional, extendiéndose a otro tipo de actividades turísticas y nó turísticas.

e) Este tipo de atracción, para los efectos de la viabilidad del Hotel Bahía, implica a lo menos tres cosas: 1) un mercado potencial, constituido por la totalidad de personas que ingresan anualmente a la conurbación, de una gran magnitud, sólo menor a la de la ciudad de Santiago. 2) La posibilidad de distribuir sus huéspedes a lo largo de todo el año, sin quedar restringido a la afluencia de los meses de verano. 3) Disponer de una gran afluencia de personas que, por el tipo de motivo que la atrae a la zona, son clientes potencialmente interesados en pernoctar por un corto período. Justamente el tipo de clientes que acude más asiduamente a un establecimiento hotelero.

f) En un contexto de crecimiento de la movilidad interurbana de las personas y en general de la actividad turística, el surgimiento de un hotel cuyas características de emplazamiento y servicios ofrecidos lo destacan por sobre la oferta ya existente, implica una apreciable ventaja inicial puesto que una parte importante del mercado a conquistar está conformado por personas que no han establecido lazos emocionales, comerciales o de simple hábito, con otros establecimientos comparables. Para estas personas, la oferta novedosa o adicional del nuevo hotel jugará un papel decisivo a la hora de optar.

En este sentido, la oferta adicional clave del Hotel Bahía es la de su emplazamiento. Materia en la cual el proyecto ha sido particularmente cuidadoso, siguiendo la conocida respuesta del presidente de la cadena Hilton cuando se le consultó acerca del por qué del éxito de sus hoteles : *Ubicación, ubicación y ubicación.*

