

23 Junio 2011

**VISIÓN DE CIUDAD PARA IQUIQUE
PROPUESTA DE LA CÁMARA
CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN**

Delegación Regional de Iquique
Pilar Giménez C.
Constanza Candia P.



La publicación de los Documentos de Trabajo no está sujeta a la aprobación previa de la Mesa Directiva de la Cámara Chilena de la Construcción A.G. Tanto el contenido de los Documentos de Trabajo como también el análisis y conclusiones que de ellos se deriven, son de exclusiva responsabilidad de su(s) autor(es) y no reflejan necesariamente la opinión de la Cámara Chilena de la Construcción A.G. o sus directivos. Se prohíbe la reproducción total o parcial de este documento sin autorización previa de la Cámara Chilena de la Construcción A.G.

* Comentarios bienvenidos a pgimenez@cchc.cl

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO	04
I. ANTECEDENTES GENERALES DE IQUIQUE	08
II. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE VISIÓN DE CIUDAD	14
III. LA “ESPECIFICIDAD” DE IQUIQUE	15
IV. LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE LA VISIÓN DE CIUDAD	16
1. Plataforma de Servicios.	
2. Accesibilidad exterior y movilidad interna.	
3. Desarrollo de su Borde Costero.	
4. Desarrollo Urbano.	
5. Conservación del Patrimonio	
6. Sustentabilidad	
V. CONCLUSIONES	45
VI. ANEXOS	46
ANEXO N°1. Detalle Indicadores ICEP	
ANEXO N°2. Principios CChC sobre Patrimonio	
ANEXO N°3. Principios rectores CChC sobre Planes Reguladores	
ANEXO N°4. Planificación por condiciones	

VISIÓN DE CIUDAD PARA IQUIQUE

Propuesta de la Cámara Chilena de la Construcción

RESUMEN EJECUTIVO

Pequeños grupos de Changos, que se dedicaban a la pesca y recolección marina, fueron los primeros asentamientos que dieron origen a Iquique.

Por sus condiciones naturales desde la llegada de los españoles fue utilizada como centro estratégico para operaciones militares y puerto.

4

Hacia 1580 Iquique ya había iniciado las actividades extractivas que marcarían su desarrollo económico hasta comienzos del siglo XIX. Así, esta impronta de Ciudad comienza a vislumbrarse con la aparición de los minerales de Santa Rosa y Huantajaya (siglo XVI al XVIII), mientras que, a mediados del siglo XVIII se autorizan las primeras exportaciones de salitre, comenzando con ello un auge económico que trajo consigo una importante expansión urbana y su reconocimiento como ciudad.

La segunda etapa de la ciudad, está marcada por la crisis salitrera, que va desde los años 30 a los 60 del siglo XX, en que la fuerte industria mineral decae tras la invención del salitre sintético a comienzos de la primera guerra mundial.

Si en el periodo salitrero, la inmigración tanto nacional como extranjera, construye la ciudad y la consolida, en la segunda mitad del siglo XX la ciudad se expresa a través del deporte. Es en este momento en que se crea la consigna “Iquique, tierra de Campeones”, se fundan clubes y se crean complejos deportivos.

Ya en los 60, se comienza a forjar un nuevo Iquique gracias a la naciente industria pesquera que llevará a la ciudad a una nueva etapa de desarrollo, caracterizada por una explotación expansiva del recurso marino, lo que en el futuro dará origen a fuertes regulaciones ambientales, las cuales, sumadas a cambios en el mercado internacional del producto, reducirán la actividad a límites menos relevantes para la Ciudad de lo que fue en su apogeo.

Sin embargo, nuevas oportunidades se abren para Iquique. Hacia el año 1975, la aparición de la Zofri, redefine no solo el modelo económico de la Ciudad, sino también el modo de entender el espacio público.

En su tejido urbano es posible ver a la ciudad del salitre contenida en el centro, a las ciudades postmodernas en el extremo norte, y hacia el sur, una ciudad de mall, hoteles y jardines.

En el último período, a partir de comienzos de la década de los '90, la actividad de la Gran Minería del Cobre irrumpe provocando una nueva expansión económica y urbanística de la Ciudad, e impregnando su particular modo de vida y presencia en el paisaje urbano.

Estos dos últimos períodos (Zofri y Minería), se manifiestan en un fuerte crecimiento urbano y poblacional, que hacen que Iquique pase de una población de menos de 70.000 habitantes en 1975 (aparición de Zofri), a una población superior a los 200.000 el año 2000, de los cuales el 99,15% corresponden a población urbana, con una variación intercensal (1992-2002) de 42,7% que prácticamente duplica la media de las ciudades sobre 100.000 habitantes de nuestro país.

Este desarrollo, amerita entonces la preocupación de la Cámara Chilena de la Construcción por los efectos urbanos que provoca, y la formulación de esta Visión de Ciudad, cuyo objetivo fundamental que se propone en este documento, es fortalecer y potenciar el rol e identidad de Iquique que está basado en ciertas dinámicas particulares de la ciudad y que la convierten en una ciudad competitiva en su macro región, pero sin discriminar otras actividades económicas, las cuales deberán producirse libremente, de acuerdo a las dinámicas propias de sus mercados, en la medida que no atenten contra el espíritu de la Visión.

Para esto es necesario, en primer lugar, determinar cuál es la “especificidad” de Iquique, su propio sello característico que debe ser potenciado, tanto porque es parte de la identidad de la ciudad y porque, en el contexto global, tienen ventajas comparativas.

De acuerdo a la información obtenida del seminario “Iquique Construye Visión de Futuro”, realizado por la Delegación de Iquique de la Cámara Chilena de la Construcción en Noviembre del 2009, se determinó que el rasgo particular y único de Iquique, que la distingue respecto a otras ciudades equivalentes en Chile y Sudamérica, es la ESTABILIDAD DE SU CLIMA Y SU LOCALIZACIÓN PRIVILEGIADA CON RESPECTO AL CONTINENTE ASIATICO Y SUDAMERICANO.

Con base en esta “especificidad”, como Visión de Ciudad se propone consolidar a Iquique como “NODO INTERNACIONAL COSTERO”. Esta visión implica potenciar a Iquique como la ciudad con mayor proyección internacional en la macro zona norte consolidándola como la salida continental hacia el pacífico de toda la macrozona andina, y como el centro de operaciones y de servicios logísticos de las diversas actividades productivas de la macroregión.

En opinión de la Cámara Chilena de la Construcción, para impulsar a Iquique como nodo internacional costero en su diversidad de actividades, se reconocen seis ejes de desarrollo:

1. PLATAFORMA DE SERVICIOS

Desarrollar la ciudad como una plataforma de servicios de escala nacional e internacional, para las diversas actividades comerciales y productivas de la macro zona andina y macro zona norte, fomentándola como el centro de operaciones y de servicios logísticos para todas ellas.

2. ACCESIBILIDAD EXTERIOR Y MOVILIDAD INTERNA

Potenciar, a través de inversión pública y privada, la infraestructura de transporte, tanto terrestre como aérea y fluvial, consolidando el corredores bioceánico existente y la ciudad como centro de coordinación y gestión de las diversas actividades nacionales e internacionales.

3. DESARROLLO DE SU BORDE COSTERO

Potenciar el desarrollo de todas las actividades que se suscriben al borde costero en torno a un proyecto común que explote los recursos intrínsecos que lo componen, tanto en lo referente a la actividad turística, deportiva y portuaria, convirtiéndolo en uno de los principales ejes de desarrollo de la ciudad.

4. DESARROLLO URBANO

Potenciar el desarrollo urbano mediante instrumentos de planificación que aseguren la disponibilidad de suelo suficiente, según las necesidades de las personas, así como posibilitar usos de suelo mixtos y la incorporación de mecanismos condicionados.

5. CONSERVACIÓN PATRIMONIO

Reconocer e impulsar la conservación del patrimonio propio de la ciudad y su entorno en su amplio espectro, incluyendo la arquitectura, la etnografía, la geografía, la historia y la arqueología, como conformantes, en conjunto, del alto valor patrimonial de la ciudad.

6. SUSTENTABILIDAD

Potenciar la exploración y desarrollo de diversas fuentes energéticas así como el desarrollo de la desalación de agua, fomentando en ambos casos la investigación de las universidades. Asimismo se plantea inversión en transporte público e infraestructura vial.

Es nuestra fuerte convicción que, esta Visión de Ciudad, podrá contribuir a hacer de Iquique una Ciudad moderna y dinámica, no solo desde el punto de vista de sus perspectivas de desarrollo económico, sino por sobre todo, en la conformación de un espacio urbano, atractivo y amable, disponible para todas las iniciativas y desarrollos, y fuerte e indisolublemente ligado a su condición de borde costero a los pies del farellón cordillerano costero.

VISIÓN DE CIUDAD PARA IQUIQUE

Propuesta de la Cámara Chilena de la Construcción

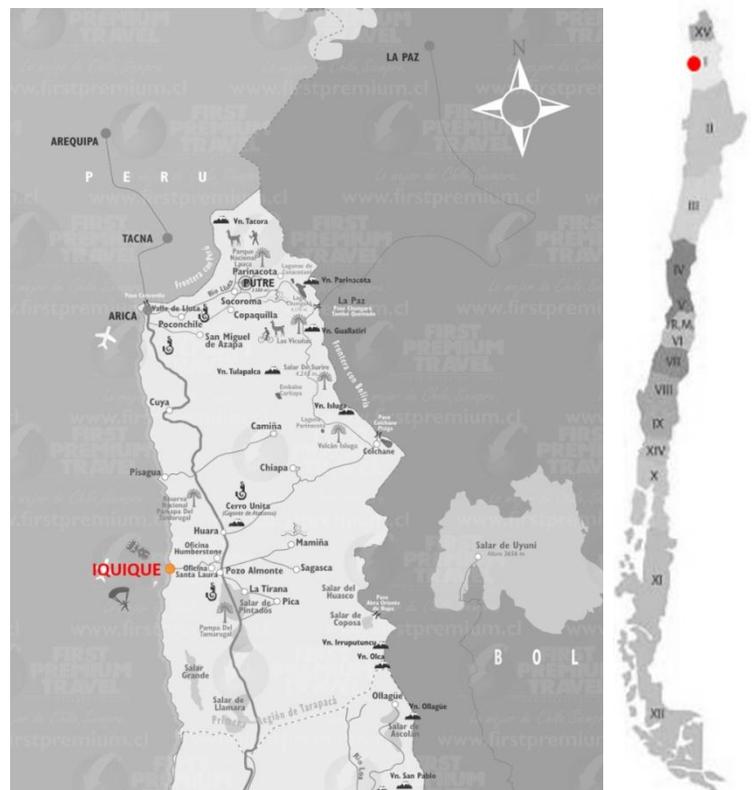
I. ANTECEDENTES GENERALES DE IQUIQUE

Localización y Clima

La ciudad de Iquique, con una superficie de 2.835,3 km², se encuentra localizada (ver figura n°1) en el borde costero de la I Región de Tarapacá, y es la capital regional y de la provincia de su mismo nombre.

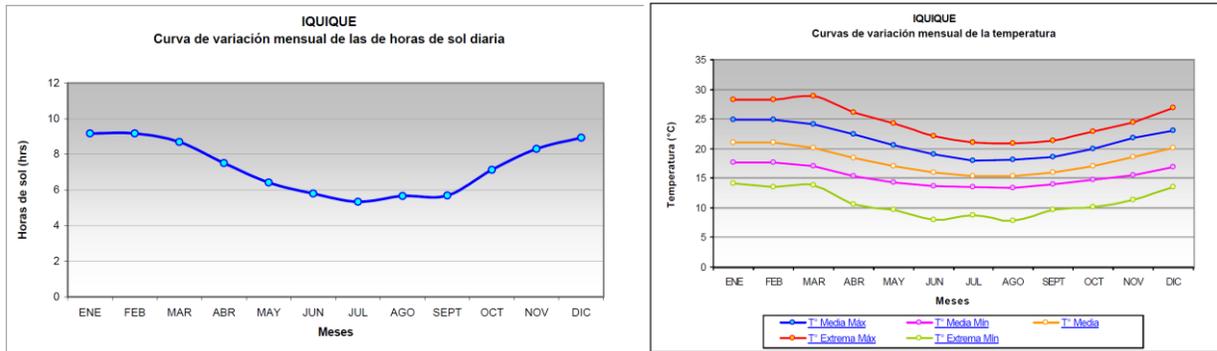
Su altitud media es de 52 metros y se emplaza en la angosta plataforma litoral, enmarcada por un faldeo costero de más de 600 metros. Posee un clima desértico con nublados abundantes¹, que se caracteriza por tener una baja oscilación térmica (ver gráfico n°1) tanto diaria como anual, una alta humedad y escasas precipitaciones (media anual 0,6 mm²). La nubosidad en este clima se manifiesta como nieblas o camanchacas y sus vientos dominantes son del sur y suroeste.

Figura N°1
Plano de Localización de Iquique



¹ **Clima desértico con nublados abundantes:** Se presenta en todo el sector costero de la I región, caracterizándose por la nubosidad estratocumuliforme de limitado espesor que se presenta en horas de la noche disipándose en el transcurso de la mañana. Esta nubosidad se manifiesta como nieblas o camanchacas en sectores ubicados en el nivel de la capa de nubes, cuando las masas húmedas procedentes del mar chocan con la cordillera de la Costa ascendiendo bruscamente y produciendo la condensación de la humedad en pequeñas gotas. Otra característica de este clima es la escasa diferencia entre las temperaturas extremas diarias así como entre los meses más cálidos y más fríos, que sólo alcanza a unos 6° a 7° C; la relativamente alta humedad y las casi inexistentes precipitaciones. Fuente: www.meteochile.cl

Gráfico N°1
Variación de Temperatura y Horas diarias de sol mensual

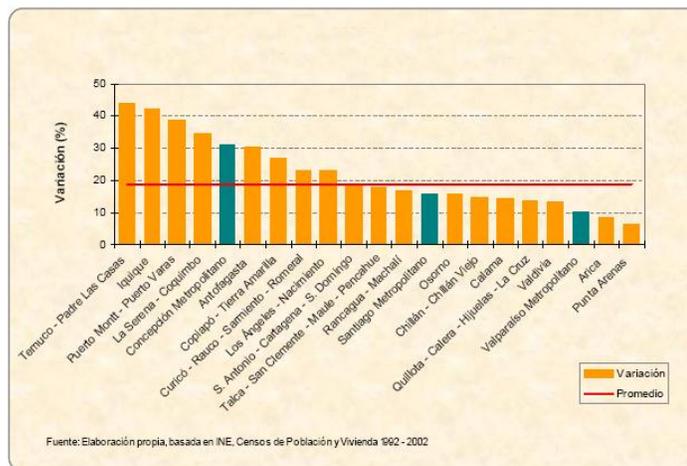


Fuente: Clima y Vivienda: Guía de Diseño, Construcción Civil, UC

Características Demográficas

Iquique posee una población total de 216.419 habitantes, de los cuales 214.586 corresponden a población urbana (99,15%) y concentra un 50,4% de la población regional.² Tuvo una variación intercensal de 42,7% que prácticamente duplica la media de las ciudades sobre 100.000 habitantes de nuestro país (ver gráfico n°2).

Gráfico N°2
Variación Intercensal 1992 – 2002 de población en ciudades sobre 100.000 habitantes

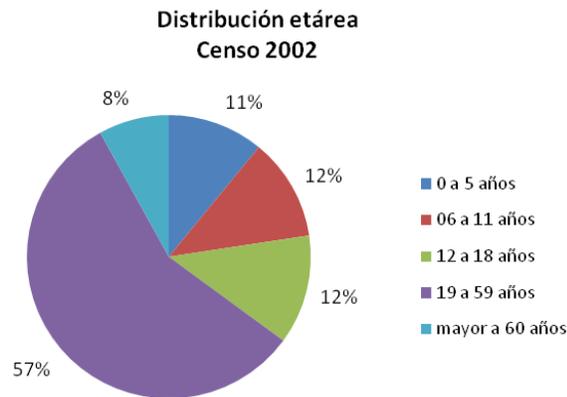


² Fuente: www.ine.cl

Fuente: Censo 2002, INE

En términos de la composición de ésta población, posee bajo porcentaje de habitantes de la tercera edad (8%) y alcanza un 56.89% de población en edad activa. (ver gráfico n°3)

Gráfico N°3
Gráfico Composición Etaria de la ciudad de Iquique según Censo 2002.

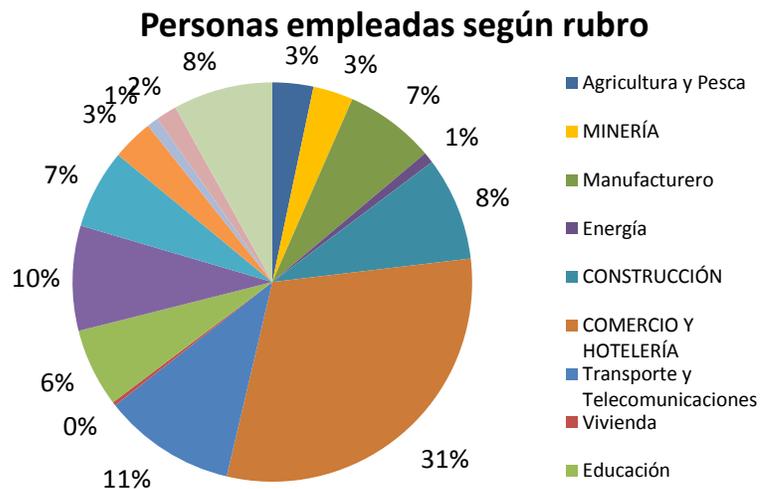


Fuente: Elaboración Propia en base a datos Censo 2002, INE

10

Por otra parte, las labores en que se emplean los habitantes (ver gráfico n°4) corresponden principalmente al rubro de Comercio y Hotelería, alcanzando un 31% del total, seguidos de lejos por el Transporte y las Telecomunicaciones (11%) y el Comercio (10%).

Gráfico N°4
Gráfico Personas Empleadas según rubro de la ciudad de Iquique según Censo 2002.



Fuente: Elaboración Propia en base a datos Censo 2002, INE

Desarrollo Histórico y Urbano

Pequeños grupos de Changos, que se dedicaban a la pesca y recolección marina, fueron los primeros asentamientos que dieron origen a Iquique. Estos se localizaban en el sector del Colorado, La Puntilla, el Morro y Cavancha.³ Por sus condiciones naturales desde la llegada de los españoles fue utilizada como centro estratégico para operaciones militares y puerto.

Hacia 1580 Iquique ya había iniciado las actividades extractivas que marcarían su desarrollo económico hasta comienzos del siglo XIX. La extracción del guano era la principal actividad de la época, y trajo consigo la incorporación de población China esclava para su explotación. El producto era utilizado para trabajar los nuevos cultivos que introdujeron los españoles, y era transportado en barco a Arica y a otros puertos cercanos, alcanzando un flujo de entre 10 y 12 barcos anuales hacia 1713.⁴

En cuanto a su función y estructura, ésta consolida su condición de caleta gracias a las primeras actividades extractivas, que comenzaron en los minerales de Santa Rosa y Huantajaya (siglo XVI al XVIII). A mediados del siglo XVIII se autorizan las primeras exportaciones de salitre, comenzando con ello un auge económico que trajo consigo una importante expansión urbana y su reconocimiento como ciudad.

Ciudad y Salitre: De la caleta al Puerto (1830 – 1930)

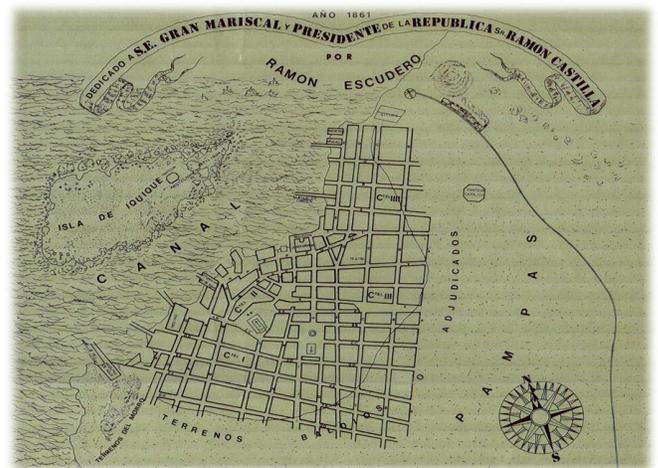
Ésta etapa de la ciudad de Iquique corresponde a la época del ciclo salitrero, y está caracterizada por el paso de la caleta al puerto.

Durante esta primera época, la ciudad de Iquique fue un gran campamento minero, que orbitaba en función de la extracción salitrera.

Se construye la estación de ferrocarriles, el Estadio Municipal y el Teatro Municipal, obras que reflejaban la modernidad traída por los ingleses a fines del siglo XIX y comienzos de siglo XX.

Es esta etapa la que muchos autores tipifican

Figura N°2
Plano Histórico Iquique 1861



Fuente: Presentación Christian Roja en Seminario “Iquique Construye Visión de Futuro”, Noviembre 2009

³ Fuente: “Análisis de Tendencias de Localización, caso: Sistema Urbano Iquique – Alto Hospicio, Minvu, Febrero 2008

⁴ Fuente: “Historia del mineral de plata de Huantajaya”, Percy Avendaño Gutierrez.

como cosmopolita, ya que existe una fuerte presencia extranjera en la ciudad, provenientes de Europa, Asia y América Latina. Es una ciudad abierta al mundo, y esta condición es expresada en los espacios públicos, plazas y teatros, que hacen referencia directa a Londres y París, y que enriquecen la vida social de los Iquiqueños de esa época.

Sin duda durante esta etapa, Iquique se convierte en una ciudad consolidada y moderna, alcanzando categoría mundial, su población pasa de 18.000 habitantes en 1885 a 40.000 en 1907. Junto con ello, la extensión urbana de la ciudad supera las 200 há.⁵

Ciudad y Deporte: La crisis del salitre (1930 – 1960)

La segunda etapa de la ciudad, corresponde a la crisis que va desde los años 30 a los 60 del siglo XX, en que la fuerte industria mineral decae tras la invención del salitre sintético a comienzos de la primera guerra mundial. Las elites salitreras abandonan el casco antiguo de la ciudad y la gran mayoría de los extranjeros retornan a sus países.

A fines de los años 50, y tras el cierre de las oficinas salitreras, comienza el éxodo desde la pampa a la ciudad. Comienzan a surgir una serie de poblaciones autoconstruidas y sin ningún tipo de planificación, como San Carlos, Barrio Norte Hospital y Caupolicán.

Si en el periodo anterior, la inmigración tanto nacional como extranjera, construye la ciudad y la consolida, en este periodo la ciudad se expresa a través del deporte. Un constante desarrollo de las actividades deportivas desde fines del siglo XIX, adquiere un rol fundamental durante esta época, convirtiéndose en la única actividad masiva que congrega a la población golpeada por la crisis. Es en este momento en que se crea la consigna “Iquique, tierra de Campeones”, se fundan clubes y se crean complejos deportivos. Ya en los 60, se comienza a forjar un nuevo Iquique gracias a la naciente industria pesquera, que llevara a la ciudad a una nueva etapa de desarrollo.

Figura N°3

Plano Histórico Iquique 1927



Fuente: Presentación Christian Roja en Seminario “Iquique Construye Visión de Futuro”, Noviembre 2009

⁵ Fuente: “Análisis de Tendencias de Localización, caso: Sistema Urbano Iquique – Alto Hospicio, Minvu, Febrero 2008

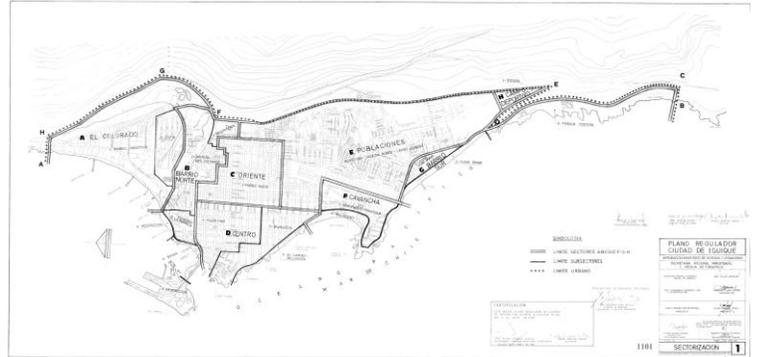
Ciudad e Industria Pesquera (1960 – 1980)

El surgimiento de la industria pesquera ofrece una nueva oportunidad a la ciudad para terminar con la crisis. Ya desde fines de los años 50 se habían instalado dos pesqueras en Iquique, una en Cavancha y otra en el sector norte.

Esta nueva situación, genera dos desplazamientos en la ciudad, uno al sector norte y centro oriente, en donde se instalan, sin ninguna consideración de orden urbano

como ya venía siendo una constante a los largo de la historia, inmigrantes atraídos por la naciente industria pesquera y la población proveniente de las pampas.

Figura Nº4
Plan Regulador Comunal Iquique 1981



Fuente: Observatorio Urbano, MINVU

El segundo sector, hacia el sur de la ciudad, marca la construcción de un nuevo espacio público, sobre el antiguo parque Balmaceda heredado de la época salitrera. Este espacio, tiene su máxima expresión en la construcción del teatro al aire libre llamado “Délfico”, iniciando así una nueva concepción del espacio público para la ciudad, abandonando las canchas y retornando a sus orígenes por excelencia, paseos, parques y plazas.

La Zofri y el Mall: Crecimiento urbano y nuevas concepciones de espacio público. (1980 – a la fecha)

Desde su creación en el año 1975, la Zofri, redefine el modo de entender el espacio público de la ciudad. Bajo las lógicas de un mall, se instaló en la zona norte con una ocupación de 23 Há aproximadamente, emplazando recintos comerciales para la venta de productos al detalle o mayoristas, provenientes desde diversos países. Con el tiempo va adquiriendo espacios de diversión, cafeterías y comidas rápidas, consolidándose como un lugar de encuentro de la población, tanto residente como visitante.

Junto con su instalación y los cambios de paradigmas del espacio público, trajo consigo una nueva expansión urbana de la ciudad hacia el noreste, pasando de 500 Há a más de 900 Há. a principios de la década de los 80, y de 72.830 habitantes en 1982 a mas de 150.00 en 1992 y 216.000 en el 2002.

En términos urbanos, la ciudad vivió una gran ampliación del uso comercial el cual se extendió hacia el sector de la Puntilla, se habilitó el paseo sur y con ello el sector de Cavancha adquirió una fuerte importancia turística.

En paralelo, y en contraste con el auge comercial, portuario y turístico de la ciudad, comienza a gestarse desde principio de los 80 el sector de Alto Hospicio, sobre la meseta del farellón costero. Esta localidad ha sido la receptora de todos los programas de vivienda social, pasando de tener 5000 habitantes en 1992 a más de 50.000 en el 2002. Esta zona se conformó como una comuna independiente el año 2004.

La ciudad de Iquique, que en sus inicios solo fue una caleta, ha mantenido como constante a lo largo de su existencia su condición de puerto cosmopolita, que nació desde el siglo XVIII con Huantajaya, se reforzó a principios del siglo XX gracias al salitre y se sigue manteniendo hasta el día de hoy gracias a la influencia de la zona franca y la fuerte actividad turística reciente.

En su tejido urbano es posible ver a la ciudad del salitre contenida en el centro, a las ciudades postmodernas en el extremo norte, y hacia el sur, una ciudad de mall, hoteles y jardines.

14

II. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE VISIÓN DE CIUDAD

Se reconocen dos enfoques posibles para abordar una Visión de Ciudad.

1. El primer enfoque apunta a generar un escenario de máxima flexibilidad que permita al sector privado, a través de las dinámicas propias de la oferta y la demanda, determinar hacia dónde se dirige el desarrollo, según las ventajas comparativas de cada actividad.
2. El segundo enfoque, rescatado de los estudios de la socióloga y economista holandesa Saskia Sassen, señala que se debe potenciar el desarrollo de las “especificidades” propias del lugar mediante la implementación de políticas públicas dirigidas a ello⁶.

⁶ Saskia Sassen propone plantearse ante el futuro desarrollo de una ciudad preguntándose cuál es la especificidad de ésta, partiendo del supuesto de que las ciudades no son todas iguales. Aunque visualmente las ciudades tienden a asimilarse cada vez más, hacia una especie de ciudad genérica (Koolhaas, 2006), basada en un orden visual urbano homogéneo, cada ciudad debe encontrar su especificidad. Es necesario que las ciudades recodifiquen su orden visual, ya que éste funciona como infraestructura, toda vez que cumple funciones fundamentales y su valor es indeterminado. (Fuente: Charla dictada por Saskia Sassen en el Lanzamiento del Observatorio de Ciudades UC, 08 de agosto 2007)

Integrando ambos puntos de vista, el objetivo principal de la Visión de Ciudad que se propone en este documento, es **fortalecer y potenciar el rol e identidad de Iquique que está basado en ciertas dinámicas particulares de la ciudad y que la convierten en una ciudad competitiva en su macro región, pero sin discriminar otras actividades económicas**, las cuales deberán producirse libremente, de acuerdo a las dinámicas propias de sus mercados, en la medida que no atenten contra el espíritu de la Visión.

Para esto es necesario, en primer lugar, determinar cuál es la “especificidad” de Iquique, su propio sello característico que debe ser potenciado, tanto porque es parte de la identidad de la ciudad y porque, en el contexto global, tienen ventajas comparativas.

Una vez identificada esta “especificidad”, corresponde determinar de qué manera ésta será reconocida y potenciada mediante lineamientos estratégicos que guíen las futuras acciones a realizar.

III. LA “ESPECIFICIDAD” DE IQUIQUE

15

De acuerdo a la información obtenida del seminario “Iquique Construye Visión de Futuro”, realizado por la Delegación de Iquique de la Cámara Chilena de la Construcción en Noviembre del 2009, se determinó que el rasgo particular y único de Iquique, que la distingue respecto a otras ciudades equivalentes en Chile y Sudamérica, es la **ESTABILIDAD DE SU CLIMA Y SU LOCALIZACIÓN PRIVILEGIADA CON RESPECTO AL CONTINENTE ASIATICO Y SUDAMERICANO.**

Las características **climáticas y geográficas** de Iquique, la convierten en una ciudad apta para todo tipo de actividad y en toda época del año, lo que determina en gran medida las intensas y diversas acciones que se realizan en la ciudad. Estas condiciones han situado a Iquique como destino a nivel nacional e internacional, para actividades que van desde el turismo hasta el intercambio comercial, convirtiéndola en una ciudad de servicios para todo la Macrozona Norte del país y para la Macrozona Andina.⁷

Con base en esta “especificidad”, como Visión de Ciudad se propone consolidar a Iquique como **“NODO INTERNACIONAL COSTERO”**. Esta visión implica potenciar a **Iquique como la ciudad**

⁷ La Macrozona Andina comprende zonas de los países de Perú, Bolivia, Paraguay, Argentina y Brasil.

con mayor proyección internacional en la macro zona norte⁸ consolidándola como la salida continental hacia el pacífico de toda la macrozona andina, y como el centro de operaciones y de servicios logísticos de las diversas actividades productivas de la macroregión.

A continuación se presentan los lineamientos estratégicos que deben abordarse desde el sector público y privado para potenciar esta Visión de Ciudad.

IV. LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE LA VISIÓN DE CIUDAD.

Para impulsar a Iquique como nodo internacional costero en su diversidad de actividades, se reconocen seis ejes de desarrollo:

1. PLATAFORMA DE SERVICIOS
2. ACCESIBILIDAD EXTERIOR Y MOVILIDAD INTERNA
3. DESARROLLO DE SU BORDE COSTERO
4. DESARROLLO URBANO
5. CONSERVACIÓN PATRIMONIO
6. SUSTENTABILIDAD

16

1. PLATAFORMA DE SERVICIOS

Desarrollar la ciudad como una plataforma de servicios de escala nacional e internacional, para las diversas actividades comerciales y productivas de la macro zona andina y macro zona norte, fomentándola como el centro de operaciones y de servicios logísticos para todas ellas.

Este lineamiento implica necesariamente hacer una revisión de cada tipo de actividad y el estado en que se encuentran actualmente en la ciudad, para elaborar acciones específicas que fomenten el funcionamiento de ésta al servicio de cada una de ellas, es por ello que la revisión se hará

⁸ La macro zona norte reúne a la I Región de Tarapacá, II Región de Antofagasta, III Región de Atacama y XV Región de Arica y Parinacota.

respecto de las principales actividades comerciales y productivas que funcionan en torno a Iquique y para las cuales la ciudad es fundamental como centro de intercambio.

- Actividad Minera

Actualmente el principal desarrollo minero en la región es Doña Inés de Collahuasi, mina de cobre que está en pleno plan de desarrollo, que finalizará su primera etapa de ampliación este año aumentando un 20% su producción (ver figura nº5). Este plan de ampliación consta de 3 fases, que estarán completas el año 2012 y situará a la mina como una de las principales productoras nacionales y mundiales de cobre, alcanzando alrededor de 1 millón de toneladas anuales de producción.

Este y otros proyectos⁹ traerán consigo la incorporación de gran cantidad de mano de obra que requerirá que la Capital regional sea capaz de acogerlos.

En este sentido Iquique deberá ser capaz de responder a este aumento en la demanda de vivienda y de servicios para la llegada de nueva población.

Además para el correcto desarrollo de la industria minera regional y nacional, Iquique deberá contar con un Centro Financiero, que se articule con actores y redes que faciliten el desarrollo de una infraestructura económica de primera clase, atrayendo profesionales altamente cualificados que desarrollen productos y servicios financieros, y propiciando la instalación de Sedes Latinoaméricas de las Industrias mineras en la ciudad.

Iquique deberá ser un centro de servicios logísticos y de suministros de insumos para la minería, manteniendo una accesibilidad y conectividad expedita y de calidad entre el puerto y los distintos yacimientos mineros, facilitando el rol de la ciudad como centro de intercambio.

Figura N°5
Mayores proyectos de cobre en el país.



Fuente: Diario Financiero, 23 de Junio 2010

⁹ Recientemente se descubrió un nuevo yacimiento cuprífero de clase mundial en las cercanías de los yacimientos de Collahuasi y Quebrada Blanca, llamado Copaquire.

- Actividad Portuaria

La actividad portuaria de Iquique se ve altamente favorecida por el buen clima existente, ya que éste permite que el puerto funcione sin problemas los 365 días del año.

En la actualidad el Puerto de Iquique se encuentra bajo la administración de una empresa del estado que fue creada en 1998, la Empresa Portuaria de Iquique (EPI), quien se encarga además de la explotación, desarrollo y conservación del Puerto de Iquique.¹⁰ En Julio de 2000, EPI entregó en concesión uno de los frentes de atraque del puerto, el Terminal Espigón, por un periodo de 20 años a la empresa Iquique Terminal Internacional (ITI), a quienes se les exigió una inversión aproximada de 27 millones de dólares y se les amplió la concesión por otros 10 años más en el 2008.

Figura N° 6
Proyectos Futuros de EPI



Fuente: www.epi.cl

La empresa portuaria de Iquique tiene una serie de proyectos futuros (Ver figura n°6) en relación a su conexión con la red vial y con la ampliación del puerto, no obstante, su localización con respecto a la ciudad continua siendo central, por lo que el desarrollo futuro del puerto debería ser en forma armónica con la ciudad y su población, asegurando desde la planificación la adecuada ampliación

¹⁰ Plan Maestro Puerto de Iquique, 2004

de sus terminales y vías de acceso propias que no pasen por la red central de la ciudad, de manera de hacer expedita tanto la entrada y salida desde el puerto al Barrio Industrial, como hasta el parqueadero de camiones de la EPI, transformando así la ciudad en una facilitadora de la logística del comercio internacional que existe en torno al puerto.

- **Plataforma Comercial**

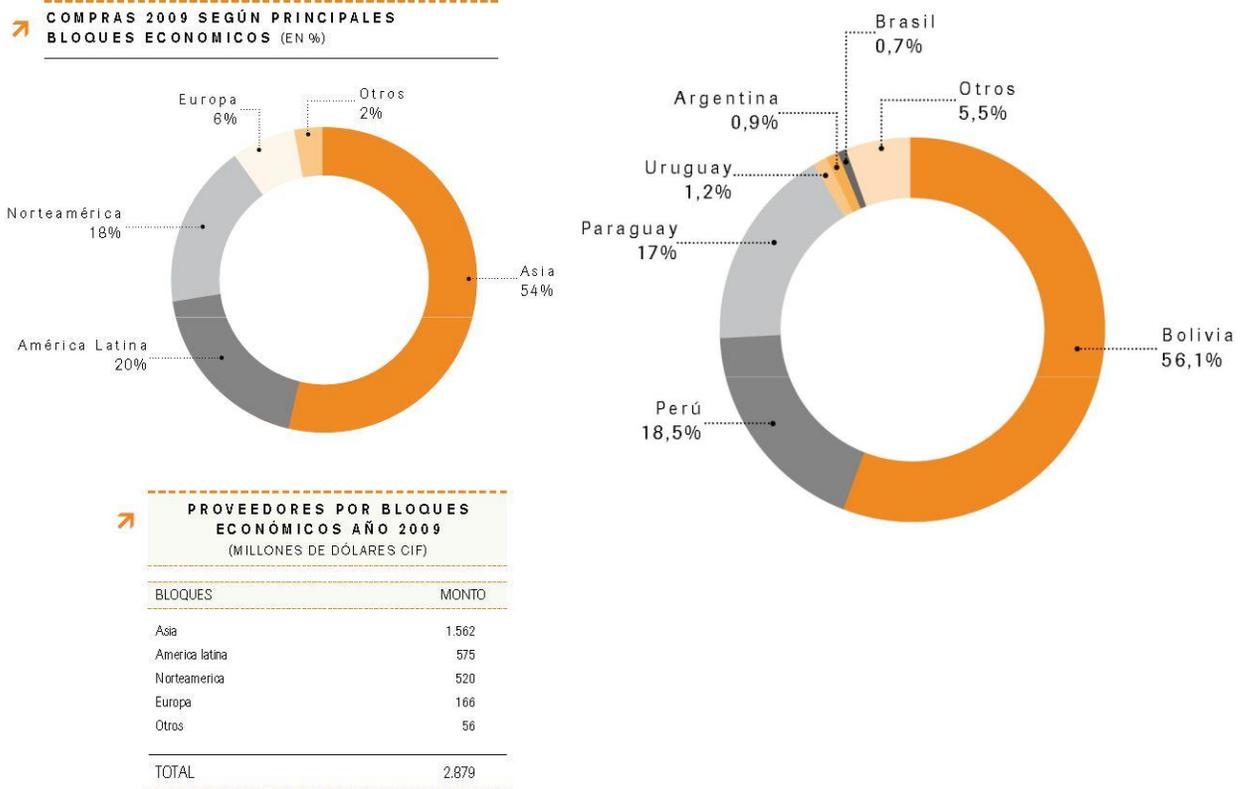
En 1975 se promulga el Decreto de Ley N°1.055 que da origen a la primera zona franca del país en la ciudad de Iquique, propulsando la economía regional y la radicación de empresarios de todo el mundo en la ciudad. Ubicada en el sector norte de ésta última, operan actualmente en ella el Barrio Industrial y el Mall Zofri.

Es administrada por una sociedad anónima abierta denominada Zona Franca de Iquique (Zofri), que mediante un mecanismo de concesión paga un costo del 15% de su ganancia bruta anual, en beneficio de los municipios de la Región de Tarapacá y Región de Arica y Parinacota, constituyéndose de ese modo en los principales fondos para impulsar el desarrollo social de dichas comunas.

La Zofri es un centro de negocios de importancia continental para la actividad comercial e industrial, que reúne a 1.826 empresas¹¹ con ventas al por mayor y al detalle. Los principales mercados con los que se relaciona son Asia y América Latina- (ver gráfico n°5), siendo Bolivia, Perú y Paraguay los que llevan la delantera en Sudamérica.

¹¹ Memoria Anual Zofri, 2009

Gráfico N° 5
Principales Mercados Relacionados



Fuente: Memoria Anual Zofri, 2009

Está conformada por un Centro de Negocios Mayorista e Industrial, un Mall Zofri y un Centro Logístico (CLZ) que cumple con facilitar la gestión de las empresas, permitiendo que estas deleguen toda su operación logística, reduciendo los costos de comercio internacional. Todas estas unidades de negocio se encuentran localizadas en el barrio industrial en una superficie total de 87 hectáreas, no obstante, la Zofri posee 128.7 hectáreas en la comuna de Alto Hospicio, los que actualmente tienen una pequeña parte destinada al armado de camiones y almacenaje de vehículos nuevos y usados.

En relación a la visión de ciudad propuesta por este documento, la ciudad debería conservar sólo aquellas actividades relacionadas con la comercialización y logística de las empresas, y a través de un desarrollo adecuado de las vías de conexión trasladar el bodegaje y la actividad industrial a los terrenos localizados en Alto Hospicio, permitiendo el desarrollo de un Centro de Negocios con un

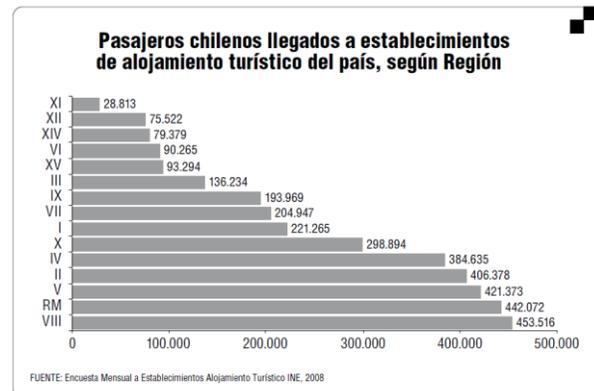
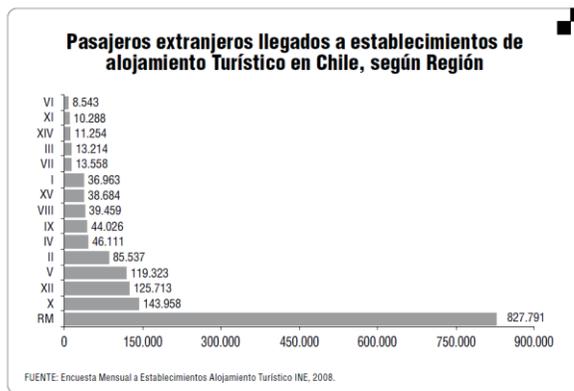
alto nivel de calidad urbana en la zona norte de la ciudad, propiciando la generación de Encuentros Comerciales Internacionales en él.

- **Actividad Turística**

La primera Región de Tarapacá está muy lejos de ser un destino turístico de relevancia para los chilenos y para los extranjeros. De hecho, según cifras del SERNATUR (ver gráfico n°6), es la séptima región de importancia para el destino turístico nacional y la décima para el destino turístico internacional.

Gráfico N°6

Pasajeros Llegados a establecimientos turísticos por Región

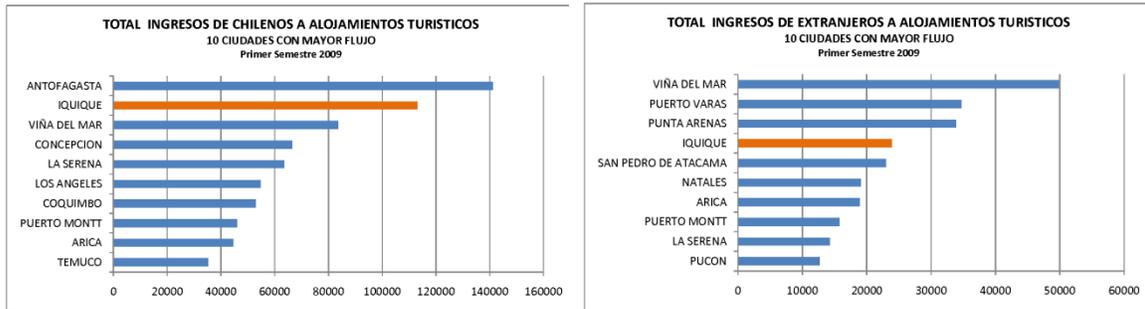


Fuente: Informe Anual de Turismo 2008, SERNATUR

Sin embargo, en términos de ciudades, Iquique se instala como la tercera ciudad con mayor número de ingresos totales a alojamientos turísticos, superada sólo por Santiago y Antofagasta. Desagregando esta cifra, Iquique es el tercer destino con mayor ingreso de Chilenos y el quinto a nivel nacional en ingreso de extranjeros a alojamientos turísticos, siendo la primera en la macro zona norte. (ver gráfico n°7)

Gráfico N°7

Total de Ingresos de Chilenos y Extranjeros a alojamientos turísticos, 10 comunas con mayor flujo. Primer Semestre 2009

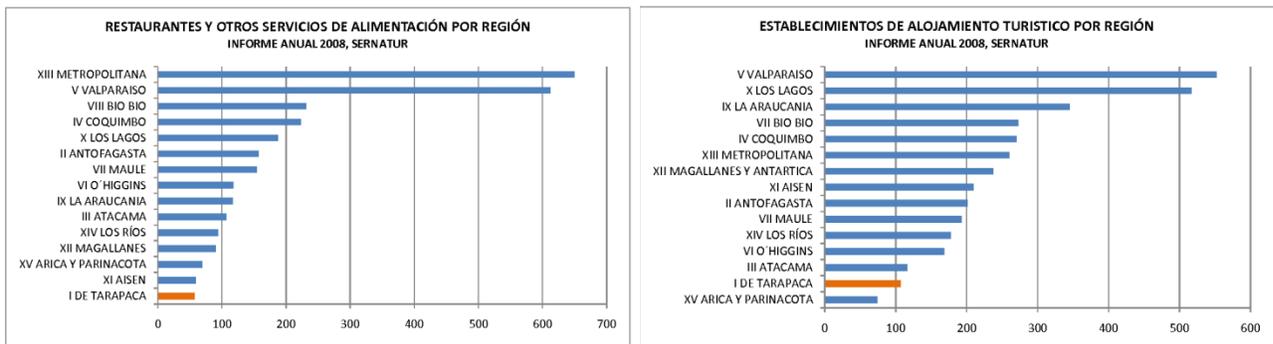


Fuente: Estadísticas de alojamiento turístico según comunas, 2009, SERNATUR

Respecto a su capacidad hotelera, establecimientos de alimentación y agencias de viaje –factores claves de su plataforma turística– es claro el déficit de la I región y de Iquique, tal como se aprecia en el gráfico n° 8.

Gráfico N°8

Establecimiento de alojamiento Turístico, Restaurantes y otros servicios de alimentación según región Informe Anual 2008, Sernatur



Fuente: Informe Anual 2008, SERNATUR

Por ello, es necesario fomentar el desarrollo de la plataforma turística de Iquique a través de mecanismos de incentivos y propiciar las condiciones para el surgimiento de proyectos detonantes que activen la consolidación del turismo en la ciudad, que saque partido al flujo ya existente, y que instale en Iquique una plataforma de alta calidad en términos hoteleros, de agencias de viaje, etc.

Por otro lado, es de suma importancia consolidar la conexión de la ciudad con los destinos turísticos interiores, a través del fomento de programas turísticos de calidad en torno a las rutas patrimoniales existentes, a los hitos con valor patrimonial y cultural de la región, y al turismo de intereses especiales.¹²

- **Plataforma Deportiva**

A lo largo de su historia, Iquique ha destacado por sus actividades y logros deportivos. En la actualidad es la única ciudad de la macro zona norte que cuenta con complejos deportivos de alto nivel y de alto rendimiento.

Ha sido sede de importantes competencias nacionales e internacionales, destacando el Iberoamericano de Atletismo del 2008, Campeonato Sudamericano Sub-17 del 2009 y un punto en la ruta del Dakar del 2010.

Sus principales infraestructuras son el Centro de Entrenamiento Regional (CER), que corresponde a un centro de alto rendimiento inaugurado en Septiembre de 2010 por el Instituto Nacional de Deporte¹³, la Ciudad Deportiva Ita –Ina, que corresponde a una iniciativa privada de alto nivel inaugurada en Mayo de 2009¹⁴ y el estadio Tierra de Campeones.

23

Gracias a sus condiciones climáticas, Iquique es un ciudad apta para el desarrollo de todo tipo de deporte a lo largo del año, por lo que resulta óptima para el entrenamiento y formación de deportistas de alto rendimiento en las diversas ramas. En relación a ello, las disciplinas más ausentes en el deporte de Iquique son las acuáticas, por lo que como parte del desarrollo de la ciudad, debería agregarse a la oferta un centro deportivo acuático, que albergue todas las disciplinas en relación al mar, como lo son Surf, canotaje, etc, propulsando a Iquique como una ciudad deportiva en todo nivel.

Junto con ello, la ciudad deberá generar toda la infraestructura anexa a la plataforma puramente deportiva, como lo son hoteles o villas especializados en recibir delegaciones, de manera de fomentar la realización de pretemporadas y competencias internacionales en Iquique, y situar la ciudad como la sede Latinoamérica por excelencia para el deporte.

¹² A modo de ejemplo el turismo outdoors en el desierto.

¹³ Que incluye las disciplinas de atletismo, natación, halterofilia, judo, gimnasia artísticas, taekwondo y tenis de mesa

¹⁴ Incluye entre sus dependencias la primera cancha profesional de Fútbol con pasto sintético de Iquique, camarines, cancha de tenis, graderías, cafetería, un gimnasio, piscinas y quincho.

Los proyectos prioritarios en este ámbito son:

- Un Centro Internacional de Convenciones
- Un Complejo Deportivo Multidisciplinario (Olímpico) de Clase Internacional, Standard Olímpico y/o Standard FIFA.
- Un Complejo Portuario de Cruceros, con Embarcaderos Costeros Satélites a lo largo del Borde Costero.

2. ACCESIBILIDAD EXTERIOR Y MOVILIDAD INTERNA

Potenciar, a través de inversión pública y privada, la infraestructura de transporte, tanto terrestre como aérea y fluvial, consolidando el corredores bioceánico existente y la ciudad como centro de coordinación y gestión de las diversas actividades nacionales e internacionales.

En términos de transporte terrestre y accesibilidad internacional, Iquique se inscribe como uno de los polos terminales del Proyecto Corredor Interoceánico Central (ver figura nº7), que unirá la costa del Atlántico desde el Puerto de Santos, con la costa del Pacífico hasta el Puerto de Iquique. Esto determinará no sólo la conexión entre dos puntos, sino la apertura de un *hinterland* interior del continente sudamericano, que significará un aumento importante en los flujos de carga y pasajeros.

Este corredor se encuentra en desarrollo, restando la construcción de algunos tramos, dos correspondientes a Chile (Huara-Colchane) y cuatro correspondientes a Bolivia, que se concretarán durante el 2010, para que el corredor se encuentre en funcionamiento en el 2011.

Figura N° 7

Proyecto Corredor Iquique-Santos

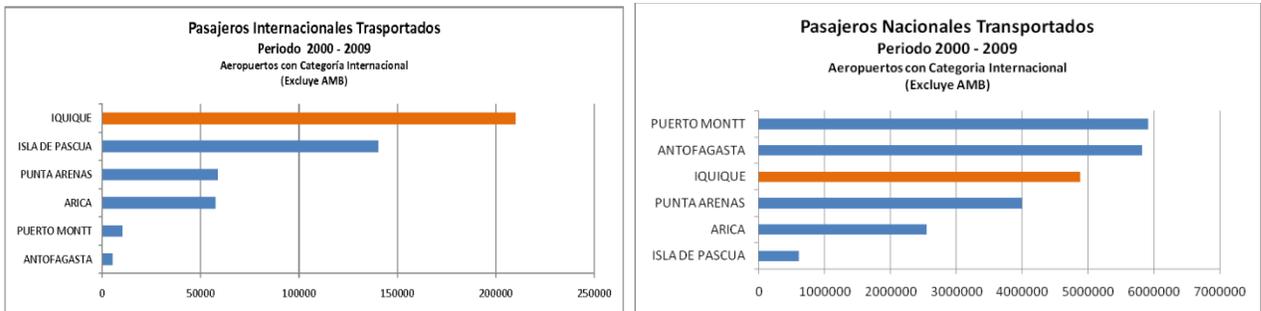


Fuente: www.vialidad.cl

Por otra parte, el aeropuerto Diego Aracena en Iquique, es uno de los siete con categoría internacional de nuestro país, siendo el segundo más importante en transporte de pasajeros internacionales y el cuarto en el transporte de pasajeros nacionales (ver gráfico n°9).

Gráfico N°9

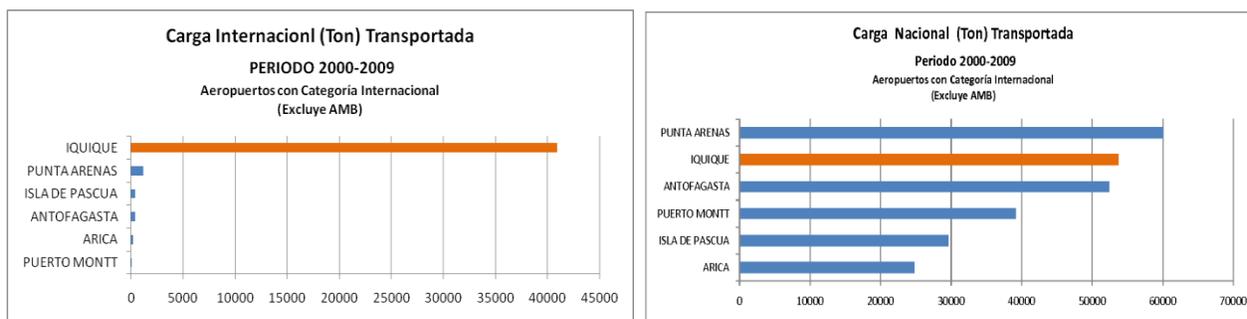
Movimientos de Pasajeros Aéreos



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Junta de Aeronáutica Civil

En términos de carga, es el segundo en transporte de carga internacional y el tercero en el transporte de carga nacional, siendo en su totalidad el segundo aeropuerto¹⁵ más importante en el transporte de carga a nivel nacional (ver gráfico nº10), con 94.581 toneladas en los últimos 10 años.

Gráfico N°10
Transporte de Carga Aérea



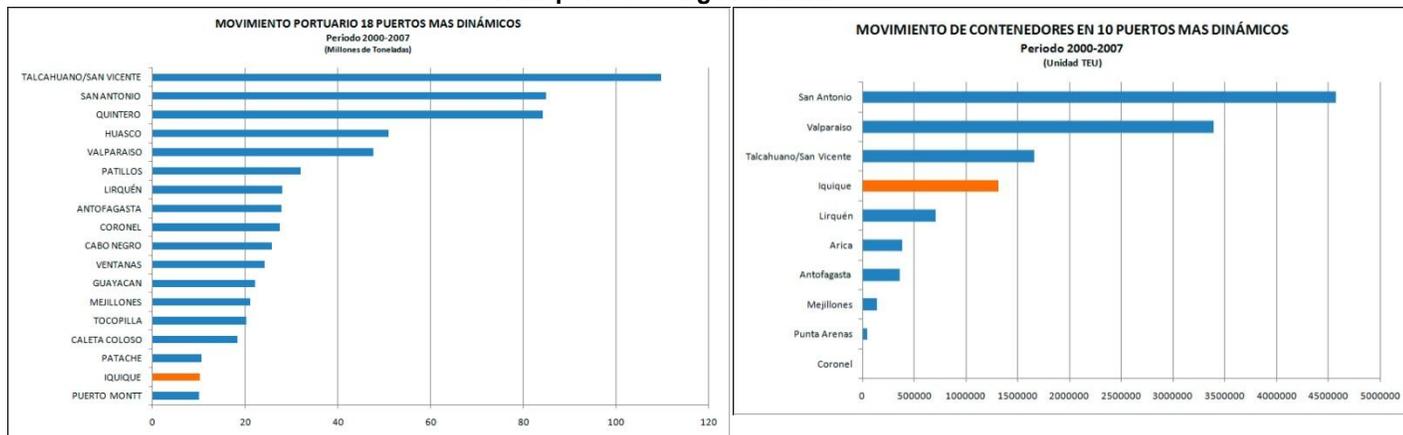
Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Junta de Aeronáutica Civil

Finalmente, el puerto de Iquique pese a ser el cuarto puerto de mayor importancia en movimiento de contenedores, es uno de los más bajos en cuanto a movimiento de carga en toneladas (ver gráfico nº11). Según el reporte elaborado por la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL, esto se debe principalmente a un aumento considerable del manejo de contenedores vacíos, por lo que no significa transporte de carga real. Junto con ello, en el citado informe, Iquique presenta una fuerte baja entre los años 2008 y 2009 en la transferencia de carga contenerizada, alcanzando una disminución del 32.38%.

¹⁵ El aeropuerto que se encuentra siempre en el primer lugar es Arturo Merino Benítez, tanto en transporte de pasajeros como en transporte de carga.

Gráfico N°11

Transporte de Carga Portuaria



Fuente: Elaboración propia en base a datos del informe "Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe", CEPAL

Tabla N° 1

Transporte de Carga Portuaria

Ranking 2009	PUERTO/ PORT	TEU 2008	TEU 2009	Variación 2009/08
13	San Antonio	687,864	729,033	5.99%
14	Valparaíso	946,921	677,432	-28.46%
24	San Vicente/Talcahuano	604,624	494,329	-18.24%
35	Iquique	334,326	226,062	-32.38%
39	Lirouén	231,397	206,541	-10.74%
45	Coronel	968	118,253	...
48	Arica	116,720	109,572	-6.12%
53	Antofagasta	76,683	81,414	6.17%
54	Mejillones	76,569	81,058	5.86%
71	Punta Arenas	27,008	22,636	-16.19%

Fuente: Informe "Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe 2009", CEPAL

Las presentes estadísticas se contradicen con el Índice de Conectividad Externa Portuaria (ICEP)¹⁶, presentado el año 2008¹⁷, que sitúa a Iquique en primer lugar por sobre los mayores puertos del país, definiéndolo como el principal facilitador de la distribución del Comercio Internacional de Chile. En términos operacionales y de transporte, Iquique, junto a San Vicente y Valparaíso son los tres puertos más competitivos en expresión del ICEP (ver gráfico n°12).

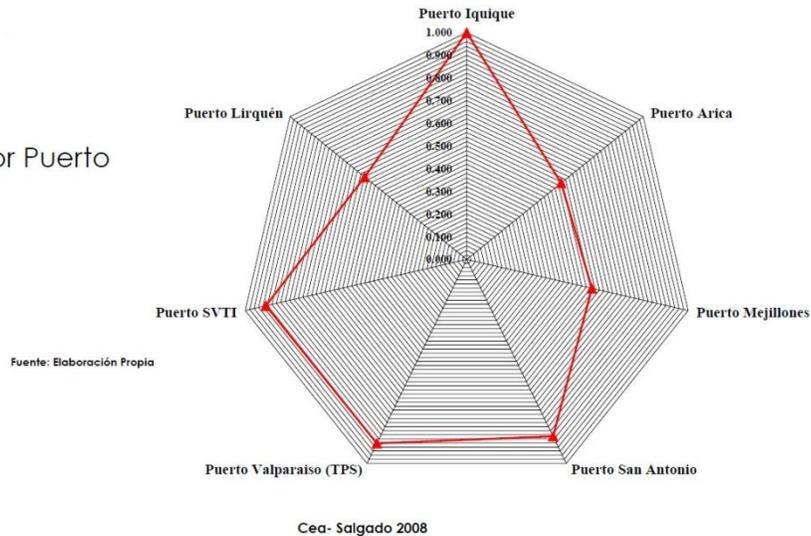
¹⁶ El ICEP es calculado en base a nueve indicadores que miden desde el número de puertos que conecta hasta el tamaño de buques que recalzan en los puertos. El detalle de estos indicadores puede ser consultado en el Anexo N°1.

¹⁷ El mencionado índice fue presentado por Patricio Cea E. y Omar Salgado O., en su presentación titulada "Principales Puertos de Chile y su conectividad Externa, un elemento clave del desarrollo económico del país", en el V Seminario Internacional de Ingeniería y Operación Portuaria, realizado en la ciudad de Concepción durante el mes de octubre del año 2008.

Gráfico N°12

Índice de Conectividad Externa Portuaria principales puertos Chilenos

- ICEP por Puerto



Fuente: Presentación “Principales Puertos de Chile y su conectividad Externa, un elemento clave del desarrollo económico del país”, en el V Seminario Internacional de Ingeniería y Operación Portuaria, www.seminariopuertos.cl

De este modo, la situación indica que las obras de desarrollo de infraestructura debieran potenciar los flujos portuarios en relación al transporte de contenedores y al turismo a través de cruceros, ya que es el principal puerto del país en términos de su conexión internacional.

Considerando la apertura a un mercado de gran magnitud con la concreción del corredor interoceánico central, se deberían implementar obras de infraestructura que permitan dar una respuesta adecuada a la demanda de conexión a nivel nacional e internacional, asegurando la mantención de ésta en el tiempo. En cuanto al puerto, se vuelve necesario potenciar a través de incentivos el transporte de contenedores y el turismo de cruceros, sacando el máximo partido a las instalaciones existentes y ampliando su capacidad.

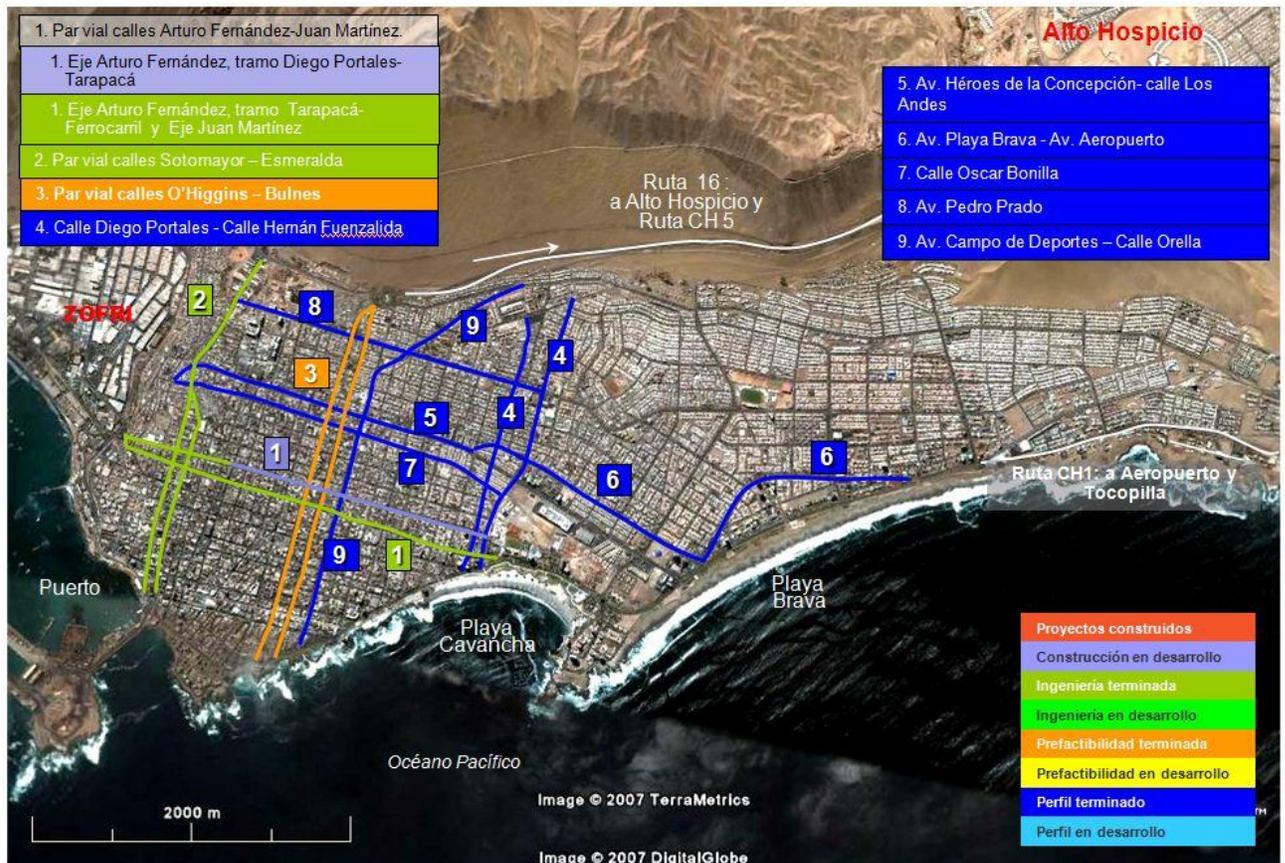
Finalmente, el aeropuerto de Iquique, actualmente se encuentra en proceso de ampliación, incorporando un nuevo puente de embarque y la ampliación de un sector de plataforma comercial para albergar aviones cargueros de fuselaje ancho¹⁸, sumando un total de 3.856 m², sin interferir con la operación de pasajeros y además proveer una posición remota para aviones de pasajeros.

¹⁸ Categoría E

Por otro lado, para el correcto desarrollo de la accesibilidad exterior, la ciudad en términos de movilidad interna debe presentar una red de infraestructura vial apta para solventar el flujo generado por esta relación y poseer un sistema de transporte público acorde. Iquique posee un Plan Maestro de Transporte Urbano (PMTU) del Sectra, que se encuentra vigente desde el año 2001, y que tiene dos grandes proyectos: (i) Mejoramiento accesos al Puerto de Iquique (actualmente construido), y (ii) Mejoramiento Gestión de Tránsito Zona Centro Iquique.

El segundo está compuesto por nueve proyectos que buscan mejorar el tránsito en el centro de la ciudad a través de la semaforización, canalizaciones subterráneas y estacionamientos, entre otros. A casi 10 años de la evaluación de la ciudad en términos de su transporte urbano, estos proyectos se encuentran aún en desarrollo, la gran mayoría con perfiles terminados o con pre factibilidad en estudio.

Figura N° 8
Plan Regulador Comunal de Iquique Vigente



Fuente: www.sectra.cl

Pese a que el PMTU aún no termina de concretarse, el Sectra ha iniciado el estudio de actualización del plan y de forma paralela se está realizando el Plan Maestro de Gestión del Tránsito que tiene por objetivo medidas de bajo costo y altos beneficios.

Sin embargo la ciudad de Iquique se relaciona con una serie de centros urbanos hacia el sur por el borde costero, para los cuales es necesario pensar un medio de transporte público eficiente, capaz de recorrer largas distancias en poco tiempo, de modo de potenciar el desarrollo hacia el sur de la ciudad y de convertirse en la espina dorsal de ésta. Este eje debería situarse a los pies del farellón y desarrollarse a través de un medio sustentable y menos contaminante, como un tranvía o tren bala.

Los proyectos prioritarios en este ámbito son:

- Rediseño y Consolidación de la trama vial urbana de Iquique
- Nueva conectividad de la Comuna de Alto Hospicio con el sector Sur de Iquique
- Conectividad Vial costera con standard de Autopista Concesionada. Primer Tramo Iquique-Aeropuerto; Segundo Tramo Aeropuerto-San Marcos; Tercer Tramo San Marcos-Loa.
- En la misma localización que el anterior, diseño de una vía de conectividad costera rápida, del tipo tren-bala, y configuración de una red de embarcaderos costeros para embarcaciones menores.
- Consolidación del Corredor Bioceánico Iquique-Colchane, con standard de Autopista Internacional.

3. DESARROLLO DE SU BORDE COSTERO

Potenciar el desarrollo de todas las actividades que se suscriben al borde costero en torno a un proyecto común que explote los recursos intrínsecos que lo componen, tanto en lo referente a la actividad turística, deportiva y portuaria, convirtiéndolo en uno de los principales ejes de desarrollo de la ciudad.

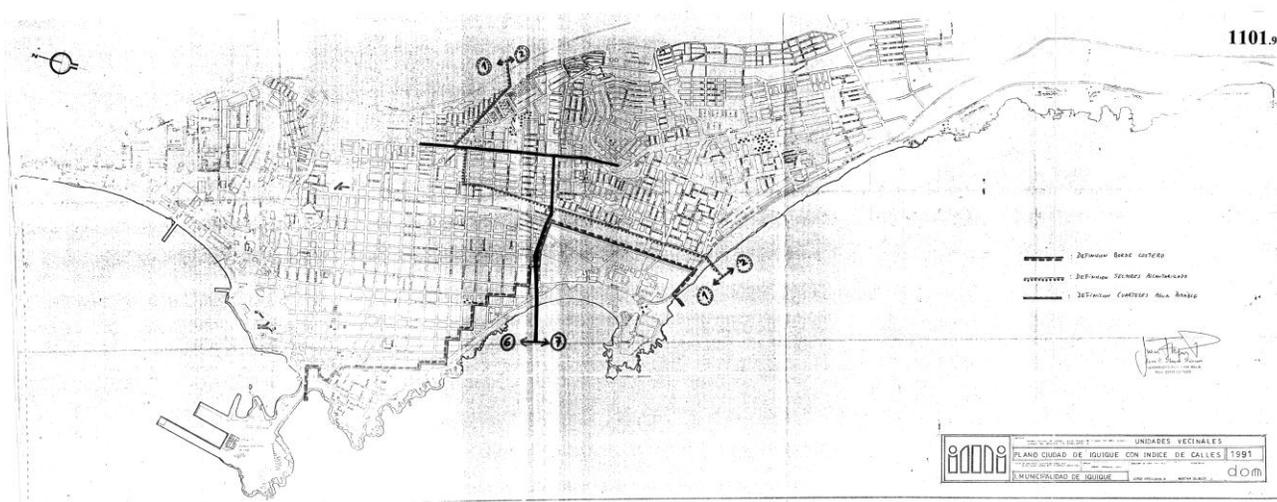
Para impulsar y potenciar de manera sólida el turismo y el deporte en la ciudad, y en base a la especificidad que esta posee, se requiere de un espacio público de calidad que sea capaz de

aprovechar la principal cualidad territorial que la ciudad presenta, el borde costero asociado a un clima inmejorable.

En torno a él, es necesario incentivar el desarrollo de un proyecto común que sea capaz de dar un orden único y exclusivo a toda la ciudad, y plantearse como la imagen de ciudad para el turista nacional y extranjero.

Este deberá orientarse no solo a la creación de infraestructura turística que permita el disfrute de las playas por parte de toda la población, si no que deberá explorar en la incorporación de deportes náuticos que impulsen esta nueva rama de la actividad y atraigan turistas de intereses especiales a la región.

Figura N° 9
Plan Seccional Borde Costero de Iquique Vigente



Fuente: Observatorio Urbano, MINVU

En la actualidad Iquique cuenta con un seccional del borde costero aprobado el año 1995 (ver figura nº9), que en términos generales define dos franjas, una de “Terrenos Colindantes de Playa de Mar”¹⁹ y una de “Costanera”²⁰, las cuales no definen mayormente un perfil de borde costero o un proyecto concreto para éste.

¹⁹ Zona A.2.1, en que solamente se permiten usos de áreas verdes, esparcimiento, equipamiento turístico, de caleta y deporte.

²⁰ Zona A.2.2, que se subdivide en sub-sectores, entre los cuales se permiten usos de vivienda en altura y extensión, equipamiento de esparcimiento, turístico, deportivo, recreativo, oficinas y comercio.

Por otro lado, es posible observar que el desarrollo de la ciudad ha sido extensivo hacia el sur, y que el seccional vigente que regula el borde costero ha sido sobrepasado con creces, por lo que se vislumbran dos alternativas, la primera desarrollar un nuevo seccional que incluya todas las áreas de extensión hacia el sur, o como segunda alternativa la inclusión de lineamientos mancomunados sobre el desarrollo del borde costero en cada uno de los seccionales impulsados para estos desarrollos²¹.

Siendo cualquiera de ambas alternativas la que se concrete, es importante considerar una normativa que resguarde áreas de protección, pero que a su vez permita perfilar un circuito de borde costero patrimonial, turístico, portuario y comercial, a través del desarrollo de centros de deporte náutico y turísticos, zonas de pesca controlada, etc.

Los proyectos prioritarios en este ámbito son:

- Catastro de las áreas costeras que ameritan protección, y diseño de un Plan para su conservación, puesta en valor y reconocimiento.
- Diseño y consolidación progresiva de una vialidad costera de reconocimiento y aproximación a los asentamientos de interés, en velocidad media
- Valorización de las Playas “emblemáticas” del borde costero sur, y construcción de equipamiento que potencie y universalice su uso. Se propone para esta acción, el Modelo de Concesiones de Obras Públicas.

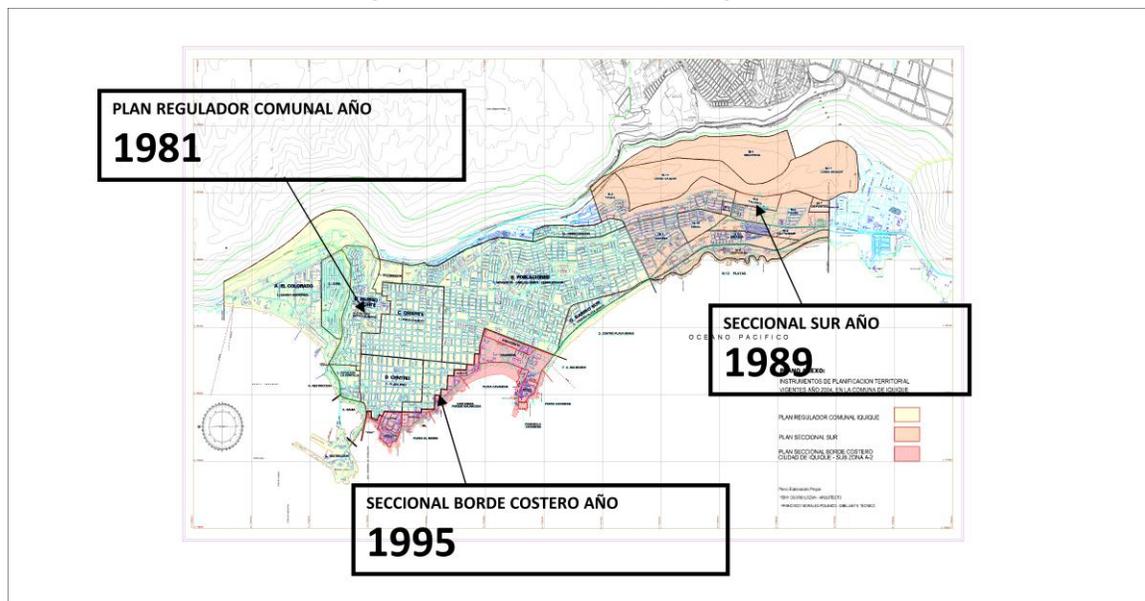
4. DESARROLLO URBANO

Potenciar el desarrollo urbano mediante instrumentos de planificación que aseguren la disponibilidad de suelo suficiente, según las necesidades de las personas, así como posibilitar usos de suelo mixtos y la incorporación de mecanismos condicionados.

²¹ Como complemento, se puede señalar que la CChC a nivel nacional ha elaborado una propuesta de “Borde Costero Urbano” en que se estima que no hay ninguna razón de fondo que justifique tener un criterio para planificar el borde costero urbano distinto al que se ocupa en el resto del territorio urbano de nuestro país, en el sentido que la responsabilidad recae en las Municipalidades. La propuesta entonces es invertir este proceso, de modo que las decisiones de planificación se tomen localmente, recogiendo en mucha mayor medida las demandas de los ciudadanos. El mecanismo propuesto tendría tres etapas; (i) Definición previa de las áreas de protección, (ii) Definición de normativa urbana para el resto de la zona costera, a través de un PRC y (iii) Aprobación del PRC por parte del Concejo Comunal con informe previo favorable de la Subsecretaría de Marina. No obstante esto requeriría de algunos cambios de política y legales relevantes, por lo cual no se plantea como alternativa en el corto plazo para Iquique.

Iquique en la actualidad posee un plan regulador que data desde 1981, que incorporó un seccional “Sur” en 1989 y un seccional de “Borde Costero” el año 1995 (ver figura nº10), normando de este modo 2059 Há de superficie urbana versus las 283.530 Há de superficie total de la comuna.

Figura N° 10
Plan Regulador Comunal de Iquique Vigente



Fuente: Presentación Christian Rojas, “Lineamientos Estratégicos para el desarrollo de Iquique”, en Seminario “Iquique construye Visión de Futuro”, Noviembre 2009

Pese a que Iquique posee una superficie comunal mucho mayor a su área urbana, posee importantes restricciones de suelo, ya que la ciudad se encuentra localizada en la planicie litoral enmarcada por un farellón costero (ver figura nº11) que limita su crecimiento en extensión hacia el oriente y que estrecha la franja litoral hasta prácticamente hacerla desaparecer hacia el norte, orientando forzosamente su desarrollo como ciudad hacia el sur.

Figura N° 11
Imagen Aérea de Iquique – Farellón Costero



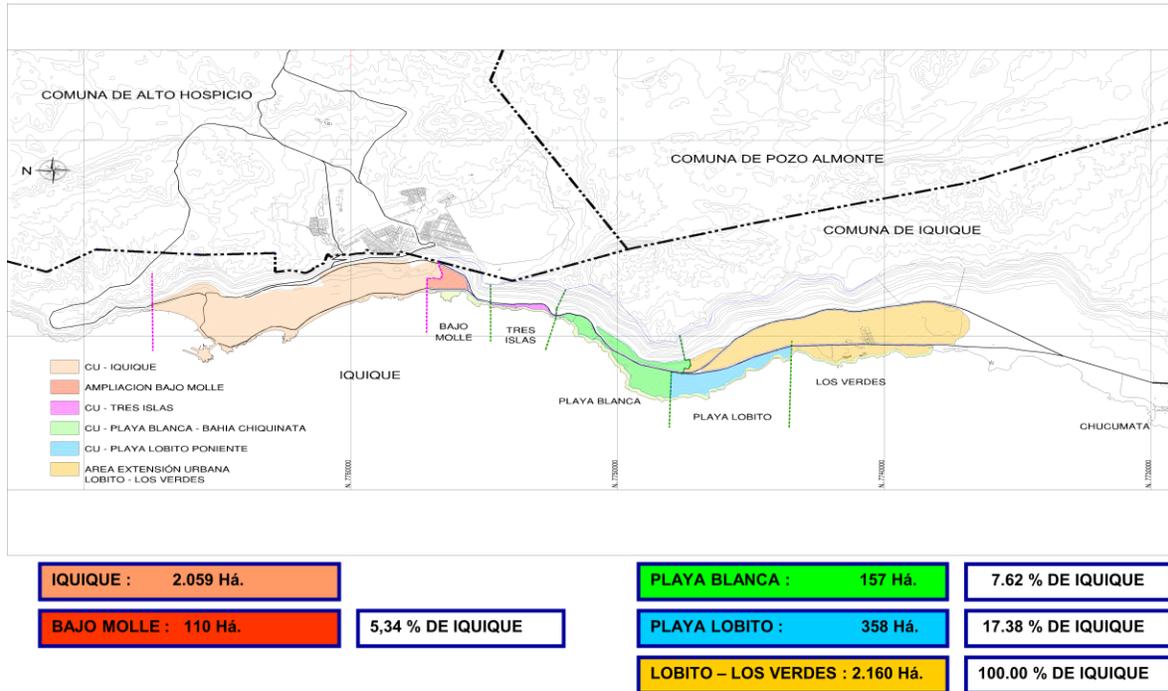
34

Fuente: Presentación Christian Rojas, “*Lineamientos Estratégicos para el desarrollo de Iquique*”, en Seminario “Iquique construye Visión de Futuro”, Noviembre 2009.

En base a estos antecedentes, desde el año 2003 la Municipalidad de Iquique ha desarrollado una serie de estudios de modificación del Plan Regulador Comunal incorporando cada uno de sus centros urbanos colindantes hacia el sur y un área de extensión urbana²². Éstos sumados incorporarían 691 Há de superficie útil a la ciudad, que corresponden a un 33.54% de su superficie actual. (ver figura nº12) No obstante la enorme necesidad de suelo para el desarrollo de la urbe, ninguna de las modificaciones han sido aprobadas hasta la fecha.

²² La propuesta incorpora la ampliación del área Bajo Molle (actualmente regulada), la incorporación de los centros urbanos Tres Islas, Playa Blanca y Playa Lobito, y como área de extensión urbana Lobito-Los Verdes.

Figura N° 12
Modificaciones Propuestas al Plan Regulador de Iquique



Fuente: Presentación Christian Rojas, “Lineamientos Estratégicos para el desarrollo de Iquique”, en Seminario “Iquique construye Visión de Futuro”, Noviembre 2009.

En el actual escenario, es importante poner especial atención en tres puntos relevantes²³:

- **Disponibilidad de suelo asegurada para un horizonte de al menos 20 años y Tratamiento no discriminatorio del territorio.** Los sistemas de planificación de nuestras ciudades debieran asegurar permanentemente la disponibilidad de suelo para un horizonte futuro de al menos 20 años, de tal forma que no se produzcan aumentos del precio del suelo por restricciones innecesarias de su oferta, o no se cuente con suelo suficiente para satisfacer la demanda habitacional futura de los ciudadanos, lo que coartaría su libertad de elección. Sumado a eso, en un contexto en el cual cada proyecto internaliza sus impactos, el Estado debe tener una actitud neutra y posibilitar, indistintamente, cualquier tipo de crecimiento de la ciudad: por densificación, extensión adyacente o distante, renovación o por rehabilitación, de acuerdo a como libremente lo deseen sus ciudadanos.

²³ Como complemento, se puede señalar que la CChC ha elaborado Principios Rectores para la Formulación de Planes Reguladores (ver anexo n°3)

- **Usos de suelo mixtos.** Disponibilidad de servicios para el desarrollo de negocios. Ello implica cercanía y amplia oferta de equipamiento y servicios (comercio, salud, educación, cultura, comunicaciones, servicios de terceros, entre otros), a costos razonables. En términos urbanos lo anterior significa disponibilidad de suelo (sin restricciones artificiales) y uso mixto de éste.

- **Planificación por condiciones.**²⁴ Para incorporar nuevo suelo urbano de manera eficiente y sustentable, se debe aplicar un modelo de *planificación por condiciones*:

- Definición previa de las áreas de protección. Aquellas que la sociedad considera valiosas y dignas de ser conservadas, dada las externalidades positivas que generan, y considerando los recursos (Estatales) adecuados para hacer posible dicha conservación.
- El resto del territorio debe estar disponible para los desarrollos de todo tipo y tamaño. La única condición es que el proyecto sea capaz de mitigar las externalidades que genere, medidas en forma objetiva y transparente.
- En el caso de la infraestructura vial de mayor escala, es el Estado quién debe hacerse cargo de ésta, ya sea en forma directa o mediante la incorporación de capital y gestión privada.

36

Los proyectos prioritarios en este ámbito son:

- Actualización del Plan Regulador Comunal de Iquique
- Formulación del Plan Regulador Comunal de Alto Hospicio, (por los efectos que su conurbación con Iquique producen)
- Formulación del Plan Intercomunal del Borde Costero de Tarapacá.

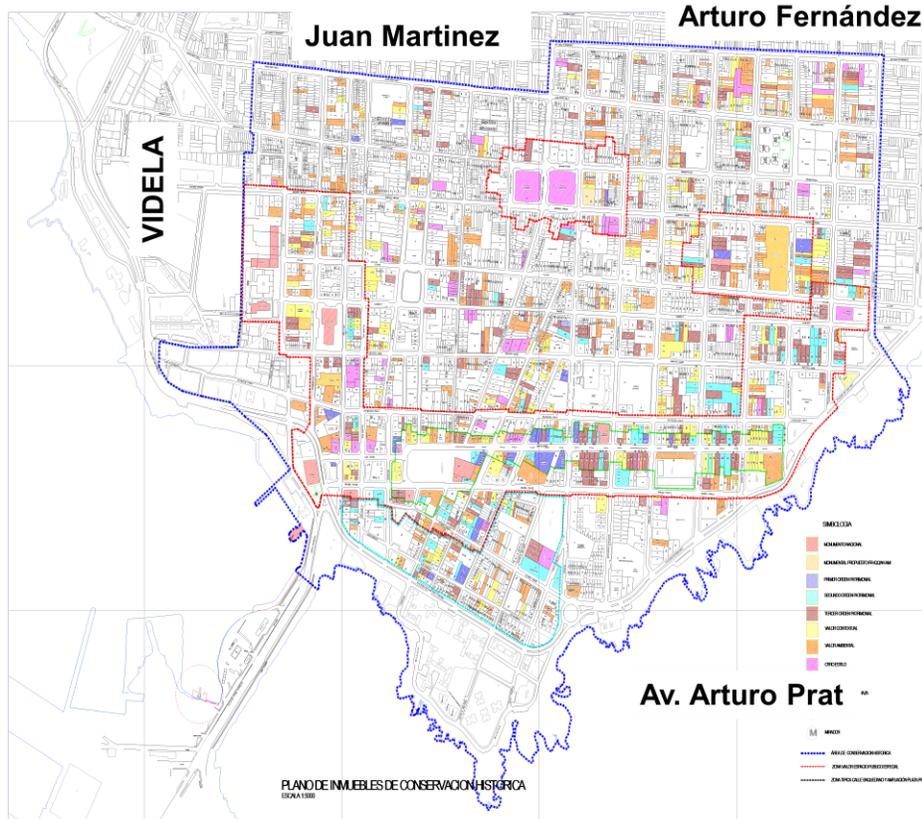
5. CONSERVACION PATRIMONIO

Reconocer e impulsar la conservación del patrimonio propio de la ciudad y su entorno en su amplio espectro, incluyendo la arquitectura, la etnografía, la geografía, la historia y la arqueología, como conformantes, en conjunto, del alto valor patrimonial de la ciudad.

²⁴ Ver anexo nº4

El nutrido pasado histórico de la ciudad de Iquique se encuentra estrechamente relacionado con la explotación del salitre y las influencias extranjeras que este atrajo, y es así que hasta el día de hoy es posible encontrar en la ciudad edificación que da cuenta de ese pasado histórico. La ciudad de Iquique posee 26 Monumentos Históricos, un Santuario de la Naturaleza, un Monumento Arqueológico y una Zona Típica. Junto con ello, el año XX se aprobó en el plan regulador comunal la generación de una extensa zona de conservación histórica en el centro de Iquique, junto con la definición de 950 construcciones (ver figura nº13) bajo la categoría de “Inmuebles de Conservación Histórica”.

Figura N° 13
Zona Típica e Inmuebles de Conservación Histórica



Fuente: Elaboración propia en base a PRC de Iquique

Así, se observa el amplio espectro del patrimonio en Iquique, el cual se encuentra en su mayoría legalmente reconocido. No obstante es importante poner atención en dos puntos relevantes²⁵:

²⁵ Como complemento, se puede señalar que la CChC ha elaborado los siguientes principios sobre la preservación del Patrimonio: (i) Rol del Estado en la preservación del patrimonio, (ii) Vínculo directo entre declaratorias y la responsabilidad

- **Financiamiento.** A nuestro entender, el problema de fondo es que la actual legislación no sólo es insuficiente para proteger al patrimonio sino que genera efectos contrarios a los buscados. La declaratoria de Monumento Nacional evita que un inmueble sea demolido, pero, al no contemplar compensaciones económicas para sus dueños, provoca que ese bien termine quedando sin mantención y a merced del paso del tiempo. Para sus propietarios, además, la declaración resulta casi más perjudicial que una expropiación por la que no se recibiera pago alguno.

- **Declaraciones Masivas.** En concordancia con lo anterior, la instancia local, regional, nacional o internacional que decida resguardar un bien, debe proveer los fondos necesarios para cumplir con ese objetivo. La premisa es “quien declara, paga”. El objetivo es que bajo esta premisa, la conservación sea efectiva y se eviten las declaraciones masivas que dejan a las zonas afectadas en condiciones muy adversas para lograr la renovación urbana. Un ejemplo claro de ello es el centro de Iquique que se encuentra en un deterioro significativo y que requiere de mucha renovación urbana (ver figura n°14).

Figura N° 14

Calle Barros Arana entre Zegers y Bernardo O'higgins

38



de financiamiento, (iii) Opción de expropiación del inmueble y (iv) Estímulo a la propiedad privada de inmuebles patrimoniales. (Ver Anexo n°2)

No obstante la ciudad no sólo posee patrimonio arquitectónico. Durante el segundo semestre de 2008 un equipo de 25 arqueólogos realizó una prospección en el litoral de Iquique, identificando un total de 1.307 yacimientos arqueológicos en las costas de Iquique.²⁶

Con respecto a los valores geográficos, las playas de Iquique poseen un atractivo único en la región y en la macrozona norte del país, por lo que la preservación y reconocimiento de ellas como parte del patrimonio es fundamental.

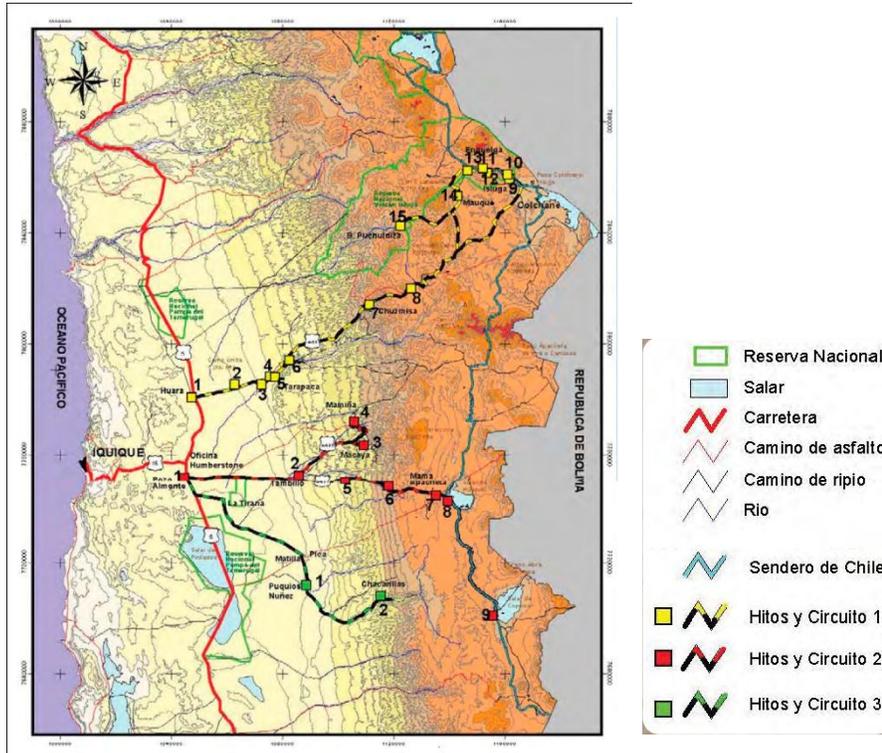
De este modo es posible identificar una serie de atributos patrimoniales presentes en la ciudad y sus alrededores que deberían estar claramente identificados y potenciados a través de circuitos de recorridos, que den cuenta del alto valor histórico y patrimonial de la ciudad.

Por otro lado, es necesario reforzar la relación de la ciudad con la red de Rutas Patrimoniales impulsada por el Ministerio de Bienes Nacionales, que potencian a Iquique como el punto de llegada desde otras regiones y desde el extranjero para el recorrido de dicha red. Ésta última se encuentra conformada por tres rutas: Quebradas de Tarapacá, Salar de Huasco – Collacagua y Salitrera Humberstone (ver figura nº15), todas estas rutas se encuentran a menos de 13 horas en vehículo desde Iquique, y representan la oportunidad de ampliar la oferta turística de la ciudad en relación a la región.

²⁶ "Buscando el formativo en la costa Tarapaqueña: Prospección Arqueológica y gestión de datos en sistemas de información geográfica", Rolando C. Ajata López, Pablo Méndez- Quirós A.

Figura N° 15

Circuitos de Ruta Andes Altiplánicos: Quebradas de Tarapacá



Fuente: "Andes Altiplánicos: Quebradas de Tarapacá", Ruta N°13, Ministerio de Bienes Nacionales

Los proyectos prioritarios en este ámbito son:

- Consensuar con la comunidad, las autoridades y el mundo académico, criterios para la declaratoria de inmuebles y áreas de conservación histórica.
- Elaborar un catastro de bienes patrimoniales, junto con un Plan de Manejo de los mismos.
- Asegurar financiamiento estatal para la conservación, puesta en valor y uso, de los recursos patrimoniales existentes en la Comuna.

6. SUSTENTABILIDAD

Potenciar la exploración y desarrollo de diversas fuentes energéticas así como el desarrollo de la desalación de agua, fomentando en ambos casos la investigación de las universidades. Asimismo se plantea inversión en transporte público e infraestructura vial.

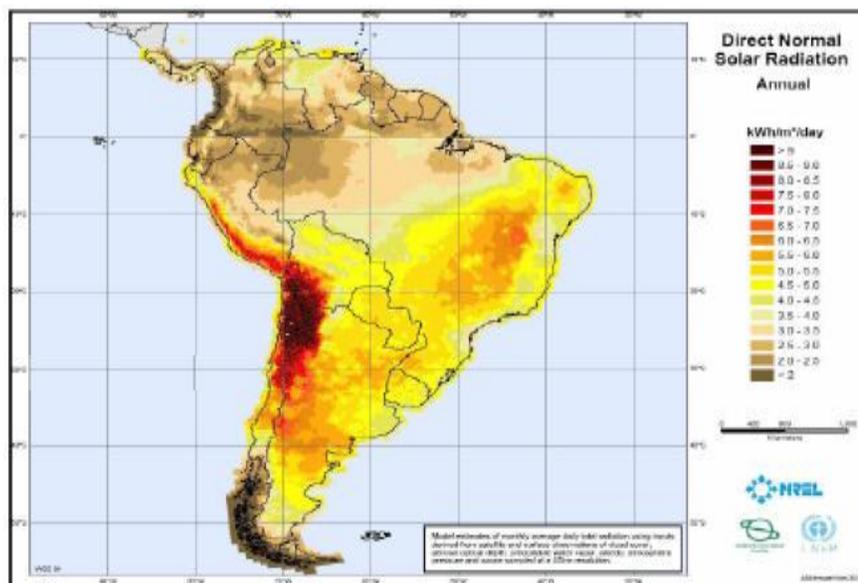
Energía solar

Una de las principales oportunidades que tiene Iquique como ciudad es el desarrollo de la energía solar, ya que posee una radiación solar privilegiada, días mayormente despejados y cercanía de estas condiciones a los centros de consumo. (ver figura nº16)

En esta línea, Fundación Chile está desarrollando el proyecto “Plataforma Solar de Atacama” que es una iniciativa para desarrollar un polo de actividad en torno a la energía solar y sus aplicaciones en el Desierto de Atacama, lo que representa una enorme oportunidad para que Iquique se sume a la iniciativa y desarrolle tecnologías e investigación para implementar este tipo de energía en la actividad minera e industrial, evitando la instalación de plantas a carbón que poseen altos niveles contaminantes.

41

Figura N° 16
Índices de Radiación Solar en Latinoamérica



Fuente: www.solaratacama.cl

Desalación de agua

Por otro lado, el déficit de agua en el norte grande es un problema que lleva años desarrollándose, debido a los altos consumos de este recurso por parte de las mineras. La desalación solo es rentable a menos de 150 km del litoral y en una cota inferior a 200 metros, por lo que Iquique cumple con los requisitos.

Con el arribo a Chile de una de las mayores compañías que fabrican plantas desaladoras a nivel mundial (Grupo Coreano Doosan), es posible considerar la instalación de este tipo de infraestructura en la ciudad, que contribuiría a la utilización de agua de mar en la producción minera, liberando derechos de agua para su utilización por parte de la población.

Investigación Universitaria

En suma ambas iniciativas, energía solar y desalación, al complementarse contribuirían a diversificar las fuentes energéticas para volver a Iquique más sustentable. Sin embargo se requiere fomentar la formación de capital humano, que a través del desarrollo de investigación sean capaces de generar tecnologías de calidad y vanguardia, acorde a las necesidades locales.

En este sentido, Iquique tiene un gran desafío ya que sus universidades poseen bajos índices de investigaciones orientadas a esta materia. En un panorama general, solo dos universidades cuentan con programas de postgrado (Universidad Arturo Pratt y Universidad de Tarapacá), que incluyen magísteres y doctorados, de los cuales solo 1 se encuentra acreditado por la CNA²⁷. (ver tabla n°2) En cuanto a programas de investigación, solo la Universidad de Tarapacá cuenta con un programa vigente en la ciudad.

²⁷ Comisión Nacional de Acreditación, Chile

Tabla N° 2
Estado Universidades y Centros de Formación Técnica en Iquique

INSTITUCION	FORMACIÓN TÉCNICA		FORMACIÓN PROFESIONAL		POSTGRADOS			
	Nº CARRERAS	Nº CARRERAS ACREDITADAS	Nº CARRERAS	Nº CARRERAS ACREDITADAS	Nº DE MAGISTER	Nº DE MAGISTERES ACREDITADOS	Nº DE DOCTORADOS	Nº DE DOCTORADOS ACREDITADOS
Universidad Arturo Pratt	21	0	25	9 - Área Educación	10	0	4	
Universidad Bolivariana	1		5	0		0	0	0
Universidad de Tarapacá	0	0	6	2 - Tecnología y Ciencias Sociales	3	0	1	1 - Doctorado en Antropología, 2010
Universidad del Mar	4	0	25	6 - Área Educación		0	0	0
Universidad Santo Tomás	13	0	16	5 - Área Educación	0	0	0	0
Instituto del Mar – Almirante Carlos Condell	4	0						
Inacap	20	0	16	1 – Ciencias Sociales	0	0	0	0

Fuente: Resultados de Acreditación, www.cnachile.cl

Transporte público e infraestructura vial

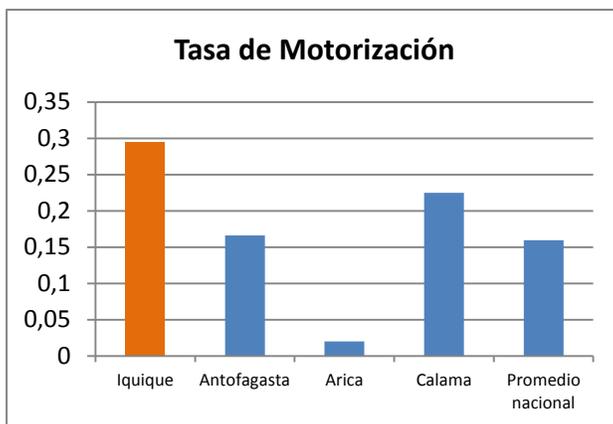
En otro contexto, la tasa de motorización de Iquique es una de las más altas a nivel nacional²⁸, alcanzando un total de 0.294 Veh/Hab., casi duplicando el promedio nacional de 0.159 Veh/Hab. (ver gráfico n°13)

Esto trae consecuencias directas en la congestión vehicular y contaminación de la ciudad, por lo que Iquique deberá implementar un sistema de transporte público integral que sea capaz de descongestionar la ciudad y orientarla hacia un crecimiento sustentable con vías segregadas e infraestructura que distribuya a la población a lo largo y angosto del territorio de la capital regional.

²⁸ Iquique es la 18^{va} comuna con mayor tasa de motorización a nivel nacional, de entre las 226 comunas medidas. Fuente: Observatorio Urbano, MINVU

Gráfico N° 13

Tasa de Motorización Iquique y ciudad cercanas



Fuente: Elaboración Propia en Base a datos del Observatorio Urbano, MINVU

Los proyectos prioritarios en este ámbito son:

- Conseguir el concurso de las Universidades con presencia local, para que desarrollen
- investigación “aplicada”, en la línea de asegurar suministro energético y de agua, en condiciones amigables con el medioambiente, y a precios razonables.
- Repensar un transporte público multimodal, de alta calidad y eficiencia, que permita reducir los efectos de la alta tasa de motorización en vehículos de uso personal.

V. CONCLUSIONES

Iquique, desde sus inicios, se ha alzado como una Ciudad con Tradición, Carácter, y Potencial de Desarrollo, que ante esta nueva etapa de su historia, requiere de una Visión de Ciudad compartida por todos sus actores, que impregnen sus Planes y Acciones específicas.

La falta de Visión, así como la carencia o irrealismo de Planificación Urbana, generan efectos cuyos costos los pagan generaciones enteras.

La Cámara Chilena de la Construcción, consciente de aquello, y comprometida con el desarrollo de esta Ciudad, ofrece su Visión de Ciudad, para que sea compartida y debatida por los Ciudadanos, los Gremios, las Autoridades, los Empresarios, el Mundo Académico, y todo aquel que se sienta parte del nuevo desarrollo que nos espera, y de este territorio donde hemos decidido vivir nuestra vida y arriesgar nuestras acciones en pro de un futuro mejor para nosotros, nuestras familias y nuestra comunidad. Podemos también llegar a ser la nueva “Tierra de Campeones del Desarrollo”.

Agradecemos a todos quienes, generosamente nos han brindado su tiempo, sus ideas y su información, en la elaboración de este documento.

VI. ANEXOS

ANEXO N° 1 DETALLE INDICADORES ICEP

IPUC	Índice Promedio del Número de Puertos que conecta, obtenido de la división de la cantidad de puertos que conecta el puerto medido, con el valor máximo de puertos que conecta cada uno de los puertos sujeto al estudio.
IPAC	Índice Promedio de los Países que conecta, obtenido de la división de la cantidad de países que conecta el puerto medido, con el valor máximo de países que conecta cada uno de los puertos sujeto al estudio.
ISL	Índice Servicios de Línea, obtenido de la división de la cantidad de servicios de línea que recalca en el puerto medido, con el valor máximo de servicios de línea que recalcan en cada uno de los puertos sujeto al estudio.
ILN	Índice Líneas Navieras, obtenido de la división de la cantidad de líneas navieras que recalca en los puertos medido, con el valor máximo de puertos que recalcan en cada uno de los puertos sujeto al estudio.
ICTT	Índice Capacidad Total en TEUs, obtenido de la división de la capacidad máxima en TEUs que ofrece el puerto medido, con el valor máximo de capacidad en TEUs que ofrece cada puerto sujeto al estudio.
INB	Índice Promedio Número de Buques, obtenido de la división de la cantidad de buques que recalcan en el puerto medido, con el valor máximo de buques que recalcan en cada uno de los puertos sujeto al estudio.
ITPB	Índice Tamaño Promedio del Buque, obtenido de la división del tamaño promedio de los buques que recalcan en el puerto medido, con el valor máximo del tamaño promedio de los buques que recalcan en cada uno de los puertos sujeto al estudio.
ITMB	Índice Tamaño Máximo del Buque, obtenido de la división de la capacidad máxima de los buques que recalcan en el puerto medido, con el valor máximo de la capacidad máxima de los buques que recalcan en cada uno de los puertos sujeto al estudio.
IPBLN	Índice Promedio de Buques por Línea Naviera, obtenido de la división de la cantidad de buques promedio por línea naviera en el puerto medido, con el valor máximo de buques promedio por línea naviera que recalcan en cada uno de los puertos sujeto al estudio.

ANEXO N° 2 PRINCIPIOS CChC SOBRE PATRIMONIO

1. **Rol del Estado en la preservación del patrimonio.** Dado que un bien patrimonial genera externalidades positivas para la comunidad en su conjunto (más allá de quién sea su propietario), debe ser la sociedad –representada por el Estado– la que asuma los costos de preservar dicho bien.
2. **Vínculo directo entre declaratorias y la responsabilidad de financiamiento.** En concordancia con lo anterior, la instancia local, regional, nacional o internacional que decida resguardar un bien, debe proveer los fondos necesarios para cumplir con ese objetivo. La premisa es “quien declara, paga”.
3. **Opción de expropiación del inmueble.** Cuando el Estado decide preservar un inmueble y lo declara bien patrimonial, su propietario debe tener el derecho de solicitar al Estado que lo adquiera obligatoriamente. De esta forma se logra que el Estado evalúe de mejor manera la conveniencia de declarar inmuebles patrimoniales, ya que debe disponer eventualmente de recursos para comprarlos.
4. **Estímulo a la propiedad privada de inmuebles patrimoniales.** El Estado debe generar incentivos económicos y tributarios adecuados para que al propietario privado de un inmueble patrimonial le convenga conservarlo y no fuercen su traspaso a manos fiscales. Junto con ello, se debe estimular un tipo de usufructo de los inmuebles que, preservando su carácter patrimonial, permita un aporte financiero así como un vínculo positivo con la comunidad.

ANEXO N° 3 PRINCIPIOS RECTORES CChC SOBRE PLANES REGULADORES

1. Tratamiento no discriminatorio del territorio

El Estado debe tener una actitud neutra y posibilitar, indistintamente, cualquier tipo de crecimiento de la ciudad: por densificación, extensión adyacente o distante, renovación o por rehabilitación. Para ello los límites urbanos deben asegurar la provisión de suelo por horizontes de al menos 20 años, respondiendo a las necesidades urbanas presentes y futuras de la población.

2. Internalización de las externalidades positivas y negativas asociadas a las decisiones de localización de los desarrollos

Tanto los proyectos privados como públicos deben considerar y ponderar en su decisión de localización y momento de desarrollo todos los impactos directos, positivos y negativos, que generan en el territorio. En un PRC esto se traduce en la incorporación de planificación por condiciones y pago por uso de la infraestructura.

3. Incorporación de planificación por condiciones

Los PRC deben incorporar el sistema de planificación por condiciones, mediante el cual una normativa base es factible de ser modificada previo cumplimiento, por parte de los nuevos proyectos, de ciertas condiciones orientadas a mitigar sus externalidades. En ningún caso debe ser usada esta herramienta para solucionar los déficits preexistentes.

4. Manejo racional y realista del patrimonio natural y construido

El PRC debiera reconocer todas las áreas de protección que la sociedad ha establecido en base a la legislación vigente. De identificarse otras no reconocidas por ley, el PRC debiera establecer nuevas protecciones solo en la medida que existan los recursos Estatales para hacer posible dicha conservación. Lo anterior se basa en el reconocimiento necesario por parte del Estado de las externalidades positivas asociadas a los inmuebles y zonas patrimoniales y de su responsabilidad en el financiamiento para lograr su conservación.

5. Manejo racional y realista de las zonas de riesgo

Con base en estudios fundados, los PRC debieran identificar las zonas de riesgo natural. No obstante, estas zonas no necesariamente deben estar excluidas del desarrollo, sino más bien

contemplar condiciones especiales para asegurar el resguardo de la vida de las personas que habitan en ellas.

6. Trazado vial acorde a la infraestructura urbana y de servicios existente

En las zonas de reconstrucción, la definición de los trazados viales debiera reconocer y respetar la infraestructura existente tales como infraestructura sanitaria, colectores de aguas lluvia, líneas eléctricas, etc., de tal forma de no incurrir en costos innecesarios provocados por cambios en los ejes viales preexistentes.

7. Vinculo racional entre normativa urbana del PRC y la potencialidad objetiva de infraestructura de cada zona

Definición de las normas urbanísticas en base a las potencialidades reales de provisión de infraestructura de cada zona. Lo anterior debe complementar el financiamiento de la infraestructura urbana mediante la transferencia de los costos a los usuarios directos de ésta.

8. Responsabilidad del Estado en la provisión de infraestructura vial de mayor escala

En el caso de la infraestructura vial de mayor escala, es el Estado quién debe hacerse cargo de ésta, ya sea en forma directa o mediante la incorporación de capital y gestión privada (concesiones).

9. Participación Ciudadana Orgánica

Pese a la aplicación de procedimientos acelerados para la aprobación de los PRC, dado la condición de zona de catástrofe, las autoridades locales debieran incorporar algunas instancias de participación ciudadana. Se recomienda que ésta sea orgánica, valer decir, informada, oportuna, privilegiando la opinión de la comunidad organizada (participación formal de las organizaciones sociales de la zona, económicas y técnicas), y responsable. Por su parte, los proyectos inmobiliarios, de infraestructura y de equipamiento que cumplan con esa norma, que contempló instancias formales de participación ciudadana, no deben ser objeto de nuevas instancias de participación, respetando en todo momento la certeza jurídica de los permisos de edificación.

ANEXO N° 4 PLANIFICACIÓN POR CONDICIONES

Recuadro 4: ¿En qué consiste la planificación por condiciones?

Para la CChC, el modelo que permite incorporar nuevo suelo urbano de manera más eficiente y sustentable es el llamado "planificación por condiciones". Este modelo permite el desarrollo de proyectos en todo el territorio, con excepción de las zonas que por ley se definan como protegidas, con la condición de que cada proyecto mitigue sus externalidades, de acuerdo a los siguientes principios:

- Aplicación equitativa, lo que significa que todos pagan, ya sean proyectos públicos o privados, grandes o pequeños, con subsidio o sin éste.
- Cobro proporcional, lo que significa que los aportes deben ser equivalentes a las externalidades efectivamente generadas por el proyecto. Es decir, debe haber una relación directa, medida objetivamente, entre el impacto generado por el proyecto y el cobro realizado.
- Exclusión de los déficits de infraestructura.
- Predecible: el cálculo de los aportes debe ser objetivo, no sujeto a negociación, y en base a procedimientos estándar o índices predefinidos.
- No debe haber duplicidad de cobros mediante otros impuestos o contribuciones

A pesar que la Memoria de la Modificación del PRMS señala que ésta adhiere al modelo de "planificación por condiciones",^a la CChC considera que se aplica un modelo bastante más cercano a la planificación por zonificación tradicional, ya que se define puntualmente ("a dedo") qué suelos se incorporarán dentro del límite urbano (las ZUC) y sobre ellos se establece, ex ante, una distinción de usos con exigencias de mitigación que van mucho más allá de los impactos directos y objetivos que generen los posibles desarrollos.

a. Página 7 de la Declaración de Impacto Ambiental.