

Planning and urban development of Iquique between 1930 and 1970

PALABRAS CLAVE • IQUIQUE · CRECIMIENTO URBANO · PROCESO HISTÓRICO · PLANES REGULADORES · PLAN IQUIQUE

KEYWORDS • IQUIQUE · URBAN GROWTH · HISTORICAL PROCESS · MASTER PLANS · IQUIQUE PLAN

RESUMEN

Cómo comienzan los procesos de regulación y planificación en la ciudad, quiénes fueron los gestores en dichos procesos y cuáles fueron las acciones políticas, sociales y urbanas que se desarrollaron en pos de planificar la ciudad en tiempos modernos, son parte de las motivaciones para adentrarse en un período de grandes decisiones urbanas que repercutirán hasta hoy y que consolidaron y dieron forma a la ciudad contemporánea. Los procesos históricos y urbanos previos al último instrumento de planificación urbana vigente en Iquique de 1981 y los alcances de la incipiente regulación urbana durante la irrupción del movimiento moderno entre 1930 a 1970, junto a la participación de las instituciones de la época, permiten establecer la lógica del crecimiento y planificación urbana del Iquique actual.

ABSTRACT

How did the processes of regulation and planning in the city begin, who were the managers in these processes and what were the political, social and urban actions that were developed in pursuit of planning the city throughout modern times, are part of the motivations for getting into a period of major urban decisions that have had an impact until today, and which consolidated and shaped the contemporary city. The historical and urban processes, prior to the last urban planning instrument in force during 1981 in Iquique, and the scope of the incipient urban regulation during the outbreak of the modern movement between 1930 and 1970, along with the participation of the institutions of the time, make it possible to establish the logic of growth and urban planning of the current city of Iquique.

Planificación y desarrollo urbano de Iquique entre 1930 a 1970

VÍCTOR VALENZUELA GROLLMUS* · Universidad Arturo Prat, Chile · vvalenzu@unap.cl

Fecha de recepción: 30 de agosto 2017 · Fecha de aceptación: 16 de octubre 2017

INTRODUCCIÓN

Hoy, Iquique da cuenta de la falta de planificación urbana la que se hace evidente en su acelerado crecimiento, segregación urbana, congestión vehicular, entre sus problemas recurrentes. Como toda ciudad, ha tenido procesos histórico-urbanos, acciones y políticas sociales que han configurado su forma actual. Sin embargo, Carlos Donoso señala que aunque Iquique sea “una de las ciudades chilenas con mayor vestigio bibliográfico, sea primario o secundario, conservado de modo ejemplar, distribuido por todo el mundo, (...) carece de historia escrita” (2003, p. 24), especialmente en el ámbito de nuestra disciplina y en el período que precede al último instrumento de planificación urbana vigente.

El período que abarca de 1930 a 1970, donde varios autores sitúan el desarrollo de la arquitectura y el urbanismo moderno en Chile ha sido poco estudiado y comprendido tomando como caso de estudio Iquique, por lo que el presente artículo, se centra en indagar por ejemplo: ¿cuáles fueron las instituciones que contribuyeron al desarrollo y crecimiento de Iquique en dicho período?, ¿qué acciones

y políticas sociales y urbanas se desarrollaron en pos de planificar la ciudad en tiempos modernos?, y ¿quiénes fueron las autoridades y gestores en dichos procesos?, son las preguntas que motivan adentrarse en el período en que irrumpe la modernidad y sus respuestas permitirán comprender parte de la historia y evolución urbana de Iquique.

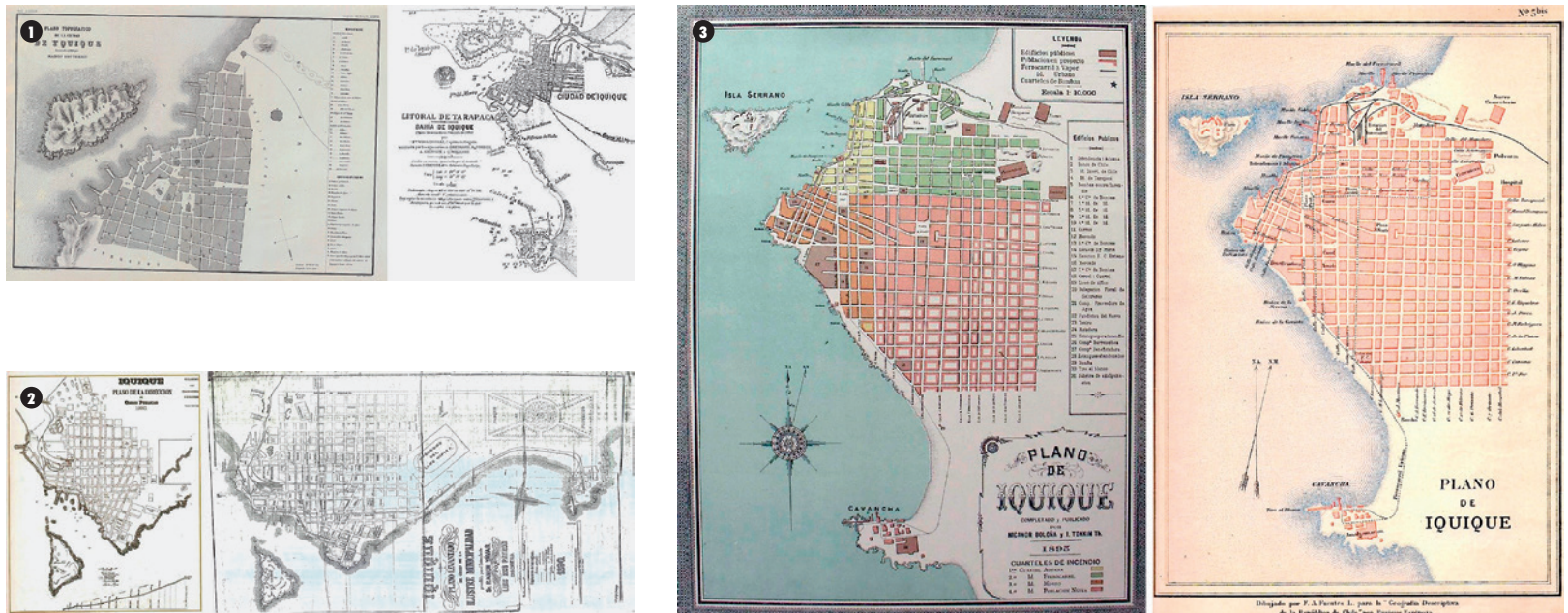
ANTECEDENTES URBANO-HISTÓRICOS PREVIOS A 1930

Iquique, “hasta noviembre de 1879, creció y se organizó en base a los intereses particulares de sus habitantes y a condicionantes sociales, geográficas y naturales, no en torno a un Estado configurador” (Donoso, 2003, p. 158), esta cita, pone de relieve una de las singularidades que presenta la ciudad en relación a su desarrollo urbano: la falta de planificación y ordenamiento territorial.

Francisco Javier Ovalle en su libro *La ciudad de Iquique* de 1908 y citando a Alberto Hansen, señala que en 1868, la ciudad, se conformaba mediante “calles estrechas y enredadas hechas sin simetría ni cálculo alguno; parecía que los

* Arquitecto (2004) por la Universidad Arturo Prat, Iquique, Chile; y Magíster en Arquitectura (2007) por la Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile. Académico de la Línea Teoría y Territorio en la Escuela de Arquitectura de la Facultad de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad Arturo Prat, Iquique, Chile.

1. De izquierda a derecha. Plano Ramón Escudero de 1861 y Plano Francisco Vidal Gormaz 1880. Fuente: Planimetría proporcionada por René Mancilla.
2. De izquierda a derecha. Plano de la Dirección de Obras Públicas de 1883 y Plano Luis Risopatrón 1890. Fuente: Planimetría proporcionada por René Mancilla.
3. De izquierda a derecha. Plano Nicanor Boloña y J.Tonkin 1895 y Plano F.A. Fuentes 1897. Fuente: Planimetría proporcionada por Alejandro Hidalgo.



constructores habían tenido miedo de separar mucho una acera de la otra” (p. 328), como puede observarse en los planos realizados por Ramón Escudero en 1861 y el de Francisco Vidal Gormaz de 1880.

Los incendios ocurridos entre los años 1880 y 1885, generaron la urgencia de definir patrones de ordenamiento para la ciudad.

En efecto, mediante el artículo 10° de la Ley del 31 de octubre de 1884, que creó la provincia de Tarapacá y aprobó el plano de transformación de Iquique de 1883, se cedieron a su Municipalidad los terrenos que no tenían propietarios declarados, y los baldíos que rodeaban la ciudad hasta el límite definido por la línea férrea que conducía a la Noria, la ribera del mar y los paralelos que pasan al sur de la península de Cavancha [y en donde se establecieron los ensanches y rectificación de calles] (Gurovich, 2000, p. 9).

Bernardo Guerrero, citando textualmente a Luis Risopatrón, deja en evidencia las primeras estrategias concretas de planificación urbana en Iquique, al señalar que:

Los incendios han proporcionado a las autoridades, la oportunidad de ensanchar y rectificar las calles a un ancho de veinte metros, circunstancia que ha favorecido a la población, para su embellecimiento (...) el señor Ramón Yávar como primer mandatario, se propuso hacer de Iquique una ciudad de primer orden; y entre las obras ejecutadas durante su administración cuéntese: la Plaza principal de Arturo Prat, la hermosa avenida de Baquedano; el camino o paseo de Cavancha, el elegante y bien construido coliseo, digno de figurar en las principales ciudades (1995, p. 13).

Complementando lo anterior, nuevamente Francisco Ovalle (1908), señala que las obras

ejecutadas por Luis Risopatrón abarcaron “el mejoramiento de Cavancha conjuntamente con Iquique, transformaciones que consistirán entre otras, en la de formar un gran parque” además de señalar que “Iquique está dividido por cinco barrios que se denominan: Morro, Puntilla, Centro, Colorado y Población Nueva”, aspectos que son reflejados en el Plano de 1890, realizado por orden de la Municipalidad bajo la administración de Ramon Yavar y en donde es posible observar un trazado secundario que permite orientar el desarrollo de la cuadrícula urbana hacia los sectores sur y oriente, plasmados en los planos de 1895 realizados por Nicanor Boloña y J.Tonkin, además del plano de 1897 dibujado por F.A. Fuentes para *Geografía Descriptiva de Chile* de Enrique Espinoza.

Este conjunto de antecedentes pudiera considerarse como los primeros registros formales que inician los procesos de planificación urbana de la ciudad.

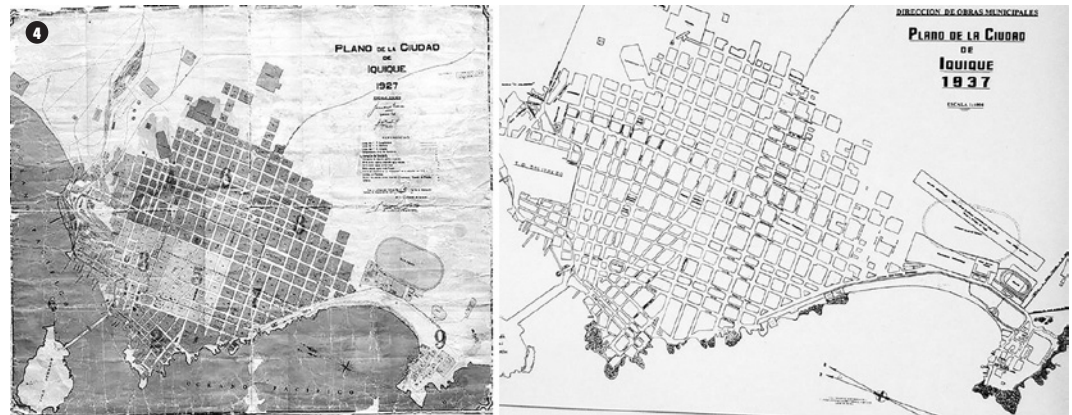
4. De izquierda a derecha. Plano 1927 y Plano Dirección de Obras 1937. Fuente: Planimetría proporcionada por René Mancilla.

HACIA EL PRIMER PLAN REGULADOR

Previo a 1930, no se ha podido establecer la existencia de instrumentos concretos de planificación urbana, salvo antecedentes orales y últimamente lo señalado por Fernando Pérez, que plantea que Karl Bruner “realizó estudios urbanos para ciudades del norte y sur de Chile” (2017, p. 30) en las que se incluye Iquique y al revisar los planos de 1927 y 1937^[1], solo se puede apreciar que corresponden a levantamientos de la situación existente en la ciudad.

Se puede afirmar que la década del treinta estará marcada por la fuerte presión social por construir viviendas “higiénicas y confortables para los trabajadores” (Diario el Tarapacá 3 de abril, 1936), debido a las condiciones sombrías y de falta de estética, según la crónica de la prensa local, que se hacían evidentes mediante los cités y conventillos. Por ello comenzaron las gestiones para la construcción de poblaciones y edificios del seguro obrero, junto a equipamiento urbano, como: el hospital de beneficencia, el cuartel de carabineros, la cárcel y escuelas. Además se forman grupos escolares debido al aumento paulatino de la población.

A partir de 1940, se hace evidente la consolidación y funcionamiento de la mayoría de las obras de mejoramiento urbano, pavimentación de calles y el desarrollo de la infraestructura sanitaria y eléctrica. También serán recurrentes la visitas de arquitectos y funcionarios de diversas instituciones públicas con la misión de gestionar proyectos de adelantamiento urbano, como sucede por ejemplo en octubre de 1943, cuando llega a la ciudad el arquitecto Martín Lira junto a Alberto Mackenna, como funcionarios de la CORFO para “interesar a los capitales particulares, semifiscales y fiscales para que participen en la constitución de la Sociedad Hotelera de la Zona Norte” (Diario el Tarapacá, 23 de octubre, 1943)



con la finalidad de mejorar el problema de capacidad hotelera y fomentar el turismo, no solo en Iquique, sino también en Pica y en Mamiña, de acuerdo a los lineamientos del presidente Juan Antonio Ríos.

En resumen, se presentan ideas de proyectos, junto a obras de arquitectura de manera parcial y aislada sin un concepto de ciudad o sistema que sustente una propuesta de planificación que englobe a la urbe en su totalidad, situación que cambia radicalmente cuando se informa en 1945 que el arquitecto de la Dirección de Obras públicas, Luis Muñoz Maluschka quien “proyectó sobre 140 Planes Reguladores Comunes puestos en aplicación a lo largo del país y, finalmente, en 1952-1953, logró los cuerpos legales que reconocieron los niveles territoriales de la Planificación” (Pavez, 2002, p. 3), confeccionaría el Plano Regulador de Iquique, con la finalidad de “ordenar la ciudad mediante establecer: zonas de construcción obligatoria, barrios residenciales, gravámenes a sitios eriazos, construcción de poblaciones de la caja de previsión” (Diario el Tarapacá 14 de julio, 1945), y proponer el trazado de una avenida costanera desde Balmaceda hasta el barrio el Colorado. Además de indicar a la prensa local que como urbanista es su deber

estudiar el proceso de evolución de la ciudad y determinar cuál debiese ser su “organización racional de acuerdo con los cánones modernos de urbanización” (Diario el Tarapacá, 1945).

Paralelamente, con la finalidad de reunir antecedentes y apoyar las gestiones necesarias colaboraron en el proceso Armando Galté, Director de Obras Municipales; Mario Bravo, arquitecto provincial; y Juan Videla, Inspector Técnico de la Dirección de Obras Municipales.

Si bien, resultaba auspicioso la elaboración de un Plan Regulador, el proceso en general sufrirá retrasos paulatinamente y así por ejemplo, después de tres años la municipalidad solicita a principios de 1948 a la Dirección General de Obras Públicas, la presencia de su director para la confección del Plan Regulador para que definitivamente “la ciudad de Iquique comience a modernizarse con la rapidez que necesita en lo que respecta a la edificación” (el Tarapacá 29 de junio, 1948), informando en agosto de ese mismo año que el arquitecto Moisés Bedrack, del Departamento de Urbanización del MOP, se encuentra confeccionando dicho instrumento, el que “no contempla grandes avenidas ni diagonales como otras ciudades, pero se proyecta una avenida de circunvalación por el oriente que cierre la ciudad” (Diario el Tarapacá 28 de julio, 1949) junto con “organizar a la ciudad en zonas debidamente calificadas, evitando la actual anarquía que permite la instalación de industrias y casas

[1] Este conjunto de planos fue proporcionado por el arquitecto René Mancilla, consultor a quien se le encomendó por parte de la Municipalidad de Iquique mediante Decreto alcaldicio N° 155 del 08 de febrero de 2010, La actualización del Plan Regulador de Iquique.

5. De izquierda a derecha. Algunas obras modernas: Escuela Santa María (1937), Edificios Colectivos Seguro Obrero (1942), Diario "El Tarapacá (c 1940-1945). Fuente: Archivo fotográfico Rodrigo Fuentealba.



comerciales en cualquier parte de ella" (Diario el Tarapacá, 1949).

Se informa que la propuesta incluye: plano de actividades, de densidades, redes de alcantarillado, de pavimentación, además de un Reglamento de Ordenanza para las zonas del Plan Regulador, que se divide en: zonas de reglamentación especial; zonas de comercio, de 1° y 2° clase; zonas de residencia mixta; zona residencial exclusiva; zona de regimientos; zona de edificación económica; zona de industria exclusiva; y zonas para bodegas.

Adicionalmente, durante ese mismo período, 22 alumnos de la Cátedra de Arquitectura de la Universidad Católica realizaron un trabajo académico en la ciudad, liderados por los profesores de urbanismo Emilio Duhart y Carlos Trupp, además del profesor de Taller Oscar Zaccarelli. Este se publica en extenso en el Diario el Tarapacá del 11 de junio de 1950, destacando los análisis pertinentes sobre la realidad local y generando propuestas urbanas, teniendo presente que los tipos de suelo y construcción existentes no responden, según sus estudios, "en absoluto a las exigencias mínimas de espacio e higiene, no pudiendo por tanto ofrecer las condiciones para una habitación apropiada a la condición humana de sus habitantes" y detectar la "carencia de barrios con fisonomía propia y vida independiente, notándose una gran monotonía e indiferencia", por lo que se decide zonificar la ciudad en base a las funciones esenciales de "habitar, trabajar,

recrear el espíritu y el cuerpo y circular", junto con proponer barrios con fisonomía propia.

En noviembre de 1950, Luis Muñoz Maluchka como director del Departamento de Urbanismo de la Dirección General de Obras Públicas y Moisés Bedrack arquitecto del mismo Departamento, llegan a finalizar el Plan Regulador, pero por razones que se desconocen, no se realiza dicha gestión y recién a fines 1954, la arquitecto enviada por la Dirección de Planeamiento, Johanna Zeppelin, informa que hace falta incorporar seis observaciones al Plano Regulador para su aprobación definitiva, junto con señalar que "Iquique cuenta con el Plano regulador más antiguo del país, (...) que fue confeccionado el año 1893" (Diario el Tarapacá, 23 de diciembre de 1954), aunque, según consta, existió un decreto del 9 de julio de 1947, emitido por el Ministerio del Interior que fijaba los límites de la ciudad.

Durante la visita de la arquitecto Zeppelin y acompañada por los arquitectos locales Armando Galté y Oscar Cajiao, se informa que el radio urbano será ampliado, ya que de acuerdo a estudios realizados por dicha dirección parte de la población Pueblo Nuevo queda fuera de los límites fijados, por lo que se ampliaría hasta el Cementerio N° 3 por el lado oriente y hasta las líneas ferroviarias por el sector norte.

No obstante, nuevamente ocurre un silencio en torno a lo que sucede con el Plan Regulador,

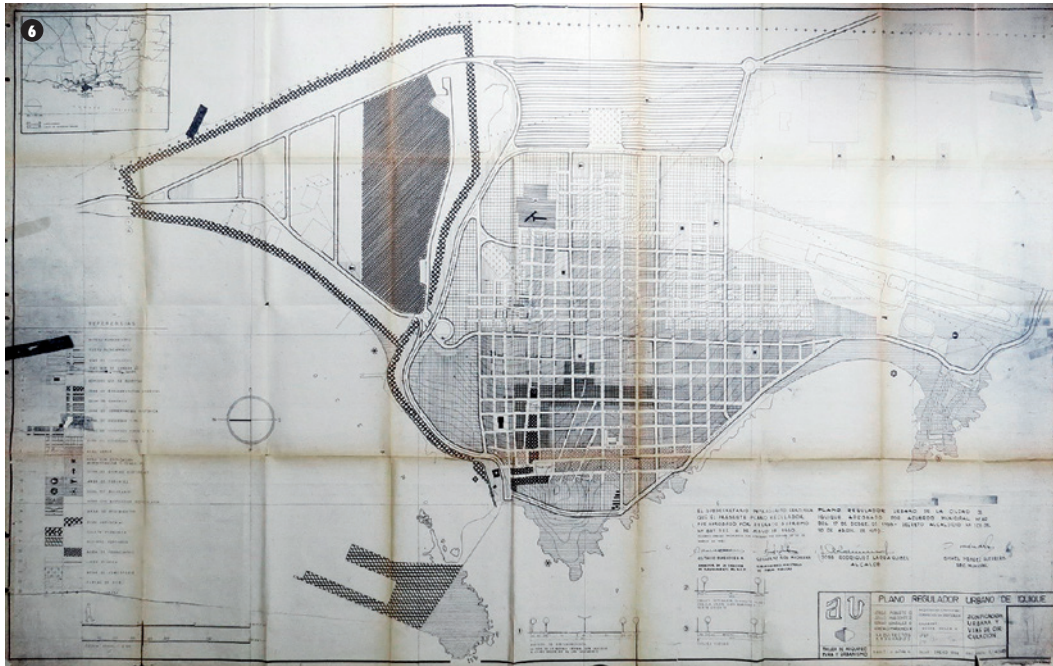
mientras la ciudad sigue expandiéndose y construyendo, sin un instrumento que la ordene. Bajo estas condiciones Ana Guirao de Koch otorga una visión sobre las condiciones de la ciudad en general, al señalar que:

La ciudad posee actualmente un buen servicio de luz eléctrica, y gas; pero el agua es muy escasa y está muy racionada, se debe ampliar el radio de pavimentación de las calles y el servicio de alcantarillado. Iquique, además de ser un excelente puerto, es una ciudad industrial. Su presente y porvenir dependen del auge y de sus industrias.

(...) Cuenta también con edificios modernos de construcción asísmica entre los que podemos mencionar el Hospital Regional, la Ilustre Municipalidad, el Colectivo Obrero, el Mercado, El Diario "El Tarapacá", el Hotel Prat, Grupos Escolares, etc., y como así mismo algunos locales comerciales y residencias particulares (1954, p. 38).

Cerca de 1960 y tras seis años de retrasos que "han correspondido a diversas dificultades surgidas sucesivamente, todas ellas conducentes a conseguir que el plano regulador se logre aprobar en la forma más satisfactoria para el progreso" y con la finalidad de "servir mejor a la ciudad y eliminar toda dificultad posterior" (Diario el Tarapacá, 22 de enero, 1960) de acuerdo a lo señalado en un informe emitido por la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas, se aprueba el Plan

6. Plano General Plan Regulador de Iquique 1960. Fuente: MINVU - archivo fotográfico del autor.



Regulador por parte de la Municipalidad el 17 de diciembre de 1958 y aprobado por la Junta de planeamiento el 24 de septiembre del mismo año, con la salvedad que de que las industrias existentes en Península Cavancha deben retirarse en un plazo de cinco años. El Decreto Supremo N° 887 (MOP) del 6 de mayo de 1960 y publicado en el Diario Oficial el 21 de febrero de 1961 fija como aprobado el Plan Regulador de Iquique y su Ordenanza Local, después de quince años de trámites, estudios y confección.

Sin embargo, al revisar dicho Plan, llama profundamente la atención, que no aparecen los arquitectos señalados anteriormente y figura otorgando el V°B° el arquitecto Jorge Poblete Grez e indicando al Taller de Arquitectura y Urbanismo, conformado por los arquitectos Julio Mardones, Sergio González y Gonzalo Mardones como equipo de diseño.

El Plan Regulador de 1960, considera la conformación de zonas y áreas para los distintos usos de suelo de la ciudad, indicando: zonas para cuatro tipos de vivienda, zona de comercio, zona de reglamentación especial,

zona de conservación histórica, zona de quintas agrícolas, zona de balneario, zona industrial; además de las áreas de deportes, edificación hospitalaria, de regimientos y de edificación administrativa y comercial.

Al respecto, Poblete (1966) señala que durante 1950 a 1956 la Municipalidad “decide confeccionar su Plan de Desarrollo Urbano destinado a planificar la infraestructura que servirá de base a la aplicación de la Ley de Zona Franca Industrial” (p. 58), por lo que pudiera indicar que a partir de ese período Poblete es quien asume junto a su equipo el estudio del Plan Regulador ya aprobado.

La década de 1960 estará marcada por la implementación de nuevas y variadas propuestas urbanas que modificarán y otorgarán nuevos uso a los terrenos vacantes y zonas que ameritan ser intervenidas para propiciar el desarrollo económico local, como fue el caso, de la urbanización del Sector El Colorado como una zona industrial y de carácter pesquero, propiciada por la Corporación de Fomento (CORFO) durante 1962 y que se llevará a cabo

gracias a una permuta de terrenos con los que se contaba en Península de Cavancha y que serán traspasados a la Municipalidad, mismo año en que se amplía nuevamente el límite urbano, fijando la línea del ferrocarril hasta la zona de Los Molles mediante Decreto N° 78 del 17 abril de 1962 del MOP, ya que dejaba fuera del radio urbano a sectores importantes para el crecimiento de la ciudad como el denominado Mosquito, la población Caupolicán y barrio Industrial.

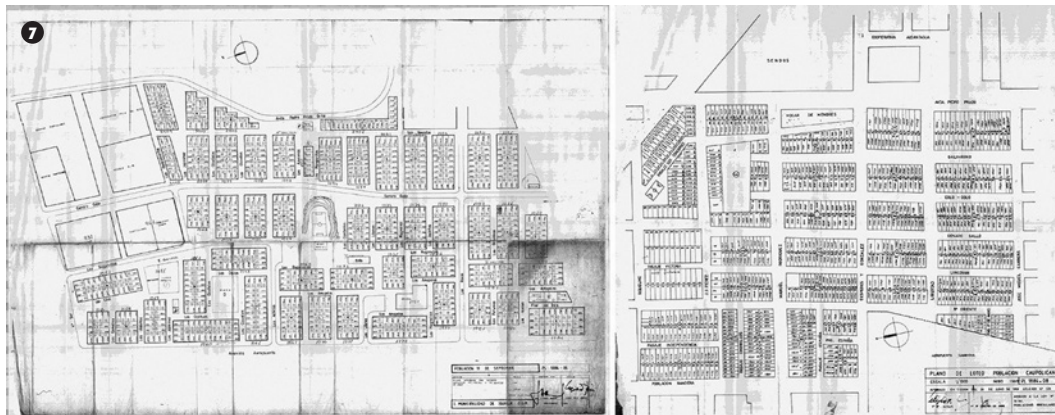
La CORFO continuará ejecutando una serie de obras en pro del adelantamiento urbano y que incluirán la urbanización de península Cavancha para la construcción de un barrio residencial, especialmente para personeros de diferentes industrias, con objeto de transformarlo en un barrio residencial digno del otrora acelerado progreso industrial de la ciudad, obras que estarán a cargo del arquitecto Oscar Cajiao, y que contempla la construcción de 20 chalet en terrenos de 500 m² para evitar la saturación de edificios según consta.

Se suma a las operaciones urbanas realizadas en este período el cierre del Cementerio N° 2, ubicado en sector norte de la ciudad y el traslado de restos mortuorios al Cementerio N° 3, debido al “hacinamiento de tumbas y féretros abandonados que constituye un gravísimo y viejo problema estético, sanitario y social”, y que se ha convertido en “basural tenebroso y mal oliente” (Diario el Tarapacá, 02 de abril de 1961).

Los planes de inversión urbana permitirán consolidar la construcción del camino de circunvalación que llevará al barrio industrial El Colorado, la construcción de un astillero naval, de un balneario, de un hotel en el sector de Playa Cavancha, anhelo que lleva más de 10 años en espera de ser ejecutados con la finalidad de impulsar el turismo.

En otro aspecto, la construcción de viviendas por parte de la CORVI y las cajas particulares sigue siendo insuficiente, comenzando por parte de la municipalidad, y especialmente por el alcalde

7. De izquierda a derecha. Planos de Regularización de Poblaciones 11 de Septiembre y Caupolicán. Fuente: Archivo planimétrico Taller Olivier. Francisco Zamora.



La gestión municipal se enfoca en dos grandes proyectos para la ciudad, por una parte la urbanización definitiva del sector de Playa Brava, no exento de problemas en la confección de sus planimetrías y la construcción del proyecto para remodelar la península del Morro mediante un proyecto de CORVI, junto con obras arborización y consolidación de avenidas y calles en el resto de la ciudad^[3].

EL PLAN IQUIQUE Y SU DESARROLLO URBANO

Para consolidar los intereses ciudadanos y frentes políticos de la ciudad^[4] se plantea, por parte de la Municipalidad, el denominado Plan Iquique, “esfuerzo mancomunado de las autoridades, técnicos y gente de la región y el símbolo que para Chile, representa lo que una comunidad está dispuesta a realizar en su lucha contra los problemas que le aqueja, para buscar la solución del desarrollo económico y social” (Diario el Tarapacá 12 de febrero, 1965) que tendrá como aspectos principales, la búsqueda de autonomía en las decisiones administrativas e inversión pública, al señalar que “cualquier política de desarrollo regional que enuncie el gobierno central será incompleta, de lenta ejecución y más aún estéril si no media una activa y decidida participación de los habitantes de la zona”, y consolidación de “un espíritu visionario y creador” frente a las condiciones del gobierno en ejercicio. Por otra parte el conjunto de leyes tales como, la denominada Ley del Cobre de 1955 (Ley 11.828), Ley del régimen aduanero especial de 1958 (Ley 12.937), DFL N° 266, de 1960 que indica franquicias a las industrias pesqueras y la Ley del Turismo de 1966 (Ley 16.410), se constituyen como las disposiciones legales que favorecerán, en cierta medida, el desarrollo urbano de dicho Plan.

Jorge Soria^[2], la entrega de terrenos para satisfacer la demanda habitacional, mediante el sistema de autoconstrucción y las denominadas operaciones sitio, sistema fuertemente criticado por varios sectores e instituciones de la época, debido a la falta de planificación y hacinamiento que se generará. Basta tomar como ejemplo, las poblaciones Jorge Soria, regularizada posteriormente como 11 de Septiembre y Caupolicán.

MODIFICACIONES AL PLAN REGULADOR DE 1960

Bajo la premisa de convertir a Iquique en una ciudad industrial y turística, se informa en julio de 1964 que la municipalidad modificará completamente el Plan Regulador vigente, acordando realizar dicho trabajo bajo la asesoría del denominado Taller de Arquitectura y Urbanismo (TAU), liderada por el arquitecto Jorge Poblete, quien constantemente visitará la ciudad junto a su equipo de trabajo para realizar los estudios y modificaciones pertinentes.

Con un Plan Regulador que lleva poco más de cuatro años de vigencia, el 26 de septiembre 1964, se informa mediante la prensa, que se acordó la creación del Comité Asesor del Plan Regulador, cuya finalidad es su reestructuración y replanteamiento de algunas zonas de la ciudad.

Paralelamente la Municipalidad, recibe el Plano de Loteo del sector de Playa Brava (1965), y que considera más de 5.000 sitios, áreas verdes, terrenos para equipamiento, además de continuar con las solicitudes de modificaciones al Plan Regulador, entre las que se encuentran la realizada por el Ejército para construir viviendas, destinadas al personal en el sector asignado a regimientos, o la propuesta de convertir Península Cavanca de forma definitiva como barrio residencial, cuando se señala que “tanto la municipalidad como CORFO, tienen un acuerdo en principio en hacer una *pequeña* modificación al plano regulador de ese sector a objeto de que se permita la construcción de viviendas de más de un piso, como lo dispone reglamentaciones vigentes para el tipo de construcciones que se levantarán en esa zona” (Diario el Cavanca, 15 de marzo de 1945).

^[2] Jorge Soria es designado alcalde mediante votación estrecha de 5 a favor y 4 en contra por parte de los regidores de la época.

^[3] El 17 de septiembre de 1965, se publica en diario *El Tarapacá*, un inserto en el que se indica una nueva modificación al Plan Regulador en el sector el Morro, justamente para dar cabida al proyecto de viviendas, por lo que se cambia el destino de la zona: de balneario a vivienda, como también el trazado y anchura de la avenida Costanera, mediante el Decreto N° 184 del 25 de junio de 1965 y firmado por Alfredo Chung Carpio, como alcalde subrogante.

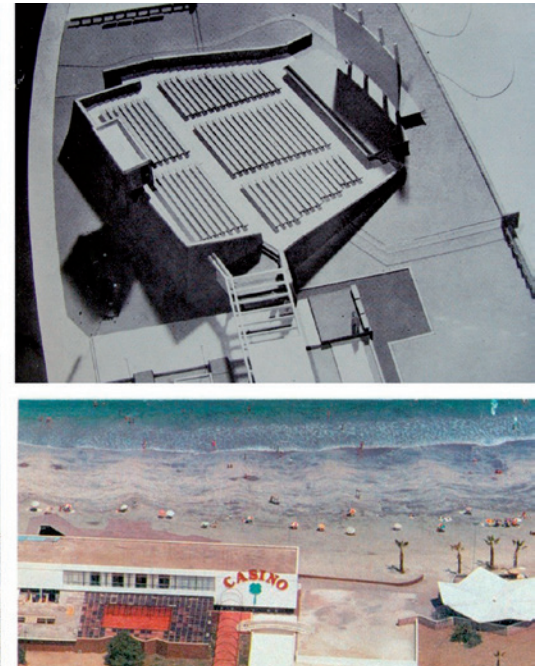
^[4] Destacan el Centro para el Progreso, el Frente pro vivienda y el Plan turístico de Iquique.

8. De izquierda a derecha: (Arriba) Hostería Cavancha, maqueta Cine Delfico. (Abajo) Parque Balmaceda. Casino y Baños Municipales. Fuente: Archivo fotográfico de Carlos Martínez.

Las acciones municipales se verán plasmadas por el denominado Plan de Desarrollo de la Avenida Costanera, que involucra su intervención mediante diversos proyectos de arquitectura e infraestructura urbana que van desde el Sector el Morro hasta la Península Cavancha. Dicho Plan contemplaba la Remodelación el Morro, ejecutado por CORVI y diseñado por los arquitectos Orlando Sepúlveda y Roland Vaca (Valenzuela, 2014, p. 152), incluyendo además las siguientes obras (hoy casi todas demolidas): la Plaza Balmaceda, sector conocido como Las Urracas; el Cine Delfico, 1966-1968, un innovador cine teatro al aire libre; el Club San Remo (Casino), 1969-1970, subsistiendo actualmente solo la Hostería Cavancha, 1967-1969, realizada por Martín Lira para HONSA (Galeno, 2008, p. 26).

En definitiva, la década de 1960 se caracteriza por una actividad pujante de las instituciones presentes en la ciudad y que buscaron evidenciar el desarrollo económico e industrial, mediante obras de arquitectura significativas e infraestructura urbana, junto al crecimiento de la ciudad en dos direcciones, uno hacia al sector norte y centro oriente, “sin ninguna consideración por el orden urbano” y el “segundo hacia el sector sur” (Guerrero, 2007, p. 158). Bien describe Patricio Advis la evolución urbana de Iquique, cuando señala que:

A partir de 1960, surgieron nuevas perspectivas de desarrollo económico para Iquique, con expectativas hacia el mar: industrias conserveras, pesca y harina de pescado. Después de 1975 apareció la Zona Franca Industrial. Conjuntamente llegó gente nueva y el crecimiento a través de remodelaciones, extensión del límite urbano, nuevo Plan Regulador, poblaciones económicas, el negocio inmobiliario, la costanera, la vista al mar. Alto Hospicio. (...) La antigua ciudad se ha transformado finalmente en otra ciudad, con otro recurso, con otra dimensión, con otra actividad y con una cultura urbana diferente a la que creó su excelencia arquitectónica de ayer. Iquique dejó su pasado atrás (2008, p. 47).



COMENTARIOS FINALES

Se ha puesto en evidencia que desde su anexión como territorio chileno en 1883 hasta hoy, Iquique ha sido intervenido solo por dos planes reguladores propiamente tales. El primero que inicia sus estudios en 1945 y que es aprobado en 1960 y el segundo desde 1964 hasta su aprobación en 1981, aunque se ha podido constatar que existieron algunas intenciones de estudios y propuestas de modificación que no prosperaron^[5]. En definitiva, durante el período que se indaga, solo se puso en marcha un solo Plan Regulador, el que se basó principalmente en “una organización funcional pertinente a la ciudad moderna” (Fuentes, 2009, p. 185), en el que se destacan zonas mixtas, vías de circulación que incluyen lo que aparentemente fueron rotondas, entre algunos aspectos que se pudo corroborar mediante los antecedentes expuestos.

Si bien Donoso advierte que Iquique “jamás respondió a una planificación urbana específica. Su desarrollo ha sido espontáneo y ha respondido, desde el siglo XIX hasta hoy, a una serie de estímulos vinculados a actividades mineras o comerciales” (2003, p. 157), no puede negarse que existieron los esfuerzos de autoridades y técnicos, por generar una idea colectiva o lógica en la planificación de la ciudad, durante los 40 años involucrados en el presente artículo. No obstante, Moisés Bedrack, quien participó en el estudio del Plan Regulador de 1960, señaló que el fracaso en la planificación urbana es “debido a insuficiencia en los estudios de factibilidad, a motivaciones políticas inconducentes y, a la propia inexperiencia con que se aplicaban los sistemas de planificación” (Pavez, 2000, p. 9), complementando que el país ha presenciado el auge y declinación de ciudades debido a los aspectos mencionados y que Iquique no fue la excepción.

[5] Por ejemplo la realizada por Patricio Advis de la CORMU entre 1969 a 1970 y la de Patricio Arancibia del MINVU en 1979.

Es evidente por tanto, que la ausencia histórica de una planificación urbana eficiente en Iquique, se deba en gran medida, a la inestable conducción político-administrativa, la permanencia excesiva de la autoridad de turno, la falta de consensos y coordinación de las instancias y actores que intervienen en dichos procesos y los vacíos legales o normativos que no estipulan los períodos de revisión, actualización o reemplazo en los instrumentos de planificación urbana. Aspectos que son cíclicos en la historia urbana local y que se hace evidente después de 36 años en que aún no se genera un nuevo Plan Regulador Comunal ni el surgimiento de una idea colectiva para el desarrollo de la ciudad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Advis, P (2008). *La arquitectura de Iquique durante el período salitrero*. Iquique: Ediciones Pehuen.
- Donoso, C. (2003) El puerto de Iquique en tiempos de administración peruana. *Historia*, 36, pp. 123-158.
- Donoso, C. (2003). Fuentes raras y valiosas para la historia de Iquique. 2003. *Revista de Ciencias Sociales*, (13), pp. 13-24.
- Fuentes, P. (2009). *Antecedentes de la Arquitectura moderna en Chile. 1894-1929*. Concepción: Ediciones Universidad del Bío-bío.
- Galeno, C. (2008). Laboratorio confinado. *Arquitectura moderna en el norte de Chile. Revista de Arquitectura*, 14(17), pp. 18-29.
- Guerrero, B. (2007). La ciudad y sus transformaciones: memoria urbana de Iquique. *Revista de Ciencias Sociales*, (19), pp. 149-165.
- Guerrero, B. (1995). Iquique era una villa grande y hermosa. Iquique en la pluma de escritores y geógrafos. *Revista de Ciencias Sociales*, (5), pp. 3-17.
- Gurovich, A. (2000) La ciudad de Iquique. *Revista de Arquitectura*, 10(11), pp. 8-13.
- Núñez, E. (1945) *Diario El Cavancho*.
- Ovalle, F (1908). *La ciudad de Iquique*. Iquique.
- Pavez, M. I. (2002). Luis Muñoz Maluschka: un miembro de la "Akademie für Raumforschung und Landesplanung" en el Ministerio de Obras Públicas de Chile. *Revista de Urbanismo*, (5).
- Pavez, M. I. (2002). Profesionales y profesores del Urbanismo en el Siglo XX en la F.A.U. de la Universidad de Chile. *Revista de Urbanismo*, (3).
- Pérez, F. (2017). *Arquitectura en el Chile del siglo XX. Modernización y Vanguardia. 1930-1950*. Tomo 2. Santiago: Ediciones ARQ.
- Valenzuela, V. (2014). *Trayectoria de la vivienda moderna en Iquique. (1930-1970)*. Libro de Actas Vº Seminario Docomomo. Santiago: Docomomo.