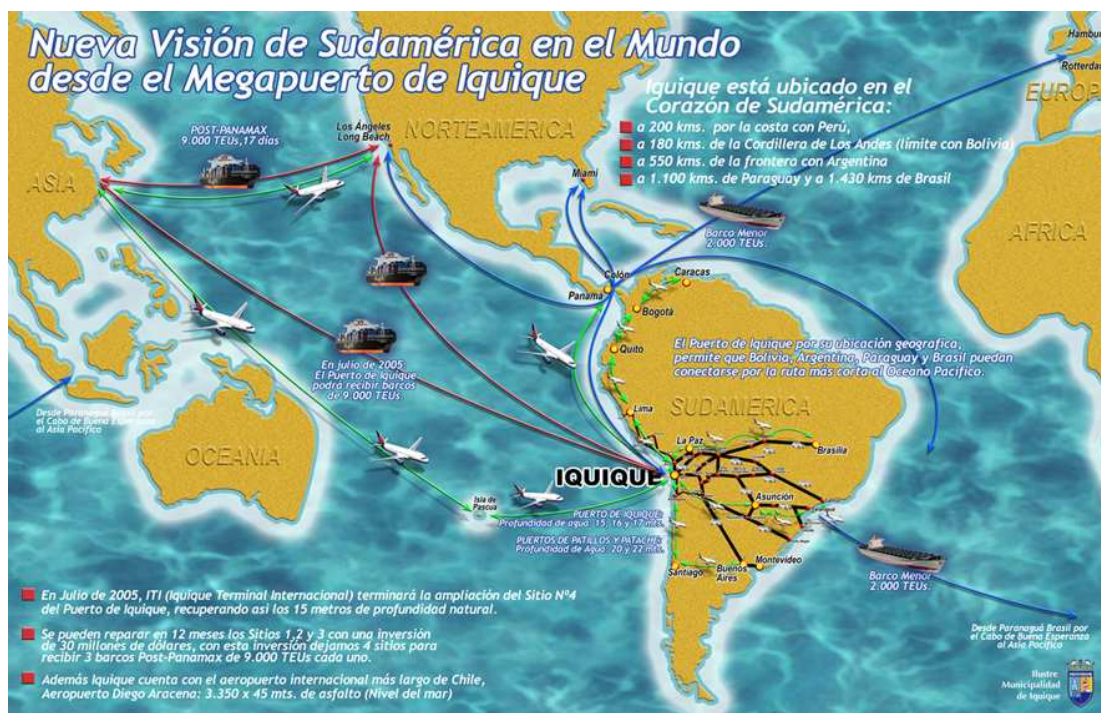


Primera Parte:

DIAGNOSTICO COMUNAL IQUIQUE



I. PRESENTACIÓN

Historia de la comuna

ASENTAMIENTOS HUMANOS: Períodos Históricos.

Como se ha señalado, la configuración espacial del territorio es un fenómeno funcional al poblamiento humano y, en ese sentido, cada época establece su propia configuración dejando vestigios tangibles en el territorio, los que representan parte importante del Patrimonio Cultural, por lo que resulta indispensable detectar previamente su existencia e incorporarlo a la configuración presente.



Soronal, y Alta Aguada) .

Las evidencias arqueológicas de ocupación más antigua de la costa de Iquiqueña, podrían ser las registradas en la cordillera de la Costa y Pampa intermedia. Es probable que recolectores cazadores entre los 10.000 y 8.000 años A.P., comenzaran lentamente a bajar de tierras altas hacia áreas de mayor posibilidad de obtención de alimentos como son las desembocaduras de las quebradas y valles. Esta movilidad continúa hacia el oeste con desplazamientos hasta llegar a las aguadas existentes en los cerros costeros, donde existía además, una vida vegetal y animal importante. Es así, que se han encontrado artefactos, principalmente para la caza y tratamiento de carnes y pieles en la comuna de Iquique (Alto Barranco,

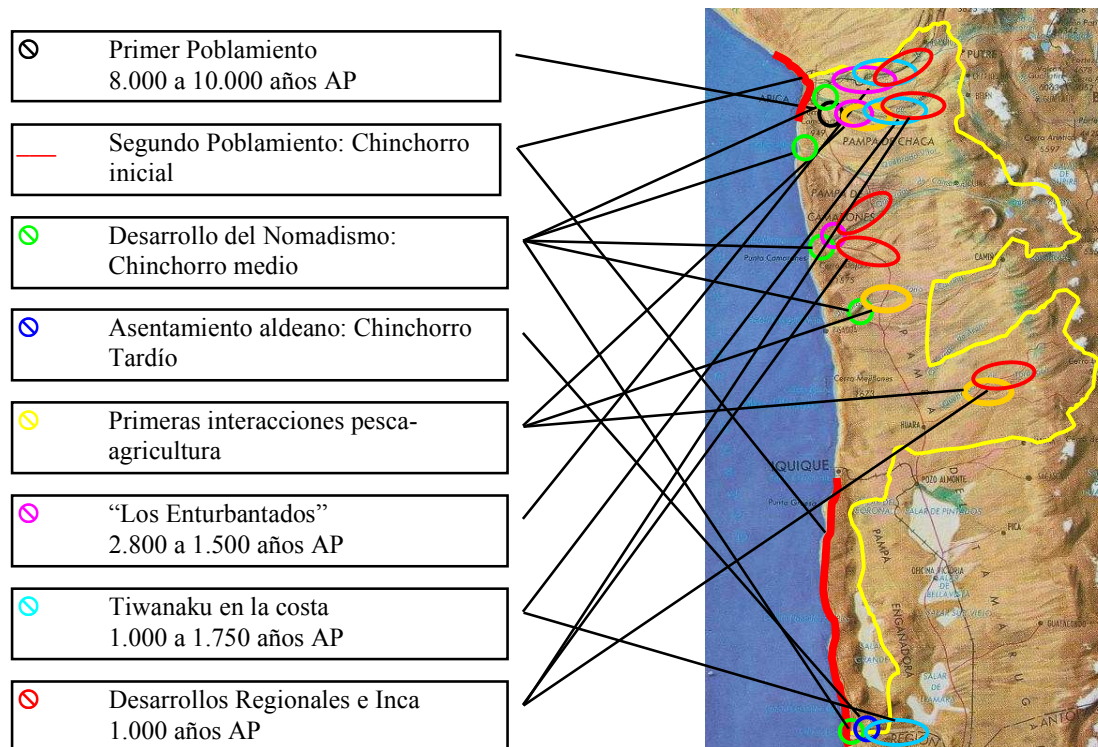
Hace 8.000 años el Complejo de las Comunidades Chinchorro comienza a desarrollarse en la costa sur de Perú y norte de Chile. Gracias al clima desértico, se conservan muchas momias de preparación complicada con su ajuar. La importancia de la funebria Chinchorro permite estudiar aspectos relevantes de la vida espiritual y expresión artística en épocas tempranas. Los principales Sitios Chinchorro se encuentran en Arica: Playa Chinchorro y faldas del Morro; Pisagua, Pisagua Viejo y Costa sur de Iquique. (G. Focacci, 1980)

Entre los años 4.000 y 3.000 A.P., aproximadamente, los recolectores pescadores de la costa se aglutinaron en la primera aldea conocida para Chile en la banda norte de la desembocadura del Río Loa. La Aldea estaba formada por varios conjuntos de estructuras circulares en torno a patios comunes. Muchas de las tradiciones artísticas de chinchorro se conservan en esta vida aldeana de los pescadores. Los muertos eran enterrados en las mismas estructuras habitacionales y posteriormente sellados con argamasas especiales de ceniza de algas marinas.(L. Núñez, 1971)

Aproximadamente, entre los años 250 y 1.000 DC grupos de colonias Tiawanacu se instalaron en varios lugares del sur de Perú y norte de Chile coexistiendo e interactuando culturalmente con las comunidades establecidas con anterioridad.

Alrededor del año 1.000 desaparece la influencia Tiawanacu y comienzan los desarrollos regionales lo que repercute en los modos de vida de la costa. Aparece la balsa de cuero de lobo. La cultura panandina Inca se deja sentir a partir del siglo XV en la costa. Arica, Pisagua y Costa Sur de Iquique tienen claras evidencias de influencia Incaica. En el Cerro Esmeralda cerca de Iquique se encuentra un Santuario Incaico.

Distribución y antigüedad del poblamiento precolombino, localización esquemática.



El Período Republicano

Las primeras manifestaciones se encuentran en la costa sur de la comuna de Iquique, en donde se inicia la explotación de covaderas para la obtención de guano fósil como fertilizante a partir de la década de 1860. Los principales sitios son: Pabellón de Pica, Punta de Lobos y Guanillos que se encontraban en explotación en 1879. Cerradas sin funcionar se encontraban en esa época las guaneras menores de: Patillos, Patache, Chanavaya, con 1.300 habitantes. (Puerto Inglés) y Chipana.

Se conservan restos de las faenas de extracción, embarcaderos, asentamientos y cementerios. Compañías británicas se adjudican las concesiones del litoral sur de Iquique para lo cual se implementan las faenas con trabajadores de nacionalidad China. Los restos más representativos son las covaderas de Guanillos del Norte y los Cementerios de los Chinos enganchados. Pabellón de Pica, antes de la Guerra del Pacífico, llegó a contar con una población de 4.000 personas, en su mayoría de origen asiático. En la caleta San Marcos, Quebrada Seca, se encuentran los restos de instalaciones para la explotación de una salina que usó como materia prima el agua de mar. (O. Bermúdez, 1963).



El Ciclo salitrero introduce los grandes cambios en la Ciudad de Iquique. En la Pampa surgen las *paradas salitreras* (se trata de los antiguos *buitrones* utilizados durante el siglo XVIII para amalgamar el mineral de plata proveniente del yacimiento de Huantajaya) (S. Villalobos, 1979) muy posteriormente las *oficinas de máquina* dotadas de calderas para producir vapor mejorando ostensiblemente los niveles de producción de nitrato. En la costa se habilitan los *puertos del salitre* Pisagua e Iquique, con

un tipo particular de arquitectura con un repertorio formal neoclásico, adaptado a la madera proveniente de Inglaterra y norteamericana.

La actividad portuaria insuficiente, obligó a crear como alternativas las caletas de Junín, Caleta Buena, Mejillones del Norte y Bajo Molle. Se produce una renovación urbana y la explotación de todos los recursos que es capaz de ofrecer la región para facilitar la explotación de la promisoría industria del salitre.

Un avance notable del período fue la implementación de redes ferroviarias. El Ferrocarril Salitrero, que llegó a contar con 4 líneas independientes entre Pisagua y Lagunas, dejó restos de sus vías y estaciones tanto en las ciudades puerto como en la pampa (Figura 0-0).

La actividad salitrera desencadenó además, en el año 1879, el conflicto armado entre Chile, Perú y Bolivia, conocido como “Guerra del Pacífico”. De la Campaña de Tarapacá aun existen restos en los campos de batalla y sitios de museos que generalmente han sido armados por los propios militares.

Configuración espacial del salitre

A diferencia del poblamiento precolombino de la región, el desarrollo de la economía del salitre configura otra forma de ocupación del territorio, donde las condiciones naturales de habitabilidad pasan a segundo término, poblándose áreas inhóspitas en función de los yacimientos y de la estructura de transporte del producto a los puntos de embarque¹, lo que se hace por vía férrea, configurándose (como se aprecia en figura 3.2) un trazado que posteriormente reproduce en gran parte la ruta 5 y la actual ruta 16 de acceso a Iquique.

Es esta estructura, separada del borde costero, la que permanece como esquema de relaciones de las localidades interiores y costeras del territorio, la que se ha consolidado y reforzado, no obstante su funcionalidad original ha perdido su vigencia. y

El Período de la Integración y Regionalización

A partir de la segunda mitad del siglo XX, el Estado de Chile desarrolla políticas de integración territorial de las zonas fronterizas extremas, en este marco es declarado Arica (1953) como Puerto Libre.

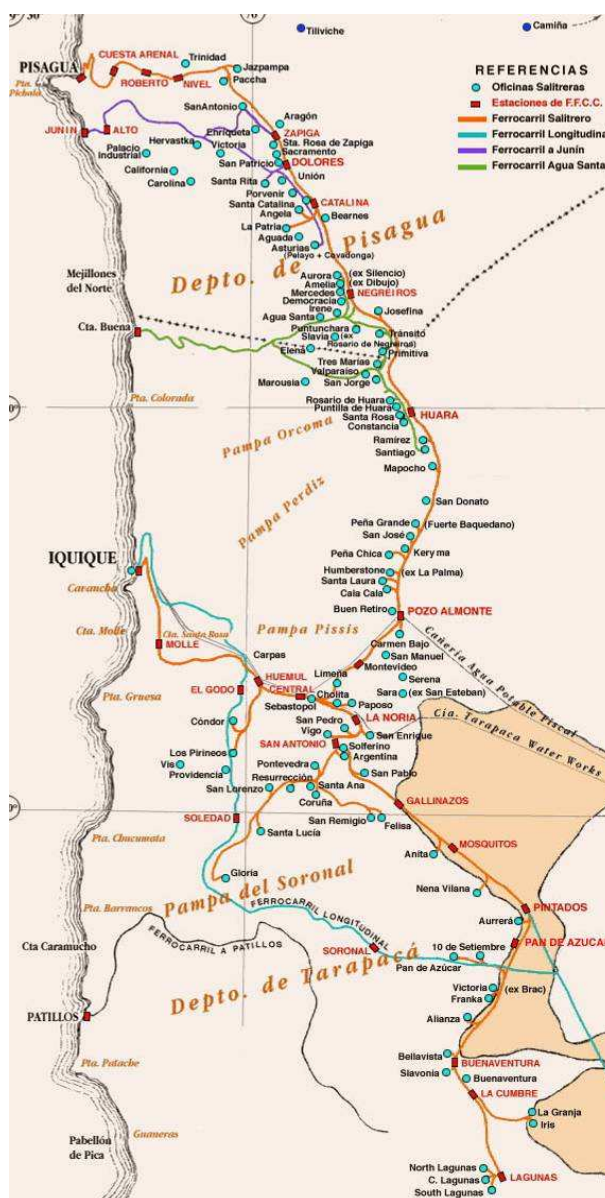


Figura 3-2 Líneas de Ferrocarril Época del Salitre
FI: www.albumdesierto.cl

¹ Así surge Iquique, como facilidad portuaria natural para el atraque de embarcaciones.

La reforma administrativa del territorio nacional (política de regionalización del período militar), consideró la región como territorio fronterizo de excepción e Iquique, por sus condiciones geográficas estratégicas ante un posible conflicto con los países vecinos, pasa a ser la capital de la región (1975) y es beneficiada con las franquicias aduaneras que antes favorecieron a Arica. Los efectos de estas políticas de desarrollo también generaron en Iquique un crecimiento expansivo de la ciudad, la cual carece de espacio en la estrecha plataforma costera y éste se desarrolla en la pampa de El Molle (Alto Hospicio), tras el acantilado costero, fuera del límite urbano y en precarias condiciones de habitabilidad. Así a 1992 Iquique vuelve a repuntar en población respecto de Arica, quedando bajo ésta en una relación 9:10.

La ciudad-puerto de Iquique²

La ciudad-puerto de Iquique se localiza a 20° 12' de latitud sur y a 70° 10' de longitud oeste, desarrollándose en un espacio arenoso, correspondiente a una planicie costera de forma romboidal alargada, rodeado por escarpados declives de alturas áridas y calvas que se levantan a más de 700 a 800 metros de elevación.

La bahía de Iquique parece haber sido utilizada desde la prehistoria por los nómades del mar, llamados changos, como lugares de estación en sus vagabundeos costeros, abreviados aquí por la falta de recursos de agua potable. Durante la ocupación incásica fue utilizada con frecuencia en las faenas pesqueras de bastimento. Alrededor de 1536 los conquistadores españoles comenzaron a extraer guano de la Isleta de Iquique (actual isla Serrano) para fertilizar los valles adyacentes al puerto de Arica, valiéndose del trabajo de un contingente de changos que fueron a residir en una toltería improvisada tras la pequeña prominencia que corona la punta de El Morro.

Después de 1556 empezaron a explotarse las ricas minas de plata de Huantajaya, situadas al este de aquella caleta, convirtiéndola en su puerto de embarque y aprovisionamiento. Estas minas fueron posteriormente abandonadas y redescubiertas hacia 1680, luego de lo cual alcanzaron un gran auge entre 1718 y 1746, con más de 3,000 operarios, y una fase de decadencia entre 1780 y 1792. Desde 1778 se incorporaron a la producción, entre otras, las minas de plata de Santa Rosa, al sur-este del puerto, obteniendo sus mejores rendimientos después de 1815. Con motivo del cambio de gobierno en el Perú, en 1825, los yacimientos debieron cerrarse. Más tarde volvieron a funcionar mediante el beneficio de los desmontes de las etapas coloniales, fueron ampliadas hacia 1884, y volvieron a cerrarse después de 1920. Bajo el gobierno peruano, el puerto de Iquique dependió de la Prefectura de Arequipa.

Período 1811-1879

Desde el comienzo de la actividad salitrera hasta la Guerra del Pacífico.

En 1811 y 1815 se constituyeron las primeras bodegas para la depositación de mercaderías y muelles de embarque del nitrato de sodio o salitre al Callao, iniciando así el movimiento de esta vastísima riqueza descubierta en Tarapacá en 1809, que junto con el bórax y el yodo llegaron a nutrir la vida de Iquique durante más de un siglo. Luego surgieron las primeras habitaciones destinadas a los empleados fiscales, y entre 1820 y 1830 se edificaron varias viviendas de mejor calidad.

El año 1830 marcó la fecha del envío del primer embarque de salitre hacia Europa y el inicio de Iquique como entidad propiamente urbana. En esta ciudad primordial los peruanos y extranjeros residían en La Puntilla, junto a la costa, y la población mestiza en El Morro, en tanto que los pescadores y balseros changos y negros aparecían retirados del conjunto urbano, en la península de Cavanha, Los primeros comerciantes, por su parte, estaban distribuidos en La Puntilla y El Morro. Cinco años después la población ya superaba el millar de habitantes, con lo cual se agudizó el problema de las subsistencias, la leña y el agua potable. El agua debía ser traída en goletas desde

² Alberto Gurovich, Cuatro fases de la evolución del desarrollo de una ciudad puerto. Revista de Arquitectura, Facultad de Urbanismo de la Universidad de Chile N° 1+1.

Arica y Pisagua, y desde 1840 se fueron instalando varias máquinas condensadoras que procesaban agua de mar para ayudar a satisfacer la creciente demanda.

El lado norte de la ciudad se fue lentamente convirtiendo en el centro comercial y administrativo, al mismo tiempo que surgían nuevos muelles, bodegas, almacenes y corrales para las muías que se movilizaban entre el puerto y las "paradas" de la pampa. El aumento de la producción salitrera determinó una verdadera explosión demográfica, especialmente después de 1853, cuando Gamboni introdujo mejoras en los métodos de elaboración. La importancia que fue ganando Iquique llevó al gobierno del Perú a declararlo puerto mayor, decreto del 26 de junio de 1855.

En el año 1862 la ciudad contaba con 2.485 habitantes, y sobre los 2.900 en 1868, cuando se inicia la construcción del primer ferrocarril salitrero, de Iquique a la Noria, que demoró tres años y generó una elevada inmigración de trabajadores chilenos. El 13 de agosto de 1868 acontece un gran terremoto acompañado de una violenta salida de mar, que arruinan el puerto y diezman a su población. En octubre de 1870, un incendio consumió 25 manzanas, volviendo a perjudicar notablemente a la ciudad, casi toda construida con la madera traída como lastre en los barcos que llevaban salitre. Sin embargo, el vecindario sube a los 5.088 habitantes en 1872, y a 9.222 en 1876, con una tasa de incremento del 15,55% anual acumulativo en el período 1868-1876. Una parte importante de dicha población, así como de las principales inversiones en la industria salitrera, eran de nacionalidad chilena. En 1876, Santiago Humberstone aplica el sistema Shanks en la elaboración del salitre de Tarapacá, lo cual va a permitir, más adelante, un decisivo crecimiento de la productividad.

El 9 de mayo de 1877, una combinación de terremoto, incendios y maremoto volvieron a provocar numerosos estragos en la castigada ciudad. Al iniciarse la Guerra del Pacífico el puerto fue bloqueado por la Armada de Chile, dos de cuyos navíos debieron batirse contra dos blindados de la Marina peruana y la artillería costera, el 21 de mayo de 1879, escribiendo una de las más brillantes páginas de nuestra historia naval en plena rada de Iquique y en Punta Gruesa. La ciudad fue ocupada por las fuerzas militares chilenas el 23 de noviembre de 1879, e incorporada definitivamente a la República por el tratado de paz con el Perú del 20 de octubre de 1883..

Período 1879-1918

Desde la Guerra del Pacífico hasta la Primera Guerra Mundial y el cierre del mercado alemán del salitre.

Los grandes incendios ocurridos entre 1880 y 1885, que destruyeron 63 manzanas del centro mercantil y de algunas secciones residenciales, determinaron la construcción de una costosa red para combatir el fuego con agua de mar a presión, la cual también pedía ser utilizada en la limpieza domiciliaria. En aquel tiempo se conforma una condición de propiedad municipal dominante en Iquique, por mandato legal, que hasta el presente resulta singular entre las ciudades chilenas (con excepción de una zona del puerto de Tomé). 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 el paralelo que pasa al sur de la península de Cavancha (actual avenida de la Concordia).

La población, disminuida por la guerra a menos de 6.000 habitantes, volvió a crecer, ahora bruscamente, llegando a los 15.391 habitantes en 1885, con una tasa de masculinidad del 115, 86% y un 53,34% de alfabetismo. Debido al rápido poblamiento y a la normalización económica, la tasa de incremento del valor de las propiedades entre 1876 y 1887 fue casi cuatro veces mayor que la tasa de crecimiento del número de edificaciones construidas en Iquique durante el mismo período (Billinghurst, pp. 48-49). En 1889, la empresa Tarapacá Water Works es contratada para instalar la primera red de agua potable de la ciudad. Superada la Guerra Civil de 1891, en la cual Iquique jugó un papel decisivo, el proceso salitrero continúa su marcha.

En el año 1894, el presupuesto municipal per cápita de Iquique es de 2,38 veces el de la comuna de Santiago. Por lo demás, ese presupuesto municipal de Iquique recibe un 18,39% de subvención fiscal, en tanto que el de Santiago debe ser subsidiado en 32,72% de su monto anual corriente. En 1895 la población alcanza a los 33.031 habitantes, mientras la tasa de masculinidad desciende al 111,79%,

señalando cierto grado de consolidación urbana. Iquique se ha transformado, entonces, en la "Capital del Salitre", el núcleo eficaz de casi un centenar de "oficinas" salitreras que le enriquecen y lo utilizan. La isla Serrano es unida al continente en 1899, y en ella principiaban a concentrarse las instalaciones portuarias diseminadas en la bahía.

En el año 1900, el puerto de Iquique viene a ser el mayor contribuyente a las arcas fiscales, ocupando el primer lugar entre los puertos mayores al originar el 43,75% del total de las entradas nacionales por concepto de las caudaciones



provenientes de los derechos de aportación, esto es 4,10 veces el monto de las entradas fiscales percibidas por el puerto de Valparaíso. En 1907, Iquique es una ciudad cosmopolita con costumbres liberadas y, al mismo tiempo, escenario de tremendos enfrentamientos de ideales. La población llega a los 40.171 habitantes, si bien ha descendido la velocidad aumento poblacional. Los extranjeros constituyen el 44,75% de los propietarios urbanos de Iquique, aunque sólo representan el 26,63% de la población. En la estructura urbana se nota una mayor especialización del área comercial y administrativa, que expulsa parte de los residentes de las secciones que circundan el centro.

El ferrocarril urbano (tramway) afianza la organización interna de la ciudad, extendiéndola asta la península de Cavancha e incorporando lentamente al Hipódromo y al balneario al conjunto urbano.

La Primera Guerra Mundial cierra el importante mercado alemán del salitre y afecta comercio con los otros países europeos, demás, después de 1918 el nitrato natural debe encarar la competencia del nitrato sintético.

Período 1918-1958

Desde la crisis del salitre hasta la protesta de las banderas negras por el abandono de Iquique.

Esta situación crítica de la industria salitrera ocasiona un descenso de la población de Iquique, que baja a 37.421 habitantes en 1920, produciéndose un desplazamiento de las viviendas inmediatas a las plazas Montt y Condell, una disminución residencial en las acciones periféricas medias y la formación de campamentos provisorios, de trabajadores salitreros cesantes, entre la ciudad y algunos asertos suburbanos (El Colorado, Los Chanchos, etc.).

En 1920, la tasa de alfabetismo de Iquique es del 73,66%, solamente superada por cuatro comunas censales del centro de Santiago y de Valparaíso.

Aunque las actividades salitreras tendieron a recuperarse después de 1919, consiguiendo grandes volúmenes de exportación en 1920, 1928 y 1929. Los precios se mantuvieron extremadamente bajos, afectando consecuentemente a la producción y el empleo. En ese contexto, la carestía de los combustibles y de la mano de obra, junto con el mantenimiento de las disposiciones tributarias del Estado, determinaron la instalación de plantas industriales con el sistema de los hermanos Guggenheim desde 1926, a costa de grandes inversiones, principalmente en la región de Antofagasta. Como secuela de lo anterior, el censo de 1930 muestra un leve repunte poblacional en Iquique, que alcanza a los 46.458 habitantes, con un 103,07% de masculinidad. También aumenta la superficie urbana, especialmente al oriente de la calle 21 de Mayo, y se amplían los caseríos satelitarios en El Colorado y Los Pinales de Cavancha. En este último lugar comienzan a ubicarse algunos establecimientos recreativos y residenciales, desalojando antiguas instalaciones en desuso.

En el rol de avalúos fiscales de 1930 se registran 4.351 propiedades urbanas en Iquique, 54 en Cavancha y 65 en El Colorado, dispuestas en 350 manzanas que ocupan algo mas de 450 hectáreas. El valor medio de los predios de Iquique equivale a 2,29 veces el valor medio de los de Cavancha, en tanto que el valor medio de los predios en El Colorado es 1,15 veces mayor que los de Iquique.

El presupuesto municipal per. cápita de la comuna de Santiago en el mismo año 1930, es ahora de 2,35 veces el de la comuna de Iquique, habiéndose revertido la proporción de 1894. La crisis mundial de 1929 y 1930 motiva una violenta disminución en las compras y los créditos financieros, por lo cual

se acumula una gran reserva almacenada de salitre sin venderse. En busca de una solución integral se fusionan las diferentes empresas en la Compañía de Salitres de Chile (COSACH), en 1930, y en la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo (COVENSA), en 1933, cuyas políticas de explotación y comercialización, frente a la declinación de la demanda externa y a los bajos precios, terminaron por paralizar los cantones salitreros de Tarapacá y desarticular las funciones portuarias, comerciales y financieras de Iquique entre 1930 y 1940. (Como referencia podemos citar que la totalidad de la industria salitrera, en 1933, había bajado sus precios al 35,43% su producción al 13,53% y su ocupación al 14,29% de los niveles correspondientes del año 1929).



En demanda de trabajo, los pampinos se van trasladando a las ciudades y de allí se embarcan a las regiones centrales del país, Iquique se convierte en un lugar de paso de miles de cesantes, que residen en condiciones generalmente precarias e insalubres, y parten a toda prisa.

Según el censo de 1940, la población iquiqueña había bajado a 38.318 habitantes, con una tasa de masculinidad del 96,44% y también se había reducido el número de viviendas, de 9.357 a 8.702 unidades. Si consideramos el crecimiento medio de la población chilena en el período intercensal 1930-1940, Iquique mostraba una pérdida neta del 34,68% de su población.

En la ciudad de esa fecha se perfilan seis formaciones distintas, que son: (1) el Centro comercial y administrativo; (2) la zona de El Morro, donde se entremezclan las residencias y el equipamiento Institucional, con varias Industrias y depósitos; (3) el barrio Sur, delimitado por la calle Bulnes, con residencias de categoría superior; (4) la Puntilla, donde se amalgaman las Industrias, los depósitos y las bodegas de embarque; (5) el sector del Hospital y la Población Nueva, construido alrededor del 1900 y repleto de conventillos, en pleno proceso de renovación residencial; y el (6) El Colorado, antiguo basural y playa de desembarco de los "cachuchos" salitreros, donde se advierte la más reciente apropiación espacial, con edificaciones dispersas, estanques de petróleo y ranchos.

En el censo de 1952, el curso decreciente de Iquique continúa sin variaciones, no obstante la construcción de la Oficina Victoria (1941-1979), basada en el sistema Guggenheim, ubicada a 109

kilómetros de distancia al sureste de la ciudad. La población entonces señalada apenas aumento a 39.576 habitantes, lo cual implica un saldo migratorio negativo del 14,82%.

Finalmente, la situación hizo crisis entre los años 1957 y 1958. En mayo de 1957, a través de toda la ciudad se izaron banderas negras como manifestación de reproche hacia el país por el abandono de Iquique.

Período 1958-1985

Desde el primer programa de desarrollo urbano.

En 1958 se elaboró un programa de desarrollo urbano basado en las posibilidades de la industria pesquera, tomando en cuenta el potencial ictiológico de su literal y la existencia de instalaciones portuarias completas. Además se concedieron franquicias aduaneras por medio de la llamada Ley de Tarapacá, N° 12.937, que facilitaron la ampliación y creación de algunas industrias de fertilizantes, cales y yeso, conservas de pescado, etc. Podemos apreciar el efecto de tales medidas en el censo de 1960, cuando la población sube a los 50.655 habitantes, con una tasa de crecimiento del 3,13% anual. La ciudad de Iquique se extiende resueltamente hacia la periferia oriental y suroriental y siguen despoblándose los distritos centrales (Manuel Montt y Arturo Prat), con a una pauta de crecimiento centrífugo.

En virtud de la política de "zona franca industrial" se dictan nuevas leyes y reglamentos y un Plan de Fomento Pesquero para favorecer en general, la instalación y desarrollo de industria pesqueras mediante la liberación de derechos aduaneros y otras reducciones impositivas (266/1960 y Ley 15.575), además de la urbanización de un sector de El Colorado. Esta urbanización de El Colorado, compuesta de predios de una hectárea cada uno, de hecho le impone el destino de barrio industrial de la ciudad. Para readecuar el conjunto urbano a las nuevas solicitudes y de concertar su unidad, largamente trastornada por las vicisitudes económicas, se elabora el Plan Regulador Comunal de Iquique, que es aprobado por Decreto Supremo N° 887 del Ministerio de Obras Públicas de 6 de mayo de 1960, publicado en el Diario Oficial del 21 de febrero de 1961.

Entre 1961 y 1965 la ciudad se transformó en un conglomerado de industrias y talleres de reparación, y el puerto se llenó de goletas pesqueras. Alrededor de 4.500 personas concurrieron a trabajar en la elaboración de harina de pescado, aceites, pescado seco y conservas, en los frigoríficos y en las flotas pesqueras. Pero desgraciadamente se fue gestando una excesiva especialización pendiente de un sólo recurso marino, la anchoveta (*Engraulis Ringueus*), sin contar con los conocimientos suficientes sobre su población y sus migraciones.

La captura de la anchoveta comenzó a mermar desde 1963, produciéndose una casi total paralización de las actividades fabriles y la cesantía de más de 3.500 trabajadores a mediados de 1965. En este nuevo ciclo, parcialmente malogrado, la ciudad de Iquique que se extendió hacia el norte, a través de El Colorado y hasta Punta Negra, donde se instalaron la mayor parte de las industrias pesqueras y hacia el sur, flanqueando por el oriente el aeropuerto de Cavancha, donde se construyeron diversas poblaciones para los obreros y empleados de las mismas pesqueras (más de 800 viviendas edificadas por el Estado y la iniciativa privada). El aeropuerto de Cavancha, que había sido construido en 1945 sobre lo que fueron las pistas del Hipódromo, y recientemente prolongado en 1960, quedó así dentro de la ciudad, ocupando una superficie de 67 hectáreas, rodeado por poblaciones.

Al mismo tiempo se agudizaron los problemas de la red de alcantarillado, que había sido diseñado en 1924 para atender el 80% de la demanda real de entonces. En 1965, esta red soportaba más del triple de su capacidad instalada, y vaciaba sus desechos directamente al mar, contaminando las orilla de la bahía, junto con las evacuaciones de las industrias pesqueras y el lavado de las goletas. Recién en 1968 se emprendieron las modificaciones más urgentes de los colectores finales, sin resolver efectivamente sus problemas.

Una parte de las industrias pesqueras y las restantes actividades de Iquique lograron superar la nueva crisis, de tal modo que en el censo de 1970 la ciudad alcanzó una población de 64.477 habitantes, con un incremento neto del 10,28%, una tasa de crecimiento del 2,44 y una tasa de masculinidad del 99,07% (que es un 2,10% mayor que la del año 1960). Como resultado de la permanencia de la mano de obra. En medio de los cambios que experimenta la disposición espacial de la ciudad, se destaca la salida del 35,20% y del 18,43% de los residentes de los distritos Manuel Montt y Carlos Condell, respectivamente, pertenecientes a la traza de 1910 al 1920, por efectos del deterioro y la mutación

funcional que se opera en ellos. A manera de compensación, aparecen más desarrolladas las urbanizaciones abiertas en la periferia, extendiéndose hacia los bordes orientales de la planicie y, principalmente, sobre el distrito de Cavancha, donde la población aumenta con una tasa del 24,89% anual acumulativa, que supera más de diez veces la tasa promedio de Iquique.

Entre 1970 y 1980, la industria pesquera, reducida a un número menor de empresas, logra controlar sus volúmenes de extracción y elaboración. Asimismo se llevan a cabo varios programas de vialidad y prospección de recursos en el altiplano y el litoral que, en último término, van a tonificar la dominancia territorial de Iquique. En la ciudad se comienza a renovar el núcleo y el borde costero central, aprovechando las ventajas de su infraestructura, particularmente beneficiada en la distribución del agua potable, y tratando de solucionar, también, las crecientes complicaciones de la circulación urbana, en su parte por el centro y hacia El Colorado. Las normas sobre la Regionalización del país, aprobadas en julio de 1974, le asignaron a Iquique el rol de capital de la región de Tarapacá, convirtiéndola en un centro de servicios administrativos y de importantes guarniciones militares.

El 25 de junio de 1975, mediante la dictación del Decreto Ley número 1.055, se creó la Zona Franca Comercial e Industrial de Iquique (ZOFRI), otorgándole un régimen especial de franquicias aduaneras (extraterritorialidad) a un espacio de 23 hectáreas y una superficie de expansión futura de 130 hectáreas ubicadas entre el barrio industrial El Colorado y el recinto de la estación de los Ferrocarriles del Estado. En esta zona privilegiada se ha construido un complejo de galpones y módulos de exhibición y venta, donde trabajan más de 3.000 personas en forma directa, y en torno al cual se genera, además, sobre 4.300 empleos de colaboración indirecta.

Las mercaderías que ingresan allí son actualmente comercializadas en Chile y hacia el exterior, y pronto se pasará a la etapa de industrialización ligera de algunos productos, que incluirá ensambles, armaduras, terminaciones y transformaciones de insumos importados y nacionales.

El incremento que origina la Zona Franca ha multiplicado el movimiento portuario, aéreo, ferroviario y caminero de bienes y personas, y ha venido acrecentando la dinámica interna y la población de Iquique, calculada por el Instituto.



PATRIMONIO CULTURAL CONSTRUIDO

a) **Costa Arreica del extremo sur, Comuna de Iquique**, que se caracteriza por:

- Su poblamiento temprano asociado principalmente a las aguadas costeras. Sólo en la desembocadura del Río Loa esta característica no es aplicable (aldea Caleta Huelén 42).
- Los principales sitios arqueológicos son: talleres líticos, conchales, cementerios, estructuras habitacionales y campamentos.

COMUNA DE IQUIQUE	
Cerro Esmeralda, Cerro Minas Viejas	Arte rupestre.
Caleta Molle	Conchales.
Playa Palo de Buque	Conchales.
Pozo Tollos	Cementerios y conchales.
Aguada	Taller Lítico.
Caleta Caramucho	Cementerios y conchales.
Caleta Chanavayita	Cementerios y conchales.
Caleta Patillos	Cementerios y conchales.
Punta Patache (cáñamo)	Cementerios y conchales.
Caleta Chanavaya	Conchales.
Pabellón de Pica	Conchales.
Guanillos del Norte	Conchales.
Punta Blanca	Cementerios, conchales y basurales.
Punta Chipana	Cementerios y conchales, Basurales.
Caleta Loa (Sitio Caleta Huelén)	Asentamientos, Aldea, Cementerios, Conchales, Basurales.

Indudablemente, la ciudad símbolo del ciclo salitrero es la Ciudad de Iquique. De los puertos salitreros es el que conserva los mejores conjuntos urbanos y arquitectura de madera, de los que se destacan los monumentos declarados: Aduana del periodo peruano, Estación del Ferrocarril, Edificio de Administración del Ferrocarril, Casa del Ingeniero Administrador del FFCC, Edificio Sede Inacap, Palacio Astoreca, Plaza Prat y conjunto calle Baquedano, Torre Reloj Plaza Prat, Teatro Municipal, Sociedad Protectora de Empleados, Capilla y glorieta Hospital San Luis, Muelle de pasajeros, Catedral de Iquique, Iglesia del Buen Pastor, Iglesia San Antonio de Padua y Convento Franciscano, Edificio “*The Nitrates Agencies Limited*”, Casa Marínovic, Faro de Iquique, Restos náuticos de la Corbeta Esmeralda.



De los períodos Colonial y Republicano, los siguientes sitios históricos se ubican en el área de Estudio:

COMUNA DE IQUIQUE	
-	Casco viejo de la ciudad de Iquique.
-	Sector El Morro
-	Sector Catedral-Estación
-	Sector Aduana Antigua
-	Sitio Histórico de Punta Gruesa
-	Restos Salinas Caleta Río Seco
-	Covaderas de Guanillos del Norte
-	Cementerio de Chinos de Guanillos
-	Covaderas de Punta Blanca
-	Puerto de Chipana

Inmuebles de valor patrimonial.

El siguiente cuadro destaca algunos inmuebles de valor patrimonial o representativos de períodos históricos.

COMUNA DE IQUIQUE	
-	Inmuebles ciudad de Iquique en calles Baquedano, Anibal Pinto, Patricio Lynch, Wilson, Zegers, O'Higgins, Bulnes, Orella, Riquelme, J.J. Pérez, Serrano, entre otras que se consignana en Inventario Patrimonio Cultural DA MOP.
-	Inmuebles Monumentos Nacionales de Iquique: Catedral, Aduana, Estación FFCC, Teatro Municipal, Capilla y Glorieta Hospital San Luis, Muelle antiguo de pasajeros, Parroquia San Antonio de Padua y Convento Franciscano, Iglesia Comunidad del Buen Pastor, Casa Marinovic, Palacio Astoreca, Edificio Soc. Protectora de Empleados de Tarapacá, Sede Inacap.
-	Torre Plaza Prat.



Fragilidad del Patrimonio Construido

La preservación, conservación o rehabilitación del patrimonio intercomunal, se ve enfrentada a una serie de situaciones que dificultan su accionar, lo que se considera como una fragilidad o propensión a ser ignorado, deteriorado y perdido como referente cultural.

Algunos problemas detectados tienen relación con los siguientes conflictos:

En las áreas arqueológicas:

- El desarrollo poblacional involucra, muchas veces, la utilización de cementerios y/o sitios habitacionales;
- El auge de los vehículos motorizados facilita el perjuicio a los sitios con arte rupestre en zonas desérticas apartadas.
- La actividad turística no regulada (recorridos) expone al patrimonio a los saqueos y deterioros

En las áreas históricas:

- La carencia de políticas y criterios proteccionistas de nivel local, permite la toma de decisiones inconvenientes como: reemplazo de pavimentos de huevillo por adocretos o el emplazamiento de galpones metálicos en caletas patrimoniales.
- El deterioro de edificaciones como las Iglesias de localidades de valles y quebradas, es más acelerado que la capacidad de gestión de su restauración.
- La inclusión de algunos de estos lugares en los circuitos turísticos sin estar preparados para ello (acceso masivo, estacionamientos, servicios sanitarios) ocasiona deterioro.
- La falta de declaratoria oficial y protección del patrimonio se manifiesta en que las construcciones resultan alteradas y/o demolidas.
- Carencia de planes concretos para la conservación y reutilización de los edificios y conjuntos patrimoniales.
- Desconocimiento de métodos para la conservación de la madera en el ambiente desértico costero y aplicación de *modas deteriorantes* como el raspado de las pinturas de las fachadas expuestas al intemperismo.
- No se han definido conjuntos que podrían ser considerados zonas típicas.
- La dinámica de “modernidad” que se desarrolla en la ciudad de Iquique, sobrepasa la incipiente labor o acciones proteccionista públicas.
- Falta de reglamento y ordenanzas de zona típica contempladas en la Ley 17.288.

1. ANALISIS ESPACIAL



1.1. Localización, Tamaño y División Político Administrativa

La comuna de Iquique está ubicada en el terraza continental del territorio Chileno Continental, en los 33° de latitud Sur y 71° de Longitud Oeste. De acuerdo a la actual división político administrativa del país, la comuna está ubicada en la I Región de Chile, conocida como Región de Tarapaca, formada, en total, por tres provincias que son: Iquique, Arica y Parinacota.

Al Norte:

Una línea recta, desde la punta Colorada, junto al Mar Chileno, hasta el perro El Toro; y una línea recta, desde el perro El Toro hasta el perro Constancia.

Al Este:

La poligonal que une los cerros Constancia y Quebradillas, pasando por los cerros, La Isla, Huemul y La Cruz de Carpas, morro de Tarapacá, cerros Oyarbide, Soronal, Pinturas, Orientación y Chuculay, morro Colorado y perro Desamparado; y el meridiano astronómico del perro Quebradillas, desde el cerro Quebradillas hasta su intersección con el río Loa. Y comuna de Altos Hospicio

Al Sur:

El río Loa, desde su intersección con el meridiano astronómico del perro Quebradillas hasta su desembocadura en el Mar Chileno.

Al Oeste:

El Mar Chileno, desde la desembocadura del río Loa hasta la punta Colorada.

Esta provincia se encuentra conformada, a su vez, por nueve comunas. Ellas son, Camiña, Colchanes, Huara, Pica, Pozo Almonte, la nueva comuna de Altos Hospicio y Iquique que limita al norte con la comuna de Huara, al Sur con el río Loa límite de la primera región, al oriente con las comunas de Altos Hospicio y Pozo Almonte al poniente con el Océano Pacífico.

La comuna de Iquique, finalmente, posee un territorio de 2262,69 Km²³, con una población según proyecciones del censo de 2002, de 166.204 habitantes, de este total 83.632 son hombres y 82.572 Mujeres. Con una densidad de 53,5 Hab/Km² y con un porcentaje de población urbana, que según el censo del 2002 era de 99,2 %.

El clima predominante en esta zona es de tipo desértico costero, con alta nubosidad y escasa oscilación térmica diaria, características que la diferencian de otras zonas ubicadas al interior de la región y a mayor altitud, las cuales se caracterizan por una gran sequedad atmosférica y alta oscilación térmica diaria.

1.2. Unidades Geomorfológicas Básicas

En la comuna de Iquique se distinguen 2 unidades geomorfológicas básicas:

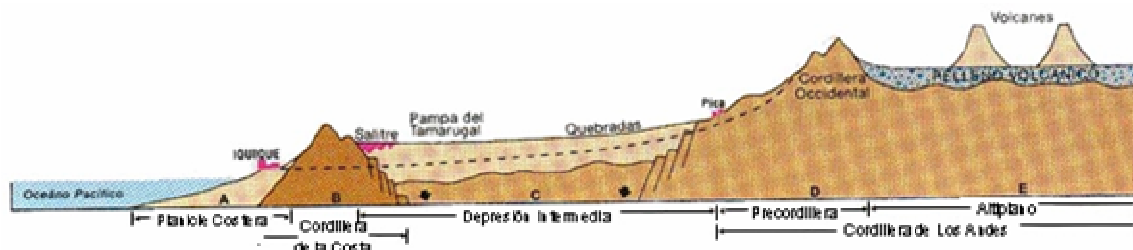
1.2.1. La Cordillera de la Costa

Esta formación que corresponde a un solevantamiento del Terciario, está constituida por rocas más antiguas (afloraciones de rocas grano-dioríticas; del Jurásico y Cretácico, como las margas, lutitas y calizas), sobre las cuales se han depositado sedimentos recientes, trasladados por la acción eólica y principalmente de las avenidas estacionales. Este relieve se localiza en el sector occidental de toda la Comuna, desde su sector intermedio, hasta los márgenes orientales, que empalman suavemente con la Pampa del Tamarugal (Depresión Intermedia). Con una altura promedio de 800 msnm, comprende cerros, lomas y lomajes, con una serie de cuencas y hoyadas intermontanas, de origen tectónico, algunas de las cuales han dado forma a salares (como el de Pintados).

1.2.2. La Terraza Costera

La terraza costera: corresponde a una franja longitudinal que se extiende a lo largo del litoral. Su presencia en el territorio de la comuna de Iquique es determinante destacándose el sector de Iquique, Los verdes – Aeropuerto y Chipana - Loa.

PERFIL TRANSVERSAL DEL TERRITORIO (A LA LATITUD DE IQUIQUE)



³ (*)Superficie vigente a Junio de 1998 en el Instituto Nacional de Estadísticas

De carácter discontinuo, se presenta como una franja muy estrecha, existente entre la base del escarpe o farellón costero y el mar. Presenta un desarrollo significativo para la ocupación humana al norte del Morro de Arica y desde la ciudad de Iquique a la desembocadura del río Loa.

De Iquique al río Loa, la planicie costera se extiende casi sin interrupciones con la excepción del área de Pabellón de Pica y Punta Lobos, con un ancho promedio de 3,5 Km. En este sector, el piso rocoso de la plataforma aparece como rasgo dominante, recubierto por depósitos sedimentarios que conforman playas de rodados y arenas. Morfológicamente, esta planicie es un plano inclinado con cotas comprendidas entre los 100 m (base del farellón) y el nivel del mar.

De Iquique hasta el río Loa, existe un buen desarrollo de playas y dunas cortadas por afloramientos rocosos.



Macizo Dunario El Dragón
Foto de Andrés Manrique

En este sector, contiguo a la ciudad de Iquique y cercado por el acantilado costero, se extiende un macizo dunario constituido por dunas transversales que incrementan su altitud a medida que se alejan de la costa. La más alta se conoce como El Dragón, que asemeja esta forma por su cresta aguda, alargada y de trazado sinuoso, con una altitud de 250 m y largo de 4 Km. El modelado original y posición final se debe a la presencia del farellón, que por su altitud y verticalidad provoca remolinos de aire de eje horizontal que alejan las acumulaciones de

arenas de él. En la actualidad, los vientos modelan esta cresta, otorgando el carácter de relieve vivo, no obstante que es una duna muy estable en su posición. Su origen se remonta a un período con un nivel marino de 100 a 120 m por debajo del actual, y se debió a movimientos glacio-eustáticos producidos, probablemente, durante la última glaciación (20.000 años aproximadamente), permitiendo el desarrollo de una plataforma arenosa más amplia, de casi 5 Km de ancho, que favoreció los procesos de deflación. En otras palabras, esta duna constituye la herencia de un período que favoreció ampliamente la remoción y deposición de las arenas eólicas, constituyendo por tanto un relieve o geoforma relictas.

Desde el punto de vista físico-ambiental, la planicie costera regional aparece como unidad morfológica relativamente frágil ante eventos naturales de magnitud, los que pueden tener un efecto directo sobre los asentamientos y las actividades económicas que en ésta se localizan y desarrollan. Considerando los estudios existentes, cabe enunciar algunas situaciones ambientales que han afectado directamente el sector de la planicie costera de esta región:

De Iquique al sur, la fragilidad ambiental de la planicie costera está dada indirecta y fundamentalmente por el alto grado de fracturación y fallamiento de la Cordillera de la Costa y por la existencia de grandes bolsones de arena y escombros ubicados al pie del farellón, los que podrían constituir un elemento de riesgo para los asentamientos humanos ante un evento sísmico de gran magnitud. Sumado a ello, también se presenta vulnerabilidad ante eventos de tsunamis. Históricamente se señala que los eventos de 1868 y 1877 tuvieron en Iquique similares efectos a los ocurridos en Arica, no obstante que no se dispone de datos más detallados.

1.3. Hidrografía

La Comuna de Iquique hidrográficamente, se clasifica en la zona de “ríos de régimen esporádico de la zona árida de Chile” (Niemeyer, 1984). En el área de la comuna se distingue la presencia de tan solo una cuenca que determina el límite sur de la comuna. Las cuenca exorreica es:

Río Loa.

El río Loa es una cuenca andina, localizándose la mayor parte de su territorio en la Región de Antofagasta, constituyendo el límite sur de la comuna en estudio.

Si bien la cuenca del río Loa se sitúa principalmente en la Región de Antofagasta, su curso inferior y especialmente, su paso por la Cordillera de la Costa y su desembocadura al Pacífico, involucran al área de la intercomuna en estudio, por cuanto este cauce constituye el límite meridional de la comuna de Iquique.

Comprendida entre los paralelos 21° a 22° 58' de Latitud Sur y los meridianos 70° 05' a 68° Latitud Oeste, drena 33.750 km², siendo activa sólo en un 20% (Niemeyer, 1984). Su longitud alcanza a los 440 km, de los cuales aproximadamente 20 km se sitúan en la comuna de Iquique.

En este sector traspone el macizo costero en un tajo profundo de más de 500 m de altura, llegando al mar con un gasto de aproximadamente 300 l/s.

El régimen del Loa es pluvial y sus crecidas obedecen a las intensas lluvias de verano que se producen en la alta cordillera andina.

Un aspecto importante a considerar, lo constituye su demanda de agua para diversos usos (bebida, industria, minería y riego), todos los cuales se desarrollan fuera del área de estudio, específicamente en la II Región de Antofagasta. Sin embargo, estos usos han comprometido la calidad del recurso, el que se manifiesta de manera especial en su desembocadura (DGA, 1996; Arrau, 1998).

1.4. Climatología

La I Región de Tarapacá se halla comprendida entre los climas considerados “áridos” en la clasificación de Koeppen, dado sus características de falta o escasez de lluvias, oscilaciones térmicas apreciables, temperaturas extremas, ausencia de suelo vegetal y de un tapiz vegetacional generalizado, relieves inmutables y campos salinos.

La I Región de Tarapacá se halla comprendida entre los climas considerados “áridos” en la clasificación de Koeppen, dado sus características de falta o escasez de lluvias, oscilaciones térmicas apreciables, temperaturas extremas, ausencia de suelo vegetal y de un tapiz vegetacional generalizado, relieves inmutables y campos salinos.

Los principales factores que influyen en las características de los climas regionales son los siguientes: latitud, corriente de Humboldt, relieve, altitud y el anticiclón del Pacífico. Una observación de la carta climática nos muestra que, en general, los climas se distribuyen en bandas relativamente paralelas longitudinalmente de norte a sur, siguiendo la orientación de las grandes unidades morfo-estructurales de la Región.

La comuna de Iquique de acuerdo a su emplazamiento tiene un clima:

Clima desértico con nublado abundante

Se localiza en toda la franja costera que va desde la línea de la Concordia hasta el río Loa. Su ancho es variable, pero en general éste oscila entre la línea de costa hasta una cota aproximada entre los 800 y 900 metros.

Este sector se caracteriza por una ausencia casi total de precipitaciones, escasa oscilación térmica diaria, nubosidad abundante, alta humedad relativa y un fenómeno muy característico: la camanchaca.

Las temperaturas son relativamente bajas y homogéneas, sin grandes alteraciones, la temperatura media anual de la región costera es de 18°. Las temperaturas extremas en verano no superan los 30° y las temperaturas **mínimas en invierno, nunca bajan de los 12°**.

1.5. Suelos

La I Región en general y la comuna de Iquique son esencialmente áridas. Por lo tanto, el suelo sólo puede analizarse como parte integrante de un ecosistema árido. La no existencia de condiciones climáticas que posibiliten una actividad orgánica adecuada, retarda o anula procesos de transformación químicas, físicas y biológicas. El espectro general de los suelos regionales está caracterizado por estratos delgados, sin desarrollo y de escasa fertilidad natural.

La clasificación de los suelos de acuerdo a la geomorfología de la comuna de Iquique, abarca tres grandes zonas:

Cordillera de la Costa

La cordillera de la costa está formada litológicamente por rocas sedimentarias marinas del jurásico, con algunas intrusiones de rocas graníticas que varían entre granitos, granodioritas y gabros. Corresponde a la zona cuya cota superior no sobrepasa los 1.000 m.s.n.m. siendo los rasgos más característicos del paisaje los acantilados, los valles que llegan al mar y una franja litoral constituida por terrazas marinas de escasa magnitud y desarrollo.

En esta zona, el continente cae abruptamente al mar, formando acantilados de varios cientos de metros de altura. La base del acantilado está formada por una continua sucesión de coluvios y, entre éstos y el mar sólo hay angostas playas generalmente pedregosas.

Los escasos valles que llegan al mar, no salen de su etapa juvenil en lo que se refiere a sus dimensiones, es decir, son angostos, de paredes abruptas y en forma de V, por el cual corre un pequeño caudal. La formación de terrazas marinas está restringida a las cercanías de los cauces que llegan al mar (Quebrada de Tiliviche).

Los materiales del suelo son de preferencia limos, arenas y gravas de origen marino, mezclados con materiales más reciente de las quebradas que allí confluyen

Clasificación por capacidad de Uso

Cuadro N° 3. Resumen de las principales características de los suelos de la Comuna de Iquique.

Unidad fisiográfica	Sector ecológico	Material parental	Topografía	Altura promedio	Aptitud potencial	Limitaciones
Cordillera de la Costa	Terraza y acantilados litorales	Coluvios arenosos con sedimentos aluviales y marinos	Ligero, ondulado a inclinado	0 a 130 metros	Escasa o nula	Suelos, sales y agua.

FUENTE: Elaborados a partir de datos IREN-SERPLAC, I Región 1978.

1.6. Aspectos Biogeográficos

1.6.1. Fauna

MEDIO BIÓTICO TERRESTRE

El conocimiento básico de la biodiversidad de una determinada zona biogeográfica, es decir, qué especies y dónde están presentes, es un instrumento de análisis ambiental básico para que las políticas ambientales sean consistentes con las estrategias de crecimiento económico. La debida protección del medio ambiente en el desarrollo de inversiones públicas y privadas, busca compatibilizar el uso sustentable (o prospección) de los recursos naturales, la protección y conservación del medio ambiente y el mejoramiento sostenido y equitativo de la calidad de vida, con el desarrollo económico y social. Esto se traduce, en la práctica, en incorporar la dimensión ambiental en el diseño y en la evaluación de los proyectos de inversión y planificación (CONAMA, 1996).

Respecto a la planificación, el interés se centra en caracterizar los recursos biológicos relevantes, que permita identificar y caracterizar de áreas de protección natural o que por su vulnerabilidad sean de interés para la conservación de la biodiversidad.

Para esto se analizan las características relevantes de flora y vegetación y fauna de vertebrados, que permiten identificar los principales ecosistemas presentes en la intercomuna en estudio, considerando su localización y situación, donde sea factible, respecto a su calidad natural, para finalmente identificar áreas que constituyen un patrimonio ambiental natural o que poseen valor ambiental debido a su diversidad biológica, fragilidad y/o singularidad.

Flora y Vegetación

Los componentes bióticos presentes en la región, incluida la flora y vegetación, están estrechamente relacionados y condicionados por los factores climáticos y las unidades de relieve. La falta de agua, las marcadas amplitudes térmicas entre el día y la noche, la pobreza de los suelos⁴, constituyen algunos de los elementos que condicionan un paisaje vegetacional precario y escaso, restringido principalmente a aquellos sitios donde el acceso al recurso hídrico, ya sea como aportes superficiales, subterráneos, precipitaciones esporádicas o provenientes de neblinas, esté asegurado.

En términos de la diversidad biológica que describe Gajardo (1995), destaca la comuna de Huara con 25 formaciones vegetacionales, 9 comunidades vegetacionales y 164 especies. Le siguen las comunas de Arica y Camarones con 16 formaciones vegetacionales, 5 comunidades

1.6.2. Flora

Cuadro 1-18

VEGETACIÓN DESCRITA EN LACOMUNAS ESTUDIADA (SEGÚN GAJARDO, 1995)

Región	Subregión	Formación Vegetacional	Iquique
DESERTO	DESERTO ABSOLUTO	DESERTO INTERIOR	●
		DESERTO DE LOS SALARES Y LAS PAMPAS	●
		MATORRAL RIPARIO DE LAS QUEBRADAS	●
	DESERTO COSTERO	DESERTO COSTERO DE TOCOPILLA	●

FAUNA Y FLORA

Por una parte uno de los grandes problemas que debemos enfrentar tienen relación con el considerable aumento de perros vagos y semivagos en Iquique, y con la gran gama de problemas que genera su deambular por las calles como son un alto número de personas mordidas, la aparición de enfermedades transmisibles al hombre, el deterioro del aseo de la ciudad y el daño a la imagen turística, este grave problema nos involucra a toda la comunidad. En estos el Servicio de Salud de Iquique, bajo un programa de prevención de la rabia, sacrifica canes en estado deplorable y/o agresivos que pueden ser atentatorio contra la salud y seguridad de las personas, esto se realiza con autorización de sus dueños, y con medios eutanásicos proporcionados por el Municipio.

Por otro lado los problemas ambientales que se han generado producto de la emigración de especies hacia el habitat urbano, Pato Yeco y otros, que no sólo ha deteriorado y terminado con especies arbóreas en el sector, sino que además ha afectado a bienes particulares. El tema fue abordado en función del daño que provocaba la excreta del pato yeco a la palmeras y a los bienes, por lo cual las palmeras se podaban con mayor frecuencia, se desarmaban nidos antes de la nidificación y además se mantenían húmedos para que los patos no se posarían, medidas autorizadas por el Servicio Agrícola Ganadero, incluso su eliminación en el radio urbano con resolución, hecho que no se concretó. Paralelo a eso se apoyó un estudio científico llevado a cabo por la UNAP y apoyado por este Municipio.

Se tiene que tomar en cuenta además que en el borde costero de la ciudad varan en estado deplorable varias especies marinas, que han requerido una atención médica veterinaria especializada para recuperar estas especies, y ha sido el Municipio de Iquique, quién acude en auxilio de ellas. La Creación del Centro Marino de especies Marina creado y construido por el Municipio, cumple uno de esos objetivos, es decir como centro de rehabilitación de especies., Todo esto conforme a las autorización del SERNAPESCA.

Acciones a Seguir

- Creación de una Ordenanza vigente de "tenencia Responsable de Mascotas.
- Desarrollo de un programa educativo de sensibilización a toda la comunidad, colegios, y vecinos.

1.7. Análisis de riesgos naturales

La dinámica del sistema físico de la comuna de Iquique, impone ciertas restricciones en cuanto al uso y manejo de los recursos naturales.

El carácter esporádico u ocasional de algunos comportamientos asociados a aspectos climáticos, geológicos, hidrológicos o morfológicos, genera situaciones de riesgo⁵ que pueden llegar incluso a la destrucción o la pérdida de recursos humanos y materiales en el territorio.

Para un mayor dimensionamiento de los riesgos naturales en los Anexos se incluyen antecedentes técnico-históricos sobre su ocurrencia y forma en que han afectado a la Comuna.

⁵ Probabilidad de exceder un valor específico de daños sociales, ambientales y económicos, por la confluencia de factores de amenaza y factores de vulnerabilidad, en un lugar dado y durante un tiempo de exposición determinado.

1.7.1. Riesgos Hidrometeorológicos:

Cuadro N° 8. Cuadro Síntesis de Riesgos Hidrometeorológicos en la Comuna de Iquique.

TIPO DE RIESGO	CAUSAS	NIVEL DE RIESGO	PREVENCIÓN
Aluviones o Avenidas por las Lluvias Estivales Bajadas de agua provocadas por el desague desde las tierras altas de las precipitaciones estivales, transportando material erosionado, de acuerdo a su intensidad.	Las precipitaciones estivales son desaguadas por sus cauces naturales (quebradas) hacia su nivel de base.	Nivel de riesgo medio a bajo para la Comuna. Por el bajo nivel de Lluvias	Dada su periodicidad y regularidad en los daños que provoca, debe diseñarse un Plan de Prevención Comunal, determinando los puntos críticos, reforzando éstos y promoviendo con antelación las medidas que las comunidades deben adotar.
Ventarrones Fuertes vientos, de velocidad no superior a los 100 Kms., sin característica de fenómeno mayor (ciclón, tornado u otro).	Debilitamiento inusual del Anticiclón del Pacífico, lo cual llega a generar el desplazamiento de masas de aire desde los sectores continentales (Bajas Presiones) hacia el océano. Similar, pero de mayores proporciones al fenómeno común entre continente y océano en las noches).	Muy bajos. El Anticiclón del Pacífico demuestra gran estabilidad y solo fonoméricamente y en forma inusual se genera esta alteración de las altas y bajas presiones. Asimismo la acción de los vientos, cuando ha ocurrido este fenómeno, no tiene el carácter de catástrofe.	Control de techumbres en las localidades. Prevención en la acumulación de contaminantes e industriales, en sus lugares de acopio.
Fenómeno de El Niño Inestabilidad climática y/o propensión a períodos con más precipitaciones, por la mayor capacidad de absorber humedad y de precipitar de las masas de aire, las que se saturan más fácilmente con masas oceánicas cálidas.	Alteración de los flujos de las corrientes marinas, por cambios fenoménicos en los equilibrios barométricos a nivel planetario. Superposición de una anti-corriente marina cálida a la Corriente Fría de Humboldt que, pese a producirse en el océano, puede provocar inestabilidad climática en las tierras interiores.	Bajo nivel de riesgo. Este fenómeno que tiende a presentar una periodicidad de cada 10 años, hasta el momento ha generado severos daños en la ecología marina, no presentándose en esta parte de Chile un incremento de precipitaciones asociado a este fenómeno.	Aquellas ya señaladas para las lluvias estacionales.
Neblinas o Camanchaca Nubosidad baja que afecta principalmente a los sectores intermontanos de la Cordillera de la Costa y que puede llegar hasta sectores de la Pampa.	Situación meteorológica común, propia del Clima Desértico Costero y con propensión a adentrarse en el continente. Es causado por masas de aire cargadas de partículas de agua en suspensión, sin llegar al nivel de saturación y precipitación de éstas.	Nivel de riesgo medio. Esta condición se hace más intensa en los meses invernales y constituye un severo riesgo para el tránsito carretero desde y hacia la comuna.	Coordinación con los organismos pertinentes para la mejor señalización y aumento de señales de orientación en condiciones de niebla en la carretera (reflectantes; líneas).

1.7.2. Fenómenos Telúricos

Chile es un país sísmico, expuesto a la dinámicas de la Tectónica de Placas, que se manifiesta en un fenómeno de subducción de la Placa Oceánica de Nasca, bajo la Placa Continental Sudamericana. Esto provoca la acumulación de energías en las zonas de contactos, las cuales pueden llegar a provocar una liberación de esta energía, la que según su intensidad será un temblor o terremoto. Otras causas de los sismos –también consecuencias de esta acción de las placas- se encuentran principalmente en la dinámica de las líneas de fallas, que al ser reactivadas originan movimientos tectónicos capaces de provocar sismos y, otros sismos más localizados, como los provocados por la actividad volcánica.

Desde esta perspectiva, la Comuna de Iquique, al igual que toda la Región y gran parte de Chile, es un territorio de alto riesgo sísmico, sean estos originados en la acumulación de energía por la subducción de la Placa de Nasca o por las líneas de fallas presentes en el territorio. Por su situación

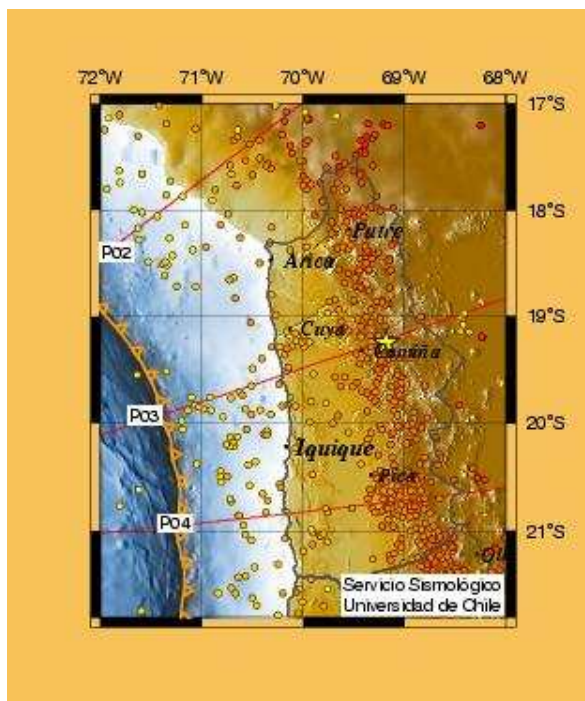
de continentalidad la Comuna no enfrenta el riesgo de Tsunamis y, al carecer de volcanes tampoco puede sufrir movimientos de ese origen, lo cual no lo exime de recibir los efectos de algún proceso exterior a la Comuna⁶.

En este contexto, la Comuna presenta áreas más inestables por sus rasgos estructurales. Así como en el sector de Mamiña se presenta un importante lineamiento tectónico, manifestándose en superficie en forma de un denso sistema de fallas y fracturas de orientación noroeste. La existencia de fallas longitudinales y transversales, tan comunes en el territorio, opera conjuntamente con los movimientos sísmicos de la región. Por lo tanto, toda la región ha sido y estaría afectada por este tipo de riesgos⁷.

La Provincia de Iquique cuenta con una nutrida historia sísmica y, de acuerdo a ella, los terremotos más violentos han ocurrido en focos submarinos que se localizarían especialmente entre las costas del Sur del Perú y la localidad de Pisagua, a más o menos 70 kms., al norte del puerto de Iquique.

Los terremotos de referencia de origen submarino, tienen magnitudes históricas estimadas como superiores a 8 en la escala de Richter.

Se expone, en lo que sigue, un listado de los principales fenómenos sísmicos que han afectado a la Provincia de Iquique desde el año 1600 a la fecha:



FECHA/AÑO	ZONA EPICENTRAL	MAGNITUD ESTIMADA
1604	Arica (submarino)	8,5
1681	Arica (submarino)	7,8
1715	Arica (submarino)	7,5
1871	Iquique (submarino)	7,3
1877	Pisagua (submarino)	8-8,5
1911	Iquique	7,3
1929	Pampa Unión	6,0
1933	Iquique	Importancia menor
1946	Iquique	Importancia menor
1948	Arica	Importancia menor
25-04-1949	Arica-Iquique	Importancia menor
08-01-1956	Interior de Arica-Iquique	6,0
21-12-1967	Tocopilla	6,3
29-11-1976	Interior Iquique	6,5
08-08-1987	Interior Iquique - Arica	6,3
13-06-2005	Interior Iquique	6,8

Fuente: Servicio Sismológico de la Universidad de Chile
Compendio de estadísticas de emergencia. ONEMI, 2.000 Santiago
Evaluación Recursos Hídricos Provincia de Iquique, 1979. Dirección General de Aguas. pp:110-111

⁶ Erupciones de lava, caída de tefra, formación de lahares y crecidas, la emisión de gases y generación de lluvia ácida, flujos y/u oleadas piroclásticas, avalanchas volcánicas; además la alteración química de las aguas.

⁷ En www.sernagomin.cl. Cuadrángulo Mamiña, Provincia de Tarapacá. Resumen de A. Thomas

La curva máxima de inundación se sitúa en torno a los 20 metros, afectando el sector norte de la ciudad de Iquique, área industrial y ZOFRI. Entre Muelle Naval y Caleta Cavanha el área inundada se localiza bajo los 15 m, alcanzando por ejemplo en el centro de la ciudad la calle Barros Arana hasta J. J. Pérez. Al sur de Iquique (Playa Brava) alcanza los 20 m

A modo de síntesis, se puede señalar que, los antecedentes antes expuestos determinan una fuerte vulnerabilidad del sector costero de la Región de Tarapacá, la cual históricamente ha sido azotada por eventos de distinta magnitud y consecuencias, que la determinan a establecer la potencial ocurrencia de estos fenómenos, como una limitante o condicionante importante para la ocupación de dicho territorio y/o su regularización.

Los antecedentes disponibles no permiten definir las curvas de inundación por tsunamis para el resto de las áreas del borde costero de la intercomuna en estudio, requiriéndose para esto estudios específicos que permitan modelar el comportamiento en esos lugares de un maremoto. Sin embargo, como criterio de referencia técnico y para efectos de este estudio del borde costero, se adopta la cota máxima que se ha modelado, correspondiente a la ciudad de Iquique (20 m), siendo coincidente con los criterios municipales de determinación de áreas vulnerables frente a estos eventos (criterios proporcionados por los profesionales a cargo durante las entrevistas).

Riesgo Aluvional

Otro aspecto que determina la ocurrencia de fenómenos de riesgo natural, es el desencadenamiento de intensas escorrentías que descienden desde la cordillera por los ríos y quebradas, originados por eventos de alta pluviometría estival que se producen en el altiplano, y que provocan aluviones o corrientes de barro como las de los años 1973 y 2001, en ríos y quebradas que habitualmente tienen escaso caudal o están secas y en los cuales existen insuficientes obras de defensas fluviales.

Estos fenómenos alcanzan hasta las desembocaduras de los ríos en el mar, donde alteran la morfología y afectan ciudades o áreas pobladas allí existentes, por inundación, al igual que en el caso de las cuencas endorreicas que desaguan a la pampa.

Producto de los mismos, también se originan procesos erosivos que afectan a los suelos agrícolas de los valles (pérdida de suelos).

Riesgo de Derrumbes

Por la ocurrencia eventos telúricos, también es posible que se desencadenen procesos de fragmentación y desprendimiento de materiales, especialmente en áreas expuestas al acantilado costero o laderas abruptas de los valles transversales, especialmente los exorreicos que son interferidos por la vialidad.

Estos eventos se ven favorecidos por el alto grado de fracturación de la roca in situ que presenta el farellón costero y laderas abruptas de los cordones costeros, sumados a los bolsones de arena y escombros de falla que se sitúan a los pies de éstos.

1.7.3 Vulnerabilidad

La vulnerabilidad se expresa en la existencia de sitios, áreas o recursos frágiles frente a potenciales intervenciones humanas, ya sea por su calidad o importancia para el patrimonio natural o por las necesidades de conservación por tratarse de recursos limitados o no renovables.

Ecosistemas de Importancia o de Interés para la Conservación

Se han identificado sitios que presentan valores naturales notables, considerando su valor intrínseco y grado de amenaza al que están expuestos actual o potencialmente, los que serán considerados al momento de planificar el uso del territorio, puesto que constituyen áreas susceptibles de verse fuertemente impactadas por el desarrollo de actividades incompatibles o que no consideran en su ejecución la preservación de dichos recursos, convirtiéndose por tanto en zonas de alta fragilidad ambiental que requieren ser protegidas y/o conservadas.

Éstas corresponden a las siguientes tipos de áreas:

- Áreas de vegetación nativa (distintivas por su valor botánico).
- Sitios con valores naturales notables y de importancia para la conservación de la biodiversidad (humedales en valles y desembocaduras, oasis de niebla, formaciones vegetacionales representativas).
- Sitios prioritarios de conservación de la fauna (presencia de especies en algún criterio de protección o estado de conservación).
- Zonas costeras de importancia científica y productiva (de interés biológico y económico).
- Áreas de interés para la protección de ecosistemas marinos costeros o de la biodiversidad marina (con valores naturales notables intrínsecos y por su grado de amenaza).
- Paisajes de singularidad media y alta.

1.8. Análisis de Conflictos ambientales

En lo específico, la situación medio ambiental de la comuna, no escapa a la situación global del país, donde la conservación y sustentabilidad de los ecosistemas naturales (medio rural), están ligadas al juego de múltiples variables que tienen que ver con la calidad, uso, manejo y/o explotación de los recursos naturales, proyectos mineros que compiten por el agua para la agricultura, factores socioeconómicos (población pobre) y factores culturales.

De este modo se crea una cadena de problemas ambientales en la comuna de Iquique, que afectan básicamente a la disponibilidad y calidad de los suelos

Normativa Relacionada

Las compañías y empresas deben regirse por legislación nacional, la cual tiene un considerable número de normas de carácter ambiental relacionadas con la minería. Para efecto de este en Anexos se adjunta una síntesis de aquellas más relevantes⁹.

⁹ Se incluyen en los Anexos una serie de referencias de las normativas vinculadas al tema medioambiental.

Cuadro N° 9. Efectos actuales y potenciales en el medio ambiente de la Comuna de Pozo Almonte.

FACTOR	IMPACTO	OBSERVACIONES
Basura y desechos	Depredación del paisaje natural, acumulación de basura en los márgenes de los caminos. Localidades rurales sin basurales locales	Daños estéticos y sanitarios, en el manejo y control de desechos. El camino de Pozo Almonte-La Tirana-Pica presenta en sus márgenes mucha contaminación visual, que recomiendan una campaña y señalizaciones educativas.
Sobreexplotación de los acuíferos	Evidencias de bajas del acuífero subterráneo en sectores de bosquetes de tamarugo. Extracción del recurso para la minería (en zonas de recarga, en la precordillera) y para su potabilización y traslado a las localidades.	Afección de un recurso clave para el desarrollo comunal y respecto del cual debiera realizarse estudios que completen los ya existentes ¹⁰ , particularmente de los mecanismos de recarga. De los acuíferos freáticos solo para consumo de Iquique y las localidades de extraen 947 litros/seg. Las faenas mineras cuentan con sus EIA, en que consideran el manejo de recursos hídricos.
Afluencia no regulada de visitantes a lugares de interés natural y turístico-cultural.	Perturbación y deterioro del entorno natural y alteración de sitios de interés cultural e histórico-arqueológico.	Fragilidad de la calidad del entorno. Requiere determinar la capacidad de acogida del área o sitio y obliga a imponer una regulación y control para el mejor manejo de las zonas.
Contaminación acústica de vehículos, radios, construcción, otros.	Pérdida y/o perturbación de los sonidos naturales. Contaminación de los atractivos.	Irritación a fauna local, molestias a la población autóctona y visitantes, lo cual requiere una regulación y control.
Tráfico vehicular por caminos y carreteras	Mortalidad de ejemplares de la reducida fauna; dispersión y/o acumulación de basuras.	Cambios ecológicos; polvo, basura, ruido. Se sugiere una señalética preventiva-educativa y la habilitación de estacionamientos con recipientes basureros.
Conducción fuera de la rutas regulares de tránsito.	Alteración del paisaje. Afección a flora y fauna; lo mismo que a atractivos naturales y culturales. Entre estos últimos especialmente a los geoglifos.	Requerimiento de la generación de mecanismos de regulación y control. Protección de lugares de interés, como las zonas de geoglifos.
Recolección, corte de plantas y árboles leñosos.	Deterioro de los atractivos naturales, interrupción de procesos naturales, destrucción del hábitat. Transgresión de las normas de protección de reservas nacionales como la Pampa del Tamarugal.	Deterioro del equilibrio energético natural: destrucción de planta autóctonas, afección a la biodiversidad.
Infraestructura vial, de riego y excavaciones	Pérdida de hábitat; cambios parciales en los drenajes naturales.	Daños estéticos y al ecosistema. Requerimiento de estudios para localizar este tipo de obras.
Tendido eléctrico y antenas para celulares (Contaminación electromagnética)	Afección de la vegetación y paisaje natural. Afección de la salud humana al ubicarse en áreas pobladas.	Impactos estéticos; pérdida de identidad del sitio turístico. Afección por irradiación de la energía. Recomendable la instalación alejada de tendidos y antenas en sectores no poblados.
Instalación de empresas mineras	Desgaste de los recursos hídricos subterráneos; polvo, ruido, pérdida de hábitat natural; grados de contaminación por desechos y residuos.	Posibilidad de agotamiento de recursos hídricos de napas subterráneas y también superficiales.
Transporte de Materias Peligrosas	Transito de camiones con sustancias peligrosas por la comuna.	Riegos en el hábitat natural por accidente de vehículo que contenga o transporte residuos peligrosos (químicos, radiactivos, otros)
Introducción de plantas y animales alóctonos	Competencia con especies naturales.	Alteración y probable empobrecimiento del ambiente natural. Alteración de cadenas tróficas naturales.

FUENTE: Elaboración propia CGP

¹⁰ Ver en Anexos la relación de estudios efectuados por Corfo sobre las aguas de la Pampa del Tamarugal.

MEDIO AMBIENTE

En la actualidad nadie discute que el mejoramiento de la calidad de vida de la población, no sólo depende de mejorar los aspectos económicos y sociales; si no que también pasa por mejorar el entorno donde la comunidad se desenvuelve, y hacerla partícipe de las acciones que se emprendan en beneficio de ella misma.

Es así como adquiere una real importancia la incorporación de la variable ambiental en el Desarrollo Local con el compromiso de la comunidad, permitiendo con ello mejorar de manera ostensible la calidad de vida de la comunidad.

Iquique una ciudad con aproximadamente 220.000 habitantes enfrenta una creciente demanda de necesidades que deben ser atendidas cada vez con mayor urgencia.

Con la finalidad de dar respuesta a las demandas ambientales surgidas en el diagnóstico de años pasados, se tienen contemplado que a través del **PLAN DE ACCION AMBIENTAL COMUNAL**, se sigan abordando los temas prioritarios de la comuna tanto en el medio construido, como en el medio Natural, la participación ciudadana y proyectos, específicamente en temas como: Gestión de residuos sólidos urbanos e industriales, erradicación de microbasurales, tenencia responsable de mascotas, monitoreo de aguas marinas y agua potable, gestión en áreas verdes, desarrollo de proyectos de ecoturismo, proyectos privados y públicos que se evalúen a través del sistema de Evaluación de Impacto ambiental y otros en conjunto con Servicios Públicos con competencia ambiental y organizaciones sociales.

Se debe establecer que para dar cumplimiento a este Plan se cuenta con una Unidad encargada de desarrollar estas acciones, Departamento de Medioambiente Municipal, el cual coordina internamente con las otras Direcciones Municipales, y con los organismos públicos del Estado.

Para el desarrollo de este Plan de Acción ambiental Comunal se ha establecido en dos áreas principales:

MEDIO CONSTRUIDO

RESIDUOS

Dentro de los problemas más urgentes de resolver está la proliferación de microbasurales, producto de personas que ilegalmente mantienen pequeños basurales en sus sitios, utilización de sitios eriazos y lugares que por sus características topográficas facilitan la acumulación de basura.

Medidas adoptadas

- Para incentivar el depósito en el relleno y evitar el depósito en lugares no autorizados, el Municipio el año 1998 creó una ordenanza Municipal que deja exento el cobro a personas naturales el depósito de hasta 1 tonelada de basura orgánica o asimilable, aún así la gente igual descarga en lugares no autorizados.
- El Municipio tiene que limpiar diariamente 92 puntos de la ciudad que se utiliza como microvertederos.
- El Municipio tiene un programa de operativos de Aseo donde la gente en forma organizada puede entregar al Municipio sus escombros domésticos (" cachureos").

Acciones a seguir

"Prevención de la proliferación de microbasurales, como la erradicación de los existentes"

- Actualización de Catastro de sitios eriazos que son utilizados como microvertederos, incorporación al SIG.
- Fiscalización y sanción por parte de Inspectores Municipales, a dueños de terrenos sin cierre perimetral.
- Incentivar el reciclaje organizado
- Concreción de un Centro de Acopio de productos reciclables
- Creación de la Unidad de residuos Municipal.
- Generación de proyectos para recuperación de sitios eriazos como espacio público.
- Desarrollo de Campañas de Educación Ambiental y publicidad.
- Continuar con las medidas ya adoptadas

FISCALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES CONTAMINANTES DE LA CIUDAD

Denuncias por Contaminación de emisiones; de ruidos molestos, malos olores, chimeneas, focos de insalubridad, y otros

Acciones seguir

- Desarrollo de un programa de fiscalización
- Revisión y actualización de la Ordenanza de Medioambiente

MEDIO NATURAL

AGUAS

AGUA POTABLE

La calidad de las fuentes de extracción del recurso hídrico en la Primera Región es cada vez peor, debido a la sobre-explotación del recurso para consumo tanto en actividades, como mineras, de agricultura y otros que al utilizar el agua potable escasa como transporte de sus productos, no buscar otras fuentes de explotación, ni la utilización de sistema de reciclaje de aguas, ocasionando la depresión de la napa, aumentando los niveles de concentración de elementos naturales contaminantes, en perjuicio de los ecosistemas característicos de la región y en perjuicio de la calidad para el consumo como agua potable, que además no se aplica ningún tratamiento para abatir estos elementos que van en perjuicio de la salud de la población.

Acciones a seguir

"Para resguardar la salubridad tanto en el agua potable como en las aguas sector costero".

Por lo cual se requiere la realización de un monitoreo de la calidad de agua potable en Iquique, para exigir una calidad de agua que cumpla la Normativa vigente, y tener un accionar legal en defensa de la Comunidad.

AGUAS SECTOR COSTERO

El sector Costero urbano, constantemente se ve afectado por emisiones contaminantes provenientes tanto de los dos emisarios submarinos existente en la ciudad, como de la industria pesquera, y otros, es de conocimiento público los hechos de contaminación acontecidos en forma muy evidente en la época estival.

Acciones a seguir

Por lo que se requiere realizar un monitoreo frecuente de la calidad de estas de manera que ante cualquier contingencia el Municipio cuente con las herramientas necesarias para accionar legalmente ante estos hechos.

1.9. Situación de la comuna en el contexto regional, nacional y en la macrozona

INTRODUCCION

El planteamiento en el área de la planificación se extiende además al área Urbanística de la comuna, elaborando previamente un breve diagnóstico que permita generar un plan de acción dentro del marco general del Pladeco, sin perjuicio de las acciones desarrolladas por organismos gubernamentales en estas materias.

Por otra parte, la nueva comuna de Alto Hospicio, presenta un desafío especial, ya que a pesar de la separación con Iquique, el futuro común y la interacción de sus habitantes no obedece a la partición administrativa, por lo que los planteamientos de desarrollo comparten prácticamente los mismos objetivos, aunque los atractivos turísticos reales se encuentran inevitablemente en Iquique. Al respecto Hospicio cumpliría un rol asistencial de servicios, y subsidiario de actividades que en Iquique no se podrán desarrollar por falta de espacios.

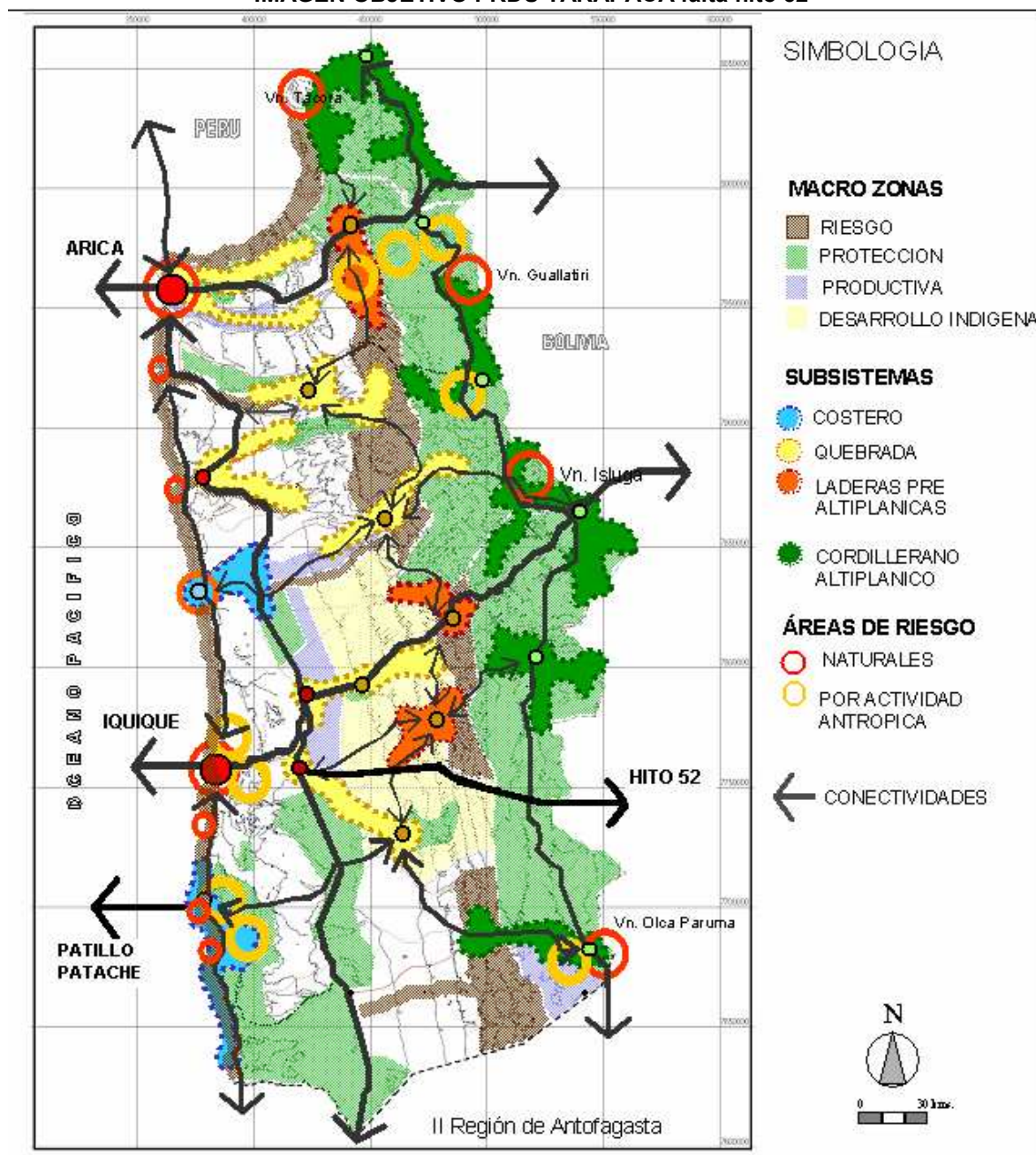
En el área urbanística, el desafío será entender las opciones futuras de desarrollo y como la Ciudad acogerá o enfrentará los requerimientos que de ello provengan.

- Sistema de Ocupación del Territorio y Centros Poblados.

En términos generales, los subsistemas propuestos en la Imagen Objetivo del PRDU para la estructuración del territorio regional y sus características básicas son los siguientes:

- **Subsistemas Costeros.** asociados a las centralidades costeras propuestas y a su relación con el territorio de las comunas costeras de la Región (Pisagua, subsistema costero asociado a Patache).
- **Subsistemas de Quebradas.** asociados a la concentración de centros poblados en las quebradas transversales del territorio regional con un macado uso agrícola (Lluta y Azapa; subsistemas asociados a las centralidades secundarias de Codpa y Cuya; Camiña, Huara - Tarapacá y Pozo Al Monte – Pica).
- **Subsistemas de Laderas Prealtiplánicas.** asociados a la concentración de centros poblados en las laderas longitudinales prealtiplánicas del territorio regional, con un alto grado de riesgo geomorfológico, (Putre, Mamiña y Chusmisa).
- **Subsistemas Cordilleranos Altiplánicos.** asociados a la concentración de centros poblados en territorios altiplánicos del territorio regional, caracterizado por su imponente belleza paisajística que representa su principal potencial de desarrollo (Visviri, Chilcaya, Parinacota, Colchane, y Lirima,)

IMAGEN OBJETIVO PRDU TARAPACA falta hito 52



1.9.1. Propuesta de Estructuración Física PRDU Tarapacá.

En la formulación de las Alternativas de Estructuración Física del PRDU de Tarapacá se consideraron los elementos estructurantes del territorio descritos en la Imagen Objetivo, referidos básicamente a condicionantes geomorfológicas que implican restricciones, protección y riesgos en el territorio; además de las condicionantes antrópicas.

A dichos antecedentes se agregan consideraciones territoriales respecto de las tendencias de desarrollo y horizontes de crecimiento estimados, los que permiten construir alternativas asociadas a escenarios tendenciales y optimistas respecto del crecimiento poblacional y económico futuro y su distribución en el territorio regional.

Finalmente se incorporan factores provenientes de las voluntades e intenciones de desarrollo identificadas en la Región, elementos cuya combinación permite elaborar las distintas Alternativas de Estructuración física del Territorio de la Región de Tarapacá.

Luego en el proceso de participación ciudadana del estudio se seleccionó la alternativa que constituye la base del Anteproyecto del PRDU. Sus características conceptos principales se sintetizan a continuación.

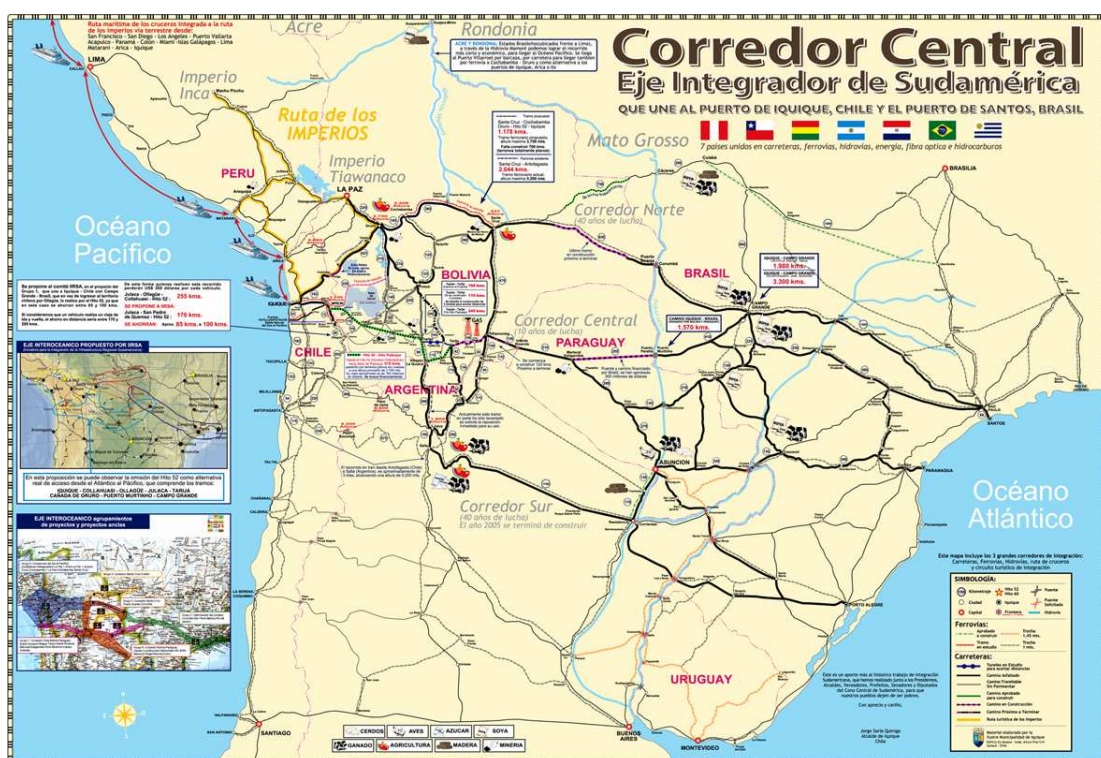
a) **Alternativa 2: Integración del Territorio.**

Dentro de las posibilidades, restricciones y vocación del territorio de la I Región de Tarapacá, esta Alternativa plantea una estructura conceptual que comienza a romper la inercia actual que define la primera alternativa.

Basándose en el planteamiento de un desarrollo de mayor integración, logrando con esto una movilidad de los productos en sentidos longitudinales internos para generar activación principalmente en la zona andina norte y revertir las tendencias sociodemográficas actuales.

Este sistema integrado busca favorecer el rendimiento funcional de la región sin necesidad de establecer un único polo para cada sector reconocido en el diagnóstico, desde el cual y hacia el cual debe funcionar el sistema, sino, generar interacciones intermedias que posibilite al territorio interior andino en su conjunto participar del sistema regional.

- **Conectividad.** Se refuerza la conectividad norte sur de la Región, complementada con el sistema de conectividades transversales, conformando una malla de conectividades que permite efectivamente la integración del territorio regional mejorando a accesibilidad desde y hacia las ciudades principales emplazadas en el borde costero.
- **Sistema de Centros Poblados.** Se determinan las distintas categorías o zonas que se desarrollan e el territorio en pos de lograra el objetivo de integración *planteado* en la alternativa, es así como se *destaca* las *siguientes* “áreas”
 - Áreas “Urbanas”, representadas por Arica e Iquique.
 - Localidades costeras.
 - Concentración de centros poblados interiores (intermedios y altiplánicos).
 - Centralidades concentradoras de equipamientos y servicios.
 - **Centros concentradores de Actividades Productivas.**
- **Sistema Natural.** Como característica particular, esta alternativa propone un modelo de estructuración, uso y conectividad del territorio que refuerza la propuesta de integración regional sin atentar en lo fundamental con el medio ambiente ni con las condiciones naturales, atributos paisajísticos y turísticos del territorio, por el contrario, dicha estructura permite maximizar las condiciones y potenciales antes mencionados.



BREVE DIAGNOSTICO

Asegurar un crecimiento sostenido, ha sido activamente una de las preocupaciones de la Municipalidad de Iquique, a través de la proyección de articuladora entre el Cono Central de Sudamérica y los mercados de Cuenca del Asia Pacífico. La apuesta tiene sus bases en la ubicación geográfica privilegiada de Iquique en sub continente, impulsando la internacionalización de la ciudad a través de conexiones terrestres, aéreas y marítimas, la nueva proyección de la Zona Franca de Iquique como plataforma de negocios internacionales y la ampliación del puerto para posibilitar la atención de buques Post Panamax. Con este fin, se ha gestionado y difundido la urgente necesidad de avanzar en los tramos faltantes de carreteras bioceánicas que permiten enlazar a siete países del cono central de Sudamérica, con un mercado potencial de 240 millones de habitantes.

1.- En este contexto se destaca especialmente el impulso y difusión del corredor central o tercer corredor, que une en forma directa a Iquique con Bolivia, Paraguay, noreste Argentino Brasil y constituye hoy un único camino recto, sin accidentes geográficos que permiten el transporte pesado hacia el Atlántico.

De estos proyectos se derivan múltiples beneficios, para la comuna, entre ellos cabe destacar:

Consolidación de la Zona Franca como centro de servicios para el intercambio comercial entre el Asia Pacífico y el Cono Central de Sudamérica.

2.- Proyección del frente portuario de Iquique –Puerto de Iquique, Puerto Patillo y Puerto de Patache- como uno de los principales del Cono Sur de Sudamérica.

3.- Potenciamiento del Turismo a través del establecimiento de vuelos internacionales directos, ligados a la actividad comercial, pero que también son utilizados por turistas para llegar a Iquique. De esta manera se potenciaría Iquique como Puerto Crucero.

La oferta turística natural de Iquique se ha potenciado en los últimos años con la construcción de parques en su borde costero, cuyo plus atractivo, además de las áreas verdes, alumbrado público y novedosos paseos en madera y piedra, ha sido el concepto de “Parques temáticos” que marcan la diferencia sobre la tradicional área verde.

No caben dudas de lo atrayente que esto ha significado para los habitantes de Iquique y de quienes visitan la Ciudad durante todo el año, el poder apreciar distintas novedades en su principal paseo costero.

El Parque Playa Brava primero, luego el Parque Temático de Cavancha, el Paseo Patricio Lynch y el Paseo Peatonal Baquedano, van conformando un novedoso circuito de atractivos turísticos, dentro de lo cual se requerirá remodelar el Parque Balmaceda para completar este circuito.

Por otra parte, aún se ha implementado una infraestructura que permita una relación más directa con el borde mar, a excepción de las generosas playas con que está dotada la Ciudad, aspecto que permitiría nuevas alternativas de desarrollo turístico y generación de empleos en las etapas de ejecución y operación.-

La implementación deportiva en la Ciudad, es otra área que va posicionando a Iquique en un nivel de excepción, por cuanto cada Unidad Vecinal ya cuenta con infraestructura deportiva la que permite una real oportunidad de recreación para sus residentes, aspecto que va demandando acceder en diversas especialidades deportivas hacia una profesionalización o simplemente hacia una práctica regular de los deportes favoritos.

4.- Iquique Plataforma de Servicios para el Asia Pacifico. Para la relación entre las economías del Asia pacifico y el continente sudamericano; con especial énfasis en el desarrollo de la economía China, con la Zona geográfica del Cono Central que agrupa las áreas del Sur del Perú, Bolivia, Paraguay, noreste Argentino y Sur de Brasil.

Transformación de la Zona Franca de Iquique, en la plataforma de comercio internacional para toda la región, consolidando su rol como operador y plataforma de negocios.

5.- Desarrollo de la industria montaje y ensamble, que permita a la economía China dar valor agregado en insumos y mano de obra Iquiqueña y nacional, para cumplir con las reglas de origen (35% a 40). Lo que permitiría dar la calidad de producto elaborado en Chile. Transformando a la región un un polo de desarrollo exportador de productos.

POLÍTICAS DE DESARROLLO

- 1.- Implementación en infraestructuras de la principal característica de la ciudad de Iquique, su ubicación privilegiada de Iquique en sub continente articuladora del cono central de Sudamérica y los mercados del Asia pacifico, a través de conexiones terrestres, aéreas, ferrocarriles y marítimas. En este contexto es de primera importancia la materialización del corredor central hito 52.
 Transporte terrestre se plantea como elemento central de la red de conexiones de los corredores Bioceanicos, para potenciar las Importaciones – Exportaciones de mercaderías, productos, materias primas y el transito Turístico.
 Transporte Aéreo Iquique ya cuenta con uno de los terminales de mayor largo de pista del país, que permite el desarrollo como centro de distribución de cargas y pasajeros para la Macro Región.
 Transporte ferroviario, optimizar la red ferroviaria continental que permita acceder con cargas del frente portuario a todo el cono sr americano.
- 2.- Proyectar a la zona franca de Iquique como plataforma de negocios internacionales implementando las infraestructuras y las garantías franquicias que desarrollen su rol de plataforma y sub centro industrial.
- 3.- Proyección del frente portuario de Iquique –Puerto de Iquique, Puerto Patillo y Puerto de Patache- como uno de los principales del Cono Sur de Sudamérica. Con un puerto Post Panamax de ultima generación tipo HUB.
 Incorporación de los puertos mineros, granéleros de Patillo – Patache, a la oferta exportadora de materias primas de la región con destino a la cuenca del pacifico.
- 4.- Elaborar nuevas alternativas de atracción recreacional, para consolidar la industria turística, como alternativa de desarrollo económico en la Ciudad.
 Desarrollar el concepto de ciudad territorial y comercial para consolidar su rol turístico y aprovechar su excepcional clima y riqueza turística y arqueológica y étnica regional.
 Convertir en centro de distribución del turismo macro regional a través e cruceros, aviones y por vía terrestre. Potenciamiento del Turismo a través del establecimiento de vuelos internacionales directos, ligados a la actividad comercial, pero que también son utilizados por turistas para llegar a Iquique
 - a) Asegurar una inversión permanente en el borde mar, a fin de mantener el liderazgo turístico que ha caracterizado a la Ciudad en los últimos años.
 - b) Mejorar y modernizar la acción municipal de mantenimiento de la infraestructura instalada.
 - c) Coordinación permanente con los organismos gubernamentales y privados encargados del desarrollo turístico de la Región.
 - d) Desarrollar una infraestructura deportiva que permita practicar y acceder a niveles profesionales.
 - e) Crear un recinto ferial para la integración, que consolide a Iquique como principal centro de negocios regional.

Se detallan a continuación una conjunto de proyectos cuyo desarrollo abarcará el periodo 2005 – 2008. Para establecer el ámbito adecuado de intervención se establecieron tres escalas de intervención, que permiten entender mejor el rol de cada proyecto dentro de las características de articulador de la ciudad de Iquique.

1.9.2- MACRO ESCALA REGIONAL

El territorio de la primera región constituye un punto de acceso y paso de los corredores bioceánicos de Chungara y Colchane hito 52, conformando la puerta al océano pacífico para el intercambio económico de la macro zona sur andina con el mercado internacional en especial la cuenca del pacífico. Se definen cuatro proyectos claves:

- a) Potenciar el eje portuario. Iquique y Patillo-Patache. Puerta de acceso de los corredores bioceánicos.
Implementación de infraestructuras portuarias y una vialidad estructurante que permitan la salida natural de los diversos productos del Cono Central de Sudamérica:
Materialización de ampliaciones de los puertos Iquique.
Materialización de las distintas etapas del proyecto acceso a puerto.
Materialización de la ruta costera Arica Pisagua Iquique
- b) Desarrollo de una placa comercial de intercambio como centro de servicios entre el Asia pacífico y el cono central de Sudamérica. Aumentando a través del instrumento de planificación su campo de acción. Recuperación del sector Colorado como centro turístico comercial que incorpore áreas como el marino desconocido.
- c) Materialización de los corredor bioceánico, hito 52, el paso andino mas bajo y con menores cordones montañosos de la cordillera andina norte.
Consolidación de la ruta Colchane.
- d) Desarrollo de una plataforma turística capas de conexión para la diversidad turística de la macro región, a través de la implementación de circuitos turísticos tanto regionales como internacionales. Esto esta estrechamente con el desarrollo aéreo portuario, de cruceros, y el desarrollo de una viabilidad que permita la interconectividad de la diversidad de puntos. Por lo tanto es primordial la materialización del corredor hito 52, por su inmejorable calida, en baja altura y poco cordones montañosos.

1.9.3.-POLITICAS COMUNALES DE INTEGRACIÓN Y REGIONALISMO

1.1. Antecedentes Históricos:

Iquique se encuentra localizado en el norte de Chile, en una zona desértica y de las más áridas del planeta. Su formación como ciudad es el resultado de constituirse en Puerto de Servicio para la Economía Salitrera (a partir del 1860) . Anteriormente existieron asentamientos humanos precarios vinculados al período de explotación del “guano rojo” y al mineral de plata de Huantajaya .

A partir de la Industria Salitrera Iquique se convierte de una aldea de pescadores y recolectores en uno de los puertos más importantes del Pacífico Sudamericano y en una de las ciudades más prósperas de Chile y el continente.

Perteneciente territorialmente a la República de Perú fue anexado por acto de guerra en el año 1879 . En noviembre de 1879, producto de esta ocupación militar se crea la Ilustre Municipalidad de Iquique, como primer acto administrativo de las autoridades de ocupación , establecen este gobierno local civil, compuesto en esta primera instancia de los cónsules acreditados en dicha ciudad.

Con el termino de la Primera Guerra Mundial (1918) y el invento del Salitre Sintético comienza una inexorable decadencia. A punto de convertirse en una ciudad fantasma , igual que las numerosas oficinas salitreras que poblaban el desierto.

1.2. La visión de la Región y Municipalidad en materia de Integración:

Desde temprano, y siendo aún territorio de la República del Perú, las autoridades de Iquique se plantean el objetivo de convertirse en puerto de servicios para la zona salitrera y Bolivia. Tal es el objetivo del proyecto ferroviario Iquique – Oruro del año 1864 impulsado por el empresario José Avelino Aramayo (1)

Luego, en 1885 el Intendente de Tarapacá, elabora la primera visión de desarrollo en torno a la integración subregional demandando del Estado Central los recursos para la construcción de infraestructura carretera/ferroviaria con Bolivia (2).

En 1894, la Ilustre Municipalidad de Iquique, en su empeño de concretar esta obra, pide la concesión para construir un ferrocarril entre Pintados y Pica; para posteriormente conectarlo con Oruro en Bolivia.(3)

En 1904 la Ilustre Municipalidad de Iquique elabora “El Memorial de la Ilustre Municipalidad de Iquique presentado al Ministro de Obras Públicas el 9 de enero del año 1904. (4). En este “memorial” exigen del Gobierno Central: la construcción de un ferrocarril y de un puerto (malecón, muelle y dársena) con el objeto de transformar a Iquique en un puerto de servicios para Bolivia. (5).

El Historiador Luis Castro (6), reconoce más de 16 proyectos ferroviarios para vincular a Iquique con Bolivia entre los años 1864 y 1936.

En la década de 1930, Luis Castro, detecta una idea denominada “La circulación arterial de la riqueza”, mediante la cual la región asumiría la función de “activar un flujo de intercambio mercantil con Bolivia, el noreste argentino y el sur peruano” (Castro, pp. 15). Para lograrlo era evidente la necesidad de crear una red vial, y en especial de ferrocarriles que era el medio de transporte dominante de la época. El Estado Central no tenía mayor interés que no fuera el fortalecer la red vial necesaria para la explotación de la Industria Salitrera. Aquí nace una de las primeras visiones enfrentadas con Gobierno Central.

Con la crisis de la Economía Salitrera y su situación terminal en la década del 50 no se presta atención a las demandas de infraestructura vial; sino que, por lo contrario, comienza a ser desmantelada la red ferroviaria salitrera existente.

Entre los años 30 y 60 Iquique comienza a despoblarse y el debate sobre el desarrollo se concentra en la esperanza por el renacer de la Industria Salitrera.

En la década del 60 el Municipio de Iquique irrumpe con fuerza en el tema del desarrollo.

En enero de 1965, desde la Municipalidad, se levanta el “Plan Iquique de Desarrollo Comunal y Regional de tipo Integral”, (7) y a través del “Comando Unico de Defensa de Iquique”, que integran las organizaciones gremiales y sindicales de la comuna y preside el alcalde Soria, se inicia la lucha por impulsar una nueva “plataforma de desarrollo”.

En este “Plan Iquique”, el Municipio se arroga el liderazgo del movimiento en contraposición a las políticas emanadas del gobierno central: “cualquier política de desarrollo regional que enuncie el gobierno central será incompleto, de lenta ejecución ... si no media la participación local”. Y “será necesario que las regiones se incorporen ... como único medio de alcanzar buen éxito en los planes de desarrollo”. Y “es la organización municipal... el mejor vehículo para alcanzar la participación de la comunidad hacia la programación y funcionamiento de su infraestructura”. Y percibe en la crisis la oportunidad de establecer un “nuevo trato” entre el gobierno local (municipal) y el gobierno central, que a partir de Iquique sirva de nuevo modelo: “aprovechado como una experiencia nacional de coparticipación del Estado y del Poder Comunal en la formulación y práctica de una Política Integral de Desarrollo Regional”. “Cavanha”, 12 de enero de 1965, “Plan Iquique”, letras a) a la f).

En síntesis, el plan busca convertir a Iquique en el “centro exportador a los mercados nacionales e internacionales”, para lo cual es necesario una “vialidad regional, que genere una adecuada red jerarquizada para lograr la relación interna de la región, de esta hacia otras regiones y hacia Bolivia, Oruro”. Desarrollar un “sistema de transporte ferroviario, portuario y aéreo”. (Diario Cavancha, 13 de enero de 1965) y otros puntos relativos a la industria pesquera y turismo.

Frente a la escasa reacción del gobierno, el “Comando Unico de Defensa de Iquique”, llama a un paro y a instalar “banderas negras”, en señal de duelo y protesta, el día 15 de mayo de 1967. Este movimiento tuvo impacto nacional e internacional; toda vez que fue un paro masivo de una ciudad completa. Una semana después, arriba a Iquique, el Ministro Juan de Dios Carmona, en calidad de Coordinador del Gobierno de Chile para la Zona Norte, acompañado de una nutrida comitiva de técnicos para dialogar sobre las peticiones del Comando Unificado de Defensa de Iquique. Visita a partir del cual se inicia una etapa de negociación entre el gobierno central y la ciudad.

El primer gran logro es la publicación de la Ley para la “Instalación de Almacenes y Recintos de Depósitos de Mercaderías Extranjeras en los Departamentos de Iquique y Pisagua” (Diario Oficial 23 de octubre de 1969). Es la Ley que culmina con la Zona Franca de Iquique. (8).

En 1971 se inicia la construcción de la Carretera Internacional de Iquique a Oruro en Bolivia y el Aeropuerto Internacional en la zona de Playa Chucumata (1970) (actual emplazamiento). También se inicia la remodelación del Borde Costero (otrota tapiado por vetustas bodegas de la época salitrera), la construcción de hoteles y parques, con el objeto de convertir a este puerto salitrero en destino turístico. Y se realiza la primera feria internacional “Feria Andina Cavancha 70” destinada a los mercados de Bolivia, Perú y Argentina.

Iquique comienza a perfilar su destino, su nueva visión de desarrollo, resumida como una plataforma de comercio internacional y de servicios y turismo para los países vecinos; en especial Bolivia, Paraguay, Perú y el norte de Argentina. Logra imponer su propio “modelo” de desarrollo.

El liderazgo de Soria logra unificar a una ciudad en un movimiento unitario; donde “se determina trabajar en unión, sin ideologías políticas, prevaleciendo solo los intereses de Iquique” (El Tarapacá, 13.05.67), en un período que en Chile y el continente en general, esta llegando a su climax el proceso de “ideologización de la vida pública”, cuestión de la cual Iquique no estaba exenta. Pero aquí se une la Confederación de la Producción y el Comercio y la Cámara de Comercio Minorista con la Central Unitaria de Trabajadores (CUT), el Frente de Estudiantes, la Federación Pesquera, y todos los gremios de la ciudad. Entre ellos distanciados por profundas desavenencias políticas.

El modelo de desarrollo planeado a nivel central desde los inicios de los 60 era convertir a Iquique, Tocopilla y Pisagua (puertos salitreros en crisis) en los principales puertos pesqueros del continente (Arica y Antofagasta gozaban de un excelente nivel de crecimiento; uno por el puerto libre y el otro por la bonanza de la gran minería del cobre). Para lo cual destino miles de millones para subsidiar dicha actividad. Lamentablemente la especie tenía una temporalidad “extraña” y era aún desconocido uno de los fenómenos que más impacto tenía en las aguas del litoral: “la corriente del niño”. Por lo tanto la incerteza era tremenda. De hecho, en 1967 gran parte de la industria estaba paralizada por falta de especie y se hablaba de “fusionar” todos los complejos pesqueros en uno ó dos, para aprovechar economías de escalas. En medio de esta paralización pesquera – única fuente de empleos locales – se da el paro de las “banderas negras”.

En 1973, Iquique esta empezando a construir su nuevo destino. En febrero de ese año se crea la Junta de Administración y Vigilancia de la Zona Franca de Iquique y Pisagua, que permite hacer operativa la Ley que la crea el año 1969. Se ha construido un nuevo aeropuerto y la anhelada carretera a Bolivia esta construida en 1/3 del trazado en Chile.

Se produce el Golpe de Estado. Se detienen los proyectos de conectividad internacional y se inicia una época marcada por los conflictos geopolíticos y regionales. En 1975, se replantea la Zona Franca de Iquique, excluyendo a Pisagua y tomando el carácter comercial que prevalece hasta el día de hoy.

El presidente Allende designa al intendente don Alejandro Soria Vara como primer presidente. Esto junto con el nuevo aeropuerto y la carretera Iquique – Oruro. En un mancomunado esfuerzo con la Ilustre Municipalidad de Iquique.

Entre 1975 y 1992 la Zona Franca de Iquique tiene un lento y sostenido crecimiento en sus operaciones.

En las elecciones primera elección de Alcalde, el año 1992, asume Jorge Soria. Con una plataforma electoral de internacionalización de la economía local, basada en la continuación del modelo surgido en los 60, actualizado y profundizado:

- a) El norte grande de Chile y el sur del Perú constituyen la plataforma natural de salida y entrada a los mercados de la Cuenca del Pacífico y en particular de Asia para todo el Cono Central de Sudamérica: sur del Perú, norte grande de Chile, norte de Argentina, centro oeste, centro y sur del Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay).
- b) Para enlazar toda esta macro zona es necesario concretar la infraestructura física: construir los tramos faltantes de carreteras que dan origen a dos CORREDORES BIOCEANICOS que enlazan a todo el Cono Central de Sudamérica. Mantener la red ferroviaria continental mejorando algunos trazados y combinarlas con el sistema de hidrovías y generar toda una red de conexiones aéreas directas. Posteriormente se agregará el Corredor Central.
- c) Iquique por su particular ubicación geográfica, su “frente portuario”, el aeropuerto internacional, y la existencia de la Zona Franca, esta llamado a convertirse en el eje del desarrollo de una zona destinada a ser una gran plataforma de servicios para todo el continente. De igual modo Arica, Tocopilla, Mejillones y Antofagasta en Chile e Ilo y Matarani en Perú, constituirían este “frente portuario” para la relación del continente con las poderosas economías de la Cuenca del Pacífico.

En Julio del año 1993, con el apoyo institucional del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Comisión Sudamericana de Paz, la Municipalidad de Iquique convoca a las autoridades locales y regionales (Alcaldes, Concejales, Intendentes, Prefectos, Vereadores y Gobernadores) al Primer Encuentro por la Integración Física del Cono Central de Sudamérica.. Será el primero de otros 6 Encuentros. Y de muchas firmas de actas y encuentros a nivel de autoridades locales y regionales (10). Este Encuentro es inaugurado por el Senador Eduardo Frei, candidato a la Presidencia de Chile. En la ocasión se compenetra del proyecto de desarrollo en base a la integración física y el rol de servicios entre el cono Central de Sudamérica y el Asia-Pacífico.

Posteriormente, siendo presidente de Chile, lo impulsara teniendo como eje un nuevo centro geopolítico y creando un proyecto denominado “Mega puerto de Mejillones”, que generara una nueva fuente de tensiones entre la Municipalidad de Iquique y el Gobierno Central.



En concreto se concuerda que las autoridades locales deberán exigir a sus gobiernos centrales la construcción de los tramos faltantes de cada país y que al enlazarlos dan origen a los Corredores Bioceanicos. De igual modo diseñar una estrategia “a nuestros gobiernos para que presenten a los organismos internacionales de financiamiento un solo proyecto que englobe todos los tramos faltantes para crear dos corredores bioceanicos que enlacen a 7 países de Sudamérica” (J. Soria, discurso inaugural del I Encuentro).

Una segunda idea fuerza es “la necesidad de un desarrollo armónico” : “no es posible hablar de integración si al interior de nuestros propios países existen fuertes desequilibrios entre regiones de alto crecimiento (concentración de la población, de industrias y de servicios) ... y regiones marginales

como las nuestras. Estamos corriendo el riesgo que los beneficios de la integración si no son eficientemente distribuidos tiendan a agravar los desequilibrios existentes. El centralismo es una característica de nuestros países que debemos superar si queremos un desarrollo económico, social y cultural armónico". La vía para lograr este equilibrio es construir la infraestructura física que permita el intercambio entre las regiones marginales como el caso del Cono Central Sudamericano. Es discurso "integracionista" asume un fuerte contenido "descentralizador" supranacional.

En noviembre de 1995 en Santa Cruz de La Sierra, Bolivia. Y Luego en el mes de Marzo de 1996 en Asunción , Paraguay, los gobiernos del Cono Sur "reafirmaron la voluntad política de sus gobiernos para mancomunar esfuerzos y optimizar las inversiones en infraestructura de integración física, para proveer a la mayor vinculación en la región y la conexión expedita entre el Atlántico y El Pacífico" (Acta, de la reunión de ministros de Transportes y Obras Públicas . Integración Física y Corredores Bioceánicos. Santa Cruz de La Sierra, noviembre 2005).De esta forma los Corredores Bioceánicos se transforman en tarea de los gobiernos centrales.

"La nueva visión de Iquique en el mundo":



Como resultado de esta estrategia el Municipio de Iquique concibe que con los Corredores Bioceánicos en ejecución, en dónde a los 2 tradicionales – a partir del año 1998 en la IV Acta de Iquique - se le agrega un tercero, denominado "Corredor Central" (Iquique) o "Corredor Energético" (Tarija), y la ampliación del puerto de Iquique con un frente portuario en 15 mts y la posibilidad de expandir otros dos frentes a 15 y 17 mts , lo deja convertido en un puerto capaz de atender naves del máximo diseño – Post Panamax - . Transformando a Iquique en el segundo puerto "pivote" en la costa del Pacífico Americano después de Long Beach. De este modo, Iquique puede distribuir la carga procedente y con destino a la Cuenca del Pacífico en la relación de los países asiáticos y el continente Sudamericano. Consolidaría con ello su rol de servicios de transporte internacional aprovechando su expectante ubicación geográfico en el centro del Pacífico Sudamericano y en una región de interfronteras de seis países.

1.3. Los puntos de Conflicto entre la Estrategia de Desarrollo de Iquique y el Gobierno Central de Chile:

Los principales puntos de conflictos entre la estrategia desarrollada por la Municipalidad de Iquique y el Alcalde Soria con el Estado Central esta basada sobre el rol y los instrumentos de desarrollo de la ciudad y la región:

1.3.1. La visión sobre el rol de la Zona Franca de Iquique:

La transformación de la “Junta de Administración y Vigilancia de la Zona Franca de Iquique” (Organismo que administra , regula la operación , funcionamiento y explotación del sistema de Zona Franca), presidido por el Intendente Regional y los diversos servicios públicos involucrados, en una “Empresa del Estado”, mediante el sistema de Sociedades Anónimas transadas en bolsa, y administrada en el porcentaje Estatal (51%) desde el sistema centralizados de Empresas Públicas fue y lo es hasta el día de hoy el primer elemento de fuerte conflicto con el Estado Central y los Gobiernos de La Concertación de Partidos por la Democracia.

El proceso privatizador del gobierno militar alcanzó a la sociedad administradora del sistema de Zona Franca en su etapa final. Queda promulgada la Ley ; pero no alcanza a aplicarse en el gobierno militar contemplaba su venta mediante una suerte de “capitalismo popular”: Un porcentaje se transaba en bolsa, otro se ofrecía a los usuarios y trabajadores del sistema (los cuales en definitiva nunca se pusieron de acuerdo en la forma de acceder a las acciones). El gobierno militar llegaba a su fin sin zanjar el tema y la decisión se traslada al primer gobierno electo, quién mantuvo la decisión de transformar a la administradora de Zona Franca en una empresa . En esta caso mixta, manteniendo el control del Estado con un 51% de las acciones y vendiendo en bolsa el 49% restante.

El rechazo se funda en que : La Zona Franca fue concebida como “palanca” de desarrollo regional y no una empresa más del Estado que se llevará las utilidades para el gobierno central y que será dirigida desde y por la burocracia gobernante desde Santiago.

En una extensa carta dirigida al Presidente de Chile don Patricio Aylwin, los Ministros de Estado, Senadores, Diputados y la opinión pública en general , se plantea:

“Razones de porque no se puede vender un una sola acción de ZOFRI”

“Para poder repensar ZOFRI, debemos disponer de ella como un instrumento estratégico de desarrollo, y no como una mera empresa mas, mixta o privada de servicios” dice Soria en su carta.

Con el panorama de globalización y apertura de las economías del continente se aproxima una gran baja de aranceles y ZOFRI requiere readecuarse a este cambio, invirtiendo en su modernización , promoción y sobre todo construyendo la conectividad necesaria para ampliar su horizonte de mercado. No es posible bajo el esquema central lograrlo: “Zofri , para lograr superar los desafíos que le impone la nueva situación económica continental, requiere de una visión estratégica de mediano y largo plazo, de gran inversión en obras de infraestructura y de promoción de servicios a nivel internacional. Si el Estado por falta de visión ha sido incapaz de asumirla; quién nos asegura que lo harán los accionistas privados; que legítimamente, piensan en las utilidades inmediatas de su inversión”. Enero 1992.

Esta situación se prolonga en el tiempo: “Asi es como los Iquiqueños obtuvimos nuestra Zona Franca: en los gobiernos de don Eduardo Frei Montalvado salvador Allende y don Augusto Pinochet se le entrega a Iquique la gran palanca de desarrollo que es la Zona Franca, esta era presidida y dirigida por el Intendente de la Región de Tarapacá.... Con los 3 gobiernos de la Concertación se comienza a dismantelar la ZOFRI pasando a ser una Sociedad anónima y sus platas se la llevan a Santiago”.

“Una empresa que era de todos los iquiqueños se transforma en un mecanismo para obtener lucro a medias entre el Estado y los accionistas privados”. Jorge Soria, Alcalde, Octubre 2004.

“En esta búsqueda desenfrenada de obtener utilidades, incrementan los costos de operación al extremo, transformándola en una sociedad que encarece la zona franca y en una carga para los empresarios. Es por eso que a la fecha se han ido de la ZOFRI mas de 400 empresarios, dejando a su paso más de 8.000 cesantes”.

Se plantea que ZOFRI vuelva a ser administrada por “Una Junta de Administración y Vigilancia presidida por el Intendente Regional”.

1.3.2. El proyecto del gobierno central para generar el “Megapuerto de Mejillones”:

En el año 1998, el Presidente Eduardo Frei Ruiz Tagle, en compañía de sus principales Ministros de Estado concurre a la Bahía de Mejillones, donde anuncia que “Chile construirá un Megapuerto”. “El mandatario resaltó la obra ... indicando que entre el Canal de Panamá y el Estrecho de Magallanes no existirá una terminal portuaria con mejores proyecciones y condiciones comerciales” (La Nación On Line). “El megapuerto de Mejillones, o puerto de cuarta generación, tal como ha sido definido por el Presidente Eduardo Frei, es un PROYECTO – PAIS que otorgará a Chile la posibilidad de convertirse en la integradora de los demás procesos de desarrollo del resto de los países de América del Sur. El proyecto se enlaza con la construcción de los CORREDORES BIOCEANICOS que tienen por finalidad CONECTAR LAS NACIONES DEL CENTRO DE SUDAMERICA del Sur con las costas del océano Pacífico”.

“Así comenzaría a perfilarse la imagen de integración de Chile, ya que el gobierno lograría proyectar la imagen a las cuencas del Atlántico y el Pacífico, adoptando un apel vinculante entre los mercados de seis naciones latinoamericanas que forman parte del proyecto MERCOSUR y la región Asia – Pacífico”.

Por último, el Presidente Frei , “estimó que el desarrollo del megapuerto de Mejillones será similar a Hong Kong, Singapur o Róterdam”.

En el mismo año, el Ministro de Obras Públicas del Gobierno de Eduardo Frei es don Ricardo Lagos Escobar (actual Presidente de Chile), quién en una conferencia dictada en la CEPAL, denominada “La Globalización, el Transporte Marítimo y los Puertos”, con motivo del “3er Encuentro sobre Comercio Exterior Vía Marítima. Mayo 1998”, expone:

“Un ejemplo de todas estas definiciones que son necesarias a nivel de país lo constituye el desarrollo de un gran complejo portuario en la Bahía de Mejillones. Durante mucho tiempo se ha pensado que este puede ser el gran puerto del Pacífico Sur y que nos permite proyectarnos efectivamente como PUENTE DE ENTRADA ENTRE EL SUDESTE ASIATICO Y AMERICA LATINA, porque no obstante tener 3 puertos importantes en el norte del país, Arica, Iquique , Antofagasta, con una tradición casi centenaria, ninguno de ellos tiene por ahora, ni puede tener a futuro, sin grandes inversiones, posibilidades de ser un puerto de las características que hemos descrito para el próximo siglo, fundamentalmente por restricciones en el ámbito de la profundidad de sus aguas, el espacio para áreas de respaldo, vías de acceso y la conectividad internacional”.

“Para el GOBIERNO ERA NECESARIO REFLEJAR NUESTRA VOCACION DE PLATAFORMA COMERCIAL PARA EL ASIA PACIFICO Y MERCOSUR, mediante un gesto importante, UNA DEFINICIÓN ESTRATÉGICA que estableciera cuál de las bahías nortinas será dedicada a un desarrollo portuario de envergadura y que ASPIRAMOS A QUE SEA EL GRAN PUERTO DEL PACÍFICO SUR”.

Soria y el Concejo Municipal de la Ilustre Municipalidad de Iquique piden inmediata audiencia con el Ministro Lagos para informarle de la profundidad de aguas de la bahía que alberga al puerto de Iquique y los puertos aledaños (Patillos y Patache), sobre las áreas de respaldo disponibles y la amplia conectividad internacional a través de los Corredores Bioceánicos que vienen impulsando por largos años.

El estupor de las autoridades locales se transforma en indignación cuando se enteran que en el Diario Oficial del día 4 de mayo de 1998, se publica el D.S. N° 53 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, que “Define la Política Portuaria para la II Región de Antofagasta”. Mediante el cual “1. Apruébase la siguiente política portuaria para la segunda región de Antofagasta: a) El Supremo Gobierno promoverá la habilitación de un Complejo Portuario en la Bahía de Mejillones del sur 2. Los criterios de la política portuaria para la II Región de Antofagasta aprobados en el numeral anterior, deberán ser considerados en su totalidad por los organismos públicos a nivel nacional y regional”. República de Chile , Diario Oficial , 4/05/98.

Cuando en 1995, ocurre el terremoto de Antofagasta y las instalaciones portuarias de dicha ciudad, que sirven a la Gran Minería del Cobre de la II región de Chile, sufren serios daños, el Presidente Frei encarga a CODELCO el estudio para la construcción de un nuevo puerto en la Bahía de Mejillones. Que termina siendo el Proyecto – País estrella de dos gobiernos y en la futura “Plataforma de Negocios en el Pacífico”, en política oficial de Estado y en donde este proyecto es “el más fuerte y claro compromiso de esta zona chilena a la integración”. (J.Miguel Insulza, Ministro del Interior de la República de Chile en calidad de Vicepresidente de la República al inaugurar el encuentro ZICOSUR en Mejillones el 27/04/2004.(11).

La política del Estado Central al diseñar la zona de Mejillones como “La “ gran plataforma de servicios entre el Centro de Sudamérica y el Asia-pacífico choca frontalmente con el diseño de la política de desarrollo comunal de Iquique , que viene liderando el Municipio local con el Alcalde Soria a la cabeza.

El gobierno de Chile encargó a CODELCO, la principal empresa estatal del país, para que desarrollara con el sector privado la construcción del puerto de Mejillones. Para conseguir los recursos el Estado de Chile tuvo que intervenir con subsidios en el límite de lo legal (Financiamiento con contratos de carga a futuro y a todo evento y avales del Estado para créditos del BID). Y ahora interviene directamente en conseguir que opere como plataforma de salida de los países vecinos.

A pesar de la inversión de US\$ 121 millones de dólares el puerto de Mejillones puede operar naves de calado máximo 12,5 mts . La obras de ampliación del puerto de Iquique finiquitarán en julio del año 2005, a un costo US\$ 12 millones al calado de 15 mts. Pudiendo operar naves tipo Post Panamax de máximo diseño. Por otro lado, el área de respaldo que obtuvo el puerto de Iquique adquiriendo terrenos en la Isla donde se localiza, supera la capacidad de 12 millones de TEU anuales.

La política central del estado chileno en la inserción del norte de Chile en el proceso de integración de la macro región es privilegiando Mejillones como la gran plataforma de servicios. Esta política de Estado encuentra una frontal oposición desde el gobierno municipal de la ciudad de Iquique, y es el principal punto de quiebre entre las políticas de desarrollo impulsadas desde el Municipio y el Estado Central de Chile.(12) “Intervención del Estado para privilegiar el proyecto Mejillones y generar una competencia desleal con los demás puertos del Norte de Chile, Jorge Soria, 2001.”.

El Alcalde y el Concejo Municipal de Iquique insisten en que no están en contra de que el Estado construya un puerto en Mejillones ; sino que le otorgue igualdad de condiciones para que los restantes puertos, entre los cuales Iquique pueda competir. El hecho de que la construcción del puerto de Mejillones sea una política de Estado, rompe con la igualdad de oportunidades .

1.3.3. La repavimentación de la Carretera Iquique – Oruro y la apertura del Hito 52 y el Corredor Central.

1.3.3.1.La carretera de Huara a Colchane:

Carretera que conecta a Iquique con Oruro y de allí al resto de Bolivia y Brasil, (Corredor Bioceánico Norte) requiere ser repavimentada y para ello se deben destinar alrededor de US\$ 20 millones de dólares. Existe paso habilitado con migración, aduana y controles fitosanitarios. El Gobierno de Chile en conjunto con el Gobierno Regional de Tarapacá, han destinado una programación de inversión del orden de los US\$ 2 a US\$ 3 millones de dólares anuales. Con este ritmo esta carretera podría estar terminada en alto estándar en unos 8 años más. Esto es rechazado por la Municipalidad de Iquique y el Comité de Reactivación de la Zona Franca y Provincia de Iquique (13) ; quienes exigen la inmediata ejecución , con los recursos provenientes de un impuesto especial, que sólo pagan los habitantes de la I Región de Tarapacá, por las compras que realizan en el sistema franco. Impuesto que alcanza la suma de US\$ 8 millones de dólares anuales; que en audiencia concedida al Comité de Reactivación - en la cual por expresa petición Presidencial se dejó afuera al Presidente del Comité y Alcalde de Iquique – se pidió derogar por no tener sentido alguno (fue instaurado en los años 80 para colaborar con la crisis que enfrentaba la economía chilena) y restar competitividad a la Zona Franca. El Presidente Lagos solicitó reconsiderar la solicitud en atención a la evidente necesidad de destinar esos recursos a mejorar la conectividad del propio sistema franco; y en especial la repavimentación de la carretera Huara – Colchane y el inicio de la carretera costera de Iquique – Arica. Transcurrido 2 años del citado compromiso; y habiéndose recaudado alrededor de US\$ 16 millones con cargo a este impuesto especial; sólo se han destinado unos US\$ 4 millones a las obras de repavimentación. Esto genera la suspicacia del gobierno comunal en atención a que suponen que el Gobierno Central ex profeso no quiere realizar la inversión para darle sustentabilidad al proyecto de Megapuerto de Mejillones. (14).

El Gobierno de Chile argumenta que ha destinado cuantiosos recursos a resolver el serio déficit habitacional que afectaba a la ciudad (la de mayor crecimiento poblacional de Chile) y a construir vías de acceso a localidades aledañas (Alto Hospicio) que también mejoran la conectividad de Iquique. El gobierno comunal responde que esas inversiones están programadas con recursos del presupuesto ordinario.

1.3.3.2.La apertura del Hito 52 y Corredor Bioceánico Central:

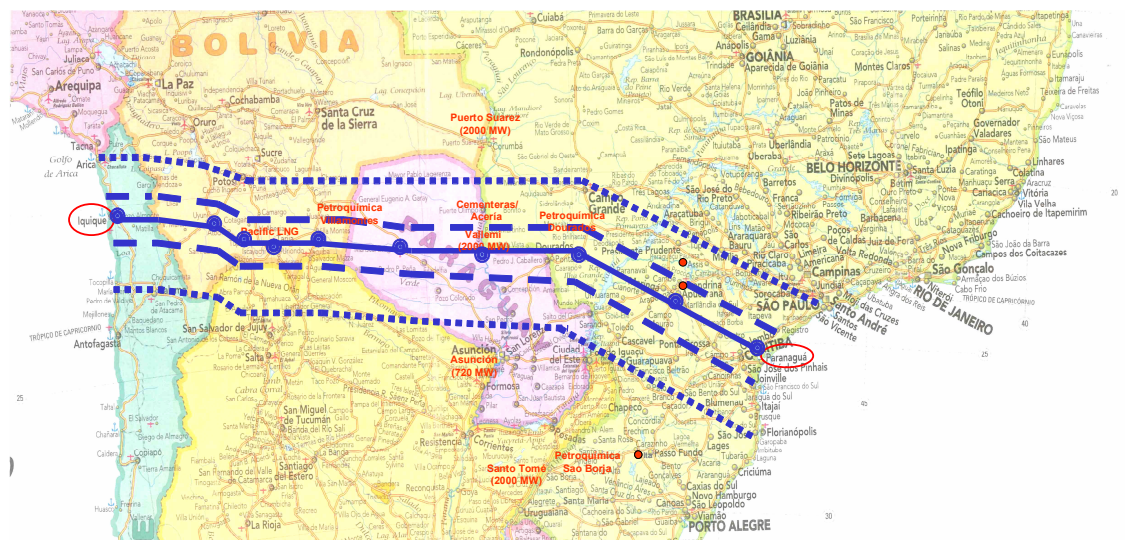
En sentido contrario al anterior , existe una carretera totalmente asfaltada por la Cía. Minera Doña Inés de Collahusi, y entregada al uso público , que conecta Iquique con la frontera sur de Bolivia en el hito 52. Zona caracterizada por los grandes salares (Uyuni en Bolivia, Huasco y Empexa en Chile), y que constituye una especie de “puerta” (porque evita las grandes quebradas que caracterizan a la Cordillera de Los Andes) usada para el tránsito hacia la costa desde época pre colombina y colonial. En 1995 , el Alcalde Soria ofrece este paso como la tercera opción de corredor, denominado “Corredor Bioceánico Central”. Conecta con las zonas de la gran minería de la plata (San Cristóbal Y San Vicente) y los Pozos de Gas Natural y Petróleo de Tarija y al norte de Argentina. En línea recta desde la costa del litoral de Iquique hasta Paraguay y de allí a Brasil y toda su red carretera a partir del estado de Mato Grosso.

Este Corredor Central , es el denominado “Corredor Energético” en Tarija y bandera de lucha en común entre el Municipio de Iquique y el Comité Cívico de Tarija, aprobado recientemente como proyecto prioritario por los Gobiernos de Bolivia y Paraguay (15) e incorporado con el denominativo de “ Eje Interoceánico” por la organización supranacional creada para coordinar los proyectos de infraestructura del continente (IIRSA)(16); es sin lugar a dudas un gran triunfo de la Municipalidad de Iquique , del Comité de Reactivación y del Alcalde Soria. No obstante el Gobierno Central se niega hasta la fecha, luego de más de 6 años de peticiones, ha reconocerlo como Paso Oficial. Es decir, hay carretera; pero no se puede cruzar la frontera. El Gobierno Local percibe en esta actitud la plena intención del Gobierno central de privilegiar Mejillones en contra de la opción de Iquique. El Estado Central sostiene que la habilitación de pasos de fronteras son decisiones bilaterales y no competen

sólo al Gobierno de Chile. En respuesta el Gobierno Municipal esgrime todas las solicitudes efectuada por el Estado de Bolivia (17) y Paraguay para que Chile habilite el “Corredor Central”. En Septiembre del año 2005 el Sr. Intendente Regional anuncia la voluntad del Gobierno de Chile de solicitar a Bolivia la apertura del Hito 52.



Corredor Central: Propuesta de la Municipalidad de Iquique y del Alcalde Soria a partir del año 1996.



Corredor Energético de Integración , Ing. Ruiz , Presidente del Comité Cívico de Tarija.

1.3.4. La zona de Patillos como opción de salida del gas de Bolivia con destino al mercado de California (Proyecto de PACIFIC LNG):

Cuando El Presidente Jorge Quiroga inicia las tratativas con el Gobierno de Chile para negociar un puerto de salida del Gas Natural de la zona de Tarija y los yacimientos de “Pozo Margarita”, nadie – siquiera el propio Consorcio privado, PACIFIC LNG (18) – dudaba que este puerto fuese Mejillones o sus alrededores. Así lo proyectaban también los medios de comunicación de La Paz y Santiago (19). No obstante la Municipalidad de Iquique sus concejales juntos al Alcalde Soria inician una fuerte arremetida , que incluye una reunión en Madrid con el Presidente de REPSOL YPF , Alonso Cortina . Luego en Londres y Buenos Aires con los máximos ejecutivos de Britishs Gas y British Petroleum. Con las máximas autoridades de Bolivia y con el importante apoyo del Comité Cívico de Tarija; con publicaciones en los medios de circulación nacional de Bolivia y de Chile y sobre todo con el respaldo definitivo del informe técnico encargado por PACIFIC LNG a la consultora internacional BETCHEL DAVIES, que concluyen en definitiva que la mejor opción para localizar un puerto para la salida del gas de Bolivia para los mercados del Estado de California es la zona de Patillos en la comuna de Iquique.

Se logra revertir la historia cuando PACIFIC LNG anuncia que Patillos en Iquique es su principal opción (20).

Durante todo el período de promoción de la opción de Patillos el Municipio acusa al Gobierno central de llevar todas las negociaciones encaminadas a privilegiar Mejillones. Incluso observa en la destinación del Cónsul especial, don Edmundo Pérez Yoma, destacado empresario vinculado al Presidente Eduardo Frei, como el “Embajador de Mejillones”.

El Gobierno de Chile responde inalterable que Chile le otorgará facilidades a Bolivia en la zona portuaria que estime conveniente. No obstante estas declaraciones todo hace entrever que sufrió un revés en cuanto a las expectativas proyectadas sobre el proyecto Mejillones.

1.3.5. Licitación y ampliación del Puerto de Iquique:

En 1997 el Gobierno de Chile publica una Ley 19.542 que disuelve la empresa Estatal de Puertos (EMPORCHI) . Crea 10 sociedades anónimas estatales para administrar los 10 puertos de EMPORCHI, entre los cuales Iquique.

Con esta Ley se buscaba atraer inversión privada para mejorar la infraestructura portuaria de Chile. E impide que el Estado invierta en los puertos; salvo agotadas las gestiones para concesionar sus frentes de atraques.. La concesión nunca es total y el Estado a través de la empresa estatal maneja un frente de atraque alternativo al futuro frente concesionado al sector privado.

Los primeros puertos en ser licitados fueron los de Valparaíso, Talcahuano y San Vicente (los puertos de exportación agrícola de Chile). Paradojalmente , en esta licitación , los recursos del sector privado se destinan a pagos únicos a las arcas del Estado Central y no redundan en inversión en infraestructura.

Cuando llega el turno de licitar los frentes de atraque del puerto de Iquique, en julio del año 1999, la Municipalidad de Iquique se encontraba empeñada en atraer al inversionista que pudiera convertir a Iquique en el primer puerto para naves Post Panamax del Pacífico Sudamericano. Esto es alcanzar una profundidad para operar naves de 15 mts de calado.

La primera preocupación del gobierno comunal es que en Iquique no ocurra lo mismo que con los puertos anteriormente licitados ; en dónde los recursos del sector privado fueron para el estado y no para mejorar la infraestructura portuaria.

Las bases de licitación del Puerto de Iquique , exigen que el futuro concesionario realice obras de inversión para alcanzar profundidades de sólo 11 mts.. Ya contaba con un calado de 9,3 mts.. Y estas obras debe realizarla al cabo del mes 18 de concesión.

Con esto, en opinión del Alcalde de Iquique, “intenta matar al puerto de Iquique” .

El Municipio intentó adquirir las bases de licitación del Puerto de Iquique; pero le fue negado. Tuvo que recurrir a un empresario local, quién las adquiere y mantiene informado al Alcalde. El Municipio hace llegar sus observaciones por esta vía de respuestas y consultas en el proceso de licitación.

También inicia una fuerte presión pública para obligar a cambiar las Bases de Licitación, otorgando la posibilidad que la inversión mínima sea ampliar un frente de atraque para naves de diseño Post panamax de 15 mts de calado. En esta movilización el municipio es secundado por los gremios de estibadores marítimos, que con bloqueos y huelgas, contribuyen a revertir la decisión e incorporar a las bases la obligatoriedad de ampliar al calado de 15 mts. . Pero, el plazo de las obras considerado en 18 meses se aumenta a 60 meses (5 años), que concluyen en julio del año 2005.

En la misma época; pero fuera del marco legal de la nueva Ley de Puertos, el Gobierno de Chile inicia

La promoción internacional para atraer la inversión necesaria para construir Mejillones. A través de CODELCO y todas las oficinas en el extranjero de Pro Chile – a un costo de US\$ 5 millones de dólares (21) – como el proyecto país y “El Megapuerto” del Pacífico Sudamericano. El plazo contemplado en las bases de esta licitación para construirlo es de 20 meses.

La Municipalidad de Iquique lanza una ofensiva internacional para promover la inversión en la Concesión del Puerto de Iquique, como el puerto de mayor conectividad con el continente y con el menor costo de inversión para operar naves Post Panamax. Ofrece “Las llaves para entrar y salir de Sudamérica” (22).

En definitiva un consorcio chileno se gana la concesión e invierte en la instalación de grúas de alto tonelaje para operar contenedores y se compromete a ampliar el frente de atraque N° 4, en los 5 años exigidos, al calado de 15 mts., obras en ejecución. El Alcalde Soria sostiene que ex profeso el gobierno central elevó a 5 años la obligación de construir las obras de ampliación de Iquique y consideró 20 meses para Mejillones (23) con el objeto de salir antes al mercado con una oferta para naves Post Panamax.



El Primer Puerto Post-Panamax en el Pacífico Sudamericano

UNICO PUERTO DE SUDAMERICA QUE EN ESTADO NATURAL TIENE 18 (SITIO 4) 16,5 (SITIO 3) Y 17 (SITIOS 1 Y 2) METROS DE PROFUNDIDAD, EN QUE AL DESPEJAR LAS PIEDRAS PERMITIRAN RECIBIR BUQUES POST-PANAMAX

ESCALA 1 : 1000



ESCALA 1 : 1000



ESCALA 1 : 1000



Proyecto de ampliación que promueve el Municipio de Iquique.

1.3.6. La oferta comunal de mar para Bolivia.

Mientras la posición “oficial” del Gobierno de Chile frente a las reiteradas solicitudes de los gobiernos de Bolivia de acceso soberano al mar es sólo la de ofrecer “accesibilidad”, el gobierno comunal de Iquique irrumpe con un insólito acuerdo de Concejo: “Solicitar a S.E. don Ricardo Lagos Escobar, para que se considere el territorio de la Región de Tarapacá, como una alternativa factible de salida al mar para el vecino país de Bolivia y emplazar el futuro gasoducto que requiere la salida por el Océano Pacífico” (Acuerdo 409/02, 30.01.2001). Otros acuerdos precisaran posibles zonas portuarias entre Iquique y Caleta Camarones, y se reitera con insistencia que el otorgar una zona en la provincia de Iquique a Bolivia no requiere del beneplácito de Perú, dado que por el Tratado de Paz Amistad de, esta solicitud de beneplácito afecta al territorio de Arica en forma exclusiva.

El Alcalde Soria, el principal impulsor de estos acuerdos, nunca señala que el otorgar una salida al mar por el litoral de la Provincia de Iquique será con “soberanía”. Y señala más bien la figura de “Comodato”, “Concesión” ó “Arriendo”, incluso resultado de un trueque de “mar por agua” (en alusión a la gran cantidad de agua dulce existente en la frontera Bolivia y la escasez que afecta el potencial desarrollo minero del lado chileno)(24). Plantea además, que ha sido la voluntad de Chile de concesionar sus principales puertos y frentes de atraque al capital trasnacional y no ve el inconveniente de usar la misma vía para concesionar una zona para que Bolivia habilite un puerto en su comuna.

El gobierno central de Chile ha ignorado las peticiones del Concejo Municipal de Iquique, limitándose a señalar que las Relaciones Internacionales son materia de competencia exclusiva del Presidente.

1.3.7. La formación del “Comité de Reactivación de la Zona Franca y la Provincia de Iquique”.

En el transcurso del año 2000, en Iquique se vive una contracción económica, como resultado de la baja en las ventas de Zona Franca. Proceso iniciado en el año 1998 y que no encuentra su recuperación hasta la fecha.

En efecto, en el año 1998 las ventas del sistema franco de Iquique alcanzan la cifra récord de US\$ 2.015 a valores CIF. En 1999 caen a US\$ 1.586 millones y en el año 2.000 a US\$ 1.449 millones. Las ventas a Bolivia son las más afectadas: de US\$ 700 millones en el año 1998 caen a US\$ 456 millones en el año 1999 y a US\$ 276 millones en el año 2.000. La disminución de las ventas a Bolivia a un 1/3 provocan una gran sensación de crisis.

El Comité de Reactivación lo organiza el Municipio de Iquique y lo preside el Alcalde Soria. En el se integran todos los gremios y sindicatos de Iquique: empresarios de Zona Franca, Cámaras de Comercio, gremios hoteleros y del sector turismo, sindicatos de Estibadores Marítimos, gremios del transporte, etc..

La primera tarea de este Comité fue la de levantar un “Diagnóstico y Medidas para Salvaguardar el Desarrollo Sustentable de Iquique en Base al Sistema de Zona Franca” (25).

El diagnóstico comienza por valorar el logro alcanzado por Iquique, que de ser una de las ciudades más pobres de Chile se transforma en una de las de mayor desarrollo, gracias a la acción mancomunada de sus habitantes que en el año 1967 elaboran un proyecto que sentó las bases del desarrollo local.

“Pero esta bonanza dura hasta el año 1998. Cambios en nuestro entorno (bajos aranceles y tratados de libre comercio) nos hacen perder cada día mayor competitividad. Hoy, al igual que el año 1967 nos enfrentamos a una encrucijada vital para nuestros destinos. Tenemos los elementos para sobrevivir con éxito frente a los desafíos que hoy vivimos; que son las propuestas que ha continuación planteamos:”(26).

Un conjunto de 17 medidas ; de las cuales las principales son:

- Que la administración del sistema franco vuelva a manos del Estado , deje de ser una empresa manejada a nivel central, se maneje a nivel regional y vuelva al rol de “palanca de desarrollo regional”; en el intertanto se designe un directorio regional.
- Mejorar la conectividad : reconocer el Hito (60) 52 (27), repavimentar la ruta Huara – Colchane, Apoyar al Gobierno de Bolivia para conseguir financiamiento en sus tramo de Oruro a Pisiga , apoyar a las regiones del sur de Bolivia en su conexión al hito 60, promover la concesión del ramal ferroviario Pintados – Ujina, adelantar la ejecución de la carretera costera Iquique – Arica – Tacna.
- Anticipar las obras de ampliación del Puerto de Iquique.
- Aumentar el ingreso de mercaderías adquiridas en la Zona Franca al resto de Chile de US\$ 500 a US\$ 1.000 sin pago de impuesto por cada viajero.
- Otras tantas medidas largas de enumerar.

Siempre bajo la amenaza de un nuevo y casi mítico “paro de banderas negras” se inicia las negociaciones con las autoridades del gobierno central.

Luego de 2 años de negociaciones , en las cuales el Comité de Reactivación afina y concentra sus propuestas en las consideradas de mayor relevancia , el Gobierno Central concede algunas de ellas : nombre 2 directores de la región, lleva una ley al Congreso que modifican aspectos relativos al aumento de US\$ 500 a US\$ 1.000 para internar mercaderías de Zona Franca al resto de Chile sin pagar impuestos, y otros aspectos menores largos de detallar.

A raíz del proceso electoral municipal del año 2004 el Comité de Reactivación entra en receso y ahora comienza a articularse nuevamente.

Siempre bajo la bandera de lucha de llegar al “paro de banderas negras” de ser necesario.

1.3.8. El Depósito Franco y Zona Franca para Paraguay en Antofagasta:

En mayo del año 2004 el Gobierno de Chile publica el reglamento que otorga un Depósito y Zona Franca para Paraguay en la ciudad de Antofagasta. Basado en un convenio suscrito el año 1969.

El Alcalde de Iquique arremete denunciando que resucitar este añejo tratado, se enmarca en el intento gubernamental de privilegiar a la II Región y frenar el desarrollo de Iquique. Observa que creado el puerto de Mejillones ahora intenta generar el mecanismo legal que vaya convirtiendo a la zona en plataforma comercial y de servicios para el centro de Sudamérica. Teme que esta medida se haga extensiva a los restantes países.

El Gobierno Central insiste que se trata sólo de un pequeño depósito franco que estaba pactado desde el año 1969 y que no representa amenaza para Iquique.

En realidad el convenio obliga a Chile el otorgar a Paraguay en Antofagasta las dos categorías : depósito franco y zona franca. Y el reglamento permite ampliar casi sin límites la superficie pactada originalmente de 1.700 M2 para el depósito franco. (Reglamento, Diario Oficial 10 de mayo del año 2004).

NOTAS:

(1) Castro C., Luis: “Espejismos en el desierto: proyectos ferroviarios e integración subregional (Tarapacá 1864 – 1937), pp.1. Castro logra identificar 17 proyectos de integración ferroviaria entre Iquique y Oruro en Bolivia.

(2) Castro C, Luis : Ob. Cit. , pp. 17 : “La ejecución de un camino carretero entre este puerto y Bolivia (...) crearía para esta ciudad una vida permanente dándole la riqueza del comercio de tránsito y de expendio, de las mercaderías y productos que se usan en esos centros mineros. Todo lo que sea unir Bolivia y Chile, atando por lazos comerciales la vida y el desarrollo de aquel país y el nuestro, me parece que es la primera obra a que debe propender una administración que tenga en vista la grandeza futura del país”. Intendente de Tarapacá, Iquique, Marzo de 1885.

(3) Castro C., Luis: Ob.Cit., pp. 4 : “El año 1884 la Municipalidad de Iquique solicita al Congreso Nacional una concesión para construir un ferrocarril entre la estación de Pintados y el pueblo de Pica, una empresa de la cual también participó el empresario piqueño Manuel Loayza. En los planes de esta repartición edilicia estaba, eun una primera etapa, la construcción de 38 kilómetros de línea férrea, para, en una segunda fase, estimular la minería y el comercio mediante una extensión del trazado hacia la frontera con Bolivia (...) Bajo este prisma la pretensión de llegar a Pica no fue más que una excusa práctica para afianzar la línea férrea a la frontera y desde allí a las ciudades bolivianas de Oruro y La Paz, una empresa en la cual el municipio iquiqueño creyó tener un rol preponderante respecto a las iniciativas privadas”.

- (4) (5)Castro C., Luis: Ob. Cit. Pp. 18 : "La construcción de un ferrocarril a Bolivia consolida a Iquique (...) (es una) viva aspiración de los residentes de esta comuna. Con dicho ferrocarril este puerto adquirirá suma importancia, como se abriría al comercio de importación y exportación con la vecina República de Bolivia y ya se hacen gestiones ante el Supremo Gobierno sobre la necesidad de abrir este puerto al comercio de Bolivia; siendo este el único medio para impedir su completa ruina y abandono... La probable realización del Canal de Panamá es otro factor muy digno de ser tomado en cuenta, pues mediante la reforma de las obras del malecón y muelle dársena, construido en parte en esta bahía (...) quedaría transformado Iquique en un puerto de primer orden". Memorial de la Ilustre Municipalidad de Iquique presentado al Ministro de Obras Públicas, Iquique, 9 d enero de 1904".
- (6) : Proyectos ferroviarios : Iquique-La Noria – Oruro (1864), Iquique – La Paz (1880), Estación Pintados-Pica – Oruro – La Paz (1894), Cerro Gordo – Challacollo (1896), Patillos – Collahuasi (1903), Huatacondo – Collahuasi (1904), Pozo Almonte – Pica (1905), Iquique – Collahuasi (1905), Piragua – Collahuasi (1907-1910), Camarones – Bolivia (1907-1911), Zapiga – Arica (1910), Pintados – Pica – Collahuasi (1910), Patillos – Collahuasi (1910), Challacollo – Collahuasi (1912), Huara – Chuzmiza (1936).
- (7) : Diario Cavancho, Iquique, 12 de enero de 1965.
- (8) La Ley 16.894 del 23 de octubre del año 1969 , durante el gobierno del Presidente don Eduardo Frei Montalvo, crea los Almacenes y Zona Franca de Iquique y Piragua. 4 años más tarde, mediante D. L. 207 del Ministerio de Hacienda, del 15 de febrero del año 1973, durante el gobierno del Presidente Salvador Allende G. , se crea la "Sociedad Administradora y operadora de la Zona Franca de Iquique y Pisagua", instrumento que permite hacer efectiva y operativa la Ley dictada por el Gobierno de Frei Montalva. Se designa presidente del directorio de la sociedad administradora recién creada al Intendente de Tarapacá, a la sazón don Alejandro Soria Varas, padre del Alcalde en esa época y actualmente don Jorge Soria Quiroga . Se asignan los terrenos para que se instale el recinto franco (aportados por la Municipalidad de Iquique y Ferrocarriles del Estado). En 1975, durante el gobierno del General Pinochet, se dicta la Ley 1.055 que reformula la Zona Franca de Iquique (excluye Pisagua que en esa fecha de ha convertido en "campamento – prisión ") y dándole el carácter comercial que ahora tiene. En 1990 , mediante Ley se establece un contrato de concesión a 40 años, mediante el cual se traspasa a la sociedad administradora – ZOFRI S.A. – el privilegio de explotar y operar el sistema franco y se transforma en una empresa mixta que opera como sociedad anónima en una relación 51% de propiedad del Estado y 49% de propiedad privada transable en bolsa. Esta última decisión es hasta la fecha fuente de conflicto entre el gobierno central y la municipalidad de Iquique, quién solicita vuelva a su estado anterior como Junta Administradora del Sistema Franco.
- (9) Desde el año 1965 Soria promueve incesantemente la construcción de los Corredores Bioceánicos. Todas sus campañas han estado centradas en este objetivo. Ha sido reelecto Alcalde en 7 oportunidades en los períodos 1964 – 1973 y 1992 – 2008 (entre 1973 – 1991 no hubieron alcalde electos en Chile).
- (10) A partir de este Encuentro se introduce en la agenda de los gobiernos locales de Bolivia, Brasil, Chile, Argentina, Perú y Paraguay los temas relativos a la integración física y los Corredores Bioceánicos. Entre los años 1993 y 1995 se realizan más de 12 encuentros y se firman diversas actas sobre la materia.
- (11): Diario El Mercurio de Antofagasta, Antofagasta 27 de abril del año 2004.
- (12): Soria, Jorge : "Intervención del Estado para privilegiar el proyecto de Mejillones y generar una competencia desleal con los puertos del Norte de Chile", documento de difusión pública, Iquique, 2001.
- (13) La repavimentación de la Carretera Huara – Colchane y el reconocimiento oficial del Paso Hito 52 (60) es parte integrante de todas las solicitudes realizadas al gobierno central, tanto por la Municipalidad de Iquique como por el Comité de Reactivación de la Zona Franca y Provincia de Iquique. Son las dos solicitudes mayormente consensuadas por la comunidad.
- (14) Soria, Jorge : Ob. Cit.
- (15) Mediante Resolución del Ministerio de Transporte el Gobierno de Paraguay, en Octubre del año 2004, otorga prioridad a la salida al Pacífico por el Corredor Central, que lo vincula con el puerto de Iquique. En el mes de noviembre del año 2004 el Congreso de Bolivia ratifica acuerdos del año 1997 y 2001 en el sentido de privilegiar este Corredor para los departamentos del sur de Bolivia. El Comité Cívico de Tarija privilegia el Corredor Central bajo la denominación "Corredor Energetico Central". Ver : www.sextoforo.cl , ponencia Presidente Comité Cívico de Tarija, Roberto Ruiz sobre el Corredor Energetico Central (COBIE).
- (16) IIRSA , reunión GTEs , Buenos Aires, junio del año 2004. Esta organización supranacional de los gobiernos sudamericanos destinadas a coordinar los diversos proyectos de infraestructura e integración física, incorpora el Corredor Central a los proyectos de prioridad multinacional, bajo la denominación de "Eje Interocéanico" (www.iirsa.org).
- (17): Congreso Nacional de la República de Bolivia, aprueba Ley que declara prioridad el asfaltado Potosí, Uyuni – Hito 56. 17 de noviembre de 1977. Y mediante Ley de fecha 10 de abril del año 2001, que declara prioridad el trazado del Corredor Central en territorio de Bolivia.
- (18) : PACIFIC LNG es un consorcio multinacional conformado por REPSOL YPF, BRITISH GAS y BRITISH PETROLIUM, con el objeto de explotar el gas natural (LNG sigla en inglés) , del pozo de "Margarita" en el Departamento de Tarija.
- (19) Diario La Tercera, Reportajes, 9 de septiembre del año 2001 y todas las publicaciones de ese año dan por segura la opción de Mejillones como el puerto de salida del gas de Bolivia.
- (20) : En la XII Conferencia Anual Latinoamericana de Energía, que se desarrolló en el Estado de California, USA, en junio del año 2002, el representante del Consorcio PACIFIC LNG anunció que luego de evaluar 12 sitios potenciales en la costa del Pacífico " determinó que el puerto de Patillos es la mejor opción técnica – financiera para la exportación de gas natural (de Bolivia) a Estados Unidos y México.
- (21) Soria, Jorge: Ob. Cit.
- (22) Folleto de promoción sobre las oportunidades de invertir en el puerto de Iquique de la I. Municipalidad de Iquique .
- (23) : Soria, Jorge: Ob. Cit.
- (24) Diario Presencia, Bolivia, 4 de abril del año 2002 : "Chile ofrece mar a cambio de agua".
- (25): Comité de Reactivación de la Zona Franca y Provincia de Iquique: "Diagnóstico y Medidas para salvaguardar el desarrollo sustentable de Iquique en base al sistema de zona franca".
- (26) Idem.
- (27) El Hito 60 , corresponde también a las opciones Hito 56 e Hito 52. Son opciones en una misma zona entre la franja del hito 52 – 60 de la frontera de Chile y Bolivia.

1.10. Imagen Espacial de la Comuna:

1.10.1- ESCALA COMUNAL AREA HOMOGÉNEA IQUIQUE

Corresponde al área poblada de Iquique de la plataforma costera, incluyendo aquellos sectores que se ubican fuera del área urbana regulada y que pertenecen funcionalmente a la ciudad. La localización de la población y actividades productivas que existen dentro del límite urbano, En este contexto se busca potenciar las cualidades actuales de los proyectos en desarrollo y redefinir a través de la inversión y la gestión de nuevos puntos de intervención. Para el adecuado desarrollo de los proyectos urbanos se plantean una serie de intervenciones urbanas a escala comunal que permitan el potenciar y materializar adecuadamente cada una de estas intervenciones.

Se definen siete áreas claves de intervención:

BORDE COSTERO

El borde costero como área de resguardo comunal en marcado dentro de una política de resguardo y de carácter netamente publico y consolidación de los proyecto urbano temáticos.

MARINA EL MORRO 1ª ETAPA

El proyecto dirigido a fortalecer el turismo en Iquique, revitalizar el Barrio El Morro y recuperar el Borde Costero como un bien público, además de mejorar la calidad de vida del sector.

Este proyecto consiste en dos molos de atraque, que permitan el acceso de embarcaciones como cruceros, yates, lanchas turísticas. Se proyectan locales comerciales, restaurantes, pubs, mall, paseos, anfiteatros, escenarios para espectáculos culturales.

Todo el lenguaje arquitectónico, el de la época del salitre, con sus respectivas colonias, su vestimenta y comidas típicas, todo esto acompañado con abundantes vegetación, palmeras, ficus, cardenales y prados.

REMODELACIÓN PARQUE BALMACEDA

El proyecto persigue una serie de objetivos destacando entre estos:

- Crear una zona de recreación de tipo masivo que a la vez aporte al desarrollo cultura de la zona mediante aspectos temáticos que presenta su diseño.
- Reforzar el espacio urbano de la ciudad en el borde costero
- Dar a conocer y crear conciencia de la identidad cultural de nuestra región
- Integrar en forma armónica al resto de los atractivos turísticos costeros, ya que esta zona actualmente presenta tal deterioro que no aporta beneficios a la comuna
- Contribuir al desarrollo del sector turismo en la comuna incorporando nuevos atractivos en su infraestructura costera.

El proyecto consiste en paseo de Baldosas, mobiliario urbano como postes de madera, bancas, basureros; ciclovía, paseo de madera, graderías de hormigón, áreas verdes, plazas de las colonias, paseo sobre rocas, recuperación de pozas y construcción piscinas naturales, juegos de agua, construcción del Chalet Suizo, rampas y accesos minusválidos, iluminación general de parque y playa y un teatro al aire libre.

Todas estas partidas constituyen el proyecto definitivo para el parque balmaceda el cual logrará unir la continuidad desde el proyecto recientemente remodelado Paseo Lynch, Baquedano, Balmaceda, Cavanha y Playa Brava.

ROMPE OLAS PLAYA BRAVA

Proyecto destinado a entregar a la Ciudad una Playa apta para el baño, duplicando la oferta turística. Ello permitiría el desarrollo de actividades marítimas deportivas de alto potencial turístico.

MARINA CAVANCHA

Proyecto destinado a dotar de la infraestructura requerida para el desarrollo de deportes acuáticos.

PARQUE DE AGUA

Proyecto que ex ballenera, la cual se trasladará al contexto académico del Colegio Deportivo de Iquique (COI) y en su lugar se emplazará un nuevo atractivo turístico, consistente en un Parque de Agua.

TREN URBANO

Proyecto que pretende agregar un nuevo factor turístico a las instalaciones proyectadas y existentes, que una el borde mar entre la Ex – Aduana y el Casino de Juegos.

CENTRO FUNDACIONAL

Comprende las áreas identificadas como patrimoniales, que determinan una de las características más típicas de la ciudad del Iquique histórico, generando una arquitectura de carácter propio. A través de una serie de intervenciones urbanas complementada con los instrumentos de planificación adecuados, se pretende lograr una rehabilitación nueva y dinámica.

EL MORRO

Preparar seccional definición de área patrimonial, redefinición de las áreas comerciales y contextualización patrimonial, el sector para su complementación y entrada en valor necesita redefinir las vialidades y recuperar el espacio urbano y de servicios (colegios, eléctricos energéticos, mobiliario urbano, etc).

Desarrollo de seccional de protección y puesta en valor del sector. Incorporar circuitos peatonales que se complementen con los existentes.

Consolidación del proyecto Baquedano - Plaza Prat - Aduana

AMPLIACIÓN DEL AREA DE RENOVACIÓN URBANA

En el desarrollo de este seccional se plantea la incorporación y complementación de nuevos circuitos peatonales los ejes Tarapacá, Vivar. Que son los elementos revitalizadores y ordenadores del sector. Esto plantea también la incorporación de elementos normativos que permitan la protección patrimonial del sector. En un segundo nivel de intervención se plantean;

PLAZAS LINEALES

Proyectos urbanos pensados en desarrollar áreas intracomunales respecto al borde costero, tendientes a desarrollar una Gestión Urbana mediante la recuperación de barrios, a través del desarrollo de parques o plazas lineales, donde existan las condiciones de espacio público que hoy en día estén desaprovechadas o mal empleadas por vehículos abandonados, áreas secas, etc.,

El propósito principal es integrar a los residentes de aquellos potenciales barrios mejorando la calidad de vida en ellos. Implementando áreas semi peatonales redefiniendo las movilizaciones de transporte y redefiniendo algunos usos conflictivos (áreas de esparcimiento nocturno, bares, botillerías)

SECTOR SUR CONSOLIDACIÓN COMO SUB CENTRO URBANO

Para la consolidación y desarrollo de la ciudad de Iquique es necesario potenciar y re calificar las áreas consolidadas con nuevos o reinterpretando los usos para generar una renovación que recupere los espacios y usos, es caso del sector sur, redefinir su carácter como sub centro urbano de la ciudad de Iquique, redefiniendo algunos de sus usos mejorar su vialidad y definir usos nuevos (comercial, infraestructuras, educacional, salud, cultural deportivo), a escala comunal.

CERRO DRAGON

Cerro Dragón Santuario de la naturaleza complementada con instalaciones complementarias. Vivero, zoológico, campo deportivo villa deportiva piscina.

Parque Cívico ala pie del farellón costero parque de borde, proyecto de consolidación del limite de borde cerro junto con la construcción de una doble calzada de circunvalación hasta bajo molle.

CENTRO DE INVESTIGACIÓN RECREACION MARINO Y MUNDO DE LAS AVES. EN EX – BALLENERA BAJO MOLLE IQUIQUE

La Ilustre Municipalidad de Iquique durante largo período ha buscado el lugar ideal para instalar un centro de investigación y recreación marino y mundo de las aves que cumpla tanto con los requisitos de medio ambiente en cuanto a limpieza de las aguas como de la cercanía al sector urbano de la ciudad, que permita contar con todos servicios públicos para las distintas instalaciones y a su vez que permita a futuro al público visitarlo con facilidad. Y es así que, se intentó en primera instancia ubicarlo en el sector denominado Palo de Buque pero, por su distancia de la ciudad se descartó. Posteriormente se pensó en emplazarlo en Primeras Piedras pero, por ser un sector residencial también se rechazó. Ahora por fin, se ha encontrado un lugar adecuado, que es el de Bajo Molle, la Ex – Ballenera. Tiene una belleza escénica, aguas limpias, esta a la entrada de la ciudad, cuenta con todos los servicios públicos y el lugar es abrigado.

Con el fin de asegurar el lugar donde se va a construir este Centro de Investigación y Recreación Marino, la Municipalidad de Iquique ha comprado 34.900 m² de terrenos de la ex ballenera que incluye instalaciones y casas. Este proyecto de Investigación y Recreación Marino va a consistir básicamente en:

Centro de Rescate : No hay en todo el norte grande una Institución que se dedique al rescate de mamíferos o **aves** marinos enfermos, heridos o con algún problema serio que atente contra su vida. La idea es atender todo tipo de animales y aves marinos, sanarlos, recuperarlos y entregarlos a su hábitat natural pero, habrá otros que por su condición física o por su corta edad no podrán volver al mar, por cuanto no podrán alimentarse por sí solos y deberán depender de por vida del hombre. Estos últimos quedarán para estudios y exhibición al público.

Centro de Investigación Marino : La ilustre Municipalidad de Iquique junto con la Universidad Arturo Prat y el Instituto del Mar se abocarían al estudio e investigación de la flora y fauna existente en la región para lo cual debieran haber grandes estanques semi transparente para estudios de peces, **aves**, mamíferos, tortugas y especies menores. También podrán ser mostrados al público.

Centro de Recreación Marino : Se construirá un centro de exhibición de lobos marinos como el que existe actualmente en el Balneario de Cavancha, mas grande, que permitirá la entretención de mas niños y adultos.

Mundo de las Aves : Este “aviario”, primeramente se contemplo en los faldeos del cerro Dragón, pero a evolucionado, siendo parte del proyecto del Mundo Marino, era necesario integrar estos dos proyectos ya que las aves acuáticas son nuestro mayor recurso y el Centro de rescate se encontraba en estas dependencias. Este Aviario contemple, Aves Exóticas (papagayos, tucanes, aves multicolores, que no son propias de nuestra región ni del país), Aves de Chile, este se dividirá en: Falconiformes, Ratites, Pisciformes, Aves de Litoral, entre otros. También habrán Espacios Recreativos y Educativos para que la población interactué con las aves.

Museo Interactivo : En este Museo Interactivo se pretende mostrar las distintas actividades que ha desarrollado el hombre desde que piso este sector de Bajo Molle a la fecha. Esto significa abarcar desde el hombre primitivo (período Tiahuanaco) recolector, Período Inca, Chonos (captura de peces y mamíferos), período del guano, período del salitre, captura de la ballena (ballenera), etc.

BORDE DE CERRO

Tratamiento urbano del sector de “borde cerro”, que permita desarrollar en más de un nivel terrazas de áreas verdes que de alguna forma equilibrarán el paisaje urbano respecto al desarrollo del “borde mar”. Que se complementé con la vialidad estructurante circunvalación; lo cual permitirá la consolidación del límite con la cordillera de costa.

AMPLIACIÓN SUR BAJO MOLLE TRES ISLAS PLAYA BLANCA

Bajo molle ampliación del límite urbano a partir de un catastro que defina el área. Como punto de entrada a la ciudad de Iquique es de vital importancia su definición comunal y implementación de la vialidad ruta A-1 interna como su conexión a la ciudad por la avenida circunvalación lo que permitirá reordenamiento de las vialidades de la ciudad. Redefinición de los usos tanto de esparcimiento como vivienda.

Áreas de ampliación urbana tres islas, playa blanca plataforma de actividades productivas, barrio cívico, residencial, equipamiento mixto. Barrio para la industria inofensiva y molesta concentrada en los altos de playa blanca.

AREA DE EXTENSIÓN URBANA LOBITO LOS VERDES AEROPUERTO

Áreas de extensión urbana lobito los verdes aeropuerto área residencial de equipamiento y productiva jerarquizando la actividad productiva agricultura, en el sector aeropuerto generar una zona comercial de servicios afines y complementarios al aeropuerto, industria de transferencia. Área comercial de extensión para el tránsito e mercaderías.

CONOURBANIZACIONES

Para definir el carácter de la comuna se planteó un desarrollo, primero de un centro urbano jerárquico IQUIQUE. Segundo un sub centro seccional sur, tercero la ampliación urbana bajo molle, tres islas, playa blanca, cuarto una área de extensión lobito los verdes aeropuerto. Quinto un crecimiento urbano a través de cono urbanizaciones Patillo Patache Chanavallita y Ike- Ike y finalmente Caletas de pescadores con un rol artesanal turístico concentrado.

INDUSTRIAL PATILLO PATACHE

Desarrollo de un área industrial altamente competitiva con sectores para el desarrollo de la industria minera, pesquera y química. Ampliación de franquicias

Desarrollo potencial de rol de servicio y de polo regional industrial.

CONOURBANIZACION IKE - IKE

Polo de desarrollo turístico residencial que pone en valor los atributos paisajísticos del sector. Desarrollo de la segunda vivienda a escala nacional como comunal, son los objetivos primordiales. Que permitan también focalizar y controlar la dispersión de las caletas cercanas.

CALETAS DE PESCADORES

El aparición espontánea de las caletas de pescadores a lo largo del litoral de la comuna de Iquique a generando una dispersión del territorio. A través de seccionales y proyectos específicos se pretende gestionar y resguardar las condiciones artesanales y turísticas de las distintas caletas. Propiciando en una segunda etapa el desarrollo de la segunda vivienda a una escala muy acotada y manteniendo su rol turístico artesanal.

1.10.2.- ORDENAMIENTO TERRITORIAL URBANO. PLANO REGULADOR**Análisis histórico:**

El origen de la Ciudad de Iquique, en un inicio fue como un lugar de tránsito para los pueblos de la época y de conexión marítima hacia el interior de la Región, cuyo Centro Político – Administrativo tenía asiento en San Lorenzo de Tarapacá, en la época que dependía de Lima Perú.

Su desarrollo tiene un crecimiento explosivo, desde comienzos del Siglo XX como consecuencia del período de auge de la explotación del salitre, tanto en su velocidad de crecimiento, como en su característica espacial – urbana y arquitectónica. El crecimiento se mantiene con fluctuaciones de mayor o menor velocidad e intensidad, lo cual se refleja en su actual estructura espacial y vial – urbana, llegando a ocupar prácticamente en su totalidad su espacio disponible entre el Farellón Costero y el Mar, lo cual indujo un crecimiento explosivo de Alto Hospicio – Alto Molle, después de los años 1970.

Estas características de la Ciudad – Puerto de Iquique, condicionan conceptual y técnicamente, su Plan Regulador Comunal, el cual es concebido en un horizonte de largo plazo (30 años), con un sistema de implementación de corto - mediano plazo (5-15 años).

La otra condición fundamental, es su función de Ciudad – Puerto, vinculante de su territorio de acción o Hinterland a nivel Comunal – Regional (Región de Tarapacá) y Macro Regional de Integración del Centro de América del Sur (Sur de Perú – Oeste de Bolivia y Nor Este de Argentina) y su apertura hacia el Asia – Pacífico.

El Instrumento de Planificación Urbana:

Con el objeto de generar un Plan Regulador del Centro Urbano Ciudad – Puerto Iquique en el contexto citado precedentemente, se realiza un estudio de estructuración funcional que identifique las diversas Zonas, que con características o individualidades propias conforman la Ciudad, ello de acuerdo a lo dispuesto por la Ley y Ordenanza general de Urbanismo y Construcciones. Sobre esta base se establecen las Normas de Usos de Suelo, que permitan mejor definir sus características físico – espaciales y arquitectónicas y sociales de la Comunidad y sus funciones económicas, productivas y de servicio.

Además de su actual condición de Ciudad – Puerto, Iquique, ella ha estado históricamente vinculada al mar, espacial y culturalmente, a diferencia de otras ciudades de Chile; es por ello que el Plan Regulador, valoriza e identifica la Zona del Borde Costero de la Ciudad desde Ensenada Guanillos por el Norte, hasta Caleta Molle por el Sur, ambas inclusive.

Es así como, se confeccionó y aprobó oficialmente el Plan Seccional del Borde Costero de la Ciudad de Iquique, en su Sub-Zona A2, que corresponde al tramo comprendido entre el Acceso al Puerto y la Punta Cavancha, incluida. Posteriormente, el Concejo Municipal aprobó el Plan Seccional de la totalidad del Borde Costero, que se identificara precedentemente.

En la Sub-Zona Rada de Iquique del Plan Seccional en comento, se propone emplazar el Centro Cívico, que acoge el Gobierno Regional y Provincial y todos los Servicios Públicos. Al respecto cabe recordar que, Iquique por sus características de origen y desarrollo histórico, carece de un Centro Cívico y Plaza de Armas, característica propia de la casi totalidad de las ciudades de Iberoamérica, es por ello que se propone esta Sub-Zona y se vincula espacialmente al Mar y se le concibe como el Centro Emblemático de la Ciudad y su historia.

Para el crecimiento de la Ciudad, que se encuentra físicamente enclaustrada entre el Mar y el Farellón Costero, se propone un crecimiento en el mediano – largo plazo en altura media, lo cual permite:

- Resolver la actual carencia de espacios para el crecimiento en extensión
- Acoger el crecimiento poblacional y funcional a su tendencia histórica de los últimos 20 años
- Liberar suelos actualmente cubiertos en alta densidad, por la edificación
- Generar espacios para dar cabida a una reestructuración de la Red Vial, sin las falencias de trazado y capacidad de tránsito, como se presenta la actual red, la cual se ha ido generando aparentemente en forma espontánea y sin una concepción integral, a excepción del llamado Casco Antiguo, que presenta una cuadrícula con calles de un ancho significativo para su época.

El objetivo base de esta planificación, es mejorar la calidad de vida de la gente, es por ello que se busca además crear las Areas Verdes Públicas a nivel de Vecindario, al respecto cabe recordar que Iquique es una Ciudad que tiene menos Areas Verdes por habitante, a nivel país y Chile, es uno de los países de América del Sur con menos Areas Verdes por habitante.

Por otra parte, se busca incorporar a la Ciudad, las Areas del Puerto, mejorando su funcionalidad para aumentar su capacidad y eficiencia en la transferencia de carga y su vinculación con el Area de Ante-

Puerto, como lo establecido en Alto Hospicio, Sector Huantajaya, por el Plan Seccional Alto Hospicio – Alto Molle y su conexión con la Red Vial Regional, Nacional e Internacional.

A este Sistema Vial y de Transporte, se debe incorporar el Transporte Ferroviario, en forma acorde con las tecnologías y políticas sobre la materia, existentes a nivel mundial en los últimos cincuenta años, lo cual permitirá rectificar lo obrado en esta materia, en Iquique cuando se levantó la mejor Línea Férrea, para ello se deberá:

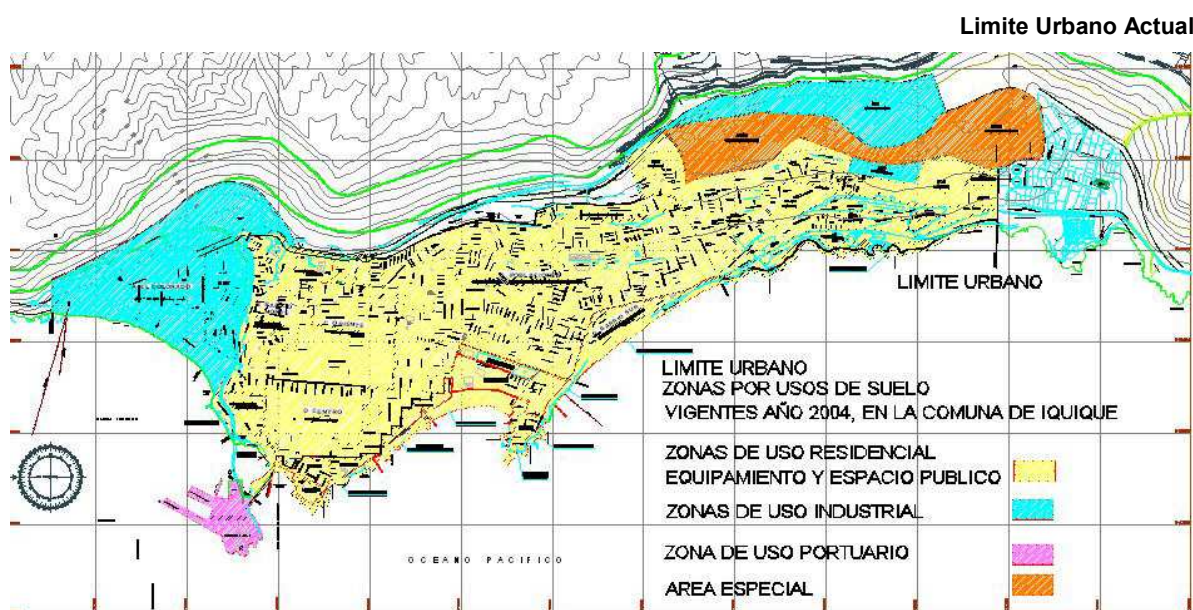
- Crear nuevas Estaciones Ferroviarias en Alto Hospicio y Alto Molle, de acuerdo a lo dispuesto por el respectivo Plan Seccional.
- Recuperar la función de Estación Ferroviaria en la Ciudad de Iquique, en complementariedad con el acceso ferroviario hasta el interior del Area Portuaria, de conformidad a las actuales tecnologías. Al respecto cabe decir, que prácticamente no existe en el mundo, un Puerto sin apoyo del sistema ferroviario.

Respecto a las funciones Habitacionales, Equipamiento, Servicios y Productivos, se ha realizado un estudio de estas actuales funciones existentes en la Ciudad y se han establecido normas en la Ordenanza Local, para reforzar y mejorar sus funciones, alterar mayormente las características de los Barrios, pero sí mejorándolos sustantivamente en materia de eficiencia funcional y de calidad de vida de la gente y de conformidad a las actuales normas legales y ambientales.

Complementariamente a lo expuesto sobre la Planificación del Desarrollo Urbano de la Ciudad de Iquique, el Estudio en proceso de elaboración, incorpora una Area de Mar que denomina Mar Adyacente, su objeto es generar una estrecha interrelación funcional entre el territorio de la Ciudad y el territorio Marítimo.

AMPLIACION LIMITE URBANO

Con fecha 21 de Enero del 2004, el Concejo Municipal tomó el Acuerdo N° 34/04 que amplía el Límite Urbano, incorporando la Zona Bajo Molle al Area Urbana de la ciudad de Iquique, lo cual permite otorgarle Normas de Construcción, Urbanización y Funciones Urbanas, que son establecidas por el Plan Regulador Comunal, la Ley y Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones y sus modificaciones, la Legislación Medio Ambiental, Sanitaria y otras que le sean atingentes.



El objetivo de esta ampliación del Límite Urbano, es la regularización y ordenamiento del Desarrollo Urbano en la Zona de Bajo Molle, que se ha venido produciendo en forma espontánea y con fuertes períodos de aceleración; y para normar aquellas actividades que en cierta medida afectan el Medio Ambiente y la calidad de vida de los vecinos e incluso como es aquella que se produce con la ocupación impropia de la calle, Bien de Uso Público, para funciones similares a las que se realizan en Locales Nocturnos, como es el consumo de bebidas alcohólicas y otros.

En efecto, la Zona de Bajo Molle ha tenido un crecimiento poblacional y funcional bastante fuerte en los últimos 10 o más años, no obstante estar en la Zona Rural; su crecimiento ha sido de tipo espontáneo, no sujeto a las normas de un Instrumento de Planificación Territorial como es un Plan Regulador, incluso en ciertos aspectos no se ha atendido a lo dispuesto por la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, lo cual es improcedente por ser un instrumento que está por sobre los Planes Reguladores y las Ordenanzas Locales.

Existen incluso actividades que permanecen hasta hoy, como sob las Canteras de Aridos en el Farellón Costero, las que implican peligro a la gente y afectan la calidad de vida de la población , por contaminación atmosférica con material particulado y por el manejo en la extracción de áridos y el posterior acopio de material de desecho.

1.11. Zonificación general de la Comuna.

1.11.1 Territorio y poblamiento

ANTECEDENTES DE POBLACION, VIVIENDAS, CARACTERISTICAS SOCIOECONOMICAS

POBLACION Y VIVIENDAS

De acuerdo al último Censo de Población y Vivienda esta Comuna posee un total de 166.204 habitantes, de los cuales 83.632 son hombres y 82.572 mujeres. De este total de población el 99,2% corresponde a población que reside en el área urbana de la Comuna.

Al proyectar la población de la comuna con la tasa intercensal 1992-2002, la cual es de 3,1%, se estima que actualmente esta comuna posee una población estimada de 176.668 habitantes, (se ha descontado la población que pertenece a la nueva comuna de Alto Hospicio).

La población de esta comuna representa el 39,54 % del total de la población existente en la Región de Tarapacá según el último Censo. La densidad poblacional de la comuna es de 73,45 Hab/Km².

Esta Comuna presenta uno de los crecimientos intercensales poblacionales más significativos del país, 41,9% entre el período 1992-2002, mientras que el país y la región registraron crecimientos intercensales de 12,8 y 25,6 respectivamente.

En cuanto a las viviendas, de acuerdo al último censo la comuna, (se excluye del análisis las viviendas pertenecientes a Alto Hospicio), dispone de 45.263 viviendas particulares, cifra que representa un crecimiento intercensal 1992-2002, de 40,42 % siendo superior a la del país, que alcanzó un porcentaje de 31,6 .

La cantidad de hogares que posee esta comuna alcanza a 43.576, lo que significa que existe a nivel comunal un promedio de 3,8 personas por hogar.

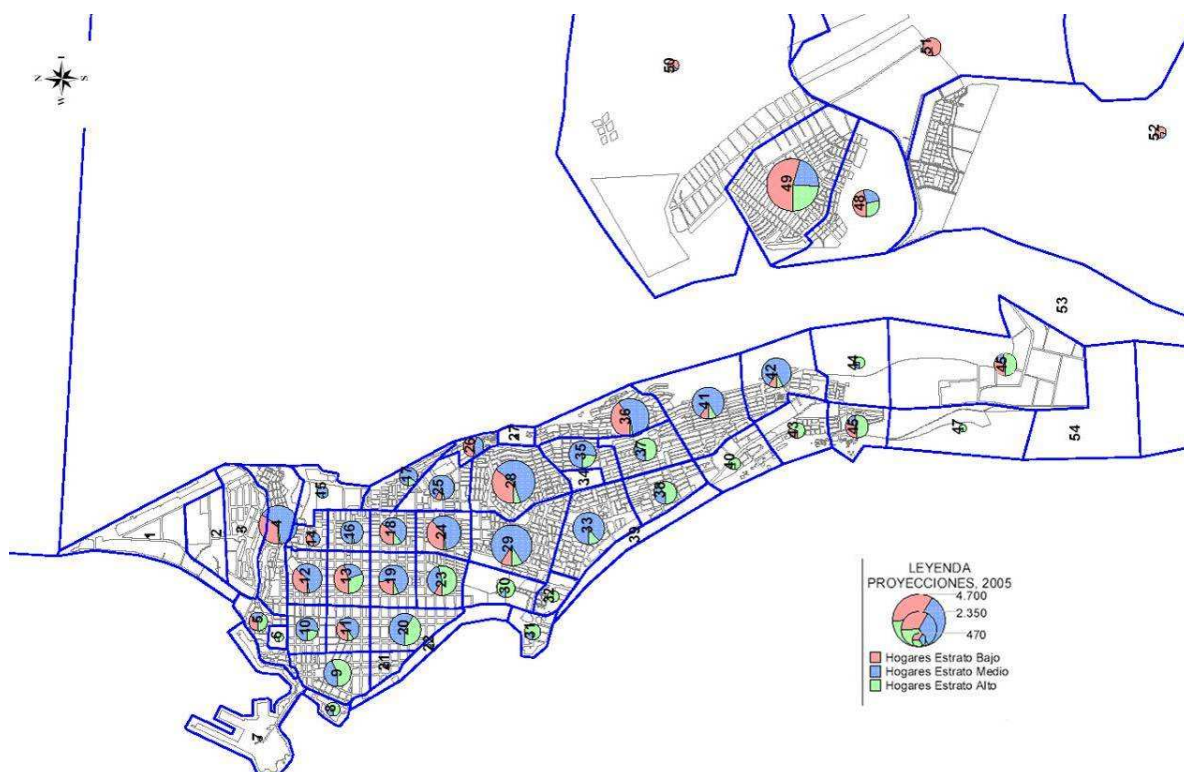
PROYECCION DE POBLACION COMUNA IQUIQUE 2005-2010

AREA	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IQUIQUE	176.668	182.145	187.792	193.613	199.615	205.803	212.182

CARACTERISTICAS SOCIOECONOMICAS DE LA POBLACION

De acuerdo al último Censo efectuado en Abril del año 2002, esta comuna posee indicadores que indican un estándar de vida superior a otras zonas del país, entre estos se puede destacar que posee un parque vehicular de 22.890 vehículos particulares, cifra que significa que por cada dos hogares se dispone de 1 vehículo.

El nivel de alfabetismo es otro indicador de desarrollo y según el último Censo, del total de población de 10 años y más existente en la comuna, 175.521 personas, 173.865 saben leer y escribir, cifra que indica que la tasa de analfabetismo en este estrato de población es de 0,9%.



1.11.2. Poblamiento

1.11.3. Ejes y áreas de crecimiento

ANTECEDENTES FISICOS

La Comuna Iquique ubicada en la I Región Tarapacá ocupa parte de la terraza continental de esta región, entre el Océano Pacífico y la Cordillera de la Costa; al Norte limita con la Comuna de Alto Hospicio, al Sur con la II Región de Antofagasta, al Este con la Comuna de Pozo Almonte y al Oeste con el Océano Pacífico.

La superficie total de la Comuna es de 2.262,69 Km², significando el 3,83% de la superficie de la región. El clima predominante en esta zona es de tipo desértico costero, con alta nubosidad y escasa oscilación térmica diaria, características que la diferencian de otras zonas ubicadas al interior de la región y a mayor altitud, las cuales se caracterizan por una gran sequedad atmosférica y alta oscilación térmica diaria.

CARACTERISTICAS SOCIOECONOMICAS HOGARES COMUNA IQUIQUE
FUENTE : CENSO 2002

- ACCESO A LOS SERVICIOS BASICOS

- Agua Potable 98,91 %
- Alcantarillado 97,67 %
- Energía Eléctrica 97,88 %
- Cocina con Gas Licuado 96,34 %

- PATRIMONIO DE LOS HOGARES

- TELEFONO RED FIJA 55,19 %
- TELEVISOR COLOR 92,60 %
- COMPUTADOR 28,22 %
- INTERNET DOMICILIO 13,22%

- INDICADORES EDUCACIONALES

- AÑOS DE ESTUDIOS PROMEDIO DE LA POBLACION

HOMBRES: 9,59 AÑOS

MUJERES : 9,44 AÑOS

- NIVEL EDUCACIONAL DE LA POBLACION

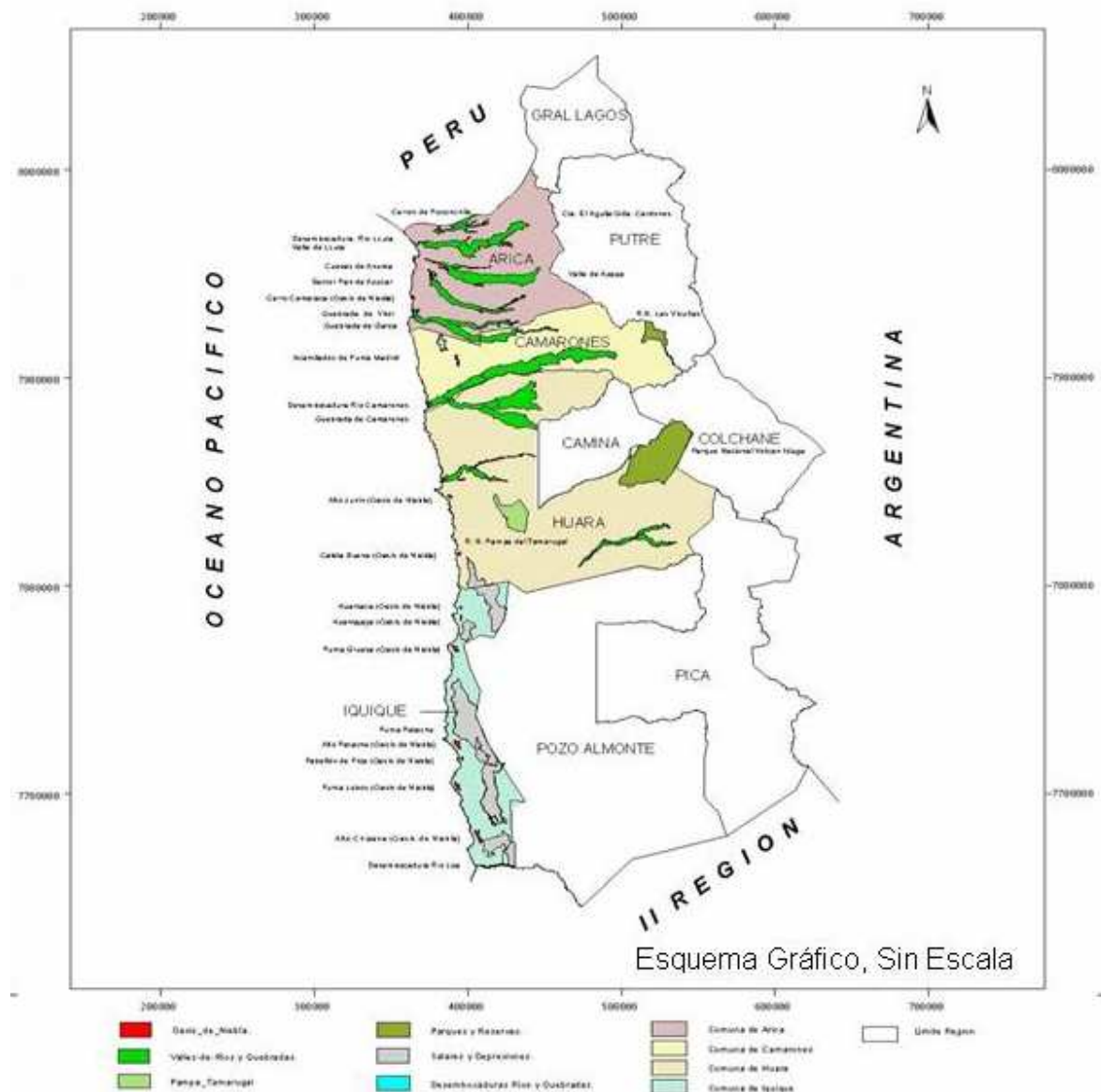
Nivel educacional que cursó o se encontraba cursando al momento del Censo del 2002

Consultado a la población de 5 años y más

NIVEL EDUCACIONAL	Nº PERSONAS	%
- Nunca asistió	1.275	0,83
- Pre Básica	5.477	3,58
- Especial/Diferencial	548	0,36
- Básica/Primaria	45.311	29,63
- Media Común	41.662	27,24
- Humanidades	5.806	3,80
- Media Comercial	9.972	6,52
- Media Industrial	6.214	4,06
- Media Agrícola	116	0,08
- Media Marítima	436	0,29
- Normal	455	0,30
- Técnica Femenina	1.560	1,02
- Centro de Formación Técnica	5.417	3,54
- Instituto Profesional	6.356	4,16
- Universitaria	22.321	14,60
TOTAL	152.926	100,00

1.12. Areas Protegidas o de Interés Natural de la Comuna

1.12.1 Reserva Natural de Iquique



En la Comuna de Iquique se encuentra la Reserva Nacional río lo patache.

Figura 2-3.

SITIOS CON VALORES VEGETACIONALES NOTABLES DE LA INTERCOMUNA

Fuente Datos y Base Cartográfica: CONAMA, 2002. Estrategia y Plan de Acción para la Conservación de la Biodiversidad en la Región de Tarapacá. Bases Digitales del Estudio

1.12.1.2. Normativas y Restricciones de Uso para las Areas Protegidas:

Las áreas de preservación y conservación que existen en la comuna de Pozo Almonte, están relacionadas a los instrumentos legales que permiten la conservación del patrimonio natural y cultural

del país, particularmente la Ley de Bosques y la normativa que reglamenta a la Corporación Nacional Forestal (CONAF) y que origina el Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE).

Esta es una síntesis de los principales cuerpos legales¹¹:

- **Decreto Ley N°701 de 1874, texto vigente según modificaciones introducidas en el D.L. N° 2.565, de 1979, Ley N° 18.959 y Ley N° 19.561:** Este en su Artículo 17° estipula las sanciones por el incumplimiento del plan de manejo por causas imputables al propietario o al forestador, entendiéndose como falta grave el incumplimiento de la obligación de reforestar y de las medidas de protección contenidas en los planes de manejo y en los estudios técnicos de calificación de terrenos de aptitud preferentemente forestal.

Agrega, en su Art. 21, que cualquiera acción de corta o explotación de bosque nativo, deberá hacerse previo plan de manejo aprobado por Conaf.

- **Instructivo sobre Proyectos de Investigación en el Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas (SNASPE):** Establece que todas las unidades del Sistema, podrá ejecutarse investigación, siempre que ésta no se contraponga con las normas de preservación o conservación de la respectiva categoría de manejo, con los objetivos específicos y con los reglamentos del respectivo Parque, Reserva o Monumento, lo que será calificado por la CONAF.

1.12.3. Monumentos Nacionales

Los Monumentos Nacionales son definidos mediante la Ley N° 17.288 publicada en el año 1970. Todos los monumentos nacionales quedan bajo la tuición del estado de Chile. En la Comuna de Iquique solamente han sido decretados xx monumentos de carácter histórico, que a continuación se detallan.

Cuadro N° 16. Monumentos históricos de la Comuna de Pozo Almonte.

<i>Monumento</i>	<i>Tipo</i>	<i>Ubicación</i>
Sector Morro	Histórico	Iquique
Calle Baquedano	Zonas Típicas	Iquique

Fuente: Monumentos Nacionales. I Región de Tarapacá. 2001.

¹¹ Estos se adjuntan completos en la Sección Anexos de este Diagnóstico.

1.13. Patrimonio Cultural

1.13.1. Patrimonio

1	UNIDAD DE PAISAJE	ESCALA	IMAGEN ASOCIADA
DESEMBOCADURA DE RIO		Cercana, recorrible.	
COMPONENTES		CONTRASTE	
Río, mar, boca de quebrada y cordillera de la costa, vegetación de orilla, presencia de aves principalmente.		Ruptura del farellón y plataforma costera, aparición de vegetación en un medio árido.	
NO VISUALES		TEXTURA	
Ruido de mar y de aves, ambiente climático marino.		Granular y vegetacional en primer plano y fondos difusos.	
FORMA		SINGULARIDAD	EJEMPLOS
Tridimensional, se fuga longitudinalmente hacia la quebrada		Media	Río Loa,

3	UNIDAD DE PAISAJE	ESCALA	IMAGEN ASOCIADA
CALETA PESQUERA		Cercana, recorrible y horizonte lejano.	
COMPONENTES		CONTRASTE	
Mar, Lugar de abrigo, facilidades portuarias menores, botes, casas de pescadores, aves marinas, eventualmente mamíferos.		Irrupción de actividad antrópica en el borde costero. Lugar de abrigo de aguas.	
NO VISUALES		TEXTURA	
Ruido de mar y de aves, olor a mar, clima costero		Predominancia de textura marina y construcciones.	
FORMA		SINGULARIDAD	EJEMPLOS
Bidimensional, extensión de horizonte en segundo plano.		Baja	Chanavaya, Los Verdes, Río Seco, San Marcos,

5	UNIDAD DE PAISAJE	ESCALA	IMAGEN ASOCIADA
BORDE DE MAR		Variable de media a horizonte lejano.	
COMPONENTES		CONTRASTE	
Orilla de mar, terraza costera, farellón costero de respaldo, fondo de cielo variable.		Entre dos masas: cielo-mar y terraza-farellón. Línea difusas.	
NO VISUALES		TEXTURA	
Ruido de mar, clima costero.		Predominancia de textura marina y aridez de la terraza y el farellón.	
FORMA		SINGULARIDAD	EJEMPLOS
Predominancia bidimensional de horizonte lejano.		Baja	El Águila, Ike-Ike, Pabellón de Pica, Punta Gruesa

9	UNIDAD DE PAISAJE	ESCALA	IMAGEN ASOCIADA
	COSTA URBANA	Urbana media, contemplable y recorrible	
	COMPONENTES	CONTRASTE	
	Borde costero tratado y construido, orilla de mar, presencia humana y vehicular permanente.	Entre construcciones y condición natural del mar.	
	NO VISUALES	TEXTURA	
	Ruido de mar, ruidos urbanos.	Variada predominando lo constructivo vertical.	
	FORMA	SINGULARIDAD	EJEMPLOS
	Heterogénea, distendida hacia el mar	Media	Iquique

10	UNIDAD DE PAISAJE	ESCALA	IMAGEN ASOCIADA
	IMAGEN URBANA	Urbana cercana, recorrible	
	COMPONENTES	CONTRASTE	
	Elementos constructivos históricos en conformación de espacios urbanos.	Cultural, basado en tipologías históricas y contemporáneas.	
	NO VISUALES	TEXTURA	
	Ruidos y olores de ciudad.	Constructivas, detalles, materiales y colores.	
	FORMA	SINGULARIDAD	EJEMPLOS
	Geométricas heterogéneas.	Media	Iquique

Los templos católicos de estilo barroco, son los más representativos de la región, tanto por reunir en cada uno de ellos una alta presencia de elementos decorativos, como por la frecuencia con que se presentan. En el caso de Mamiña y Parca destacan como rasgo arquitectónico los dos campanarios, adjuntos a la nave central del templo, como asimismo los materiales utilizados en su construcción.

c) Las ex Oficinas Salitreras: Destacan una serie de ex oficinas salitreras especialmente Iris, Santa Laura y Humberstone¹², declaradas monumentos nacionales, sumándose también Victoria y el ex Pueblo de La Noria, donde es posible apreciar parte de su arquitectura e instalaciones productivas.

¹² Santa Laura y Humberstone son declarados Monumentos Nacionales por Decreto Supremo Nro. 320 del 16 de Enero de 1970. Sus rípios lo son por Decreto Supremo Nro. 536 del 7 de Noviembre de 1989.

1.13.2 Patrimonio arqueológico

Para una visualización más clara de éstos se ordenan por Areas:

- **Area de Interés Arqueológico:** La Provincia cuenta con importantes atractivos arqueológicos
- Cuadro N° 18. Atractivos arqueológicos:

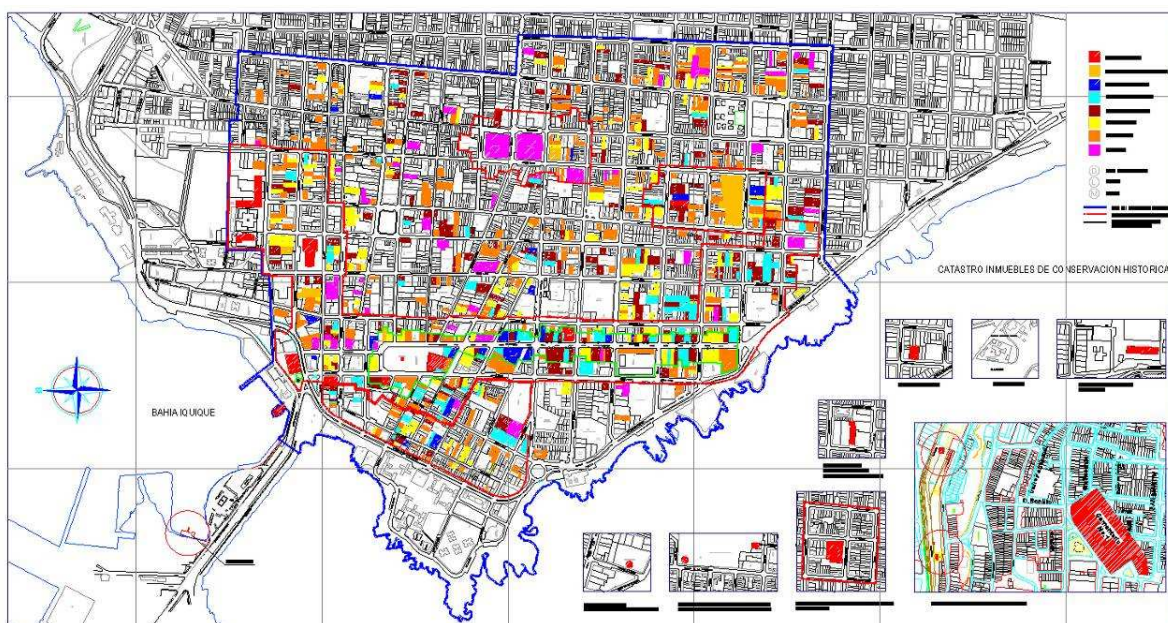


1.13.3. Area de Interés Cultural

Religioso. Comprende festividades y liturgias religiosas, desarrolladas en el territorio comunal. Se encuentran aquellas propias de las localidades precordilleranas y la festividad de la Virgen de La Tirana, la más importante de Chile. En todos los casos se presenta una fusión entre lo indígena y lo hispano, traducido en una yuxtaposición de valores propios del catolicismo, sobre la religiosidad andina.

1.13.4 ZONA E INMUEBLES DE CONSERVACIÓN HISTÓRICA

La Ilustre Municipalidad de Iquique, con el propósito de iniciar la conservación y consolidación del área por haber estimado que el instrumento de planificación vigente en la comuna, no resguarda adecuadamente el valioso contenido histórico, y la indiscutible calidad arquitectónica-urbanística de las construcciones que conforman el casco histórico de la ciudad de Iquique. La Calle Baquedano, distinguida como Monumento Nacional, en la categoría de Zona Típica. Es un precedente significativo como conjunto Monumental. Se oficializó mediante la dictación del Decreto Supremo del Ministerio de Educación N° 935 del 23 de noviembre de 1977. Posteriormente otras obras patrimoniales igualmente destacadas en el sector fueron acogidas, extendiéndose el límite original de esta zona hasta incluir la Plaza Prat en el año 1983.



El nuevo contexto político – administrativo y territorial de la Comuna de Iquique, da paso a la urgente necesidad de contar con una área de protección urbana en la comuna de Iquique, que sustente el desarrollo de la comunidad iquiqueña, esto debido a la desaparición y pérdida del patrimonio que ha sufrido la ciudad en los últimos años debido al crecimiento urbano y renovación de la ciudad.

Por lo tanto se hace indispensable para la ciudad contar con un instrumento normativo, compatible y complementario, al Plan Regulador Comunal, que estableciera con claridad las condiciones más adecuadas para cada tipo de intervención, de modo que las obras antiguas y contemporáneas pudieran convivir en armónica unidad.

1.14. Análisis de los recursos turísticos en la comuna de Iquique

La actividad turística desarrollada en espacios naturales, se basa en la existencia de los recursos, entendiéndose como recursos “todo aquello susceptible de ser utilizado por el turismo y que resulta indispensable para que la actividad pueda desenvolverse”, los cuales pueden ser clasificados en naturales y culturales. El recurso natural “es inagotable, es decir no se consume al ser explotado”, donde destacan con notoriedad las áreas silvestres protegidas de la Región de Tarapacá.



Por otro lado el recurso cultural es “todo elemento de interés turístico dejado o creado por el hombre y que da origen al patrimonio cultural de la zona, en la que este se encuentre”, en la región destacan ruinas y sitios arqueológicos, tanto prehispánicos, hispánicos e históricos, poblados autóctonos, iglesias, festividades, entre otras.

La puesta en valor de estos recursos nos lleva hacia el concepto de atractivo turístico, definiéndose como “todo lugar, objeto o acontecimiento de interés turístico”. Caracterizándose por motivar el desplazamiento de visitantes y porque de nada sirve si no es puesto en valor o explotado.

Existen diversas calificaciones para este tipo de turismo, turismo rural, etnoturismo o ecoturismo, los cuales en el fondo buscan lo mismo. Sus objetivos centrales son las visitas, protección y conservación de la diversidad genética de especies y de ecosistemas sensibles, únicos o en vías de desaparición. Estas áreas suelen estar retiradas de los centros urbanos o de ciudades muy pobladas, por lo que los habitantes del lugar o su entorno cercano suelen estar relativamente aislados.

En el caso de la Comuna de Pozo Almonte se presentan condiciones favorables para desarrollar más intensamente la actividad turística, en base al producto “Desierto”, el cual tiene como sustento los siguientes aspectos:

- Un clima con 365 días de sol (en la Pampa del Tamarugal), marcado por la alta oscilación térmica diaria. Cielos despejados para la observación de la bóveda celeste.
- Un paisaje inédito, conformado por costales, sectores de chusca, formaciones dunarias, bosques en medio de la aridez más absoluta, salares, pueblos típicos de la pampa y de la precordillera. Las mismas quebradas que disectan los planos, con sus aguadas y vegetación. Todo lo cual se puede considerar como Turismo Ecológico.
- Un Patrimonio Cultural de Primer Orden, con festividades religiosas, principalmente La Tirana, liturgias tradicionales indígenas y expresiones artísticas locales. En este punto también se deben nombrar los atractivos arqueológicos, como aldeas agrícolas, geoglifos, petroglifos y pukaras. En términos amplios, en Pozo Almonte se fusionan raíces indígenas, con la historia del salitre, hasta llegar a la neo minería del cobre, del yodo y el nitrato.
- Una historia riquísima, con ejes de la actividad económica de fines del siglo XIX y comienzos del XX como La Noria, con todo el Ciclo Salitrero de Tarapacá y sus ex oficinas y campamentos; con las batallas durante la Guerra Civil de 1891 entre Balmacedistas y Congressistas; con todo el esfuerzo de quienes llegaron para quedarse.
- Posibilidades de enhebrar y articular Circuitos Integrados, con una o más comunas rurales iniciándose en Iquique, ofertando, por ejemplo, el Circuito Arqueológico, de la Historia Salitrera, de las Iglesias Coloniales y de las Termas, entre otros. También se da la posibilidad de conectar estos atractivos con centros turísticos de primer nivel en la Subregión Andina, como el Salar de Uyuni, Tiwanaku y Cusco-Machu Picchu.
- Territorio propicio para la práctica de formas de turismo aventura, como excursiones y raid en vehículos 4X4, motocross, velerismo en la pampa y otros.

Sin embargo, la Comuna tiene también carencias o déficits para la sustentación de un mayor turismo. Estas debilidades y/o limitaciones se pueden sintetizar de la siguiente manera:

1.14.1. Circuitos turísticos de la Comuna de Iquique

El Plan Maestro de Turismo de la I Región de Tarapacá identifica los siguientes circuitos turísticos, donde participa la Comuna de Iquique

1.- Circuito Comunal

Se identifica para la Comuna de Iquique el circuito de las Oficinas Salitreras, que incluye un recorrido desde la Oficina Santa Laura, Humbertone, Estación Montevideo, Oficina Paposo, Oficina San Enrique, Oficina San Antonio, Oficina Anita, Oficina Nena, Oficina Victoria, Oficina Buenaventura y terminando en la Oficina Iris. Este tramo tiene una distancia de 184 kilómetros ida y vuelta

2.- Circuitos Intercomunales

El circuito altiplánico y pueblos de la precordillera, comunas de Pozo Almonte y Pica. Este circuito parte desde Iquique, luego toma la ruta A-665 que pasa por La Tirana y La Huayca y llegando a Pica y sigue por la ruta A-685 que llega al salar del Huasco, llegando hasta Lirima y Cancosa.

Circuito costa-salares: este circuito parte de Iquique por la costa hacia patillos, luego se toma la ruta A-750 para subir por los cordones de la Cordillera de la Costa hasta llegar al Salar Grande, avanzando por la misma ruta se llega a la Estación Lagunas donde se toma la ruta 5 Norte que pasa por el salar de Bellavista, Salar de Pintados, Pozo Almonte, retomar la ruta 16 para volver a Iquique.

3.- Circuitos regionales

Circuito Termal regional: El circuito parte de Iquique por la ruta 16 y toma posteriormente la ruta 5 Norte hasta Pozo Almonte. Luego a través de la ruta A-65 se llega a las termas de Mamiña y posteriormente hacia Parca, continuando la ruta hacia Lirima, termas de Lirima y baños Andrés Jiguata.

4.- Circuitos temáticos

Se identifican los siguientes circuitos temáticos para la Comuna de Iquique

Circuito arqueológico, se parte desde Iquique se visita los geoglifos de Pintados, posteriormente se dirige hacia la quebrada de Huatacondo para visita la aldea Ramaditas, ciudad perdida de Huatacondo, petroglifos de Tamentica y se vuelve a Pozo Almonte.

Circuito de los Oasis: Comuna de Iquique y Pica. En la zona de la Pampa del Tamarugal, en medio del desierto, surgen con todo verdor los oasis, que constituyen ejemplos únicos de agricultura del desierto, destacan en la Pampa del Tamarugal el poblado de La Tirana, la Huayca y siguen hacia Pica y Matilla y se vuelve hacia Colonia Pintados para retornar a Pozo Almonte.

1.14.2. Turismo e impacto del medio ambiente

Cuadro N° 23. Efectos actuales y potenciales en el medio ambiente de la comuna de Pozo Almonte.

FACTOR	IMPACTO	COMENTARIO
Basura y desechos	Depredación del paisaje natural, acumulación de basura alrededor de los caminos. Localidades rurales sin basurales locales	Daños estéticos y sanitarios El camino de Pozo Almonte a Pica genera mucha basura en torno al camino
Afluencia excesiva	Perturba y deteriora el entorno natural y alteración de sitios de interés arqueológico.	Fragiliza la calidad del entorno. Requiere limitar la capacidad de acogida del área o sitio y obliga a imponer una regulación del territorio.
Contaminación por ruidos de vehículos, radios, construcción, otros	Pérdida y/o perturbación de los sonidos naturales.	Irritación a fauna local, molestias a la población autóctona y visitantes
Trafico vehicular	Mortalidad de fauna, acumulación de basura	Cambios ecológicos, polvo, basura, ruido
Conducción fuera de la rutas señaladas	Depredación del suelo y de la vegetación	Daños a sitios arqueológicos en la comuna Iquique.
Tendido eléctrico	Destrucción de la vegetación y ambiente natural	Impactos estéticos, pérdida de identidad del sitio turístico.
Instalación de mineras	Competencia por recursos hídricos subterráneos, polvo, ruido, pérdida de hábitat natural	Agotamiento de recursos hídricos de napas subterráneas
Transporte de Materias Peligrosas	Transito de camiones con sustancias peligrosas por la comuna.	Riegos en el hábitat natural por accidente de tránsito que contenga residuos peligrosos (químicos)

FUENTE: Plan Maestro de Turismo. SERNATUR. 1998

1.15. Estructura de la red vial

1.15.1- TRANSITO Y TRANSPORTE PUBLICO

El planteamiento en el área del transporte público considera un breve diagnóstico operacional y de infraestructura vial que permita generar un plan de acción dentro del marco general del Pladeco, sin perjuicio de las acciones desarrolladas por organismos gubernamentales en materias de tránsito y transporte público.

Cabe considerar, que las propuestas o planes de desarrollo en esta área se encuentran abordadas casi en su totalidad, mediante estudios técnicos desarrollados especialmente en cuanto a infraestructura vial se refiere, por tanto no resultarán desconocidas muchas de las propuestas que se señalan.

BREVE DIAGNOSTICO DEL TRANSPORTE PUBLICO

- a) La oferta de transporte urbano existente, se ha caracterizado en los últimos años, por un escaso movimiento, es decir, no se ha incrementado el número de vías, manteniéndose la misma capacidad vial, para una demanda creciente del parque vehicular, situación que inicialmente explica los conflictos de tránsito que se aprecian.

Es posible rescatar, como iniciativas de crecimiento de la oferta vial, los proyectos de acceso al Puerto de Iquique, entre calle Sotomayor y Aníbal Pinto, siendo solo una de las etapas de un proyecto mayor como es el Acceso Puerto y la construcción de la segunda calzada de la ruta A – 1 desde la Rotonda Chipana hasta Bajo Molle.

La construcción del Segundo Acceso a Iquique, emplazado mayormente fuera del radio urbano, sin duda es el proyecto más significativo en cuanto a oferta vial, que ha beneficiado principalmente a la localidad de Alto Hospicio y Alto Molle.

En resumen, se puede afirmar una real carencia de crecimiento en la red vial de Iquique, situación que se encamina al aumento de los conflictos de tránsito tales como; menor velocidad de recorrido, mayor tiempo de viaje, lo que configura una demanda insatisfecha, traducido en una menor calidad de vida.

Las iniciativas para resolver esta situación se han generado a través de los organismos correspondientes, como la Sectra V Región, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, quienes dentro de sus facultades, han elaborado una serie de proyectos de infraestructura vial, que no se han materializado, o su ejecución es demasiado lenta para las demandas existentes.

Mención especial para la operación del tránsito en el sector céntrico es el Paseo Peatonal Baquedano, y la posibilidad de establecer una red vial peatonal, que armonice con las demandas vehiculares principalmente compuestas por los servicios de transporte públicos.

Finalmente, requerimientos puntuales a resolver están asociados al recorrido urbano de los vehículos de transporte de carga, accesibilidad al puerto, y una solución al Terminal de Buses de acuerdo a la vocación turística de la Ciudad.

- b) En cuanto a la gestión de tránsito en la Ciudad, se puede apreciar la necesidad de mejorar y variar las medidas de seguridad vial existentes y la atención de nuevas demandas producto del crecimiento de las actividades en sectores que en el pasado se presentaban sin movimientos, como es el nodo comercial de Av. Héroes de la Concepción entre Diego Portales y Av. Arturo Prat, el crecimiento reciente que experimenta Av. La Tirana, al sur del cruce con Av. Francisco Bilbao, y el desarrollo inmobiliario del sector de Av. Pedro Prado con Pasaje Serrano – Thompson.

Lo anterior, obliga a plantear el desarrollo de medidas de seguridad en cuanto a semaforizaciones principalmente, cambios de sentido de tránsito, nuevos pasos peatonales, facilidades para la locomoción colectiva, etc.

Un proyecto de suma importancia para el tránsito vial y peatonal del sector céntrico que está impulsando el municipio es el Ensanche de la calle Patricio Lynch, entre Tarapacá y Latorre. Este proyecto, avaluado aproximadamente en 420 millones de pesos ya que implica efectuar expropiaciones, representa la solución para el estrangulamiento que se produce actualmente debido a las características actuales del mencionado tramo.

POLÍTICAS DE DESARROLLO

- f) Reconsiderar todas las propuestas existentes, provenientes de los estudios técnicos desarrollados en la Ciudad, que apuntan a aumentar la oferta vial y a sistematizar la seguridad del tránsito.
- g) Acelerar la inversión en infraestructura vial, para aquellos ejes viales que evidencian los mayores conflictos de tránsito, es decir aquellas vías que han experimentado un notorio aumento de los grados de saturación.
- h) Elaborar nuevos estudios que permitan reconocer las soluciones viales a los conflictos de tránsito emergentes, o no estudiados con anterioridad.
- i) Asegurar una inversión permanente en medidas de seguridad de tránsito, como son nuevas semaforizaciones y la utilización de nuevas tecnologías en esta materia.
- j) Ampliar y modernizar la acción municipal de mantenimiento de los sistemas de seguridad y de señalización en general.
- k) Coordinación permanente con los organismos gubernamentales encargados del desarrollo de las inversiones en infraestructura vial.

DESCRIPCIÓN DE SOLUCIONES AL PROBLEMA DEL TRANSPORTE.

EN INFRAESTRUCTURA VIAL

- Los estudios desarrollados por la Sectra, consideran la ejecución de 10 proyectos tendientes a mejorar la infraestructura vial de la Ciudad, los que se detallan a continuación:

NOMBRE PROYECTO	TRAMO	CARACTERISTICAS PRINCIPALES
Av. Pedro Prado	Sotomayor - Diego Portales	Doble calzada (2 pistas sentido)
Héroes de La Concepción	Las Cabras - C y González C y González - T Bonilla T Bonilla - Av. A. Prat	Calzada S-N 3 pistas (par con O Bonilla) Doble calzada (2 pistas N-S, 3 pistas S-N) Se mantiene lo existente
Arturo Fernández	Las Cabras - Diego Portales	Calzada 3 pistas S - N
Juan Martínez	Las Cabras - Av. A. Prat	Calzada 3 pistas

Diego Portales	Av. A. Prat - Arturo Fernández Arturo Fernández - Progreso	Par: 2 pistas O-P y 4 pistas P-O Doble calzada
O'higgins	Av. A. Prat - Rotonda El Pampino	Calzada 3 pistas O-P
Bulnes	Av. A. Prat - Rotonda El Pampino	Calzada 3 pistas P-O
Sotomayor - Esmeralda	Av. A. Prat - Oscar Bonilla Oscar Bonilla - Av. Circunvalación	Par 3 pistas cada calzada Doble calzada (2 pistas por sentido)
Playa Brava - Aeropuerto	Av. A. Prat – Aeropuerto Playa Brava - Diego Portales Diego Portales - Tomás Bonilla	2 pistas SN y 1 pista NS Doble Calzada (2 pistas por sentido) 1 calzada SN, conexión con H. Concepción
Campo de Deportes - Orella	La Tirana - Av. A. Prat	2 pistas OP + 1 pista PO (sector P. Prado)
Oscar Bonilla	Las Cabras - C y González C y González - Diego Portales	Calzada NS 3 pistas (par con H Concepción) Calzada NS 2 pistas
Ensanche calle Patricio Lynch	Entre Tarapacá y Latorre	Calzada de 10,5 mts de ancho y Acera de 3,5 mts de ancho.

- Otros requerimientos que permitan solucionar las necesidades de infraestructura vial, que están en estudio o que no se han estudiado son:

Punte marítimo Puerto, que une la actual isla serrano con una segunda conexión a partir de del final del Parque Patricio Lynch. Permitirá resolver la circulación de carga al puerto de una forma mas expedita y permitirá a la ciudad organizar adecuadamente sus actividades cívicas. Ordenando las actividades portuarias y las propias de la ciudad.

- **Av. Circunvalación Sur**, desde Bajo Molle hacia el norte, pasando por el lado oriente del Cerro Dragón, permitiría resolver la circulación de vehículos de carga y otros viajes con destino al Barrio Industrial, Zofri y el Puerto, sin cruzar extensos sectores residenciales con los riesgos asociados a este tipo de vehículos.
- **Accesibilidad al Puerto de Iquique**, que presenta un variado uso en la actualidad, donde los flujos de paso se mezclan con los flujos que el Puerto atrae, generando un fuerte impacto urbano y también desde el punto de vista del tránsito en su actual ruteo de ingreso y egreso.

A lo anterior hay que considerar la creciente actividad portuaria, que ha sobrepasado las expectativas de movimiento de carga y de la habilitación de un sitio de atraque para buques de máximo calado, que se convertiría en el único puerto de la costa sudamericana con esta capacidad.

Es por ello que el planteamiento de un acceso alternativo resulta necesario, independiente del tipo de solución que se pueda proponer. Al respecto el Municipio de Iquique ha propuesto la idea de levantar un puente, cuyo trazado sería por sobre la “Poza de la Caleta Guardiamarina Riquelme” uniendo la Av. Arturo Prat con los

Astilleros Marco Chilena. La idea es trasladar las actuales demandas asociadas al Puerto a este nuevo acceso.

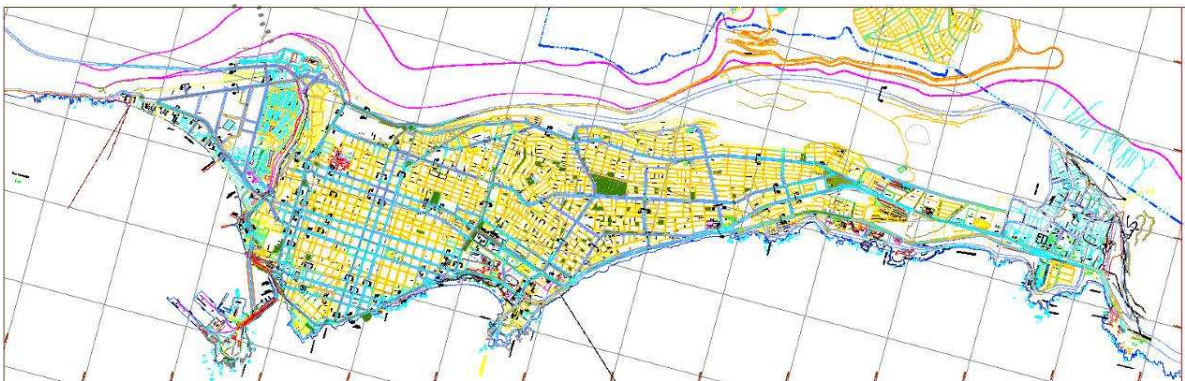
- **Par vial Las Rosas – Los Lilenes**, alternativa vial que apunta a resolver las crecientes demandas vehiculares en el sector medio de la Ciudad, cuya accesibilidad se ve restringida a calles bidireccionales que no cuentan con opciones de formar un par vial.

Esta idea permitiría establecer una alternativa a la Av. Tadeo Haenke, uniendo Av. Arturo Prat con Av. Pedro Prado, trazado que bordearía el lado sur del supermercado Líder y además pasaría entre el Mall Las América y este supermercado.

- **Par vial Cerro Dragón – Rancagua**, alternativa vial intermedia a los ejes Pedro Prado y Av. La Tirana, cuya conexión con Av. Diego Portales, permitiría configurar el par vial propuesto.

La concreción de esta idea permitirá mejorar la accesibilidad del sector, además de la operación de tránsito.

- **Av. La Tirana, tramo sur**, que ha experimentado un fuerte y sostenido aumento de actividades educacionales. Requiere a la brevedad la construcción de la segunda calzada, entre Bajo Molle y Francisco Bilbao. En este extremo norte, convergen además Av. La Tirana, Av. Teresa Wilms Montt y Av. Quebrada Blanca, situación que requiere una solución adecuada a la convergencia de estas arterias.



GESTION DE TRANSITO

- La centralización de la red de semáforos a través de un SCAT, permitirá administrar en tiempo real las demandas de tráfico, reponer oportunamente ampollas quemadas, garantizando una óptima operación del tráfico.

Este SCAT, ya ha sido evaluado por SECTRA, restando nada más que el financiamiento para su ejecución. El Municipio de Iquique, aportará las dependencias físicas de este centro de control, además de la mantención especializada de la red SCAT.

- Nuevas semaforizaciones, se preveen producto del incremento de las demandas vehiculares y de las nuevas actividades que algún sector va experimentando. Al respecto se tiene la siguiente nómina de cruces a semaforizar:

SEMAFORIZACION 2004 - 2008

CRUCES		CARACTERISTICA DE LA SEMAFORIZACION
1.-	Av. Arturo Prat / Serrano	2 tiempos, pistas de viraje izquierda
2.-	Av. Arturo Prat / O'higgins	2 tiempos, construcción mediana lado norte
3.-	Av. Arturo Prat / Barros Arana	2 tiempos
4.-	Anibal Pinto / O'higgins	2 tiempos
5.-	P. Lynch / Riquelme	2 tiempos
6.-	P. Lynch / Orella	2 tiempos
7.-	P. Lynch / O'higgins	2 tiempos
8.-	P. Lynch / Zegers	2 tiempos
9.-	P. Lynch / Gorostiaga	2 tiempos
10.-	Obispo Labbé/ M. Rodríguez	2 tiempos
11.-	Obispo Labbé/ Orella	2 tiempos
12.-	Obispo Labbé / O'higgins	2 tiempos
13.-	Obispo Labbé / Zegers	2 tiempos
14.-	Ramírez / Zegers	2 tiempos
15.-	Ramírez / O'higgins	2 tiempos
16.-	Ramírez / Bulnes	2 tiempos
17.-	Ramírez / Orella	2 tiempos
18.-	Vivar /Bulnes	2 tiempos
19.-	Vivar / Riquelme	2 tiempos
20.-	Barros Arana / Bulnes	2 tiempos
21.-	Barros Arana / Orella	2 tiempos
22.-	Amunategui / Zegers	2 tiempos
23.-	21 Mayo / C y González	2 tiempos
24.-	Pedro Prado / P. Gamboni	3 tiempos
25.-	Pedro Prado / Las Rosas	3 tiempos más pistas de viraje izquierda
26.-	Pedro Prado / Av. Chipana	3 tiempos
27.-	La Tirana / Pya. Blanca	3 tiempos
28.-	La Tirana / Manuel Bulnes (ex - Calle 5)	3 tiempos
29.-	Las Rosas / Aeropuerto	3 tiempos
30.-	Las Rosas / Genaro Gallo	3 tiempos
31.-	Las Rosas / Pedro Gamboni	3 tiempos

1.16.- ASEO, AREAS VERDES E ILUMINACION**OBJETIVOS GENERALES**

De acuerdo a la Ley N°18.695 Orgánica Constitucional de Municipalidades, Artículo 25, Dirección de Aseo y Ornato debe cumplir con los siguientes objetivos generales:

- El aseo de las vías públicas, parques, plazas, jardines y, en general, de los bienes nacionales de uso público existentes en la comuna;
- El servicio de extracción de basura, y
- La construcción, conservación y administración de las áreas verdes de la comuna.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

Para lograr el cabal cumplimiento de los Objetivos Generales, Dirección de Aseo y Ornato de la I. Municipalidad de Iquique debe lograr los siguientes objetivos específicos:

- Velar por el correcto y oportuno aseo de vías públicas.
- Procurar el aseo permanente y eficaz de parques, plazas y jardines.
- Mantener el aseo de los bienes de uso público.
- Extraer diariamente la basura domiciliaria.
- Depositar la basura domiciliaria en un lugar habilitado como vertedero.
- Construir áreas verdes.
- Conservar y administrar las áreas verdes existentes.
- Mantener el alumbrado público.
- Mantener los vehículos municipales en correcto estado de funcionamiento y conservación.

PLANES DE ACCION

Para dar cumplimiento a cada uno de los objetivos específicos, esta dirección plantea los siguientes planes de acción:

- Para velar por el correcto y oportuno aseo de las vías públicas, la Ilustre Municipalidad de Iquique cuenta con un grupo de personas, maquinarias, equipos y herramientas para tal efecto:
 - a) 37 personas que trabajan en carritos papeleros de 240 Litros c/u, de los cuales 26 están destinados al aseo del sector centro y 11 destinados al sector sur.
 - b) 20 personas denominados “cuatrillos”, distribuidos en cinco (5) camiones municipales para el retiro de escombros y otras especies distintas de la basura domiciliaria.
 - c) 22 personas distribuidas en 5 cuadrillas para el barrido de las calles
 - d) 20 personas “cuatrillos” para realizar el aseo de las playas en temporada estival.
- Para procurar el aseo permanente y eficaz de parques, plazas y jardines, este municipio cuenta con el apoyo de personas dedicadas exclusivamente a la mantención del aseo de estos espacio públicos.
- Dirección de Aseo y Ornato de la municipalidad de Iquique debe mantener el aseo de los bienes de uso público en forma periódica, movilizand o un contingente de personal permanente para ello y un contingente eventual para los diferentes eventos que se realizan.
- La Ilustre Municipalidad de Iquique se embarcó en un ambicioso proyecto de retiro de la basura domiciliaria, en el que el municipio es el protagonista principal. Para ello se adquirieron 10 camiones Mercedes Benz con cajas compactadoras de 15 m3 y 2 camiones Mercedes Benz con cajas compactadoras de 6 m3. Adicionalmente de adquirieron 2 transfer de 70 m3 c/u (35 ton c/u) para el traslado de la basura desde la Planta de Transferencia al Vertedero Municipal. Conjuntamente, para la implementación del nuevo sistema de recolección, la municipalidad contrató 14 conductores, 48 peonetas y 2 supervisores nocturnos para la operación de los camiones recolectores y para el control de las recolección.

De acuerdo a la vida útil de los camiones destinados para este tipo de labores, este sistema de recolección municipal permite proyectar el retiro de la basura domiciliaria para a lo menos cinco años más, solucionando así los futuros problemas de extracción de basura.

- De la misma forma, el municipio de Iquique de hizo cargo de la disposición final de la basura domiciliaria, habilitando para ello un vertedero municipal con una vida útil de 10 años, contados desde la fecha de inicio de operación del basural. Este vertedero cuenta con personal, infraestructura y maquinaria para funcionar correctamente: En cuanto al personal, el vertedero cuenta con 3 inspectores, 4 operadores de maquinaria, 8 vigilantes y 4 jornales. Las maquinarias consisten en 1 bulldozer, 1 cargador frontal, 1 camión aljibe y 1 camión tolva. La infraestructura consiste en contenedores habilitados como oficinas, baños y duchas.
- El municipio de Iquique preocupado por la salud y el buen vivir de las personas, constantemente está construyendo espacios con áreas verdes, avanzando de norte a sur y de mar a cordillera. Actualmente se está terminando el tramo sur hasta Bajo Molle, cubriendo con césped, palmeras y otras especies lo bandejones centrales de las avenidas de ese sector. También se están construyendo plazas con juegos infantiles y áreas verdes en las diferentes juntas vecinales. Todo lo anterior permitirá en un futuro cercano contar con alrededor de 500.000 m2 de superficie de áreas verdes en Iquique.
- Conservar y administrar las áreas verdes existentes de la ciudad de Iquique no es una tarea fácil, diariamente se destinan cientos de recursos humanos y materiales para mantener estos espacios públicos:

a) **Recursos Humanos:** Los recursos humanos destinados a este concepto son los siguientes:

i. Parques	:	51 personas
ii. Plazas	:	47 personas
iii. Vivero	:	12 personas
iv. Cuadrillas	:	33 personas
v. Cortadores de pasto	:	08 personas
vi. Conductores aljibes	:	06 personas
vii. Regadores aljibes	:	06 personas
viii. Jefes terreno	:	01 personas
ix. Cuatilleros camión	:	03 personas
x. Estadio	:	09 personas
xi. Otros	:	08 personas
Total		184 personas

b) **Recursos Materiales:** Diariamente se destinan 6 camiones aljibes de diferente capacidad para el regadío de las áreas verdes de Iquique: 2 camiones de 15 m3, 3 camiones de 10 m3 y 1 camión de 4 m3, llegando a realizar un promedio de 6 viajes a diferentes lugares de la ciudad para la distribución del vital elemento. En resumen, los camiones aljibes movilizan diariamente un promedio total de 384 m3 (384.000 litros) de agua para el regadío de los bandejones centrales de la ciudad. Los parques, plazas y jardines son humectados en forma local con mangueras de 1".

Para este concepto se destinan además 15 máquinas orilladoras, 15 máquinas cortadoras de pasto, 4 motosierras y 6 motobombas para los aljibes. Para mantención se destinan además sacos de tierra de hoja, sacos de Guano, sacos de urea, sacos de pasto cespced y especies vegetales de diferentes tipos.

- Para solucionar el problema de la delincuencia, anualmente se realizan recambios de luminarias de acuerdo al siguiente cuadro promedio:

i. Lámparas de sodio 70 watt	:	400 unidades
ii. Lámparas de sodio 150 watt	:	150 unidades
iii. Lámparas de sodio 250 watt	:	100 unidades
iv. Lámparas de sodio 400 watt	:	600 unidades
v. Lámparas de sodio 1000 watt	:	050 unidades
vi. Lámparas de Haluro Metálico 250 watt	:	040 unidades
vii. Lámparas de Haluro Metálico 400 watt	:	025 unidades

Con el apoyo de dos camiones con grúa articulada se realizan diariamente recambios de luminarias en el alumbrado público de los parques, plazas, jardines y bandejones centrales de la ciudad.

- Para la Mantención de los vehículos municipales, la ilustre municipalidad tiene contemplado implementar dos contratos de suministro de repuestos y mantención a través del sistema Chile Compra. Un contrato para mantención y provisión de suministros para los camiones recolectores de basura y un contrato para el resto de los vehículos municipales, incluyendo la maquinaria pesada.

1.17.- AREA SALUD

La salud es uno de los pilares esenciales de la calidad de vida de una comunidad, se constituye en un elemento clave para garantizar el bienestar individual y colectivo.

En los últimos años, las mejorías en la salud de la población han sido prioritarias, por lo que se han adoptado importantes medidas para instaurar el Modelo de Salud con Enfoque Familiar, en la comuna de Iquique.

No debemos olvidar, sin embargo, que muchas de las intervenciones relacionadas con la salud de una población sobrepasan las atribuciones específicas del sistema de salud, involucrando a otros sectores.

La salud es un fenómeno complejo que depende de múltiples factores, muchos de los cuales van más allá del ámbito tan solo de salud.

Tener presentes que algunos factores como la edad o el sexo, no son modificables; otros, tienen que ver con las condiciones en las que vivimos, el medio ambiente, los estilos de vida y también, con el acceso a servicios básicos, la educación o los servicios sociales.

En consecuencia, las acciones dirigidas a mejorías de la salud deben considerar las distintas áreas y sectores involucrados.

OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PLAN DE SALUD

Dos grandes metas dirigen el Plan de Salud

1. Mejorar la salud de la población, aumentando la duración de la vida y el número de años de vida saludable.
2. Mejorar la salud de las personas más desfavorecidas y disminuir las desigualdades sociales de salud.

La aparición de ciertos problemas de salud cuya ocurrencia era difícilmente previsible: por ejemplo el SIDA, (enfermedades de tipo emergentes).

Un papel primordial lo representan los sistemas de información, así como los servicios de vigilancia epidemiológica y de protección de la salud (manipulación de alimentos y manejo del medio-ambiente).

En las últimas décadas la población de nuestro país ha experimentado una transición epidemiológica y demográfica importante, con disminución de las tasas de natalidad, fecundidad, mortalidad y con un consecuente aumento en las expectativas de vida. Este cambio señala modificaciones en el perfil de morbilidad de la población; disminuyen las enfermedades infectocontagiosas, diarreas severas y desnutrición, aumentan las cifras de obesos, sedentarios y usuarios con enfermedades cardiovasculares.

Las problemáticas se trasladan a una nueva morbilidad: a los problemas del medio ambiente, traumatismos y envenenamientos, problemas de la esfera psicosocial.

Nuestro objetivo es lograr “Ancianos sanos”, entregándoles herramientas para adaptarse a los cambios del entorno, para que los futuros adultos puedan gozar de una buena calidad de vida y preservar sus funciones biológicas, psicosociales y capacidad de trabajo, de modo de lograr una máxima prolongación de la vida activa y productiva.

Los desafíos son Fomentar Estilos de Vida Saludables, Procurar buena calidad de vida a la población portadora de patologías crónicas, Potenciar la mejor expresión del potencial genético del niño, Enfoque de la Salud de manera sistemática, Disminuir desigualdades, Mejorar la calidad de Atención del Paciente, Mejorar los logros sanitarios alcanzados.

La implementación de estrategias para mejorar la calidad de vida de la población, deben centrarse en la protección de la salud, es decir énfasis en las áreas de Promoción y Prevención, aplicando herramientas intersectoriales en el accionar.

La tecnología en el continuo de apoyo al desarrollo de las ciencias, especialmente a la medicina, seguirá siendo un factor importante, por cuanto se completará la implementación del soporte informático para los programas de salud que lideran la comuna de Iquique.

PLAN DE ACCIÓN

La implementación de una Red Unificada Asistencial (REUNA) en los Centros de Salud de la comuna de Iquique, completa el soporte informático para la instalación de las Fichas Médicas del Departamento de Salud y de los diferentes Programas que se llevan a cabo en Atención Primaria. Agilizando y optimizando las estadísticas mensuales, pudiendo aportar con información epidemiológica de relevancia.

Las acciones de Promoción de la Salud revisten un trabajo intersectorial y multidisciplinario iniciándose en el año 2003 con la consolidación del Comité Vida Chile, y cuyas acciones se continúan en el tiempo de manera permanente. (Talleres Educativos del Adulto Mayor – Talleres de Gimnasia a Adultos Mayores – Talleres de Artesanías a Adultos Mayores – Talleres de Aeróbica a Mujeres – Talleres de Primeros Auxilios – Talleres de Prevención de Enfermedades Infectocontagiosas: Énfasis en Hepatitis - etc.).

La difusión masiva en el ámbito de Promoción de la Salud y Prevención de Enfermedades se consigue con el apoyo de la Red de Televisión Comunal y el Departamento de Salud de la Corporación, que a través de Videos Educativos, entrega a la comunidad información en los aspectos de Adquisición de un Estilo de Vida Saludable y cambios de Hábitos, que favorecerán una mejor calidad de vida. Los temas enfocados son Prevención del Cáncer Cérvico Uterino – Examen de Salud Preventivo del Adulto - Prevención del Cáncer de Próstata – Obesidad Infantil – Asistencia Médica Inmediata en Atención Primaria - Programa Ampliado de Inmunizaciones y Difusión del trabajo intersectorial desempeñado en las Clínicas Móviles.

Comunitariamente el trabajo de promoción de la salud se traduce en una Evaluación Diagnóstica de los Alumnos de los Colegios y Liceos Municipales, desde el punto de vista de Evaluación del Estado Nutricional – Actividad Física Extraescolar – Hábitos de Alimentación – Estilos de Vida; cuyo estudio se denomina “Tómale el Peso a tú Peso”, programa que a través de una información individualizada orientará a los padres y/o apoderados en la Estimulación de Estilos de Vida Saludables y Prevención de Enfermedades Crónicas No Transmisibles. El concepto es “Vivir más y vivir mejor”.

La capacidad resolutoria de la Atención Primaria se verá privilegiada con la construcción de un Centro de Diagnóstico Integral en el Consultorio Sur; en este Centro se realizarán Consultas Médicas de Morbilidad General y Especialidades, Mamografías, Radiografías, Espirometrías, Exámenes de Laboratorio entre otros.

1.18.- SECTOR EDUCACION

La educación es el pilar fundamental para el desarrollo de los pueblos y es el único medio para superar los niveles de pobreza y aumentar los niveles de calidad de vida de los habitantes y propender, de esta manera, a una formación íntegra como persona. Bajo estos preceptos el municipio se esfuerza por brindar una educación con igualdad de oportunidades, creando espacios reales para los sectores medios y más desposeídos de la comuna.

Nuestra misión es formar alumnos íntegros con personalidad definida y capaces de enfrentar con éxito los desafíos de la vida laboral y social; para esto es necesario incorporar en el quehacer educativo tecnología de punta con la finalidad de tener acceso a la información y utilizar metodología activa que permita desarrollar la creatividad y el interés por la investigación. También ha sido nuestra permanente política la formación de un hombre íntegro y eso significa combinar adecuadamente aspectos metodológicos y tecnológicos con el desarrollo de la práctica del deporte, la actividad cultural y recreativa, pilares del desarrollo ético y económico de nuestros jóvenes.

Para dar cumplimiento a lo anterior, es preciso fijarse objetivos claros y específicos, que permitan cumplir con los desafíos ya expuestos.

OBJETIVOS

- Asegurar en forma progresiva la existencia de un sistema Educativo Municipal moderno, eficiente, eficaz y efectivo que posibilite el mantenimiento y progresión de niños, jóvenes y adultos, que reciben y logran una educación de calidad.
- Los establecimientos Educativos deberán garantizar la incorporación, permanencia, y egreso de todos los alumnos que demanden matrícula en los diferentes cursos, niveles y modalidades del Sistema Educativo.
- Racionalizar y Optimizar el uso de los recursos para obtener mejores resultados académicos en cada uno y en todos los alumnos, considerando que ésta es la razón de ser de la existencia de cada establecimiento.
- Lograr que la estructura del Sistema Educativo Comunal resulte eficiente y efectiva en su gestión y en sus resultados.
- Los Establecimientos educativos deberán optimizar la definición y aplicación de sus respectivos Proyectos Educativos Institucionales los cuales deberán estar acordes tanto con las Políticas Ministeriales, como con las del Departamento de Educación, consolidando estructuras organizacionales eficientes, implementando planes y programas curriculares efectivos y normando la vida escolar como medio de convivencia y medio eficaz para el éxito de su PADEM.
- Consolidar un Departamento de Educación con un Equipo Técnico orientador del funcionamiento del Sistema Educativo Municipal, de manera de asesorar su gestión curricular.

LINEAS DE ACCION

- Lograr proyectos educativos compartidos por el 90% de los actores educativos
- Aplicar planes y programas de estudio que respondan a los intereses y necesidades de los alumnos, de la familia y de la comunidad en el 100 % de los establecimientos educacionales.
- Desarrollar una capacidad técnica a través de círculos de calidad comunal en el 100% de los establecimientos.
- Todos los establecimientos presentarán sus proyectos educativos con la finalidad de entrar a la Jornada Escolar Completa.
- Lograr que el 90% de los alumnos de la comuna que inicien su proceso de enseñanza formal, en el Sistema Educativo Comunal, permanezcan y egresen de él.
- Generar un sistema de incentivos para la excelencia de desempeño del personal (Docentes y no docentes).
- Desarrollar una capacidad de gestión exitosa en todas las unidades educativas.
- Desarrollar mecanismos de participación comprometida innovadora y responsable de los diferentes actores del Sistema educativo Municipal.
- Establecer un sistema de evaluación integral de la gestión del Sistema Educativo Comunal.
- Lograr una permanente y fluída comunicación entre los diferentes actores del Sistema educativo Municipal.
- Ingresar al régimen de Jornada Escolar Completa con los establecimientos educacionales que aún no han concretado la infraestructura necesaria para cumplir con este objetivo.
- Continuar con la presentación de proyectos por parte de la Secretaria Comunal de Planificación a las diferentes fuentes de financiamiento, como por ejemplo Fondo de Desarrollo Regional, Fondo Infraestructura Educativa, Concursos Aporte capital, entre otros.
- Una de las innovaciones dignas de destacar en materia de educación es la creación de una Escuela de Conductores, dependiente de la Cormudesi, a precios mínimos para profesionales del volante y gratis para los estudiantes que cumplan los requisitos correspondientes.

A través de la Cormudesi y mediante el Plan Anual de Desarrollo Educativo Municipal (PADEM) se materializarán cada uno de los objetivos anteriormente planteados, mediante acciones específicas en los diferentes campos de acción.

PROYECTOS Y PROGRAMAS A EJECUTAR

Los proyectos y programas que a continuación se detallan apuntan a mejorar el sistema educacional municipalizado y lograr la consecución de los objetivos descritos anteriormente.

- SOLUCION INFORMATICA INTEGRAL PARA LAS ESCUELAS Y LICEOS MUNICIPALES

- Habilitación e implementación de 29 Laboratorios de Informática en los Liceos y Colegios administrados por la Corporación de Desarrollo Social de Iquique con acceso a Internet permanente y conectados en red Inalámbrica (Wireless).

Para lo anterior se adquirirán 1373 Computadores de Última Generación Pentium IV de 3.0 Ghz, 512 MB de memoria RAM, disco duro de 80 GB, con lector de CD/DVD, de tecnología abierta, es decir que permitan incorporar otros dispositivos y ampliación de sus componentes en el tiempo.

Estos laboratorios contarán además con Grabadores de CD e impresoras a lo menos dos por cada laboratorio.

La habilitación de estos laboratorios se realizará en etapas:

Primera Etapa:

360 Computadores para laboratorios en 7 establecimientos con un total de 8 laboratorios.

Segunda Etapa: 538 Computadores en 8 establecimientos con un total de 12 laboratorios.

Tercera Etapa: 475 Computadores en 8 establecimientos con un total de 9 laboratorios

- AULAS TEMÁTICAS.

Implementación de salas con implementación especial para las diferentes asignaturas del currículo, con el fin de dar de una manera distinta los contenidos comprendidos en programa de estudio, ambientadas de una manera distinta a la tradicional en donde existen todo lo relacionado a la asignatura en cuestión, implementadas con medios audiovisuales y material didáctico..

288 Data Show para la implementación de Salas Temáticas.

288 Sistema de Sonido Subwofer para salas Temáticas

288 Computadores para salas Temáticas

Total Computadores laboratorios y salas	1661
Total Data Show	288

- ADQUISICION DE SOFTWARE EDUCATIVO DE ISRAEL

La incorporación de tecnología en el ámbito educativo no es todo sin la incorporación de software, el cual es complemento indispensable de los equipos de computacionales. La incorporación de software será el siguiente.

Educación Básica.

Licencias de Software Educativos para:

Lenguaje: Tiempo de Lectura 1 y 2 para 45 puestos de trabajo.

Inglés : English para Primaria para 45 puestos de trabajo.

Matemáticas: para 45 puestos de Trabajo.

Educación Media.

Licencias de Software Educativos para:

Lenguaje: Tiempo de Lectura 3 y 4 para 45 puestos de Trabajo.

Inglés : English para Secundaria para 45 puestos de trabajo.

Matemáticas: Para 45 puestos de Trabajo.

Laboratorio Interactivo de Ciencias (Física, Química y Biología) para cada Liceo, cada laboratorio constara con lo siguiente:

- Un computador
- Un data show
- Un microscopio Monocular
- Un Microscopio Binocular
- Una cámara flexible de video.

- CENTRO DE APOYO A LA EDUCACIÓN DUAL

Este apoyo consistente en el siguiente material.

ELECTRICIDAD Y ELECTRÓNICA:

MODELO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
--------	-------------	----------

SISTEMA DE ENTRENAMIENTO

WS-2000A	Estación Aislada de Trabajo para Estudiante con PUZ-2000.	4
SW/CML	Paquete de Software para la Administración del laboratorio para 20 estaciones de trabajo.	1

ELECTRICIDAD Y ELECTRÓNICA BASICA

EB-101	Circuitos de C.C. I	4
EB-102	Circuitos de C.C. II	4
EB-103	Circuitos de C.A.	4
EB-105	Electromagnetismo	4

SEMICONDUCTORES

EB-101	Fundamentos de Semiconductores I	4
EB-102	Fundamentos de Semiconductores II	4
EB-103	Semiconductores Industriales	4
EB-104	Semiconductores Optoelectrónicos I	4
EB-105	Semiconductores Optoelectrónicos II	4

MOTORES, GENERADORES E INVERSORES

EB-109	Motores y Generadores	4
EB-116	Sensores y Motores Pasa a Pasa	4
EB-145	Circuitos de Conversión de CA-CC-CA	4
EB-146	Control de Velocidad de Motor Trifásico	4

ELECTRÓNICA LINEAL

EB-121	Amplificadores Operacionales – I	4
EB-122	Amplificadores Operacionales – II	4
EB-141	Fuente de Alimentación	4
EB-215	Amplificadores de Potencia y Retroalimentación	4
EB-216	Amplificadores de Sintonía, Filtros, Osciladores	4

COMUNICACIONES BASICAS

EB-170	Circuitos de Comunicación AM	4
EB-171	Circuitos de Comunicación FM	4

LOGICA DIGITAL y DISPOSITIVO PROGRAMABLE

EB-131	Circuitos Lógicos - Tomo I	4
EB-132	Circuitos Lógicos - Tomo II	4
EB-133	Circuitos Lógicos Secuenciales	4
EB-134	Circuitos Digitales Complejos	4
EB-136	EPLD-Dispositivo Lógico Borrable Programable	4
EB-220	Familias Lógicas	4

TECNOLOGÍA DEL MICROPROCESADOR y DEL MICROCONTROLADOR

EB-151	Introducción a los Microprocesadores	4
EB-152	Terminal Hexadecimal para EB-151	4
EB-153	Fundamentos de Micro-Controlador 8031 –com Software Operacional SW/EB-153 P.C.	4
EB-154	Aplicaciones del Micro-Controlador 8031	4
EB-160	Procesador de RIC 80960SA de 31 Bits	4

ACCESORIOS

PU-2200	Unidad de Medición, que incluye DMM, Frecuencímetro y Generador de Funciones	4
EB-1BC-2M	BNC-2mm Cable de Interconexión tipo Banana	4
MODEL-112	Osciloscopio de Doble Trazo de 25 MHz	4

EB-2000	Total de Estaciones de Electricidad y Electrónica	4
----------------	--	----------

SISTEMA DE NEUMÁTICA:

MODELO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
--------	-------------	----------

SISTEMA DE ENTRENAMIENTO

PN-2001	Tablero Maestro Universal	2
PN-2100	Neumática Básica	2
PN-2200	Neumática y Lógica Avanzada	2
PN-2300	Electro neumática Básica	2
PN-2400	Electro neumática Avanzada	2
PN-2500	Controlador Lógica Programable y sus ampliaciones en Sistemas. Neumáticos de Potencia. Incluye programador Manual y software y programación.	2

ACCESORIOS

DL-29	Juegos de Cables para localización de fallas	2
DL-30	Juegos de Cables para PN-2000	2
PN-2003	Compresor estándar para las estaciones	1
PN-2160	Juego de Accesorios para Neumática	2
PN-2250	Panel de Componentes para Neumática Avanzada II	2
PN-2601	Unidad de Interfaz para el PLC, serial/USB I/O	2
PU-2004	Caja de Inserción de fallas.	
PN-2000	Número Total de Estaciones de Neutrónica	2

SISTEMA DE HIDRÁULICA:**Hidráulica HYD-2000**

MODELO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
HYD-2001	Panel Maestro Universal de Hidráulica	2
HYD-2003	Unidad de Potencia Hidráulica	2
HYD-2100	Hidráulica Básica	2
HYD-2110	Panel de componentes y cilindros	2
HYD-2200	Hidráulica Avanzada	2
HYD-2300	Electrohidráulica Básica	2
HYD-2400	Electrohidráulica Avanzada	2
PN-2500	Controlador Lógico Programable y sus aplicaciones en Sistemas Hidráulicos de Potencia. Incluye programador manual y software de programación	2

ACCESORIOS

DL-29	Juego de Cables para localización de fallas.	2
DL-30	Juego de Cables para PN-2000	2
HYD-2160	Juego de Accesorios para Neumática	2
HYD-2601	Unidad de Interfaz para el PLC, serial/ USB I	2
PU-2004	Caja de Inserción de fallas	2
HYD-2000	Número Total de Estaciones de Hidrónica	2

- PERFECCIONAMIENTO DOCENTE.

Capacitación en “Uso de Herramientas Computacionales y Medios Audiovisuales de Aplicación Educativa.”

Totalidad de los Docentes pertenecientes a la Corporación de Desarrollo Social de Iquique, en el uso de Herramientas Computacionales y Medios Audiovisuales.

La incorporación de tecnología en los colegios y la utilización de esta en el que hacer educativo, por si sola no basta, tiene que ir acompañada de una capacitación al ente gestor y facilitador del proceso educativo, el profesor. Si los profesores no cuentan con las competencias necesarias en el manejo y utilización de Herramientas computacionales y la forma como esta tecnología es integrada al currículo, toda la inversión de carácter tecnológico en educación estaría de más.

- BIBLIOTECAS VIRTUALES

Adquisición de material audiovisual para todos los establecimientos administrados por la Cormudesi.
Material audiovisual de Editorial Océano
Material audiovisual Encarta.

- ESTUDIO PROPUESTA “MI CLASE”

Dicha propuesta consiste en la adquisición de una plataforma virtual a través de Internet de material audiovisual, para que los profesores de nuestros establecimientos puedan crear sus clases a través de esta plataforma y que nuestros alumnos puedan acceder a ella desde los laboratorios en los colegios, desde sus casas o desde cualquier parte del mundo, a través de una clave de ingreso al sitio Web.

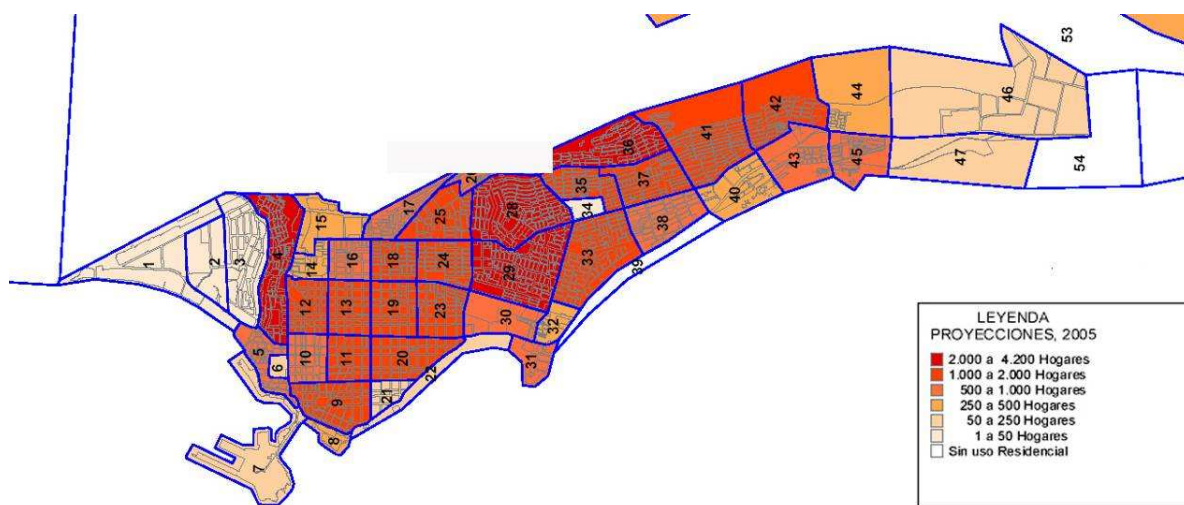
- CREACIÓN DE GUIAS EDUCATIVAS Y TELECLASES

Nuestros mejores profesores de nuestros colegios y liceos trabajan en la creación de guías educativas y confección de teleclases, como una manera de sistematizar la educación y que todos nuestros alumnos adquieran la misma educación de calidad y equidad.

1.19.- SECTOR VIVIENDA

Dado el alto volumen de población existente en la zona existe un continuo problema que afecta a la comuna y que tiene relación con el déficit de viviendas, afectando principalmente a los niveles socioeconómicos más bajos y particularmente al grupo de extrema pobreza. Para dar solución a lo anterior el municipio seguirá impulsando y apoyando los programas de Autoconstrucción y Cooperativas, con la finalidad que todas las familias tengan su hogar.

Aún cuando hoy en día el Estado no es capaz de absorber por sí mismo el déficit crónico de vivienda y si bien existe una población con capacidad de ahorro, capaz de ser parte del programa de autoconstrucción dirigido, también existe otro sector que hoy destina parte de sus ingresos al arriendo de piezas, recursos que pueden ser focalizados hacia soluciones definitivas.



Con la finalidad de apoyar a estos grupos familiares de extrema marginalidad habitacional, el municipio apoyará las cooperativas de viviendas que ya se encuentran organizadas del sector costero Punta Gruesa y Lobito.

Las familias asignatarias reciben por parte del Municipio ayuda técnica en seguimiento de obras y maquinaria, no podemos dejar de mencionar la Planta Bloquetera con que cuenta este municipio, la que representa un gran aporte para la construcción de las viviendas, ya que los asignatarios cuentan con la posibilidad de obtener bloques de excelente calidad por la sola entrega del insumo principal (cemento).

Otros proyectos de suma importancia en lo que respecta al desarrollo del sector vivienda son aquellos financiados por el Ministerio del Interior a través del Programa Mejoramiento de Barrios.

Debido a la gran cantidad de familias que se han ido radicando en las caletas del sector sur de la comuna de Iquique, es que se han ido generando diversas necesidades y condiciones mínimas como lo son vivienda, energía eléctrica y agua potable. Según el censo 2002, la población de este sector es de 859 habitantes.-

FONDOS CONCURSABLES DEL MINISTERIO DE VIVIENDA

EL Fondo concursable para proyectos habitacionales solidarios es un nuevo programa habitacional del Ministerio de Vivienda y Urbanismo destinado a dar solución habitacional a familias que se encuentran bajo la línea de pobreza, que participan en grupos previamente organizados.

Para esto el municipio actúa como Entidad organizadora y le corresponde presentar el proyecto de acuerdo a las condiciones y requisitos establecidos por el MINVU.

Durante el año 2004, se ejecutará el proyecto de construcción de 171 viviendas en el sector de Villa Navidad, el cual beneficiará a familias de escasos, el proyecto comprende además obras de urbanización como alcantarillado, agua potable, alumbrado público, pavimentación y obras complementarias como áreas verdes y equipamiento comunitario.

Para el año 2005 se tiene presentado a este fondo un proyecto de 300 viviendas ubicados en el sector de Tadeo Haencke.

1.20.- PROGRAMAS SOCIALES

1.20.1.- OFICINA ADULTO MAYOR

Son nuestros abuelos los que reflejan la experiencia y lo vivido en tiempos pasados y es por este motivo que el municipio tiene como prioridad entregarles atención, cariño y hacerlos partícipes de un espacio dentro de nuestra sociedad y lograr para ellos un mayor bienestar.

Esta acción se está llevando a cabo con los clubes organizados, los cuales agrupan a un total de 1.400 adultos mayores.

Este programa se está llevando a cabo bajo tres áreas importantes:

SALUD CAPACITACIÓN Y FORMACIÓN ÁREA RECREATIVA “LA ALEGRÍA DE VIVIR”

Los objetivos de este programa son:

- **AREA SALUD**

- 1.- Desarrollar acciones tendientes a proteger la salud de los adultos mayores, a prevenir enfermedades y a apoyar situaciones de emergencia.
- 2.- Realizar talleres de gimnasia especializada para adultos mayores y crear espacios de información y formación relacionados con la salud física y mental

Esta área plantea dos objetivos claros a cumplir, cada uno con sus respectivas actividades que permitirán concretar de buena forma lo planeado. De esta manera se podrá colaborar y atender a nuestros abuelos otorgándoles una atención digna completa, entre ellas podemos mencionar:

- Desarrollar acciones tendientes a proteger la salud de adultos mayores, a prevenir enfermedades y a apoyar situaciones de emergencia.
- Realizar Talleres de Gimnasia especializada para Adultos Mayores y crear espacios de información y formación relacionados con la salud física y mental. Para ello se desarrollarán las siguientes actividades:
 - Talleres de gimnasia (los que incluyen monitores)
 - Talleres de manualidades
 - Encuentros comunales y provinciales
 - Foros y seminarios comunales y provinciales, etc.

AREA DE CAPACITACION Y FORMACION

El objetivo es:

1.- Realizar actividades recreativas, artísticas y deportivas con el fin de fortalecer el trabajo en equipo, la solidaridad y el buen uso del tiempo libre.

Esta área pretende entregar a nuestros abuelos diferentes actividades que les proporcionen entretenimiento y formación.

Este objetivo trae consigo sus respectivas actividades que permitirán concretar los objetivos planeados, entre ellos podemos mencionar:

- Realizar talleres de manualidades orientados hacia el autoconsumo, la recreación y el uso del tiempo libre.
 - Talleres de artesanías.
 - Talleres de folklore.
 - Materiales asociados a los Talleres
 - Evento de Clausura
 - Impresión
 - Publicación y Video
 - Honorario Monitores
 - Una máquina de escribir eléctrica
 - Una máquina fotográfica
 - Un suplemento informativo.

AREA RECREATIVA “LA ALEGRÍA DE VIVIR”

Permitir que nuestros abuelos se entretengan, se rían y disfruten en esta etapa de sus vidas, es nuestro compromiso, para ello el municipio de Iquique se ha planteado como objetivo realizar múltiples actividades recreativas, artísticas, y deportivas con el fin de fortalecer el trabajo en equipo, la solidaridad y el buen uso del tiempo libre”.

El objetivo es:

1.- Realizar actividades recreativas, artísticas y deportivas con el fin de fortalecer el trabajo en equipo, la solidaridad y el buen uso del tiempo libre.

Para cumplir el objetivo planteado se han programado una serie de actividades de orden recreativo, deportivo, artísticos, culturales y celebraciones masivas como lo constituye el mes del adulto mayor, carnaval, Navidad, aniversario de los clubes, etc.

Las actividades a realizar son las descritas a continuación:

- Viajes Turísticos, en buses dispuestos por la I. Municipalidad de Iquique.
- Celebración de Fiestas Patrias, con la instalación de una Ramada del Adulto Mayor, con atención gratuita y en la que se hace entrega de una empanada, bebida o vaso de chicha a cada socio organizado. Participan 55 clubes con un total de 1.400 adultos mayores.
- Mañana criolla, con concursos, competencias, juegos populares, etc.
- Concurso Nacional de Cueca en versión comunal.
- Celebración del Mes del Adulto Mayor, con actividades como pasacalle, Festival de la voz, caminatas, elección de reina, fiesta de clausura y otras actividades afines.
- Celebración Fiesta de Navidad.
- Colaciones, premiaciones, diplomas, contratación de artistas y movilización para todas las celebraciones antes mencionadas.

- Material de oficina.
- Publicaciones, impresos y video.
- Apoyo a aniversario de los clubes con golosinas, premios, contratación de artistas.

1.20.2.- OFICINA DE LA MUJER

Esta oficina tiene a su cargo la ejecución de programas dirigidos a mejorar la calidad de vida de las mujeres de escasos recursos, en especial se busca reinsertar a las mujeres: madres solteras, separadas, con hijos menores, a programas que tiendan a mejorar su situación económica, su calidad de vida y su autoestima.

Las grandes áreas que serán atendidas estas mujeres son:

- AREA SALUD
- AREA CUIDADO INFANTIL
- AREA EDUCACION Y FORMACION
- AREA PARTICIPACION CIUDADANA Y LIDERAZGO
- AREA RECREATIVA "LA ALEGRIA DE VIVIR"

AREA DE SALUD

El objetivo planteado comprende desarrollar acciones, atenciones y servicios tendientes a mejorar la salud de las mujeres, en coordinación con otros servicios públicos.

Las actividades programadas para cumplir plenamente con el objetivo descrito precedentemente, son las descritas a continuación:

- Atención odontológica en convenio con los consultorios y con fondos MINSAL.
- Atención ginecológica.
- Atención Oftalmológica.
- Talleres de Salud Mental.
- Contratación de una psicóloga
- Talleres de Desarrollo Personal.
- Compra de Medicamentos.
- Charlas talleres de salud preventiva.
- Talleres deportivos.
- Pago de honorarios monitores o profesores
- Impresos, publicaciones y video
- Material de apoyo a los talleres
- Material dental
- Etc.

AREA CUIDADO INFANTIL

Esta área busca como objetivo desarrollar acciones orientadas a apoyar a las mujeres Jefas de Hogar en su proceso de capacitación y formación, a través del cuidado infantil.

Para conseguirlo se han estudiado una serie de actividades a desarrollar para dar cabal cumplimiento al desafío planteado, entre ellas podemos señalar:

- Atención de lactantes y pre - escolares a través de convenio con JUNJI e INTEGRA.
- Coordinación con CORMUDESJ en la habilitación de jornadas alternas donde existan mayor concentración de mujeres Jefas de Hogar.
- Capacitación en programas de cuidado de lactantes y pre - escolares.
- Apoyo en el cuidado de hijos de las mujeres que asisten a cursos de nivelación de estudios.

- Entrega de Materiales didácticos y colaciones.
- Publicaciones, impresos y video.
- Movilización y colaciones para los beneficiarios.

AREA EDUCACION Y FORMACION

En el área de educación, se ha planteado realizar cursos de capacitación, formación y nivelación de estudios a mujeres Jefas de Hogar con el fin de apoyar su inserción laboral y su desarrollo integral.

Las actividades que permitirán cumplir eficazmente con el objetivo planteado son:

- Cursos de oficios a través de SENCE o con fondos municipales a través de la Oficina de Capacitación Vecinal.
- Pago de honorarios a profesionales de apoyo a las actividades de capacitación.
- Seminarios y encuentros a nivel comunal y regional.
- Material de apoyo y difusión sobre violencia intrafamiliar
- Entrega de textos de estudios.
- Material de apoyo a los cursos.
- Publicaciones e impresos
- Contratación de profesores para los cursos.
- Colaciones y movilización de las participantes.
- Cuidado de niños de las mujeres jefas de hogar que se capaciten.
- Apoyo con materiales e implementación a las iniciativas productivas de las mujeres (microempresas).
- Contratación de auxiliares de aseo relacionado con la nivelación de estudios en los colegios.

AREA PARTICIPACION CIUDADANA Y LIDERAZGO

Se espera realizar encuentros, seminarios, talleres y eventos para el fortalecimiento del liderazgo femenino, para mujeres dirigentes de organizaciones territoriales y funcionales.

Para ello, es necesario cumplir con las siguientes tareas:

- Mantener un catastro actualizado de organizaciones dirigidas por mujeres.
- Escuelas para dirigentas y líderes
- Talleres de elaboración de Proyectos con perspectiva de género
- Participar a fondos concursables para iniciativas de mujeres dirigentes que promueven la participación femenina.
- Encuentro Regional de Mujeres dirigentes para el análisis de la situación regional y comunal, los efectos de la globalización y los desafíos en el nuevo escenario político y económico nacional y mundial.
- Entrega de pasajes, alojamiento y alimentación para participantes y expositoras de los encuentros y seminarios que sean realizados.
- Entrega de material de apoyo para los seminarios, talleres y encuentros.
- Publicaciones, impresos y video.
- Colaciones, certificados, premios y contratación de artistas para los eventos programados.
- Etc.

AREA RECREATIVA “LA ALEGRÍA DE VIVIR”

La mujer, además de realizar las múltiples tareas que emanan de su labor de dueña de casa, también tiene derecho a educarse, entretenerse y recrearse. Por tal motivo, el municipio ha dispuesto llevar a cabo eventos en coordinación con las mujeres jefas de hogar y que sean líderes, para fortalecer la participación ciudadana.

Para dar cumplimiento al objetivo planteado en el párrafo anterior, se han dispuesto una serie de actividades, tales como:

- Celebración del Día Internacional de la Mujer
- Celebración del Día del Niño.
- Celebración del Día de la Madre.
- Festival de la Canción
- Celebración de Fiestas Patrias.
- Etc.

1.20.3.- PROGRAMA DE CAPACITACION VECINAL

Comprende la realización de cursos con diferentes técnicas dirigida a los pobladores de las diferentes unidades vecinales, consiste en un programa que realiza capacitación específica para los dirigentes vecinales a través de seminarios, talleres en los cuales se abordan materias de interés comunal, regional y nacional.

Entre los objetivos planteados, cabe destacar una serie de objetivos propuestos y sus determinadas actividades que permitan dar cumplimiento a dichas metas:

a.- Realizar talleres de Capacitación Técnica para mujeres organizadas orientados al trabajo independiente.

- Selección de monitores por especialidad.
- Talleres de Capacitación Técnica.
- Pago de honorarios
- Compra de materiales de apoyo para los talleres
- Material de oficina
- Publicaciones y video
- Eventos de clausuras
- Impresos
- Feria de Exposición
- Centro Multifuncional de Producción y Comercialización de productos.
- Evaluación y seguimiento
- Movilización para monitoras y para evaluaciones y seguimientos.

b.- Realizar cursos de Capacitación Laboral y Nivelación de Estudios para trabajo dependiente o independiente.

- Pago de honorarios
- Cursos de Oficios
- Materiales de enseñanza y de apoyo para cada oficio.
- Movilización de participantes y profesores
- Colación de participantes
- Impresión
- Publicaciones y Video
- Ceremonia de inicio de los cursos
- Acto de clausura de los cursos
- Evaluación y seguimiento
- Taller de formación para el trabajo.

c.- Realizar eventos con dirigentes (as) para fortalecer la participación ciudadana.

- Talleres de Elaboración de Proyectos de Desarrollo Comunitario
- Fondo Concursable para 10 iniciativas vecinales
- Impresión
- Material de oficina

- Apoyo a celebraciones y actividades de las organizaciones: aniversarios, eventos, fiestas comunitarias y otras afines. (premios, contratación de artistas, golosinas, amplificación, implementación de las sedes y otras afines.)
- Capacitación y participación de dirigentes vecinales en Encuentros, Seminarios y Foros de carácter provincial, regional, nacional e internacional: pasajes, alojamientos, alimentación y costos afines.
- Festival Vecinal de la Canción
- Una máquina de escribir eléctrica
- Una máquina fotográfica
- Un suplemento de difusión.
- Etc.

A través de esta oficina se otorga atención a los jóvenes de esta comuna especialmente a los de escasos recursos, dándole oportunidades e incentivándolos a realizar acciones que contribuyan a su desarrollo integral.

Se trabaja en las siguientes áreas:

AREA ESTUDIOS E INVESTIGACIONES

AREA CAPACITACION Y FORMACION.

AREA RECREATIVA, ARTISTICA Y CULTURAL.

AREA ESTUDIO E INVESTIGACIONES.

a.- El objetivo de esta área es realizar estudios, investigaciones y diagnósticos participativos sobre la realidad y situación de los jóvenes en la comuna que permita diagnosticar las necesidades de capacitación y formación en las áreas Económicas, Productivas, Artístico-Culturales, Socio-Comunitaria y Participación Ciudadana.

Actividades programadas:

- Talleres participativos con organizaciones juveniles para conocer el tipo de actividades que realizan y los proyectos que requieren para fortalecer la organización.
- Catastro actualizado de organizaciones juveniles poblacionales y estudiantiles.
- Encuestas a las organizaciones vecinales sobre el tipo de actividades orientadas a los jóvenes del sector, los apoyos recibidos y la calidad de la participación.
- Elaboración de un documento informativo que difunda la situación de los jóvenes de la comuna de Iquique y oriente o apoye los futuros programas sociales.
- Compra de material de oficina
- Compra de un computador destinado a la Oficina Municipal Juvenil
- Compra de una máquina fotográfica digital destinado a la Oficina Municipal Juvenil
- Impresiones
- Suplemento
- Pago de honorarios a profesionales especializados para realizar las investigaciones y diagnósticos participativos.
- Etc.

AREA CAPACITACION Y FORMACION.

a.- Tiene como objetivo realizar cursos de capacitación laboral y nivelación de estudios, según diagnóstico y demanda del mercado, que permita el ingreso de los jóvenes al mundo laboral formal e informal.

Actividades Programadas:

- Selección de monitores y/o profesores para los cursos de oficios y nivelación de estudios.
- Pago de honorarios a monitores y profesores
- Compra de materiales para el desarrollo de los cursos.
- Material de oficina
- Impresión
- Movilización y colación de los jóvenes
- Publicaciones y Video.

b.- Realizar Talleres para apoyar 10 pequeñas iniciativas juveniles que fortalezcan la participación juvenil.

Actividades Programadas:

- Pago de honorarios para los encargados de los Talleres de Elaboración de Proyectos.
- Materiales de Oficina.
- Compra de materiales correspondientes a las 10 iniciativas juveniles.
- Ceremonia de entrega de los implementos o fondos para las iniciativas seleccionadas (difusión, colaciones, números artísticos y otros).
- Evaluación y seguimiento de las iniciativas juveniles
- Publicaciones y Video.

c.- Realizar Encuentros y Talleres de fortalecimiento de liderazgo juvenil dirigido a las organizaciones estudiantiles, poblacionales y culturales.

Actividades Programadas:

- Pago de honorarios monitores
- Talleres y Encuentros
- Material de apoyo para los talleres
- Impresión
- Movilización y colaciones para los participantes
- Encuentro juvenil organizados y ejecutados por los propios jóvenes con el apoyo de la Oficina
- Publicaciones con participación activa de los jóvenes
- Implementos audiovisuales (TV, video, radio-grabadoras).
- Publicaciones y Video.
- Etc.

AREA RECREATIVA, ARTISTICA Y CULTURAL

Se han planteado diversos Objetivos que permitirán a los jóvenes entretenerse, recrearse, aprender, educarse, etc.

a.- Realizar talleres recreativos, artísticos y culturales orientados al rescate de tradiciones y a la expresión de los intereses y necesidades de los jóvenes.

Para concretar el objetivo descrito, se han dispuesto una serie de actividades a desarrollar, entre ellos:

- Talleres de teatro.
- Talleres de folcklore.
- Talleres de literatura.

- Talleres de títeres.
- Talleres de danza moderna
- Taller de gestión de eventos.
- Evento de clausura de los talleres a cargo del taller de gestión de eventos.
- Publicaciones y video.

Realizar eventos juveniles masivos orientados a crear espacios de recreación y sano esparcimiento.

- Realización de recitales
- Fiesta de la primavera.
- Material de apoyo para los eventos: afiches, volantes, colaciones, movilización, difusión, equipos de amplificación
- Contrataciones de artistas, pasajes y alojamientos.
- Etc.

1.20.4.- OFICINA MUNICIPAL DE LA DISCAPACIDAD

La oficina de discapacidad está orientada a ayudar a la comunidad y más aún hacia los grupos sociales vulnerables: adultos, jóvenes, niños, mujeres, etc. Los discapacitados, sin distinción de sexo, edad, ni credos religiosos ni políticos y que han resultado ser los grupos más desprotegidos, a quienes por falta de recursos necesarios para su atención y/o rehabilitación se ha estado asistiendo los requerimientos de ellos mediante el otorgamiento de apoyos asistenciales de víveres, medicamentos, equipamiento diversos para el hogar, así como ayudas técnicas de alto costo.

El municipio de Iquique ha diseñado su política de acción con y para el discapacitado, considerando las áreas de diagnóstico, estudio y evaluación situacional en el propósito de diseñar actividades dirigidas a la integración social de las personas con discapacidad.

AREA DE LA PREVENCIÓN

Para adoptar medidas y estrategias en prevención de intervención intersectorial y complementarias, que permite reducir la aparición e incidencia de la discapacidad.

AREA DE LA REHABILITACIÓN

Con la importante colaboración de Fonadis y otros organismos privados nacionales e internacionales como los hijos de Chile Residentes en Suecia, emprendiéndose el camino de asegurar al discapacitado el derecho de la atención y rehabilitación integral que le permita integrarse a la vida familiar, educacional, laboral y social. Contando ya en estos momentos con la técnica de Hipoterapia.

ÁREA DE EQUIPAMIENTO DE HIPOTERAPIA

Es importante disponer de las medidas necesarias destinadas a eliminar las barreras físicas y sociales a fin de producir el cambio cultural, que permita a las personas con discapacidad integrarse a la vida diaria laboral y cívica.

OBJETIVOS GENERALES

- Promover la integración social del discapacitado en el marco del desarrollo comunal.

- Incorporar políticas de desarrollo social par el discapacitado de la comuna en la gestión municipal.
- Contribuir al mejoramiento de la calidad de vida del discapacitado.

ACTIVIDADES A DESARROLLAR

- Inauguración de la Oficina de la Discapacidad
- Catastro de todos los discapacitados existentes en la comuna a través de las Asociaciones de Discapacitados y Juntas de Vecinos existentes.
- Diagnóstico socioeconómicos del discapacitado.
- Formación del Concejo Comunal de la Discapacidad.
- Promover la capacitación del discapacitado para su posterior inserción laboral.
- Contactar y sensibilizar a ls distintas empresas para la inserción laboral del discapacitado.
- Capacitación del personal que trabaja con el discapacitado como él mismo en el lenguaje y señales de comunicación.
- Realizar actividades recreativas masivas: maratones, juegos deportivos, basquetball, tenis, bailes, declamaciones, concursos, paseos festivos, formación de coros, clásicos, etc.
- Implementar la hipoterapia con autistas y portadores de parálisis cerebral.
- Crear espacios físicos para la rehabilitación.
- Realizar olimpiadas locales, provinciales, interregional, nacionales e internacionales.
- Celebrar los días de aniversarios de las instituciones.
- Celebración del día, de la madre, del padre, del niño, etc.
- Difusión de las ayudas técnicas obtenidas tanto del FONADIS como de Suecia a través de un convenio existente entre la Ilustre Municipalidad de Iquique y este país con el representante de los Hijos de Chile residentes en Suecia, Estocolmo.
- Efectuar visitas domiciliarias a los discapacitados que han solicitado ayudas técnicas.
- Coordinar la entrega de ayuda: Burritos, sillas de ruedas, sillas eléctricas, sillas de baño, sillas de tina, etc. (Ayuda entregada de Suecia).
- Coordinar entrega de ayuda técnica por Fonadis, especialmente audífonos, prótesis, etc.
- Preparación y presentación de proyectos para personas con discapacidad.
- Etc.

CONVENIOS

Realizar un nuevo convenio IMI – JUNJI para el primer jardín del Convenio a inaugurarse en marzo del 2005, será en un terreno de 1000 m2, con capacidad para 40 lactantes y 32 párvulos de 2 a 4 años.

1.20.5.- PROGRAMA DE APOYO A LAS CALETAS PESQUERAS

Cualquier Programa de Apoyo para el desarrollo integral de las caletas deben considerar que ellas son comunidades organizadas sobre la base de la actividad productiva ligada al mar, que en ella o en su entorno mismo se realiza, y en la cual, la diversidad social y sus intereses se expresan y recrean en una cultura particular.

En nuestra Comuna existen 3 caletas urbanas, dos propiamente tal: Caleta Riquelme y Caleta Cavanha, y una tercera que se ha formado a partir del desembarque de productos en el área del Puerto de Iquique, Caleta Albatros.

Las actividades productivas marinas más importantes, de las dos primeras son la pesca de peces costeros y también de alta mar, en menor medidas la extracción de mariscos, que adquiere mayor importancia en las caletas rurales: Los Verdes, Caramucho, Chanavayita, Río Seco, San Marcos y Chipana. La población de las Caletas rurales abarca una 1.500 personas, la mayor parte de ellos no

han completado su escolaridad media, con un alto porcentaje de analfabetismo funcional y pocas oportunidades de inserción en otras fuentes laborales. Aún cuando el Municipio satisface sus demandas de atención primaria en salud, agua potable y recolección de basuras en forma regular, las condiciones de ruralidad son difíciles de sobrellevar para sus habitantes; sólo dos caletas rurales cuentan con luz eléctrica y sólo una con red de agua potable. Dos escuelas básicas (San Marcos-Chanavayita) atienden a los niños en edad escolar, y los jóvenes están obligados a estudiar en los liceos de Iquique. El Municipio ha presentado al FNDR un proyecto para reponer la Escuela San Marcos y se está a la espera de financiamiento.

Las posibilidades de mejorar la calidad de vida de los habitantes de las caletas, no pasa exclusivamente por la elevación de sus ingresos, a través de su "empresarización", sino que pasa por el apoyo integral a las actividades socioculturales que se realizan en ellas, su fortalecimiento social organizacional, su reconocimiento y valoración cultural, la apropiación social de sus espacios, etc., y sin duda, es gravitante el apoyo a la toma de conciencia de cuidado y preservación del entorno y del ecosistema marino por parte de sus propios beneficiarios, así como el apoyo técnico que los trabajadores del mar puedan recibir en sus actividades extractivas tradicionales, así como en aquellas otras áreas promisorias que hoy se implementan, esto es el desarrollo de la acuicultura y el turismo costero.

Cualquier Programa de Apoyo para el desarrollo integral de las caletas deben considerar que ellas son comunidades organizadas sobre la base de la actividad productiva ligada al mar, que en ella o en su entorno mismo se realiza, y en la cual, la diversidad social y sus intereses se expresan y recrean en una cultura particular.

El Municipio ha establecido como prioritarias aquellas acciones que se enmarcan en las siguientes temáticas:

APOYO Y FOMENTO PARA EL DESARROLLO PRODUCTIVO

La acción del Municipio en tal sentido estará orientada al mejoramiento de la capacidad organizacional de los trabajadores del mar, a sus sindicatos y organizaciones de base, así como Federaciones y/o instancias superiores de organizaciones del sector. Al apoyo en la formulación, elaboración y presentación de proyectos de capacitación, educativos y técnicos de actividades, técnicas y procesos productivos de las caletas; a la implementación de actividades productivas alternativas, tales como: nuevas técnicas de extracción y mejoramiento de procesos, acuicultura, ecoturismo, gastronomía marina, etc. Los proyectos serán dirigidos a fondos concursables municipales, gubernamentales o privados, de acuerdo a la temática y características de ellos.

APOYO AL DESARROLLO SOCIO-AMBIENTAL COMUNITARIO

La preservación del medioambiente y el mejoramiento del entorno comunitario depende en gran medida del compromiso de aquellos que lo habitan y de su capacidad organizacional. Es por ello de suma importancia el apoyo municipal en la elaboración de proyectos y la canalización adecuada de las diversas iniciativas comunitarias medioambientales, y de fortalecimiento del tejido social de la comunidad. La ejecución de proyectos de capacitación, educativos y técnicos y el fomento de actividades recreacionales, así como el apoyo a las actividades productivas amigables con el medioambiente, tienen relevancia en tal sentido, siendo ellos apoyados directamente a través de financiamiento municipal o por medio de fondos concursables de organismos competentes.

El Municipio orientará en tal sentido sus acciones, en coordinación con el Departamento del Medioambiente Municipal, SECOPLAC, Depto de Programas Sociales, CORMUDES, etc. a través de talleres,

El Municipio continuará fomentando la recreación y la actividad deportiva de los habitantes de las caletas, a través de la instalación de juegos infantiles, creación de áreas verdes, y la construcción de multicanchas y canchas de fútbol.

1.21.- INFRAESTRUCTURA COMUNITARIA Y VECINAL

La construcción y reparación de Sedes Sociales, Multicanchas, Plazas Vecinales, Juegos Infantiles forma parte de la labor esencial del municipio fundamentada en el objetivo de dotar a cada sector poblacional de la infraestructura adecuada para todos los estratos de edad y mediante la cual las personas se beneficiarán en su desarrollo integral.

El hecho de disponer de estos lugares que permiten la participación ciudadana, la práctica de deportes, la recreación, etc ha demostrado que es la principal vía de desarrollo de una comunidad sana, y por tanto permite alejarla en forma efectiva de todas las lacras sociales que afectan significativamente a la población actual.

El Municipio en los próximos 4 años tiene una ardua labor en materia de infraestructura vecinal por cuanto además de construir en aquellos sectores desprovistos de estas, debe destinar recursos a la mantención y mejoramiento de las existentes.

SEDES SOCIALES

CONSTRUCCION DE SEDES SOCIALES

Se planea la construcción en el período de Sedes Sociales, para Juntas Vecinales, Clubes Adulto Mayor y otros. (Se adjunta Anexo)

REPARACION, MEJORAMIENTO Y AMPLIACION SEDES SOCIALES

Se contempla la reparación de Sedes Sociales. (Se adjunta Anexo)

MULTICANCHAS

Se planea la construcción de multicanchas, destacando el hecho de que en el transcurso del año 2004 se construyeron o bien están en ejecución un total de 16 multicanchas.(Se adjunta Anexo)

REPARACION DE MULTICANCHAS

Se requiere la reparación, mejoramiento, cierres perimetrales, construcción de graderías, iluminación, etc de aproximadamente 66 multicanchas (Se adjunta anexo)

CONSTRUCCION DE JUEGOS INFANTILES

Se contempla en el período la instalación de juegos infantiles en 19 sectores, debe señalarse que en el transcurso del 2004 se habrán instalado un total de 48 juegos infantiles en diversos sectores

REPARACION DE JUEGOS INFANTILES

Se contempla continuar con la mantención y reparación de juegos infantiles existentes. (Se adjunta anexo)

OTRAS INFRAESTRUCTURAS VECINALES

Además se contempla la ejecución de diversas obras como muros de contención en 6 unidades vecinales, sala multiuso, jardín infantil, capilla, etc.

ANEXO INFRAESTRUCTURA COMUNITARIA VECINAL

CONSTRUCCION DE SEDES SOCIALES

- | | |
|--|--|
| 1.- Ignacio Carrera Pinto | 2.- Dunas I Norte |
| 3.- Playa Brava | 4.- Caupolicán |
| 5.- Union Comunal Sector Norte | 6.- San Pedro y San Pablo |
| 7.- Villa Alegre | 8.- Las Quintas I |
| 9.- Dragón Triunfador | 10.- Villa Las Rosas |
| 11.- Alelíos II | 12.- Alelíos I |
| 13.- Pedro Prado I | 14.- Chacarilla |
| 15.- Plaza Arica | 16.- Ernesto Torres |
| 17.- Dolores | 18.- Villa Santa María (Club Adulto Mayor) |
| 19.- Chipana Oriente | 20.- Union Comunal Siglo XXI |
| 21.- Campo de Deportes Sur | 22.- Bellavista |
| 23.- Península Cavancha | 24.- Dunas III |
| 25.- Villa Magisterio | 26.- Salitrera Tamarugal |
| 27.- Iquique Sur | 28.- Huantajaya I |
| 29.- Huantajaya II | 30.- Villa del Sur |
| 31.- Sol del Norte Grande | 32.- Cerro Colorado |
| 33.- Tamarugal II | 34.- Río Algom |
| 35.- Villa Las Parinas | 36.- Primeras Piedras |
| 37.- Matilla I | 38.- Condominio La Tirana |
| 39.- Huantajaya IV | 40.- Altos del Mar |
| 41.- Reina Mar | 42.- Club Adulto Mayor Padre Hurtado |
| 43.- Club Adulto Mayor Víctor Zerega | 44.- Club Adulto Alegría de Vivir |
| 45.- Club Adulto I. Carrera Pinto | 46.- Salón Parroquial Iglesia Los Pampinos |
| 47.- Consultorio Aguirre (Adulto Mayor). | |

REPARACION DE SEDES SOCIALES

- | | |
|--------------------------------|----------------------------------|
| 1.- Centro de Madres Baquedano | 2.- Nueva Victoria |
| 3.- Santa Rosa de Huara I | 4.- Dagoberto Godoy |
| 5.- Nueva Esperanza | 6.- Dunas I |
| 7.- Salitrera Victoria | 8.- Plan Costero |
| 9.- Puchuldiza | 10.- Orden y Patria |
| 11.- Caupolicán | 12.- Rubén Godoy |
| 13.- Gómez Carreño | 14.- Ampliación Nueva Victoria |
| 15.- Las Magnolias | 16.- Hernán Trizzano |
| 17.- Vialidad | 18.- El Riel |
| 19.- Teniente Ibáñez | 20.- Oriente |
| 21.- Villa Ferronor | 22.- El Morro |
| 23.- Remodelación El Morro | 24.- Arturo Prat |
| 25.- Jorge Hinostroza | 26.- Centro de Madres San Carlos |
| 27.- Norte Hospital | 28.- Pueblo Nuevo |
| 29.- Grumete Bolados | 30.- Carol Urzúa |
| 31.- 18 de Septiembre | 32.- Granaderos |
| 33.- Santa Rosa de Huara II | 34.- 11 de Septiembre |
| 35.- Villa Quitasoles | 36.- Villa Navidad |

- 37.- Sargento Aldea
- 39.- Central
- 41.- Huantajaya III
- 43.- Cerro Dragón
- 45.- Camanchaca I
- 47.- Altos del Mar II
- 49.- Comoplejo Deportivo
- 51.- Mauque
- 53.- O'Higgins
- 55.- Villa Santa Laura
- 57.- Dunas II
- 59.- Matilla II
- 61.- Club de Rayuela Lobitos

- 38.- Carampangue
- 40.- Pedro Prado II
- 42.- Puquios I
- 44.- Puquios IV
- 46.- Camanchaca II
- 48.- Tamarugal III
- 50.- Cariquima
- 52.- Las Quintas II
- 54.- Villa Olímpica
- 56.- Manuel Castro Ramos
- 58.- La Huayca
- 60.- Puquios II

AMPLIACION SEDE SOCIAL

- 1.- Santa María
- 3.- Villa Progreso
- 5.- Villa Iquique
- 2.- La Puntilla
- 4.- José Miguel Carrera

CIERRE PERIMETRAL SEDE SOCIAL

- 1.- Nueva América
- 3.- Ignacio Carrera Pinto
- 5.- El Morro
- 2.- Dunas I Norte
- 4.- Hernán Trizzano

TECHUMBRES SEDE SOCIAL

- 1.- Nueva América
- 3.- El Riel
- 5.- Huantajaya III
- 7.- Puquios I, II , III IV
- 9.- Altos del Mar I
- 2.- Quintas II y III
- 4.- 18 de Septiembre
- 6.- Huantajaya IV
- 8.- Camanchaca I, II

CONSTRUCCION DE MULTICANCHAS

- 1.- Cerro La Cruz
- 3.- Caleta Caramucho
- 5.- Caleta Chanavaya
- 7.- Villa Dinamo
- 9.- Reina Mar
- 11.- Nueva Esperanza
- 2.- Caleta San Marcos
- 4.- Caleta Rio Seco
- 6.- Bellavista
- 8.- Salitrera Tamarugal
- 10.- Norte Mar
- 12.- Altos del Pacífico

MEJORAMIENTO, REPARACION DE MULTICANCHAS

- 1.- Ampliación Nueva Victoria
- 3.- Altos del Mar II
- 5.- Arturo Prat
- 7.- Castro Ramos
- 9.- Camanchaca
- 11.- Cerro Dragón
- 13.- Condominio La Tirana
- 15.- Campos Deportes Sur
- 17.- Dragón Triunfador
- 2.- Altos del Mar I
- 4.- América
- 6.- Alelles II
- 8.- Carampangue
- 10.- Cerro Colorado
- 12.- Cavanca Oriente
- 14.- Caupolicán
- 16.- Cariquima
- 18.- Dunas II

- | | | | |
|------|------------------|------|-----------------------|
| 19.- | Dunas III | 20.- | Dolores |
| 21.- | Dagoberto Godoy | 22.- | Dunas I |
| 23.- | Gomez Carreño | 24.- | Hernán Trizzano |
| 25.- | Huantajaya I | 26.- | Huantajaya II |
| 27.- | Huantajaya III | 28.- | Ignacio Carrera Pinto |
| 29.- | Jorge Hinostroza | 30.- | Las Quintas II |
| 31.- | Las Magnolias | 32.- | La Huayca |
| 33.- | Las Parinas | 34.- | Las Rosas |
| 35.- | Los Alelís II | 36.- | Manuel Castro Ramos |
| 37.- | Matilla II | 38.- | Mauque |
| 39.- | Nuevo Chile | 40.- | Norte Hospital |
| 41.- | Nueva Victoria | 42.- | Oriente |
| 43.- | Orden Y Patria | 44.- | Playa Brava |
| 45.- | Padre Hurtado | 46.- | Pueblo Nuevo |
| 47.- | Plan Costero | 48.- | Puchuldiza |
| 49.- | Puquios IV | 50.- | Quebrada Blanca |
| 51.- | Quintas II | 52.- | Quintas IV |
| 53.- | Rubén Godoy | 54.- | Rio Algom |
| 55.- | San Carlos | 56.- | Sargento Aldea |
| 57.- | Siglo XXI | 58.- | Santa Cecilia |
| 59.- | Santa María | 60.- | Salitrera Victoria |
| 61.- | Teniente Ibáñez | 62.- | Tamarugal |
| 63.- | Villa Las Rosas | 64.- | Villa Arturo Prat |
| 65.- | Villa Quitasoles | 66.- | Villa Santa Laura |
| 67.- | Villa Olímpica | | |

CAMARINES Y BAÑOS

- | | | | |
|------|-------------------------|------|---------------------|
| 1.- | Padre Hurtado | 2.- | Rubén Godoy |
| 3.- | Alelís II | 4.- | Mauque |
| 5.- | Villa Olímpica | 6.- | Cariquima |
| 7.- | Gomez Carreño | 8.- | O'Higgins |
| 9.- | Oriente | 10.- | José Miguel Carrera |
| 11.- | Héroes de la Concepción | 12.- | San Carlos |
| 13.- | Villa Dínamo | 14.- | Cerro La Cruz |
| 15.- | Carampangue | 16.- | La Puntilla |
| 17.- | Sargento Aldea | 18.- | Puquios IV |
| 19.- | Puquios I | 20.- | Rio Algom |
| 21.- | Quebrada Blanca | | |

CONSTRUCCION DE JUEGOS INFANTILES

- | | | | |
|------|----------------------|------|------------------------------|
| 1.- | Cavanha Oriente | 2.- | Santa Rosa de Huara II |
| 3.- | Vista Hermosa | 4.- | Villa Alegre |
| 5.- | Las Magnolias | 6.- | Héroes de la Concepción |
| 7.- | Alelís I | 8.- | Villa Iquique |
| 9.- | Villa Quitasol | 10.- | Villa Navidad |
| 11.- | 21 de Mayo | 12.- | Barros Arana |
| 13.- | Sargento Aldea | 14.- | Carampangue |
| 15.- | Huantajaya IV | 16.- | Villa del Sur |
| 17.- | Condominio La Tirana | 18.- | Magisterio |
| 19.- | Tamarugal III | 20.- | Otros Sectores en definición |

REPARACION DE JUEGOS INFANTILES

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 1.- Manuel Castro Ramos | 2.- Puchuldiza |
| 3.- Ampliación Nueva Victoria | 4.- Quintas I y III |
| 5.- Gomez Carreño | 6.- Vialidad |
| 7.- Hernán Trizzano | 8.- Chacarillas |
| 9.- Pedro Prado I | 10.- Villa Las Rosas |
| 11.- Nuevo Chile | 12.- El Riel |
| 13.- El Morro | 14.- Huantajaya III |
| 15.- Altos del Mar II | 16.- Cerro Colorado |
| 17.- Dunas III | 18.- Otros Sectores en definición. |

CIERRE PERIMETRAL JUEGOS INFANTILES

- | | |
|----------------------|------------------------|
| 1.- Dunas I Norte | 2.- Salitrera Victoria |
| 3.- Plan Costero | 4.- Puchuldiza |
| 5.- Orden Y Patria | 6.- Castro Ramos |
| 7.- Playa Brava | 8.- Caupolicán |
| 9.- 18 de Septiembre | 10.- Bellavista |

1.22.- SEGURIDAD CIUDADANA

La Municipalidad, como unidad del Sistema Político diferenciado en el ámbito comunal, constituye un actor central en la discusión y análisis de la Seguridad Ciudadana y en la elaboración y aplicación de políticas, planes de prevención y control de la delincuencia en la escala local.

El concepto de inseguridad ciudadana, emerge y se define en la actualidad como un problema de índole social en sociedades que poseen una diversidad de niveles de desarrollo económico, múltiples rasgos culturales y políticos de distintos signos, no pudiéndose establecer, por tanto, distinciones simplistas para caracterizar factores asociados a su incremento y manifestación. En este sentido, no existe una taxonomía general que permita identificar rasgos uniformes vinculado a las características que asume la inseguridad o distinguir tipos de vecindarios o grupos sociales que presenten problemas en forma exclusiva, resulta parecer que esta condición es la mas compartida por diversas comunas que presentan este penoso problema social.

La selectividad temática de la inseguridad como una de las principales preocupaciones en las sociedades contemporáneas, ha ocurrido en distintos periodos y circunstancias del acontecer comunal; sin embargo esta constituye una situación que viene presentándose desde los últimos quince años con mayor frecuencia, observándose una tendencia a diferenciar el tratamiento clásico de la delincuencia y su compleja etiología con respecto a la dinámica que permite estructurar sistemas de seguridad ciudadana. En este sentido se abre una nueva dimensión frente al tema de la delincuencia, que incluye procesos sociales distintos a los que determinan la actividad delictiva, lo cual implica revertir la idea de una sociedad vista como víctima pasiva de la peste criminal y pasar a observar los procesos y capacidades de la sociedad civil para efectuar acciones preventivas.

A esta tendencia, resulta interesante apreciar como, especialmente en sociedades con mayor experiencia en la elaboración de políticas de seguridad pública, se viene enfatizando el rol activo de la comunidad y del ciudadano en la prevención del delito, conceptos que se encuentran a la base de nociones tan difundidas como las llamadas policías comunitarias.

No obstante, las sociedades han tematizado las condiciones sociales de incremento de las tasas de criminalidad y la elevación de tasas de temor, en términos de la “inseguridad” colectiva y han planteado la necesidad de enfrentarla, este compromiso obliga a adoptar puntos de observación suficientemente amplios y racionales que permitan incorporar una diversidad de variables y considerar simultáneamente la multiplicidad de interacciones entre las diferentes estructuras de la sociedad actual.

Como consecuencia de lo anterior, ya no es posible enfrentar los problemas que afectan a la comuna desde una sola estructura de toma de decisiones.

Mas allá de las peculiaridades de las instituciones vigentes de la comuna, la Municipalidad ejerce poder local como representante del Estado dentro de los límites jurisdiccionales de la comuna.

La cercanía física y social que se establece con la comunidad, así como la mayor visión que poseen los factores que inciden en la inseguridad, unido a la capacidad de presión que puede ejercer la comunidad sobre el municipio, hace a esta organización un referente válido y principal en la temática del accionar de la Seguridad Ciudadana.

Entre los modelos de prevención del delito que han tenido mayor aplicabilidad a nivel comunal se cuentan los que se orientan por la perspectiva situacional, los que derivan de una racionalidad pragmática que busca reducir las oportunidades de delinquir aplicando una gran diversidad de medidas de carácter específico y localizado. En este sentido, las variables que se consideran del modelo situacional son, y deben ser gestionadas desde y con recursos del sistema municipal. Destacando a este modelo aquellas relacionadas con los diseños de espacio público, y con los instrumentos propios del planeamiento urbano. A través de ellos se procura una mayor visión, facilitar el desplazamiento de las personas y aumentar el control social de los espacios; así como el aporte de medios técnicos que facilitan la respuesta a la operatividad y detección de los actos delictivos como vehículos de vigilancia, sistemas de telecomunicaciones, radios portátiles, celulares, uniformes, elementos disuasivos, cámaras de televisión, equipos digitales, informática, folletería, trípticos y papelería, y los elementos necesarios para la realización de la gestión.

En el ámbito del Diagnóstico de Seguridad Ciudadana-Comuna de Iquique cuyos resultados permiten definir los temas prioritarios y así permitir seguir acciones a través de fondos concursables, programas de gestión directa, programas de desarrollo comunal, etc..

Problemas de seguridad detectados en la comuna:

1.- Sensación de temor asociada a puntos de alta concentración de públicos :

En su cuadrante central, la comuna concentra gran cantidad de actividades comerciales, financieras y de servicios, contando con una alta afluencia de público proveniente de diferentes sectores de la comuna. Las aglomeraciones producen una sensación de inseguridad ya que atraen la acción delictual, aún cuando se tomen las medidas de control necesarias.

2.- Altos índices de robo y hurto en la comuna :

La concentración de transeúntes facilita la delincuencia y no solo propicia la comisión de delitos, especialmente robos por sorpresa (“lanzazos”) y hurtos, sino que también facilita el escape de los antisociales. Lo mismo sucede con los hurtos diarios que ocurren al interior de negocios y multitiendas, a pesar de los mecanismos de control con los que cuentan

3.- Problemas asociados al comercio ambulante :

Un problema importante que tiene Iquique es la ocupación de espacios comunes y públicos por parte del comercio ambulante. Esto se da especialmente en puntos específicos, tanto en el cuadrante

central, en el sector Tarapacá, Vivar, como en el sector Bancario. Los problemas asociados a esta actividad ilegal son parte de una cadena de distribución que evade el pago de impuestos, con el consiguiente menoscabo para el Estado y el comercio establecido. A la vez, el comercio informal obstaculiza el tránsito peatonal, facilitando la acción de delincuentes especializados que afectan a la actividad turística de la ciudad.

4.- Consumo de alcohol y drogas por parte de jóvenes en lugares públicos :

Como Iquique cuenta con una importante oferta Turístico-comercial, gran cantidad de áreas verdes, lugares de descanso y esparcimiento, es frecuente que grupos de jóvenes - muchos de ellos no vecinos - residentes del sector - se reúnan a consumir alcohol y drogas en espacios públicos. Esto produce sensación de inseguridad y malestar en los vecinos-residentes y a los visitantes turistas.

Desafíos comunales en materia de seguridad

1.- Reducir las oportunidades de delitos :

El plan propone elaborar los mapas de percepción y focalización de conductas no ciudadanas, para que los vecinos cuenten con más información y desarrollen mecanismos de control. Para que los propios vecinos refuercen su seguridad en el barrio, se propone implementar sistemas de atención-reacción comunitarias y sistemas de cámaras de seguridad en conexión con Municipalidad y Carabineros. Asimismo, se contempla reforzar la alianza estratégica entre comercio establecido y la Municipalidad a través de iniciativas concretas, como campañas que desincentiven al público comprar mercaderías comunes o pirateadas en la vía pública.

2.- Reducir el temor y promover la denuncia :

El plan contempla proyectos de capacitación de líderes de organizaciones sociales para unificar el discurso sobre seguridad. Del mismo modo, se propone consolidar los Comités de Seguridad y ampliar su marco de acción. Como una forma de estimular la denuncia, el plan considera necesario reforzar los lazos entre la policía y la comunidad a través de iniciativas que apunten a capacitar a las policías para acoger las denuncias en los distintos procedimientos y entregar un buen trato a la población. (Asesor de Seguridad Ciudadana)

3.- Promocionar conductas seguras :

El plan contempla campañas masivas que informen y fomenten pautas de comportamiento preventivo en los usuarios del centro. También se proponen campañas de promoción que permitan a la ciudadanía reaccionar de manera segura frente a una situación de violencia y asalto.

4.- Prevenir el equipamiento y recuperación de espacios públicos :

Para prevenir la delincuencia, el plan propone proyectos de iluminación participativa de espacios públicos, ya sea instalando nuevos equipos o mejorando los existentes. Como una manera de recuperar los espacios públicos para la comunidad, se sugieren proyectos de animación artístico-cultural y de difusión de la identidad barrial. (Programa Municipio en Acción)

5.- Reducir los conflictos vecinales :

Se proponen proyectos que promuevan la buena convivencia vecinal, como los de formación de organizaciones en mediación de conflictos o los de difusión de los sistemas de mediación existentes. (interrelación funcional barrio-residente)

6.- Apoyo operativo a la comunidad :

6.1. Fiscalía Antidelincuencia :

La Fiscalía Antidelincuencia de la Municipalidad de Iquique es un servicio gratuito que brinda asesoría legal a las víctimas de delitos y asaltos ocurridos en la vía pública, y a quienes sufran robos en sus domicilios o lugares de trabajo.

La creación de esta Fiscalía es la de aportar en la lucha contra la delincuencia en la comuna asesorando a las numerosas víctimas de delitos, logrando resultados exitosos en la Fiscalía y en los Tribunales del Crimen . (Apoyo técnico al afectado -. Fiscalía Antidelincuencia)

6.2. Móviles de seguridad :

Corresponde a una de las actividades del programa de seguridad comunal , que contempla la utilización de equipamiento móvil para el resguardo de la seguridad ciudadana. Se compone de dos acciones particulares:

Móviles de Seguridad (Personal y móviles) :

Funcionarios, técnicamente preparados y capacitados, recorren en Móviles para la seguridad, durante las 24 horas, el área de los cuadrantes comunales asignados donde ejercen una labor de seguridad preventiva. En caso de ser necesario apoyan la actividad policial sin interferir en ella; controlan el cumplimiento de las normas municipales (tránsito, trabajos en la vía pública, comercio, etc.), de los ruidos molestos, estado de aseo de la vía pública y perros vagos, y el contacto con los vecinos, comercio, organizaciones comunitarias, comités de seguridad a fin de conocer los problemas locales.

Además, elaboran informes relativos a estados de veredas, calzadas, tapas de cámaras, mobiliario urbano, desagües y sumideros; responden las solicitudes derivadas del SISTEMA GESTION CIUDAD; informan el estado de las demarcaciones, señaléticas, semáforos e iluminación; controlan fuentes de contaminación ambiental; colaboran y encausan procedimientos en caso de accidentes, incendios, etc; detectan, informan y colaboran con Carabineros en la erradicación de cuidadores y lavadores de vehículos no autorizados, comerciantes informales, ebrios, prostitutas y travestís; y retienen, dentro de lo posible (ámbito detención ciudadana) , al delincuente sorprendido en delito flagrante para su posterior entrega a la policía.

PROGRAMA COMUNA SEGURA 100

El Programa Comuna Segura 100 ya se encuentra en marcha en esta comuna, este corresponde a una estrategia implementada por el gobierno para fortalecer la Seguridad Ciudadana en los espacios que son más cercanos a las personas, su barrio y su comuna.

Tiene como objetivo frenar el alza de la delincuencia, donde nuestra comuna se encuentra entre las más afectadas con el incremento de los delitos contra las personas, los bienes y la propiedad.

La Ley de presupuesto para el sector público ha previsto nuevamente la existencia de recursos destinados a profesionalizar y perfeccionar la función de seguridad ciudadana de las municipalidades, construir y desarrollar instancias comunales de seguridad ciudadana a nivel local, crear proyectos de seguridad vecinal postulados por organizaciones sociales, y elaborar un plan de acción comunal en dicha materia con la participación de todos los sectores más representativos de la comuna.

Los elementos básicos para que opere este programa radican en la existencia de:

- Consejo de Seguridad Ciudadana, integrada por el Alcalde, Gobernador, Autoridades de las Policías y representantes de las Organizaciones Civiles y Comunitarias.
- Secretaría Técnica, compuesta por Direcciones Municipales
- Diagnóstico Participativo de Seguridad Ciudadana
- Plan Comunal de Seguridad Ciudadana
- Fondo Concursable para financiar proyectos de seguridad ciudadana, elaborados y postulados por las organizaciones sociales.

La puesta en marcha del Programa Comuna Segura en la comuna llevó en primer lugar a la realización de un diagnóstico en conjunto por parte del municipio, representantes de las juntas vecinales, Carabineros, Investigaciones y otros organismos relacionados con el tema.

Este diagnóstico permitió detectar las grandes problemáticas existentes tanto en Iquique como en Hospicio, las cuales inciden directamente en los índices de delitos.

DETERMINACION DE LOS PROBLEMAS PRIORITARIOS DE LA COMUNA DE IQUIQUE

CONSUMO DE DROGAS Y MICROTRAFICO:

En todos los diálogos ciudadanos que se llevaron a cabo en los diferentes sectores de Iquique como en Alto Hospicio y las Caletas Pesqueras, se concluyó por los vecinos que el “microtráfico y consumo de drogas” eran los delitos más graves por lo masivo y destructivo en la comuna. Además los participantes lo asocian directamente con los delitos de robos. Estos delitos generan la mayor sensibilidad y temor por cuanto reconocen que la droga no respeta diferencias socioeconómicas, edades etc.

Los vecinos consideran a los drogadictos como una “víctima o adicto” a los que se les asocia con los robos para satisfacer su vicio, en cambio el microtraficante se le ve claramente como un delincuente organizado y generalmente peligroso.

Se considera fundamental invertir en iniciativas de prevención primaria y secundaria.

FALTA DE VIGILANCIA POLICIAL

En casi la totalidad de los sectores los dirigentes y vecinos afirman que Carabineros y la Policía de Investigaciones de Chile, debe desarrollar mayores controles en los lugares de microtráfico y delitos de mayor connotación social (robos con violencia, intimidación etc.).

Los dirigentes exponen que la ubicación de los lugares y personas que trafican y consumen es ampliamente conocido. Por lo anterior, se debe llevar a cabo un trabajo coordinado con las policías especializadas de Carabineros, Policía de Investigaciones, Autoridades Locales, de Gobierno y del Poder Judicial, para en conjunto con la comunidad disminuir los niveles de delincuencia, microtráfico, consumo de drogas y alcohol. La comunidad reconoce que la falta de personal y recursos económicos es la principal limitante para abordar la problemática de la seguridad ciudadana, siendo esto una responsabilidad del Gobierno.

PERDIDA DE LOS ESPACIOS COMUNITARIOS POR FALTA DE SEGURIDAD

Los dirigentes consideran que se está perdiendo la seguridad en muchos espacios comunitarios principalmente multicanchas, plazas, sedes sociales y jardines infantiles. Los delincuentes (microtraficantes, drogadictos, pandillas y alcohólicos) se toman los espacios que van abandonando las familias por el peligro del robo o agresión. La falta de mejor iluminación de dichas áreas comunitarias de recreación, facilita esta realidad. Esta situación expone a un ambiente violento a los niños y jóvenes de las poblaciones las cuales se califican de alta vulnerabilidad, mediana vulnerabilidad y baja vulnerabilidad.

La tarea de recuperar los espacios públicos es una propuesta generalizada de la comunidad, ella será posible en la medida que se fortalezcan las organizaciones, sean capacitados los vecinos o se realicen las mantenciones de la infraestructura comunitaria. Y que los esfuerzos de aseo y cuidado del medio ambiente realizado por el municipio sea apoyado por un cambio de conducta de quienes no se integran a su comunidad.

ROBO CON INTIMIDACIÓN Y ROBO CON FUERZA:

Los delitos de mayor connotación en la comuna se han incrementado según los vecinos debido a los drogadictos y delincuentes organizados, los menos lo atribuyen a la falta de empleo. Según las estadísticas de carabineros estos delitos se incrementaron efectivamente casi en un 100% (denuncias). Se suman a estos delitos del hurto, la violencia intrafamiliar, el alcoholismo y las lesiones. Este panorama se vive en los barrios lo cual crea una sensación justificada de inseguridad y temor en la familia.

ESTABLECIMIENTO DE LAS LINEAS PRIORITARIAS DE ACCION PARA EL PLAN COMUNAL DE SEGURIDAD CIUDADANA

La realización de los diálogos ciudadanos en los diversos sectores de Iquique y Alto Hospicio, nos permitieron recibir la percepción de la comunidad que aun distantes en algunos sectores de otros coinciden en experimentar sobre sus barrios los mismos delitos y sensación de temor. Las reuniones de trabajo con las Policías, como de la Armada y el propio Departamento de Seguridad Ciudadana, nos permitieron ver las numerosas tareas asumidas por dichas entidades y su información solo vienen a confirmar lo denunciado por los vecinos.

En el mismo proceso de participación ciudadana los vecinos han propuesto múltiples acciones y medidas donde ellos son actores principales al igual que la autoridad municipal, de Gobierno y las Policías. En base a dicha experiencia hemos logrado un primer Diagnóstico de Seguridad Ciudadana en la Comuna, con este instrumento se pueden precisar las principales problemáticas que nos afectan, y ante ello elaborar un Plan Comunal de Seguridad Ciudadana para abordarlas y solucionarlas.

CONTROL DEL MICROTRAFICO Y PREVENCIÓN DEL CONSUMO DE DROGAS:

El Plan Comunal de Seguridad Ciudadana de Iquique, debe contemplar la intervención con un Programa de mayor cobertura sobre el Control y Fiscalización del microtráfico y Consumo de Drogas, por cuanto estos delitos son los de mayor impacto en los barrios y generan el sentimiento de temor e inseguridad en los pobladores, porque lo relacionan directamente con los robos en su sector.

En esta tarea sería muy positiva la coordinación de las Policías con el Programa Municipal de Seguridad Ciudadana, el cual entrará en funcionamiento en fecha próxima y donde se han invertido importantes recursos económicos del presupuesto, lo cual sumado al aporte del Gobierno Regional en la adquisición de nuevos móviles policiales permitirá sin duda, entregar mayor cobertura y seguridad a los vecinos. Se debe recordar que la proporción de carabineros es de uno por cada 1.442 habitantes.

Se deben desarrollar proyectos para intervenir el consumo de drogas y alcohol por los jóvenes y niños, se debe intervenir para fortalecer los factores protectores de la comunidad y mejorar su calidad de vida. Dentro de las iniciativas se deben contemplar las deportivas, culturales, liderazgo etc. En los sectores de juntas vecinales vulnerables; apoyando a sus organizaciones comunitarias territoriales y funcionales que poseen un rol mas activo específicamente en los grupos de niños y jóvenes.

Se suma a lo anterior la gran voluntad política e interés de las juntas de vecinos en participar con iniciativas comunitarias al fondo concursable.

Se considera fundamental intervenir en proyectos de intervención primaria dirigido a grupos de la población en general, con el fin de reducir los factores de riesgo y aumentar los factores que protegen a las personas de ser víctimas o victimarios. Las iniciativas de promoción y prevención deben apuntar a promover la participación ciudadana, fortalecer la asociatividad de los vecinos, y mejorar la comunicación entre la familia. Capacitación en prevención, formación de líderes juveniles en prevención de drogas, talleres artísticos – culturales que incluyan la prevención del consumo de drogas y seguridad ciudadana. Además se deben apoyar las iniciativas de prevención secundaria destinadas a evitar el desarrollo de conductas precursoras de la delincuencia y la violencia en grupos de alto riesgo en aquellos lugares o unidades vecinales de alta vulnerabilidad. Modificar y recuperar los espacios públicos comunitarios que facilitan el delito, generando inseguridad para transformarlos en sitios seguros; más iluminados, limpios y equipados lo que puede contemplar el desarrollo de un plan de actividades, prevención y seguridad ciudadana.

INTERVENIR PARA LA RECUPERACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS:

Los espacios públicos comunitarios donde generalmente existe una infraestructura; multicancha, sede social, área verde etc. no está siendo plenamente utilizada por los vecinos del barrio. Esto está generando la pérdida de la infraestructura comunitaria y el uso de los espacios públicos.

Esta pérdida se debe a la falta de mantención de la infraestructura (cierres perimetrales), mantención de las luminarias y hermoseamiento del entorno.

Los dirigentes plantean que faltan mayores recursos económicos para estos fondos concursables destinados para proyectos comunitarios, donde quienes deciden y elaboran las propuestas para mejorar su entorno es la propia comunidad del barrio (dirigentes y vecinos).

Los dirigentes proponen que exista un sistema de coordinación entre el SERVIU y la Municipalidad en el proceso de entrega de las sedes, multicanchas y plazas a las juntas vecinales en las

poblaciones nuevas. Ya que estas están generalmente terminadas antes que la comunidad se organice y existe un periodo intermedio donde nadie cuida dichos bienes, resultando su equipamiento básico dañado y sufriendo robo.

APOYAR LA ORGANIZACIÓN DE LOS VECINOS EN COMITÉS DE SEGURIDAD CIUDADANA:

La propuesta de las uniones comunales de juntas de vecinos es apoyar la creación interior de comités de seguridad ciudadana para desarrollar un trabajo coordinado con Carabineros, Policía de Investigaciones y las Autoridades de Gobierno Regional y Comunal.

El apoyo se debe traducir en financiamiento de estas iniciativas para que cuenten con equipamiento, capacitación y trabajo en redes comunitarias de seguridad ciudadana.

LA CAPACITACIÓN DE LOS DIRIGENTES VECINALES Y LÍDERES SOCIALES:

La educación y capacitación en el tema de seguridad ciudadana a los dirigentes, dueñas de casa, jóvenes y adultos mayores es fundamental, se deberá iniciar en las escuelas, liceos, en el trabajo y en el barrio.

La comuna tiene el potencial de contar con una red de organizaciones y con un canal de televisión – radio municipal, medios de comunicación radial y comunitarios que cooperarán en la difusión. Esto requiere de la elaboración de una estrategia comunicacional de seguridad ciudadana, ideas de un programa con panelistas de expertos, policías, fiscal, etc. son propuestas en los diálogos. Se deben considerar las radios comunitarias y los diferentes medios de radio y televisión local, el material impreso deberá estar presente en la difusión de las diferentes iniciativas.

Los alumnos de los centros de liceos, exponen la necesidad de contar con un espacio para su organización donde coordinar sus iniciativas, entre las cuales consideran importante desarrollar campañas de sensibilización y prevención.

Segunda Parte:

ANALISIS DE LA BASE PRODUCTIVA COMUNAL



Antecedentes Generales

La Comuna Iquique ubicada en la I Región Tarapacá ocupa parte de la terraza continental de esta región, entre el Océano Pacífico y la Cordillera de la Costa; al Norte limita con la Comuna de Alto Hospicio, al Sur con la II Región de Antofagasta, al Este con la Comuna de Pozo Almonte y al Oeste Con el Océano Pacífico.

La superficie total de la Comuna es de 2.262,69 Km², significando el 3,83% de la superficie de la región.

El clima predominante en esta zona es de tipo desértico costero, con alta nubosidad y escasa oscilación térmica diaria, características que la diferencian de otras zonas ubicadas al interior de la región y a mayor altitud, las cuales se caracterizan por una gran sequedad atmosférica y alta oscilación térmica diaria.

Antecedentes de población, vivienda, características socioeconómicas

POBLACION Y VIVIENDAS

De acuerdo al último Censo de Población y Vivienda esta Comuna posee un total de 166.204 habitantes, de los cuales 83.632 son hombres y 82.572 mujeres. De este total de población el 99,2% corresponde a población que reside en el área urbana de la Comuna.

Al proyectar la población de la comuna con la tasa intercensal 1992-2002, la cual es de 3,1%, se estima que actualmente esta comuna posee una población estimada de 182.146 habitantes, (se ha descontado la población que pertenece a la nueva comuna de Alto Hospicio).

La población de esta comuna representa el 39,54 % del total de la población existente en la Región de Tarapacá según el último Censo. La densidad poblacional de la comuna es de 73,45 Hab/Km².

Esta Comuna presenta uno de los crecimientos intercensales poblacionales más significativos del país, 41,9% entre el período 1992-2002, mientras que el país y la región registraron crecimientos intercensales de 12,8 y 25,6 respectivamente.

En cuanto a las viviendas, de acuerdo al último censo la comuna, (se excluye del análisis las viviendas pertenecientes a Alto Hospicio), dispone de 45.263 viviendas particulares, cifra que representa un crecimiento intercensal 1992-2002, de 40,42 % siendo superior a la del país, que alcanzó un porcentaje de 31,6.

La cantidad de hogares que posee esta comuna alcanza a 43.576, lo que significa que existe a nivel comunal un promedio de 3,8 personas por hogar.

PROYECCION DE POBLACION COMUNA IQUIQUE 2002-2032

COMUNA	PROYECCION				TASAS
	2012	2022	2032	2032 (***)	2002-2032
IQUIQUE	225.542	306.065	415.337	540.823	3,1
IQUIQUE	239.017	343.729	494.315	643.662	3,7
IQUIQUE	258.109	400.836	622.486	810.558	4,5
IQUIQUE	194.734	237.380	289.365	376.790	2,0

(***) Iquique, incluyendo la Comuna de A.Hospicio

CARACTERISTICAS SOCIOECONOMICAS DE LA POBLACION

De acuerdo al último Censo efectuado en Abril del año 2002, esta comuna posee indicadores que indican un estándar de vida superior a otras zonas del país, entre estos se puede destacar que posee un parque vehicular de 22.890 vehículos particulares, cifra que significa que por cada dos hogares se dispone de 1 vehículo.

El nivel de alfabetismo es otro indicador de desarrollo y según el último Censo, del total de población de 10 años y más existente en la comuna, 175.521 personas, 173.865 saben leer y escribir, cifra que indica que la tasa de analfabetismo en este estrato de población es de 0,9%.

2.1. Empleo

SITUACION DE EMPLEO

La Fuerza de Trabajo, que incluye a Ocupados y Desocupados de acuerdo a las estadísticas más recientes, Trimestre móvil Junio-Agosto 2005, alcanzó en la Comuna la cifra de 77.170 personas, lo que significó un aumento de 7,57% en relación a igual trimestre del año recién pasado. La Fuerza de Trabajo actual está compuesta por 51.360 Hombres y 25.810 Mujeres.

Por su parte la Fuerza de Trabajo Ocupada de la Comuna alcanzó a 72.220, cifra que representa un alza de 7,86% respecto a igual período del año anterior. Los Ocupados corresponden a 48.170 Hombres y 24.050 Mujeres, aumentando los Hombres Ocupados en 2.150 y la Mujeres Ocupadas en 3.110, respecto a igual período del año anterior.

La Tasa de Desocupación en la comuna fue de 6,4%, inferior en 0,3 puntos a la observada en igual período del año anterior (6,7%). Esta tasa es inferior en 2,3 puntos a la tasa de desocupación del país.

Los Desocupados corresponden a 4.700 Cesantes y 250 personas que Buscan Trabajo por 1º vez. Al comparar el trimestre móvil Junio-Julio- Agosto del 2004, se observa que los cesantes experimentaron un aumento que alcanza a 550 personas, puesto que en dicho período se registraban 4.150 personas en esta situación que alcanza a 2.240 personas..

TASAS DE DESOCUPACION . TRIMESTRE JUNIO – JULIO – AGOSTO 2005

NACIONAL	REGION	IQUIQUE
8,7 %	8,5	6,4%

Fuente : INE

La situación de empleo y desempleo para la región y la comuna se refleja claramente en el siguiente cuadro:

FUERZA DE TRABAJO, OCUPACIÓN Y DESOCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN DE 15 AÑOS Y MÁS, SEGÚN REGIÓN, Y COMUNA. (En número de personas y porcentaje)

	Trimestre Junio-Agosto 2004	Trimestre Junio-Agosto 2005	Variaciones Nº de Personas	Variaciones %
Población 15 años y más				
REGION	310.330	315.970	5.640	1,8
IQUIQUE	134.890	137.580	2.690	2,0
Fuerza de Trabajo Total				
REGION	168.620	177.610	8.990	5,3
IQUIQUE	71.740	77.170	5.430	7,6
Fuerza de Trabajo Ocupada				
REGION	153.790	162.520	8.730	5,7
IQUIQUE	66.960	72.220	5.260	7,9
Fuerza de Trabajo Desocupada				
REGION	14.830	15.090	260	1,8
IQUIQUE	4.780	4.950	170	3,6
Fuera de la Fuerza de Trabajo				
REGION	141.700	138.370	- 3.330	- 2,35
IQUIQUE	63.160	60.410	- 2.750	- 4,35

Fuente : INE

RAMAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA

Se dispone de información a nivel regional de los Ocupados según Ramas de Actividad Económica, en todo caso esta composición es representativa de esta comuna por cuanto en esta se concentra la mayor actividad económica de la región.

RAMA DE ACTIVIDAD	JUNIO-AGOSTO 2005	%
- Agricultura, Caza, Pesca	7,0	
- Minas y Canteras	2,0	
- Industria Manufacturera	12,0	
- Electricidad, Gas y Agua	1,0	
- Construcción	6,0	
- Comercio	24,0	
- Transporte y Comunicaciones	13,0	
- Servicios Financieros	8,0	
- Servicios Comunes Sociales Personales	27,0	
TOTAL	100,0	

Fuente : INE

RAMAS DE ACTIVIDAD ECONOMICA COMUNAL

Se dispone de información a nivel comunal de los Ocupados según Ramas de Actividad Económica, en todo caso esta composición es representativa de esta comuna por cuanto en esta se concentra la mayor actividad económica de la Comuna.

RAMA DE ACTIVIDAD	Junio - Agosto del 2005	
	Nº	%
Agricultura, Caza Pesca	311	2,72
Minas y Canteras	17	0,15
Industria Manufacturera	272	2,38
Electricidad, Gas y Agua	17	0,15
Construcción	322	2,82
Comercio -Distrib. Mayoristas	1.872	16,40
Comercio -Medianos, Tiendas	2.720	23,82
Comercio Importador Exportador	1.708	14,96
Comercio Hoteles Residenciales	207	1,81
Comercio Bazar, Paquetería, Cordones	2.022	17,71
Transporte y Comunicaciones	354	3,10
Servicios Financieros	154	1,35
Servicios Comunales Sociales Personales	967	8,47
Educación	142	1,24
Salud	311	2,72
Deporte	21	0,18
TOTAL	11.417	100,00

Fuente: IMI para educación, salud y deporte no se considero la estructura estatal, por no pagar patente comercial.

2.2. Actividad Economica

SINTESIS SISTEMA ECONOMICO.

El diagnóstico del sistema económico se ha abordado tanto desde un punto de vista interno como externo; es decir, por una parte se realiza un diagnóstico de las características actuales de la economía regional (y su evolución en el tiempo) y por otra, se analiza el entorno económico externo, de manera de contextualizar el desempeño económico de la Región en su relación con el resto del mundo.

CARACTERÍSTICAS DE LA ECONOMÍA REGIONAL

En esta sección se identifican las características actuales de la economía regional e intercomunal, en términos de empleo e ingresos, organización de las principales actividades productivas y de servicios e inversión (Pública y privada).

Se detecta en el futuro un crecimiento del comercio internacional, del que se beneficiaran mayoritariamente las ciudades de Arica e Iquique, además, estas ciudades presentan potencial para el desarrollo inmobiliario, y una demanda por sectores de almacenamiento y acopio en las cercanías de puertos aéreos, marítimos y terrestres.

Las comunas esperan un desarrollo económico basado en la diversificación de la producción, la adopción de tecnologías, la concreción del corredor bioceánico y el progreso de la actividad turística.

La Región de Tarapacá en el Contexto Económico Nacional

En el período 2000- 2003 el PIB de la Región de Tarapacá tuvo una evolución bastante positiva, superando la experimentada por las demás regiones y por el país en general. Esto además implicó que la Región de Tarapacá mantuviera relativamente estable su participación en el PIB nacional, la que pasó de un 3,2% en el año 2000 a un 3,3% en el año 2003.

PRODUCTO INTERNO BRUTO I REGION – PAIS A PRECIOS CONSTANTES (Millones de pesos de 1996)

REGION	2000	2001	2002(1)	2003(2)
I DE TARAPACA	1.127.226	1.118.346	1.148.000	1.275.811
NACIONAL	35.646.493	36.850.289	37.655.140	39.060.130

(1) (2) Cifras Provisorias
Fuente : Banco Central

EVOLUCION DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO, REGION- PAIS (Tasa de variación porcentual anual sobre valores a precios constantes)

REGION	2000	2001	2002(1)	2003(2)
I DE TARAPACA	1,1	-0,8	2,7	11,1
NACIONAL	4,5	3,4	2,2	3,7

(1) (2) Cifras Preliminares
Fuente: Banco Central

En cuanto a la composición del PIB Regional por Clase de Actividad Económica, en Cuadro a continuación, se aprecia la gran importancia de Sector Minería, Comercio Restaurantes y Hoteles y la Industria Manufacturera, como las que aportan la mayor cantidad de producto dentro del total Regional, esta situación se mantiene constante a través de los años que se analizan.

PRODUCTO INTERNO BRUTO POR CLASE DE ACTIVIDAD ECONOMICA I REGION (Millones de pesos de 1996)

ACTIVIDAD	2000	2001	2002
- Agropecuario-silvícola	12.275	12.134	12.435
- Pesca	19.546	15.906	26.040
- Minería	282.538	286.705	288.098
- Industria Manufacturera	174.248	163.043	174.588
- Electricidad Gas y Agua	30.176	25.106	24.792
- Construcción	67.330	59.094	64.219
- Comercio, Restaurantes y Hoteles	196.794	206.635	197.860
- Transporte y Comunicaciones	79.811	81.748	80.856
- Servicios Financieros y Empresariales	53.051	53.413	55.678
- Propiedad de Vivienda	63.787	65.268	66.842
- Servicios Personales	91.131	91.586	96.522
- Administración Pública	71.092	73.233	74.950
- TOTAL PRODUCTO INTERNO BRUTO	1.127.226	1.118.346	1.148.000

Fuente: Banco Central

La región presenta potencial de crecimiento en sectores de alta incidencia en el PIB, con presencia en la intercomuna en análisis, como los siguientes:

- a) Desarrollo de la gran minería del cobre. La I Región comparte con otras dos regiones del norte la posibilidad de desarrollar nuevos proyectos en la gran minería.
- b) Minería no metálica, eventualmente de una industria petroquímica
- c) Turismo, servicios de gastronomía y hotelería en crecimiento.

Luego tenemos sectores de menor incidencia en el PIB regional pero con gran capacidad de crecimiento en algunas de ellas. Estos sectores se desarrollan en distintas zonas de la intercomuna:

- a) Industria pesquera, con tendencia a estabilizarse en las cuotas de captura anual.
- b) Agricultura, con crecimiento por ampliación de hectáreas de riego y desarrollo de agroindustria.
- c) Acuicultura, incipiente hoy pero con potencial de crecimiento.
- d) La industria manufacturera regional sobre la que pueden operar los factores de estímulo institucional, leyes de fomento, apoyo a industrias tecnológicas. Además, existe la potencial utilización de la base de infraestructura y servicios existente para una nueva industria manufacturera orientada a las exportaciones en la macro región, generada vía inversiones atraídas por la competitividad geográfica de la I Región y los acuerdos arancelarios de libre comercio.

Un elemento gravitante en el desarrollo de esta comuna y la región en general lo constituye la Zona Franca de Iquique.

2.3. Rubros Economicos

COMERCIO INTERNACIONAL. ZONA FRANCA DE IQUIQUE

Este sector constituye la actividad que más estabilidad presenta en su aporte al producto interno de la Región de Tarapacá. Históricamente esta zona geográfica ha tenido un tratamiento especial que la hace diferente al resto de las regiones, con un apoyo público importante tanto en los servicios públicos, en las obras de infraestructura, como en la actividad misma de las empresas y reparticiones públicas comprometidas.

En particular, la Zona Franca de Iquique y su Zona Franca de Extensión indudablemente han permitido un importante desarrollo del comercio internacional, de manera tal que hoy en día la ciudad de Iquique ha logrado posicionarse como un centro neurálgico de negocios entre la América del Sur y los Países del Asia.

De mantenerse la tendencia de apertura comercial mundial, la principal ventaja de ZOFRI estará vinculada a su ubicación geográfica en el litoral y cercanía a países vecinos, más que a los diferenciales de precios producto de beneficios arancelarios.

MOVIMIENTO OPERACIONAL ZOFRI AÑOS 2003 – 2004

US \$ MILLONES CIF

AÑOS	2003	2004	% VAR. 2004/2003
COMPRAS	1.567,7	1.728,9	10,0
VENTAS	1.518,0	1.643,4	8,0
TOTAL	3.085,7	3.372,3	9,0

Fuente : Zona Franca Iquique

VENTAS DE ZOFRI SEGÚN DESTINO, AÑOS 2002 – 2004

US \$ MILLONES

DESTINO	2002	2003	2004	%VAR. 2004/2002
EXTRANJERO	617,5	703,6	733,3	4,0
I REGION	311,3	528,4	584,7	11,0
RESTO PAIS	273,7	286,0	325,4	14,0
TOTAL	1.202,5	1.518,0	1.643,4	8,0

Fuente : Zona Franca Iquique

Los indicadores del movimiento operacional de Zofri del último período, en cuanto a las transacciones de mayor importancia, como son ventas y compras reflejan una tendencia positiva lo cual permite proyectar la zona franca como una real palanca de desarrollo para esta zona, la cual necesita ser protegida para no perder su efectividad.

MEDIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Los indicadores del transporte marítimo en general han tenido en los últimos años una evolución bastante positiva y se visualizan crecimientos sostenidos debido a la importancia de esta actividad como complemento al desarrollo de los sectores Comercio e Industria

- **TRANSPORTE MARÍTIMO Y DE CABOTAJE, IQUIQUE
(TONELADAS)**

AÑO	TOTAL	% CREC.	IMP.	EXP.	CABOTAJE	TRANSITO
2001	1.372.891	2,97	644.774	536.393	58.821	132.903
2002	1.579.578	15,05	790.869	599.897	36.867	151.945
2003	1.780.074	12,69	893.372	676.972	26.181	183.549
2004	1.882.458	5,75	890.822	717.194	48.876	225.566

- **MOVIMIENTO PORTUARIO SEGÚN PUERTOS**

PUERTO	2002	2003	2004
PATILLOS	3.086.921	5.014.886	4.319.180
PATACHE	1.176.264	1.183.430	1.248.217
IQUIQUE	1.552.578	1.779.744	1.884.064
TOTAL	5.815.763	7.978.060	7.451.461

Fuente: CEPAL, "Chile Movimiento Portuario"

TURISMO.

Entre el año 2000 y el 2004 el número de pasajeros pernoctados en la ciudad , tanto nacionales como extranjeros tuvo un crecimiento del 10% , manteniéndose en el período un promedio anual en torno a las 400.000 pernoctaciones

La actividad turística se concentra principalmente en la ciudad, debido a los escasos servicios y equipamiento turístico fuera de ellas. La oferta de programas se basa en los recursos naturales e históricos de la ciudad, con una fuerte inclinación al turismo en balnearios, playas y parques temáticos

Actualmente existe una importante capacidad hotelera ociosa, de buen nivel, por lo tanto es recomendable favorecer actividades que permitan extender la estadía en la región. Para potenciar el turismo, se debe promocionar el clásico sector costero con el atractivo desierto, ofreciendo productos relacionados con las culturas precolombinas, los pueblos y oasis de los valles, sitios históricos, etc.

El turismo es otro de los rubros explotables, aún cuando falta infraestructura para desarrollarlo en mejor forma. Las condiciones climáticas permiten que esta actividad pueda desarrollarse durante todo el año y además la comuna ocupa un lugar estratégico en la región al constituirse como tránsito entre zonas turísticas consolidadas como Machu Picchu y San Pedro de Atacama..

NUMERO DE PASAJEROS PERNOCTADOS POR PAIS DE ORIGEN

AÑO	TOTAL	CHILE	EXTRANJERO
2000	383.723	289.263	94.460
2001	402.931	319.867	83.064
2002	388.941	332.473	56.468
2003	436.793	377.328	59.465
2004	422.107	358.528	63.579

Fuente : Instituto Nacional de Estadísticas

LLEGADAS Y PERNOCTACIONES EN HOTELES Y RESIDENCIALES PROMEDIO AÑO 2004

Nº ESTABLEC	Nº DE CAMAS	PERS. OCUPADO	PASAJEROS LLEGADOS	Nº DE PERNOCTAC.
67	3.779	766	16.908	35.183

Fuente : INE Inf. Preliminar

PASAJEROS LLEGADOS VIA AEREA IQUIQUE 2000-2004

Años	Pasajeros Entrados	Pasajeros Salidos	Total Movimiento
2000	243.567	247.392	490.959
2001	244.745	248.385	493.130
2002	175.500	178.525	354.025
2003	222.382	221.086	443.468
2004	216.410	217.650	433.790

Fuente : INE

NUMERO DE VEHÍCULOS Y PASAJEROS, AVANZADA FRONTERIZA QUILLAGUA

AÑOS	ENTRADA		SALIDA		TOTAL	
	Número de Pasajeros	Número de Vehículos	Número de Pasajeros	Número de Vehículos	Número de Pasajeros	Número de Vehículos
2000	384.551	100.006	398.559	98.085	783.110	195.091
2001	399.292	88.794	395.444	87.023	794.736	175.817
2002	489.450	95.198	535.454	91.223	1.024.904	186.421
2003	423.661	87.036	467.553	85.693	891.214	172.729
2004	452.207	88.748	482.632	85.062	934.839	173.810

Fuente : Dirección Regional de Aduana, Iquique

NUMERO DE VEHÍCULOS Y PASAJEROS, AVANZADA FRONTERIZA EL LOA

AÑOS	ENTRADA		SALIDA		TOTAL	
	Número de Pasajeros	Número de Vehículos	Número de Pasajeros	Número de Vehículos	Número de Pasajeros	Número de Vehículos
2000	464.805	85.392	445.248	82.866	910.053	168.258
2001	590.449	99.162	549.723	98.241	1.140.172	197.403
2002	530.541	84.248	561.301	83.507	1.091.842	167.755
2003	676.224	132.842	635.655	109.667	1.311.879	242.509
2004	660.506	109.713	665.579	115.205	1.326.085	224.918

Fuente: Dirección Regional de Aduanas, Iquique

Inversión Turística

Debido a la demanda de suelo asociada a las ciudades principales, los balnearios y/o proyectos de segunda vivienda se emplazan en terrenos cercanos a la ciudad. Un sector de particular desarrollo corresponde a suelos ubicados al sur de Iquique, en torno a playas que favorecen la realización de distintos deportes, como el velerismo, el buceo y la pesca deportiva.

Entre las obras viales con impacto en el sector turismo realizadas en la última década, destaca el desarrollo de la Ruta Costera 1 Iquique-Río Loa (tramo Antofagasta-Iquique), que ha permitido unir caletas abandonadas, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y estimular el turismo en la región.

Por su parte el Municipio ha sido el principal gestor de los proyectos turísticos de gran envergadura que se han ejecutado en los últimos años, estos han cambiado radicalmente el rostro de la ciudad, han permitido resaltar y rescatar para disfrute de turistas y habitantes de esta zona, el borde costero urbano, el cual se ha integrado como parte del paisaje más próximo de la ciudad, estos proyectos turísticos, los cuales aún no concluyen, han permitido unir extensos sectores de la ciudad, conformando plazas, paseos peatonales, parques temáticos, playas, todo lo cual ha permitido convertir a esta ciudad en una ciudad potencialmente turística.

Cabe señalar que del análisis de los proyectos de inversión ejecutados por el municipio en los dos últimos años, 2003 y 2004, se concluye que se han destinado a proyectos turísticos la suma de aproximadamente 1.600 millones de pesos, destacando entre estos proyectos los siguientes:

- Paseo Peatonal Baquedano
- Parque Temático Cavanha
- Plaza Prat
- Parque Playa Brava
- Unión de Parques Cavanha y Playa Brava
- Parque Balmaceda (Proyecto próximo a iniciarse)

GRAN MINERIA

La minería explica actualmente alrededor del 25% del PIB regional y representa la principal fuente de exportaciones de la región. Es importante destacar que la participación de este sector se ha duplicado en los últimos periodos. Este crecimiento se explica principalmente por la implementación de tres grandes proyectos mineros: Quebrada Blanca, Cerro Colorado y Doña Inés de Collahuasi.

El desarrollo minero es factible en toda la comuna, especialmente en Puerto Patillos, al sur de Iquique, se realizan explotaciones de sal.

La actividad minera regional es principalmente de índole cuprífera, relevando a una menor importancia la obtención de oro de los yacimientos existentes, y de minería no metálica, como el cloruro de sodio y la diatomita.

La explotación de la sal común es esencial en los salares de la Cordillera de la Costa, tal como ocurre en el Salar Grande, que con 280 Km² de extensión es el segundo mayor depósito de sal común del mundo y se encuentra a 26 Kms del Puerto de Patillos. En los últimos cinco años se producen en torno a los cinco millones de toneladas anuales de sal.

PRODUCTO INTERNO BRUTO SECTOR MINERIA – REGION DE TARAPACÁ (Millones de pesos de 1996)

AÑOS	PIB SECTOR MINERIA	PIB TOTAL REGION	% PARTICIP.
1999	278.088	1.115.504	24,9
2000	282.538	1.127.226	25,0
2001	286.705	1.118.346	25,6
2002	288.098	1.148.000	25,1

Fuente : Banco Central

EMPRESAS EXPORTADORAS SECTOR MINERO – REGION DE TARAPACÁ AÑO 2004

EMPRESAS	EXPORTACIÓN US\$	PARTICIPACIÓN %
Compañía Minera Doña Inés de Collahuasi SCM	826.353.250	60,99
Compañía Minera Cerro Colorado Ltda	267.254.103	19,72
Compañía Minera Quebrada Blanca S.A.	171.116.766	12,63
Sociedad Punta de Lobos S.A.	27.838.097	2,05
DSM Minera S.C.M.	21.233.364	1,57
Química e Industrial del Bórax Ltda	19.667.511	1,45
ACF Minera S.A.	14.273.742	1,05
Cosayach Nitratos S.A.	7.268.594	0,54
TOTAL	1.355.005.427	100,00

Fuente : Secretaría Regional Ministerial de Minería

PRODUCCIÓN DE COBRE

AÑOS	PROD. COBRE FINO TONELADAS
2000	628.399
2001	661.230
2002	634.682
2003	606.326
2004	680.346

(La producción de cobre incluye cátodos, óxido y concentrados de cobre)

Fuente: SERNAGEOMIN

PRODUCCIÓN DE SAL

AÑOS	PROD. CLORURO DE SODIO TONELADAS
2000	5.072.329
2001	5.989.416
2002	3.502.613
2003	6.206.669
2004	4.796.378

Fuente: SERNAGEOMIN

SECTOR PESCA

La participación del Sector Pesca en el PIB Regional experimentó en el año 2001 una disminución que alteró la constante que se estaba apreciando en los últimos años, 2,0% respecto al PIB de la Región, en el año 2002 su participación se volvió a incrementar al 2%; cabe señalar que en el año 1990 esta actividad representaba el 4,5% .

Las especies pesqueras más abundantes son la anchoveta, caballa , jurel, y sardina española entre otras. Las capturas se destinan principalmente a la producción de harina de pescado y aceites

PRODUCTO INTERNO BRUTO SECTOR PESCA – REGION DE TARAPACÁ
(Millones de pesos de 1996)

AÑOS	PIB SECTOR PESCA	PIB TOTAL REGION	% PARTICIP.
1999	17.315	1.115.504	2,0
2000	19.546	1.127.226	2,0
2001	15.906	1.118.346	1,0
2002	26.040	1.148.000	2,0

Fuente : Banco Central

Pesca Industrial:

En la intercomuna, el procesamiento de la actividad pesquera industrial se realiza dentro de los límites urbanos, en áreas definidas como urbanas por los planes reguladores comunales. En el sector de Punta Gruesa, en Iquique, se ha registrado un aumento de la demanda de suelo para fines relacionados con la pesca industrial. Actualmente existen en la intercomuna diferentes terrenos para satisfacer un eventual crecimiento de esta industria. La disponibilidad de recursos se encuentra dentro de su promedio histórico, con las cuotas de pesca establecidas según los límites máximos de captura por armador, sin embargo, se espera un avance en la tecnología de las embarcaciones , lo que permitirá un proceso productivo más eficiente.

Pesca Artesanal y Acuicultura:

Las caletas pesqueras artesanales se ubican en distintos sectores en la zona costera de la comuna, presentando instalaciones bien consolidadas. Sin embargo, las viviendas de pescadores se ubican en el mismo emplazamiento, constituyendo un precario poblado sin la adecuada infraestructura y equipamiento.

La acuicultura de agua dulce y mar presentan un relevante desarrollo, con potencial de producción exportable, que disfrutan un adecuado clima y radiación solar. Gracias a las concesiones de acuicultura de agua de mar, se prevé un crecimiento de este tipo de cultivos en las zonas costeras en que se aplique este sistema de inversión.

Los avances tecnológicos estarán orientados a lograr procesos más eficientes con el fin de abastecer los mercados de la manera más rápida posible.

PRODUCCIÓN Y DESEMBARQUE SECTOR PESCA, I REGION

AÑOS	PRODUCCIÓN POR PRODUCTOS (En toneladas)						
	Harina	Aceite	Conserva	Congelado	Fresco Enfriado	Seco Salado	Salado Húmedo
2000	261.211	42.174		1.933			
2001	190.848	16.832	1	991			
2002	286.377	27.871	2	440	147	2	1.580
2003	168.778	19.942		1.063	431	298	2.090

Fuente: Sernapesca

2.4. Mediana Empresa**DESARROLLO ECONOMICO**

El tema del desarrollo económico de la comuna se está abordando a través de diversos ámbitos en el quehacer municipal, uno de estos que cada día adquiere mayor importancia es el apoyo efectivo que brinda el municipio a la Pequeña y Mediana Empresa, esto lo asume a través de funciones más amplias que los llevan a tener una visión más integral y participativa del desarrollo económico, siendo promotores y facilitadores.

Es así como a partir del año 2004 la Municipalidad de Iquique comenzó a trabajar directamente con los microempresarios de la comunidad, generando concretas y atractivas instancias de capacitación que derivaron en oportunidades de negocios, y conectando con dinamismo una fluida red de asistencia productiva, en donde resaltan flexibles fórmulas de financiamiento, tanto en la banca privada como por la vía de gestión de proyectos sociales, se agrega a esto asesorías de negocios a todo nivel y la promoción por el uso de herramientas de formalización y de apoyo empresarial.

Dependiente de la Dirección de Desarrollo Comunitario existe la Oficina de Apoyo a las PYMES, la cual es la encargada de desarrollar las labores que se señalan.

Considerando la gran cantidad de empresas existentes en la comuna, el campo de acción es sumamente extenso y se visualizan perspectivas de desarrollo a corto plazo. En muchos casos se desconocen las normativas y franquicias que benefician al mediano y pequeño empresario y por tal motivo se pierden oportunidades de crecimiento.

Dado que la forma más directa de contribuir al crecimiento económico y a la generación de empleos es promoviendo las actividades industriales, mediante diversas estrategias comunales basadas en las fortalezas y oportunidades que la localidad ofrece y que ya han sido contempladas por el municipio, se analizan a continuación antecedentes de esta actividad en la comuna.

2.5. Infraestructura

SECTOR SERVICIOS

En el sector servicios se aprecia que tanto el consumo de Agua Potable como de Energía Eléctrica se han incrementado entre los años 2001 y 2004 en 2% y 8,8% respectivamente

- CONSUMO AGUA POTABLE (MTS CUBICOS)

AÑOS	REGION	IQUIQUE	PARTICIP. %
2001	24.532.184	14.283.181	58,22
2002	23.760.546	13.825.249	58,19
2003	24.002.848	14.086.047	58,68
2004	25.027.952	15.059.506	60,17

Fuente : INE

- CONSUMO ENERGIA ELECTRICA (MWH)

AÑO	TOTAL	RESIDENC.	COMERCIO	INDUSTRIA
2001	267.028	101.447	90.119	75.461
2002	270.963	111.189	81.545	78.229
2003	292.364	119.605	88.589	84.171
2004	290.401	124.872	91.034	74.495

Fuente : INE

2.6. Telecomunicaciones

Sector Transporte y Comunicaciones

Desde el punto de vista geográfico, Tarapacá tiene la desventaja de la gran lejanía respecto a la capital del país, sin embargo su situación es privilegiada en relación a un amplio entorno regional, que incluye Bolivia y sur del Perú, ya que en ella convergen corredores de transporte interoceánicos.

El sector ha tenido un crecimiento porcentual en cuanto a su producto de 8,6% entre 1999 y 2002, y su participación en el PIB regional se incrementó de 6,6% a 7,0 % en el mismo período. El desarrollo de la Minería, Comercio e Industria son factores fundamentales para explicar el crecimiento de Transportes y Comunicaciones, debido al incremento en la demanda por las sub-áreas de transporte terrestre, naviero y aéreo

En la comuna de Iquique el sector comunicaciones está determinado por la existencia de los siguientes servicios básicos:

- Ø **Teléfonos:** existe una disponibilidad de 48.921 líneas telefónicas
- Ø **Radio Emisoras:** se dispone de 9 radioemisoras locales, además se captan emisoras nacionales y extranjeras
- Ø **Televisión:** existen canales de televisión a nivel comunal, pero es posible captar todos los canales nacionales.
- Ø **Correos:** existe una oficina comunal de Correos de Chile
- Ø **Prensa:** existen periódicos a nivel comunal, pero se cuenta con acceso a diarios regionales y nacionales.

2.7 Sector Microempresarial

DESARROLLO ECONOMICO

El tema del desarrollo económico de la comuna se está abordando a través de diversos ámbitos en el quehacer municipal, uno de estos que cada día adquiere mayor importancia es el apoyo efectivo que brinda el municipio a la Pequeña y Mediana Empresa, esto lo asume a través de funciones más amplias que los llevan a tener una visión más integral y participativa del desarrollo económico, siendo promotores y facilitadores.

Es así como a partir del año 2004 la Municipalidad de Iquique comenzó a trabajar directamente con los microempresarios de la comunidad, generando concretas y atractivas instancias de capacitación que derivaron en oportunidades de negocios, y conectando con dinamismo una fluida red de asistencia productiva, en donde resaltan flexibles fórmulas de financiamiento, tanto en la banca privada como por la vía de gestión de proyectos sociales, se agrega a esto asesorías de negocios a todo nivel y la promoción por el uso de herramientas de formalización y de apoyo empresarial.

Actualmente dependiente de la Dirección de Desarrollo Comunitario existe la Oficina de Apoyo a las PYMES, la cual es la encargada de desarrollar las labores que se señalan.

Considerando la gran cantidad de empresas existentes en la comuna, el campo de acción es sumamente extenso y se visualizan perspectivas de desarrollo a corto plazo. En muchos casos se desconocen las normativas y franquicias que benefician al mediano y pequeño empresario y por tal motivo se pierden oportunidades de crecimiento.

APOYO A LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA

OBJETIVO GENERAL

Apoyar, incentivar, promover y facilitar el desarrollo económico local de la Pequeña y Mediana Empresa, mediante la aplicación de políticas concretas, vanguardistas y eficientes que apunten a fortalecer las relaciones entre trabajadores, empresarios y su evolución en el contexto productivo de Iquique.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Promocionar la formalización de la actividad de negocio impulsando el uso de herramientas de apoyo para esta etapa y dando a conocer los beneficios que se materializan una vez ejecutado este proceso.
- Contribuir al mejoramiento de la calidad del desarrollo del microempresario, entregando herramientas teóricas que permitan ampliar las posibilidades de proyección del negocio.
- Generar instancias de trabajo en donde se promueva la presentación de proyectos empresariales, la utilización de beneficios de comercialización, incluyendo los tratados de libre comercio .

LINEAS DE ACCION

- **Creación de Agencia de Bienestar Social para las PYMES**
Es importante promover la creación de una agencia de bienestar social, por cuanto la existencia de estos fortalece las relaciones que deben existir entre empleadores y personal, además estos beneficios incrementan la productividad de los trabajadores y disminuyen las tasas de rotación del personal debido al compromiso corporativo de éste.
- **Creación de Agencia de Asesoría Empresarial**
Se hace necesario trabajar en este ámbito ya que hoy en día las herramientas financieras, de capacitación, legales, tributarias y de comercialización existentes en torno al segmento microempresarial implican cada vez un mayor conocimiento técnico de estas materias. Si bien existen organismos encargados de esta función, en Iquique no se han obtenido los resultados esperados, teniendo en cuenta la cantidad de recursos exportables por sectores empresariales y la ubicación geográfica estratégica en la cual se encuentra.
- **Línea de Apoyo a la Capacitación**
La capacitación es un factor que eleva la productividad al interior de las empresas, junto con la autoestima del recurso humano, lo cual también suma variables positivas al interior del circuito productivo.
La capacitación será dirigida a los microempresarios y se efectuarán charlas y seminarios en forma sistemática a fin de posicionar en la percepción de los actores privados, públicos y comunidad en general que es necesaria la utilización al máximo de las herramientas disponibles para lograr crecimientos sólidos en beneficio de trabajadores, empresarios y la comunidad.
- **Constitución de la Municipalidad como Organismo Técnico de Capacitación OTEC**
Entre sus nuevas atribuciones el Municipio ha asumido un papel activo en lo referente a capacitación por cuanto al actuar como OTEC se capacitarán a empresarios en temas de interés tanto para ellos como para la comuna y se hará uso de los beneficios estipulados en la Ley N° 19.967 sobre la recuperación de la franquicia tributaria de capacitación.

Se tiene planificado capacitar anualmente a aproximadamente 500 microempresarios en las áreas de negocio, contabilidad, materias tributarias, legales, comercialización, etc.
- **Incentivo de Proyectos de emprendimientos Empresariales**
Dentro de la oferta alternativa de financiamiento de Proyectos de Emprendimientos Empresariales, actualmente el único organismo público que se dedica a esta actividad es Sercotec, realizando una vez al año un concurso a nivel regional y luego los ganadores compiten a nivel nacional.
Se plantea incentivar este tipo de actividades mediante la realización de un concurso a nivel municipal en que se premien las mejores ideas previa evaluación del Concejo Municipal , Directores Municipales y profesionales invitados.

Conclusiones generales

Se trata principalmente de microempresarios de subsistencia e informales donde el microempresario posee un conocimiento precario de técnicas relacionadas con la gestión de negocios. Esto se traduce entre otras cosas, en un desconocimiento del nivel de ventas y de los costos asociados a la operación del negocio, así como de las posibilidades de desarrollo del mismo.

2.8. Inversión Pública

• Inversión Programada e Identificación de Principales Proyectos Regionales

La Corporación de Bienes de Capital contempla proyectos de inversión por US\$ 344 millones para la Región en el período 1999-2003, equivalente al 1,7% del total País. La inversión mencionada se desglosa de la siguiente manera:

Inversión Privada 1999-2003	
Sector	Monto (MMUS\$)
Minería	34
Puertos	199
Inmobiliario	108
Obras Públicas	3
Total	344

Fuente: Unidad Regional MINECON, en base a datos proporcionados por la Corporación de Bienes de Capital

Inversión Pública:

La inversión pública en la región alcanzó en el año 2004 la suma de M\$ 26.087.206, (Cifras a Dic 2004). Los sectores que concentran la mayor inversión corresponden a Sector Transporte, (60,76%), Multisectorial, (11,55%) y Sector Vivienda, (7,88%).

La mayor parte de la inversión se concentra en las ciudades de Arica, Iquique y Alto Hospicio. Las inversiones localizadas en Camarones y Huara también están destinadas a infraestructura y equipamiento, pero con el objetivo de resolver necesidades básicas.

INVERSIÓN PÚBLICA POR SECTOR (Cifras a Dic 2004)

INVERSIÓN PÚBLICA AÑO 2004		
SECTORES	MILES DE \$	%
AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO	348.430	1,34
COMUNICACION	300	0,00
DEFENSA Y SEGURIDAD	279.355	1,07
DEPORTES Y RECREACION	211.374	0,81
EDUCACIÓN Y CULTURA	1.685.898	6,46
ENERGIA	137.768	0,53
INDUSTRIA, COMERCIO, FIN. Y TURISMO	662.700	2,54
JUSTICIA	372.980	1,43

MINERIA	0	0
MULTISECTORIAL	3.012.305	11,55
PESCA	176.828	0,68
RIEGO	0	0
SALUD	549.304	2,11
SEGURIDAD	0	0
SILVOAGROPECUARIO	745.560	2,86
TRANSPORTE	15.849.871	60,76
TURISMO	0	0
VIALIDAD	0	0
VIVIENDA	2.054.533	7,88
TOTAL	26.087.206	100,00

Fuente: Elaboración Serplac en base a información obtenida del BIP

Nota : Falta la incorporación de proyectos de Inversión Pública por organismos informantes

Fondo Nacional de Desarrollo Regional/ FNDR

La inversión pública de Tarapacá que fue financiada con FNDR en el año 2004 es de 10.965 millones de pesos, cifra la cual muestra un crecimiento de 3,67 % respecto al año anterior. Del total invertido por el FNDR en el año 2004, la comuna de Iquique se vio favorecida con un monto de 1.696 millones , equivalentes al 15,5% del total invertido.

INVERSIÓN PÚBLICA FNDR DISTRIBUIDA POR COMUNAS SEGÚN AÑOS

(Valores en millones de pesos a Dic del 2004)

COMUNAS	2002	2003	2004
ARICA	1.388	1.142	1.090
CAMARONES	150	90	95
PUTRE	225	86	39
GENERAL LAGOS	191	50	61
IQUIQUE	1.857	924	1.696
HUARA	645	343	67
CAMIÑA	132	153	92
COLCHANE	179	94	175
PICA	187	59	289
POZO ALMONTE	163	98	188
ALTO HOSPICIO	0	792	146
PROV. Y REG	2.776	4.373	7.027
TOTAL	7.893	8.203	10.965

Fuente: Elaboración Serplac en base a información del Gobierno Regional y BIP

Nota: Falta la incorporación de proyectos de Inversión Pública por organismos informantes.

Caracterización del Sistema de Transporte

El sistema de transporte, se analizó considerando los modos de transporte aéreo, marítimo, ferroviario y rodoviario. En el caso del transporte aéreo y marítimo, se analizaron básicamente los terminales de transbordo, vale decir, puertos y aeropuerto. En el caso del transporte ferroviario y rodoviario se analizó la estructura espacial de la red y la demanda sobre ésta. en el contexto sudamericano del transporte.

Transporte Aéreo

La Red Aeroportuaria Comunal y su Infraestructura

El concepto de red aeroportuaria nacional comprende la totalidad de los aeropuertos y aeródromos existentes en el país, subdivididos éstos en Red Principal, Secundaria y de Pequeños Aeródromos, según el tipo de aeronaves que son capaces de recibir y la capacidad de su infraestructura.

La red principal está conformada por aquellos considerados internacionales, cuya misión es unir los distintos puntos del territorio entre sí y con los núcleos centrales, especialmente la capital, constituyen el nexo entre Chile y el resto del mundo. En la comuna del aeropuerto Diego Aracena de Iquique, forman parte de ésta red.

Tabla 2.1: Terminales Aéreos pertenecientes a la Red Aeroportuaria Regional
(MOP, 2001; DAP, 2002).

Provincia	Comuna	Nombre	Tipo	Pista	Pavimento	Estado
Arica	Arica	Chacalluta	Aeropuerto	2170x45	Asfalto	Bueno
	Arica	El Buitre	Aeródromo	88x23	Asfalto	Bueno
Iquique	Huara	Zapiga	Aeródromo	3200x20	Asfalto	Bueno
	Iquique	Diego Aracena	Aeropuerto	3350x45	Asfalto	Bueno

Tráfico Aéreo

El movimiento de transporte de carga y pasajeros se concentra en los Aeropuertos Chacalluta y Diego Aracena. Ambos, forman puntos terminales e intermediarios de vuelos nacionales e internacionales, como se muestra en Figura 2.1. Destacan las rutas Norte - Sur de vuelos nacionales que interconectan Arica, Santiago, intermedios, y los corredores oriente - poniente que sirven mayoritariamente a vuelos internacionales.

Tabla 2.2: Matriz Origen Destino de Vuelos Nacionales (Elaboración URBE).

		DESTINO						
		Arica	Iquique	Antofagasta	Calama	Copiapo	La Serena	Santiago
ORIGEN	Arica		X	X	X	X	X	X
	Iquique	X		X	X	X	X	X
	Antofagasta	X	X					
	Calama	X	X					
	Copiapo	X	X					
	La Serena	X	X					
	Santiago	X	X					

Tabla 2.3: Matriz Origen Destino de Vuelos Internacionales (Elaboración URBE).

		DESTINO							
		Arica	Iquique	La Paz	Cochamba	Sta Cruz	Salta	Tucumán	Asunción
ORIGEN	Arica		X	X	X	X	X		
	Iquique	X		X	X	X	X	X	X
	La Paz	X	X						

	Cochamba	X	X	
	Santa Cruz	X	X	
	Salta	X	X	
	Tucumán		X	
	Asunción		X	

Los movimientos de carga y pasajeros han experimentado un aumento sostenido entre 1990 y el año 2001, detectándose únicamente una variación importante entre los años 1996 y 1999, que revirtieron la tendencia exponencial, y la estabilizaron hacia la tendencia histórica, como se muestra en las Figuras 2.1a y 2.1b. Cabe señalar que entre 1997 y 1999, existe una distorsión importante en las tendencias, debido a que durante esos años se abrieron dos líneas aéreas con rutas similares a las existentes, lo que indicaría que existía un segmento de mercado no cubierto con la oferta aérea de la época.

Figura 2.1a: Evolución del Movimiento de Pasajeros entre 1990 y 2001 (DAP, 2002).

- **TRANSPORTE MARÍTIMO Y DE CABOTAJE, IQUIQUE (TONELADAS)**

AÑO	TOTAL	% CREC.	IMP.	EXP.	CABOTAJE	TRANSITO
2001	1.372.891	2,97	644.774	536.393	58.821	132.903
2002	1.579.578	15,05	790.869	599.897	36.867	151.945
2003	1.780.074	12,69	893.372	676.972	26.181	183.549
2004	1.882.458	5,75	890.822	717.194	48.876	225.566

- **MOVIMIENTO PORTUARIO SEGÚN PUERTOS**

PUERTO	2002	2003	2004
PATILLOS	3.086.921	5.014.886	4.319.180
PATACHE	1.176.264	1.183.430	1.248.217
IQUIQUE	1.552.578	1.779.744	1.884.064
TOTAL	5.815.763	7.978.060	7.451.461

Fuente: CEPAL, "Chile Movimiento Portuario"

En promedio, la tendencia histórica de crecimiento de pasajeros fue de 46300 pax/año en el Aeropuerto Diego Aracena de Iquique, y de 15900 pax/año en el Aeropuerto Chacalluta de Arica. En este último caso, la tendencia de crecimiento sufrió un quiebre en el año 1993, bajando de 39900 pax/año a 2800 pax/año, manteniéndose estable hasta la fecha.

En el caso de movimiento de carga, la tendencia en el Aeropuerto Chacalluta es lineal y creciente a una tasa media de 275 Ton/año. En el Aeropuerto Diego Aracena en cambio, la tendencia de crecimiento es exponencial. Se mantuvo estable a una tasa de crecimiento de 10 Ton/Año hasta 1995, año en el cual se produjo un aumento sostenido a tasas crecientes, equivalentes en promedio a 953 Ton/año.

Cabe destacar que la brecha entre ambos aeropuertos desde 1992 ha favorecido ampliamente al Aeropuerto de Iquique. Por ejemplo, los registros de Tabla 2.4 muestran que desde 1992, el movimiento de carga ha sido superior en un 100 % en Iquique respecto de Arica y el de pasajeros en un 60 %.

Proyecciones de Inversión

Las proyecciones de inversión en transporte aéreo están enmarcadas dentro del Plan de Concesiones de Obras Públicas sector aeropuertos, y en los “Planes Maestros de Desarrollo de Los Aeropuertos de Arica e Iquique”. Un tercer grupo de inversiones, está destinado a completar la red de pequeños aeródromos dentro del marco del Programa de Inversión en Pequeños Aeródromos del Ministerio de Obras Públicas.

Dentro del Plan de Concesiones, se encuentran los dos aeropuertos regionales. El aeropuerto de Iquique fue concesionado en 1995, con un plazo de 12 años. Se amplió su capacidad para acoger aviones de mayor tamaño y otorgarle una mayor capacidad al terminal de pasajeros, a fin de atender una demanda de 600 mil pax/año.

Transporte Marítimo

Puerto de Iquique

El puerto de Iquique es administrado por la Empresa Portuaria de Iquique. Está constituido por Sitios de Atraque, Áreas de Respaldo y Antepuerto Terrestre. El emplazamiento se aprecia en Figura 2.4. El puerto de Iquique cuenta con dos terminales. El Terminal N° 1 Molo es administrado por la Empresa Portuaria Iquique EPI y los servicios los prestan múltiples empresas privadas bajo la modalidad de MULTIOPERADOR y el Terminal N° 2 Espigón es operado bajo la modalidad MONOOPERADOR mediante una concesión por la empresa Iquique Terminal Internacional ITI. El resto de terminales pertenecen a empresas privadas. Asimismo, cuenta con áreas de respaldo y en el futuro con un antepuerto terrestre de 10 hectáreas localizado en el sector industrial de alto hospicio.

La Empresa Portuaria Iquique (EPI) presta servicios de Uso de muelle, almacenamiento de carga y concesiones. Los servicios de Arrendamiento de equipos y Suministro de agua potable son prestados directamente por las agencias de muellaje.

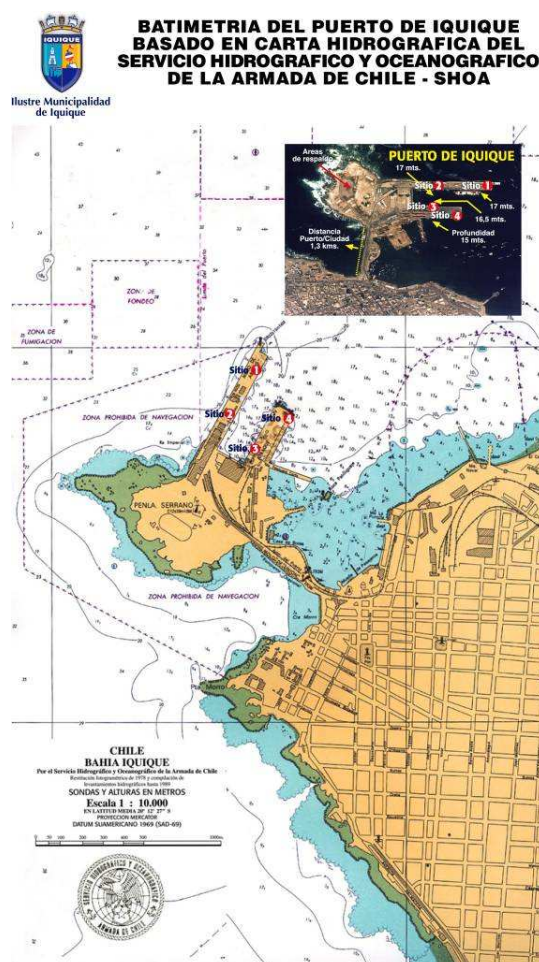


Tabla 2.7: Características Físicas de Puerto de Iquique (Directemar, 2002; EPI, 2002).

Nombre	Tipo	Características				
		Extensión (m)	Calado (m)	Eslora (m)	DWT Permitido (1) (Ton)	Operación (2)
Astilleros	Multiproposito	Sitios de Atraque: 1				
			4.5	7.4		D – N
Sitios P.	Multiproposito	Sitios de Atraque: 4				
		184	9.3		Según Calado	
		2124	9.2		Según Calado	
		335	6.9 – 9.3		Según Calado	
T. COPEC	Granel Líquido	Sitios de Atraque: No Posee				
		0	11.3	229	36000	D – N
T. ESSO	Granel Líquido	Sitios de Atraque: No Posee				
		0	10.6	179	36000	D – N

Notas.(1): DWT: *Dead Weight Tons*. Toneladas de Peso Muerto. (2) D: Diurno. N: Nocturno. (3) Sin Restricción.

Otras Facilidades Portuarias.

Adicionalmente, existen terminales especializados al sur de Iquique, pertenecientes a empresas privadas. Estos son (EPI, 2002):

A 55 Km. al sur de Iquique en Punta Patillos, se encuentra el Terminal de Patillos, compuesto básicamente por una transportadora la cual permite únicamente movilizar graneles. Admite naves de hasta m de eslora y 14 m de calado. Compañía Minera Punta de Lobos Puerto Minero/Granelero 180 mts. De la costa logra una profundidad natural de 20 mts.

A 10 Km. al sur de Punta Patillos, se encuentra el terminal Celta, consistente un muelle de penetración al mar y una grúa para desembarque de carbón a granel, destinado a la operación del complejo minero Doña Inés de Collahuasi. Admite naves de hasta 225 de eslora y 13 m de calado.

Inmediatamente al Sur del Terminal Celta, la bahía de Punta Patache, se encuentra el terminal Patache, destinado a embarcar concentrado de cobre proveniente del complejo minero Doña Inés de Collahuasi. constituido por una cinta transportadora de rendimiento, con grúa telescópica. Admite naves de hasta 230 m de eslora y 13 m de calado. Collahuasi y CELTA Puertos Minero/Granelero A 180 mts. De la costa logra una profundidad Natural de agua de 20 y 20,5 mts.

Proyección de Demanda

La actividad se concentra en los Puertos de Arica e Iquique. En ambos puertos el movimiento de carga corresponde principalmente a: carga general, carga a granel; carga de retiro o embarque directo; carga peligrosa de depósito condicionado; carga peligrosa de depósito prohibido.

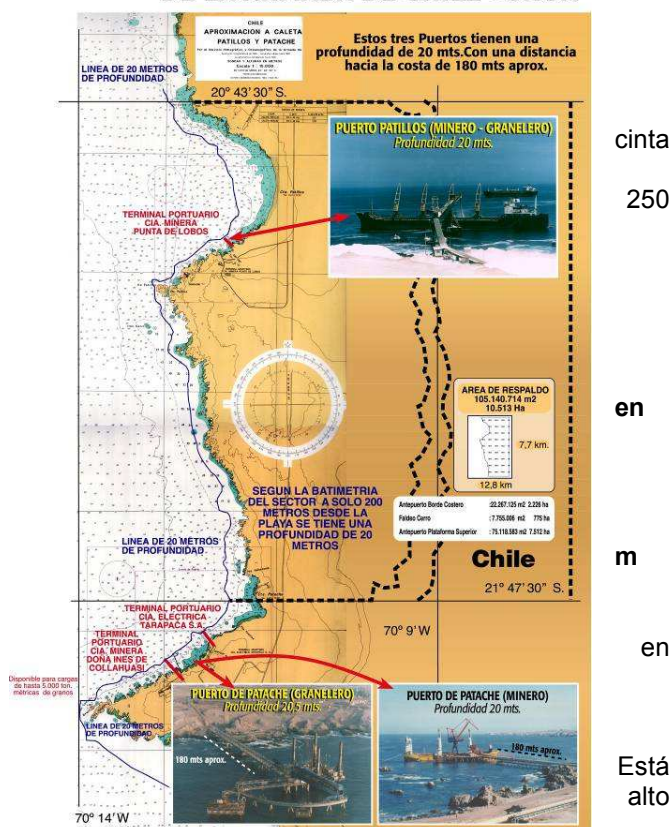
La participación en el movimiento de carga nacional de los puertos de la primera región ha aumentado en los últimos 10 años, desde un 3.2 % en el año 1991 hasta un 9 % en el año 2001.

Por otro lado, a nivel regional, el movimiento de carga corresponde básicamente a exportación, importación y cabotaje de productos de tipo general, graneles, líquidos y frigorizados. El puerto de Arica, posee una mayor diversificación de la carga, existiendo una distribución porcentual equilibrado entre carga general y líquida. La carga general constituye el tipo de carga que mas se moviliza. En tanto que los productos frigorizados prácticamente no poseen una participación relevante en el movimiento de carga.

El puerto de Iquique ha experimentado una demanda creciente por movimiento de carga general y líquida. En tanto que el puerto de Patillos y Patache (desde 1999), han mantenido su especialización en graneles.



MAPA ESQUEMATICO DEL SECTOR PATILLOS - PATACHE BASADO EN CARTA HIDROGRAFICA DEL SERVICIO HIDROGRAFICO Y OCEANOGRAFICO DE LA ARMADA DE CHILE - SHOA



cinta

250

en

m

en

Está
alto

Proyecciones de Inversión

Básicamente, las proyecciones de inversión se focalizan en tres tipos. Concesiones de Puertos Mayores, Inversiones Relacionadas e Inversión Pública en Obras Menores. Dentro de éstas se cuentan:

- **Inversión Privada**

- Accesos. Durante el año 2003 se finalizó la ejecución del nuevo acceso al puerto de Iquique, y consta de una calzada de dos pistas por sentido mas calles de servicio.
- Construcción de Antepuerto Terrestre para Puerto de Iquique. Corresponde a una iniciativa de la Empresa Portuaria de Iquique, para la construcción de un antepuerto como un complemento a las operaciones del terminal portuario (EPI, 2002).
- Habilitación de Areas de Respaldo para Puerto de Iquique. Corresponde a una iniciativa de la Empresa Portuaria de Iquique, para la construcción de áreas de respaldo operacional a las faenas portuarias, en la Ex isla Serrano. Esto permitirá disponer de una superficie de 13 Ha como área de extensión portuaria (EPI, 2002).
- Ampliación de sitio 4 del Puerto de Iquique, destinado a aumentar la capacidad del puerto de 2500 a 4000 TEUS, para atender naves de tipo POST – PARAMAX. Este proyecto, estará concluido en el año 2005 (EPI, 2002). Permitirá subir la categoría del puerto desde “Puerto Subregional Principal” a “Pivote Regional”.

- **Inversión Pública**

- Plan de Inversiones 2002 – 2005 en infraestructura portuaria. Consiste en un plan de inversiones en todo el país de aproximadamente 55 mil millones de pesos por parte del Ministerio de Obras Públicas, destinados a proyectos de infraestructura pesquera, de conexión de riberas, pesca artesanal, conservación, grandes puertos, etc. Se enmarca dentro del “Plan Nacional de Infraestructura Costera y Portuaria”
- Recuperación de Muelle Prat de Iquique, por un monto de 368 millones de pesos. Corresponde a la revitalización de borde costero en la zona de la poza del Muelle Prat. Se enmarca dentro del grupo de proyectos públicos para el Bicentenario de la Nación.

- **Concesiones**

- Concesión Puerto de Arica, enmarcado dentro del Plan de Modernización de Infraestructura Portuaria. Esta concesión pretende ampliar la capacidad instalada del Puerto e incorporarlo al sistema de puertos mayores del país.

Competitividad Portuaria

Los puertos de la primera región, poseen características favorables para competir a nivel nacional como internacional (Pacífico Sur). Estas ventajas comparativas se han ido construyendo en el tiempo debido a condiciones de localización, accesibilidad, dotación de infraestructura y gestión portuaria. Esta competitividad se da a tres escalas: Regional, Nacional e Internacional.

En el contexto regional, el rol y tamaño de los puertos se encuentra definida y no se prevén modificaciones sustanciales teniendo en cuenta la previsiones de inversión en infraestructura portuaria. Los puertos de Arica, Iquique y Patillos han experimentado un rápido crecimiento. Arica e Iquique cuentan con Planes Maestros que les permitirá adquirir un tamaño y rol portuario de mayor

escala que el resto de puertos regionales. Estos puertos, posee una interacción expresa con la actividad minera en términos de transporte de insumos, materias primas y producción primaria.

Bajo este enfoque, la competitividad de los Puertos de Arica e Iquique debe verse mas bien con puertos tales como Antofagasta y Mejillones (en el Norte Grande), teniendo en cuenta la integración del transporte en el Cono sur de América.

En los últimos 10 años, la participación de los puertos del norte grande en la movilización de carga a nivel nacional es, en promedio, del 12 % y se estima que siguiendo la tendencia actual, los puertos del norte grande alcancen una participación del 14 % en los próximos 5 años. Se estima asimismo, que de no mediar modificaciones sustanciales en el movimiento de carga internacional, los puertos de Arica e Iquique, participarán del 10 % del movimiento de carga nacional en los próximos 5 años.

A una escala internacional, existen según Hoffman (2000) al menos cuatro países con capacidades portuarias para optar a conformar lo que se denomina Puerto Pivote (o *hub*).

En la costa occidental del Pacífico Sur, Los Puertos de Manta en Ecuador, El Callao de Perú, Arica, Iquique, Antofagasta, Mejillones, San Antonio Talcahuano y San Vicente, surgen como los puertos que se encuentran en mejores condiciones para ingresar al sistema de tráfico marítimo internacional.

Los cuatro puertos del norte grande que han establecido una suerte de competencia por una posición de puerto pivote regional, poseen ventajas comparativas que deben ser ponderadas. Como se mencionó anteriormente, la localización relativa de los puertos respecto de los mercados destino, las rutas de comercio, la capacidad de los puertos y su gestión, constituyen cuatro elementos a ponderar para determinar los atributos relativos de cada uno de los puertos mencionados.

Según Hoffman (2000), para que un puerto pueda convertirse en pivote, debe contar con conexiones terrestre, estar ubicado en donde se conectan o cruzan rutas marítimas y contar con un alto volumen de carga que se generen en un entorno cercano.

En la Tabla 2.8, se presenta una síntesis de las características generales de los puertos del norte grande, a considerar al momento de evaluar las ventajas comparativas de cada uno de ellos y su potencial como puerto pivote.

Tabla 2.8: Características Generales de Puertos candidatos a puerto pivote. (Elaboración BB)

Características del Puerto		Puerto			
		Arica	Iquique	Mejillones	Antofagasta
Capacidad de Transferencia (Mill Ton/año)		2.4	3.5	3.5 (1)	3.5
Capacidad de Atención (TEUS) (2)		2500	4000 (3)	2500	2500
Importación movilizada últimos 5 años (Mill Tons)		0.2	0.1	4.7	3.9
Exportación movilizada últimos 5 años (Mill Tons)		0.6	1.7	0.1	7.6
Rutas Marítimas Internacionales (4)		N - S	N - S	N - S	N - S
Carreteras a mercados cercanos (Km.) (5)	Paso Socompa			3000	2870
	Paso Jama			3070	3440
	Paso Tambo Quemado	3500			
	Paso Colchane		2460		

Notas (1) Valor objetivo a alcanzar en Etapa II de Plan Maestro; (2) TEUS: *Twenty Foot Equivalent Unit*. Contenedor Equivalente de 20 pies; (3) Valor objetivo a alcanzar el año 2005. La capacidad actual es de 2500 TEUS. (4) Orientación Norte Sur. (5) Considera radio hacia costa atlántica.

De acuerdo a lo presentado en Tabla anterior, se aprecia que los puertos contarán con una capacidad de atención y transferencia adecuada para las proyecciones de crecimiento. Sin embargo, el efecto de la Cordillera de los Andes en la conectividad de los puertos con su hinterland, requiere de mejoras tanto en infraestructura como en gestión aduanera a fin de reducir los sobrecostos. Hoffman afirma que la capacidad de concentrar carga por vía terrestre es escasa en los puertos del norte grande, debido a la disponibilidad de espacio.



Ilustre Municipalidad
de Iquique

El Sitio de Atraque N°4, el Gobierno de Chile lo ha concesionado por 20 años a la empresa privada, quien tiene que terminar su ampliación a 15 metros de profundidad para el 1° de julio del 2005 y así poder recibir a barcos Post-Panamax (containers de 9.000 toneladas).



Vista aérea del Puerto de Iquique



Batimetrías del Puerto de Iquique

Con Aprecio y Cariffo

Jorge Araya Quiroga
Alcalde de Iquique

El Primer Puerto Post-Panamax en el Pacífico Sudamericano

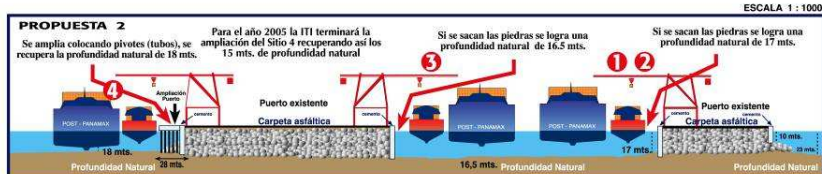
UNICO PUERTO DE SUDAMERICA QUE EN ESTADO NATURAL TIENE 18 (SITIO 4) 16,5 (SITIO 3) Y 17 (SITIOS 1 Y 2) METROS DE PROFUNDIDAD, EN QUE AL DESPEJAR LAS PIEDRAS PERMITIRAN RECIBIR BUQUES POST-PANAMAX



ESCALA 1 : 1000



ESCALA 1 : 1000



ESCALA 1 : 1000

Gobierno de Paraguay otorga prioridad nacional al Corredor Bioceánico Central IQUIQUE: Plataforma Portuaria para Sudamérica y el Asia Pacifico

Más de US\$12 millones invierte actualmente la concesionaria ITI en la ampliación del sitio 4 del Puerto de Iquique, transformando a nuestro terminal portuario a partir de julio de 2005 en el primero de Sudamérica capaz de recibir naves Post Panamax de 9.000 contenedores

Iquique Terminal Internacional (ITI), empresa que concesionó el Puerto por 25 años, con la posibilidad de ampliar su administración. Para el año 2005 ampliará el Sitio 4 y así dejarlo con una profundidad de agua de 15 mts., aptos para recibir a los Barcos Post- Panamax de 9.000 contenedores cada uno.

Proyecto de ley que declara de prioridad nacional la pavimentación del Corredor Bioceánico Central

B.3 Transporte Ferroviario

El transporte Ferroviario en esta Región, corresponde básicamente al transporte de carga. La operación del transporte ferroviario está a cargo de 3 empresas. La Administradora Ferrocarril Arica – La Paz S.A. (AFCALP S.A.) que opera entre las ciudades de Arica (Chile) y la Paz (Bolivia); y la Compañía FERRONOR S.A. que opera entre las ciudades de Iquique (la Región) y La Calera (V Región).



En esta sección, se analiza la oferta de infraestructura ferroviaria y su operación así como la demanda, expresada a través del movimiento de carga histórico de cada una de las líneas. En el caso de infraestructura, ésta se analiza bajo el enfoque de Haggett. Es decir, caracterizando redes, corredores y ejes.

B.3.1 Infraestructura Actual

La infraestructura ferroviaria existente en la Primera Región, se encuentra fraccionada en tres grupos. El primer grupo tiene como principal nodo de atracción y generación de viajes la ciudad de Arica, el segundo la ciudad de Iquique y el tercero la Estación de Ujina. (Ver figura 2.7).

Esta segregación se ha dado desde los inicios de la construcción de infraestructura ferroviaria en la región a principios del siglo veinte, época en que se inicia la construcción de la línea Arica – La Paz. En época del auge económico de la región, el Puerto de Pisagua poseía conexión ferroviaria con Iquique y operaba transportando salitre en el denominado “Ferrocarril del Nitrato”: actualmente existe el tendido pero no existe operación ferroviaria desde Humberstone al norte.

Figura 2.7: Líneas Férreas en la Primera Región (Elaboración BB).

La carga movilizada por el ferrocarril se embarca/desembarca en el puerto de Arica, induciendo un corredor de transporte que integra los medios de transporte ferroviario y marítimo. Las proyecciones de carga evaluadas por la empresa administradora del ferrocarril con base en el año 1998, indican lo siguiente:

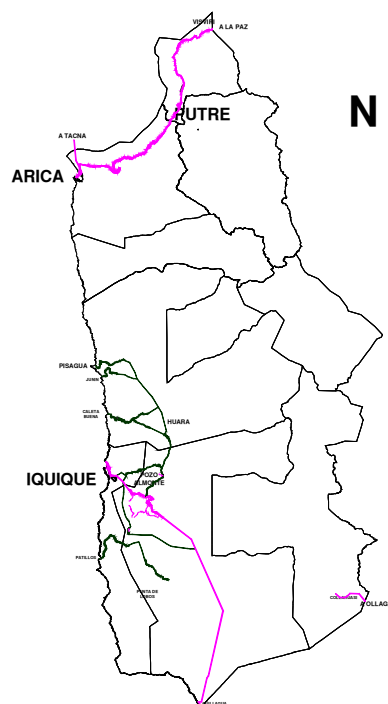


Tabla 2.9: Proyecciones de carga movilizada por Administradora de Ferrocarril Arica – La Paz (Toneladas) (AFCALP, 2002).

	AÑOS					
	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Importación	85000	102000	119000	136000	153000	170000
Exportación	165000	198000	231000	264000	297000	330000
Total	250000	300000	350000	400000	450000	500000

Las inversiones realizadas en la infraestructura ha sido de cargo básicamente de la Empresa “Administradora del Ferrocarril Arica – La Paz”, filial de la Empresa de Ferrocarriles del Estado están orientadas a mejorar y reforzar la infraestructura y equipamiento con el fin de crear un corredor de transporte entre Arica – La Paz - Santa Cruz – Ciuabá – Sao Paulo – Santos. En 1998 se realizaron inversiones en material rodante y líneas férreas por un monto de 1100 millones de pesos. Las inversiones proyectadas destinadas básicamente a la zona de operaciones cercana al puerto de Arica, ascienden a 850 millones de pesos.

La Infraestructura Vial Regional Actual

La Primera Región cuenta con una infraestructura vial compuesta por una red estructurante, una secundaria y una terciaria, desde el punto de vista de su funcionalidad. La red vial estructurante está compuesta por una ruta longitudinal y vías transversales que conectan Iquique y Arica con los pasos fronterizos más importantes de la región. La red vial secundaria corresponde aquellas vías que permiten dar accesibilidad a las localidades del interior de la Región. Mediante ejes transversales que siguen la topografía de las quebradas, se empalman en diferentes puntos con la Ruta 5 y entre

localidades interiores. La red vial de tercera jerarquía, está conformada por caminos que permiten la comunicación hacia y entre asentamientos humanos dispersos mayoritariamente por poblaciones indígenas.

La red vial de la región tiene una longitud aproximada de 4644,5 Km. que representa el 5,8% de total nacional. El 30,8% (1430,55 Km.) se encuentra pavimentado y el 70,2% (3259,42 Km.) no pavimentado. La Red Estructurante consta de 2360 Km. de los cuales el 70 % se encuentra pavimentada (1630 Km.) y el 30 % restante no pavimentado (708 Km.).

La red vial se caracterizó topológicamente aplicando los índices de Kansky, los cuales permiten establecer características de cohesión, conectividad y accesibilidad. En la Tabla 2.10 se presentan los resultados de ésta caracterización y su análisis correspondiente.

Tabla 2.10: Caracterización topológica de la red vial estructurante de la Primera Región

Indice	Valor	Observaciones
Cohesión (número)	15.6	la Cohesión es máxima
Número de Ciclos	3.0	Existen tres circuitos
Conectividad (%)	38	La conectividad regular
Extensión (%)	5.3	El grado de extensión alto
Circuitos desarrollados (%)	4.8	El porcentaje de circuitos mínimo
Coherencia (número)	1.06	El grado de coherencia mínima
Cobertura (Km/Km ²)	46	
Accesibilidad (%)		La accesibilidad topológica relativa es

En base a los valores descritos en la Tabla 2.10, se puede realizar una caracterización general de la oferta vial actual. La red vial posee una fragilidad alta, dado que la coherencia es baja al poseer un número de nodos similar al número de arcos. Esto también se ve reflejado por el bajo número de ciclos (3). Esto se traduce en que la red estructurante no posee rutas alternativas de similar estándar y por tanto está constituida en un 95 % por una red vial abierta y con un grado de extensión alto.

El Patrón de Flujos Actual

El patrón de flujos se refiere a características tales como volumen de tránsito (expresado en vehículo/día), composición (expresada en porcentaje de vehículo livianos, pesados y buses), tasa de crecimiento y asignación a la red vial regional, que determinan la relación entre transporte y actividad económica. Se analizan los casos referentes al horizonte de tiempo comprendido entre los años 2003 y 2033. Los flujos se concentran mayoritariamente en la red vial estructurante, por lo cual sólo se analizará dicha red a nivel regional.

Tránsito Medio Diario Anual

Se realizó un análisis de tránsito empleando la serie de datos del MOP desde 1994 a 2000 que permitieron proyectar al año 2003. La razón de uso se determinó sólo para los años 2002 y 2003, dado que son representativas de una tendencia normal.

Se determinó que las rutas más solicitadas son las rutas 1, 5 y 16. En particular en las áreas de influencia de las ciudades de Arica e Iquique. La ruta 1, en el tramo comprendido entre Iquique y el Puerto de Patillos, exhibe un TMDA promedio de 3500 vehículos por día, equivalentes a 250 Veq/h por sentido. La ruta 5 entre el Aeropuerto de Chacalluta y la bifurcación al valle del Lluta, exhibe un

TMDA promedio de 3700 Vehículos por día, que corresponde a 280 Veq/h por sentido. En el acceso a Iquique, el TMDA es de 4241 vehículos por día, que corresponde a 320 Veq/h por sentido.

Los casos señalados anteriormente constituyen los de mayor demanda sobre la red. En ellos, la razón de uso de las rutas oscila entre un 10 y un 18 %, lo cual permite afirmar que existe capacidad vial disponible para la demanda actual.

Composición Vehicular

La composición vehicular corresponden a las proporciones de tráfico de vehículos livianos, pesados y buses que solicitan la red. En el año 2003 la mayor demanda de vehículos pesados se concentran en las rutas 1, 5, 11 y 16. En la Ruta, 1 el tramo entre Iquique y el límite regional exhibe un promedio de 620 camiones por día, equivalentes a 50 camiones/hora por sentido.

Estas mayores demandas de tráfico pesado afectan directamente las solicitudes sobre la estructura del pavimento.

En el caso de los buses, se observa que existe una concentración de frecuencias en el tramo de la ruta 5 comprendido entre Arica e Iquique y a su vez en el tramo Iquique al sur por la ruta 1. Esto denota una fuerte atraktividad local e interprovincial. A nivel local, esta atraktividad se da entre los pares Iquique - Aeropuerto y Arica - Aeropuerto. A nivel interprovincial se da entre Iquique y Tocopilla por la Ruta 1.

Desde el punto de vista de la fricción entre vehículos pesados y livianos, se ha elaborado un índice relativo para determinar las mayores incidencias en la red. A partir de la información elaborada, se pudo determinar que existen tramos en donde la fricción alcanza hasta un 30 %. Sin embargo, es en la Ruta 1 en donde la fricción entre vehículos pesados y livianos permanece en toda su longitud, oscilando entre un 15 y un 24 %.

• Accesibilidad y Tiempo de Viaje

El tiempo de viaje es una variable que determina la calidad el sistema de transporte. A fin de estimar indicadores de accesibilidad, se construyeron diagramas de tiempo de viaje según distancia para las ciudad de Iquique.

A partir del análisis de los diagramas de Isocronas¹³, desarrollado en el Estudio Plan Regional de Desarrollo Urbano, y tomando como referencia la isocrona 120 se puede concluir que Arica posee gravitación sobre el borde costero aproximadamente hacia Pisagua, en tanto que Iquique hacia el norte presenta una gravitación hasta el sector de Cuya.

Esto implica que existe un sector localizado entre Caleta Camarones y Pisagua, que posee accesibilidad en el sector costero desde Arica e Iquique, en forma equilibrada, lo cual revela un potencial de accesibilidad en el borde costero que no existe en parte alguna del resto de la región.

Proyecciones de Inversión

La inversión en vialidad se puede clasificar según el origen del financiamiento (ISAR, FNDR o Sectorial) o según las competencias en su administración (vialidad urbana, vialidad rural).

- Evolución de la Inversión

¹³ Análisis elaborado en el marco del Estudio Plan Regional de Desarrollo Urbano de Tarapacá – URBE Aqto

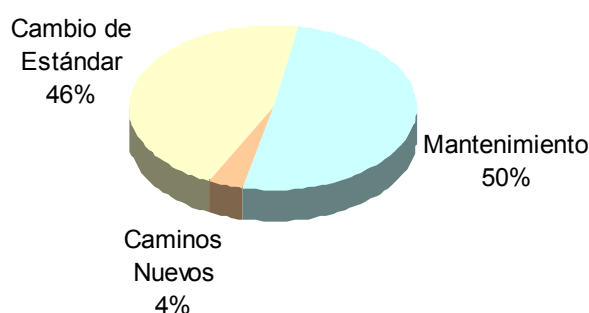
La inversión pública en vialidad y transporte rural, se ha enfocado a proyectos de mantenimiento vial, cambio de estándar y construcción de caminos nuevos para vialidad interurbana, y pavimentación, reposición y construcción de nuevas calles.

En la red vial de la primera región se realizó una inversión entre los años 1990 y 2001 de 171.023 millones de pesos. Esto representa aproximadamente un 3 % del monto total invertido en todo el país en ese período.

- Inversión BIP Actual

En el año 2002, la inversión aprobada se distribuyó en un 50 % del total a proyectos de Mantenimiento Vial, un 46% a proyectos de Cambio de Estándar y un 4 % a proyectos de Caminos Nuevos. En la Figura 2.8 se presentan los montos de inversión pública aprobada en el año 2002 en la Primera Región.

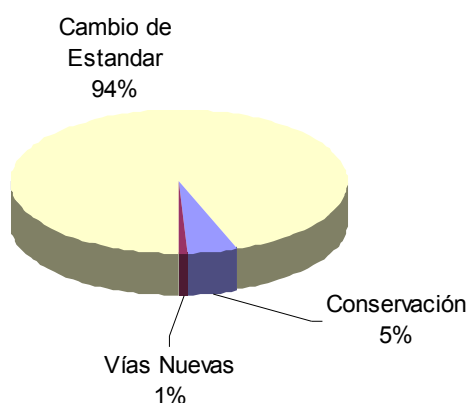
Figura 2.8: Distribución de inversión por ítem de inversión vial



(Fuente: Elaborado a partir de MIDEPLAN, 2004).

La inversión vial urbana corresponde básicamente a cambios de estándar producto de pavimentaciones y ensanches, en su mayoría en las ciudades de Arica e Iquique. En la Figura 2.9 se presenta la distribución porcentual de la inversión ejecutada en el año 2003.

Figura 2.9: Inversión en vialidad urbana ejecutada en el año 2003.



(Fuente: MIDEPLAN, 2004)

Planes de Inversión

Dentro de las previsiones de inversión, se ha realizado una división entre los planes de inversión en vialidad rural y urbana.

En el caso de vialidad urbana, las ideas de inversión se orientan a la materialización de los planes de Mejoramiento del Transporte Urbano de las Ciudades de Arica e Iquique. Los resultados de estos estudios están constituidos por un calendario de inversiones valorizado.

Iquique

En la ciudad de Iquique, los proyectos de inversión se abocan básicamente a la zona céntrica y a la ciudad en general. Se encuentran enmarcados en los planes maestros de transporte urbano para ciudades intermedias impulsado por SECTRA – MIDEPLAN. En el estudio asociado a la gestión de tránsito del sector céntrico de la ciudad, se estimó una inversión necesaria de 700 millones de pesos (MIDEPLAN, 1997).

En el plan de mejoramiento de infraestructura vial urbana de la ciudad de Iquique, estudios realizados por MIDEPLAN recomiendan ejecutar proyectos de mejoramiento de los ejes indicados en Tabla 2.12, por un valor social de 18 mil millones de pesos (y un valor social de 22.680 millones de pesos, ambos en moneda de 1997). El plazo de ejecución recomendado en los estudio señalados es de 10 años concentrados en los años 1, 5 y 10.

Tabla 2.12: Plan de Inversiones Viales ciudad de Iquique.

Número de Proyecto y Descripción		Costo del Proyecto Millones de \$
1	Avda. Pedro Prado (tramo central)	1.623
2	Héroes de la Concepción	1.736
3	Arturo Fernández	3.671
4	Juan Martínez	3.137
5	Diego Portales	2.297
6	O'Higgins	1.422
7	Bulnes	1.452
8	Sistema Sotomayor - Esmeralda	3.066
9	Playa Brava - Aeropuerto	1.392
10	Campo de Deportes - Orella	1.220
11	Oscar Bonilla	1.661
Valor Privado		22.677

(Fuente: MIDEPLAN, 2003b)

Proyecciones de Demanda

En base a los antecedentes de la evolución de demanda a nivel general ente los años 1994 y 2003, se realizó un pronóstico de la evolución de la demanda hasta el año 2023.

En el tiempo existen algunas rutas en que el flujo vehicular puede alcanzar la máxima capacidad que admite cada una (20 mil veh/día para una razón de uso del 95 %).

La rutas que potencialmente pueden verse afectadas son la ruta 1, camino a Camiña, camino a Pica, ruta a Collahuasi. Esta condición es la de peor nivel de servicio.

Sin embargo, es necesario notar que la pérdida de nivel de servicio comienza varios años antes de alcanzar la peor condición de circulación.

En torno al año 2008 comienza a manifestarse un grado de ocupación superior al 50 % en la ruta 1.

En el acceso a Iquique, ramal a Pica, ramal a Camiña, ramal a Pisagua y camino a Collahuasi, la razón de ocupación de las vías superior al 50 %, comienza a manifestarse en torno al año 2013.

La mayor parte de la vialidad estructurante opera a un nivel de servicio adecuado. Se espera que en el caso de la Ruta 1, el excedente de flujo se transfiera a la ruta 5 en la medida que la ruta costera comience a saturarse.

El resto de rutas comprometidas, sin embargo no posee alternativas de estándares similares al de la vialidad estructurante.

TRANSITO Y TRANSPORTE PUBLICO

INTRODUCCION

El planteamiento en el área del transporte público considera un breve diagnóstico operacional y de infraestructura vial que permita generar un plan de acción dentro del marco general del Pladeco, sin perjuicio de las acciones desarrolladas por organismos gubernamentales en materias de tránsito y transporte público.

Cabe considerar, que las propuestas o planes de desarrollo en esta área se encuentran abordadas casi en su totalidad, mediante estudios técnicos desarrollados especialmente en cuanto a infraestructura vial se refiere, por tanto no resultarán desconocidas muchas de las propuestas que se señalan.

BREVE DIAGNOSTICO DEL TRANSPORTE PUBLICO

- c) La oferta de transporte urbano existente, se ha caracterizado en los últimos años, por un escaso movimiento, es decir, no se ha incrementado el número de vías, manteniéndose la

misma capacidad vial, para una demanda creciente del parque vehicular, situación que inicialmente explica los conflictos de tránsito que se aprecian.

Es posible rescatar, como iniciativas de crecimiento de la oferta vial, los proyectos de acceso al Puerto de Iquique, entre calle Sotomayor y Aníbal Pinto, siendo solo una de las etapas de un proyecto mayor como es el Acceso Puerto y la construcción de la segunda calzada de la ruta A – 1 desde la Rotonda Chipana hasta Bajo Molle.

La construcción del Segundo Acceso a Iquique, emplazado mayormente fuera del radio urbano, sin duda es el proyecto más significativo en cuanto a oferta vial, que ha beneficiado principalmente a la localidad de Alto Hospicio y Alto Molle.

En resumen, se puede afirmar una real carencia de crecimiento en la red vial de Iquique, situación que se encamina al aumento de los conflictos de tránsito tales como; menor velocidad de recorrido, mayor tiempo de viaje, lo que configura una demanda insatisfecha, traducido en una menor calidad de vida.

Las iniciativas para resolver esta situación se han generado a través de los organismos correspondientes, como la Sectra V Región, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, quienes dentro de sus facultades, han elaborado una serie de proyectos de infraestructura vial, que no se han materializado, o su ejecución es demasiado lenta para las demandas existentes.

Mención especial para la operación del tránsito en el sector céntrico es el Paseo Peatonal Baquedano, y la posibilidad de establecer una red vial peatonal, que armonice con las demandas vehiculares principalmente compuestas por los servicios de transporte públicos.

Finalmente, requerimientos puntuales a resolver están asociados al recorrido urbano de los vehículos de transporte de carga, accesibilidad al puerto, y una solución al Terminal de Buses de acuerdo a la vocación turística de la Ciudad.

- d) En cuanto a la gestión de tránsito en la Ciudad, se puede apreciar la necesidad de mejorar y variar las medidas de seguridad vial existentes y la atención de nuevas demandas producto del crecimiento de las actividades en sectores que en el pasado se presentaban sin movimientos, como es el nodo comercial de Av. Héroes de la Concepción entre Diego Portales y Av. Arturo Prat, el crecimiento reciente que experimenta Av. La Tirana, al sur del cruce con Av. Francisco Bilbao, y el desarrollo inmobiliario del sector de Av. Pedro Prado con Pasaje Serrano – Thompson.

Lo anterior, obliga a plantear el desarrollo de medidas de seguridad en cuanto a semaforizaciones principalmente, cambios de sentido de tránsito, nuevos pasos peatonales, facilidades para la locomoción colectiva, etc.

Un proyecto de suma importancia para el tránsito vial y peatonal del sector céntrico que está impulsando el municipio es el Ensanche de la calle Patricio Lynch, entre Tarapacá y Latorre. Este proyecto, avaluado aproximadamente en 420 millones de pesos ya que implica efectuar expropiaciones, representa la solución para el estrangulamiento que se produce actualmente debido a las características actuales del mencionado tramo.

POLÍTICAS DE DESARROLLO

- l) Reconsiderar todas las propuestas existentes, provenientes de los estudios técnicos desarrollados en la Ciudad, que apuntan a aumentar la oferta vial y a sistematizar la seguridad del tránsito.

- m) Acelerar la inversión en infraestructura vial, para aquellos ejes viales que evidencian los mayores conflictos de tránsito, es decir aquellas vías que han experimentado un notorio aumento de los grados de saturación.
- n) Elaborar nuevos estudios que permitan reconocer las soluciones viales a los conflictos de tránsito emergentes, o no estudiados con anterioridad.
- o) Asegurar una inversión permanente en medidas de seguridad de tránsito, como son nuevas semaforizaciones y la utilización de nuevas tecnologías en esta materia.
- p) Ampliar y modernizar la acción municipal de mantenimiento de los sistemas de seguridad y de señalización en general.
- q) Coordinación permanente con los organismos gubernamentales encargados del desarrollo de las inversiones en infraestructura vial.

DESCRIPCIÓN DE SOLUCIONES AL PROBLEMA DEL TRANSPORTE.

EN INFRAESTRUCTURA VIAL

- Los estudios desarrollados por la Sectra, consideran la ejecución de 10 proyectos tendientes a mejorar la infraestructura vial de la Ciudad, los que se detallan a continuación:

NOMBRE PROYECTO	TRAMO	CARACTERISTICAS PRINCIPALES
Av. Pedro Prado	Sotomayor - Diego Portales	Doble calzada (2 pistas sentido)
Héroes de La Concepción	Las Cabras - C y González C y González - T Bonilla T Bonilla - Av. A. Prat	Calzada S-N 3 pistas (par con O Bonilla) Doble calzada (2 pistas N-S, 3 pistas S-N) Se mantiene lo existente
Arturo Fernández	Las Cabras - Diego Portales	Calzada 3 pistas S - N
Juan Martínez	Las Cabras - Av. A. Prat	Calzada 3 pistas
Diego Portales	Av. A. Prat - Arturo Fernández Arturo Fernández - Progreso	Par: 2 pistas O-P y 4 pistas P-O Doble calzada
O'higgins	Av. A. Prat - Rotonda El Pampino	Calzada 3 pistas O-P
Bulnes	Av. A. Prat - Rotonda El Pampino	Calzada 3 pistas P-O
Sotomayor - Esmeralda	Av. A. Prat - Oscar Bonilla Oscar Bonilla - Av. Circunvalación	Par 3 pistas cada calzada Doble calzada (2 pistas por sentido)

Playa Brava - Aeropuerto	Av. A. Prat – Aeropuerto Playa Brava - Diego Portales Diego Portales - Tomás Bonilla	2 pistas SN y 1 pista NS Doble Calzada (2 pistas por sentido) 1 calzada SN, conexión con H. Concepción
Campo de Deportes - Orella	La Tirana - Av. A. Prat	2 pistas OP + 1 pista PO (sector P. Prado)
Oscar Bonilla	Las Cabras - C y González C y González - Diego Portales	Calzada NS 3 pistas (par con H Concepción) Calzada NS 2 pistas
Ensanche calle Patricio Lynch	Entre Tarapacá y Latorre	Calzada de 10,5 mts de ancho y Acera de 3,5 mts de ancho.

- Otros requerimientos que permitan solucionar las necesidades de infraestructura vial, que están en estudio o que no se han estudiado son:
- **Av. Circunvalación Sur**, desde Bajo Molle hacia el norte, pasando por el lado oriente del Cerro Dragón, permitiría resolver la circulación de vehículos de carga y otros viajes con destino al Barrio Industrial, Zofri y el Puerto, sin cruzar extensos sectores residenciales con los riesgos asociados a este tipo de vehículos.
- **Accesibilidad al Puerto de Iquique**, que presenta un variado uso en la actualidad, donde los flujos de paso se mezclan con los flujos que el Puerto atrae, generando un fuerte impacto urbano y también desde el punto de vista del tránsito en su actual ruteo de ingreso y egreso.

A lo anterior hay que considerar la creciente actividad portuaria, que ha sobrepasado las expectativas de movimiento de carga y de la habilitación de un sitio de atraque para buques de máximo calado, que se convertiría en el único puerto de la costa sudamericana con esta capacidad.

Es por ello que el planteamiento de un acceso alternativo resulta necesario, independiente del tipo de solución que se pueda proponer. Al respecto el Municipio de Iquique ha propuesto la idea de levantar un puente, cuyo trazado sería por sobre la “Poza de la Caleta Guardiamarina Riquelme” uniendo la Av. Arturo Prat con los Astilleros Marco Chilena. La idea es trasladar las actuales demandas asociadas al Puerto a este nuevo acceso.

- **Par vial Las Rosas – Los Lilenes**, alternativa vial que apunta a resolver las crecientes demandas vehiculares en el sector medio de la Ciudad, cuya accesibilidad se ve restringida a calles bidireccionales que no cuentan con opciones de formar un par vial.

Esta idea permitiría establecer una alternativa a la Av. Tadeo Haenke, uniendo Av. Arturo Prat con Av. Pedro Prado, trazado que bordaría el lado sur del supermercado Líder y además pasaría entre el Mall Las América y este supermercado.

- **Par vial Cerro Dragón – Rancagua**, alternativa vial intermedia a los ejes Pedro Prado y Av. La Tirana, cuya conexión con Av. Diego Portales, permitiría configurar el par vial propuesto.

La concreción de esta idea permitirá mejorar la accesibilidad del sector, además de la operación de tránsito.

- **Av. La Tirana, tramo sur**, que ha experimentado un fuerte y sostenido aumento de actividades educacionales. Requiere a la brevedad la construcción de la segunda calzada, entre Bajo Molle y Francisco Bilbao. En este extremo norte, convergen además Av. La Tirana, Av. Teresa Wilms Montt y Av. Quebrada Blanca, situación que requiere una solución adecuada a la convergencia de estas arterias.

GESTION DE TRANSITO

La centralización de la red de semáforos a través de un SCAT, permitirá administrar en tiempo real las demandas de tráfico, reponer oportunamente ampolletas quemadas, garantizando una óptima operación del tráfico.

Este SCAT, ya ha sido evaluado por SECTRA, restando nada más que el financiamiento para su ejecución. El Municipio de Iquique, aportará las dependencias físicas de este centro de control, además de la mantención especializada de la red SCAT.

Nuevas semaforizaciones, se preveen producto del incremento de las demandas vehiculares y de las nuevas actividades que algún sector va experimentando. Al respecto se tiene la siguiente nómina de cruces a semaforizar:

SEMAFORIZACION 2004 - 2008

CRUCES		CARACTERISTICA DE LA SEMAFORIZACION
1.-	Av. Arturo Prat / Serrano	2 tiempos, pistas de viraje izquierda
2.-	Av. Arturo Prat / O'higgins	2 tiempos, construcción mediana lado norte
3.-	Av. Arturo Prat / Barros Arana	2 tiempos
4.-	Anibal Pinto / O'higgins	2 tiempos
5.-	P. Lynch / Riquelme	2 tiempos
6.-	P. Lynch / Orella	2 tiempos
7.-	P. Lynch / O'higgins	2 tiempos
8.-	P. Lynch / Zegers	2 tiempos
9.-	P. Lynch / Gorostiaga	2 tiempos
10.-	Obispo Labbé/ M. Rodríguez	2 tiempos
11.-	Obispo Labbé/ Orella	2 tiempos
12.-	Obispo Labbé / O'higgins	2 tiempos
13.-	Obispo Labbé / Zegers	2 tiempos
14.-	Ramírez / Zegers	2 tiempos
15.-	Ramírez / O'higgins	2 tiempos
16.-	Ramírez / Bulnes	2 tiempos
17.-	Ramírez / Orella	2 tiempos
18.-	Vivar /Bulnes	2 tiempos
19.-	Vivar / Riquelme	2 tiempos
20.-	Barros Arana / Bulnes	2 tiempos
21.-	Barros Arana / Orella	2 tiempos
22.-	Amunategui / Zegers	2 tiempos

23.-	21 Mayo / C y González	2 tiempos
24.-	Pedro Prado / P. Gamboni	3 tiempos
25.-	Pedro Prado / Las Rosas	3 tiempos más pistas de viraje izquierda
26.-	Pedro Prado / Av. Chipana	3 tiempos
27.-	La Tirana / Pya. Blanca	3 tiempos
28.-	La Tirana / Manuel Bulnes (ex - Calle 5)	3 tiempos
29.-	Las Rosas / Aeropuerto	3 tiempos
30.-	Las Rosas / Genaro Gallo	3 tiempos
31.-	Las Rosas / Pedro Gamboni	3 tiempos

INFRAESTRUCTURA SANITARIA

En cierta medida la cobertura de servicios básicos se ha representado en el nivel de equipamiento de los centros poblados y ello nos permite establecer que en general éstos se encuentran concentrados en los centros poblados de los sistemas funcionales, con una baja cobertura del resto de los centros analizados y bastante reducida en aquellos centros de baja población de los sistemas de centros menores de las caletas de pescadores.

- ACCESO A LOS SERVICIOS BASICOS

- Agua Potable 98,91 %
- Alcantarillado 97,67 %
- Energía Eléctrica 97,88 %
- Cocina con Gas Licuado 96,34 %

El cuadro anterior indica el número de centros donde existe el servicio indicado, no así la cobertura de la demanda en ellos; por otra parte sabemos que, desde el punto de vista de la población, dado que Iquique concentran sobre el 90% de la comuna, habría una buena cobertura, sin embargo, el análisis de un sistema territorial debe ponderar la capacidad de éste para brindar soporte a las actuaciones que allí se desarrollan o podrían emplazarse. Bajo esta visión, la cobertura territorial de los servicios básicos en la comuna es deficitaria, principalmente en lo que refiere a agua potable y alcantarillado, ya que la electricidad cuenta con un sistema interconectado de amplia extensión territorial, el que no obstante contar con capacidad de generación, no se ha desarrollado hacia los poblados de borde costero.

AGUA POTABLE

a) Servicios Urbanos de Agua Potable

La totalidad de los servicios sanitarios atendidos por ESSAT S.A. se abastecen de captaciones subterráneas (sondajes y drenes), caracterizadas por aguas de regular calidad, y una alta cobertura del servicio respecto a la población regional.

En la comuna.

El sistema de agua potable de Iquique, Pozo Almonte y La Guaica se abastece de las captaciones subterráneas de Canchones, Cumiñalla y El Carmelo. Pozo Almonte se abastece de las captaciones subterráneas El Carmelo, y La Guaica se abastece de las captaciones subterráneas de Canchones, ambas fuentes abastecen al sistema de Iquique.

Los mayores problemas de calidad se presentan en el servicio de agua potable de la ciudad de Iquique, que presenta valores de concentración de arsénico y manganeso por sobre el valor límite fijado en la normativa vigente; situación similar presenta Pisagua, ello tiene su origen en las fuentes de abastecimiento de ambos servicios. Las captaciones subterráneas empleadas para la producción del agua potable provienen de acuíferos contaminados por arsénico y manganeso, elementos que se encuentran en grado importante en los suelos de la región².

- En el futuro, los planes de desarrollo de la empresa sanitaria están orientados a satisfacer el aumento de la demanda que se originará debido al crecimiento de la población, por lo menos en un período de previsión que llega al año 2020.

Otros proyectos que se registran en el área son¹⁴:

- “Construcción Sistema Agua Potable Localidad de **Chanavayita**”: (estudio) de financiamiento Sectorial

b) Capacidad y Demanda Futura

En la siguiente tabla se muestra la holgura que la infraestructura de agua potable perteneciente a los servicios atendidos por ESSAT S.A logrará considerando las obras del Plan Maestro respectivo.

Cuadro 2
INFRAESTRUCTURA DE AGUA POTABLE UTILIZADA Y CAPACIDAD POTENCIAL FUTURA

Localidad	Población Servida (hab) Año 2001	Demanda de Agua Potable (3) año 2001 (l/s)	Oferta (2) en Producción de Agua Potable 2020 (l/s)	Superávit (4) (ó déficit) de Agua potable	Población Total factible de Abastecer (5) (hab)
IQUIQUE (1)	206.651	836,2	1.185,0	42%	330.359

Fuente: Planes de Desarrollo ESSAT S.A, 2001

(1) Incluye alto Hospicio.

(2) Considera los mejoramientos contemplados en los Planes de Desarrollo de cada Servicio.

(3) Demanda de agua potable máxima diaria, a nivel de estanques.

(4) Corresponde al porcentaje de oferta adicional a la requerida para satisfacer la demanda actual.

(5) Población potencial factible de abastecer con la infraestructura de agua potable actual. Estimación realizada según dotación, factor de punta y pérdidas proyectadas por sistema. Considerando mejoramientos Plan Maestro.

En la tabla se puede observar que la capacidad instalada, incluido los mejoramientos comprometidos por la empresa en el corto plazo, es suficiente para satisfacer la demanda futura estimada al año 2020. La demanda futura se representa en la tabla como la población futura capaz de abastecerse con la infraestructura indicada.

Según información de MIDEPLAN, en el sector intercomunal, se encuentra un proyecto postulado como “**Construcción Sistema de Agua Potable Rural de Caleta Chipana**” a etapa de Estudio en 2003, el que resulta interesante por cuanto se trata de un sistema de captación, tratamiento y elevación de agua de mar, que de resultar, podría ser aplicado a otros centros con similares condiciones.

¹⁴ Según registro BIP-MIDEPLAN, situación 2004 y CONAMA, SEIA.

ALCANTARILLADO**Servicios Urbanos****Cobertura.**

La cobertura promedio del servicio en las áreas atendidas por ESSAT, alcanzó un 97,7% durante el año 2001. De esta forma, la evolución de este indicador en los últimos 10 años ha sido favorable, ya que en 1992 el valor promedio de cobertura fue de un 95,6%. En la tabla a continuación se entrega un detalle de la población, clientes y cobertura del servicio de alcantarillado en las 9 localidades atendidas por ESSAT S.A.:

Cuadro 3**SERVICIOS DE ALCANTARILLADO ESSAT SA** (situación estimada al 31-dic-2004)

Localidad	Nº Clientes conectados	Pob. Urbana Estimada (hab)	Alcantarillado	
			P. Saneada (hab)	Cobertura %
IQUIQUE	58.416	216.778	214.618	99,0

Fuente: SISS 2004

Al nivel de localidades, la cobertura del servicio alcanza al 99% en Arica e Iquique, los dos centros urbanos más importantes que en conjunto representan cerca del 95% de la población urbana regional. Las localidades de Pica y Pozo Almonte presentan una cobertura de servicio intermedia de un 60% a 70%, mientras que el resto de las localidades como Huara, La Guaica, La Tirana, Matilla y Pisagua no cuentan todavía con infraestructura de alcantarillado, al igual que la totalidad de las restantes localidades del área de estudio contempladas en el análisis de centros poblados.

Los planes de ESSAT S.A. en el período de previsión 2002-2020, contemplan las ampliaciones y refuerzos necesarios para cubrir los crecimientos de demanda de los servicios existentes.

Tratamiento de Aguas Servidas

El tratamiento de las aguas servidas en la región de Tarapacá alcanza el 96%, lo que representa un alto valor de cobertura cuando lo comparamos con la situación actual en el resto del país. La solución de tratamiento existente para las ciudades de Arica e Iquique es la evacuación de las aguas servidas al mar mediante emisarios submarinos, con un tratamiento previo que sólo elimina aquellas partículas más gruesas. Se debe señalar, sin embargo, que esta modalidad de tratamiento es aceptada por la Superintendencia de Servicios Sanitarios.

Sistema de Aguas Servidas de Iquique: Comprende tres sectores de recolección

- Sector de Recolección **Iquique**: un colector principal y otro del barrio industrial, ambos dan a una cámara de inspección para continuar por colector único a un sistema de pretratamiento, para ser impulsadas en la planta elevadora del barrio industrial a la cámara de inicio del **Emisario Punta Negra** de 1.494m de longitud que las conduce al mar, al norte de la ciudad.

- Sector de Recolección **Bajo Molle**: sector sur de Iquique, las aguas son colectadas y elevadas en la Planta Bajo Molle, para luego ser conducidas a la Planta Elevadora Playa Brava, desde donde se conducen a un sistema de pretratamiento y ser evacuadas al mar por el Emisario Playa Brava de 1.840m de longitud.
- Sector de Recolección **Alto Hospicio**: atiende el sector poblado de la Pampa Alto Molle. Las aguas son conducidas por un emisario terrestre de 962 m de longitud a la Planta de Tratamiento de oxidación (lagunas aireadas), para continuar por Planta Elevadora Alto Hospicio donde se agrega cloro y se bifurca una parte a la red de alcantarillado de Iquique y otra a un sistema de infiltración.

c) Capacidad y Demanda Futura

En la tabla a continuación se indica la capacidad de tratamiento instalada y la capacidad excedente de tratamiento para la atención del crecimiento proyectado de las ciudades de Arica e Iquique. Se incluye en forma independiente la capacidad de tratamiento del servicio de Alto Hospicio.

Cuadro 4
CAPACIDAD DE TRATAMIENTO UTILIZADA Y CAPACIDAD DISPONIBLE

Localidad	Capacidad (l/s) de Tratamiento AA.SS.	Demanda (l/s) año 2001	Superávit (déficit)
ARICA	800,0	292,1	174%
IQUIQUE	1.060,0	788,0	35%
Alto Hospicio	69,0	45,0	53%

F: ESSAT, Planes de Desarrollo 2001

Como se observa en esta tabla, existe una amplio rango en la infraestructura de tratamiento disponible para la ciudad de Iquique. Los porcentajes de disponibilidad de tratamiento pueden ser representados en términos equivalentes como un porcentaje de población adicional a la existente en la actualidad en cada servicio. Sin embargo para las demás localidades que contando con agua potable no disponen del servicio no se cuenta con un plan de cobertura, sólo algunos estudios de soluciones puntuales.

C.3 RESIDUOS SÓLIDOS

En el área del Estudio, la situación de residuos sólidos, en cuanto a recolección, acopio y tratamiento, se resume en el siguiente cuadro:

Cuadro 6
SOLUCIONES DE RESIDUOS SÓLIDOS EN LA INTERCOMUNA DE BORDE COSTERO

LOCALIDAD	RECOLECCIÓN	ACOPIO	TRATAMIENTO
IQUIQUE	Municipal,	Relleno Sanitario Sector El Boro.	Relleno Sanitario Para 10 años (2 en uso)

Fuente: Identificación de Problemas Ambientales CONAMA I Región.2000, e información primaria de Servicios de Salud del Ambiente Provinciales de Arica e Iquique.

Si bien la ciudad de Iquique cuentan con un sistema de recolección que resuelve la situación domiciliaria, lo cierto es que la ciudad no se ha llegado a una solución aceptable ambientalmente, lo que significa que la demanda por terrenos para el acopio y tratamiento de residuos sólidos es una realidad próxima, a la cual deberá dar respuesta el ordenamiento territorial de la comuna.

CONCLUSIONES DEL DIAGNOSTICO.

A modo de conclusión se presentan a continuación los temas relevantes del diagnóstico del Territorio , expuestos en función de los Sistemas de Análisis abordados en el presente diagnóstico. Tópicos que fundamentan la generación de las condicionantes de estructuración del territorio, condiciones que tienden a definir las áreas desarrollables y aquellas que presentan restricciones para el desarrollo de actividades urbanas en el Comuna.

Este capítulo pretende identificar los problemas y atributos presentes en el Territorio y aquellas condicionantes del contexto comunal que repercuten sobre el futuro desarrollo de la ciudad y su borde costero y por tanto deberán ser abordados en la etapa de Propuestas.

2.3.1. CONCLUSIONES DEL SISTEMA NATURAL

Las conclusiones del Sistema Ambiental se expresan en la identificación de “Problemas Ambientales”, los cuales son tratados como aquellos existentes, y aquellos emergentes, en función del desarrollo que presentan.

A. Problemas existentes.

Se incluyen aquí problemas descritos para el agua aire, suelo, vegetación y flora terrestre, fauna terrestre y marina, ambiente marino, y ambiente estético-cultural.

A.1. Agua.

En lo que respecta al agua, se ha detectado que:

- El recurso hídrico es insuficiente para cubrir las demandas de agua potable para las ciudad de Iquique, así como la mala calidad del mismo.
- Competencia por el recurso hídrico entre el consumo humano y el regadío, que en gran parte se genera por la demanda por su uso en agricultura y minería. Este se presenta como el problema más relevante del recurso por el cual la minería y las comunidades agrícolas el interior están en conflicto.

A.2 Aire

En el componente aire se han descrito los siguientes problemas:

- Alteración de la calidad del aire por emisión a la atmósfera de partículas y gases provenientes de plantas industriales, flujo vehicular, explotaciones mineras y canteras.
- Alteración de la calidad del aire por contaminación acústica producto del parque vehicular.

A.3 Suelo

En el componente suelo se han descrito los siguientes problemas:

- Contaminación del suelo proveniente del acopio de minerales tóxicos ingresados por la empresa PROMEL a Arica y su almacenamiento cercano al área urbana. Esto, con la subsecuente constatación de lesión en la capacidad de desarrollo de los niños que fueron expuestos a estos minerales. Es el problema de mayor gravedad constatado en la Región respecto de la salud de las personas.
- Contaminación del suelo como receptor de residuos en vertederos ilegales.
- Inexistencia de alcantarillado conducente a la contaminación del suelo y de las aguas por deposiciones y residuos domésticos. Este problema se encuentra presente en todas las localidades rurales y pueblos de la Región, ya que solo existen redes en las capitales de provincia, Pozo Almonte, Putre y San Miguel de Azapa.

A.4. Fauna terrestre y marina

En este componente se han descrito los siguientes problemas:

- Sobreexplotación de recursos hidrobiológicos producto de la pesquería. Esto causa reducción en poblaciones de aves y mamíferos que se alimentan del recurso marino y son también habitantes de los sectores terrestres aledaños a la costa.
- Mortalidad de ciertas especies de fauna marina por desarrollo de las actividades de la pesquería industrial y artesanal. Este es un problema que particularmente afecta a lobos marinos, cetáceos y eventualmente tortugas.
- Degradación de hábitat acuáticos de fauna silvestre producto de la extracción de aguas de los recursos continentales (salares, lagunas, bofedales, ríos). Esto produce pérdida o reducción de poblaciones con hidroddependencia, situación que se ha detectado en la comuna de Camarones.

A.5. Ambiente marino

En el ambiente marino, los problemas detectados han sido:

- Sobreexplotación de los recursos pelágicos por pesca industrial
- Presencia de malos olores provenientes de la actividad de las industrias pesqueras y productoras de harina de pescado en Iquique y Arica.
- Contaminación acuática por efluentes que contienen materia orgánica y química, provenientes de plantas reductoras, en la comuna de Iquique. Este es un problema considerado de valoración media alta. Esta situación está llevando a una eutroficación del área costera aledaña con modificación de las estructuras biológicas acuáticas.
- Contaminación acuática de carácter físico y químico proveniente de las descargas portuarias no controladas, esencialmente en los puertos y terminales marítimos de Iquique. Esto se debe a un mal manejo de los residuos dentro del recinto portuario sumado a la baja conciencia en el manejo de los residuos dentro de embarcaciones. Dependiendo del tipo de residuos que se descarga, existe riesgo de toxicidad hacia los recursos hidrobiológicos.
- Toxicidad por bioacumulación de compuestos en los ejemplares de aves, peces e invertebrados que se alimentan en los ríos, produciendo su muerte, producto de las violentas crecidas del caudal de los ríos, especialmente el Loa.

A.6. Medio estético y cultural

Aquí, los problemas son:

- Alteración paisajística producto de la demolición y reemplazo de construcciones que representan una elevada identidad cultural e histórica. Se ha considerado como un problema importante, no tan sólo en el casco histórico de Iquique sino también en numerosas localidades del interior y del altiplano.
- Alteración del paisaje por excavaciones, principalmente canteras y extracción de áridos. Se ha considerado un problema, en particular por las extracciones cercanas a la playa de Iquique y por las numerosas canteras de Alto Molle.

B. Problemas emergentes.

Los problemas ambientales que se perciben como emergentes son aquellos que, de presentarse, pueden ocasionar un evento catastrófico, sin ser hoy día expresados con esa magnitud y en algunos casos sin ningún efecto aparente.

- Localización de construcciones en zonas de riesgo de catástrofes naturales, se ha constatado en Iquique. Las medidas adecuadas corresponden al establecimiento en los planes reguladores comunales e intercomunales de las zonas de restricción respectiva y de la fiscalización correspondiente para mantenerlas como áreas libres de peligro.
- Pérdida del potencial pesquero productivo producto de los altos niveles de explotación del recurso pelágico por la pesca industrial. Este es un problema que se presenta también como un impacto actual, pero se corre riesgo de agravamiento.
- Pérdida del potencial reproductivo de poblaciones silvestres debido a la reducción de la población por emigración. Esto además afecta el potencial turístico producto de la existencia de aves guaníferas y mamíferos marinos, lo que se evidencia en la caleta Punta Lobos.
- Cambio en las estructuras comunitarias en los puntos cercanos de la descarga de aguas a mayor temperatura proveniente de las aguas de refrigeración de las plantas termoeléctricas. Este es un problema ambiental emergente que puede producir un efecto deteriorante en el sector de Patache.

2.3.2. CONCLUSIONES DEL SISTEMA ECONOMICO**Diagnostico Económico**

La Comuna de Iquique ha mantenido relativamente estable su participación en el PIB nacional, la que pasó de un 2,7% en el año 1985 a un 2,9% en el año 1997. Por otra parte, cabe destacar el explosivo aumento de la fuerza laboral durante el quinquenio 1996-2003 (casi un 20%), lo que explica en forma

importante el incremento de los desocupados en la región, los que pasaron de un 5,7% de la fuerza de trabajo en el año 1996 a un 11,4% el año 2003.

Las actividades económicas que concentran la mayor cantidad de ocupados en la región corresponden a Servicios Sociales (37,6%), Comercio (27,1%) y Construcción (20,2%), seguido en cuarto lugar por Minas y Canteras.

Desde el punto de vista productivo, la comuna se ha caracterizado por una preponderancia del Sector de Comercio, Restaurantes y Hoteles, el que ha ido en aumento llegando a representar en 2002 el 33,2% del PIB comunal. Lo siguen en importancia la Industria Manufacturera (19,1% del PIB regional) y la Minería (14,2% del PIB regional).

El Sector Económico con la mayor expansión en el período 1990-2004 fue la Minería, con una tasa promedio de crecimiento de 25,3% anual, seguido por el sector de la Construcción, Electricidad y gas y Comercio, que mostraron tasas promedio de crecimiento anual en el período de 20,1%, 13,6% y 11,8%, respectivamente.

El turismo es otra actividad con potencial en la comuna, cabe destacar que el año 2003 la comuna de Iquique atrajo casi el 11% de los pasajeros que llegaron a establecimientos de alojamiento turístico en el país.

La actividad turística se concentra cerca de la ciudad principales, debido a los escasos servicios y equipamiento turístico fuera de ellas. La oferta de programas se basa en los recursos naturales e históricos de la comuna, con una fuerte inclinación al turismo en balnearios y playas.

Actualmente, existe una importante capacidad hotelera ociosa, de buen nivel, por lo tanto es recomendable favorecer actividades que permitan extender la estadía en la comuna. Para potenciar el turismo, se debe promocionar el clásico sector costero con el atractivo desierto, ofreciendo productos relacionados con las culturas precolombinas, los pueblos y oasis de los valles, sitios históricos, etc.

Al analizar el comercio internacional de la comuna de Iquique, se puede apreciar que las exportaciones han tenido una tendencia creciente y con una participación con respecto al país que ha ido creciendo sistemáticamente.

En cuanto a la estructura mercantil de las exportaciones regionales, estas corresponden principalmente a los siguientes productos: Minerales de Cobre (37,6%), Cátodos de Cobre (34,4%), yodo (7,4%), la harina de pescado (5,5%) y vehículos de GM (5,1%).

El destino de sus exportaciones estuvo principalmente concentrado en Europa (36,8%), Asia (34,6%) y América (27,8%). Dentro del total exportado por la región en 1999, destacan Japón, Italia y Holanda, que en conjunto significaron cerca del 50% de las ventas al exterior.

Cabe hacer notar que la Asociación firmada con el MERCOSUR abre nuevas y mejores condiciones para que los productos de la región puedan acceder a ese gran mercado de más de 200 millones de personas. En efecto, la estructura comercial de esta región le ha permitido mejorar el acceso de sus productos al MERCOSUR, dado que a partir del 1º de Octubre de 1995 se bajaron los aranceles entre un 30% y un 100% para el 62% de las exportaciones regionales con ese destino.

- La Comuna presenta potencial de crecimiento en sectores de alta incidencia en el PIB, con presencia en la intercomuna en análisis, como los siguientes:
- Desarrollo de la gran minería del cobre. La Región de Tarapacá comparte con otras dos regiones del norte la posibilidad de desarrollar nuevos proyectos en la gran minería.
- Minería no metálica, eventualmente de una industria petroquímica.
- Turismo, servicios de gastronomía y hotelería en crecimiento.

Además existen sectores de menor incidencia en el PIB regional, pero con gran capacidad de crecimiento en algunas de ellas. Estos sectores se desarrollan en distintas zonas de la comuna:

Industria pesquera, con tendencia a estabilizarse en las cuotas de captura anual

Acuicultura, incipiente hoy pero con potencial de crecimiento.

La industria manufacturera regional sobre la que pueden operar los factores de estímulo institucional, leyes de fomento, apoyo a industrias tecnológicas. Además, existe la potencial utilización de la base de infraestructura y servicios existente para una nueva industria manufacturera orientada a las exportaciones en la macro región, generada vía inversiones atraídas por la competitividad geográfica de la comuna y los acuerdos arancelarios de libre comercio.

A nivel intercomunal, Iquique es la comuna que presenta un ingreso promedio por sobre el nivel regional, con un monto de \$568.813 (CASEN 2000). Así como las comunas de Camarones y Huara presentaban un bajo desempleo, también es bajo su ingreso promedio, cercano a las \$245.000.

En términos de desarrollo productivo de la comuna, se espera un desarrollo económico basado en la diversificación de la producción, la adopción de tecnologías, la concreción del corredor bioceánico y el progreso de la actividad turística. A modo de síntesis, se presentan a continuación las expectativas de crecimiento para los principales sectores productivos:

Se detecta en el futuro un crecimiento del comercio internacional, del que se beneficiaran mayoritariamente a la ciudad de Iquique, además, estas ciudades presentan potencial para el desarrollo inmobiliario, y una demanda por sectores de almacenamiento y acopio en las cercanías de puertos aéreos, marítimos y terrestres.

- **Minería**

El desarrollo minero es factible en toda la intercomuna, especialmente en la pampa, con la explotación de yacimientos mineros no metálicos de mediana y pequeña envergadura. Sectores propicios para

estas faenas son Pampa Camarones, que compromete territorio de las cuatro comunas, mientras que en Puerto Patillos, al sur de Iquique, se realizan explotaciones de sal.

- **Industria Manufacturera**

El crecimiento de esta actividad en la comuna estaría ligado a la eventual realización de los proyectos regionales, entre ellos, el corredor bioceánico y plantas mineras.

Turismo

Debido a la demanda de suelo asociada a las ciudades principales, los balnearios y/o proyectos de segunda vivienda se emplazan en terrenos cercanos a estas ciudades. Un sector de particular desarrollo corresponde a suelos ubicados al sur de Iquique, en torno a playas que favorecen la realización de distintos deportes, como el velerismo, el buceo y la pesca deportiva.

Pesca

En la comuna, el procesamiento de la actividad pesquera industrial se realiza dentro del límite urbano, en áreas definidas como urbanas por los planes reguladores comunales. La disponibilidad de recursos se encuentra dentro de su promedio histórico, con las cuotas de pesca establecidas según los límites máximos de captura por armador, sin embargo, se espera un avance en la tecnología de las embarcaciones, lo que permitirá un proceso productivo más eficiente.

Las caletas pesqueras artesanales se ubican en distintos sectores en la zona costera de la comuna, presentando instalaciones bien consolidadas, aunque las viviendas de pescadores constituyen un precario poblado sin la adecuada infraestructura y equipamiento.

La acuicultura de agua mar presenta un relevante desarrollo, con potencial de producción exportable, que disfrutan un adecuado clima y radiación solar.

Gracias a las concesiones de acuicultura de agua de mar, se prevé un crecimiento de este tipo de cultivos en las zonas costeras en que se aplique este sistema de inversión.

Por último, cabe señalar que fundamentalmente durante la década pasada se ha creado una base o umbral de desarrollo económico a nivel regional, el que se ha visto expresado en las dos principales ciudades de la Región y que por lo tanto han impactado principalmente a la intercomuna costera. Esto, sumado a la presencia de sectores económicos de gran potencial en industrias mundiales y la aparición de funciones económicas estratégicas para la macro región, permiten visualizar el borde costero como una “plataforma de servicios” para la macro-región andina.

2.3.3. CONCLUSIONES DEL SISTEMA DE OCUPACIÓN TERRITORIAL E INFRAESTRUCTURA

A. Conclusiones sobre la Ocupación Territorial y sistemas de centros poblados.

A modo de conclusión respecto de la ocupación del Territorio Intercomunal Costero de la Iª Región y el sistema de centros poblados desarrollados en éste, se identifica el modelo de configuración espacial del territorio, para lo cual se determinó áreas homogéneas, es decir, territorios que presenta un similar nivel de accesibilidad a equipamiento, afines condiciones de servicios básicos (o factibilidad de ellos), condiciones de conectividad compartidas, usos y actividades productivas compatibles y condiciones físicas y ambientales similares.

- **Área Homogénea Iquique Comunal:**

Integra a Alto Hospicio por el oriente y Los Verdes por el sur; su extensión es bidireccional, estrechamente supeditada a la oferta de servicios asociados al centro multimodal, residencia y turismo recreativo de costa.

- **Área Homogénea Iquique Intercomunal**

La extensión del área comunal se propaga con oferta de nivel intercomunal hasta las proximidades del Puerto Patache por el sur y hasta la ruta 5 por el oriente (fuera del área de la intercomuna).

- **Área Homogénea Patache-Chipana**

Es una faja de borde costero donde se suceden actuaciones menores de costa entre la playa de mar y la ruta 1, de baja dotación de soporte pero afectas a la influencia de este importante eje vial, alternativo a la ruta 5 y tensionado por las ciudades de Iquique y Antofagasta.

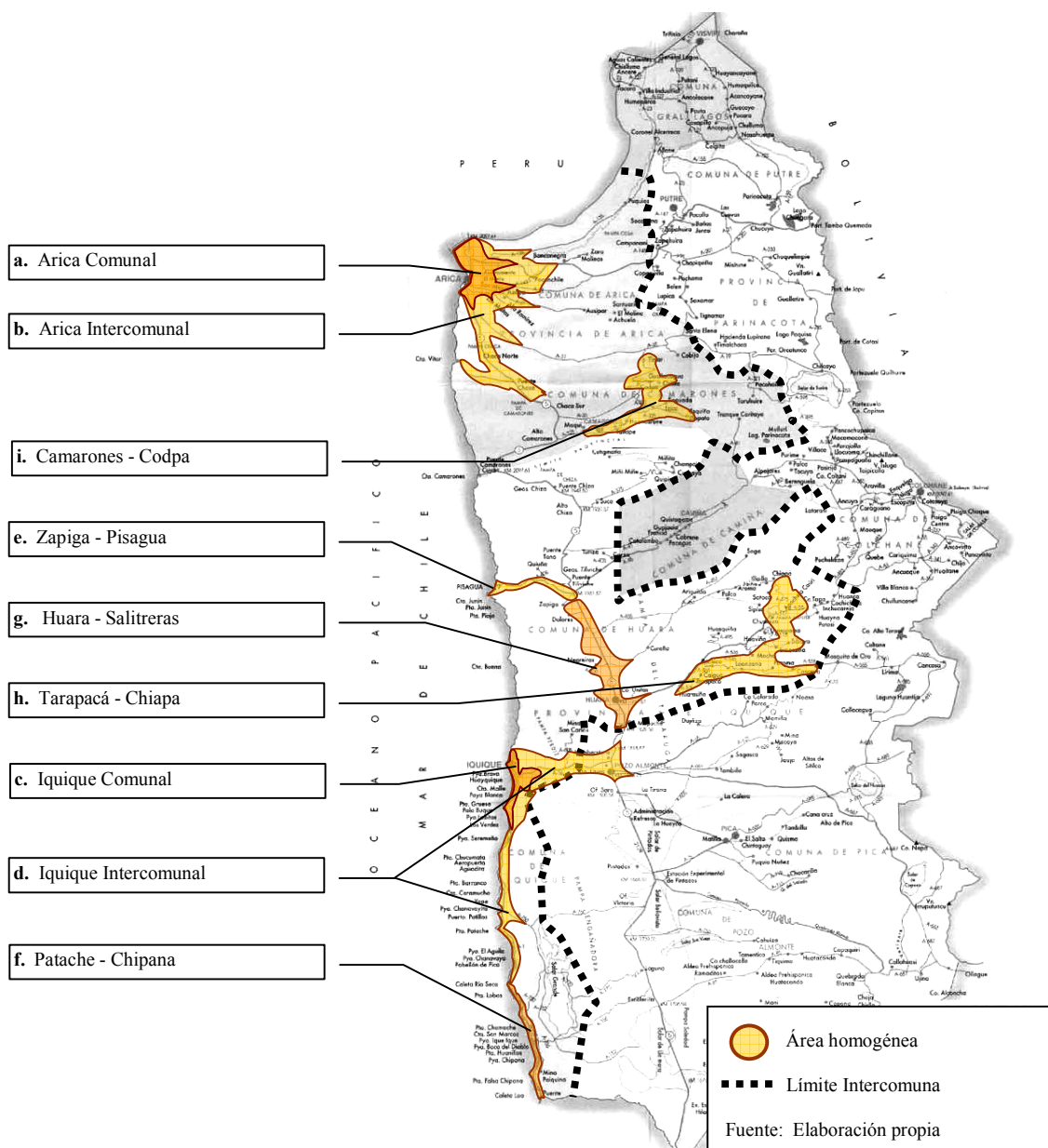
- **Área Homogénea Iquique-Salitreras**

Área potencial de oferta turística y productiva en el centro gravitacional de la intercomuna.

Conjunto de poblados y estructuras.

En la siguiente figura se ha graficado la localización o distribución territorial de las áreas reconocidas por el subsistema de configuración espacial.

ÁREAS HOMOGÉNEAS SUBSISTEMA DE CONFIGURACIÓN ESPACIAL



B. Conclusiones Sobre la Expresión Territorial de la infraestructura y operación de transporte

Dentro de la análisis realizado, se determinó que en un alto porcentaje, la infraestructura de transporte más consolidada, tanto lineal como puntual, se focaliza en torno al borde costero de la comuna.

Es necesario considerar que este desequilibrio no implica el equilibrar hacia el interior el desarrollo productivo y sus infraestructuras a una escala similar a la que se da en el borde costero. Mas bien da

cuenta de la necesidad de diseñar un modelo de desarrollo escalado al potencial económico ambiental del altiplano y sobre esa base diseñar las características del sistema de transporte acorde con dicha escala. Como vías de penetración y interrelación.

- **Transporte Aéreo**

El transporte aéreo comunal está básicamente concentrado en el aeropuerto de Iquique. El análisis de las estadísticas de transporte de carga y pasajeros, tanto nacional como internacional, muestran que desde 1992 aproximadamente, el tráfico aéreo, ha utilizado preferentemente el aeropuerto de Iquique. Esto se explica en parte, por el tráfico internacional, puesto que Arica sirve principalmente a Bolivia, en tanto que Iquique posee una cobertura que abarca Bolivia, Paraguay, Brasil y Argentina. En el primer caso, la ruta aérea predominante es Arica – La Paz; en tanto que en el segundo, es Iquique – Asunción.

En términos de cobertura local, ambos aeropuertos se encuentran dentro de las rutas de vuelo nacional, otorgando servicio de conectividad en el Norte Grande y desde/hacia Santiago. El tráfico aéreo es mayor en el aeropuerto de Iquique.

Las proyección de crecimiento del aeropuerto, señalan la necesidad de ampliación de su capacidad, tanto en términos de pasajeros, como de soporte para aeronaves de mayor tamaño. Las metas a lograr con la actual concesión del aeropuerto de Iquique, apuntan a satisfacer la demanda creciente de carga y pasajeros por año.

- **Transporte Marítimo**

La actividad marítima, se concentra a lo largo de todo el borde costero comunal. Básicamente se identifican dos tipos de actividades, Pesca Artesanal, localizada en caletas pesqueras autorizadas por el Ministerio de Defensa; Actividad Industrial focalizada en los puertos de Iquique, Patillo Patache, terminales especializados pertenecientes a empresas privadas.

En términos de carga movilizada, el puerto de Iquique opera a un 66 % de su capacidad. El crecimiento sostenido de la carga movilizada por el puertos, ha llevado a la necesidad de implementar un plan de inversiones para su ampliación.

El caso del Puerto de Iquique, la Empresa Portuaria de Iquique ha definido un plan de inversiones que permitirá aumentar significativamente la atención de barcos de mayor calado.

Dada la posición estratégica del puerto en las rutas de comercio internacional, es deseable el analizar en detalle el tamaño de los puertos. En este sentido, el paso de puertos subregionales principales a pivotes regionales, se ve favorecido por lo antes mencionado.

En materia de pesca artesanal, el análisis se centró básicamente en las caletas pesqueras autorizadas por el Ministerio de Defensa. En este aspecto, si bien existe un Plan Maestro propuesto por el Gobierno de Chile, es necesario para materializar la inversión, el analizar en detalle las necesidades de infraestructura portuaria menor.

Esto implica las necesidades de muelles e infraestructura complementaria, la accesibilidad terrestre, facilidades para el desarrollo de actividad turístico comercial, y la implementación, de un sistema de gestión de infraestructura portuaria menor. Estos elementos, se plantean a fin de estructurar una propuesta regional que se integre al plan de inversiones anunciado por el Gobierno.

- **Transporte Ferroviario**

El transporte ferroviario en la región es limitado. Se concentra exclusivamente en el Ferrocarril de Arica a la Paz, el cual está integrado a la red ferroviaria de Bolivia y en el ferrocarril Arica a Tacna, el

cual está integrado a la red ferroviaria de Perú. Existen líneas férreas que se dirigen desde Iquique hacia el sur, pero según las estadísticas de EFE, no se encuentra en operación.

- **Transporte Caminero**

El sistema de transporte caminero, se puede analizar desde cuatro puntos de vista. Infraestructura, patrón de flujos, transporte de carga, transporte de pasajeros. En esta sección se analizan los primeros dos aspectos. Desde el punto de vista de infraestructura, se identificó una jerarquización vial que esboza los objetivos a) y b) descritos en la primera parte de este informe.

En cuanto a la Jerarquización Vial se identificaron tres jerarquías. Una Red Estructurante, una secundaria y una terciaria. La Red vial estructurante se encuentra bien definida, quedando en la actualidad al menos tres rutas necesarias de mejorar en cuanto a estándar:

Estas son: La ruta costera Iquique- al norte; ; mejoramiento ruta A – 55 Huara - Colchane y Abilitación de la ruta Iquique - hito 52 corredor bioceánico.

En materia de la red secundaria, esta cumple básicamente el objetivo de unir las cabeceras comunales con las provinciales. En su mayoría corresponden a caminos transversales a la ruta 16 y ruta A-16, que concentran un flujo de tránsito inferior 700 veh/día, por lo cual el aspecto de importancia es el estado y grado de consolidación de las vías, mas que su funcionalidad.

La red terciaria en cambio se encuentra dispersa y expresada en forma inorgánica en el territorio. Esto se ve inducido fundamentalmente por la atomización, tamaño de los poblados a los que otorga conectividad. En este sentido, en concordancia con la estrategia de desarrollo, es necesario organizar la vialidad en función de la demanda de conectividad de los poblados COSTEROS

C. Conclusiones sobre Infraestructura De Servicios

El análisis de los servicios de agua potable, alcantarillado y de residuos sólidos es coincidente en concluir que los servicios cubren ampliamente la población comunal, la cual se encuentra concentrada en la ciudad, con porcentajes de la población que son superiores a los nacionales.

Sin embargo, puesta la distribución o cobertura de las redes sobre la estructura territorial de centros poblados, se evidencia que un importante territorio poblado y funcionalmente activo, se encuentra fuera del alcance de los servicios básicos de distribución y de las soluciones de tratamiento de residuos sólidos y líquidos.

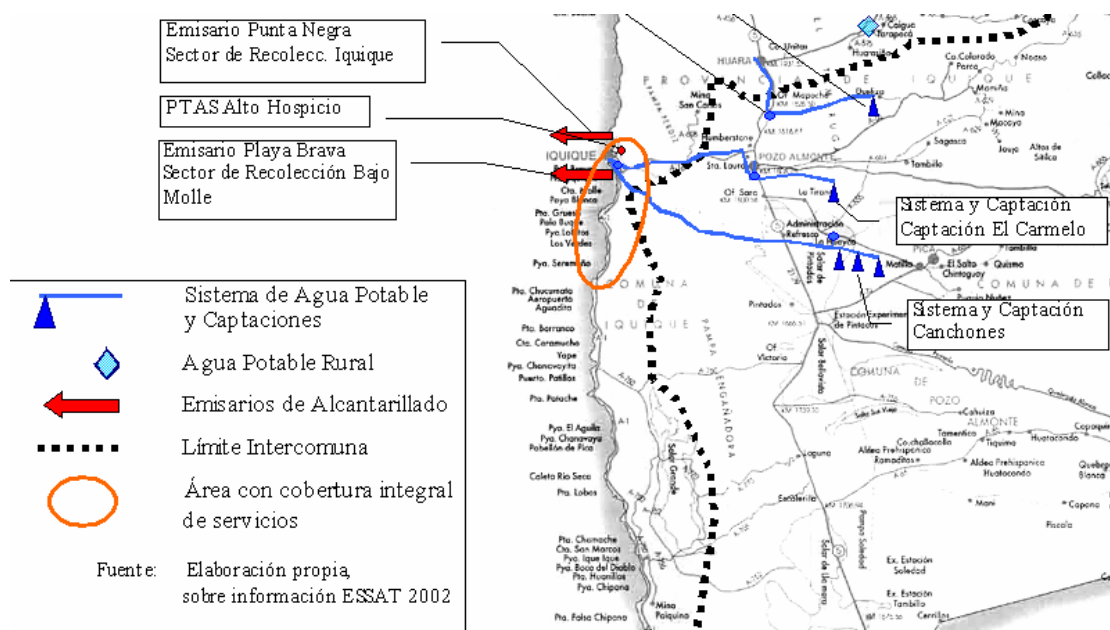
Más aún, no se detectan planes que tiendan a resolver el tema, sobre la base de que la situación numérica de la población no hace rentable o financiable la extensión de estos servicios. Esta materia demanda una postura política regional al respecto, que permita direccionar la planificación normativa.

Por otra parte, siendo los aspectos de habitabilidad los principales condicionantes del poblamiento, no es posible evaluar la infraestructura de servicios básicos desde un punto de vista estrictamente cuantitativo y, en consecuencia se debe señalar que en materia de habitabilidad, la infraestructura básica presenta los siguientes problemas:

- Calidad del agua de consumo humano no adecuado según normas vigentes en general, inaceptable en más del 50% de la población servida (contenidos de arsénico).

- Evacuación de aguas servidas al mar con bajo nivel de tratamiento (sólo se hace un colado previo básico), correspondiente a los desechos de un 84% de la población regional¹⁵.
- Inexistencia de sistemas de alcantarillado en importantes localidades (Los Verdes, Chanavallita, Rio seco, Chipana) y en áreas urbanas densamente pobladas (un sector de Alto Hospicio).

En la figura siguiente se ha esquematizado la distribución territorial de las soluciones de agua potable y disposición de aguas servidas.



2.3.4. CONCLUSIONES FINALES

El análisis del territorio demuestra que el proceso de poblamiento y ocupación del borde costero responde a la estructura física del Territorio y los Centros Poblados secundarios se localizan y desarrollan en función del acceso y la disponibilidad de suelo, en forma espontánea y de acuerdo a las necesidades momentáneas de la población, sin planificación de por medio, constituyendo un patrón de

¹⁵ Iquique, menos población 2004 de Alto Hospicio, que pertenece a otra planta de tratamiento.

ocupación irregular y por lo tanto deficiente en cuanto a calidad espacial e infraestructura básica y respeto por el medio ambiente.

En consecuencia es evidente la necesidad de **orientar el desarrollo del territorio planificando su ocupación** a través de un instrumento acorde con la realidad física económica y social de las comunas costeras, que permita el “Desarrollo Sustentable” tanto en el borde costero cómo en el vasto territorio interior de la Intercomuna costera.

Se identifican como elementos estructurantes y condicionantes del desarrollo y ocupación del borde costero los Roles existentes y potenciales, además de los Conflictos que ésta presenta, elementos que a su vez orientan la formulación de Objetivos para la planificación del Territorio Costero Comuna de Iquique.

a. Roles del Territorio Intercomunal Costero.

- **Rol Histórico: “Puerta” de la Región.**

El territorio del Borde Costero constituye el frente y acceso de la Iª Región, históricamente productora e importadora de minerales, lo que le confiere un Rol Histórico a las ciudades del borde costero, siendo éstas, a través de sus puertos, la “Puerta” Macro Región del Cono Sur. Este rol se ve potenciado en la actualidad por la posibilidad de convertirse en el acceso y puente entre la Macro región Andina y el Asia Pasífico, convirtiendo a la comuna de Iquique en prestadora de servicios portuarios a productos del interior de la Macro región Andina, constituyendo la “puerta poniente” del corredor de integración económica denominado “Corredor Bioceánico”.

- **Rol de Productivo: Concentración de Actividades Productivas.**

El territorio costero propiamente tal concentra la actividad portuaria de la comuna, la generación de energía para las necesidades del territorio y potencialmente generación de agua, además de concentrar usos industriales, productivos y de servicios relacionados la actividad productiva de la región. Lo anterior otorga un importante rol productivo al territorio costero respecto del territorio regional.

- **Rol Turístico: Concentración de atributos Turísticos.**

Gran parte de atributos turísticos de la Comuna de Iquique están asociados al territorio de las comunas costeras, esto es: atributos turísticos recreativos, asociados a playas y balnearios; atributos turísticos paisajísticos, asociado fundamentalmente al farellón costero, pampas y desierto; atributos turísticos culturales e históricos, asociados a las salitreras, a la abundancia de sitios arqueológicos y a la tipología arquitectónica de poblados interiores. Lo anterior, sumado a la concentración de servicios turísticos concentrados básicamente en la ciudad de Iquique.

- **Rol de Servicios.**

El territorio del Borde costero además de ser la Puerta de la Comuna de Iquique en su relación internacional, concentrar las actividades administrativas, servicios y equipamientos de la Región, que en su conjunto concentran sobre el 50% de la población Regional. Lo anterior otorga al territorio costero un **Rol de Cabecera Administrativa** tanto de las comunas costeras como de la Región y potencialmente de administración y servicios al cono sur (Chile, Perú y Bolivia) en el marco del desarrollo de los Corredores Bioceánicos.

b. Conflictos en el Territorio del Borde Costero.

Los principales conflictos identificados en el territorio del borde costero, que tienen implicancia sobre la planificación futura del mismo se resumen en lo siguiente:

- **Falta de Regulación del Territorio.**

Gran parte del territorio de la comuna se encuentra actualmente sin una normativa que regule el desarrollo de actividades urbanas, situación que posibilita por una parte la ocupación de territorios ambientalmente frágiles, y permite por otra parte el crecimiento y generación de nuevos desarrollos, en forma espontánea, desordenada y urbanamente deficiente y por tanto potencialmente generadora de conflictos en su funcionamiento.

Lo que redundaría en una ocupación potencial del territorio generadora de fuertes impactos y finalmente agresiva con el medioambiente natural.

- **Concentración de Población y Equipamientos:**

Las Ciudades Iquique concentran sobre el 95% de la población comunal, concentrando en consecuencia prácticamente todos los equipamientos y servicios de escala comunal.

Lo anterior genera un marcado desequilibrio entre la ciudad y el resto del territorio comunal, expresado en la escasez de equipamientos y servicios que presentan centros poblados de menor tamaño como son: Los Verdes, Chanavalita, Patillo – Patache, Río Seco, Chipana, entre otros.

- **Dificultades de Conectividad:**

El territorio comunal costero de la I^a Región y en particular los principales centros poblados (Arica e Iquique) presenta una geografía difícil con accesos puntuales desde el resto del territorio Regional, específicamente el interior situación que agudiza los conflictos de escasez de equipamientos en los centros poblados menores del territorio Intercomunal.

- **Competencia de funciones:**

El interés por ocupar territorios costeros, Iquique al sur, se ve facilitado por la existencia de la Ruta 1, situación que genera conflictos al momento de determinar localización de actividades productivas, residenciales, turísticas u otras, que en definitiva compiten por obtener la mejor localización en función de sus propios intereses u objetivos.

Esto, sumado a la necesidad de proteger territorios de interés y conservación del medio Ambiente y atributos naturales genera la necesidad de identificar los territorios cuyas características geográficas y de infraestructura (existente o potencial) permitan su ocupación, determinando usos de suelo prioritarios según las condiciones ambientales y funcionales particulares de cada territorio.

c. **Objetivos Ambientales del Plan.**

Los objetivos ambientales, asociados a cada componente del análisis del medio natural y ambiental del territorio de la comun, abordado en el diagnóstico respectivo, se sintetizan a continuación:

- **Aire:**
 - Controlar los efectos negativos provocados por actividades determinadas que afecten directa o indirectamente a otras actividades.
 - Optimizar la ocupación del suelo urbanizado y urbanizable de las principales ciudades de la comuna.
 - Orientar el crecimiento urbano hacia territorios cuya condiciones físicas y de ventilación lo permitan.
- **Agua:**
 - Mejorar la calidad de las aguas del territorio comunal.
 - Preservar la calidad de las aguas marinas del territorio comunal.
- **Suelo:**
 - Conservar y proteger los suelos con calidad, disponibilidad y potencial para el desarrollo y uso preferentemente agrícola, asociados a suelos aluviales – Los Vrdes-.
- **Riesgos Naturales:**
 - Restringir la ocupación de áreas que presenten riesgos de remoción por aluviones y/o derrumbes identificadas en el área de estudio.
- **Biodiversidad:**
 - Proteger los sitios prioritarios y de interés para la conservación de la biodiversidad identificados en el territorio Intercomunal.
 - Propender a la preservación de áreas marinas de interés biológico identificadas en el litoral de la comuna.
 - Proteger áreas y sitios de interés de preservación de la vegetación identificados en la comuna.
 - Proteger áreas y sitios de interés de preservación de la fauna identificados en el área de estudio.
- **Paisaje y Turismo:**
 - Proteger los sitios y áreas de interés turístico y paisajístico identificadas en el territorio comunal.

- Restringir la ocupación de las áreas de playas y/o planicie litoral identificadas en el borde costero la comuna.
- Propender el desarrollo de actividades turísticas asociadas a lugares o sitios patrimoniales, arqueológicos, históricos y centros poblados con arquitectura singular, identificados en el territorio intercomunal.
- Restringir la ocupación de áreas desérticas, y territorios asociados a pampas, salares y dunas, identificados en el territorio intercomunal.

d. Objetivos de Planificación del Territorio de la Comuna Costera.

De lo anterior surgen los principales objetivos para la planificación del territorio comunal costero, a considerar en el ordenamiento territorial.

- **Propender a un Desarrollo Sustentable del Territorio,**

Promover el desarrollo sustentable del territorio incorporando los objetivos ambientales al desarrollo del Plan, apuntando fundamentalmente a la Conservación y Protección del Patrimonio Natural, el medio Ambiente y los Atributos Paisajísticos del territorio comunal costero de Iquique.

- **Rescate del Patrimonio Histórico y Arqueológico.**

Rescate del Patrimonio Histórico y Arqueológico del territorio comunal costero, resguardando su conservación y a la vez potenciando el desarrollo de actividades turísticas asociadas a dicho atributo patrimonial emplazado en el territorio de las comunas costeras

- **Consolidación de las Actividades Productivas y de servicios.**

Consolidación de actividades Industriales, Portuarias y de infraestructura en el borde costero, apuntando a su complementariedad, especialización funcional y productiva, orientando su desarrollo en armonía con el medio ambiente y entorno natural.

- **Generación de alternativas de Conectividad**

Generación de alternativas de Conectividad y acceso al borde costero, tanto respecto del interior de la región para optimizar los flujos “productivos” hacia los puertos, y de servicios y equipamientos respecto de la población interior; como para la interrelación de las comunas costeras y el recorrido del territorio en el sentido norte – sur, asociado principalmente a flujos de carácter turístico.

- **Reconocimiento Impulso y Consolidación de Roles**

Reconocimiento Impulso y Consolidación de Roles de los principales centros poblados del territorio comunal, apuntando a promover el desarrollo económico, social y productivo de las comunas y su población, de acuerdo y en relación a sus potenciales actuales y futuros.

- **Planificación del Territorio de la Comuna de Iquique**

Considerando para ello condiciones para su ocupación o definitivamente restringiéndola, de tal forma de permitir y promover el desarrollo y ocupación del territorio, condicionado a la protección y conservación de sus condiciones naturales y medioambientales y a la maximización de sus potenciales productivos, económicos, sociales y de desarrollo urbano.

Asegurar un crecimiento sostenido, ha sido activamente una de las preocupaciones de la Municipalidad de Iquique, a través de la proyección de articuladora entre el Cono Central de Sudamérica y los mercados de Cuenca del Asia Pacífico. La apuesta tiene sus bases en la ubicación geográfica privilegiada de Iquique en sub continente, impulsando la internacionalización de la ciudad a través de conexiones terrestres, aéreas y marítimas, la nueva proyección de la Zona Franca de Iquique como plataforma de negocios internacionales y la ampliación del puerto para posibilitar la atención de buques Post Panamax. Con este fin, se ha gestionado y difundido la urgente necesidad de avanzar en los tramos faltantes de carreteras bioceánicas que permiten enlazar a siete países del cono central de Sudamérica, con un mercado potencial de 240 millones de habitantes.

1.- En este contexto se destaca especialmente el impulso y difusión del corredor central o tercer corredor, que une en forma directa a Iquique con Bolivia, Paraguay, noreste Argentino Brasil y constituye hoy un único camino recto, sin accidentes geográficos que permiten el transporte pesado hacia el Atlántico.

De estos proyectos se derivan múltiples beneficios, para la comuna, entre ellos cabe destacar:

Consolidación de la Zona Franca como centro de servicios para el intercambio comercial entre el Asia Pacífico y el Cono Central de Sudamérica.

2.- Proyección del frente portuario de Iquique –Puerto de Iquique, Puerto Patillo y Puerto de Patache- como uno de los principales del Cono Sur de Sudamérica.

3.- Potenciamiento del Turismo a través del establecimiento de vuelos internacionales directos, ligados a la actividad comercial, pero que también son utilizados por turistas para llegar a Iquique. De esta manera se potenciaría Iquique como Puerto Crucero.

La oferta turística natural de Iquique se ha potenciado en los últimos años con la construcción de parques en su borde costero, cuyo plus atractivo, además de las áreas verdes, alumbrado público y novedosos paseos en madera y piedra, ha sido el concepto de “Parques temáticos” que marcan la diferencia sobre la tradicional área verde.

No caben dudas de lo atrayente que esto ha significado para los habitantes de Iquique y de quiénes visitan la Ciudad durante todo el año, el poder apreciar distintas novedades en su principal paseo costero.

El Parque Playa Brava primero, luego el Parque Temático de Cavancho, el Paseo Patricio Lynch y el Paseo Peatonal Baquedano, van conformando un novedoso circuito de atractivos turísticos, dentro de lo cual se requerirá remodelar el Parque Balmaceda para completar este circuito.

Por otra parte, aún se ha implementado una infraestructura que permita una relación más directa con el borde mar, a excepción de las generosas playas con que está dotada la Ciudad, aspecto que permitiría nuevas alternativas de desarrollo turístico y generación de empleos en las etapas de ejecución y operación.-

La implementación deportiva en la Ciudad, es otra área que va posicionando a Iquique en un nivel de excepción, por cuanto cada Unidad Vecinal ya cuenta con infraestructura deportiva la que permite una real oportunidad de recreación para sus residentes, aspecto que va demandando acceder en diversas especialidades deportivas hacia una profesionalización o simplemente hacia una práctica regular de los deportes favoritos.

4.- Iquique Plataforma de Servicios para el Asia Pacifico. Para la relación entre las economías del Asia pacifico y el continente sudamericano; con especial énfasis en el desarrollo de la economía China, con la Zona geográfica del Cono Central que agrupa las áreas del Sur del Perú, Bolivia, Paraguay, noreste Argentino y Sur de Brasil.

Transformación de la Zona Franca de Iquique, en la plataforma de comercio internacional para toda la región, consolidando su rol como operador y plataforma de negocios.

5.- Desarrollo de la industria montaje y ensamble, que permita a la economía China dar valor agregado en insumos y mano de obra Iquiqueña y nacional, para cumplir con las reglas de origen (35% a 40). Lo que permitiría dar la calidad de producto elaborado en Chile. Transformando a la región un un polo de desarrollo exportador de productos.

POLÍTICAS DE DESARROLLO

1.- Implementación en infraestructuras de la principal característica de la ciudad de Iquique, su ubicación privilegiada de Iquique en sub continente articuladora del cono central de Sudamérica y los mercados del Asia pacifico, a través de conexiones terrestres, aéreas, ferrocarriles y marítimas. En este contexto es de primera importancia la materialización del corredor central hito 52.

Transporte terrestre se plantea como elemento central de la red de conexiones de los corredores Bioceánicos, para potenciar las Importaciones – Exportaciones de mercaderías, productos, materias primas y el tránsito Turístico.

Transporte Aéreo Iquique ya cuenta con uno de los terminales de mayor largo de pista del país, que permite el desarrollo como centro de distribución de cargas y pasajeros para la Macro Región.

Transporte ferroviario, optimizar la red ferroviaria continental que permita acceder con cargas del frente portuario a todo el cono sur americano.

- 2.- Proyectar a la zona franca de Iquique como plataforma de negocios internacionales implementando las infraestructuras y las garantías franquicias que desarrollen su rol de plataforma y sub centro industrial.
- 3.- Proyección del frente portuario de Iquique –Puerto de Iquique, Puerto Patillo y Puerto de Patache- como uno de los principales del Cono Sur de Sudamérica. Con un puerto Post Panamax de última generación tipo HUB.
Incorporación de los puertos mineros, granéleros de Patillo – Patache, a la oferta exportadora de materias primas de la región con destino a la cuenca del pacífico.
- 4.- Elaborar nuevas alternativas de atracción recreacional, para consolidar la industria turística, como alternativa de desarrollo económico en la Ciudad.
Desarrollar el concepto de ciudad territorial y comercial para consolidar su rol turístico y aprovechar su excepcional clima y riqueza turística y arqueológica y étnica regional.
Convertir en centro de distribución del turismo macro regional a través de cruceros, aviones y por vía terrestre. Potenciamiento del Turismo a través del establecimiento de vuelos internacionales directos, ligados a la actividad comercial, pero que también son utilizados por turistas para llegar a Iquique
 - r) Asegurar una inversión permanente en el borde mar, a fin de mantener el liderazgo turístico que ha caracterizado a la Ciudad en los últimos años.
 - s) Mejorar y modernizar la acción municipal de mantenimiento de la infraestructura instalada.
 - t) Coordinación permanente con los organismos gubernamentales y privados encargados del desarrollo turístico de la Región.
 - u) Desarrollar una infraestructura deportiva que permita practicar y acceder a niveles profesionales.
 - v) Crear un recinto ferial para la integración, que consolide a Iquique como principal centro de negocios regional.

Se detallan a continuación un conjunto de proyectos cuyo desarrollo abarcará el periodo 2005 – 2008. Para establecer el ámbito adecuado de intervención se establecieron tres escalas de intervención, que permiten entender mejor el rol de cada proyecto dentro de las características de articulador de la ciudad de Iquique.

1.9.2- MACRO ESCALA REGIONAL

El territorio de la primera región constituye un punto de acceso y paso de los corredores bioceánicos de Chungara y Colchane hito 52, conformando la puerta al océano pacífico para el intercambio económico de la macro zona sur andina con el mercado internacional en especial la cuenca del pacífico. Se definen cuatro proyectos claves:

- a) Potenciar el eje portuario. Iquique y Patillo-Patache. Puerta de acceso de los corredores bioceánicos.
Implementación de infraestructuras portuarias y una vialidad estructurante que permitan la salida natural de los diversos productos del Cono Central de Sudamérica:
Materialización de ampliaciones de los puertos Iquique.
Materialización de las distintas etapas del proyecto acceso a puerto.
Materialización de la ruta costera Arica Pisagua Iquique
- e) Desarrollo de una placa comercial de intercambio como centro de servicios entre el Asia pacífico y el cono central de Sudamérica. Aumentando a través del instrumento de planificación su campo de acción. Recuperación del sector Colorado como centro turístico comercial que incorpore áreas como el marino desconocido.
- f) Materialización de los corredor bioceánico, hito 52, el paso andino mas bajo y con menores cordones montañosos de la cordillera andina norte.
Consolidación de la ruta Colchane.

Desarrollo de una plataforma turística capaz de conexión para la diversidad turística de la macro región, a través de la implementación de circuitos turísticos tanto regionales como internacionales. Esto está estrechamente con el desarrollo aéreo portuario, de cruceros, y el desarrollo de una viabilidad que permita la interconectividad de la diversidad de puntos. Por lo tanto es primordial la materialización del corredor hito 52, por su inmejorable calidad, en baja altura y poco cordones montañosos.

Síntesis Sistema de Ocupación del Territorio e Infraestructura

En síntesis, el estudio del Sistema de Ocupación Territorial analiza la estructura de la región, comunas y el territorio específico del borde costero, identificando relaciones, potenciales y restricciones, que servirán posteriormente para formular una propuesta estratégica de desarrollo, plasmada en una zonificación y ordenanza para el territorio costero de la región.

El análisis de la ocupación del territorio de la Iª Región se abordó, en la etapa de Diagnóstico, en dos grandes temáticas: por una parte se hace referencia al proceso de poblamiento y ocupación de la Región, con una caracterización funcional del Territorio y del sistemas de centros poblados que se desarrollan en el territorio del área de estudio. y posteriormente se realiza un análisis general de los elementos que componen el sistema de transporte de la Primera Región.

SISTEMA DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO

Sistema de Centros Poblados

En esta dimensión del territorio intercomunal, se analizaron tres aspectos que, relacionados, permiten visualizar la existencia de sistemas y su funcionamiento:

- tamaño y distribución de población (rangos),
- la dotación de equipamiento y servicios básicos y,
- la red de relaciones e infraestructura.

Cuadro 1-1**LOCALIDADES CONSIDERADAS EN ANÁLISIS DEL SISTEMA DE CENTROS**

Localidad	Pobl. Censo 1992	Pobl. Censo 2002	Pobl. 2002 estimada	Observación
IQUIQUE	145.139	214.586	174.119	(3)
ALTO HOSPICIO Nueva Comuna	5.520		40.467	(7)
CHANAVAYITA	257		462	(10)
CHIPANA	95		126	(8)
LOS VERDES	61		58	(11)
SAN MARCOS	94		304	(8)
RÍO SECO	57		78	(8)

Fuente: Elaboración propia sobre Censo 1992, Inform. Preliminar 2002, conexiones de servicios de Agua Potable y registros de pescadores, según detalle de observaciones consignadas a continuación.

Tamaño y distribución territorial de los centros poblados

La configuración espacial del territorio comunal está dada básicamente por la materialización funcional de las relaciones que establecen los centros poblados y el tamaño de población de éstos. De allí que la localización, distribución y tamaño de los centros en el espacio de planificación resulta determinante en la identificación de sistemas dentro de la configuración espacial.

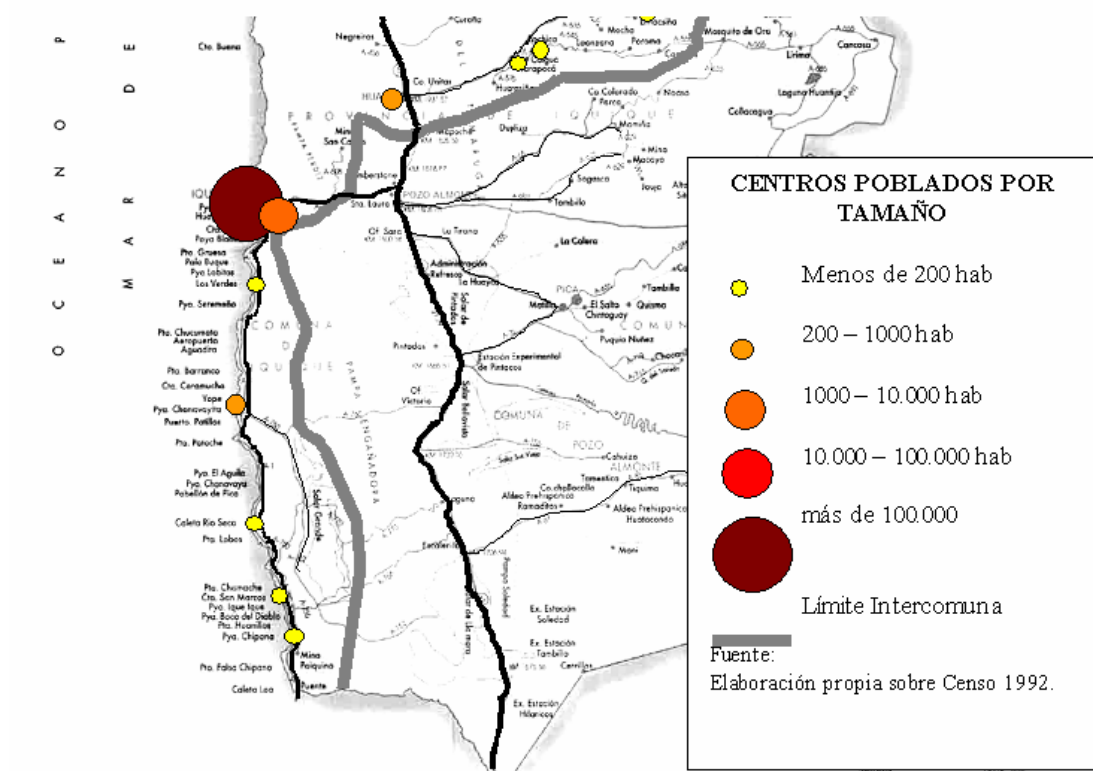
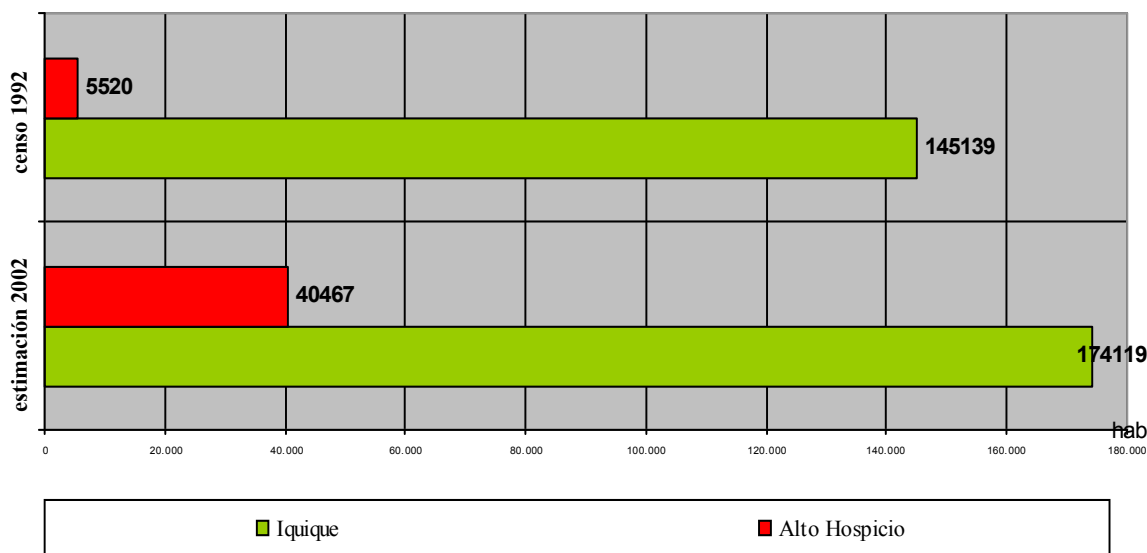
Tamaño y distribución de Centros Poblados de la comuna, según Censo 1992

Gráfico 3.1
Población en Centros Comunales con más de 1.000 hab.estimación 2



Fuente: Censo 1992 y estimación 2002

Distribución territorial de los centros poblados de la region

En la región existen otros centros poblados que cubren rangos intermedios inexistentes en la intercomuna de estudio, como Pozo Almonte, Pica y Putre, sin embargo éstos tampoco llegan a configurar un escalonamiento razonable respecto de las ciudades mayores en el contexto regional.

Aun cuando consideramos que Alto Hospicio reúne características de centro poblado independiente, claramente éste es el resultado de la expansión urbana de Iquique y se encuentra afecto a su influencia comunal, por lo que su condición sobresaliente en el tamaño de centros no brinda en la práctica una gradualidad del sistema.

El tamaño de centros es un factor determinante en la comuna, pues evidencia una proporcionalidad entre las dos ciudades-puertos y el resto de los centros poblados, tal que la aplicación del Índice de Primacía¹⁶, como análisis de la jerarquía urbana entre centros, no arroja un escalonamiento que motive análisis, sino un fuerte salto entre las ciudades con más de 100.000 hab. y las con menos de 1.000.

Este fenómeno, como se indicase en el capítulo de Población y Actividades, se esboza inicialmente con las migraciones que provoca el auge y depresión del salitre, pero se manifiesta con mayor fuerza con la aplicación de políticas preferenciales de desarrollo regional a partir de la década de 1950, especialmente en lo que respecta a Arica y posteriormente en Iquique (1975). Se trata de medidas de tipo económico focalizadas en los centros urbanos que propiciaron la inmigración regional hacia los mismos. Un posterior aporte al crecimiento de Iquique lo introduce la actividad minera (1997). Todas, actividades que no captan necesariamente población regional, sino especializada de otras regiones del país o con intereses de desarrollo distintos a los locales o rurales.

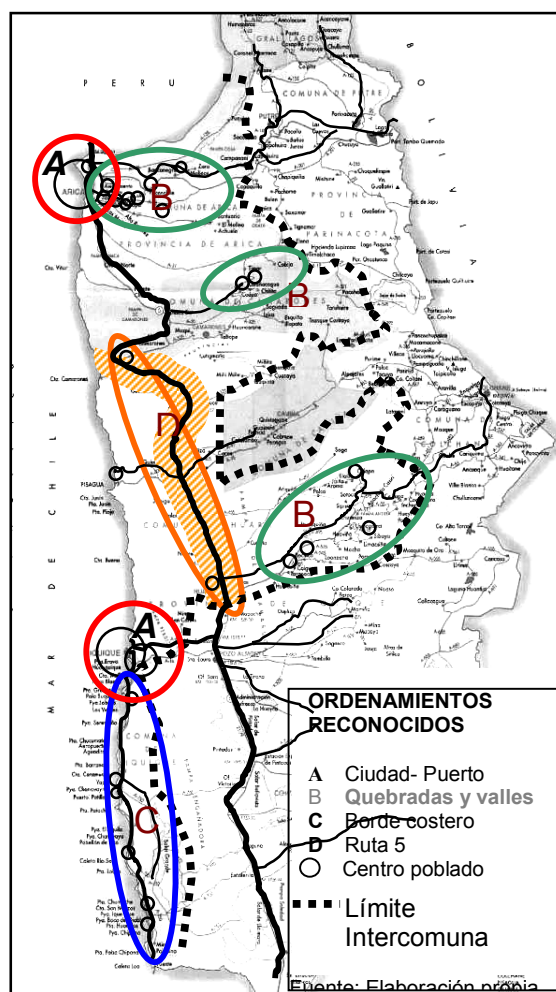
¹⁶ Obtenido de la relación de proporción entre el centro mayor y el que le sigue.

Distribución territorial de los centros poblados de la region

La distribución de centros poblados responde por una parte a la concentración de centros próximos a la ciudad de Arica y un ordenamiento lineal de centros en la costa sur de Iquique y en la quebrada de Tarapacá .

- Las **Ciudades Puertos** centros altamente equipados, Arica e Iquique.
- Las **Quebradas y Valles**, microclimas de configuración natural de desarrollo agropecuario. quebradas de Lluta, Azapa, Camarones y Tarapacá.
- El **Borde Costero** planicie costera continua de Iquique al Loa.
- La **Ruta 5**, estructura vial articuladora de las ciudades-puertos y los accesos a las quebradas. **Cuya y Huara**,

Los centros y localidades menores no se ajustan a ninguno de los tipos de ordenamientos destacados, como es el caso de Pisagua (que en algún momento perteneció al tipo **A**, de Ciudades Puertos) o las caletas menores del sector costero, entre Arica e Iquique.



Ciudades Puertos

Si bien ambas concentran en forma similar la población regional y su principal actividad es la portuaria, presentan distintas condiciones territoriales de emplazamiento:

Puerto de Iquique:

Estrecha planicie costera que dificulta el acceso y la expansión urbana, a tal punto que el crecimiento expansivo se ha desarrollado en la pampa del cordón costero (Alto Hospicio), sin producirse una conurbación entre ambos, quedando las urbanizaciones separadas por el farellón. Carece del recurso agua, lo que se transporta desde la depresión intermedia en otra comuna, por lo que no hay vinculaciones con la actividad agropecuaria, pero sí con la actividad pesquera que se desarrolla al sur, donde el borde costero se conecta con la segunda región. Su configuración, si bien obedece al desarrollo salitrero del siglo XIX, se encuentra vinculada a la del país por la vía férrea (inactiva) y su estructura vial principal (rutas nacionales 1 y 5).

Distribución Territorial del Equipamiento

El equipamiento, como soporte de las actuaciones de los centros poblados, se entiende como una oferta interna o capacidad instalada de infraestructura, comercio y servicios, que puede operar en forma complementaria dentro de un sistema de centros, tal que en una forma escalonada de aproximación territorial, las personas puedan acceder a servicios básicos locales, comunales, intercomunales y regionales, por lo que no sólo es relevante la existencia de la oferta en el territorio, sino la distribución espacial de ésta en el sistema intercomunal.

Accesibilidad de la Población a los servicios

En la encuesta Casen, aplicada el año 2000 en la región, se incorporó la consulta de la existencia en la comuna de ciertos servicios y la distancia que éstos se encuentran de la gente.

Cuadro 3-5

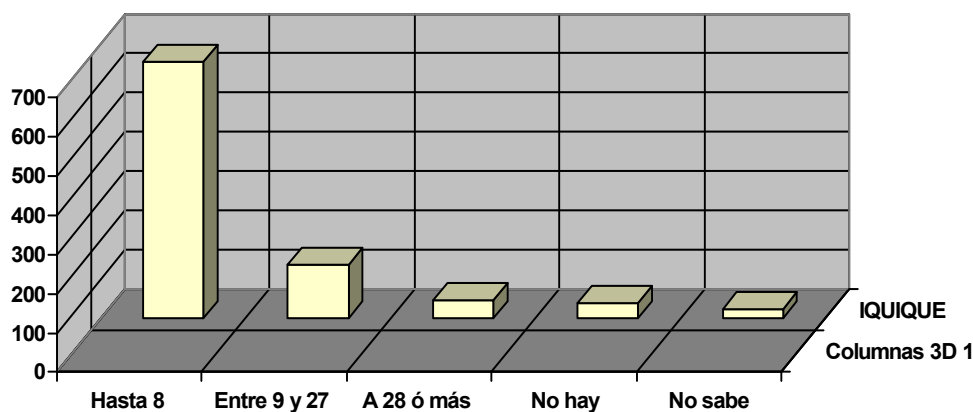
DISTANCIA DE LAS VIVIENDAS A LOS SERVICIOS SEÑALADOS, EN CUADRAS

IQUIQUE	Hasta 8	Entre 9 y 27	A 28 ó más	No hay	No sabe	Total
Reten o comisaría	20.0	49.9	17.9	7.7	4.5	100.0
Teléfono público	93.1	2.2	0.4	4.0	0.3	100.0
Cancha deportiva	79.8	7.4	1.9	7.6	3.2	100.0
Plaza o área verde	69.6	12.7	3.2	12.5	2.1	100.0
Centro comercial	99.4	0.0	0.1	0.5	0.0	100.0
Movilización colectiva	99.4	0.0	0.1	0.5	0.0	100.0
Escuela	71.6	18.0	6.0	1.2	3.2	100.0
Jardín Infantil	74.0	10.3	5.4	3.1	7.2	100.0
Consultorio o Posta Rural	46.5	36.9	10.7	2.5	3.4	100.0
TOTAL*	653.3	137.5	45.7	39.5	24.0	900.0

Fuente: Encuesta Casen 2.002

* El valor total es una simplificación de la situación comunal y sólo se utiliza para establecer una comparación entre éstas.

Los resultados totales por comuna (línea de “TOTAL”), que no revisten un valor en sí, se han rescatado como un indicador funcional o síntesis de resultados, ordenándose en un gráfico comparativo de donde se obtiene lo siguiente:

Gráfico 3-2 ÍNDICE SINTÉTICO DE DISTANCIA A SERVICIOS BÁSICOS, EN LA COMUNA

Fuente: Encuesta CASEN 2002

El gráfico evidencia que la comuna el caso de Iquique la situación es algo menos favorable, probablemente debido a la condición especial de Alto Hospicio y al desarrollo extensivo de las localidades costeras.

Desagregando más esta información, en el caso de Iquique, el acceso a servicios funcional-productivos, como: teléfono público, centro comercial y movilización colectiva, es muy alto, alcanzando casi un 100% los que señalan que están a menos de 8 cuadras de distancia. También es elevado el acceso a escuelas y jardines infantiles. Por otra parte, los servicios en que se observan mayores carencias son los recreativos o de esparcimiento como: canchas deportivas, plazas y áreas verdes. Finalmente en el caso de servicios de emergencia, como: retenes o comisarías y consultorios o postas rurales, llama la atención que, si bien éstos existen, estarían relativamente más distantes (alto porcentaje señala que están a una distancia de entre 9 y 27 cuadras de la vivienda.).

Reconociendo que se trata de una muestra de encuesta perceptual, los resultados de ésta se han considerado como indicativos de un juicio previo, cuya refrendación el Estudio la aborda mediante la aplicación de dos instrumentos que permiten determinar dotación de equipamiento y accesibilidad: estos son el escalograma y la aplicación de isocronas, respectivamente.

ESTRUCTURA DEL SISTEMA DE CENTROS POBLADOS

EL análisis destaca la existencia de dos sistemas de centros en la Intercomuna de Borde Costero, que no se interrelacionan funcionalmente:

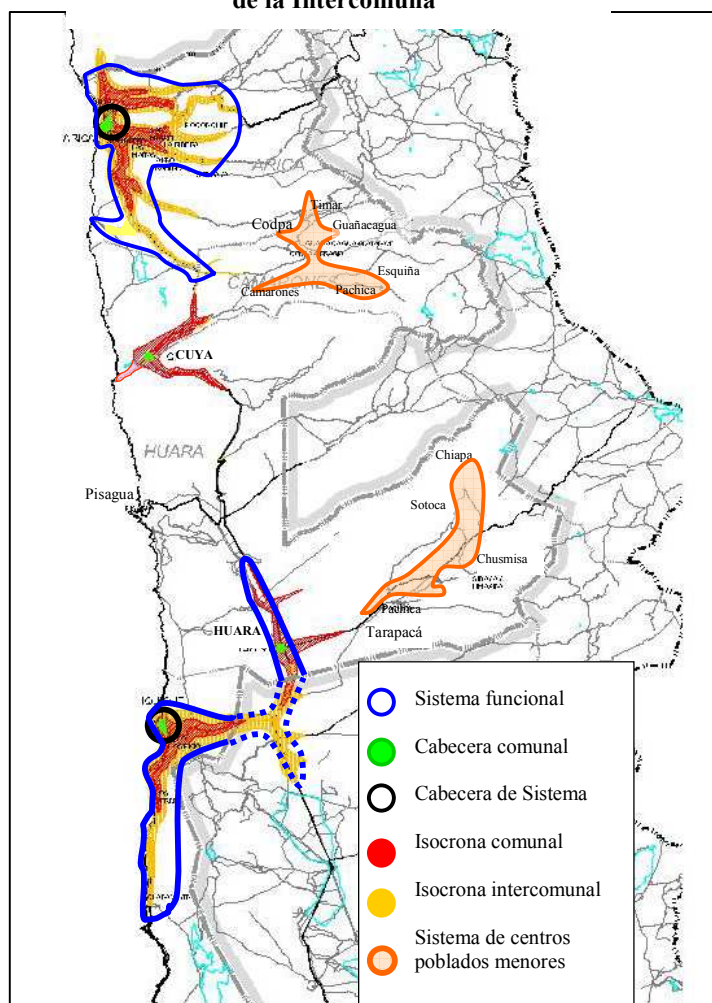
Arica-Camarones.

cuya influencia hacia el sur llega hasta Chaca Sur (comuna de Camarones) y hasta la altura de La Palma por el oriente, no obstante presentar los quiebres de continuidad y accesibilidad que se han descritos. El sistema, aún cuando presenta difícil accesibilidad, es vinculante de las comunas de Putre y General Lagos, más que del resto de la Región, presentando una conectividad secundaria con Cuya la cual no logra integrarse ni constituir un sistema menor con otras localidades de su comuna debido a su baja oferta de servicios y equipamiento.

Iquique-Huara.

Es importante señalar que la conectividad de este sistema hacia Huara, pasa por la comuna de Pozo Almonte, cuyo centro es incidente en la oferta de equipamiento al ser más completo que Huara¹⁷, por lo que en la práctica no es disociable.

Figura 3-8 Síntesis del Sistemas de Centros de la Intercomuna



Es más apropiado, al referirse a la existencia de dos sistemas de centros, que cada uno contiene dos dinámicas distintas de desarrollo, requerimientos y relaciones: una funcional representada por las ciudades y los centros adscritos a la dinámica de las rutas nacionales y, la otra más disfuncional, representada por los poblados asociados a la actividad agrícola de los valles del interior.

No es el caso de las caletas pesqueras, donde existe una coexistencia con las ocupaciones propias de las ciudades y las rutas nacionales, por estar su accesibilidad supeditada a éstas.

CENTROS URBANOS COMUNA DE IQUIQUE

En los centros poblados destacan aquellos que cuentan con un ordenamiento de relaciones y presentan una estructura regulada por instrumentos territoriales; éstos se identifican como centros urbanos. Por otra parte se distingue una serie de centros poblados que presentando condiciones urbanas o tendencias de crecimiento que le llevan a demandar un ordenamiento regulado, se mantienen como rurales y le identificamos como centros potencialmente urbanos.

¹⁷ Bórquez y Burr, Plan Regulador Comunal de Pozo Almonte, 2002, documentos parciales.

La importancia de caracterizarlos en este análisis, radica en que estos centros presentan dinámicas reconocibles de crecimiento, roles y vocaciones funcionales, así como una estructura de relaciones propia que demanda y se sirve del soporte intercomunal y regional, la que debe ser considerada en la propuesta de estructuración intercomunal.

Centro Urbano

Centro urbano de Iquique, cuentan con un instrumento de planificación y ordenamiento territorial, que se trata de Plan Regulador Comunal, detallados como instrumento en el Subsistema Normativo

Iquique

Con notables obstáculos naturales para su crecimiento, Iquique ha crecido al mismo nivel de Arica y se espera similar tendencia en los próximos 30 años. Ello provocado básicamente por su condición multimodal que primero favoreció la exportación de recursos mineros y luego considerado como estratégico, el Puerto es beneficiado con políticas preferenciales que fomentaron su desarrollo.

- ***La actividad productiva y modal del borde costero.***

Aquí se conjugan las condiciones propias de ordenamiento de una urbe costera y las facilidades multimodales que ha ido capitalizando la ciudad y el desarrollo de servicios asociados a esta vocación, los que se proyectan a servir a comunas del interior de la Región y a las relaciones comerciales con ciudades de Bolivia. Por la actividad de la Zona franca, se provoca el principal crecimiento de población, la que se expresa en la extensión sobre la terraza costera al sur de la ciudad, y sobre Pampa Molle, sector Alto Hospicio, con un poblamiento masivo de vivienda social.

- ***La ruta A1 costera.***

La extensión de Iquique tiende también a desarrollarse por la costa hacia el sur, más allá de Bajo Molle motivado por el emplazamiento del aeropuerto, algunas caletas pesqueras, los puertos privados de Patillos y Patache, así como la conectividad costera con Antofagasta.

SECTOR SUR CONSOLIDACIÓN COMO SUB CENTRO URBANO

Para la consolidación y desarrollo de la ciudad de Iquique es necesario potenciar y re calificar las áreas consolidadas con nuevos o reinterpretando los usos para generar una renovación que recupere los espacios y usos, es caso del sector sur, redefinir su carácter como sub centro urbano de la ciudad de Iquique, redefiniendo algunos de sus usos mejorar su vialidad y definir usos nuevos (comercial, infraestructuras, educacional, salud, cultural deportivo), a escala comunal.

CERRO DRAGON

Cerro Dragón Santuario de la naturaleza complementada con instalaciones complementarias. Vivero, zoológico, campo deportivo villa deportiva piscina.

Parque Cívico ala pie del farellón costero parque de borde, proyecto de consolidación del limite de borde cerro junto con la construcción de una doble calzada de circunvalación hasta bajo molle.

BORDE DE CERRO

Tratamiento urbano del sector de “borde cerro”, que permita desarrollar en más de un nivel terrazas de áreas verdes que de alguna forma equilibrarán el paisaje urbano respecto al desarrollo del “borde mar”. Que se complementé con la vialidad estructurante circunvalación; lo cual permitirá la consolidación del limite con la cordillera de costa.

AMPLIACIÓN SUR BAJO MOLLE TRES ISLAS PLAYA BLANCA

Bajo molle ampliación del limite urbano a partir de un catastro que defina el área. Como punto de entrada a la ciudad de Iquique es de vital importancia su definición comunal y implementación de la

vialidad ruta A-1 interna como su conexión a la ciudad por la avenida circunvalación lo que permitirá reordenamiento de las vialidades de la ciudad. Redefinición de los usos tanto de esparcimiento como vivienda.

Áreas de ampliación urbana tres islas, playa blanca plataforma de actividades productivas, barrio cívico, residencial, equipamiento mixto. Barrio para la industria inofensiva y molesta concentrada en los altos de playa blanca.

AREA DE EXTENSIÓN URBANA LOBITO LOS VERDES AEROPUERTO

Áreas de extensión urbana lobito los verdes aeropuerto área residencial de equipamiento y productiva jerarquizando la actividad productiva agricultura, en el sector aeropuerto generar una zona comercial de servicios afines y complementarios al aeropuerto, industria de transferencia. Area comercial de extensión para el tránsito e mercaderías.

CONOURBANIZACIONES

Para definir el carácter de la comuna se planteo un desarrollo, primero de un centro urbano jerárquico IQUIQUE. Segundo un sub centro seccional sur, tercero la ampliación urbana bajo molle, tres islas, playa blanca, cuarto una área de extensión lobito los verdes aeropuerto. Quinto un crecimiento urbano a través de cono urbanizaciones Patillo Patache Chanavallita y Ike- Ike y finalmente Caletas de pescadores con un rol artesanal turístico concentrado.

INDUSTRIAL PATILLO PATACHE

Desarrollo de un área industrial altamente competitiva con sectores para el desarrollo de la industria minera, pesquera y química. Ampliación de franquicias

Desarrollo potencial de rol de servicio y de polo regional industrial.

CONOURBANIZACION IKE - IKE

Polo de desarrollo turístico residencial que pone en valor los atributos paisajísticos del sector. Desarrollo de la segunda vivienda a escala nacional como comunal, son los objetivos primordiales. Que permitan también focalizar y controlar la dispersión de las caletas cercanas.

CALETAS DE PESCADORES

El aparición espontanea de las caletas de pescadores a lo largo del litoral de la comuna de Iquique a generando una dispersión del territorio. A través de seccionales y proyectos específicos se pretende gestionar y resguardar las condiciones artesanales y turísticas de las distintas caletas. Propiciando en una segunda etapa el desarrollo de la segunda vivienda a una escala muy acotada y manteniendo su rol turístico artesanal.

Definición de Roles de la Comuna del Iquique

Entre los roles que se reconocen en la intercomuna en estudio, cabe señalar que éstos responden a diferentes niveles de análisis; a saber:

a) Escala nacional

- Corresponde a un área de conectividad con el Asia-Pacífico;
- Constituye una puerta de los corredores bioceánicos de Sudamérica;
- Es una zona de conectividad con Perú;
- Es puerta de salida de productos mineros, y de entrada para sus insumos;
- El territorio del borde costero además de ser la puerta de la Región en su relación internacional, concentra las actividades administrativas y de servicio de la Región en las ciudades de Arica e Iquique, situación que otorga a dicho sector un rol de cabecera administrativa; tanto de las comunas costeras como de la Región y potencialmente de administración y servicios al cono sur (Chile, Argentina, Bolivia) en el marco del desarrollo de los corredores bioceánicos.

b) Escala regional

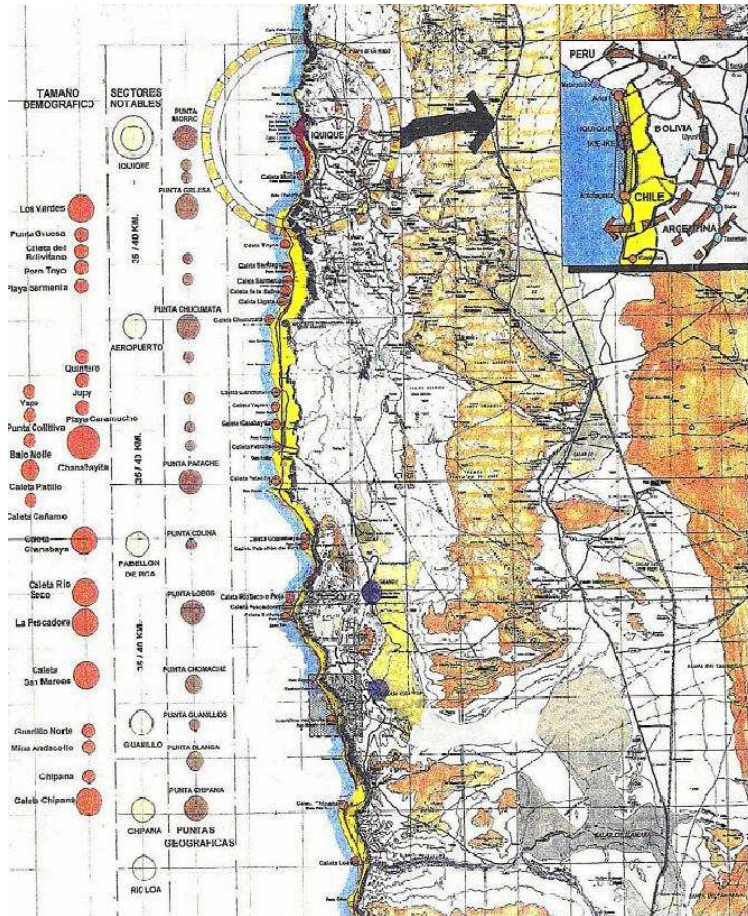
Constituye el borde costero de la I^a Región, el cual cumple un importante rol de conectividad con las zonas interiores de la región;
Tiene una función de conectividad dada su característica de región limítrofe;
Es un área de alto interés turístico;
Posee una importante infraestructura portuaria para el comercio dentro y fuera de las fronteras nacionales.

c) Escala local

El territorio de la comuna entrega la continuidad de la zona costera, más allá de los límites político-administrativos;

Es una intercomuna de servicios y centralidades para las actividades del resto de la región, dado que en el borde costero se concentran usos industriales, productivos y de servicios relacionados con la industria minera del interior de la 1ª Región principalmente, adquiriendo por tanto un rol de servicios asociado a los puertos y a la generación de energía, y potencialmente de agua;

En ella se encuentra la capital regional, centro político-administrativo gravitante.



ESCENARIOS DE CRECIMIENTO.

OCUPACIÓN ACTUAL DEL SUELO.

El objetivo de éste capítulo es identificar la oferta de suelo por tipo de Uso en el borde costero de la comuna. A continuación se identifican los territorios ocupados y ocupables por Uso de Suelo en los territorios con instrumento de planificación territorial vigente en la Intercomuna, identificando y cuantificando en dichos territorios las Areas Consolidadas y las Areas de Extensión principalmente.

Esto, con el objeto de dimensionar la oferta de suelo actual para los usos Residencial, Equipamientos, Industria y Turismo en la comuna que conforman el territorio costero.

- **Areas Consolidadas.**

Se identifica como Areas Consolidadas, para los distintos usos, a aquellos suelos que presentan un alto grado de ocupación en la actualidad, sin perjuicio de que estos podrían aún intensificar su ocupación a través de su densificación.

En consecuencia, estas áreas son consideradas, para efectos de éste ejercicio, como territorios “ocupados” y por tanto no son susceptibles de acoger nuevas demandas de suelo, quedando excluidos para tales efectos.

- **Areas de Extensión.**

Se identifica como Areas de Extensión, para los distintos usos, a aquellos suelos que de acuerdo a los Instrumentos de Planificación territorial desarrollados para los territorios de las comunas costeras presentan “factibilidad” de ocupación en la actualidad.

En consecuencia, estas áreas son consideradas, para efectos de éste ejercicio, como territorios “ocupables” y por tanto susceptibles de acoger las nuevas demandas de suelo, constituyendo éstos la principal “oferta” de suelo para tales efectos.

Para la cuantificación de los usos de suelo, tanto en las áreas consolidadas como en las áreas de extensión, se realiza una homogenización de los usos permitidos graficados en los distintos instrumentos de planificación de las comunas costeras, para los usos Residencial, Equipamientos, Industria y Turismo. En el caso de los Usos Residenciales, se homologó todos los suelos con usos residenciales y residenciales mixtos.

Respecto de los equipamientos, este uso incluye zonas comerciales y de servicios de distintas escalas, además de las zonas identificadas como equipamientos (salud, educación, cívicos, y de seguridad, además de los usos identificados como turismo.

En lo referente a las Areas Industriales, estas consideran todos los usos industriales identificados, incluyendo las áreas portuarias, áreas de almacenamiento y bodegaje, industrias molestas, industrias menores y talleres artesanales.

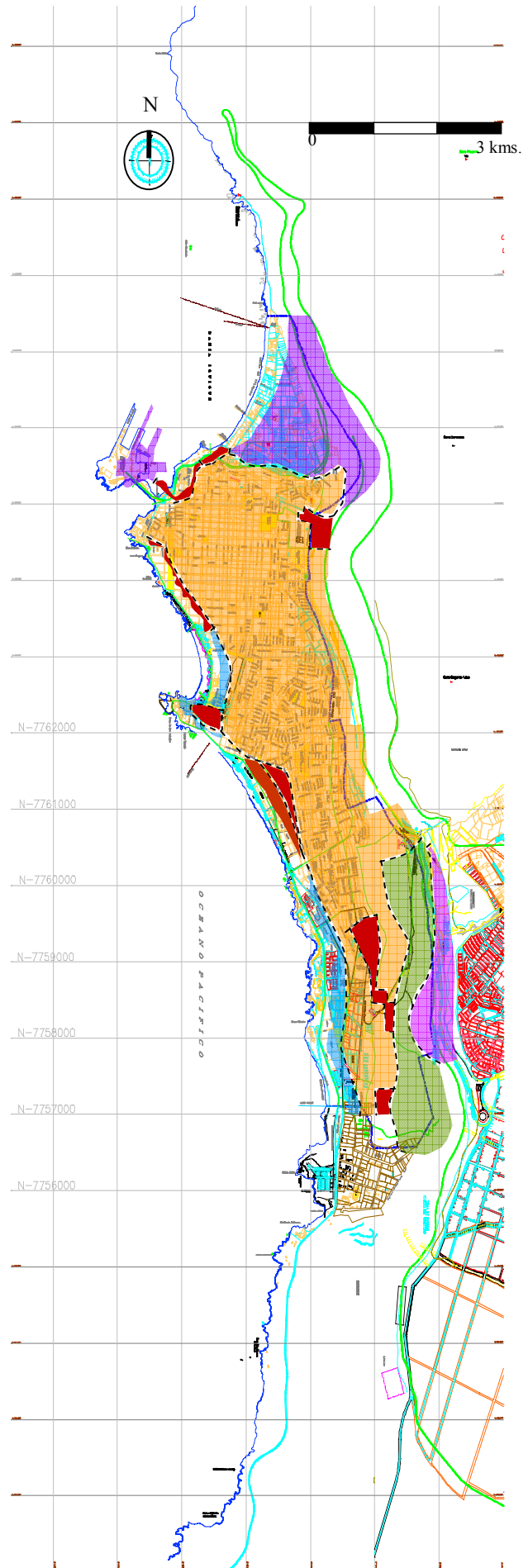
A continuación se presentan los esquemas que grafican las áreas homogéneas utilizadas para la cuantificación de usos en los instrumentos de planificación de la comuna de Iquique.

SIMBOLOGIA

	ZONA RESID MIXTA: 1226hás
	ZONA EQUIPAMIENTO: 223hás
	Equipamiento General: 135hás
	Equipamiento Turístico: 88hás
	ZONA INDUSTRIAL: 406hás
	ZONA PROTEGIDA

Sup. Total PRC Vigente: 2098.7hás
 Sup. Extensión PRC Propuesto: 4400.4hás
 Sup. Total : 6499,3hás

MARCO NORMATIVO P.R.C. IQUIQUE



3.2. ESCENARIOS DE CONSUMO DE SUELO.

Se presenta a continuación la proyección global de demanda de suelo por tipología de uso para la Comuna de Iquique y a partir de la cual se obtiene la demanda de suelo para la Borde Costero.

Además, se sensibilizan algunas variables de ocupación y crecimiento de suelo, de manera de visualizar dos escenarios posibles en relación a su uso futuro. Se define un escenario tendencial ó normal con base en el comportamiento observado en series de tiempo y un escenario optimista o favorable en base a una visión futura de uso más intensivo de suelos.

3.2.1. Escenarios de Crecimiento

En esta sección se describen dos proyecciones o escenarios de desarrollo económico esperados para la Comuna. El primero de ellos se ha denominado escenario normal, basado en el crecimiento tendencial que ha presentado la economía regional en los últimos años y el segundo, se ha denominado escenario optimista, en el que la Comuna aprovecha al máximo sus potencialidades y oportunidades, alcanzando una mayor tasa de crecimiento económico que en el escenario normal.

a) Escenario Normal

Considerando la realidad económica productiva de la Comuna de Iquique, se hace evidente que su desarrollo futuro será a través del crecimiento del comercio internacional, del que se beneficiaran mayoritariamente a la ciudad, además presenta potencial para el desarrollo inmobiliario, y una demanda por sectores de almacenamiento y acopio en las cercanías del puerto aéreo, marítimos y terrestres.

Las comuna esperan un desarrollo económico basado en la diversificación de la producción, la adopción de tecnologías, la concreción del corredor bioceánico y el progreso de la actividad turística.

La diversificación productiva de la Comuna se apoyo tanto en la explotación sustentable de los recursos turísticos y paisajísticos de la comuna y regional, como por la incorporación a la actividad productiva de primer nivel.

Sin embargo, la tendencia muestra que después de un período de crecimiento económico acelerado - que ha sido liderado por la minería y el comercio- la Comuna de Iquique ha llegado a una etapa de crecimiento estacionario; es decir, una etapa de crecimiento sostenido pero a tasas moderadas e inferiores a las esperadas para el país (consistente con el comportamiento observado en los últimos años). Para este escenario se proyectan las siguientes tasas de crecimiento anual del PIB regional:

- 2,0% real anual el año 2003,
- 2,5% anual los años 2004 y 2005 y
- 3,0% en adelante.

La tendencia de crecimiento de la Comuna de Iquique permite prever que las actividades económicas se mantendrán concentradas en la ciudad y por lo tanto, se generarán en ellas presiones por suelo residencial, industrial y comercial. El desarrollo residencial es probable que continúe compitiendo con suelos, fenómeno que ya se observa en la ciudad y en menor medida en el borde costero.

b) Escenario Optimista

En este escenario de crecimiento, la Comuna aprovecha al máximo sus potencialidades y las oportunidades generadas por los acuerdos comerciales firmados por Chile, lo que estimula la inversión minera y el comercio internacional, generando efectos multiplicadores sobre la actividad

industrial, la construcción y los servicios relacionados. Además, la Región explota intensivamente su potencial turístico.

Cumpliendo estas condiciones, es posible esperar tasas de crecimiento del PIB regional similares a la tasa promedio de crecimiento del país. Por lo que en este escenario se esperan las siguientes tasas de crecimiento:

- 2,0% real anual para el año 2004
- 2,5% real anual para el período 2005-2006 y
- 5% real anual a partir de 2007.

En términos territoriales, este escenario mantiene el patrón de localización de actividades que se detalló en el escenario normal; sin embargo, el mayor crecimiento económico genera una mayor presión sobre el uso de suelo.

3.2.2 Enfoque conceptual de la Proyección de Demanda de Suelo

En esta sección se describe la forma en que se aborda la proyección de la demanda de suelo para cada uno de los usos relevantes (residencial, comercio y establecimientos afines, servicios e industria).

a) Demanda por suelo residencial

La demanda por suelo residencial se realiza a partir de la proyección de la demanda por nuevas viviendas en la Comuna, la que es función del crecimiento del número de hogares y del crecimiento del ingreso de la población.

El modelo de estimación supone que en la medida que la población aumenta su ingreso, se produce también una demanda por viviendas más caras. De esta forma si producto del aumento del ingreso, una parte de la población del estrato “s” pasa al estrato “s+1” se producirá una demanda por viviendas del estrato “s+1”, pero también se “liberarán” viviendas del estrato “s”, las que quedarán disponibles para las personas del estrato “s-1” que por efecto del aumento del ingreso pasaron al estrato “s”.

Por lo tanto, al incorporar este comportamiento la demanda que estima el modelo corresponde a demanda por nuevas viviendas. Además, el modelo considera también un porcentaje de “obsolescencia” de viviendas; es decir, supone que una parte del stock de viviendas “desaparece” por antigüedad y debe ser repuesto por nuevas viviendas.

Una vez estimada la demanda por nuevas viviendas, la demanda de suelo para fines residenciales se calcula a partir de la relación histórica de m² construido por vivienda para la Región y un factor de ocupación representativo de la realidad regional.

b) Demanda por suelo comercial y establecimiento afines y de servicios

La demanda de suelo comercial y de servicios presenta una alta correlación con el crecimiento poblacional, por este motivo la demanda de suelo de estos usos se estima a partir del promedio histórico para la Comuna, de la relación (m² construido /vivienda). Esta tasa se supone constante en el tiempo.

Considerando además, que las proyecciones son de largo plazo, usar tasas promedio históricas no provoca distorsiones importantes en la proyección. Por lo tanto, esta demanda crece impulsada por la formación de hogares y la respectiva demanda por viviendas.

Para pasar a la demanda por suelo se aplica a la demanda por superficie construida un índice de ocupación y constructibilidad representativos de la Comuna.

c) Demanda por suelo industrial

Se estima a partir del promedio histórico para la Comuna, de la relación (m² construido de industria/vivienda). Esta tasa se considera constante en el tiempo.

Al igual que en el caso anterior, para pasar a la demanda de suelo se aplica a la demanda por superficie construida un índice de ocupación y constructibilidad representativos de la Región.

En el caso de la demanda por suelo industrial las proyecciones siempre estarán sujetas a mayor incertidumbre, ya que no existen parámetros altamente correlacionados con la demanda por este tipo de suelo.

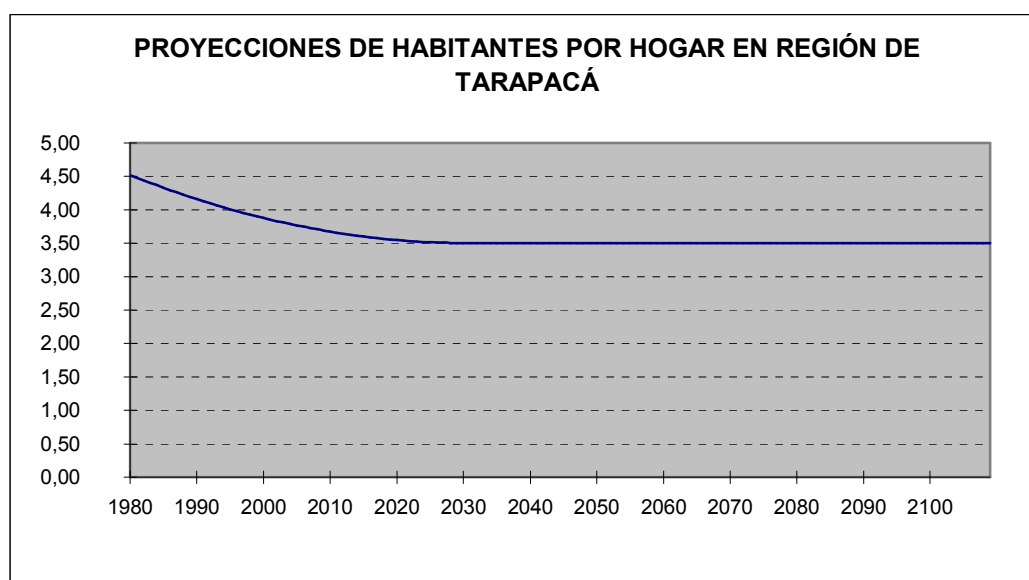
3.2.3. Generación de los datos Básicos requeridos por el Modelo para la Estimación de la Demanda por Suelo en la Comuna de Iquique y en especial para el Borde Costero.

a) Proyección del número de hogares en la Comuna

Para proyectar el número de hogares se requiere estimar el comportamiento de las siguientes variables:

i) Relación habitantes/hogar

Se realizó una estimación del número de habitantes para la Comuna a partir de la información disponible de los censos de 1982, 1992 y 2002. Esta variable presenta un claro comportamiento declinante, cayendo desde 4,32 habitantes/hogar en el censo de 1982 a 4,10 en el censo de 1992 y finalmente a 3,83 en el censo del año 2002. Se ha supuesto que esta variable sigue su tendencia declinante, pero es asintótica en el rango de 3,5 habitantes/hogar.



Proyección de la población regional

Para la proyección de la población regional en el período 2002-2032 se utilizó la fórmula de crecimiento exponencial utilizada por el Instituto Nacional de Estadísticas, a partir de la tasa de crecimiento anual o exponencial del período 1982-2002 (2,24%).

El objetivo de ampliar el período de tiempo considerado es el de reflejar de mejor manera el crecimiento de la población comunal, por cuanto se espera que ésta crezca a una tasa levemente inferior a la del período 1992-2002 (2,36%).

El crecimiento exponencial se basa en la hipótesis que las poblaciones que pasan por periodos de alta mortalidad o natalidad estacionaria (estable) y mortalidad descendente, aumentan constantemente en una cifra proporcional a su importancia numérica cambiante.

Luego, al dividir la población regional por la relación habitantes/hogar se obtiene el número de hogares para cada año, tal como se presenta a continuación:

Año	Población	Hab/Hogar	Hogares
2002	166.204	3,83	43.395
2003	170.110	3,81	44.648
2004	174.107	3,79	45.939
2005	178.199	3,77	47.268
2006	182.387	3,75	48.636
2007	186.673	3,73	50.046
2008	191.059	3,71	51.499
2009	195.549	3,69	52.994
2010	200.145	3,67	54.535
2011	204.848	3,65	56.123
2012	209.662	3,63	57.758
2013	214.589	3,61	59.443
2014	219.632	3,60	61.009
2015	224.793	3,59	62.617
2016	230.076	3,58	64.267
2017	235.483	3,57	65.962
2018	241.017	3,56	67.701
2019	246.681	3,55	69.487
2020	252.478	3,54	71.321
2021	258.411	3,53	73.204
2022	264.483	3,53	74.924
2023	270.699	3,53	76.685
2024	277.060	3,52	78.710
2025	283.571	3,51	80.789
2026	290.235	3,51	82.688
2027	297.056	3,51	84.631
2028	304.036	3,50	86.868
2029	311.181	3,50	88.909
2030	318.494	3,50	90.998
2031	325.979	3,50	93.137
2032	333.639	3,50	95.325

Elaboración IMI

b) Estándar histórico de edificación

De acuerdo a las estadísticas disponibles para el período 1983-1998 (ver cuadro), se puede apreciar que el estándar Comunal de edificación de comercio, servicios y servicios financieros es superior al estándar promedio del país.

En el caso de los usos de suelo industrial y residencial, los valores regionales son inferiores a los promedios nacionales.

Uso	m2 construido / Vivienda Comuna de IQUIQUE		M2 construido / Vivienda Promedio País	
	1983-1993	1993-2003	1983-1993	1993-2003
Comercio y otros establec. afines	15,9	16,1	11,1	13,4
Servicios	8,1	8,0	5,3	5,1
Serv. Financieros	0,3	0,5	0,3	0,4
Industria	5,8	5,5	7,2	7,8
Residencial	59,2	62,8	60,5	62,7

Elaboración IMI, con base en información del INE.

3.2.4. Demanda por suelo para la Comuna de Iquique y el Borde Costero

En esta sección se determina la demanda por suelo para el escenario tendencial y el optimista. Se realiza primero una estimación de la demanda de suelo para la Iquique y posteriormente, a partir de esa información la demanda por suelo para la borde costero.

a) Demanda de suelo en el escenario tendencial

Se proyectó un escenario tendencial ó normal en el que se esperan las siguientes situaciones:

- Aumento de la demanda por suelos para residencia según el crecimiento de hogares (proyectado en base a tendencia de crecimiento poblacional y decrecimiento de tasas de habitantes / hogar históricas de la Comuna)
- Las proporciones ó uso relativo de suelo comercial e industrial permanecen constantes para la Comuna, y sus valores absolutos (m²) están directamente relacionados con el crecimiento de los hogares.

Para estimar la demanda de suelo con fines residenciales se utilizó el estándar de 61 m2 construido / vivienda y un índice de ocupación de 0,7.

En el caso de suelo comercial y establecimientos afines, se supone un estándar de 15,7 m² construido / vivienda, el que incluye también los establecimientos de servicios financieros.

En el caso de servicios, se utiliza un estándar de 7,6 m2/viv, similar al promedio observado en el período 1990-2002.

Tanto para el uso comercial como de servicios se supone un índice de ocupación de 0,6 y un índice de constructibilidad de 0,7. Según estos parámetros se proyecta una demanda por suelo para actividades comerciales y de servicios.

Para determinar la demanda comunal por suelo industrial se supone un índice igual al histórico (período 1990-2004) de 5,3 m² construido / vivienda, con un índice de ocupación de 0,2. Según estos parámetros se proyecta una demanda por suelo industrial.

Los resultados bajo este escenario indican que en el período 2003-2012 se requerirán, en forma adicional, 511 ha en la Comuna para absorber la demanda de suelo para el desarrollo residencial, comercial, de servicios e industria generado en la Comuna en ese período de tiempo. Si el período se amplía hasta el año 2022, se requerirán 1.148 ha y 1.865 ha hasta el año 2032.

ESCENARIO TENDENCIAL – DEMANDA DE SUELO COMUNA DE IQUIQUE

Periodo	N° Viviendas (Acumulado)	Suelo (has)				
		Residencial	Comercial y Servicios Financieros	Servicios	Industria	Total
2003-2012	17.408	263	113	55	80	511
2003-2022	38.717	591	254	123	180	1.148
2003-2032	62.835	961	412	200	292	1.865

Elaboración IMI

b) Demanda de suelo en el escenario optimista

Para estimar la demanda de suelo con fines residenciales se utilizó el estándar de 61 m² construido / vivienda y un índice de ocupación de 0,7.

En el caso de suelo comercial y establecimientos afines, se supone un estándar de 15,7 m² construido / vivienda, el que incluye también los establecimientos de servicios financieros.

En el caso de servicios, se utiliza un estándar de 7,6 m²/viv.

Tanto para el uso comercial como de servicios se supone un índice de ocupación de 0,6 y un índice de constructibilidad de 0,7. Según estos parámetros se proyecta una demanda por suelo para actividades comerciales y de servicios.

En este escenario es posible esperar que la mayor actividad económica generará un mayor uso relativo del suelo industrial, por lo que para determinar la demanda regional por suelo industrial se supone un índice de 7,8 m² construido / vivienda, similar al promedio país para el período 1990-1998. Se supone también un índice de ocupación de 0,2. Según estos parámetros se proyecta una demanda por suelo industrial.

ESCENARIO OPTIMISTA - DEMANDA DE SUELO COMUNA DE IQUIQUE

Periodo	N° Viviendas (Acumulado)	Suelo (has)				
		Residencial	Comercial y Servicios Financieros	Servicios	Industria	Total
2003-2012	18.816	284	122	59	127	592
2003-2022	41303	635	272	132	284	1.323
2003-2032	66.470	1.018	437	211	456	2.122

Para asignar la demanda de suelo a la comuna, se utilizó la proporción para la comuna representó en la superficie total edificada (todos los usos) en el período 1990-2002.

Comuna	Superficie Construida		Demanda de suelo acumulada (ha)					
	1990-2002		Escenario Tendencial			Escenario Optimista		
	m2	%	2012	2022	2032	2012	2022	2032
Iquique	1.720.916	67,832%	510	1.148	1.866	592	1.323	2.122

Fuente: Elaboración IMI

A partir del cuadro anterior y tal como se resume en el cuadro siguiente, la comuna demandará en el escenario normal un total de 1.866 ha de suelo en el período 2003-2032 y en el escenario optimista, un total de 2.122 ha en el mismo período de tiempo.

Comuna	Demanda de suelo acumulada (ha)					
	Escenario Tendencial			Escenario Optimista		
	2012	2022	2032	2012	2022	2032
Iquique	510	1.148	1.866	592	1.323	2.122
Región de Tarapacá	752	1.692	2.750	873	1.950	3.128

Fuente: Elaboración IMI

A continuación se presenta la demanda acumulada por suelo en la comuna, para cada tipo de uso identificado:

Comuna	Demanda acumulada por suelo (ha) Uso Residencial					
	Escenario Tendencial			Escenario Optimista		
	2012	2022	2032	2012	2022	2032
Iquique	262,7	591,3	961,3	284,1	634,7	1018,0
Región de Tarapacá	387	872	1.417	419	936	1.501

Fuente: Elaboración IMI

Comuna	Demanda acumulada por suelo (ha) Uso Comercial y Serv. Financieros					
	Escenario Tendencial			Escenario Optimista		
	2012	2022	2032	2012	2022	2032
Iquique	112,7	253,7	412,4	121,9	272,3	436,7
Región de Tarapacá	166	374	608	180	401	644

Fuente: Elaboración DOM-IMI

Comuna	Demanda acumulada por suelo (ha) Uso Servicios					
	Escenario Tendencial			Escenario Optimista		
	2012	2022	2032	2012	2022	2032
Iquique	54,5	122,8	199,6	59,0	131,8	211,4
Región de Tarapacá	80	181	294	87	194	312

Fuente: Elaboración DOM-IMI

Comuna	Demanda acumulada por suelo (ha)					
	Uso Industrial					
	Escenario Tendencial			Escenario Optimista		
	2012	2022	2032	2012	2022	2032
Iquique	79,9	179,8	292,3	127,2	284,1	455,6
Región de Tarapacá	118	265	431	187	419	672

Fuente: Elaboración DOM-IMI

3.3. DETERMINACION DE SUFICIENCIA DEL SUELO DISPONIBLE.

A continuación se presenta un cuadro comparativo, elaborado en base a los antecedentes respecto de la ocupación de suelo actual y las proyecciones de demanda en el territorio Comunal.

El objetivo es verificar la suficiencia de los suelos disponibles para cada uso analizado respecto de las proyecciones y demandas estimadas, utilizando para ello el Escenario Optimista presentado previamente.

Cuadro Síntesis Suficiencia Suelo disponible Territorio comunal.

Ocupación Actual del suelo v/s Estimación de demanda por Uso de Suelo.

Sup en Has	Vivienda	Equim. Y Serv.	Industria	TOTAL
IQUIQUE				
Area de Extension	2640,00	660,00	1100,00	4400,00
Demanda Estimada				
año 2.032	1018,00	437,00	667,00	2122,00
Requerimiento				
de Suelo	-1622,00	-223,00	-433,00	-2278,00

En términos generales este cuadro muestra claramente que los suelos disponibles, generados por los Instrumentos de Planificación territorial de la comuna costeras, superan con largueza las demandas estimadas para los mismos en el presente estudio.

En consecuencia el territorio urbanizable, entendido como aquel disponible para absorber las futuras demandas de usos Residenciales, Industriales, Turísticos y de Equipamientos es suficiente en todos tipos de Uso analizados.

Al respecto destaca el Uso Residencial Mixto cuya oferta está muy por sobre la demanda estimada para la comuna, y sólo se explica en una “muy optimista” demanda esperada, estimada en los Instrumentos de Planificación territorial respectivos, fundamentada en la concentración de las actividades industriales administrativas y turísticas regionales asociadas a una mayor participación en mercados internacionales.

De lo anterior se puede concluir que el proponer ampliaciones y/o extensiones de los actuales límites urbanos de las comunas de Arica, Camarones, Huara e Iquique, sólo podría responder en principio a los siguientes objetivos de escala e interés Intercomunal:

- Protección.

La voluntad de “proteger” territorios que presentan atributos naturales y ambientales, fragilidad ambiental, y deterioro de sus condiciones naturales, situaciones que ameriten su protección y/o el desarrollo controlado de asentamientos y actividades “urbanas”.

- Restricción.

La necesidad de “restringir” el desarrollo en grandes extensiones del territorio que presentan valores naturales, paisajística y/o históricos, además de riesgos para los asentamientos humanos.

- Incentivo.

El interés por “reconocer e incentivar” eventuales iniciativas puntuales para el desarrollo de actividades Turísticas, productivas u otras en territorios con potenciales para ello.

- Integración Funcional.

La intención de “conformar subsistemas funcionales” entre dos o más Comunas. Integración que permita estructurar el territorio, solucionando debilidades, restricciones, y de unos y otros.