

LA CIUDAD DE IQUIQUE

Alberto Gurovich W.

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 toldería improvisada tras la pequeña promontoria 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 sureste 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.

El 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 habi-

taciones 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 balseiros changos y negros aparecían retirados del conjunto urbano, en la península de Cavancha. 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 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 fué lentamente convirtiendo en el centro comercial y administrativo, al mismo tiempo que surgían nuevos muelles, bodegas, almacenes y corrales para las mulas 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 arruina el puerto y diezma 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 fué 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 de 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 un 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 principian 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 recaudaciones provenientes de los derechos de exportación, esto es 4,10 veces el monto de las entradas fiscales percibidas por el puerto de Valparaíso.

En 1907, Iquique es una ciudad cosmopolita de costumbres liberadas y, al mismo tiempo, escenario de tremendos enfrentamientos sociales. La población llega a los 40.171 habitantes, si bien ha descendido la velocidad del aumento poblacional. Los extranjeros constituyen el 44,75% de los propietarios urbanos de Iquique, aunque sólo representan el 26,63% de su 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, extendiéndose hasta la península de Cavancha e incorporando plenamente al Hipódromo y al balneario a conjunto urbano.

La primera Guerra Mundial cierra el importante mercado alemán del salitre y afecta el comercio con los otros países europeos. Además, 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 secciones periféricas medias y la formación de campamentos provisorios, de trabajadores salitreros cesantes, entre la ciudad y algunos caseños 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 caseños satelitarios en El Colorado y Los Pineles 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 más 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 de 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 dispuestas, 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 aumentó 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 hasta nuestros días.

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 litoral y la existencia de instalaciones portuarias completas. Además se concedieron franquicias aduaneras por medio de la llamada Ley 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), conforme 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 industrias pesqueras mediante la liberación de derechos aduaneros y otras reducciones impositivas (DFL 266/1960 y Ley 15.575), además de la urbanización de un sector de El Colorado.

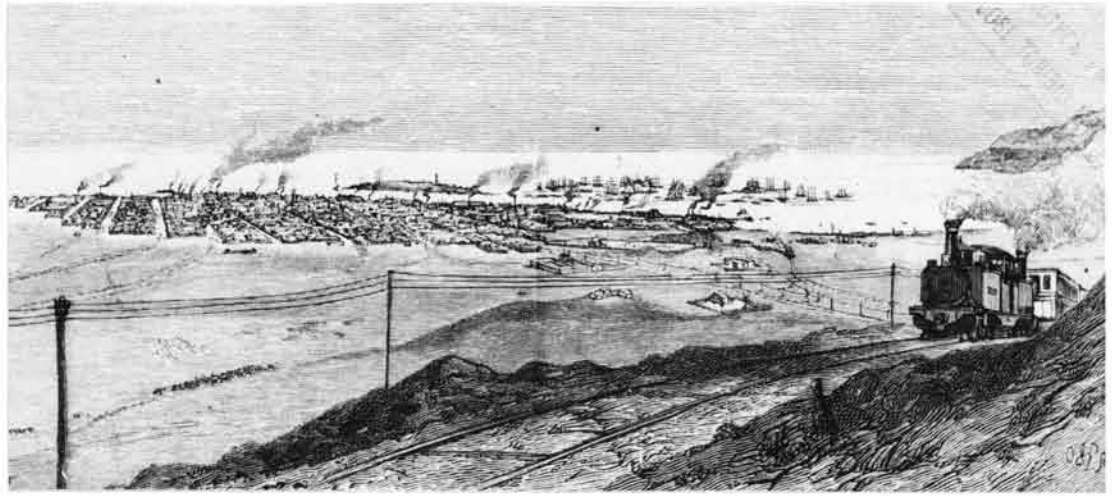
Esta urbanización de El Colorado, compuesta de 80 predios de una hectárea cada uno, de hecho le impone el destino de barrio industrial de la ciudad.

Para readecuar el conjunto urbano a las nuevas solicitudes y 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 concurren 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 fué gestando una excesiva especialización pendiente de un sólo recurso marino, la anchoveta (*Engraulis ringens*), 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 Cavancho, donde se construyeron diversas poblaciones para los obreros y empleados de



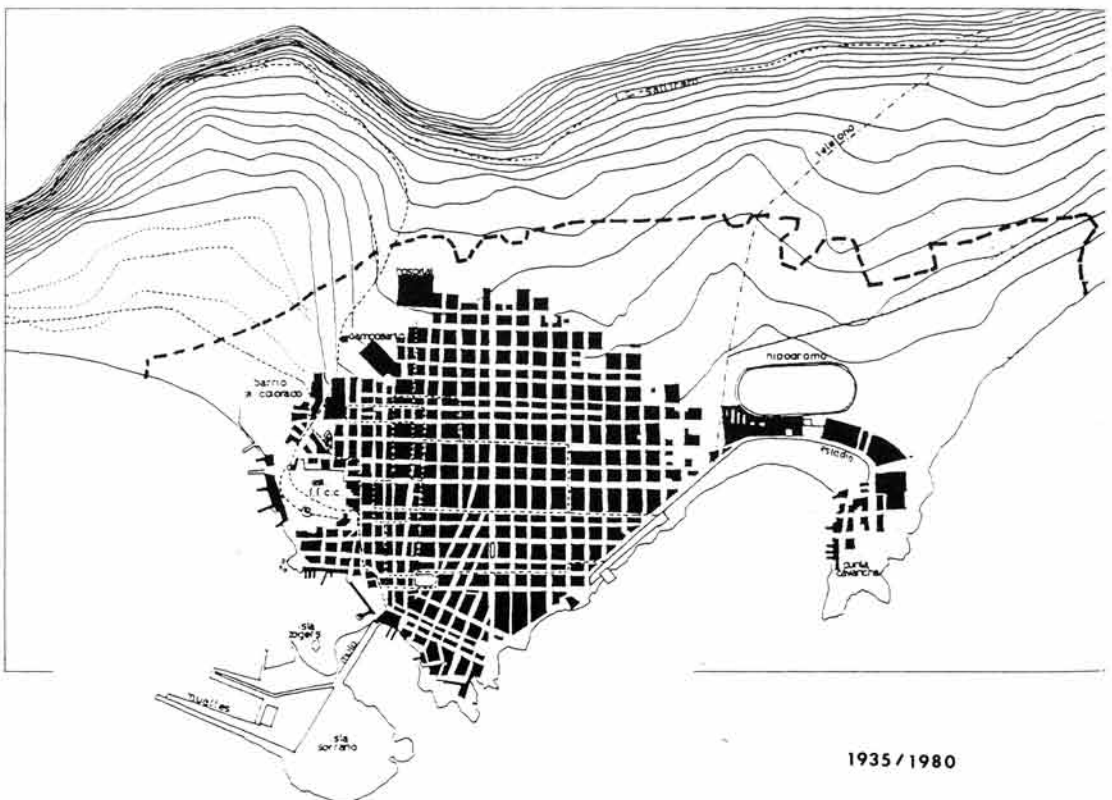
2



3



4



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 orillas 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 el 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 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 de 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 Nacional de Estadística en 105.395 habitantes para diciembre de 1980 (sin incluir una considerable población flotante).

La ampliación residencial de la ciudad en este período ha seguido las tendencias del decenio anterior, acentuando la prolongación hacia el sur y el suroriente en los sectores de Cavancha y Playa Brava, y densificando el núcleo central costero con un anillo de remodelaciones habitacionales.

Se ha construido el aeropuerto de Chucumata, distante 41 kilómetros al sur, con lo cual podrá utilizarse la superficie desplazada por el de Cavancha y solucionar los otros inconvenientes de su ubicación.

Por otra parte, han continuado creciendo los servicios institucionales y comerciales en el centro, los equipamientos de turismo y los servicios recreativos en las riberas de Cavancha y Playa Brava, y las actividades productivas y comerciales en el extremo norte, al interior de la Zona Franca y en el El Colorado.

Todo ello, unido a las facilidades de importación de vehículos en el área de extensión de la Zona Franca, ha elevado las magnitudes de la circulación interna, recargando algunas uniones y tramos de la vialidad fundamental.

Se ha compuesto, en suma, una figura urbana muy distendida y estenosada, con ciertas zonas de renovación en el centro y en los extremos norte y sur, y con amplias zonas deterioradas en las secciones intermedias. El aumento de la población, las actividades y la superficie urbana, están actualmente presionando sobre las disponibilidades hídricas y energéticas de la ciudad, como ha sucedido durante toda la historia de Iquique.

En los últimos años, la ciudad ha crecido en población y superficie.

El censo de 1982 registró un total de 110.153 habitantes, con una tasa anual acumulativa de 4,56% en el período intercensal precedente.

Este mismo incremento se reflejó en otros indicadores. Por ejemplo, el número de habitantes por vivienda subió de 4,14 a 4,66 entre 1970 y 1982, mientras la tasa de masculinidad aumentaba de 0,99 a 1,027, recuperando la figura propia de un enclave económico con aportes de mano de obra inmigrante.

El Instituto Nacional de Estadísticas ha supuesto una leve baja de la tendencia poblacional durante los años siguientes, con una tasa media del 3,51%, en tanto el Ministerio de Vivienda y Urbanismo considera que la dinámica anterior se habría mantenido. De este modo, sus proyecciones para 1990 difieren entre 145.160 y 157.275 habitantes, respectivamente.

Por su parte, la trama urbana se fué prolongando hacia el norte y el sur.

En el extremo norte, más allá del barrio industrial y la Zona Franca, se consolidan las ubicaciones de las empresas pesqueras.

Entre el sector antiguo y este crecimiento, en el marco de un Plano Seccional elaborado por el MINVU, se insertó un programa de construcción de viviendas sociales, en cuya solución se utilizaron tipologías de dos pisos y edificios en altura, abarcando un espacio que llegó al límite oriental de la ciudad y donde las viviendas quedaron entremezcladas con instalaciones de mediana industria.

La presión por habilitar nuevas zonas industriales, justificó el estudio de las posibilidades de superar los "umbrales naturales" del crecimiento urbano, en el área contenida por el Regimiento y el Cementerio.

Hacia el sur, la expansión determinó la necesidad de incorporar una parte del viejo aeródromo de Cavancha en los programas habitacionales de Huarasiña y Lirima. En la fracción costera de la parte restante, también sometida a un Plano Seccional, se combinaron edificios en altura con unidades de turismo y equipamiento.

A continuación se desarrolló un sector de ampliación urbana, dividido en el sentido longitudinal por la calle Pedro Prado, trazada a unos 500 metros del borde marítimo.

Mientras el área costera, con una mayor pendiente, fue siendo ocupada por las viviendas de las clases media y alta, el interior sirvió de asentamiento de cuatro programas habitacionales de interés social, gestionados por el SERVIU (Las Dunas).

Finalmente, en el extremo sur de la ciudad y ya en las laderas del cerro Dragón, a partir de un estudio seccional que determinó numerosas restricciones, se han ido localizando grupos de viviendas en baja densidad sobre lotes de tamaño medio, principalmente aglomeradas hacia el borde costero, sobre un área que tiene una fuerte demanda turística.

Los niveles de urbanización de las nuevas superficies de Iquique, han mejorado los valores promedio de la ciudad, a pesar de lo cual subsisten algunos problemas de orden sanitario, particularmente en el entorno del Cementerio número uno y en el Campamento Centenario, situado junto al terminal agropecuario.

En el borde de la pampa, sobre el acceso a la ciudad, durante los años recientes siguió fortaleciéndose la formación de Alto Hospicio y Alto Molle, en torno a la planta industrial de Cardoen, donde las viviendas, las escuelas y otros servicios se unieron a los pequeños cultivos y criaderos localizados en la década anterior, en un gesto que parece anunciar los nuevos tiempos.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA EN EL TEXTO:

- ANTONIOLETTI R., Rodrigo: "Las funciones regionales de la ciudad de Iquique"; pp. 133-149, art. rev. *Informaciones Geográficas*, ed. Departamento de Geografía de la Universidad de Chile, año XVI, número de 1966, Santiago, 1969, 159 pp.
- BERMUDEZ M., Oscar: "Historia del salitre desde sus orígenes hasta la Guerra del Pacífico"; ed. Universidad de Chile, Editorial Universitaria, Santiago, 1963, 456 pp.
- BILLINGHURST, Guillermo E.: "El abastecimiento de agua potable del puerto de Iquique"; ed. Imprenta Española, Iquique, 1887, 185 pp.
- ESPINOZA, Enrique: "Geografía descriptiva de la República de Chile"; ed. Imprenta y Encuadernación Barcelona, cuarta edición, Santiago, 1897, 493 pp.
- GARBARINO M., Mario: "Chile turístico e industrial. Tomo I, los desiertos"; ed. Federación de Estudiantes de la Universidad de Concepción, Santiago, 1957 (1960), 136 pp.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: "Censos de población y viviendas" y "Boletines estadísticos"; varios.
- MUNICIPALIDAD DE IQUIQUE: "Centenario de Iquique", ed. Centenario, Imprenta ABC, Santiago, 1979, 175 pp.
- ORREGO M., María Inés, et al.: "Iquique, la industria salitrera en el origen y desarrollo de una ciudad y su arquitectura"; Seminario de Historia de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, tomo I/III, Santiago, 1973, 109 pp.
- OVALLE C., Francisco Javier: "La ciudad de Iquique"; ed. Imprenta Mercantil, Iquique, 1908, 347 pp.
- TRONCOSO, L., María Teresa: "Iquique: efectos urbanísticos de su expansión industrial" Seminario de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Santiago, 1965, 88 pp.
- UGARTE Y., Juan de Dios: "Iquique, desde su fundación hasta nuestros días"; s/ed., Iquique, 1904 (ref. sec.).
- Artículos de prensa de los diarios "El Mercurio" de Santiago y "La Estrella" de Iquique.

2. Iquique, desde el ferrocarril del salitre, M. Prior.

3. Vista de Iquique Delamare, París 1863.

4. Iquique, 1915.

Fotos: 1 a 4 Unidad de Fotografía, U. de Chile