



Interpretação Histórica de Iquique: Conquista, Modernização e Desenvolvimento de um Grande Porto do Pacífico 1879 a 2023.

Interpretación Histórica de Iquique: Conquista, Modernización y Desarrollo de un Puerto Mayor del Pacífico 1879 a 2023.

E6_06 El patrimonio cultural urbano: construcciones desde la historiografía
Coordenadores

Carlos A. Contreras Rojo

Arquitecto, Universidad Arturo Prat, Chile

Posgrado en Gestión del Patrimonio, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina.

carloscontrerasrojo@gmail.com; carloscontreras01@unap.cl

Ariesy Valentina Belén Vega Silva

Arquitecta, Universidad Arturo Prat, Chile

Diplomado en Patrimonio Cultural, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.

ariesy.valentina96@gmail.com

Resumo:

La guerra del Pacífico (1879-1884) enfrentó a Chile contra la alianza Perú-Boliviana, provocando la anexión de nuevas provincias al país, siendo Iquique una de las más importantes por su rol de puerto internacional en la Industria Salitrera, proceso marcado por las obras de nacionalización del territorio mediante obras de equipamientos modernos, sincretismo religioso y avanzada residencial, consolidando el uso de los espacios físico y sociales desde su origen como caleta indígena a puerto mayor de la industria global. Este proceso denominado “Chilenización” del territorio se extendió hasta las políticas públicas de la dictadura militar (1973), consolidando nuevos espacios de poder y manifestación, los cuales se han mantenido hasta la actualidad.

El presente estudio aborda estas transformaciones mediante la interpretación histórica como herramienta de la historiografía urbana, una metodología que contempla tres etapas de reconocimiento de antecedentes: descripción, comprensión y explicación. Desde la perspectiva de la ciudad como un palimpsesto urbano, esta interpretación permite abordar los fenómenos espaciales considerando las múltiples capas de significado sedimentadas en su desarrollo. En este sentido, la documentación cartográfica, junto con fuentes

oficiales, prensa e imágenes iconográficas, constituye una base argumental clave para entender los factores que han estructurado los espacios urbanos y el crecimiento de la ciudad.

Se analiza la expansión y transformación urbana, marcada por dinámicas económicas, sociales y culturales, pasando de ser una agrupación de asentamientos indígenas a consolidarse como un centro urbano en función de las necesidades de sectores productivos, en ausencia de una planificación estructurada. Desde la triplicidad del espacio propuesta por Henri Lefebvre (1974) —físico, mental y social—, se examinan los valores patrimoniales materiales e inmateriales que evidencian los modos de habitar y la configuración espacial de la ciudad, donde las estructuras urbanas han perdurado, los detalles y significados asociados a ellas han sido objeto de constantes resignificaciones.

Palabras-clave: Patrimonio, Urbanismo, Interpretación histórica, desarrollo, Tarapacá.

Introducción

Las ciudades del Norte de Chile son parte de un proceso de conquista cultural producto, desde su origen como territorio apropiado por la victoria de la Guerra del Pacífico (1879-1884), donde la alianza Perú-boliviana se enfrentó a Chile por tensiones políticas hacia la industria Salitrera presente en el desierto de Atacama.

Esta guerra enfrentó los intereses políticos internacionales presentes en las compañías inglesas de extracción minera, quienes, en conjunto con capitales chilenos, poseían gran parte del mercado del Salitre, el cual era un recurso relevante del siglo XIX por sus usos como fertilizante, químico y explosivo. La firma del Tratado de Ancón en 1883 fijó una tregua entre las partes y estableció que la provincia de Tarapacá, entonces peruana, pasaría a ser chilena.

Parte del territorio en conflicto que se anexó a Chile es la ciudad de Iquique, puerto internacional estratégico dentro del ecosistema industrial salitrera, ya que permitía el ingreso de insumos, maquinarias y personal, siendo también el punto de salida de embarcaciones para la venta del mineral. La transición desde la conquista a la integración al territorio se denomina “Chilenización”, proceso marcado por las obras de nacionalización del territorio, mediante construcción de equipamientos modernos, sincretismo religioso y avanzada residencial, consolidando el uso de los espacios físico y sociales desde su origen como caleta indígena a puerto mayor de la industria global. Sus huellas se extienden hasta las políticas públicas de la dictadura militar de 1973, consolidando nuevos espacios de poder y manifestación, los cuales se han mantenido hasta la actualidad.

El presente estudio aborda estas transformaciones mediante la historiografía urbana y su interpretación histórica, centrándose en el contraste documental de cartografía que evidencien los procesos de origen, consolidación y expansión de los asentamientos primitivos que dieron paso a la urbanidad, abordando a la ciudad de Iquique como sujeto y a su vez el objeto de la historia urbana (Martínez; Mejía. 2021).

La falta de una legalidad fundacional sobre la ciudad dentro de la historia archivística abre la interpretación de los orígenes de Iquique hacia su urbanización, trayectoria urbana que ha estado atravesada por la economía salitrera, la ocupación bélica y los reordenamientos territoriales posteriores a la Guerra del Pacífico, tales narrativas comunitarias han tendido a producir legitimidades alternativas. La estructura urbana existente es producto de la manifestación paradigmática del espacio concebido en los términos propuestos por Lefebvre, la cual requiere ser contrastada con otras formas de representación histórica que emergen desde el espacio vivido y que operan como matrices de memoria local (Martínez, 2020).

En ciudades conquistadas o con antecedentes de conflictos bélicos como Iquique, por lo general, no coinciden con las secuencias de configuración y ordenamiento territorial establecidas por la historiografía crítica y profesional (Medellín, 2020), generando así un campo de tensiones entre la producción formal del espacio y su apropiación simbólica.

En este contexto, resulta imprescindible intervenir analíticamente en el territorio histórico para desentrañar la manera en que estas representaciones han incidido tanto en la valoración como en el progresivo deterioro de las estructuras urbanas construidas, proyecciones e hitos urbanos que a medida que la ciudad se extendía por la geografía, iban siendo absorbidos y reemplazados por nuevas necesidades (Jiménez Martín et al., 2022).

Estudio Historiográfico, reconstruyendo la historia urbana.

A través de los antecedentes cartográficos se pretende reconstruir la historia urbana y arquitectónica que da origen a la ciudad de Iquique, identificando hitos estructurantes que dieron sentido a la forma urbana que se mantiene en la actualidad, reconstruyendo la historia colonial de la ciudad que fue ocultada por los procesos de conquista postguerra.

La metodología contempla tres etapas de reconocimiento de antecedentes: descripción, comprensión y explicación, utilizando documentación cartográfica, junto con fuentes oficiales, prensa e imágenes iconográficas, constituye una base argumental clave para entender los factores que han estructurado los espacios urbanos y el crecimiento de la ciudad (Figura 01).

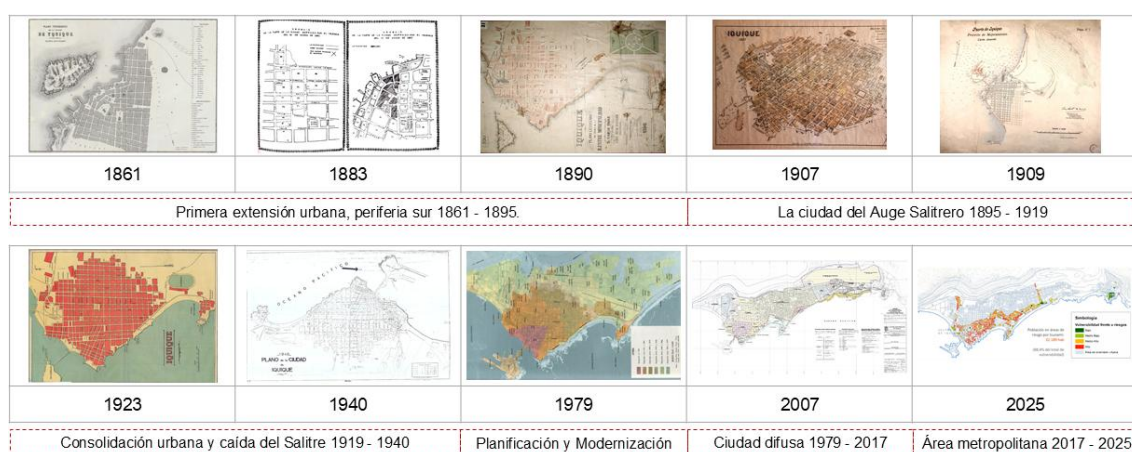


Figura 01. Línea temporal planimetrías oficiales. Fuente: de los autores 2025.

El objetivo principal de este estudio es proponer una relectura histórica integral de la ciudad de Iquique, centrada en el período previo al proceso de chilenización, con el fin de problematizar los relatos fundacionales tradicionales y visibilizar las capas históricas que han configurado su forma urbana. Se busca identificar zonas de conflicto espacial derivadas de los procesos históricos de apropiación, modernización y expansión urbana, junto con profundizar en la comprensión del patrimonio vivido a partir de las prácticas cotidianas y los usos sociales del espacio.

Levantamiento histórico.

La conformación urbana de la ciudad y del fenómeno de estudio, primero se entiende de manera macro, a través de los bordes del asentamiento y geomorfología del litoral de Iquique, los cuales permitieron las condiciones para el refugio y sustento a los primeros habitantes, para posteriormente entender de manera específica la zona de estudio, su incidencia y conformación en la ciudad.

En este trabajo se busca poner el acento en las posibilidades metodológicas de los documentos para aportar con una dimensión espacial a la historia del género. Por ello, no se ha trabajado con un período sino con una serie de fuentes documentales que han sido escogidas por sus posibilidades de aporte a la elaboración del relato historiográfico de las mujeres en la ciudad. Con una amplitud cronológica que retrocede hasta un documento de la Colonia, comparecen en los

planos los espacios característicos de la modernización urbana y las transformaciones de la arquitectura de la ciudad.

Desde su surgimiento como asentamiento poblado es posible reconocer ocho períodos de desarrollo urbano, que dan cuenta en etapas sucesivas de la materialización de la trama urbana los que pueden resumirse de la siguiente manera en base a la información bibliográfica y planimétrica existente. A la luz de esta trayectoria histórica, es posible reconocer ocho períodos de desarrollo urbano (figura 02), los cuales expresan, la materialización física de la trama de Iquique.

	Caracterización del tramo	Periodo
01	Antecedentes históricos, de asentamiento humano a puerto mayor	1536 - 1861
02	Primera extensión urbana, periferia sur	1861 - 1895
03	La ciudad del Auge Salitrero	1895 - 1919
04	Consolidación urbana y caída del Salitre	1919 - 1940
05	Planificación Urbana y modernización	1940 - 1964
06	Industrialización y populismo urbano	1964 - 1979
07	Ciudad difusa, densificación vertical descontrolada	1979 - 2017
08	Área Metropolitana, conflicto escalar	2017 - 2025

Figura 02. Caracterización histórica de antecedentes planimétricos. Fuente: de los autores, 2025.

Antecedentes históricos, de asentamiento humano a puerto mayor, 1536 – 1861.

Entre 1536 y mediados del siglo XIX, el territorio que hoy ocupa la ciudad de Iquique se configuró como un espacio estratégico de articulación entre el litoral del Pacífico, la cordillera de la Costa y la Pampa del Tamarugal (Núñez y Moragas, 1977), inserto en el ecosistema árido del desierto de Atacama. Los vestigios arqueológicos de más de cuatro milenios evidencian una apropiación temprana del litoral por parte de comunidades prehispánicas, cuyas prácticas de subsistencia se organizaron en torno a estrategias de complementariedad ecológica que articularon distintos pisos ambientales (Murra, 1972). Estas dinámicas territoriales configuraron redes de circulación y uso del espacio que trascendieron el asentamiento costero (Rowstorowsky 1977), integrando caletas, aguadas, zonas de pesca y espacios de aprovisionamiento interior, estableciendo una primera matriz territorial de larga duración (Núñez y Dillehay, 1979).

Con la conquista española, estas formas vernáculas de ocupación fueron reconfiguradas e incorporadas al sistema colonial del virreinato del Perú, transformándose en caletas artesanales de baja densidad poblacional subordinadas a las dinámicas extractivas del interior. El litoral pasó a cumplir una función logística y de abastecimiento para las explotaciones argentíferas de Huantajaya, iniciadas a mediados del siglo XVI, consolidando una relación jerárquica entre costa y pampa. Esta subordinación productiva redefinió el sentido territorial del borde costero, que dejó de ser exclusivamente un espacio de reproducción social para convertirse progresivamente en un soporte funcional del sistema minero. La cartografía y los registros del siglo XVIII dan cuenta de una ocupación incipiente pero estratégicamente localizada, articulada a caminos y rutas que conectaban el puerto con los centros productivos del interior, anticipando una estructuración espacial orientada a la circulación de recursos (figura 03).

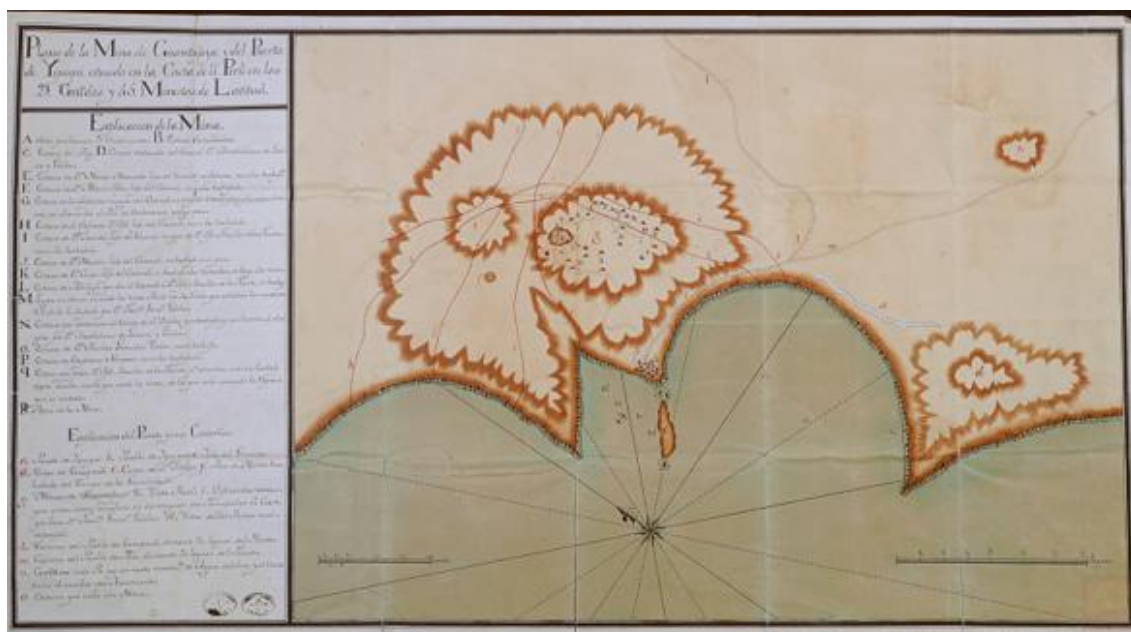


Figura 03. Plano de O'Brien de la mina de Huantajaya hacia 1767. Fuente: MP-PERU_CHILE,43BIS.

En este mismo año se levanta el Plano de la Mina de Guantajaya y del Puerto de Yquique representado como una pequeña aldea costera con 16 estructuras y dos grandes caminos que conducen a la pampa y bordean el litoral.

Durante el siglo XIX, la expansión de la industria del salitre intensificó la articulación territorial pampa–costa, transformando radicalmente la producción del espacio en Iquique. La instalación de bodegas, muelles provisorios y, posteriormente, infraestructuras permanentes vinculadas al embarque del mineral, consolidó al litoral como un dispositivo productivo orientado al comercio internacional (González, 2022).

El reconocimiento jurídico de Iquique como puerto mayor en 1855 marcó un punto de inflexión en su conformación urbana, al exigir nuevas funciones administrativas, tecnológicas y logísticas que impulsaron la expansión del asentamiento y la especialización funcional del borde costero. La incorporación del ferrocarril del salitre, la aduana y las instituciones comerciales reforzó el rol estratégico de la ciudad dentro del sistema extractivo regional, estructurando un territorio urbano cuya forma y organización respondieron prioritariamente a las necesidades del ciclo exportador (Advis, 2009). De este modo, Iquique se consolidó como un nodo clave de la economía salitrera, donde el valor de uso portuario se impuso como principio organizador del espacio, sentando las bases de los conflictos y tensiones territoriales que caracterizarían su desarrollo posterior (figura 04).



Figura 04. Plano Topográfico de la ciudad de Iquique (1861). Autor: Ramon Escudero.

Primera extensión urbana periferia sur, 1861 – 1895.

La primera extensión urbana de Iquique, desarrollada entre 1861 y 1895, estuvo directamente condicionada por su consolidación como puerto mayor del sistema salitrero, configurando un litoral de carácter eminentemente industrial entre los sectores de El Morro y La Puntilla, como señalan los escritos de Guerrero (2007) y Donoso (2014).

En este período, el borde costero se transformó en un dispositivo estratégico de articulación entre la pampa salitrera y el mercado internacional, concentrando muelles, bodegas, talleres y edificaciones administrativas vinculadas a la importación y exportación. El crecimiento demográfico registrado en la segunda mitad del siglo XIX refleja esta intensificación funcional del territorio, evidenciando una ciudad cuya expansión espacial respondió prioritariamente a las demandas del ciclo extractivo más que a una planificación urbana deliberada (Aguirre Munizaga & Díaz Araya, 2009). El 11 de Julio del año 1866 Iquique es declarado por las autoridades peruanas ‘ciudad’ del departamento de Tarapacá, siendo la ciudad más austral de la República del Perú en esos entonces.

En 1879 se inicia la Guerra del Pacífico, conflicto originado por las tensiones en torno a la explotación de la industria salitrera entre Bolivia y Chile, al cual Perú se suma como aliado boliviano. En este contexto, la ciudad de Iquique fue escenario del Combate Naval de Iquique, donde la precaria marina chilena se enfrentó a los acorazados peruanos, sufriendo una derrota que, no obstante, generó admiración y se consolidó como un hito en la historia local. Ese mismo

año, la ciudad fue bombardeada, afectando gravemente su casco histórico y dando paso a una posterior remodelación de su trama urbana.

El 23 de noviembre de 1879, el ejército chileno liderado por el comandante Juan José Latorre tomó posesión de Iquique. El vicealmirante Patricio Lynch convocó el 25 de noviembre 1879, a ciudadanos y miembros del Cuerpo Consular para que forme la Junta Municipal, la que eligió al francés Eduardo de Lapeyrouse como alcalde de la Junta Municipal de Iquique. Con el término del conflicto, en 1883, establecido en El tratado de Ancón, Iquique pasa a ser parte del Territorio Chileno.

A pesar de su creciente relevancia económica, la ciudad mantuvo durante gran parte del período una estructura compacta y contenida, limitada por la pampa desértica hacia el interior y por los bordes naturales del litoral. Esta contención territorial reforzó una lógica de densificación y ocupación intensiva del espacio disponible, generando una morfología urbana irregular, fragmentada y carente de ejes estructurantes claros. La ausencia de una acción ordenadora sostenida por parte del Estado permitió que la forma urbana se produjera de manera espontánea, subordinada a los flujos productivos, a los intereses privados y a la urgencia funcional de la industria portuaria.

En este contexto, los barrios de Iquique desarrollaron identidades territoriales diferenciadas, asociadas tanto a su localización como a su función dentro del sistema urbano-portuario. Mientras La Puntilla se vinculó a comerciantes y población extranjera relacionada con la industria salitrera, El Morro concentró a sectores populares y mestizos que prestaban servicios a las dinámicas productivas de la pampa. Este último barrio, emplazado sobre la antigua aldea colonial, mantuvo por largo tiempo una morfología heredada del período peruano, caracterizada por calles estrechas y trazados irregulares, evidenciando la superposición de capas históricas en la producción del espacio urbano y la persistencia de estructuras territoriales preexistentes.

La expansión urbana de Iquique estuvo además marcada por una alta vulnerabilidad frente a eventos naturales y antrópicos, como incendios, terremotos y maremotos, que afectaron reiteradamente su tejido urbano durante la segunda mitad del siglo XIX (Pizzi, 1990). Estos episodios, sumados a la precariedad constructiva y a la falta de servicios básicos, reforzaron una imagen de ciudad fragmentada y frágil (Vidal, 1880), donde las condiciones de habitabilidad se encontraban profundamente tensionadas por el crecimiento acelerado. La reiteración de estas catástrofes actuó como catalizador para la introducción de normativas urbanas y ensanches viales, orientados a responder a las exigencias de una ciudad portuaria en expansión (figura 05).

Finalmente, la incorporación de infraestructuras modernas tal como el ferrocarril, la aduana y las instalaciones portuarias consolidó a Iquique como un nodo territorial clave del sistema salitrero, reforzando su integración a las redes de circulación regional y global (Montory, 2022).

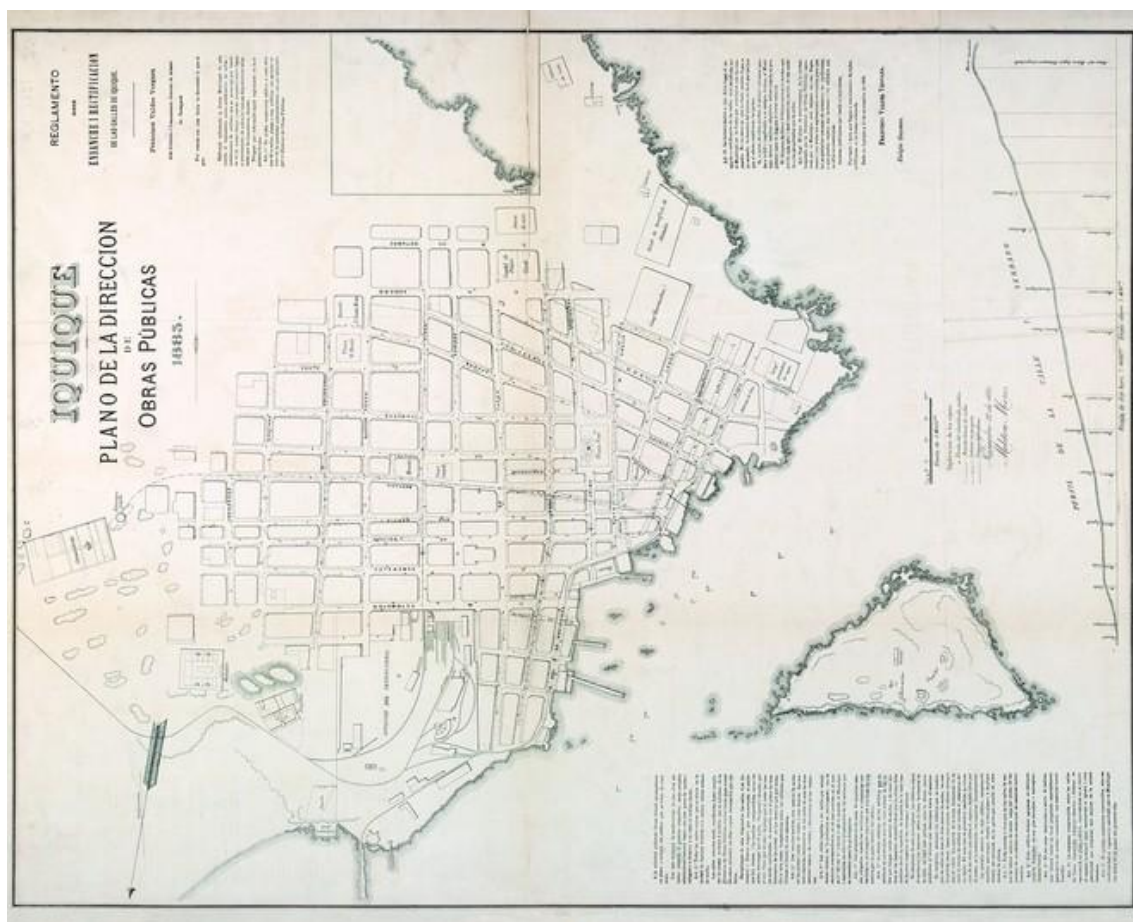


Figura 05. Plano de Iquique 1885. Autor: Dirección de Obra Publicas de la ciudad.

La ciudad del Auge Salitrero, 1895 – 1919.

Tras la incorporación de Tarapacá al territorio chileno luego de la Guerra del Pacífico, el Estado impulsó la construcción de equipamientos públicos, edificios institucionales y plazas como estrategia para consolidar su presencia, proyectar orden y progreso, y afirmar su soberanía en una ciudad marcada por su pasado peruano y su rol en la economía salitrera (Infante Martín, 2020). En este contexto se desarrolló el ferrocarril Longitudinal o Longino, que conectó el puerto de Iquique con La Calera y la red ferroviaria nacional, iniciado durante el gobierno de Domingo Santa María (1881-1886) continuando su construcción en el gobierno de Balmaceda (1887-1891) y concluyendo en el gobierno de Pedro Montt (1906-1910).

No obstante, este proceso ocurrió en medio de fuertes tensiones sociales y económicas. Hacia 1907, el alza del costo de vida deterioró las condiciones de los trabajadores salitreros, dando origen a un ciclo de movilizaciones que se inició con la huelga de la oficina San Lorenzo y se extendió rápidamente por los cantones salitreros.

Tras una masiva movilización obrera que paralizó la región salitrera, el conflicto culminó con la represión militar ordenada por el general Roberto Silva Renard contra los trabajadores reunidos en la Escuela Santa María de Iquique, provocando cientos de muertos y heridos. Este episodio se consolidó como uno de los hitos más dramáticos del movimiento obrero latinoamericano,

generando un amplio debate nacional sobre la cuestión social y dejando una huella profunda y persistente en la memoria colectiva.

Sin embargo, en el contexto político posterior, esta memoria resultó problemática para el proyecto nacional que el Estado chileno buscaba instaurar en la región. La política de chilenización en la región de Tarapacá iniciada tras la Guerra del Pacífico ya había dejado huellas en el espacio urbano hacia la época de la masacre (Barrios, 2006), pero se intensificó de manera decisiva a partir de 1910, con el centenario de la República. En este período, la chilenización adquirió un carácter compulsivo, al punto de convertir a la ciudad nortina en la “matriz del renacer del nuevo nacionalismo en Chile desde la periferia” (Díaz Araya et al., 2011).

De este modo, y quizás para contrarrestar la “triste e imperecedera celebridad” asociada a la plaza Manuel Montt y la Escuela Santa María, se fomentó desde el espacio urbano una reescritura del pasado, una resignificación forzada de los lugares vinculados con el crimen de Estado, desconectándolos de su violento pasado.

Consolidación urbana y caída del Salitre, 1919 – 1940.

Este período constituye una fase de consolidación urbana y reconfiguración territorial de la ciudad de Iquique, en un contexto marcado por la crisis estructural del ciclo salitrero y por la profundización de las estrategias estatales de control político y simbólico en el norte de Chile.

Durante las primeras décadas del siglo XX, Iquique experimentó un proceso de transformación de su composición social y cultural, transitando desde una ciudad portuaria de carácter cosmopolita hacia un modelo urbano atravesado por políticas de nacionalización del territorio. Estas políticas se materializaron en prácticas de exclusión y control ejercidas sobre la población peruana y otros grupos considerados ajenos al proyecto nacional chileno, particularmente a través de la acción de las Ligas Patrióticas desde 1911. Dichas dinámicas produjeron desplazamientos forzados, reconfiguraciones demográficas y una resignificación simbólica del espacio urbano, evidenciando el rol del territorio como soporte de la soberanía estatal y como instrumento de construcción identitaria (figura 06).

En paralelo, la ciudad enfrentó una profunda crisis económica derivada del debilitamiento del sistema productivo salitrero. La competencia del salitre sintético, intensificada tras la Primera Guerra Mundial, provocó una contracción sostenida de la actividad extractiva, con impactos directos en el empleo, la dinámica portuaria y la producción arquitectónica urbana, la cual se estancó hacia comienzos de la década de 1920. En este escenario, la visita de los arquitectos Karl Brunner y Luis Muñoz Maluschka en 1929 se inscribe en los intentos del Estado por introducir criterios de planificación urbana y racionalización del espacio en las ciudades del norte, en consonancia con las políticas nacionales de ordenamiento territorial.

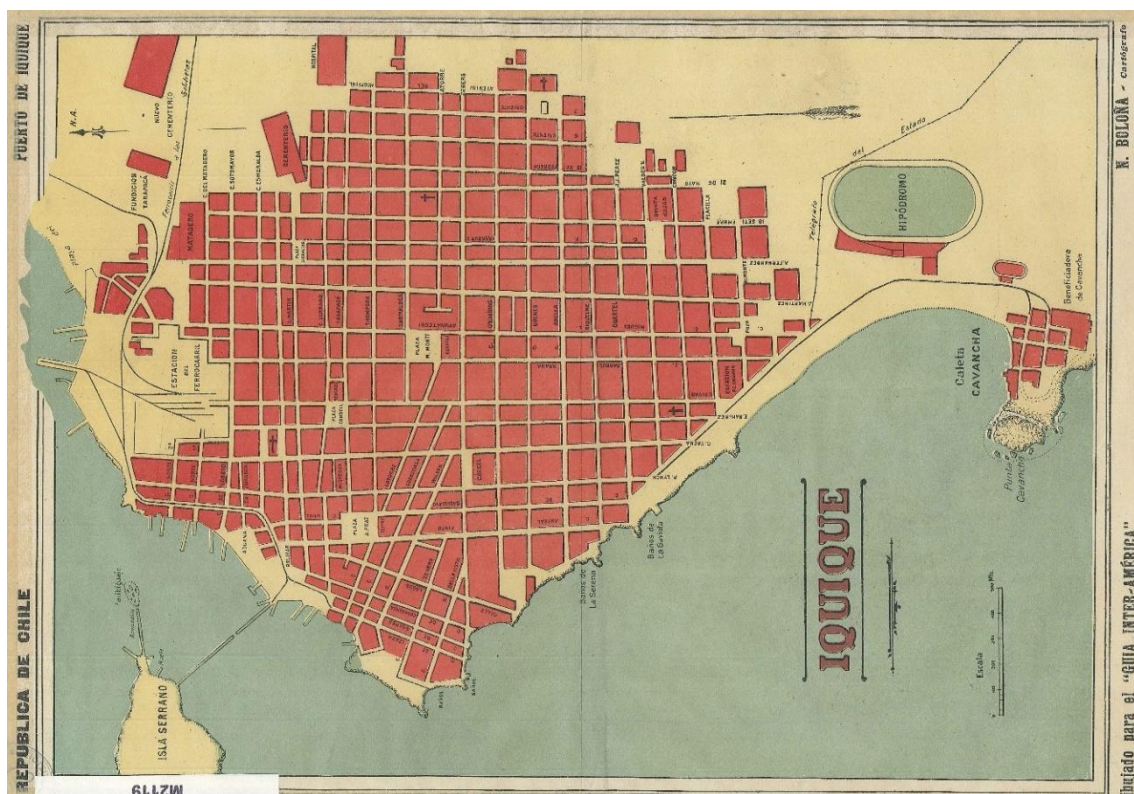


Figura 06. Plano del puerto de Iquique, 1923. Autor: Nicanor Boloña.

A pesar de estas restricciones estructurales, Iquique consolidó su rol funcional como ciudad puerto, reforzando determinados sectores urbanos y redefiniendo el uso del borde costero. La consolidación del sector sur, particularmente en torno a playa Cavancho y la avenida Balmaceda, evidencia la incorporación de espacios recreativos y de esparcimiento como parte de una estrategia de modernización urbana, asociada a nuevas concepciones higienistas y paisajísticas. Estas transformaciones coexistieron con un período de transición arquitectónica caracterizado por el eclecticismo, reflejo de la adaptación local de lenguajes formales internacionales en un contexto de limitaciones económicas y tecnológicas.

Desde una perspectiva morfológica y patrimonial, el tejido urbano de Iquique en este período expresa la superposición de distintos órdenes espaciales y temporales. Por un lado, persisten trazados heredados del período peruano, con orientaciones diagonales y manzanas irregulares; por otro, se consolida una retícula ortogonal asociada a los procesos de expansión y modernización impulsados por el Estado chileno. Esta coexistencia configura un paisaje urbano estratificado, portador de valores históricos, urbanos, arquitectónicos y sociales, vinculados tanto al auge como a la crisis del ciclo salitrero. En este sentido, el centro histórico de la ciudad se constituye como un espacio de memoria colectiva, donde se materializan prácticas de sociabilidad, rituales cívicos y narrativas identitarias que han contribuido a la construcción simbólica de Iquique como “Capital del Salitre”.

En términos de infraestructura portuaria, las intervenciones realizadas entre 1927 y 1931, orientadas a ampliar la capacidad portuaria mediante la conexión con el continente de la antigua Isla Blanca, posteriormente denominada Isla Serrano, reforzaron el carácter estratégico del litoral como eje estructurante del sistema urbano-territorial. Sin embargo, hacia comienzos de la década

de 1930, la crisis económica internacional profundizó el declive del salitre, provocando flujos migratorios desde los cantones mineros hacia la ciudad y generando procesos de densificación forzada del tejido urbano, especialmente en áreas centrales y portuarias.

Planificación Urbana y modernización, 1940 – 1964.

Este periodo marca un punto de inflexión en el proceso de planificación territorial de la ciudad, al iniciarse formalmente la elaboración de su primer Plano Regulador bajo la dirección del arquitecto Luis Muñoz Maluschka, funcionario de la Dirección de Obras Públicas (1945). Este instrumento sería el primer documento oficial para el estudio de la ordenación racional de la ciudad, reconociendo el carácter histórico del espacio urbano y la necesidad de intervenir sobre una morfología preexistente. Desde el enfoque del urbanismo histórico, esta postura evidencia una transición desde una ciudad producida predominantemente por fuerzas económicas y contingencias territoriales, hacia una ciudad objeto de regulación técnica y planificación estatal, inscrita en los principios del urbanismo moderno.

Hacia mediados del siglo XX, Iquique presentaba un paisaje urbano en proceso de redefinición, en el cual coexistían estructuras heredadas del período salitrero con nuevas arquitecturas institucionales y colectivas que transformaron la escala, el lenguaje formal y la relación entre espacio público y edificación. Se registran grandes obras urbanas como la nueva Escuela Santa María, el Hospital Regional, la Dirección del Seguro Obrero, Edificios Colectivos, la Gobernación Marítima, la Municipalidad y el Hotel Arturo Prat (Valenzuela, 2017). Estas intervenciones pueden ser interpretadas como materializaciones del modelo moderno de ciudad marcado por la crisis de la industria del Salitre.

El desarrollo de infraestructuras viales constituyó un soporte fundamental para la modernización urbana, aun cuando estas acciones se implementaron de manera fragmentaria y sin un marco normativo integral durante varios años. Desde la óptica del urbanismo histórico, este desfase entre la producción material de la ciudad y la formalización normativa del orden urbano refleja una constante en la trayectoria de Iquique: la precedencia de la práctica sobre el plan, y la posterior institucionalización de formas urbanas ya consolidadas.

El prolongado proceso de formulación y tramitación del Plan Regulador de Iquique, que se extendió por aproximadamente quince años y culminó con su aprobación mediante el Decreto Supremo N° 887 del Ministerio de Obras Públicas en 1960, debe entenderse, por tanto, como un esfuerzo tardío pero decisivo por fijar normativamente una estructura urbana históricamente producida. Desde el enfoque del urbanismo histórico, este instrumento no solo reguló el crecimiento futuro de la ciudad, sino que también cristalizó una determinada lectura del pasado urbano, seleccionando, jerarquizando y reordenando los elementos heredados del ciclo salitrero y de la ciudad puerto. En este sentido, el Plan Regulador se constituye como una pieza clave en la comprensión de la transición de Iquique desde una ciudad industrial hacia una ciudad moderna regulada por el Estado (figura 07).

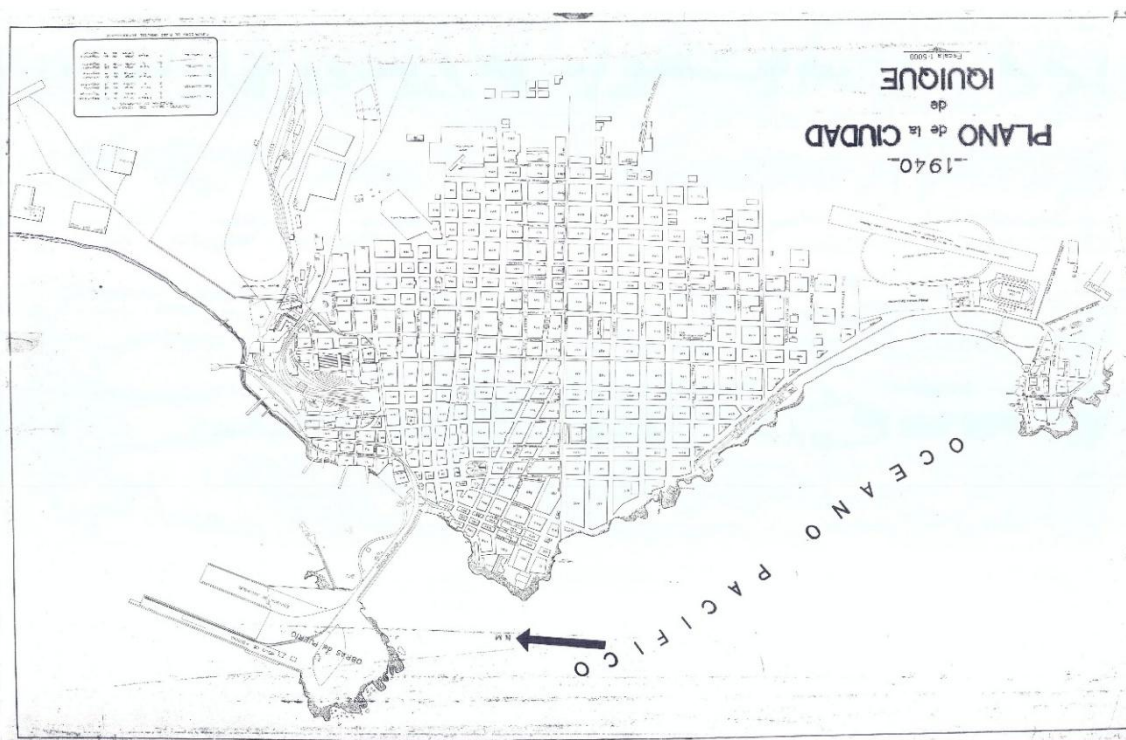


Figura 07. Plano de 1940. Autor: Municipalidad de Iquique.

Industrialización y populismo urbano, 1964 – 1979.

La década de 1960 esta marcada por la implementación del Plan Regulador Comunal, materializando de las directrices de planificación urbana formuladas en el período anterior, orientadas a reordenar sectores estratégicos para el desarrollo económico de la ciudad. Estas intervenciones pueden interpretarse como intentos de racionalizar una estructura urbana heredada del ciclo salitrero y de adecuarla a nuevas matrices productivas. En este marco, destaca la urbanización del sector El Colorado, sector costero ubicado al norte de la ciudad como área industrial y pesquera (CORFO, 1962).

Durante la década de 1970, Iquique experimentó una intensificación de las presiones demográficas y territoriales, asociadas tanto al crecimiento natural de la población como a flujos migratorios regionales, lo que derivó en la expansión de asentamientos informales en la periferia urbana. Este proceso evidenció las limitaciones de la planificación normativa para anticipar y absorber las dinámicas socio-territoriales en un contexto de reestructuración económica. Paralelamente, el Estado promovió la construcción de conjuntos de vivienda colectiva en altura, inspirados en los principios del movimiento moderno, como respuesta al déficit habitacional (Galeno, 2008).

La industrialización e internacionalización de la actividad pesquera se consolidaron como el principal sustento económico de Iquique, particularmente entre las décadas de 1960 y 1980, reorientando nuevamente la vocación productiva del territorio urbano. Este proceso reforzó la condición de ciudad puerto y profundizó la dependencia de la economía local respecto de ciclos productivos externos, reproduciendo patrones históricos de especialización funcional que habían caracterizado previamente al ciclo salitrero.

Ciudad difusa, densificación vertical descontrolada, 1979 – 2017.

La década de 1980 estuvo marcada por una nueva crisis urbana, derivada del colapso de la industria pesquera, que generó altos niveles de desempleo y evocó, en la memoria colectiva y en la estructura urbana, los efectos del declive salitrero. Frente a este escenario, emergen dos fenómenos urbanos de carácter estructural. Por una parte, se desarrolla un urbanismo de corte populista, impulsado durante la administración municipal de Jorge Soria, orientado a la regularización de asentamientos informales y al fomento de cooperativas de autoconstrucción, lo que contribuyó a la consolidación de extensas áreas residenciales periféricas. Por otra, se intensifica el rol de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), creada en 1974, cuya expansión durante esta década dio lugar a la consolidación de un extenso barrio industrial-comercial en el sector norte de la ciudad.

La ZOFRI se posicionó progresivamente como un polo económico de alcance continental, aprovechando la condición portuaria de Iquique y su localización estratégica en relación con las fronteras de Perú y Bolivia. Este proceso generó nuevas exigencias de infraestructura vial y portuaria, incrementando de manera significativa el tránsito de transporte pesado y produciendo impactos directos sobre la estructura urbana y las dinámicas cotidianas de la ciudad (figura 08).

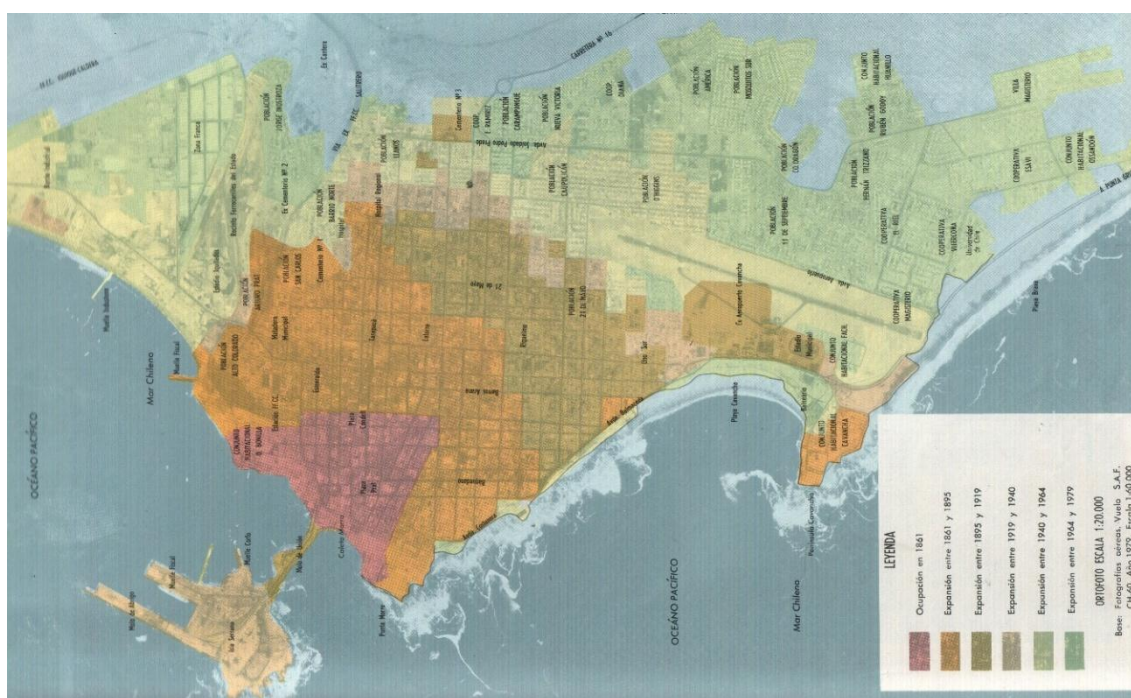


Figura 08. Plano comparativo crecimiento urbano Iquique 1861 – 1979. Autor: Ilustre Municipalidad de Iquique.

La entrada al siglo XXI enfrenta a Iquique con un nuevo horizonte productivo, comienza el boom de la minera metálica principalmente de cobre, industria que comienza a mediados de 1990 a aumentar sus producciones para ya entrar en un frenesí hacia el año 2000 que se manifiesta en la ciudad con la construcción de condominios y conjuntos habitacionales financiados por las empresas mineras para establecer a sus trabajadores.

Desde el año 2000 hasta la fecha la ciudad se encuentra en una etapa de densificación de sus manzanas, la creciente economía nacional detona el interés turístico de las segundas viviendas de veraneo causando el inicio de una escala de proyectos inmobiliarios verticales de alta densidad, transformando la primera línea costera en una zona privilegiada en la cual fue proliferando una discontinuidad producto de las torres departamentos.

Área Metropolitana, conflicto escalar, 2017 – 2025.

Los efectos de un crecimiento en base a estímulos cortoplacistas se ven en la trama urbana de la ciudad resultando en una fragmentación parcelada de sus distintas áreas, donde aún se mantienen con la morfología histórica de la época peruana de la ciudad, pero sin una protección o resguardo ante los intereses inmobiliarios. Al recorrer sus conectores estructurantes de manera longitudinal en el sentido del borde costero se es capaz de reconocer la diversidad de tramas que se han implementado en la ciudad, integrando agrupaciones de vivienda informales que con sus manzanas alargadas y pasajes estrechos definen vértices en que estos paños de suelo se fueron integrando a la ciudad, a modo de estrías que recuerdan la extensión forzada de sus límites (figura 09).

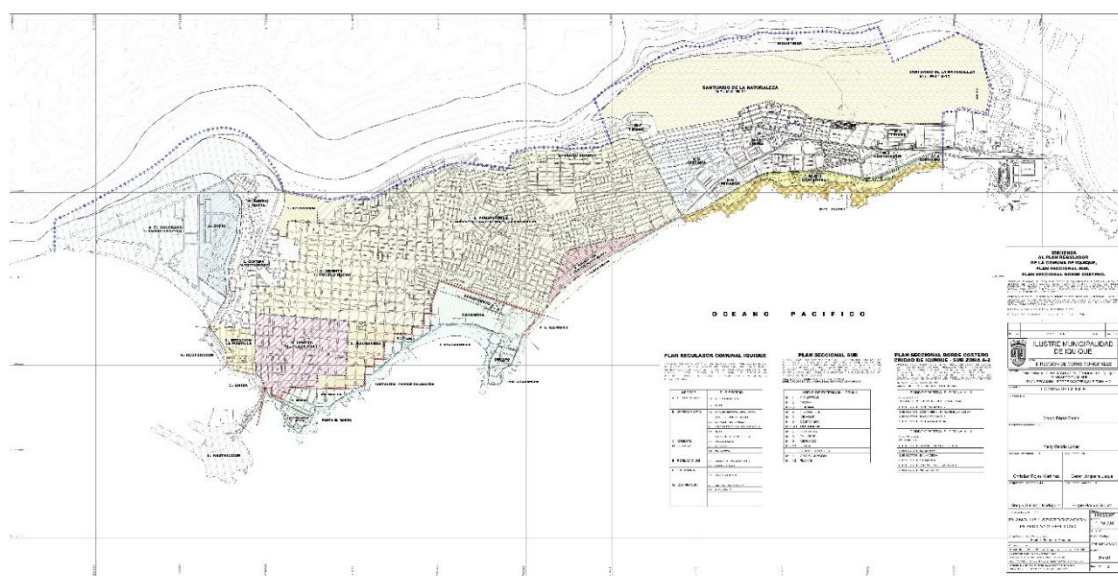


Figura 09. Plan regulador comunal de Iquique (2007). Autor: Ilustre Municipalidad de Iquique.

Resultados

El conocimiento histórico de la ciudad es acumulativo y se construye a partir de los conceptos ordinarios y de teorías de alto grado de abstracción, que son específicas de la economía y demografía urbanas. Sus contenidos son amplios, heterogéneos y fragmentados, ya que reflejan la diversidad de temas relativos a las variadas disciplinas que la construyen. Tanto los conceptos como los contenidos de la historiografía urbana se encuentran en proceso de expansión y seguirán extendiéndose en la medida en que los investigadores aborden los nuevos fenómenos urbanos y los pensadores generen nuevas categorías conceptuales.

El espacio no es un escenario neutro donde ocurren las cosas; es un producto social creado por relaciones de poder, prácticas cotidianas y sistemas económicos (Lefebvre, 1974). Esto significa que no existe un espacio “natural” o “dado” en las sociedades; todo espacio urbano o construido está determinado por decisiones históricas, económicas y culturales. Desde esta visión, resulta imprescindible intervenir analíticamente en el territorio histórico para desentrañar la manera en que estas representaciones han incidido tanto en la valoración como en el progresivo deterioro de las estructuras materiales asociadas a la antigua fortaleza y otros hitos urbanos. Dichas estructuras, conservadas de modo fragmentario hasta la actualidad, han sido objeto de una degradación antrópica continuada desde el siglo XVI hasta la década de 1980, momento a partir del cual los agentes atmosféricos se convierten en la principal amenaza.

La comprensión de este proceso exige articular, de forma rigurosa, la historiografía urbana con una lectura crítica de la producción social del espacio, a fin de situar las dinámicas materiales y simbólicas de Iquique dentro de un marco interpretativo coherente y contemporáneamente fundamentado. Las prácticas espaciales históricas de Iquique se evidencian desde espacios comunes para sus habitantes, reconociendo 9 lugares simbólicos del paso de puerto a ciudad (figura 10): el Cementerio en Isla Blanca, el Cementerio Indígena en barrio El Morro, el Cementerio n°1 (1861), el Cementerio n°2 (1890), la Plaza Manuel Montt (1886), el Hipódromo (1933), la Recova (1862), la Torre del reloj & Teatro Municipal (1878), y el Hospital Beneficencia (1987).



Figura 10. Plano de Prácticas espaciales. Fuente: de los autores 2025.

Estos espacios delimitan la extensión de la ciudad histórica, desde su identidad vernácula como caleta hacia la obra de urbanización del puerto mayor hasta el periodo chileno de modernización. Su ordenamiento en el territorio se mantiene desde la lógica de mar a cerro, siendo los esbozos que luego darían soporte a la estructura vial de la ciudad, manteniéndose presente como ejes históricos de expansión entre los distintos periodos (figura 11).

Esta estructura reconoce 5 ejes que articulan la forma de recorrer la ciudad, configurándose como fronteras de los usos históricos del trabajo, lo cívico, recreación y deporte.



Figura 11. El espacio concebido de Iquique. Fuente: de los autores 2025.

Consecuentemente, el reconocimiento de esta estructura denota la significación de los espacios circundantes, cargado por las memorias, símbolos, eventos y prácticas. Se reconoce el borde costero desde sus ocupaciones, siendo espacios de trabajo como caletas, muelles y puerto. Espacios naturales de esparcimiento y la significación de los eventos naturales como cerros, islas y farellones (figura 12).



Figura 12. El espacio vivido de la ciudad de Iquique. Fuente: de los autores 2025.

Finalmente, de la superposición de estas capas se obtiene el paisaje histórico originario de la ciudad de Iquique, espacio en conflicto que evidencia las relaciones sociales históricas y su transformación a través del tiempo (figura 13). De la estructura espacial pre-chilenización se evidencia un tramo aun existente, ligado a la calle Sotomayor, perteneciente al sector empresarial de las industrias navieras y ferroviarias. De las practicas espaciales se mantiene el Cementerio n°1 (1886) y el Teatro Municipal (1878) como molos de resistencias de la avanzada transformadora post guerra del pacifico (1879).



Figura 13. Plano síntesis, estructura del espacio histórico de Iquique. Fuente: de los autores 2025.

Conclusiones

La ciudad de Iquique presenta un ordenamiento que responde principalmente a sus limitantes geográficos, desde sus orígenes como un asentamiento pesquero de escala menor hasta su consolidación como ciudad ha carecido una planificación urbana específica, estando siempre en respuesta a contingencias espontáneas y a estimulados económicos ligados a las actividades productivas. Si bien no puede negarse que la gobernanza local ha hecho intentos de construir una imagen general de la ciudad para su planificación territorial, estas se han visto abandonadas por motivaciones políticas de dar una respuesta anticipada a las necesidades de sus habitantes.

Como un palimpsesto histórico, las políticas urbanas y económicas dejan huellas en la ciudad y construyen discursos sobre imaginarios urbanos. La realidad edificada hoy confirma que la ciudad, como un texto, puede ser leída en sus capas de vencedores y vencidos, donde la vida cotidiana transcurre y construye nuevos imaginarios sobre los espacios urbanos. Esto significa que no existe un espacio “natural” o “dado” en las sociedades; todo espacio urbano o construido está determinado por decisiones históricas, económicas y culturales. El espacio no es un escenario neutro donde ocurren las cosas; es un producto social creado por relaciones de poder, prácticas cotidianas y sistemas económicos.

Desde la perspectiva de la producción del espacio, la realidad construida es el resultado de capas superpuestas de poder, conflicto y apropiación, donde la vida cotidiana reinterpreta y resignifica aquello que han producido las sociedades, la chilenización de la ciudad fue un proceso continuo y violento de transformación del espacio.

Se evidencia muestran que el tejido urbano consolidado entre los siglos XIX y XX concentra valores arquitectónicos, urbanos, históricos y sociales que no pueden ser comprendidos de manera aislada. Dichos valores emergen de la superposición de capas históricas, de la coexistencia de sistemas constructivos tradicionales y semiindustriales, y de la permanencia de prácticas sociales asociadas a la memoria obrera y portuaria. El patrimonio urbano de Iquique se presenta, por tanto, como un patrimonio vivido y conflictivo, estrechamente vinculado a los procesos de producción del espacio y a las identidades locales.

La ciudad existe como producción histórica del capitalismo extractivo, del Estado y de las prácticas sociales, donde cada calle, barrio y edificio es una materialización de relaciones sociales. Iquique no es solo un puerto salitrero: es una forma urbana producida por el trabajo, el conflicto y la memoria. De la estructura primitiva de la ciudad se mantienen parte de los barrios en resistencia, por parte del sector Barrio El Morro, se registran fragmentos de las calles aun con su vuelco al mar propio, corredores horizontales que conectan el mar industrial con las caletas artesanales.

El sector transversal de calle Sotomayor ya fue conquistado por la expansión del puerto, siendo expropiado y ensanchado. Resistiendo se mantiene parte del barrio financiero del Iquique de antaño, donde parte de su infraestructura se ha volcado a servicios públicos como correos, cuerpo de bomberos, sedes sociales y comercios, manteniendo una escala del período tardío de la época colonial de Iquique de 1860.

Estos resultados ayudan a inferir procesos pretéritos a partir de datos e informaciones actuales, referida a la arquitectura inversa, la cual permite entender parte de la ontología salitrera de Tarapacá, es decir, una realidad pasada que construyó la realidad en la que estamos ahora donde el pasado continúa incidiendo de manera activa en los conflictos territoriales y patrimoniales del presente. Reconocer esta complejidad resulta fundamental para avanzar hacia estrategias de gestión urbana y patrimonial más críticas, inclusivas y contextualizadas

Bibliografía.

Advis Valdés, P. (2009). Creación del Teatro Municipal de Iquique y su contexto histórico urbano. *Revista de Ciencias Sociales (Chile)*, (22), 23–55.

Aguirre Munizaga, C., & Díaz Araya, A. (2009). El espejismo de los lugares: La construcción del espacio en el desierto tarapaqueño. Huara, siglos XIX–XX. *Revista de Geografía Norte Grande*, (44), 29–48. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022009000300002>

Barrios Arenas, M. (2006). Arica y Tacna: Ciudadanía en tiempos de conflicto (1880–1929). *Diálogo Andino*, (28), 63–80.

De Certeau, M. (1990). *La invención de lo cotidiano* (Tomo I). Gallimard.

Donoso Rojas, C. (2003). El puerto de Iquique en tiempos de administración peruana. *Historia*, 36, 123–158.

Donoso Rojas, C. (2014). El ocaso de la dependencia salitrera (1914–1926). *Diálogo Andino*, (45), 97–118.

Galeno Ibáñez, C. (2008). Laboratorio confinado: Arquitectura moderna en el norte de Chile. *Revista de Arquitectura*, (14).

González Miranda, S. (2021). El imaginario salitrero del desierto de Tarapacá (punto, pozo, pampa, cantón) en la primera mitad del siglo XIX y durante el proceso de industrialización. *Diálogo Andino*, (66), 187–207.

Guerrero, B. (2007). La ciudad y sus transformaciones: Memoria urbana de Iquique. *Revista de Ciencias Sociales*, (19), 149–165.



Infante Martín, F. J. (2020). Reseña de Región y nación. La construcción provincial de Chile, siglo XIX, de A. Cartes Montory (Ed.). Revista de Estudios Histórico-Jurídicos, (42), 864–871. <https://doi.org/10.4067/S0716-54552020000100864>

Jiménez Martín, D., Ramírez Saiz, A., & Ajuriaguerra Escudero, M. A. (2022). Urban accessibility in World Heritage Cities: Accessibility considerations in pedestrian routes in historic city centres. Studies in Health Technology and Informatics, 297, 499–506. <https://doi.org/10.3233/SHTI220879>.

Martínez Delgado, G. (2020). Derribar los muros. De la historia urbana a los estudios urbanos con perspectiva histórica: Propuestas teóricas y metodológicas desde un diálogo interdisciplinar. EURE (Santiago), 46(137), 5–26.

Martínez Delgado, G., & Mejía Pavony, G. (Coords.). (2021). Después de la heroica fase de exploración: La historiografía urbana en América Latina. Universidad de Guanajuato; Pontificia Universidad Javeriana; FLACSO Ecuador.

Medellín, P. (2020). Historia urbana: Cómo entender la ciudad actual. Instituto de Estudios Urbanos (IEU).

Montory, A. C. (Ed.). (2022). Región y nación: La construcción provincial de Chile. Siglo XIX. Editorial Universitaria.

Núñez Atencio, L., & Moragas, C. (1977). Una ocupación con cerámica temprana en la secuencia del distrito de Cádiz (costa desértica del norte de Chile). Estudios Atacameños, 5, 23–50. <https://doi.org/10.22199/S07181043.1977.0005.00005>

Núñez, L., & Dillehay, T. S. (1979). Movilidad giratoria, armonía social y desarrollo en los Andes meridionales: Patrones de tráfico e interacción económica. Universidad Católica del Norte.

Ochoa Rico, C., & Rostworowski, M. (1977). Pescadores, artesanos y mercaderes costeros en el Perú prehispánico. En Etnia y sociedad: Costa peruana prehispánica.

Schmid, C. (2022). Henri Lefebvre and the theory of the production of space revisited. Urban Studies, 59(5), 891–907.

UNESCO. (2023). Urban heritage and historic landscapes in arid territories. UNESCO Publishing.