



## MEMORIA 2025

Dirección de Planeamiento  
Ministerio de Obras Públicas

**Región de Tarapacá**



Elaboración: Dirección Regional de Planeamiento MOP, Región de Tarapacá.  
Juan Papic Vilca – Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas.

**Equipo de trabajo:**

María de los Ángeles Sobarzo Le Roy, Directora Nacional de Planeamiento.  
Juan Matute Willemsen – Director Regional de Planeamiento.  
Mauricio Matamoros Leal – Director Regional de Aeropuertos.  
Edinson Jara Pradena – Director Regional de Arquitectura.  
Luis Tapia Villalobos – Director de Obras Portuarias.  
Patricio Abd el Kader – Director Regional de Aguas.  
Eduardo Cortés Alvarado – Director Regional de Obras Hidráulicas.  
Rodolfo Bustos González – Director Regional de Vialidad.  
Michel Meynard Vivar – Directora Regional de Contabilidad y Finanzas.  
Silvana Cifuentes Sánchez – Fiscal Regional.

**Equipo Dirección de Planeamiento:**

- Equipo de trabajo regional:
  - Marta Morales Brunet, Analista de Planificación y Presupuesto.
  - Magdalena Molina Pérez, Encargada Administrativa.
  
- Equipo de trabajo nivel nacional:
  - Eduardo Melo Acuña, Jefe Unidad Gestión del Conocimiento y Tecnología.
  - Sebastián Coña Mira, Analista Unidad Gestión del Conocimiento y Tecnología.
  - Michelle Alegría Donoso, Analista Unidad Gestión del Conocimiento y Tecnología.
  - Javiera Condell Abumohor, Jefa Comunicaciones.

## Palabras Director Regional de Planeamiento

La labor que realiza el Ministerio de Obras Públicas en el país es fundamental. La planificación y ejecución de obras de infraestructura y la gestión hídrica que se lleva a cabo por parte de las direcciones operativas y de apoyo que forman parte del ministerio, constituyen un pilar esencial para el desarrollo del país y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

La Región de Tarapacá, ha tenido un año 2025 con una serie de importantes desafíos que ha llevado a cabo, concluyendo proyectos, iniciando otros y sembrando las semillas para la cartera futura que continuará aportando al progreso regional.

La inversión sectorial realizada en dicho año, superó los 117 mil millones de pesos, lo cual es un hito histórico respecto a años anteriores para Tarapacá. Se destacan iniciativas de conectividad vial en la red estructurante de la región, así como en el Aeropuerto Internacional Diego Aracena. Por otra parte, en el ámbito social, se avanzó con proyectos de bordes costeros, caletas pesqueras artesanales, edificación patrimonial y agua potable rural, por citar los más relevantes. La gestión de riesgo de desastres, también es un componente de esta cartera, donde se destaca inversión en obras de defensas fluviales, control aluvional, red de estaciones hidrometeorológicas e infraestructura de soporte aéreo para emergencias.

A todo lo anterior, se suma una inversión de casi 23 mil millones de pesos con fondos extrasectoriales, donde se destacan proyectos vinculados edificación pública de seguridad principalmente, ejecutados a través de la Dirección de Arquitectura.

El trabajo que se ha llevado a cabo en la región, es el fruto de una serie de esfuerzos y gestiones que se han llevado a cabo con antelación, compromiso y rigurosidad por parte de los funcionarios que conforman el Ministerio de Obras Públicas. No obstante, esta no es una labor cerrada y exclusiva del MOP, ya que es crucial la interacción con la ciudadanía, con la academia, con el sector privado y por supuesto que con el sector público.

Considerando lo anterior, se releva la articulación y coordinación que existe con el Gobierno Regional de Tarapacá, donde se ha trabajado fuertemente en 2025 en la cartera del Plan de Desarrollo de Zonas Extremas, el cual será la hoja de ruta regional para los próximos diez años.

También en el ámbito de la planificación, desde el MOP se ha impulsado el Plan Nacional de Infraestructura Pública al 2055. Este plan flexible y dinámico de largo plazo, es el primer esfuerzo nacional de elaborar una cartera de proyectos consolidada que contiene insumos de diferentes sectores vinculados a la infraestructura y gestión hídrica, cuenta con cuatro ámbitos, que son: Conectividad e Integración Territorial, Habitabilidad en Centro Poblados, Seguridad Hídrica y Seguridad Energética.

El futuro es desafiante, el objetivo principal para los próximos años y décadas es mantener la constancia en la generación y ejecución de proyectos que permitan incrementar la inversión regional progresivamente, para así continuar mejorando el bienestar de quienes habitan Tarapacá.

## Índice

1. Presentación .....	5
2. Introducción .....	6
3. Ministerio de Obras Públicas en la región de Tarapacá.....	7
4. Direcciones.....	9
4.1. Dirección de Planeamiento (DP) .....	9
4.2. Dirección General de Aguas (DGA).....	9
4.3. Dirección General de Concesiones (DGC).....	12
4.4. Dirección de Arquitectura (DA).....	13
4.5. Dirección de Aeropuertos (DAP) .....	16
4.6. Dirección de Obras Portuarias (DOP) .....	19
4.7. Dirección de Vialidad (DV) .....	21
4.8. Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) .....	23
4.9. Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales.....	25
5. Organigrama (regional) .....	28
6. Mapa región de Tarapacá Censo 2022. ....	29
7. Anexos .....	30

## 1. Presentación

Memorias del Ministerio de Obras Públicas, históricamente, han sido documentos, testimonios anuales, donde se recopila de manera sistemática toda la información sobre las obras y proyectos ejecutados a lo largo del año. Estos documentos funcionan como un informe público que permite conocer el estado y desarrollo de las infraestructuras construidas, su mantenimiento, y los avances en áreas como carreteras, puentes, hospitales, y otras infraestructuras claves para el país.

Desde su creación ha sido un recurso ministerial de gran valor. A través de ellas, se pueden entender los desafíos que enfrentaba Chile en distintas épocas, las prioridades en infraestructura y el impacto de las obras en la modernización del país. Documentaron tanto grandes proyectos como pequeñas obras, también mostraban los presupuestos y el contexto a nivel país en cuanto al desarrollo urbano y rural.

Respecto a su alcance, las Memorias servían como un medio para rendir cuentas al Congreso Nacional, la sociedad civil y las instituciones, detallando cada proceso, meta y logro, consiguiendo identificar las áreas que requerían más inversión o mejoras. Al momento que los proyectos eran expuestos ante el público objetivo en este formato, se proporcionaba información esencial para la planificación de las obras futuras y las necesidades de desarrollo a largo plazo. Era una pincelada de cómo podría estar Chile en un futuro cercano.

La última publicación de una memoria ministerial fue en el año 2000, donde comenzó la era de la digitalización, modificando así los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas; comenzando a utilizar otras herramientas para sustituir estos libros denominados “Memoria”.

En la actualidad, existe una intención de reactivar las Memorias del Ministerio de Obras Públicas, dado que está la idea de poder mejorar la transparencia, preservar la historia y planificación de las infraestructuras y a la vez, brindar a la sociedad civil una herramienta contable y eficaz para conocer el desarrollo de su país.

La presente Memoria es un documento el cual está construido alrededor de la intención de convertirlo en una de las principales fuentes de información para reflejar la labor realizada en el año calendario. Además, se verán desarrollados diversos objetivos que, principalmente, tienen como fin volver a realizar estas rendiciones de cuentas en este formato olvidado.

La documentación de los proyectos de infraestructura es fundamental y mientras más herramientas existan para comunicar los avances del Ministerio, mejor será para entender la evolución del país y sus necesidades futuras, más aún cuando la digitalización de este formato le dará al público un acceso más amplio y sencillo de conseguir.

## 2. Introducción

La presente Memoria del Ministerio de Obras Públicas (MOP) tiene como objetivo principal ofrecer una visión integral de las iniciativas, proyectos y logros más relevantes alcanzados por este organismo durante el último año. A través de este documento, se pone al alcance de todos la gestión pública, se busca crear un acceso fácil a la información para la ciudadanía y las partes interesadas, además hay que destacar el compromiso del Ministerio con la modernización de la infraestructura del país, en línea con las necesidades de la población y un crecimiento económico sostenible, teniendo en vista el impacto social que estas obras sin duda tienen.

Desde su creación, las memorias han sido un recurso ministerial de gran valor. A través de ellas, se pueden entender los desafíos que Chile ha ido enfrentando en distintas épocas, las prioridades en infraestructura y el impacto de las obras en la modernización del país. Documentan tanto grandes proyectos como pequeñas obras, también muestran los presupuestos y el contexto a nivel país en cuanto al desarrollo urbano y rural. Son también un instrumento para rendir cuentas ante el Congreso Nacional, la sociedad civil y las instituciones.

El Ministerio de Obras Públicas es la institución encargada de planificar, desarrollar y mantener la infraestructura pública en Chile, cumpliendo un rol esencial en la creación de condiciones óptimas para el progreso social y económico. Mediante sus diversas direcciones y unidades, el MOP supervisa y ejecuta obras que influyen directamente en la calidad de vida de los chilenos, ejemplos de estas son: carreteras, puentes, aeropuertos, hospitales, obras hidráulicas y proyectos de agua potable rural.

Otro aspecto fundamental que aborda esta memoria es el detalle presupuestario. La transparencia en el uso de los recursos públicos es fundamental para el MOP y, por ello, se ofrece un análisis detallado de los presupuestos asignados a cada proyecto y dirección, junto a su nivel de ejecución. En este sentido, se muestra una comparación entre los recursos planificados y los realmente invertidos, destacando las eficiencias alcanzadas. Además, es relevante mostrar un desglose financiero regional, para poder reflejar el esfuerzo del Ministerio en asegurar un desarrollo tanto urbano como rural, apegándose a los ideales de la descentralización.

Ahora bien, complementando la información textual y numérica, esta memoria también incluye una serie de mapas y gráficos que ilustran la distribución geográfica de las obras realizadas y proyectadas a nivel regional/nacional. Estos mapas permiten identificar de manera clara las áreas beneficiadas por las inversiones del MOP, desde obras urbanas hasta iniciativas de agua potable rural. Es por tanto que se deja en manos de los lectores esta memoria, con el afán de que puedan explorar los logros alcanzados durante el último año, y cómo el MOP busca, constantemente, seguir avanzando en su misión de construir un Chile más descentralizado, accesible, con perspectiva de género e instaurando cada vez más en sus obras altos niveles de impacto social.

### 3. Ministerio de Obras Públicas en la Región de Tarapacá.

La región de Tarapacá se caracteriza por ser un territorio joven, dinámico y fuertemente tensionado por procesos migratorios, urbanos y productivos. La población ha experimentado un crecimiento significativo, alcanzando los 369.806 habitantes según el Censo de 2024, lo que representa el 2% de la población nacional, teniendo un crecimiento del 11,9% respecto al 2017, superando el promedio nacional.

En términos sociodemográficos, concentra una población relativamente pequeña a escala nacional, pero con altas tasas de crecimiento en las últimas décadas, la llegada de población desde otras regiones y desde el extranjero ha sido determinante. Esta dinámica ha hecho que Tarapacá se ubique entre las regiones con menor índice de envejecimiento del país, con una estructura etaria donde predominan los grupos en edad laboral y una presencia importante de niños, niñas y adolescentes, lo que implica demandas crecientes sobre educación, salud, vivienda e infraestructura social.

La migración es uno de los rasgos más distintivos del territorio. La región presenta uno de los mayores porcentajes de población extranjera a nivel nacional, con fuerte presencia de comunidades provenientes de países andinos y del Caribe, lo que ha transformado la composición sociocultural de ciudades como Iquique y Alto Hospicio. Este fenómeno se expresa tanto en barrios consolidados como en asentamientos informales y campamentos, tensionando la planificación urbana, el acceso a servicios básicos y las capacidades institucionales del Estado. Al mismo tiempo, la migración aporta fuerza de trabajo, diversidad cultural y emprendimientos, generando oportunidades y desafíos simultáneos para la acción pública.

En el ámbito laboral, Tarapacá muestra un mercado de trabajo muy vinculado a la minería, la logística portuaria y de zona franca, el comercio y los servicios asociados al transporte y al turismo. La región combina niveles de ocupación relativamente altos con brechas persistentes de informalidad, especialmente en comercio minorista, servicios personales y actividades ligadas a la migración reciente. Esta estructura productiva altamente especializada en recursos naturales y servicios asociados hace que el empleo sea sensible a los ciclos de la minería y a las oscilaciones del comercio exterior, lo que obliga a la política pública a poner atención tanto en la diversificación económica como en la calidad del empleo y la formalización.

Las condiciones de vivienda constituyen otro eje crítico. El rápido crecimiento demográfico y migratorio no ha sido acompañado por una oferta suficiente de soluciones habitacionales formales, generando un déficit habitacional significativo y altos niveles de hacinamiento, particularmente en Alto Hospicio y ciertos sectores de Iquique. La expansión de campamentos y ocupaciones irregulares refleja la dificultad de acceso al suelo urbano bien localizado y a vivienda adecuada, y se cruza con problemas de vulnerabilidad social y exposición a riesgos naturales. Para el MOP, esto implica la necesidad de coordinar infraestructura apropiada en el contexto del ordenamiento territorial del Área Metropolitana Alto Hospicio-Iquique.

Desde el punto de vista físico, Tarapacá es una región marcada por la aridez extrema y una geomorfología contrastada. El territorio se organiza en franjas paralelas: una estrecha franja costera



con ciudades asentadas sobre terrazas marinas, una pampa interior donde se desarrollan actividades mineras y salitreras, la cordillera de la Costa y la cordillera de los Andes con altiplano y salares. Esta configuración define un paisaje donde las pendientes, la inestabilidad de laderas, la susceptibilidad a remociones en masa y eventos de aluviones en quebradas activas son factores relevantes para el diseño de infraestructura. El clima desértico, con muy bajas precipitaciones y alta radiación solar, se combina en sectores costeros con fenómenos como la camanchaca, mientras que en el altiplano la amplitud térmica y las lluvias estivales introducen otros tipos de riesgos. Siendo este último fenómeno, un foco importante en el trabajo anual y futuro del ministerio en la región.

La condición hídrica es uno de los principales condicionantes para el desarrollo regional. La disponibilidad de agua superficial es muy limitada y se concentra en pocas cuencas y bofedales de altura, por lo que gran parte del abastecimiento depende de acuíferos subterráneos y, crecientemente, de la desalación de agua de mar para consumo humano e industrial. Esta escasez, obliga a compatibilizar usos mineros, urbanos, agrícolas y ecosistémicos, convirtiendo a la infraestructura y a la gestión integrada de recursos hídricos a cargo del MOP, en un componente estratégico para el futuro de la región, tanto por la necesidad de asegurar el abastecimiento como por la protección de ecosistemas frágiles.

En el plano económico, la región se estructura en torno a la minería del cobre y otros minerales, las actividades logísticas asociadas a los puertos de Iquique y Patache, y la operación de la zona franca y el comercio internacional con países vecinos. Las exportaciones regionales se componen principalmente de productos mineros, pero también incorporan crecientemente bienes manufacturados y servicios que se canalizan a través de ZOFRI, de la plataforma portuaria y el futuro Corredor Bioceánico Vial. Esta orientación hacia el comercio exterior hace que la infraestructura portuaria, vial y fronteriza sea crítica para la competitividad: pasos como Colchane y rutas estructurantes que conectan directamente con Bolivia e indirectamente con Brasil, Argentina, Paraguay y Perú. Para el MOP, ello se traduce en una fuerte demanda por conservación y mejoramiento de rutas, obras de seguridad vial, infraestructura de control fronterizo e intervenciones que reduzcan los efectos de la congestión y los cuellos de botella logísticos.

En conjunto, estas características sociodemográficas, físicas y económicas configuran una región altamente expuesta a tensiones: crecimiento demográfico rápido, presión sobre vivienda e infraestructura, escasez hídrica, vulnerabilidad a eventos naturales y fuerte dependencia de sectores intensivos en recursos naturales. El ministerio cumple un rol de no solo como ejecutor de obras, sino como actor clave en la articulación entre cohesión social, seguridad hídrica, conectividad logística y resiliencia territorial de una región fronteriza, con alta actividad portuaria y minera.

## 4. Direcciones

### 4.1. Dirección de Planeamiento (DP)

La Dirección de Planeamiento tiene una labor estratégica en la Seremi MOP, teniendo un amplio manejo de información. Una de sus tareas es coordinar la elaboración de planes y la propuesta regional de inversiones anual, interactuando con el Gobierno Regional y otros servicios regionales, además de coordinar y asesorar a los servicios regionales dependientes del Ministerio de Obras Públicas en la presentación de los proyectos y estudios de pre-inversión e inversión.

La Dirección de Planeamiento debe dar seguimiento a la ejecución de las inversiones regionales, identificando situaciones que ameriten acciones especiales. La dirección en sí, brinda apoyo técnico al Seremi en materias de planificación, estudios, inversión y otros temas que le sean requeridas.

- **PRINCIPALES ACCIONES/OBRAS 2025:**

La Dirección de Planeamiento durante 2025 se fortaleció como el espacio técnico donde se articula la mirada estratégica de la infraestructura regional con las prioridades del territorio y de sus habitantes. Desde la región, su principal aporte ha sido ordenar y jerarquizar la cartera de iniciativas de inversión, integrando variables sociodemográficas, productivas, climáticas e hídricas propias de Tarapacá, de modo que la infraestructura no solo responda a déficits históricos, sino también a la presión migratoria, la expansión urbana y las exigencias logísticas de una región minera y portuaria.

En este contexto, la elaboración del **Plan de Desarrollo de Zonas Extremas (PDZE)** para Tarapacá constituye uno de los hitos más relevantes del año, porque entrega un marco de planificación de mediano y largo plazo para obras que buscan reducir brechas territoriales en zonas alejadas, altiplánicas y fronterizas. Para la región, esto significa contar con una hoja de ruta que ordena inversiones en conectividad, infraestructura hídrica y equipamiento público en áreas donde se combinan aislamiento, vulnerabilidad climática y presencia de comunidades indígenas, poniendo a la Dirección de Planeamiento en el centro de la coordinación con otros servicios públicos y el Gobierno Regional.

En el marco del **Plan Nacional de Infraestructura Pública al 2025**, la Dirección de Planeamiento regional es clave para realizar la bajada de este instrumento a la escala de Regional, transformando lineamientos generales en carteras concretas de proyectos viales, portuarios, aeroportuarios, hídricos y de borde costero. Su trabajo de análisis territorial, cartografía y evaluación de inversiones permite al SEREMI priorizar obras según criterios de resiliencia frente a la escasez hídrica, seguridad vial en rutas internacionales, soporte a las exportaciones regionales y mejora de la accesibilidad a barrios y localidades afectadas por déficit habitacional y campamentos.

### 4.2. Dirección General de Aguas (DGA)

La Dirección General de Aguas (DGA), es el componente del MOP que tiene como principal foco asegurar el derecho humano al agua velando por el uso de las aguas terrestres teniendo como objetivo general aplicar el Código de Aguas. Esta dirección cumple con el rol de organizar el uso y desarrollo del recurso hídrico ubicado en las fuentes naturales del área, con la intención de poder



controlar y monitorear el aprovechamiento de éste, es decir, que no se modifiquen o destruyan cauces naturales sin la autorización correspondiente.

Sus funciones están indicadas en el DFL N° 850 de 1997 del Ministerio de Obras Públicas y referidas a las que le confiere el código de aguas, DFL N° 1.122 de 1981 y el DFL MOP N° 1.115 de 1969.

- **PRINCIPALES ACCIONES/OBRAS 2025:**

La Dirección General de Aguas (DGA) en la región de Tarapacá registró en 2025 avances significativos en el fortalecimiento de la red hidrométrica y en la fiscalización de los recursos hídricos, consolidando su rol como garante de la seguridad hídrica en un territorio caracterizado por la extrema aridez y la alta demanda minera.

Entre los principales logros del año destaca la **Conservación Estación Fluviométrica Quebrada Camiña en Tarcavire**, con una inversión total de MM\$ 260, estación que es parte del sistema de alerta de crecidas de la Dirección General de Aguas de la Región de Tarapacá, siendo aporte fundamental con información para las comunidades y localidades que habitan el sector de la Quebrada de Camiña.



Conservación Estación Fluviométrica Quebrada Camiña en Tarcavire





Conservación Estación Fluiométrica Quebrada Camiña en Tarcavire

La **Construcción de nueva estación de control de niveles subterráneos** que es parte de la proyección de ampliación de monitoreo piezométrico en la región contemplando el control de niveles del Sector Hidrogeológico de Aprovechamiento Común (SHAC) Laguna Lagunillas.-, con una inversión total de \$194.384.682.- de fondos sectoriales.



Construcción Pozo Lagunillas

Complementariamente, la DGA ejecutó el contrato de estudio de **Resideño de la estación Fluiométrica Río Cancosa en el Tambo** por un monto de \$40.000.000.- y la **Conservación de siete**



**estaciones fluviométricas** en la región con un monto de inversión de \$54.131.315.- asegurando con ello la continuidad operativa de la red y optimizando la toma de decisiones para la planificación de obras hídricas y la coordinación con SENAPRED. Estos avances elevan el estándar de información hidrométrica disponible.

Estas estaciones que son parte de la Red Hidrométrica se encuentran equipadas con tecnología de transmisión en línea, permiten el registro en tiempo real de caudales, niveles de acuíferos, precipitaciones y variables climáticas, fortaleciendo la capacidad de respuesta ante las lluvias estivales altiplánicas, fenómenos que generan aluviones en quebradas y tensionan el uso compartido del agua en zonas de prohibición.

### 4.3. Dirección General de Concesiones (DGC)

A principios de la década de los noventa, Chile abrió sus puertas a los mercados internacionales y a oportunidades para la inversión en materia de infraestructura pública a través del Sistema de Concesiones, sustentado en una asociación del Estado con el mundo privado, lo cual permitió desarrollar importantes transformaciones en materia de conectividad vial y aeroportuaria del país. Históricamente el desarrollo y la conservación de la infraestructura pública en Chile fueron ejecutados como inversión fiscal por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), a través de sus distintas direcciones y reparticiones.

Con esta nueva asociación, por primera vez se hizo partícipe al sector privado en los procesos de inversión, explotación y mantención de infraestructura con estándar específico, a cambio del cobro directo de tarifas a los usuarios o de la activación de subsidios. De este modo la Dirección General de Concesiones busca proveer y gestionar eficientemente obras y servicios de infraestructura pública requeridos por el país, promoviendo altos estándares de calidad, en el marco de la Asociación Público-Privada, para propiciar, con visión de futuro, un desarrollo económico sustentable, con sentido social, uniendo e integrando el territorio, ofreciendo oportunidades y mejorando la calidad de vida de la población.

- **PRINCIPALES ACCIONES/OBRAS 2025:**

En principio, se releva el hecho de que el 13 de marzo de 2025, la Ministra de Obras Públicas, Jessica López, inauguró las obras de ampliación del **Aeropuerto Internacional Diego Aracena en Iquique**. Se destacó la modernización de la obra y, con una inversión de más de 60 millones de dólares, aumentó en un 150% la superficie del terminal de pasajeros, pasando de 8.000 m<sup>2</sup> a casi 20.000 m<sup>2</sup>, lo que lo convierte en el segundo aeropuerto más grande de Chile, después del Aeropuerto Arturo Merino Benítez en Santiago. La Ministra López destacó que esta modernización busca ofrecer un mejor servicio y mayor comodidad al creciente flujo de pasajeros, además de impulsar la actividad turística y económica de la zona norte del país. La ciudad de Iquique, por su ubicación estratégica en Sudamérica, es un punto clave para el comercio y un importante destino turístico

En segundo lugar, se destaca desde la mirada regional, el avance que ha tenido dentro de la Cartera de Concesiones 2025–2026, el **Teleférico Alto Hospicio–Iquique**, concebido como una nueva modalidad de transporte urbano masivo en una ciudad marcada por fuertes pendientes y segregación topográfica. Dicho proyecto ha sido licitado en 2025 y se espera concretar su

adjudicación en 2026. Para la región, este avance significa contar con una solución de conectividad que complementa la red vial concesionada, reduce tiempos de viaje entre la meseta y el borde costero y aporta a la disminución de emisiones locales, alineándose con objetivos de equidad territorial y sostenibilidad en un entorno urbano complejo.

Además, la Dirección General de Concesiones impulsó, a nivel de estudios y planificación, iniciativas asociadas a la **Ruta 5 Norte en el tramo que conecta Antofagasta con Pozo Almonte**, con miras a su futura ampliación a doble calzada dentro de la cartera nacional de proyectos. Este trabajo técnico, que incluye evaluaciones sociales, revisión de modelos de negocio y coordinación con organismos como el Ministerio de Desarrollo Social y Familia y la Dirección de Presupuestos, tiene un impacto directo en Tarapacá, ya que busca robustecer el principal eje longitudinal que soporta los flujos de la gran minería, el transporte internacional y el turismo hacia el altiplano y parques nacionales de la región. Así, la región se posiciona como beneficiaria prioritaria de la expansión de la red vial concesionada, lo que refuerza la integración de Tarapacá con el resto del país y con los corredores bioceánicos del norte.

#### 4.4. Dirección de Arquitectura (DA)

La Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas se constituye como la Unidad Técnica del Estado con mayor experiencia en diseño, construcción y gestión de infraestructura pública en el país. A través de la administración de los distintos contratos, ejerce su labor con responsabilidades sociales, técnicas, administrativas y políticas en las dieciséis unidades operativas regionales ubicadas a lo largo del país. Actualmente, la Dirección se constituye como el único servicio del Estado creado para la construcción de edificios públicos, labor que asumió desde su creación el 25 de enero de 1875.

La Dirección de Arquitectura tiene como objetivo planificar, organizar, controlar y gestionar los programas de contratación de estudios, diseños y obras que se realizan en el área. Además de implementar los lineamientos, procedimientos y estándares definidos por el Servicio a nivel nacional, en función del mejoramiento continuo de los productos estratégicos que estén dentro de la región.

- **PRINCIPALES ACCIONES/OBRAS 2025:**

Durante el año 2025, la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas consolidó un avance sustantivo en la Región de Tarapacá, impulsando proyectos estratégicos orientados al fortalecimiento de la infraestructura pública, la preservación patrimonial y la modernización de equipamientos esenciales para la comunidad. Este periodo estuvo marcado por la materialización de obras emblemáticas, la activación de una cartera robusta de inversiones y la coordinación efectiva con el Gobierno Regional para responder a las diversas prioridades territoriales.

Uno de los hitos más relevantes del año fue la entrega oficial del restaurado **Teatro Municipal de Iquique**, realizada en abril de 2025, que permitió devolver a la ciudad un espacio histórico y cultural de alto valor simbólico. Esta obra no sólo revitalizó un inmueble patrimonial fundamental, sino que además posicionó al recinto entre los proyectos nominados al Premio Aporte Urbano 2025, reflejando su contribución a la calidad urbana y al fortalecimiento de la identidad cultural local.

Junto con ello, avanzó de manera significativa el proyecto de restauración de la **Ex Aduana de Iquique**. Esta iniciativa fue aprobada por el Consejo Regional y licitada a fines de 2025 por la Dirección de Arquitectura, con el propósito de rescatar otro inmueble emblemático del patrimonio fiscal. Esta intervención se enmarca dentro de una línea prioritaria de rescate patrimonial relevada tanto por la autoridad regional como por la institucionalidad sectorial, destacándose su importancia para la memoria histórica de Tarapacá.

En materia de infraestructura estratégica de seguridad, el año estuvo marcado por la presentación de las renovadas instalaciones del **Complejo Aduanero de Quillagua**, obra que contempló la reposición total de su infraestructura para fortalecer los sistemas de control fronterizo, prevenir el contrabando y mejorar el flujo de personas y mercancías en una zona clave del extremo norte del país. Esta instalación modernizada representa un avance significativo para la seguridad y el desarrollo logístico regional.

En el mismo ámbito, se iniciaron las obras de **Conservación del Complejo Fronterizo de Colchane** y se licitó la **Reposición del Complejo Aduanero El Loa** y el diseño para la **Construcción de la Sexta Comisaría de Colchane**.

Finalmente, en el contexto patrimonial, se ha iniciado la obra del proyecto **Restauración de la Iglesia de Sotoca** en la comuna de Huara, proyecto que aportará significativamente a robustecer la identidad cultural de las comunidades del Tamarugal.



Restauración Teatro Municipal de Iquique





Reposición Complejo Aduanero de Quillagua



Reposición Complejo Aduanero de Quillagua



## 4.5. Dirección de Aeropuertos (DAP)

La Dirección de Aeropuertos (DAP) del Ministerio de Obras Públicas cumple un rol fundamental en el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria del país. Su misión es contribuir a la conectividad y al desarrollo económico y social mediante la provisión de infraestructura aeroportuaria sostenible, resiliente, y de calidad, y en relación armónica con las comunidades y el medio ambiente. Esta misión orienta el quehacer del servicio hacia la construcción de una red aeroportuaria robusta, moderna y preparada para responder a las necesidades del país en distintos contextos.

Entre sus objetivos estratégicos se encuentran mejorar la conectividad nacional e internacional, especialmente en localidades aisladas, mediante la planificación y ejecución de proyectos que permitan una respuesta eficiente ante emergencias. Asimismo, busca perfeccionar los niveles de servicio y fortalecer la gestión de mantenimiento para asegurar la operatividad continua de la red aeroportuaria del país.

La DAP es responsable de la construcción, reparación y mejora de aeropuertos y aeródromos en todo Chile, asegurando el acceso equitativo a servicios esenciales y fortaleciendo la conectividad territorial.

El Plan de Infraestructura de Soporte Aéreo para Emergencias (ISAE) es una iniciativa impulsada por la Dirección de Aeropuertos, cuyo propósito principal es fortalecer la capacidad del Estado para responder a emergencias y situaciones críticas, mediante la habilitación de una red de infraestructura aérea distribuida en todo el territorio. Esta red incluye pistas de emergencia, puntos de posada para helicópteros, aeródromos y plataformas logísticas, todos ellos diseñados para permitir la operación rápida y segura de aeronaves durante episodios como aluviones, terremotos, emergencias médicas o interrupciones de conectividad.

- **PRINCIPALES OBRAS 2025:**

Dentro de los ejes estratégicos de la DAP, el Aeropuerto Internacional Diego Aracena es el principal actor. En 2025, **la inversión del servicio fue de MM\$ 6.526, donde el 68% corresponde a obras de Conservación Mayor y Rutinaria del Área de Movimiento** de dicho aeropuerto. También se concluyó un importante estudio de prefactibilidad que se orienta en tener a futuro una segunda pista en el aeropuerto y se licitó un diseño para normalización del área de movimiento, lo cual alimentará la cartera de los años venideros.



Conservación Mayor Aeropuerto Internacional Diego Aracena

El desarrollo de la red de **Infraestructura de Soporte Aéreo para Emergencias (ISAE)** ha sido especialmente significativo en Tarapacá, transformándose en una de las zonas del país con mayor avance en esta materia. Estas unidades han sido clave en más de 19 operaciones de emergencia, solo durante 2024, donde se utilizaron pistas de emergencia, aeródromos y plataformas de posada. El avance de ISAE en Tarapacá ha permitido que la región cuente hoy con una red robusta de infraestructura aérea operativa, respaldada por una estrecha coordinación entre instituciones como SENAPRED, DGAC, FACH, Armada, Carabineros y servicios de salud. Gracias a esto, Tarapacá se ha posicionado como una de las regiones más preparadas del país en materia de **respuesta aérea ante emergencias**, garantizando apoyo oportuno a comunidades costeras, rurales y altioplánicas.

Entre las principales obras destaca la construcción de **tres nuevos Puntos de Posada de Helicópteros (PPH) en Caleta San Marcos, Chanavayita y Aduana El Loa**, con una inversión de \$826 millones. Asimismo, se habilitó la **Pista de Emergencia de Pozo Almonte**, ejecutando más de 1.200 millones de pesos en dicho proyecto.

Finalmente, se conservó un **Punto de Posada en la localidad de Nama**, comuna de Camiña, una de las zonas más remotas de la región, con una inversión superior a los \$120 millones, fortaleciendo la cobertura aérea en sectores aislados.





Punto de Posada, Caleta Chanavayita, Comuna de Iquique.



Punto de Posada, Caleta San Marcos, Comuna de Iquique.





Punto de Posada, Localidad de Nama, comuna de Camiña.

#### 4.6. Dirección de Obras Portuarias (DOP)

La Dirección de Obras Portuarias (DOP) constituye el organismo técnico del Ministerio de Obras Públicas responsable de planificar, proyectar, construir y conservar la infraestructura marítima, fluvial y lacustre necesaria para el desarrollo integral de la nación. Su misión fundamental radica en proveer servicios de infraestructura que aseguren la conectividad territorial, la protección de las costas y el fomento de las actividades productivas, garantizando siempre el cumplimiento del marco jurídico vigente y los estándares de seguridad en la navegación. En este rol, la Dirección actúa no solo como ejecutor de obras públicas, sino también como el ente rector que norma y fiscaliza las intervenciones en el borde costero, velando por una gestión técnica que armonice el progreso económico con la preservación del entorno ambiental.

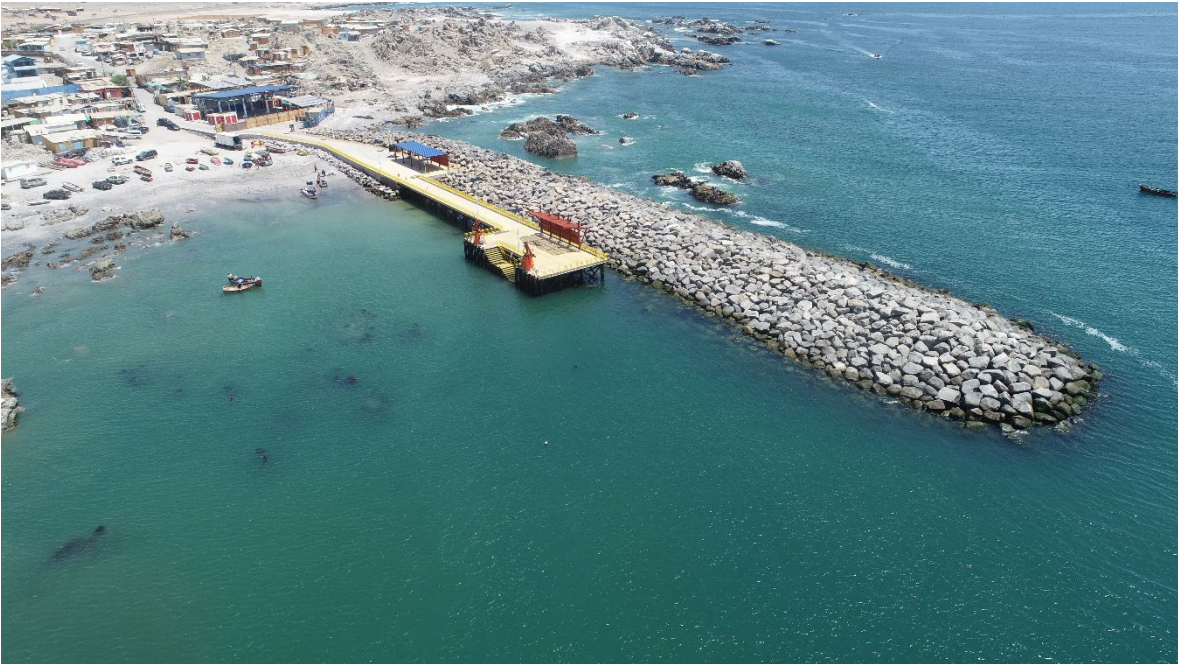
Bajo una visión de largo plazo, la gestión de la DOP se articula mediante ejes estratégicos que priorizan la equidad territorial y la resiliencia institucional. El primer eje se centra en la Infraestructura para la Pesca Artesanal, cuyo objetivo es dotar de caletas y obras de abrigo que fortalezcan la productividad de las comunidades costeras. Un segundo pilar es la Conectividad en Zonas Aisladas e Insulares, donde la construcción de rampas y terminales portuarios resulta esencial para la integración física de territorios remotos. Asimismo, el eje de Desarrollo del Borde Costero busca recuperar espacios públicos mediante paseos y defensas que mitiguen riesgos naturales, mientras que la Adaptación al Cambio Climático surge como un eje transversal que obliga a rediseñar la infraestructura frente a fenómenos como las marejadas y el aumento del nivel del mar.



- **PRINCIPALES ACCIONES/OBRAS 2025:**

La Dirección de Obras Portuarias (DOP) del MOP en la región de Tarapacá ejecutó durante 2025 un presupuesto regional de **\$3.057 millones**, consolidando avances significativos en infraestructura portuaria, costera y de emergencia que fortalecen la competitividad logística, la seguridad de la pesca artesanal y la resiliencia ante eventos climáticos.

Entre las principales obras destacadas del período figura **la Reposición de la Infraestructura Portuaria de Caleta San Marcos**, inaugurada en el mes de julio de 2025, que contempla muelles, desembarcaderos, áreas de faena y equipamiento para más de 100 pescadores artesanales, con una inversión superior a **\$5.800 millones**. Esta iniciativa, ubicada en la costa sur de la comuna de Iquique, eleva el estándar de trabajo en una caleta tradicional, mejorando la seguridad operativa, la higiene y la capacidad de descarga, lo que beneficia directamente a la cadena productiva pesquera y artesanal de la región.



Reposición de la Infraestructura Portuaria de Caleta San Marcos

En el ámbito de la inversión sectorial 2025, los \$3.056 millones se distribuyeron principalmente en tres ejes estratégicos: infraestructura portuaria y caletas (60%, equivalente a \$1.853 millones), orientado a reposiciones y ampliaciones como el proyecto de Caleta San Marcos; protección costera y obras de emergencia (33%, \$1.000 millones), en respuesta a la dinámica de tsunamis y procesos de erosión que afectan la franja litoral regional; y estudios y licitaciones (7%, \$203 millones), destinados al desarrollo de evaluaciones y antecedentes técnicos para iniciativas como el mejoramiento de Caleta Pisagua, el mejoramiento de Caleta Los Verdes y el Borde Costero Huayquique, con miras a su ingreso y priorización en el Banco Integrado de Proyectos.

Desde la perspectiva de Tarapacá, estos logros posicionan a la DOP como actor esencial en el fortalecimiento del borde costero, no solo transforma recursos públicos en infraestructura tangible,



sino que contribuye a la integración territorial, el soporte a la economía regional y la adaptación climática de un litoral expuesto y productivo.



Construcción de Emergencia Muro Protección Costera Bellavista

#### 4.7. Dirección de Vialidad (DV)

La Dirección de Vialidad es la encargada de proveer obras y servicios de infraestructura vial a la ciudadanía, otorgando una mejor calidad de vida y seguridad a las personas, armonizando el desarrollo del territorio y ofreciendo una conectividad sostenible y resiliente, mediante la realización de estudios, proyección, construcción, mejoramiento, rehabilitación y conservación, con eficiencia, eficacia, perspectiva de género, inclusión y participación. La dirección debe velar por los aspectos técnicos, normativos y administrativos, de la vialidad de la capital, coordinando para tales efectos con su director nacional, a través de las Subdirecciones correspondientes. Es una de las direcciones con mayor relevancia en su gestión, principalmente por el alto impacto social que conlleva, ya que sus iniciativas mejoran notablemente la calidad de vida de los ciudadanos.

- **PRINCIPALES ACCIONES/OBRAS 2025:**

La Dirección de Vialidad del MOP en la región de Tarapacá tuvo en 2025 un año marcado por una fuerte focalización de la inversión en la red estructurante, alineando la infraestructura vial con el rol fronterizo, minero y logístico de la región.

La inversión materializada en el año fue superior a los **87 mil millones de pesos**, se destaca la inversión en las **rutas 15-Ch, 1 y 5**. En el caso de la **Ruta Internacional 15-Ch**, el enfoque estuvo



centrado en avanzar con el compromiso establecido en recuperar y mejorar el estándar del camino, dado que esta ruta tiene alto flujo de carga y su trayecto atraviesa pampa, precordillera y altiplano, superando además los 4.300msnm en su tramo de mayor altitud. La estrategia considera obras de mejoramiento y conservación en distintos tramos, habiendo iniciado el mayor contrato vial de la región en el sector **Alto Usmagama-Alto Chusmiza**, el cual totaliza 50 mil millones de pesos aproximadamente y se estima culminar en 2027. En conservación, **se iniciaron cuatro contratos** que en conjunto suman una inversión total de casi 23 mil millones de pesos. Lo anterior, implica una intervención en 76 kilómetros de la ruta, lo que significa el 42% de sus 162 kilómetros totales.

En la **Ruta 1**, se dio inicio al primer contrato de mejoramiento que se encuentra planificado, específicamente en el sector Loa-Guanillos, la inversión en 2025 de ese contrato fue de 20 mil millones de pesos aproximadamente. Por otra parte, en la misma ruta se ejecutó una conservación por más de 4 mil millones de pesos.

En la **Ruta 5**, hubo en ejecución cuatro importantes contratos de conservación en distintos sectores de la columna vertebral del país, cubriendo entre ellos 999 kilómetros y una inversión anual superior a los 21 mil millones de pesos.

En síntesis, en 2025 hubo una fuerte inyección de recursos en esas tres rutas, lo que implicó una **inversión anual de 61.568 millones de pesos, equivalente al 71% de la ejecución de la Dirección de Vialidad en la región.**

En materia de rutas interiores, la inversión en obras fue de MM\$ 5.666, con obras en tres rutas de la Provincia del Tamarugal, mejorando la conectividad en sectores rurales y **contribuyendo al desarrollo productivo de sus localidades, entre ellas Chiapa, Jaiña, Bajo Soga, Nama y Camiña.**



Mejoramiento Ruta 15-Ch Sector Alto Usmagama - Alto Chusmiza, Región de Tarapacá





Mejoramiento Ruta 1 Sector El Loa-Cuesta Guanillos, Región de Tarapacá

#### 4.8. Dirección de Obras Hidráulicas (DOH)

La Dirección de Obras Hidráulicas tiene la misión de proveer servicios de infraestructura hidráulica que permitan el óptimo aprovechamiento del agua y la protección del territorio y de las personas, mediante un equipo de trabajo competente, con eficiencia en el uso de los recursos y la participación de la ciudadanía en las distintas etapas de los proyectos, para contribuir al desarrollo sustentable de las regiones del país. En sí, tiene como objetivo mejorar la calidad de vida tanto urbana como rural a través del crecimiento exponencial en cuanto a la infraestructura hidráulica.

- **PRINCIPALES ACCIONES/OBRAS 2025:**

La Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) del MOP en la región de Tarapacá ejecutó durante 2025 un conjunto de iniciativas clave para la protección contra crecidas a través de obras de **conservación de cauces naturales**, respondiendo a la vulnerabilidad hídrica de un territorio habitado por pequeños agricultores y ganaderos, con quebradas activas y eventos pluviales estacionales de verano. **La inversión total del servicio en el año fue superior a los 6 mil millones de pesos** y se centró en las comunas de Huara y Camiña fundamentalmente.

En términos de sectores de inversión, los recursos de la DOH en Tarapacá se distribuyeron principalmente en protección de cauces, correspondiente al 82% de su presupuesto ejecutado, incluyendo convenios con el Gobierno Regional mediante fondos FNDR. El restante porcentaje se tradujo en **obras de riego fiscal (887 millones de pesos)**, mientras que en Control Aluvional se destinaron 215 millones, lo cual obedece a los estudios ambientales de un proyecto que verá la luz



en los próximos años, enfocado en el **Control Aluvional del sector de Alto Molle en Alto Hospicio**, cuyo presupuesto estimado es de 40 mil millones de pesos.



Conservación Global de Cauces Naturales Río Camiña.



Conservación Global de Cauces Naturales Río Camiña, Sector Chapiquilta.



#### 4.9. Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales

En la Dirección de Obras Hidráulicas del MOP, se crea la Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales (art. 2° letra o y art.72 de la Ley 20.998) con nuevas funciones entre las cuales se destaca la ejecución de la política de asistencia y promoción de las organizaciones sociales, capacitando, apoyando, asistiendo y asesorando a los servicios sanitarios rurales, en el proceso de implementación de la Ley y en el pleno funcionamiento de los Servicios Sanitarios Rurales del país.

El objetivo principal de la Subdirección es poder garantizar el abastecimiento de agua potable en calidad, cantidad y continuidad, y el saneamiento, de los habitantes de los sectores rurales del País, estableciendo al Estado como el proveedor de la infraestructura necesaria para el desarrollo de servicios nuevos y existentes.

- **PRINCIPALES ACCIONES/OBRAS 2025:**

La Subdirección de Servicios Sanitarios Rurales (SSR) de la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH) del MOP en la región de Tarapacá consolidó en 2025 un programa de inversiones enfocado en el mejoramiento integral de sistemas de agua potable para localidades rurales del territorio altiplánico y costero, así como también el avance en estudios para nutrir la cartera futura. **La inversión total en SSR para 2025 fue de MM\$ 8.243.**

Entre las principales obras en ejecución destaca la **Reposición del Sistema SSR de Miquiljawa, comuna de Colchane**, con un monto ejecutado (2024 -2025) superior a los \$6.500 millones. Este sistema es el principal de dicha comuna fronteriza y abastece a las localidades de Escapiña, Central Citani, Cotasaya, Colchane, Pisiga Centro, Pisiga Choque y Pisiga Carpa, enfocándose en la reconstrucción integral de un sistema dañado por eventos climáticos, con nuevas impulsiones y redes que aseguran agua potable de calidad en el altiplano, zona de alta vulnerabilidad por aislamiento y condiciones extremas.

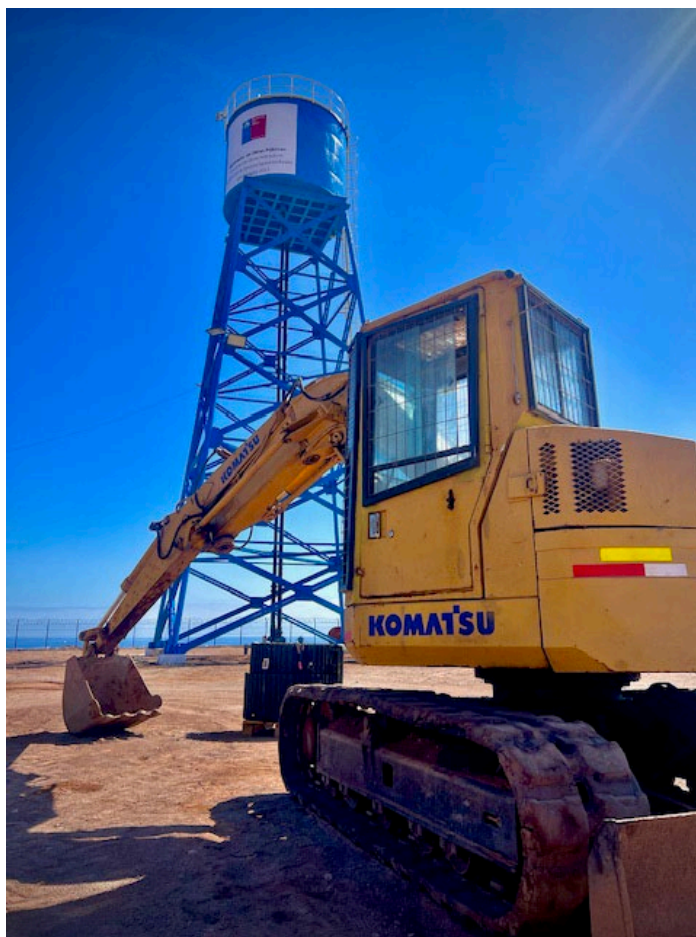


Reposición del Sistema SSR de Miquiljawa, Comuna de Colchane.

Otro proyecto clave en este periodo, es el **Mejoramiento del Sistema SSR Caramucho, Comuna de Iquique**, con un monto ejecutado en el año superior a los \$3.000 millones. Este proyecto contempla una nueva fuente para el sistema que se abastecía por camiones aljibe, dado que se genera una extensión de la red de distribución de la empresa sanitaria urbana, desde el Aeropuerto Diego Aracena hasta la Caleta Caramucho en el borde costero, lo cual garantizará una disponibilidad permanente del recurso.

En el ámbito de la conservación, se invirtieron 859 millones de pesos en 2025 en dos proyectos, por una parte en el sistema de Huaviña en la comuna de Huará y complementariamente, la Conservación de Sistemas SSR de Caletas San Marcos, Chanavaya, Chanavayita y Río Seco en la comuna de Iquique, contribuyendo a optimizar la operación de estos sistemas.

Finalmente, relevar la licitación para las obras de la Ampliación y Mejoramiento Sistema SSR de Cariquima en la comuna de Colchane, mientras que a nivel de estudios, se avanzó con los existentes sistemas de Mamiña, Pachica y Laonzana, así como también en los futuros nuevos sistemas de Macaya y Mocha, todos ellos en la Provincia del Tamarugal.



Conservación de Sistemas SSR de Caletas San Marcos, Chanavaya, Chanavayita y Río Seco, Comuna de Iquique.



Finalmente, destacar la gestión que se hace en SSR en el ámbito comunitario. Es fundamental el empoderamiento por parte de cada comité y de las comunidades que lo componen, tener robustez y capacidades para gestionar de manera eficiente los sistemas de servicios sanitarios rurales, fortaleciendo la equidad territorial y asegurando acceso al agua potable en localidades diversas que se identifican con su territorio.



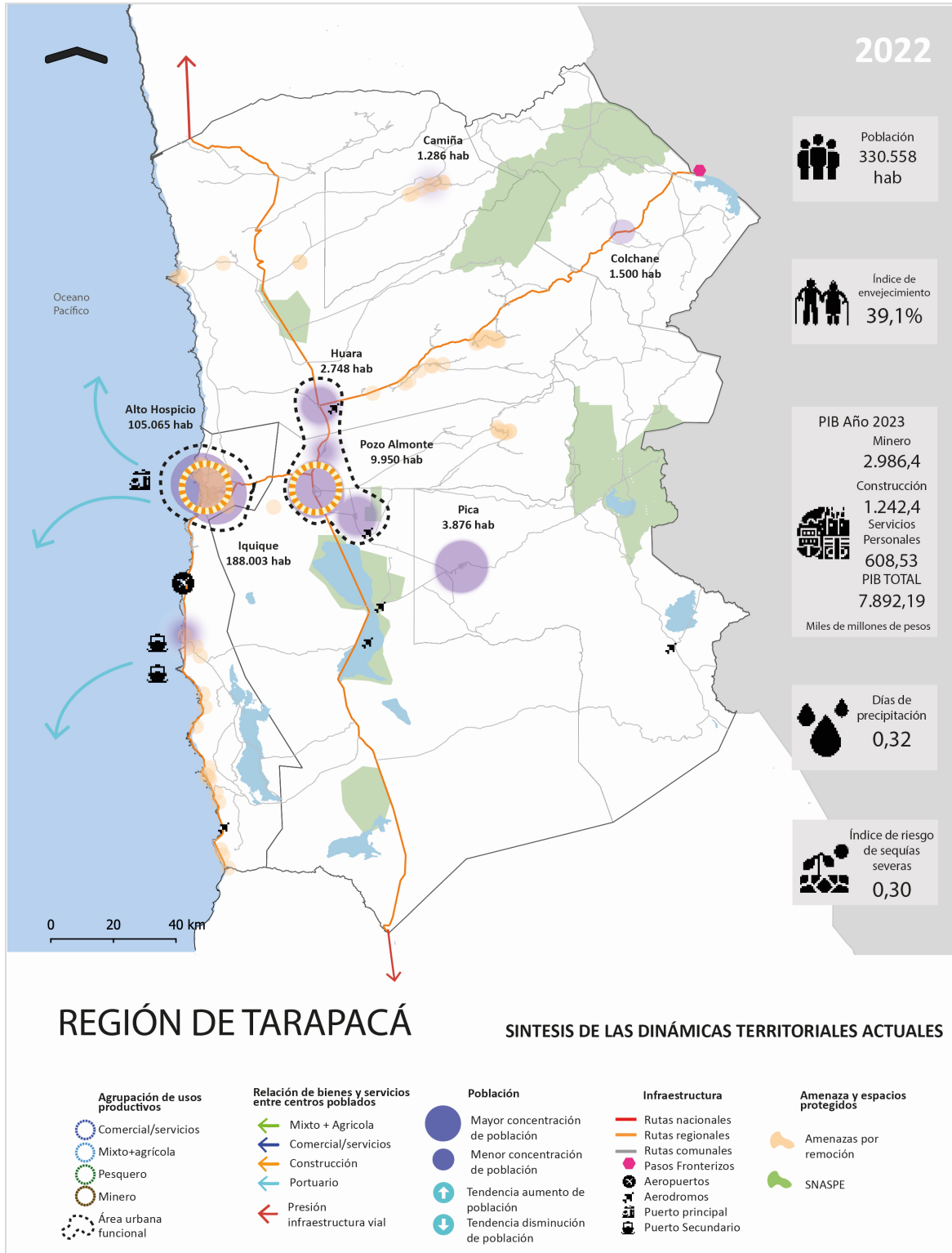
Ejecución de la política de asistencia y promoción de las organizaciones sociales, 2025.



## 5. Organigrama (regional)



## 6. Mapa Región de Tarapacá - Dinámicas Territoriales 2022.



## 7. Anexos

REGIÓN DE TARAPACÁ								
Superficie Total	42.225,8 km <sup>2</sup>							
Capital Regional	Iquique							
Censo Agropecuario 2021	Total superficie de Unidades Productivas Agropecuarias (UPA) censada (ha)	UPA censada (% ha del país)	Total superficie de Unidades de Autoconsumo (UAC)	UAC censada (% ha del país)	Total de Unidades	Superficie total (ha)		
	2.363.446	5%	150	0,5%	1.116	2.363.597		
Población 2025 (proyección)	Población		% del país		Densidad poblacional (hab./km <sup>2</sup> )			
	410.903		2,03%		9,73			
Población 2024	Población Total	% del país	Hombres	Mujeres	% Hombres	% Mujeres	% Población Indígena	Densidad poblacional (hab./km <sup>2</sup> )
	369.806	2,00%	183.343	186.463	49,58%	50,42%	24,33%	8,76
Pobreza	Pobreza Multidimensional (5 dimensiones)				Pobreza por ingresos			
	Número de personas	93.005			43.949			
	% de personas	23,8			11,0			
Exportaciones	Exportación en monto FOB (US\$)				Exportación en toneladas			
	2024	6.001.904.730,8			9.420.416			
	2023	4.984.428.659,7			10.640.539			
PIB regional	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	4.077	4.355	4.573	4.392	4.791	4.868	5.022	5.225
Principales Actividades Económicas	Minería Construcción Servicios Personales Comercio							
Red Vial	Red Vial (km)				Densidad Vial (km/km <sup>2</sup> )			
	3.636,88				0,09			
Caminos	Longitud de caminos (km)	Pavimentada		Caminos Básicos		Ripio + Tierra		
		1.168,95		1.099,58		1.368,35		
		% red regional		32,1%		30,2%		37,6%
Puertos	Exportaciones 2024 (ton)		Importaciones 2024 (ton)		N° de caletas pesqueras con obras marítimas/terrestres		Metros lineales de paseos o bordes costeros	
	9.291.029		153.631		10		3.555	
Aeropuertos	Pasajeros transportados de red primaria - año 2024		N° de aeródromos de pista de emergencia	N° de aeropuertos de	N° de aeródromos	N° de Pequeños Aeródromos	N° de aeropuertos de	N° de aeródromos de
	1.687.175		1	1	0	1	0	0
Dirección de Obras Hidráulicas (MOP)	N° de sistemas de APR concentrado	N° de sistemas de APR semi concentrado	Personas con APR instalados semi concentrado (%)	N° de arranques de sistemas de APR concentrado		N° de arranques de sistemas de APR semi concentrado		N° de embalses
	16	9	2%	2.215		1.476		-
Dirección General de Aguas (MOP)	N° de Estaciones Red Hidrométrica activas				N° de Estaciones Red Glaciológicas			
	108				1			
Dirección General de Concesiones (MOP)	Concesiones finalizadas							
	Tipo de Infraestructura				Nombre			
	Infraestructura Aeroportuaria				Primera Concesión Aeropuerto Diego Aracena de Iquique			
	Infraestructura Aeroportuaria				Segunda Concesión Aeropuerto Diego Aracena de Iquique			
Infraestructura Aeroportuaria				Tercera Concesión Aeropuerto Diego Aracena de Iquique				

**FUENTE:**

<i>Superficie total</i>	<i>Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Recuperado a partir de: <a href="https://www.bcn.cl/siit/nuestropais/regiones">https://www.bcn.cl/siit/nuestropais/regiones</a></i>
<i>Capital regional</i>	<i>Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Recuperado a partir de: <a href="https://www.bcn.cl/siit/nuestropais/regiones">https://www.bcn.cl/siit/nuestropais/regiones</a></i>
<i>Censo Agropecuario 2021</i>	<i>Censo Agropecuario 2021, INE. Recuperado a partir de: <a href="https://www.ine.gob.cl/estadisticas/economia/agricultura-agroindustria-y-pesca/censos-agropecuarios">https://www.ine.gob.cl/estadisticas/economia/agricultura-agroindustria-y-pesca/censos-agropecuarios</a></i>
<i>Población 2025 (proyección)</i>	<i>INE. Recuperado a partir de: <a href="https://www.ine.gob.cl/estadisticas/sociales/demografia-y-vitales/proyecciones-de-poblacion">https://www.ine.gob.cl/estadisticas/sociales/demografia-y-vitales/proyecciones-de-poblacion</a></i>
<i>Población 2024</i>	<i>Censo 2024 (INE). Recuperado a partir de: <a href="https://censo2024.ine.gob.cl/estadisticas/">https://censo2024.ine.gob.cl/estadisticas/</a></i>
<i>Pobreza</i>	<i>CASEN 2022 (MIDESO). Recuperado a partir de: <a href="https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/encuesta-casen-2022">https://observatorio.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/encuesta-casen-2022</a></i>
<i>Exportaciones</i>	<i>ADUANAS. Recuperado a partir de: <a href="https://www.aduana.cl/aduana/site/edic/base/port/comex.html">https://www.aduana.cl/aduana/site/edic/base/port/comex.html</a></i>
<i>PIB regional</i>	<i>Producto interno bruto anual por región, volumen a precios del año anterior encadenado, series empalmadas, referencia 2018 (miles de millones de pesos encadenados). Banco Central. Recuperado en agosto del año 2025 a partir de: <a href="https://si3.bcentral.cl/Siete/ES/Siete/Cuadro/CAP_CCNN/MN_CCNN76/CCNN2018_PIB_REGIONAL_T/637801731286774106?cbFechaInicio=2013&amp;cbFechaTermino=2024&amp;cbFrecuencia=ANNUAL&amp;cbCalculo=NONE&amp;cbFechaBase=">https://si3.bcentral.cl/Siete/ES/Siete/Cuadro/CAP_CCNN/MN_CCNN76/CCNN2018_PIB_REGIONAL_T/637801731286774106?cbFechaInicio=2013&amp;cbFechaTermino=2024&amp;cbFrecuencia=ANNUAL&amp;cbCalculo=NONE&amp;cbFechaBase=</a></i>
<i>Actividades Económicas</i>	<i>Recuperado a partir de: <a href="https://si3.bcentral.cl/Siete/ES/Siete/Cuadro/CAP_CCNN/MN_CCNN76/CCNN2018_PIB_L_ACT/637899755647291195">https://si3.bcentral.cl/Siete/ES/Siete/Cuadro/CAP_CCNN/MN_CCNN76/CCNN2018_PIB_L_ACT/637899755647291195</a></i>
<i>Red Vial</i>	<i>Indicadores de Oferta y Demanda 2023, Dirección de Vialidad MOP</i>
<i>Caminos</i>	<i>Indicadores de Oferta y Demanda 2023, Dirección de Vialidad MOP</i>
<i>Puertos - Exportaciones 2024 (ton)</i>	<i>ADUANAS. Recuperado a partir de: <a href="https://www.aduana.cl/aduana/site/edic/base/port/comex.html">https://www.aduana.cl/aduana/site/edic/base/port/comex.html</a></i>
<i>Puertos - Importaciones 2024 (ton)</i>	<i>ADUANAS. Recuperado a partir de: <a href="https://www.aduana.cl/aduana/site/edic/base/port/comex.html">https://www.aduana.cl/aduana/site/edic/base/port/comex.html</a></i>
<i>Puertos - N° de caletas pesqueras con obras marítimas/terrestres</i>	<i>Indicadores de Stock de Infraestructura MOP - cierre 2023</i>
<i>Puertos - Metros lineales de paseos o bordes costeros</i>	<i>Indicadores de Stock de Infraestructura MOP - cierre 2023</i>
<i>Aeropuertos</i>	<i>RAN actualizada al 31-05-25, Dirección de Aeropuertos, MOP</i>
<i>Dirección de Obras Hidráulicas (MOP)</i>	<i>Indicadores de Stock de Infraestructura MOP - cierre 2023</i>
<i>Dirección General de Aguas (MOP)</i>	<i>Indicadores de Stock de Infraestructura MOP - cierre 2023</i>
<i>Dirección General de Concesiones MOP</i>	<i>Dirección General de Concesiones (Ministerio de Obras Públicas). Recuperado a partir de: <a href="https://concesiones.mop.gob.cl/concesiones/concesiones-finalizadas/">https://concesiones.mop.gob.cl/concesiones/concesiones-finalizadas/</a></i>