

Capítulo 1

# **Ingeniería, infraestructura y construcción del Estado en Chile: una lectura histórica de las obras públicas como dispositivos de poder**

*Humberto Andrés Álvarez Sepúlveda, Claudine Glenda Benoit Ríos*

Álvarez Sepúlveda, H. Á., & Benoit Ríos, C. G. (2026). Ingeniería, infraestructura y construcción del Estado en Chile: una lectura histórica de las obras públicas como dispositivos de poder. En F. J. Manjarrés Arias (Coord), *El espectro de las ingenierías. Investigaciones situadas en contextos regionales (Volumen II)*, (pp. 19-35). Religación Press. <http://doi.org/10.46652/religacionpress.433.c927>



# 01

## *Ingeniería, infraestructura y construcción del Estado en Chile: una lectura histórica de las obras públicas como dispositivos de poder*

### **Resumen**

Este capítulo examina el papel de la ingeniería y de las obras públicas en los procesos de construcción del Estado chileno durante los siglos XIX y XX. El análisis se basa en una revisión de alcance de literatura especializada, desarrollada desde un enfoque cualitativo e interpretativo, inscrito en un paradigma humanista-crítico y un diseño narrativo de tópico. Bajo esta perspectiva, se analizan tres dimensiones centrales: la ingeniería como instrumento de modernización del Estado, la infraestructura como mecanismo de control del espacio nacional, y el rol simbólico de las obras públicas en la construcción de imaginarios de progreso y modernidad. Se sostiene que las redes de transporte y las grandes obras de infraestructura transformaron las condiciones materiales del país, y contribuyeron a consolidar la autoridad estatal y a legitimar proyectos políticos de modernización. En conclusión, la infraestructura nacional se comprende como un dispositivo histórico que articula territorio, poder y desarrollo.

Palabras clave: Ingeniería; Infraestructura; Construcción del Estado; Modernización; Chile.

## Introducción

A lo largo de los siglos XIX y XX, la construcción de infraestructura ha constituido uno de los mecanismos más visibles mediante los cuales los Estados han intervenido sobre el territorio, organizado el espacio y consolidado su autoridad política. Carreteras, ferrocarriles, puentes, puertos y obras hidráulicas no solo responden a necesidades técnicas o económicas asociadas al transporte y la producción, sino que también representan expresiones materiales de proyectos políticos orientados a la modernización y al control territorial. En este sentido, la infraestructura puede comprenderse como un elemento central en los procesos de construcción estatal, ya que permite articular el territorio, facilitar la circulación de bienes y fortalecer la presencia institucional del Estado (Mann, 1993; Harvey, 2005; Booth, 2014; Flores, 2017).

En América Latina, y particularmente en Chile, el desarrollo de obras públicas durante los siglos XIX y XX se vinculó estrechamente con la consolidación del Estado nacional y con la integración de regiones periféricas a los circuitos económicos del país. Tras la independencia, las élites republicanas impulsaron políticas de infraestructura destinadas a superar las dificultades geográficas y a fortalecer la unidad territorial, promoviendo la expansión de redes de transporte como el ferrocarril y la construcción de caminos y puentes que facilitarían la articulación del espacio nacional (Collier y Sater, 2004; Sagredo, 2009). De este modo, la ingeniería civil se transformó en una herramienta estratégica para el desarrollo económico y para la proyección de una imagen de progreso asociada al avance científico y tecnológico (Salazar y Pinto, 1999; Flores, 2017; Orellana y Arenas, 2024).

Desde una perspectiva historiográfica reciente, las infraestructuras han comenzado a ser analizadas como dispositivos políticos y culturales que expresan relaciones de poder y modelos de desarrollo (Larkin, 2013; Booth, 2014; Carse, 2014; Misleh et al., 2025). En el caso chileno, la expansión del ferrocarril, la construcción de grandes puentes y la canalización de ríos en centros urbanos ilustran cómo la ingeniería fue utilizada para estructurar el territorio y consolidar la capacidad administrativa del Estado.

En este contexto, surge la pregunta que orienta el presente ensayo: ¿de qué manera las obras públicas y la ingeniería de infraestructura contribuyeron a la construcción del Estado y al ejercicio del poder sobre el territorio en la historia de Chile? Para responder a esta interrogante, el ensayo analiza tres dimensiones principales: el papel de la ingeniería en la modernización del Estado chileno durante el siglo XIX, la infraestructura como herramienta de integración territorial y control del espacio nacional, y la relación entre obras públicas, imaginarios de progreso y legitimación política del proyecto estatal.

Metodológicamente, este capítulo se desarrolla a partir de una revisión de alcance de literatura histórica, historiográfica y de estudios sobre infraestructura y poder estatal, centrada en el análisis del rol que las obras públicas y la ingeniería desempeñaron en los procesos de construcción del Estado chileno durante los siglos XIX y XX. Se revisaron fuentes académicas provenientes de bases de datos como Scopus, Scielo y Google Académico, junto con estudios especializados en historia de Chile, historia de la tecnología e infraestructura, historia económica y teoría social del Estado.

El estudio se inscribe en un enfoque cualitativo-interpretativo y adopta un diseño narrativo de tópico, sustentado en un paradigma humanista-crítico que privilegia la comprensión contextualizada de las relaciones entre ingeniería, territorio y poder político. Esta estrategia metodológica permitió examinar cómo la expansión de ferrocarriles, caminos, puentes y otras obras públicas contribuyó a la integración territorial, a la consolidación administrativa del Estado y a la producción de imaginarios de progreso asociados al proyecto de modernización nacional. Adicionalmente, este enfoque posibilita situar estas transformaciones dentro de un marco analítico más amplio que considera las infraestructuras como dispositivos materiales y simbólicos mediante los cuales los Estados organizan el espacio, ejercen control territorial y legitiman sus proyectos políticos de desarrollo.

## Ingeniería y modernización del Estado en el Chile del siglo XIX

Durante el siglo XIX, la consolidación del Estado chileno estuvo estrechamente ligada al desarrollo de políticas orientadas a la modernización administrativa, económica y material del país. Tras el proceso de independencia, las élites políticas enfrentaron el desafío de organizar un territorio extenso y geográficamente complejo, caracterizado por importantes limitaciones en materia de comunicaciones y transporte. En este contexto, la ingeniería civil y la construcción de infraestructura adquirieron un papel central, ya que permitieron mejorar la conectividad entre regiones, fortalecer los intercambios comerciales y ampliar la capacidad de intervención estatal en distintos espacios del territorio nacional. Como señalan Sagredo (2009) y Fernández et al. (2022), el desarrollo de obras públicas fue entendido por las autoridades republicanas como una condición necesaria para consolidar el proyecto de Estado y promover el progreso material del país.

La institucionalización de la ingeniería como disciplina al servicio del Estado fue un proceso progresivo que acompañó la consolidación del aparato administrativo chileno. Durante la segunda mitad del siglo XIX se fortalecieron los organismos encargados de planificar y ejecutar obras públicas, culminando con la creación del Ministerio de Industria y Obras Públicas en 1887, lo que reflejó la creciente relevancia que la infraestructura tenía dentro de la agenda política del país. Esta institucionalización permitió organizar de manera más sistemática la construcción de caminos, puentes y puertos, y consolidó la figura del ingeniero como actor clave dentro del proceso de modernización estatal (Salazar y Pinto, 1999; Sagredo, 2009; Flores, 2017; Fernández et al., 2022).

Entre las iniciativas más significativas de este período destacó la expansión del sistema ferroviario. Desde mediados del siglo XIX, el Estado chileno impulsó una política sistemática de construcción de ferrocarriles con el objetivo de conectar los principales centros pro-

ductivos del país con los puertos de exportación y articular las distintas regiones en torno a un sistema económico más integrado. La inauguración del primer ferrocarril entre Caldera y Copiapó en 1851 marcó el inicio de un proceso de expansión ferroviaria que transformó profundamente las dinámicas territoriales y económicas del país (Collier y Sater, 2004; Booth, 2014; Misleh et al., 2025).

La expansión del ferrocarril permitió reducir significativamente los tiempos de transporte y facilitar la circulación de mercancías, personas e información, generando nuevas posibilidades de integración económica y social. Al mismo tiempo, esta red de infraestructura fortaleció la presencia del Estado en territorios distantes, facilitando la administración del espacio nacional y la articulación de mercados regionales. Según Collier y Sater (2004), el desarrollo ferroviario impulsó el crecimiento económico, y contribuyó a consolidar la autoridad del Estado sobre regiones periféricas y a reforzar la cohesión territorial del país.

Desde una mirada más amplia, la infraestructura ferroviaria puede interpretarse como un instrumento fundamental de modernización estatal. Como plantea Harvey (2005), las grandes obras públicas suelen formar parte de estrategias estatales orientadas a reorganizar el espacio económico y a promover determinados modelos de desarrollo. En el caso chileno, la expansión de la red ferroviaria permitió integrar zonas agrícolas y mineras a los circuitos comerciales nacionales e internacionales, contribuyendo al fortalecimiento del mercado interno y a la inserción del país en la economía global.

Adicionalmente, estas obras tuvieron un importante impacto en la organización territorial y en la construcción del poder estatal. Al facilitar la movilidad y la circulación de recursos, el ferrocarril amplió la capacidad del gobierno para administrar el territorio y proyectar su autoridad sobre regiones alejadas de los centros políticos tradicionales. En esta línea, la ingeniería y la infraestructura contribuyeron a consolidar un modelo de Estado que buscaba integrar el territorio, promover el crecimiento económico y proyectar una imagen de pro-

greso asociada a la modernización tecnológica (Salazar y Pinto, 1999; Orellana y Arenas, 2024).

En consecuencia, la ingeniería y las obras públicas desempeñaron un papel decisivo en el proceso de construcción del Estado chileno durante el siglo XIX. A través de la expansión de redes de transporte y la institucionalización de la planificación de infraestructura, el Estado logró fortalecer su capacidad de organización territorial, promover el desarrollo económico y consolidar su presencia en distintas regiones del país. La modernización material impulsada mediante estas obras transformó el paisaje físico de Chile y contribuyó a estructurar nuevas formas de articulación política, económica y territorial.

### **Infraestructura e integración territorial: Ingeniería y control del espacio nacional**

La construcción de infraestructura en el Chile del siglo XIX no respondió únicamente a imperativos económicos asociados al transporte o a la circulación de mercancías, sino que constituyó un mecanismo decisivo en la producción material del espacio estatal. En el territorio chileno, caracterizado por una geografía fragmentada y de difícil articulación —marcado por la presencia de cordilleras, extensos valles y grandes distancias longitudinales—, las intervenciones ingenieriles redefinieron las condiciones de posibilidad para la acción estatal sobre el territorio. En este contexto, caminos, puentes, ferrocarriles y puertos operaron como dispositivos que hicieron gobernable un espacio previamente discontinuo, permitiendo al Estado proyectar su presencia más allá de los núcleos tradicionales de poder (Collier y Sater, 2004; Sagredo, 2009; Kornbluth, 2021).

Por tanto, lejos de constituir un proceso puramente técnico, la expansión de estas redes implicó una reconfiguración profunda de las relaciones espaciales y de las dinámicas territoriales. La extensión del ferrocarril hacia el sur, junto con la apertura de rutas que atravesaban zonas de difícil acceso, redujo los tiempos de desplazamiento y alteró

las jerarquías territoriales existentes, integrando regiones periféricas a circuitos económicos y administrativos previamente concentrados en el centro del país. Este proceso contribuyó a consolidar un espacio nacional más articulado, aunque también implicó la incorporación de territorios bajo nuevas lógicas de organización estatal, frecuentemente tensionadas por las particularidades sociales y culturales de dichos espacios (Salazar y Pinto, 1999; Fernández et al., 2022).

Un caso paradigmático de estas transformaciones es la construcción del Puente Malleco, inaugurado en 1890. Más allá de su relevancia como obra de ingeniería, su ejecución constituyó una intervención estratégica en el sur del país, en un contexto marcado por la expansión del control estatal sobre la Araucanía. La conectividad ferroviaria que posibilitó no solo facilitó la integración económica de la región, sino que también se inscribió en un proceso más amplio de reorganización territorial, en el cual la infraestructura operó como soporte material de la incorporación de estos espacios al orden político nacional (Sagredo, 2009; Kornbluth, 2021). En esta línea, las obras públicas conectaron territorios y aportaron a redefinir las formas de pertenencia y control dentro del Estado.

Desde un enfoque analítico, la infraestructura puede comprenderse como una tecnología de poder que interviene sobre el espacio físico y reconfigura las relaciones sociales que lo atraviesan. Como plantea Carse (2014), las redes de infraestructura no son neutrales: al establecer determinadas rutas de circulación y acceso, producen inclusiones y exclusiones, habilitando ciertas dinámicas y restringiendo otras. De este modo, caminos y ferrocarriles facilitaron la movilidad y estructuraron nuevas formas de interacción económica y social, condicionando el acceso a recursos y la integración de distintos actores al proyecto estatal.

En el caso chileno, esta dimensión se expresó en la capacidad del Estado para extender su alcance administrativo y político hacia regiones alejadas, apoyándose en redes materiales que posibilitaron tanto la circulación comercial como el despliegue de mecanismos de con-

trol. La infraestructura permitió movilizar recursos y tropas, reforzar la presencia institucional y consolidar formas de gobernanza en territorios previamente marginales. Tal como sugiere Mann (1993), el ejercicio efectivo del poder estatal en territorios extensos depende de la existencia de soportes materiales que conecten población, instituciones y recursos dentro de una misma lógica territorial.

En efecto, la infraestructura articuló el espacio nacional y contribuyó activamente a su producción como territorio gobernable. Las obras públicas, al transformar las condiciones de movilidad y reorganizar las relaciones espaciales, permitieron al Estado chileno integrar regiones y redefinir las formas en que estas eran administradas, habitadas y comprendidas.

### **Infraestructura, progreso e imaginarios de modernidad**

Más allá de su dimensión funcional y política, las obras de infraestructura desempeñaron un papel decisivo en la configuración de imaginarios de progreso y modernidad a lo largo de los siglos XIX y XX. En el contexto de la formación estatal, los proyectos de ingeniería fueron concebidos y difundidos como expresiones visibles del avance científico, tecnológico y económico del país (Castillo, 2026). Por consiguiente, las obras públicas operaron simultáneamente como soluciones prácticas y como dispositivos simbólicos que proyectaban una imagen de modernización asociada a la capacidad del Estado para intervenir sobre el territorio y orientar el desarrollo nacional.

En el caso chileno, las élites políticas e intelectuales del siglo XIX articularon una noción de progreso estrechamente vinculada a la expansión de la infraestructura y a la adopción de modelos tecnológicos provenientes de Europa y Estados Unidos. La construcción de ferrocarriles, puentes, puertos y sistemas urbanos de canalización fue interpretada como evidencia del ingreso del país a la modernidad, consolidando la idea de que el desarrollo material constituía una condición indispensable para la afirmación del proyecto republicano.

Como señalan Salazar y Pinto (1999), este discurso de modernización se sostuvo en la asociación entre infraestructura, orden y civilización, configurando una narrativa que legitimaba la acción estatal en nombre del progreso.

Las grandes obras públicas adquirieron así un carácter emblemático, ya que materializan en el espacio los ideales de modernidad promovidos por el Estado. La inauguración de líneas ferroviarias, la construcción de puentes metálicos o el desarrollo de infraestructura portuaria fueron presentados en la prensa y en el discurso político como hitos que evidenciaban la capacidad técnica del país y su inserción en los circuitos del progreso internacional. De este modo, la infraestructura no solo transformó el territorio, sino que también operó como un recurso simbólico que reforzaba la legitimidad estatal y aportaba a proyectar una imagen de nación moderna tanto a nivel interno como externo (Sagredo, 2009; Booth, 2014; Kornbluth, 2021; Castillo, 2026).

Esta dimensión simbólica permitió consolidar narrativas que vinculaban estrechamente el progreso material con la acción del Estado. Las obras públicas dejaron de ser percibidas únicamente como mejoras en la conectividad o en la producción, para convertirse en representaciones concretas de un proyecto nacional basado en la modernización tecnológica y el crecimiento económico. En este marco, el Estado se posicionó como el agente central capaz de conducir dicho proceso mediante la planificación y ejecución de intervenciones de gran escala.

Desde una perspectiva teórica más amplia, diversos autores han destacado el papel de la infraestructura en la producción de imaginarios sociales de modernidad. Según Harvey (2005), los proyectos de infraestructura materializan en el espacio físico los modelos económicos y políticos impulsados por las élites, convirtiéndose en expresiones tangibles de sus horizontes de desarrollo. En una línea complementaria, Larkin (2013), sostiene que las infraestructuras organizan el territorio y generan significados culturales asociados al progreso y a la modernidad, contribuyendo a estructurar la forma en que las sociedades comprenden su propio devenir histórico.

En Chile, estas representaciones favorecieron la consolidación de una narrativa nacional en la que la ingeniería y las obras públicas se constituyeron como signos del avance hacia la modernidad. Por tanto, al transformar el paisaje y habilitar nuevas formas de movilidad y comunicación, la infraestructura participó activamente en la construcción de una identidad colectiva anclada en la idea de progreso. Así, las obras públicas no solo reconfiguraron el espacio físico, sino que también contribuyeron a legitimar el proyecto político del Estado y a fortalecer los imaginarios culturales asociados al desarrollo nacional.

## Conclusión

El análisis histórico de la ingeniería y de las obras públicas en Chile permite comprender que la infraestructura no constituye únicamente un conjunto de soluciones técnicas destinadas a resolver problemas de transporte, comunicación o conectividad territorial. Por el contrario, las obras de ingeniería han desempeñado un papel fundamental en los procesos de construcción del Estado, en la organización del territorio y en la consolidación de proyectos políticos de modernización. En este escenario, la infraestructura debe entenderse como parte de un entramado más amplio de relaciones entre tecnología, poder y organización social, en el que las decisiones sobre el diseño y la distribución de las redes de transporte y comunicación reflejan prioridades políticas y estrategias de desarrollo estatal.

A lo largo de los siglos XIX y XX, la expansión de ferrocarriles, caminos, puentes y obras portuarias permitió fortalecer la capacidad del Estado chileno para intervenir en el espacio nacional, reducir las distancias entre regiones y promover la integración de territorios previamente aislados. Estas infraestructuras facilitaron la circulación de bienes, personas e información, contribuyendo a la consolidación de un mercado nacional y a la articulación de distintas regiones dentro de un mismo sistema económico y administrativo. Al mismo tiempo, permitieron ampliar la presencia política y administrativa del Estado en regiones periféricas, reforzando su capacidad para gobernar un territorio extenso y geográficamente complejo.

Sin embargo, la relevancia de estas obras no se limita a sus efectos materiales. Las infraestructuras también cumplieron un papel simbólico en la construcción de imaginarios de progreso y modernidad que contribuyeron a legitimar el proyecto estatal. Las grandes obras públicas fueron frecuentemente presentadas como evidencias del avance científico y tecnológico del país y como manifestaciones visibles de la capacidad del Estado para conducir el desarrollo nacional. De este modo, la infraestructura se convirtió en un elemento central dentro de las narrativas políticas que asociaban modernización material, progreso y construcción nacional.

Desde esta mirada, la infraestructura puede entenderse como un dispositivo de poder que articula dimensiones técnicas, políticas y culturales. Las redes de transporte, los sistemas de comunicación y las grandes obras de ingeniería no solo reorganizan el espacio físico, sino que también configuran nuevas relaciones territoriales y formas de articulación social. Analizar históricamente estas infraestructuras permite comprender cómo la ingeniería ha participado activamente en la configuración del territorio y en la consolidación de la autoridad estatal.

En el caso chileno, este proceso revela que la modernización material del país estuvo profundamente vinculada con estrategias de organización territorial y con proyectos políticos orientados a consolidar el Estado nacional. La expansión de la infraestructura transformó el paisaje físico, así como también contribuyó a estructurar nuevas dinámicas territoriales y a fortalecer la presencia del Estado en el conjunto del país. Bajo esta premisa, el estudio histórico de la ingeniería y de las obras públicas permite comprender que la infraestructura ha sido un componente fundamental en la construcción del Chile moderno y en la configuración de sus relaciones entre territorio, poder y desarrollo.

El análisis de la relación entre ingeniería, infraestructura y construcción estatal abre diversas posibilidades para futuras investigaciones que permitan profundizar en la comprensión histórica de estos procesos. En primer lugar, resulta pertinente explorar con mayor de-

talle las interacciones entre desarrollo de infraestructura, expansión económica y transformaciones sociales en distintas regiones del país, especialmente en territorios periféricos donde las obras públicas modificaron significativamente las dinámicas productivas y las formas de organización territorial. Asimismo, futuras investigaciones podrían incorporar enfoques comparativos que analicen la experiencia chilena en relación con otros procesos de modernización territorial en América Latina, con el fin de identificar convergencias y particularidades en la forma en que los Estados utilizaron la ingeniería como herramienta de construcción nacional. Del mismo modo, se abre una línea de estudio relevante en torno a los impactos sociales, culturales y ambientales de las grandes obras de infraestructura, considerando cómo estas transformaciones afectaron a comunidades locales y reconfiguraron las relaciones entre sociedad, territorio y poder estatal. Finalmente, el desarrollo reciente de enfoques interdisciplinarios provenientes de la historia de la tecnología, la geografía histórica y los estudios sobre infraestructura ofrece un marco prometedor para analizar de manera más compleja el papel de la ingeniería en los procesos históricos de modernización y gobernanza territorial.

## Referencias

- Booth, R. (2014). Turismo, panamericanismo e ingeniería civil: La construcción del camino escénico entre Viña del Mar y Concón (1917-1931). *Historia*, 47(2), 277-311. <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942014000200001>
- Carse, A. (2014). *Beyond the big ditch: Politics, ecology, and infrastructure at the Panama Canal*. MIT Press.
- Castillo, S. (2026). Ambientes y ciudades: Un balance historiográfico del último medio siglo en Chile urbano = Ambientes e cidades: Um balanço historiográfico do último meio século no Chile urbano. *Historia Crítica*, (99), 21-38. <https://doi.org/10.7440/histcrit99.2026.02>
- Collier, S., & Sater, W. (2004). *A history of Chile, 1808-2002*. Cambridge University Press.
- Fernández, S., Peñaloza, M., & Muga, W. (2022). La formación de la periferia sur de Santiago de Chile, 1890-1930: Industria, ferrocarril y vivienda. *Revista Historia y Patrimonio*, 1(1), 1-26.
- Flores, A. (2017). Ingeniería e ingenieros en la historiografía chilena. *Historia* 396, 7(2), 463-480.
- Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*. Oxford University Press.
- Kornbluth, D. (2021). El diseño político del proceso de financiarización de la vivienda y la infraestructura en Chile. *Revista Invi*, 36(103), 54-84. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582021000300054>
- Larkin, B. (2013). The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, (42), 327-343. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>
- Mann, M. (1993). *The sources of social power: Volume II. The rise of classes and nation-states, 1760-1914*. Cambridge University Press.

- Misleh, D., Dziulma, J., De la Garza, M., & Guenther, E. (2025). La sustentabilidad en contra de las lógicas del Estado: Barreras políticas e institucionales en el sector de infraestructura en Chile. *Naturaleza y Sociedad. Desafíos Medioambientales*, (13), 178-212. <https://doi.org/10.53010/nys13.08>
- Orellana, A., & Arenas, F. (2024). La expresión de la desigualdad a escala metropolitana: El caso del Área Metropolitana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, (89). <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022024000300003>
- Sagredo, R. (2009). *Historia mínima de Chile*. El Colegio de México.
- Salazar, G., & Pinto, J. (1999). *Historia contemporánea de Chile II: Actores, identidad y movimiento*. LOM Ediciones.

**Humberto Andrés Álvarez Sepúlveda**

Universidad Católica de la Santísima Concepción | Concepción | Chile

<https://orcid.org/0000-0001-5729-3404>

halvarez@ucsc.cl

humalvarezsep@gmail.com

Académico de la Universidad Católica de la Santísima Concepción (Chile). Doctor en Sociedad y Cultura por la Universidad de Barcelona (España). Autor de diversos capítulos de libros y artículos sobre educación histórica publicados en revistas científicas indexadas a WoS, Scopus y Scielo.

**Claudine Glenda Benoit Ríos**

Universidad Católica de la Santísima Concepción | Concepción | Chile

<https://orcid.org/0000-0002-1791-2212>

cbenoit@ucsc.cl

claudbenoit@gmail.com

Académica del Departamento de Didáctica de la Universidad Católica de la Santísima Concepción, Concepción (Chile). Doctora en Lingüística, por la Universidad de Concepción. Investigadora en didáctica de la comprensión y producción del lenguaje, y estrategias colaborativas durante el procesamiento.

***Engineering, Infrastructure and State Construction in Chile: A Historical Reading of Public Works as Devices of Power***

Abstract

This chapter examines the role of engineering and public works in the construction processes of the Chilean State during the 19th and 20th centuries. The analysis is based on a scoping review of specialized literature, developed from a qualitative and interpretive approach, inscribed in a humanist-critical paradigm and a topical narrative design. From this perspective, three central dimensions are analyzed: engineering as an instrument of modernization of the State, infrastructure as a control mechanism of the national space, and the symbolic role of public works in the construction of imaginaries of progress and modernity. It is argued that transportation networks and major infrastructure works transformed the material conditions of the country, and contributed to consolidating state authority and legitimizing political projects of modernization. In conclusion, the national infrastructure is understood as a historical device that articulates territory, power and development.

Keywords: Engineering; Infrastructure; State Construction; Modernization; Chile.

***Engenharia, infraestrutura e construção do Estado no Chile: Uma leitura histórica das obras públicas como dispositivos de poder***

Resumo

Este capítulo examina o papel da engenharia e das obras públicas nos processos de construção do Estado chileno durante os séculos XIX e XX. A análise baseia-se em uma revisão de escopo da literatura especializada, desenvolvida a partir de uma abordagem qualitativa e interpretativa, inscrita em um paradigma humanista-crítico e em um desenho narrativo de tópico. Sob essa perspectiva, analisam-se três dimensões centrais: a engenharia como instrumento de modernização do Estado, a infraestrutura como mecanismo de controle do espaço nacional e o papel simbólico das obras públicas na

construção de imaginários de progresso e modernidade. Sustenta-se que as redes de transporte e as grandes obras de infraestrutura transformaram as condições materiais do país e contribuíram para consolidar a autoridade estatal e legitimar projetos políticos de modernização. Em conclusão, a infraestrutura nacional é compreendida como um dispositivo histórico que articula território, poder e desenvolvimento.

Palavras-chave: Engenharia; Infraestrutura; Construção do Estado; Modernização; Chile.