



# GÉNESIS DEL PROCESO INDUSTRIALIZADOR EN CHILE

Benjamín Riquelme Oyarzún\*

*Es de interés conocer el momento en que Chile inicia su proceso industrializador y la influencia de la Guerra del Pacífico en esta etapa económica y social del país.*

*La industrialización de Chile fue un proceso lento y entrabado que se inició a contar de la segunda mitad del siglo XIX. El trabajo de empresarios y gobernantes no fue fácil, ya que debieron afrontar crisis económicas mundiales y conflictos bélicos.*

*Un valioso aporte a la industrialización lo otorgaron las organizaciones de industriales, comerciantes y artesanos, sobresaliendo la Sociedad de Fomento Fabril, creada en 1883, quienes entregaron a los gobernantes y políticos de la época propuestas para impulsar y proteger la industria nacional.*

## - La Economía del Sistema Colonial.

**D**urante la colonia, la principal actividad económica fue la minería y la agricultura, adquiriendo esta última tanta importancia, que el siglo XVIII se llegó a denominar el siglo del trigo y Chile era declarado el granero del Perú. Respecto a la industria, ésta todavía no se generaba. El economista del siglo XIX Miguel Cruchaga Montt, describió esta situación:

*“la industria manufacturera no tuvo existencia en Chile ni podía tenerla, atendidas las prescripciones de la Recopilación de Indias. A su desarrollo se opusieron conjuntamente la incomunicación absoluta en que el país se encontraba, su escasez de arte industrial y las prohibiciones legales”<sup>1</sup>.*

La característica del sistema productivo chileno colonial fue su reclusión, puesto que contaba solamente con la demanda de España y algunas colonias americanas como Perú y Argentina,

encontrándose aislado de los dinámicos mercados de Europa, que ya habían iniciado con vigor su expansión fabril. Cabe señalar también, que España se encontraba en decadencia y había quedado material y socialmente al margen de las transformaciones que sucedieron, primero en Gran Bretaña y después en Francia y que, en general, transformaron a casi toda Europa.

## - Apertura Económica.

El aporte de la Independencia al desarrollo económico del país, fue la apertura internacional del comercio chileno. Ya en 1811, los gobernantes comprendieron la urgencia de abrir el país al intercambio mundial, al decretar la libertad para comerciar por los puertos de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo. En 1835, el Ministro de Hacienda Manuel Rengifo, mediante leyes aduaneras creó un sistema de protección y estímulo para la Marina Mercante Nacional.

Como era natural y necesario, el comercio exterior pasó a ser la fuerza

\* Capitán de Corbeta AB. Magíster en Gestión mención Control de la P.U.C.V. y Magíster en Historia de la P.U.C.V.  
1. Miguel Cruchaga, Estudio sobre la organización económica y la Hacienda Pública de Chile, 1878. En Aníbal Pinto Santa-Cruz, Chile un caso de desarrollo frustrado, Editorial Universidad de Santiago, 1996, p.34.

motriz del sistema económico nacional, ligando así el curso de nuestro desarrollo a las fluctuaciones de la economía mundial o, más concretamente, de los países rectores, sobre todo de Inglaterra.

La intensificación de los vínculos con países europeos generó un aumento de la demanda de productos primarios como el cobre, la plata, la harina y el trigo, hasta niveles sin precedentes en 1866. La expansión del sector exportador se puede definir como espectacular: desde 1844 a 1860 las exportaciones aumentaron de 6 millones de pesos anuales a 25 millones de pesos. Vale la pena subrayar el carácter variado de esas ventas. Entre 1844 y 1880, los productos agropecuarios significaron en promedio sólo un 45% del total<sup>2</sup>.

El efecto de esta expansión se tradujo especialmente en requerimientos de infraestructura, forzando el aumento del gasto público, cambiando la fisonomía del país. Mientras los privados construían ferrocarriles y puertos en el norte minero, el sector público respondió al desafío del comercio exterior remodelando completamente el puerto de Valparaíso, construyendo nuevos edificios y reparando otros en diversas ciudades portuarias.

A pesar del auge comercial, no todos compartían ese optimismo. En la economía nacional, hasta aproximadamente fines de la década de 1840, la industrialización se consideraba el eslabón descuidado. Varios estadistas de la época estimaban que el crecimiento económico del país se lograría con desarrollo manufacturero y no solamente con las actividades primarias, como la agricultura. El ministro Camilo Vial, en su exposición de Hacienda en 1847, manifestó:

*“Lejos estoy de creer que un pueblo, para ser rico, necesita producirlo todo, pero sí estoy persuadido de que para ser próspero y civilizado necesita poseer una industria extensa y, si es posible, variada. ¿Qué han sido los pueblos puramente agricultores, y en la actualidad qué son?...”<sup>3</sup>.*

Refuerza la opinión del ministro Vial, lo señalado al término de la década de 1870 en el boletín La Industria Chilena:

*“Hacia 1840 nuestro comercio estaba bien atrasado, la industria no existía, las relaciones con el viejo mundo eran tardías, nuestros compatriotas, con rarísimas excepciones, no conocían mas horizontes que los Andes i la ribera del Pacífico i la agricultura i la minería daban fáciles i cuantiosos productos”<sup>4</sup>.*

#### - El Modelo Económico Chileno y la Crisis de 1873.

Desde mediados del siglo XIX, la economía chilena había comenzado su camino de integración a la economía internacional a través de la exportación de materias primas. Esta actividad comercial fue clave para crear un proceso de industrialización, ya que el término del período colonial y de la guerra por la independencia generó un crecimiento interno que produjo una creciente demanda efectiva de bienes.

El intercambio comercial con Europa -principalmente con Inglaterra-, como también los contactos con los extranjeros radicados en el país, los artículos de la prensa y escritos de economistas europeos, favorecieron la introducción al país de los postulados del liberalismo económico<sup>5</sup>.

2. Aníbal Pinto Santa-Cruz, Chile un caso de desarrollo frustrado, Editorial Universidad de Santiago, 1996, p. 36.

3. En Aníbal Pinto Santa-Cruz. Op-cit. p. 45.

4. En Bárbara de Vos Eyzaguirre, El surgimiento del paradigma industrializador en Chile (1875-1900), DIBAM, Chile, s/f, p.15.

5. Otro factor de influencia fue Juan Courcelle Seneuil, economista francés que llegó a Chile en 1855 contratado por el gobierno, como asesor del Ministerio de Hacienda y para dictar cursos de Economía Política en la Universidad de Chile; desde su cátedra, por espacio de 8 años (1855-1863), enseñó la doctrina librecambista, influyendo en la vida económica nacional.

El impacto del comercio exterior se dejó sentir claramente sobre las finanzas públicas. Entre 1850 y 1874 se multiplicó por tres, creciendo a una tasa acumulativa anual de 4,6%, a su vez, el gasto público entre 1852 y 1874 creció al 6,8% anual. El promedio de las entradas fiscales en la década de 1850 era de USD 6.300 millones; en la década de 1860, de USD 14.523 millones, y en la década de 1870, fue de USD 16.434 millones<sup>6</sup>.

Al incorporar el país políticas económicas librecambistas, quedó desprotegido ante los vaivenes financieros. El crecimiento sustentado en el comercio internacional mostró, desde un principio, una gran vulnerabilidad y sensibilidad frente a cualquier cambio que experimentara la economía internacional que afectase el intercambio comercial (Cuadro 1), quedando expuesta la economía nacional a crisis recurrentes.

Año	Peniques por peso chileno
1830	44,0
1840	45,2
1850	46,1
1860	43,7
1870	45,6
1875	43,8
1880	30,8
1881	30,9
1882	35,3
1883	35,2
1884	31,7

Cuadro 1: Variación del tipo de cambio  
Fuente: Bárbara de Vos Eyzaguirre, *El surgimiento del paradigma industrializador en Chile (1875-1900)*, p.30

El futuro promisorio que se vislumbraba a comienzos de los años 1870, pronto comenzó a declinar. La crisis que afectó al país a contar de la segunda mitad de la década de 1870, ya había comenzado a percibirse en Europa y Estados Unidos hacia 1873. Nuestro país, que sustentaba su economía en el crecimiento del comercio exterior de materias primas,

cayó víctima de la recesión internacional: el precio de sus principales exportaciones, trigo y sus derivados, plata y cobre, cayeron sin volver a recuperarse. Además, no se puede dejar de mencionar el factor climatológico que afectó a la agricultura, puesto que los inviernos de 1876 a 1878 fueron extremadamente lluviosos, afectando las cosechas de la zona central y sur. Por último, contribuyó a este descalabro económico, el descubrimiento de yacimientos de cobre en Estados Unidos, que entraron a competir directamente con el mineral chileno.

Luego de la crisis económica suscitada, varios países industrializados abandonaron el librecambismo y adoptaron el modelo del Estado protector. Uno de los iniciadores de este cambio fue Alemania, que se había sumergido en una grave depresión. El éxito de su repunte, al elevar los aranceles para proteger su agricultura e industria, fue motivo suficiente para que otros países europeos siguieran su ejemplo. En España se dio un fuerte impulso a la doctrina proteccionista, reconociendo al Estado "como el poderoso agente de la civilización y el progreso"<sup>7</sup>.

A poco andar la década de 1880, la recientemente adquirida riqueza salitrera hizo pensar a la clase gobernante que todos los problemas económicos quedarían en el pasado. Los ingresos públicos aumentaron de manera significativa, pero los gastos también se acrecentaron, y pronto se constató que el crecimiento iba acompañado de serias contracciones económicas, provocadas en gran parte por la fluctuación internacional en los precios de las exportaciones. La baja internacional de los precios del salitre y otras materias primas que exportaba el país como el cobre, hizo sentir toda su magnitud entre 1884 y 1885, años en que las rentas nacionales se vieron mermadas y la balanza comercial y de pagos fue negativa.

6. Bárbara de Vos Eyzaguirre. Op-cit. pp.16-18.

7. Bernardita Guarachi Bascañán, Tesis: Génesis de la política proteccionista de Chile (de Courcelle Seneuil a la CORFO), P.U.C., Santiago, 1983, p. 6.

En nuestro país, los exportadores, mineros del norte, agricultores del sur y los importadores del centro, eran partidarios de aranceles bajos, ya que se abastecían de los mercados extranjeros. En cambio los industriales se manifestaron contrarios a la política del libre mercado, ya que los productos importados que llegaban a menores precios competían ventajosamente con los nacionales.

Los sectores liberales se opusieron al establecimiento de un proteccionismo de Estado, pero ante las necesidades económicas del país, debieron flexibilizar su posición, lo que permitió la aprobación de una serie de leyes referentes a subvenciones, privilegios y concesiones<sup>8</sup>. Esta política continuó en ascenso hasta 1930, fecha que marcó un cambio radical en las posturas económicas de Chile; ya que, como consecuencia de la depresión mundial de 1929, la crisis económica no tardó en llegar a nuestro país, produciendo problemas políticos, sociales y económicos. El resultado fue un cambio en el esquema económico imperante que terminó por introducir definitivamente la doctrina proteccionista a partir de 1939.

**- Inicios del Proceso Industrializador.**

En el desarrollo del sector industrial, se fueron conjugando varios factores que le permitieron alcanzar, antes de la Guerra del Pacífico, dimensiones considerables y características modernas, aunque comparadas con la experiencia contemporánea de Europa, Estados Unidos y la que se desarrollaba en Japón, sus dimensiones eran modestas. En este proceso industrializador, aunaron esfuerzos los industriales y el gobierno.

Con el fin de facilitar la circulación de productos, mejorar su acceso a los puertos y reducir los costos de flete, el gobierno, junto con el sector privado,

se embarcó, a partir de 1852, en proyectos ferroviarios en el valle central, y en forma individual en la ampliación y mejoramiento vial. En relación a esto último, la red caminera se amplió considerablemente: si en 1864 la extensión era de 14.488 kilómetros, en 1875 alcanzó los 40.657 kilómetros. Pero el mayor efecto transformador lo produjo el ferrocarril en la zona central: si en 1861 contaba con 159 kilómetros, uniendo Valparaíso con Quillota y Santiago con Requinoa, ya en 1878 las vías férreas conectaban Valparaíso con Angol en la Araucanía, existiendo además dos ramales, uno a Los Andes y el segundo a Palmilla, alcanzando la red ferroviaria un total de 950 kilómetros<sup>9</sup>.

El ferrocarril influyó en la industrialización; puesto que, además de acortar distancias y conectar el país, fomentó el desarrollo metalúrgico, contribuyó a capacitar mano de obra y estimuló la producción de durmientes, postes, grava y carbón.



Estación Barón (Valparaíso), hacia 1870.  
Fuente: memoriachilena.cl



Puente de los Maquis, hacia 1870.  
Fuente: memoriachilena.cl

8. Aprobando proyectos de ley como: Ley 5.012 del 18 de diciembre de 1931 donde se aprueba subsidios a la explotación de la minería de plata, cobre y oro. Ley 5.108 del 20 de abril de 1932 que otorga primas a los productores de azufre. Ley 4.602 de julio 1929 otorga subsidio a las compañías navieras. Ley 4.764 de enero de 1939 que otorga préstamos para la construcción de frigoríficos.  
9. Luis Ortega, Acerca de los orígenes de la industrialización chilena: 1860-1879, Nueva Historia, Londres, 1981, p.5.

El crecimiento de la población urbana es otro factor que favorece la industrialización, porque aumenta el tamaño del mercado –la demanda supera la capacidad productiva de las artesanías- y provee fuerza de trabajo, al ofrecer un mercado de trabajo más amplio y flexible. Esta situación se había dado en Chile con anterioridad a 1879; ya que, la población urbana creció, entre 1865 y 1875, en una tasa media anual de 3,1%, mientras que la población total del país crecía al 1,4% y, la rural solamente un 0,8%<sup>10</sup>.

El comercio internacional y la modernización de la producción fueron modificando la economía y la sociedad chilena, la que hasta entonces respondía a una economía agrominera de corte tradicional o de “antiguo régimen” –similar a la de la colonia-. Los efectos de una creciente modernización se reflejaron en una urbanización significativa y en la creación de una infraestructura material e institucional adecuada a los nuevos requerimientos como: ferrocarriles, telégrafos, obras portuarias, entidades financieras y la ampliación de la estructura estatal.

De acuerdo a los antecedentes históricos, se establece que en la década de 1860 se inicia el proceso de la industrialización de Chile, proceso que se acelera en los años posteriores por el incremento del ritmo de la actividad económica y, por el inicio de la penetración paulatina de las relaciones de mercado en todos los niveles de la producción de bienes y servicios<sup>11</sup>.

En 1895 un censo realizado por la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA), estableció que en el país había 2.419 establecimientos industriales. De ellos, 240 (10%) fueron creados antes de 1870. Los rubros eran diversos, abarcando desde alimentos, bebidas, tabaco, textiles, confecciones y calzado, hasta

productos químicos, productos de minerales no metálicos y productos metálicos, incluyendo maquinaria.



Maestranza de Vicuña Mackena. Ferrocarril del Llano del Maipo, 1860.  
Fuente: memoriachilena.cl

Las estadísticas indican que, en 1862, los motores a vapor eran empleados en siete molinos, dos fábricas de galletas, una de aceite y una de chocolate. Andrés Blest y Carlos Andwanter fueron los pioneros en la producción a escala de cerveza en Chile, el primero en Valparaíso, en 1827, y el segundo en Valdivia desde 1850. Una importante industria del rubro alimentos fue, sin duda, la Refinería de Azúcar de Viña del Mar, cuya construcción se inició en 1870, cubriendo una superficie de 48.000 metros cuadrados. En el grupo de los textiles, destacó la Fábrica de Paños Bellavista, de Tomé, que inició sus operaciones en 1868. La fundición de Guayacán, bahía de Coquimbo, fundía y elaboraba barras de hierro y bronce a un promedio de 920 toneladas métricas mensuales en 1872, eran de excelente calidad y casi la totalidad era exportada a Gran Bretaña<sup>12</sup>.

Al revisar las cifras de las exportaciones, se corrobora la existencia de una incipiente industria nacional, ya que es posible visualizar productos manufacturados con valor agregado, fabricados con un nivel técnico superior a aquellos de origen artesanal (Cuadro 2).

10. Luis Ortega. Op-cit. p.6.

11. Ibídem, p4.

12. Luis Ortega. Op-cit. pp.12-42.

Productos	1871	1872	1873	1874
Acéite para lámparas	-	-	49.159	26.329
Alimentos procesados	-	-	15.565	18.728
Calzado	58.306	108.210	78.812	33.282
Cigarros	-	-	1.851	462
Carros	83.040	102.005	-	-
Colchones	-	-	11.042	2.408
Jabón común	-	-	16.935	12.347
Ladrillos refractarios	-	-	9.563	5.070
Lanchas	-	-	42.940	11.950
Madera para construcción	584.758	787.873	427.376	197.318
Ropa hecha	-	-	6.494	3.732
Maquinaria surtida	156.023	111.836	71.182	63.263
Mercería surtida	71.773	133.111		
Velas para buque	-	-	20.000	10.900
Suelas	214.890	416.264	202.819	358.309

Cuadro 2. Valor de las exportaciones de ciertos productos manufacturados, 1871-1874 (En pesos)

Fuente: Luis Ortega, Acerca de los orígenes de la industrialización chilena: 1860-1879, Nueva Historia, Londres, 1981, p.8.

La industria manufacturera moderna en Chile anterior a la Guerra del Pacífico, aunque consistió de un número relativamente reducido de fábricas, cuya importancia productiva y tecnológica fue notable. Este sector industrial constituyó la base de la industrialización posterior a la guerra; sus industrias, se vieron estimuladas en medio del conflicto, no tanto por la disminución del volumen de importación, lo que pudo ponerlas a cubierto de la competencia externa, sino más bien por la extraordinaria demanda resultante de la necesidad de armar, vestir, alimentar y

movilizar un ejército que en un momento contó con más de 20.000 hombres.

El historiador Fernando Silva acota que: *“fue la guerra del Pacífico el impulso más poderoso para los sectores vestuario, cuero y calzado, que debieron abastecer a los contingentes militares”*<sup>13</sup>. Posteriormente, con el pacto de tregua entre Chile y Bolivia, la libertad aduanera que consagró ese documento, abrió a los empresarios nacionales un campo para ampliar sus actividades.

En el cabotaje, la Guerra del Pacífico fue un catalizador para esta actividad. A medida que las fuerzas chilenas avanzaban hacia el norte ocupando territorios, se hacía necesario su abastecimiento, lo que generó un incremento en el tonelaje de la Marina Mercante Nacional, de las 10.600 toneladas en 1880 subió a 53.000 toneladas en 1883<sup>14</sup>. Consecutivamente, la necesidad de transportar el salitre extraído de los nuevos territorios, llevó a que varios armadores chilenos pasaran del cabotaje al comercio de ultramar.



Regimiento Santiago N°5 de Línea, en el campamento de Antofagasta.



Batería de artillería KRUPP, perteneciente al Regimiento de Artillería N°2

13. Fernando Silva V., Expansión y crisis nacional: 1861-1924. Citado por Sergio Villalobos, Historia de Chile, Editorial Universitaria, Chile, 1988, p.630.

14. Ibidem, p. 638.

### - Las Sociedades de Industriales y la Creación de la SOFOFA.

El desarrollo y modernización de la industria fomentó el surgimiento de sociedades y agrupaciones ligadas a los intereses industriales, las que comenzaron a defender posturas cada vez más identificadas con su perspectiva sectorial.

Aunque desde principios de los años 1860 fueron creándose organizaciones, como la Sociedad Unión de Artesanos de Santiago (1862), la Sociedad Industrial de Valparaíso (1876), la Asociación Católica de Obreros, de alcance mutualista y moralizador (1878) y la Sociedad Obreros de San José (1884), entre otras, sin duda que las que ejercieron un mayor protagonismo fueron la Sociedad Industrial y la Sociedad de Fomento Fabril.

En septiembre de 1875, cuando el país estaba inmerso en la crisis económica mundial que se hizo sentir en 1873, se editó el primer número de la revista *La Industria Chilena*, publicación oficial del directorio de la Sociedad Industrial. Fue el primer medio de expresión del sector manufacturero, donde se trataron problemas que le aquejaban: la crisis, las medidas aduaneras consideradas erróneas y la falta de una política de fomento adecuada<sup>15</sup>. No todas las ediciones se centraron en el sentir de los industriales, ya que durante el tiempo que circuló (1875-1877), también se publicaron instrucciones para elaborar ciertos productos, logros científicos, precios de materias primas y avances en los sistemas de producción.

No hay claridad sobre las razones de fondo que pusieron término a la publicación de *La Industria Chilena*. Sin embargo, uno de sus temas centrales, la reforma de los impuestos de aduana, se cumplió parcialmente. En 1877 se aprobó una sobretasa que aumentó el valor de los

impuestos de importación de un 25% a un 35% y, en 1878, se realizó una reforma general arancelaria que estableció un impuesto del 15% a la internación de bienes manufacturados que eran producidos en el país<sup>16</sup>. Esta iniciativa, que afectó en parte a los industriales que dependían de artículos importados, como: maquinarias, repuestos y materias primas, en definitiva ayudó al fortalecimiento de la industria y benefició al fisco pues le significó un ahorro en divisas extranjeras.

El Estado por su parte, producto de su expansión y modernización, favoreció la creación de sociedades gremiales, a fin de contar con un conducto institucional que canalizara las nuevas expresiones e intereses sectoriales. Así, durante el mandato del Presidente Domingo Santa María, por intermedio del Ministro de Hacienda Pedro Lucio Cuadra, el gobierno indicó que su intención era "estimular la formación de asociaciones independientes y estables, que sirvan de órganos autorizados de las necesidades e intereses propios de cada una de las principales agrupaciones productoras del país"<sup>17</sup>. Posteriormente, el Secretario de Estado solicitó el concurso de la Sociedad Nacional de Agricultura a fin de que reuniera a quien tuviera preocupación por el problema industrial. Para dar respuesta a lo solicitado por el gobierno, se efectuó una asamblea, el 7 de octubre de 1883, hito que se considera el nacimiento de la Sociedad de Fomento Fabril<sup>18</sup>.

Desde sus inicios esta Sociedad tuvo como objetivo que sus acciones "cooperasen al bien común, coadyuvando en sus propósitos al gobierno"<sup>19</sup>, y no para que sirviera como órgano gremial. La Sociedad de Fomento Fabril continuó cumpliendo su rol de apoyo al gobierno aproximadamente hasta 1920<sup>20</sup>.

15. Bárbara de Vos Eyzaguirre. Op-cit. pp. 46-50.

16. *Ibidem*, p.52.

17. Comunicación del ministro Pedro Lucio Cuadra al presidente de la Sociedad Nacional de Agricultura, en Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril, 1884, N° 1, p.5.

18. Juan Eduardo Vargas, *La Sociedad de Fomento Fabril 1883-1928*, Ediciones Historia, s/f, p. 6.

19. Pedro Lucio Cuadra, en sesiones ordinarias del Senado, 24 de septiembre de 1883, p.553.

20. Juan Eduardo Vargas. Op-cit. p. 9.

Durante 1883 y 1900, la Sociedad de Fomento Fabril se propuso, además de servir como órgano de consulta al gobierno, delinear políticas de estímulo industrial, abarcando temas como la inmigración, educación y problemas sociales y económicos.

Esta institución manifestó, desde su creación, un renovado entusiasmo por avivar la venida de extranjeros; sin embargo incluso transformándose en intermediaria entre las necesidades de los industriales y las agencias encargadas de contratar obreros en Europa, no tuvo éxito en la reactivación de la corriente de inmigrantes.

Su interés por la educación técnica se vinculó a que la industria surgía sin contar con los operarios capaces de emplear con eficiencia una tecnología medianamente avanzada. Entre otras cosas, se preocupó de dotar a la Universidad de Chile de cursos destinados a la preparación industrial, a la vez que se estimuló, al margen de aquel centro de estudios, la existencia de Escuelas de Dibujo y Escuelas Industriales Femeninas. Su inquietud por la llamada "cuestión social", la llevó a realizar el estudio pormenorizado sobre el problema habitacional, a partir de 1896. Ya en el siglo XX, propuso indicaciones a favor del ahorro popular, sobre la ley de accidentes del trabajo, la jornada laboral y los salarios.

### - Conclusiones

Al término de la Guerra del Pacífico, se reconoció y valoró la importancia que

revistió la industria nacional para abastecer de pertrechos a las fuerzas militares durante el conflicto. Esto influyó para que el gobierno de la época expresara el propósito de acoger y estimular el deseo de los industriales de unirse en una asociación. Así, con fecha 13 de septiembre de 1883, el Ministro de Hacienda Pedro Lucio Cuadra, por encargo del Presidente de la República Domingo Santa María, dirigió una carta al presidente de la Sociedad Nacional de Agricultura solicitándole su cooperación para que promueva la organización de una asociación de fomento fabril.

Conforme a lo anterior, es necesario reafirmar que la industrialización en Chile no se inició, como proceso constante, a contar de la Guerra del Pacífico (1879), puesto que las industrias en el corto plazo tuvieron la capacidad de abastecer plenamente a las tropas. Lo anterior, deja en evidencia que previo a 1879 el país contaba con una infraestructura fabril y vial, mano de obra, experiencia e instituciones financieras, entre otras.

Por último, es requisito no desvincular el proceso industrializador con las crisis económicas, cuyos efectos motivaron a la clase política para transformar el modelo económico de libre comercio que tenía el país a mediados del siglo XIX, con propuestas de protección estatal y fomento del sector productivo nacional.

\* \* \*

### BIBLIOGRAFÍA

1. De Vos Eyzaguirre, Bárbara, *El surgimiento del paradigma industrializador en Chile (1875-1990)*, DIBAM, Chile, s/f.
2. Guarachi Bascuñán, Bernardita, *Tesis: Génesis de la política proteccionista de Chile (de Courcelle Seneuil a la CORFO)*, PUC, Santiago, 1983.
3. Ortega, Luis, *Acerca de los orígenes de la industrialización chilena: 1860-1879*, Nueva Historia, Londres, 1981.
4. Pinto Santa-Cruz, Aníbal, *Chile un caso de desarrollo frustrado*, Editorial Universidad de Santiago, 1996.
5. Vargas, Juan Eduardo, *La Sociedad de Fomento Fabril 1883-1928*, Ediciones Historia, s/f.
6. Villalobos, Sergio, *Historia de Chile*, Editorial Universitaria, Chile, 1988.