

lares que los protegen, los productos extranjeros serían vendidos más baratos, y por esto se aferran al sistema. La protección les es necesaria en muchos casos, á causa de la protección de las industrias. Pero si la totalidad del sistema fuese abolida, es indudable que la industria americana avanzaría con nuevo vigor.

CAPITULO XVIII

EFFECTOS DE LA PROTECCIÓN SOBRE LA INDUSTRIA AMERICANA

Si hay algún país en el mundo en el que el supuesto de que la protección es necesaria para el desenvolvimiento y diversificación de las industrias sea terminantemente desmentido por los hechos más notorios, ese país son los Estados Unidos. Los primeros colonos de América se dedicaron á comerciar con los indígenas, y aquellas industrias extractivas que son siempre más provechosas para una población diseminada, productos de los bosques, del suelo y de las pesquerías, constituyeron sus mercaderías, mientras que hasta los ladrillos y las tejas fueron al principio importados de la madre patria. Pero sin protección alguna, y á pesar de las prescripciones inglesas encaminadas á impedir el desarrollo de las manufacturas en las colonias, las industrias fueron echando, una tras otra, sus raíces á medida que crecía la población, hasta que en la época de la primera ley arancelaria, en 1789, todas las más importantes manufacturas, incluyendo las del hierro y las textiles, se hallaban sólidamente establecidas. Como hasta ese tiempo habían crecido sin Arancel, hubieran seguido creciendo á medida del incremento de la población, aunque el Arancel jamás se hubiera establecido. Pero los americanos que sostienen que la protección es necesaria para la diversificación de las industrias, no solamente ignoran la historia de su país durante todo el largo período anterior al primer Arancel, sino que ignoran lo que ha sucedido después de éste y aun lo que está sucediendo ante sus propios ojos.

No necesitamos remontarnos más allá de la formación de la Unión para ver que si fuese verdad que las manufacturas no pueden crecer en los países nuevos sin la protección arancelaria, las industrias manufactureras de los Estados Unidos estarían hoy confinadas á la estrecha faja de territorio situada en la costa del Atlántico. Filadelfia, New-York y Boston eran ciudades de importancia, y las manufacturas tenían fuertes raíces junto al Atlántico, cuando el Oeste de New-York y el de Pensilvania estaban cubiertos de bosques, cuando Indiana é Illinois eran praderas de búfalos; cuando Detroit y San Luis eran estaciones mercantiles, Chicago no existía ni en el pensamiento, y la parte del continente más allá del Misissipi era tan poco conocida como hoy el interior de Africa. En los Estados Unidos, el Este ha tenido sobre el Oeste todas las ventajas que los proteccionistas dicen que hacen imposible á un país nuevo levantar sus industrias manufactureras contra la competencia de un país más viejo, capital más abundante ó mayor experiencia y trabajo más barato. Y, sin embargo, sin ningún Arancel protector entre el Oeste y el Este, la industria ha avanzado constantemente hacia el Oeste, siguiendo el movimiento de la población, y continúa avanzando todavía. Este es un hecho que por sí propio desmiente de un modo decisivo la teoría proteccionista.

La afirmación proteccionista de que las manufacturas han aumentado en los Estados Unidos á causa de los Aranceles protectores, es aún más infundada que la aseveración de que el crecimiento de New-York, después de la construcción de cada nuevo teatro, ha obedecido á la construcción de ese teatro. Es lo mismo que si se atara un cubo en la popa de un bote, y se sostuviera que ayuda á marchar al bote, porque éste sigue avanzando. Las industrias han aumentado en los Estados Unidos á causa del crecimiento de la población y del desarrollo del país; no por el Arancel, sino á pesar de éste.

Que los Aranceles proteccionistas han dañado en vez de auxiliar á las industrias americanas lo demuestra el hecho de

que nuestras industrias manufactureras son hoy mucho menores de lo que debían ser, dados nuestra población y nuestro desarrollo, mucho menos, relativamente, de lo que eran al comienzo del siglo. Si hubiéramos continuado la política del librecombio, nuestras industrias hubieran crecido con natural ímpetu y libertad, y ahora, no solamente exportaríamos artículos industriales á Méjico y á las Indias Occidentales, á Sud América y Australia, como Ohio los exporta á Kansas, Nebraska, Colorado y Dakota, sino que los exportaríamos á la Gran Bretaña, lo mismo que Ohio los exporta hoy á Pensilvania y New-York, donde las manufacturas comenzaron antes de que Ohio fuese colonizado. Pero tan pesadamente están gravadas nuestras manufacturas por el Arancel, que aumenta el coste de todas sus materias primas y su maquinaria, que, á pesar de nuestras ventajas naturales y de la inventiva de nuestro pueblo, nuestras ventas están confinadas á nuestro mercado protegido, y no podemos, por ahora, competir con las manufacturas de otros países. A pesar del aumento de derechos con que hemos procurado impedir las importaciones extranjeras y constituir nuestras industrias manufactureras propias, la gran masa de nuestras importaciones actuales está formada por artículos manufacturados, mientras que todas nuestras exportaciones, salvo un corto tanto por ciento, consiste en materias brutas. Aun cuando nosotros importamos ampliamente de comarcas como el Brasil, que casi no tiene industria manufacturera alguna, no les podemos enviar en pago los artículos industriales que necesitan, sino que para pagarles lo que nosotros les compramos, tenemos que enviar materias primas á Europa.

Esta no es la natural condición del comercio. Los Estados Unidos han rebasado ya hace mucho aquel período de desarrollo en que las materias primas constituyen las únicas exportaciones naturales. Tenemos ahora una población de casi 60 millones y consumimos más artículos manufacturados que cualquiera otra nación. Poseemos ventajas sin rival para las industrias; nuestros depósitos de carbón sobre-

pujan mucho en extensión y accesibilidad á los de todo otro país civilizado, al paso que tenemos reservas de petróleo que suministran combustible casi sin trabajo. Además, nosotros somos la primera entre las naciones civilizadas en la invención y en el uso de la maquinaria y en la economía de material de trabajo. Pero todas estas ventajas están neutralizadas por el muro protector que hemos levantado á lo largo de nuestras costas.

Porque en todo el tiempo de que yo me acuerdo, la prensa proteccionista ha publicado de vez en cuando la noticia de haberse recibido considerables pedidos extranjeros para ésta, aquélla ó la otra industria americana, procurando demostrar que la protección estaba, al fin, comenzando á dar los resultados prometidos y que la industria manufacturera americana, tan suficientemente resguardada durante su infancia por un Arancel protector, estaba ya próxima á entrar en los mercados del mundo. Los hechos que servían de base á estas felicitaciones eran generalmente verdad, pero las predicciones fundadas en ellos no se han realizado nunca, y mientras nuestra población se ha duplicado, nuestras exportaciones de artículos industriales decaen proporcionalmente. La explicación es esta. El más alto tipo de salarios que ha subsistido en los Estados Unidos y, consecuentemente, el más alto nivel de inteligencia general, han estimulado la inventiva americana, y nosotros estamos mejorando sin cesar los instrumentos, los procedimientos y los modelos usados en las demás partes. Estas mejoras están determinando continuamente una demanda de manufacturas americanas extranjeras que parece prometer grande aumento. Pero antes de que estos aumentos se efectúen, las mejoras son adoptadas en los países donde las manufacturas no están gravadas tan pesadamente por los impuestos sobre el material, y lo que debiera ser una industria peculiarmente americana se traslada á un país extranjero.

Todos los americanos que han visitado Londres conocen sin duda, frente al palacio del Parlamento, en Westminster,

una tienda dedicada á la venta de «Especialidades americanas». Hay en Londres cierto número de tiendas como ésta y pueden, también, encontrarse en todas las ciudades de cualquiera importancia de los tres reinos. Estas tiendas deben vender en conjunto una buena cantidad de instrumentos y utensilios americanos, lo cual explica en parte el hecho de que aun exportemos algunas manufacturas. Pero se engañaría el americano que del número de esas tiendas y del interés mostrado por la gente que está siempre mirando sus escaparates ó examinando las mercancías, infiriese que las manufacturas americanas comienzan á ganar terreno en el Viejo Mundo. Estas tiendas son, de hecho, establecimientos de curiosidades, lo mismo que las tiendas chinas y japonesas que encontramos en las grandes ciudades americanas. La gente va á ellas para ver las cosas ingeniosas que los americanos han producido. Pero tan pronto como estas tiendas popularizan «una especialidad americana» y nace una considerable demanda de ella, algún industrial inglés comienza á fabricarla ó el inventor americano, si posee una patente inglesa, halla más beneficioso utilizarla allí. No teniendo que luchar con las trabas de la protección americana, aquél produce su artículo en la Gran Bretaña más barato que en los Estados Unidos. Y la consecuencia de la introducción de una «especialidad americana» es que, en vez de aumentar su importación de América, concluye con ésta. Y esto esclarece la historia de toda la industria americana. Un artículo tras otro de los que han sido inventados ó mejorados en los Estados Unidos, han parecido no poner el pie en los mercados extranjeros sino para perderlo justamente cuando ha sido introducido. Hemos enviado locomotoras á Rusia, armas á Turquía y á Alemania, maquinaria agrícola á Inglaterra, lanchas de vapor para río á China, máquinas de coser á todas las partes del mundo, pero nunca hemos podido conservar el comercio que nuestra inventiva debiera habernos asegurado.

Pero el efecto de nuestra política protectora puede verse

más claramente en la navegación de altura y en una industria en la que estuvimos á la cabeza del mundo.

Hace treinta años, la construcción naval alcanzó en este país tal grado de excelencia que construíamos no sólo para nosotros mismos sino para otras naciones. Los barcos americanos eran los más veleros y los más resistentes y por todas partes los más prontamente fletados y á tipos más remuneradores. El tonelaje registrado en los Estados Unidos casi igualaba al de la Gran Bretaña y prometía darnos en pocos años la indiscutible supremacía en el Océano.

La abolición del más importante derecho protector británico en 1846, fué seguida en 1859 por la derogación de las leyes sobre la navegación, y, desde ese instante, los súbditos británicos no sólo pudieron comprar ó construir libremente barcos donde les pluguiese, sino que el comercio de cabotaje entre las Islas británicas quedó abierto á los extranjeros. Los proteccionistas ingleses se deshacían en predicciones de la total ruina preparada de este modo al comercio británico. Los yanquis barrerían el Océano y los «suecos y noruegos semihambrientos», arrojarían al «inglés saludable, vigoroso, comedor de carne», de sus mares y estrechos.

Mientras una gran nación mercantil abandonaba así la protección la otra la redoblaba. El estallido de nuestra guerra civil fué la coyuntura inestimable para el proteccionismo y el desinteresado ardor de un pueblo dispuesto á realizar todo sacrificio para impedir el despedazamiento de su patria, fué utilizado para acumular impuestos proteccionistas sobre él. Los estragos de los cruceros confederados y el alto tipo del seguro para los barcos americanos, que fué su consecuencia, hubieran de todos modos disminuído nuestro comercio de altura; sin embargo, este efecto hubiera sido sólo temporal y, á no ser por nuestra política proteccionista, al final de la guerra hubiéramos reconquistado prontamente nuestro puesto en la industria de transportes del mundo y avanzado hacia la supremacía con más vigor que nunca.

Pero aplastados por una política que impedía á los ameri-

canos construir, é impedidos de comprar barcos, nuestro comercio, desde la guerra, ha decaído fácilmente, hasta el punto de que los barcos americanos que, cuando éramos una nación de 25 millones surcaban todos los mares del globo, ahora, cuando tenemos casi 60 millones, se ven raramente sobre las ondas azules. En los docks de Liverpool, donde en otro tiempo un barco sí y otro no eran americanos, tenéis que buscar entre una selva de mástiles para encontrar uno. En la bahía de San Francisco podréis contar barcos ingleses y barcos ingleses y barcos ingleses antes de encontrar uno americano, al paso que las cinco sextas partes del comercio exterior de New-York se hace con pabellón extranjero. En otro tiempo ningún americano pensaba atravesar el Atlántico en barco que no fuese americano; hoy ninguno piensa en tomarlo. Son los franceses ó los alemanes quienes compiten con los ingleses en llevar americanos á Europa ó traerlos. En otro tiempo nuestros barcos fueron los más hermosos del Océano. Hoy no existe un transatlántico de primera clase con bandera americana, y si no fuese porque está absolutamente prohibido á los barcos extranjeros el transporte entre puertos americanos, la construcción naval, en la que estamos á la cabeza del mundo, sería ahora entre nosotros un arte olvidado. En resolución, hemos perdido enteramente nuestro puesto. Siendo yo un muchacho, pensaba confiadamente que los barcos de guerra americanos podían vencer en rapidez, cuando no poner fuera de combate, á todos los que navegaban, y, en el caso de guerra con una nación mercantil, sabíamos que todas las naciones del globo se verían cubiertas de veloces corsarios americanos. Hoy, los barcos en que hemos despilfarrado millones son, para la guerra moderna, tan anticuados como las galeras romanas. Comparados con los buques de otras naciones, no sirven ni para el combate ni para la carrera, mientras que para otorgar patentes de corso, Inglaterra podría tomar, de esos galgos del mar que hacen el transporte de los viajeros y de las mercancías americanas, los bastantes para constituir

flotas que cazaran á todo barco que se aventurara á salir de un puerto americano.

No me quejo de la insuficiencia de nuestra marina de guerra. El sostemiento de una armada en tiempo de paz, es indigno de la Gran República y del puesto que aspira á ocupar entre las naciones y, en mi sentir, los centenares de millones que durante los últimos veinte años hemos invertido en nuestra marina de guerra han sido tan verdaderamente despilfarrados como lo hubieran sido si nos hubieran procurado buenos barcos. Pero deploro la decadencia de nuestra maestría para la construcción de barcos. Nuestra desgracia no es que carezcamos de marina de guerra, sino que nos faltan rápidas flotas mercantes, grandes fundiciones y astilleros, ingenieros diestros, marineros y mecánicos, en los cuales, y no en los buques de guerra consiste el verdadero poder marítimo. Un pueblo por cuyas venas corre la sangre de los Vikings ha sido expulsado del Océano por... sí propio.

Naturalmente, los intereses egoístas que se aprovechan ó imaginan aprovecharse de la política que ha expulsado del Océano la bandera americana como no hubiera podido hacerlo ningún enemigo extranjero, atribuyen este efecto á cualquier causa menos á la verdadera. Dicen, por ejemplo, que nosotros no podemos competir con otras naciones en el comercio marítimo, porque aquéllas nos aventajan por los salarios bajos y el capital barato, desconociendo el hecho innegable de que cuando la diferencia de salarios é interés en ambos lados del Atlántico era mucho mayor que ahora, nosotros no solamente transportábamos lo nuestro sino lo de otras naciones y marchábamos rápidamente á ser los mayores transportadores marítimos. La verdad es que el ser entre nosotros altos los salarios es en absoluto una ventaja nuestra, al paso que el capital no sólo puede encontrarse ahora tan barato en New York como en Londres, sino que el capital americano se emplea actualmente en hacer navegar barcos bajo el pabellón extranjero á causa de los tributos que hacen improductivo construir ó fletar barcos americanos.

Tocqueville, hace cincuenta años, se sorprendía del hecho de que nueve décimas partes del comercio entre los Estados Unidos y Europa y tres cuartas partes del comercio del Nuevo Mundo con Europa se hiciera en barcos americanos; que estos barcos llenasen los Docks del Havre y de Liverpool, mientras se veía muy pocos barcos ingleses y franceses en New-York. Esto, decía, sólo puede explicarse por el hecho de que «los barcos de los Estados Unidos pueden cruzar los mares á tipo más barato que los demás barcos del mundo», pero continuaba:

»Es difícil decir por qué razón los americanos pueden transportar á precio más barato que las otras naciones, y á primera vista, se ve uno inducido á atribuir esta circunstancia á ventajas físicas y naturales, puestas á su alcance; pero esta suposición es errónea. Los barcos americanos cuestan casi tanto como los nuestros; no están mejor contruídos y generalmente duran menos tiempo, al par que la retribución del marinero americano es mayor que la que se paga en los barcos europeos. Opino que la verdadera causa de su superioridad no consiste en superioridades físicas, sino que ha de atribuirse totalmente á sus cualidades morales é intelectuales.

»...El marino europeo navega con prudencia; sólo zarpa cuando el tiempo le es favorable; si un imprevisto accidente sobreviene regresa al puerto; al llegar la noche recoge parte de sus velas, y cuando el aspecto blanquecino le anuncia la proximidad de la tierra, modera su marcha y hace observaciones sobre el mar. Pero el americano desdeña estas precauciones y afronta estos peligros. Zarpa aún en medio de las más tempestuosas borrascas; noche y día despliega sus velas al viento; repara sobre la marcha los daños que su barco puede haber sufrido en la tempestad, y cuando, finalmente, se aproxima el término de su viaje, vuela hacia la orilla, como si ya divisara el puerto. Los americanos naufragan con frecuencia, pero ningunos marineros atraviesan el Océano tan rápidamente, y, como atraviesan la misma distancia en menos tiempo, pueden hacerlo á tipo más barato.

«No puedo explicar de mejor manera mi opinión que diciendo que el americano pone una especie de heroísmo en su manera de transportar, en la cual no obedece sólo al cálculo de la ganancia, sino á un impulso de su naturaleza».

Lo que este francés observador describe en un lenguaje á veces hiperbólico era una superioridad efectiva, una superioridad que correspondía no sólo al marinero, sino á quienes proyectaban el barco, lo construían y á cuantos tenían relación con él. Y lo que les daba esa superioridad no era que hubiese en la naturaleza del americano algo distinto de lo que había en la naturaleza del resto de los humanos, sino que los salarios más altos, el más alto nivel de bienestar que de aquéllos resultaba y las mejores oportunidades desenvolvían un mayor poder para adaptar los medios á los fines. En una palabra, el secreto de nuestro triunfo en el Océano (como de todos nuestros triunfos) estribaba en las propias cosas que según los expositores del proteccionismo, ahora nos barren del Océano (1).

(1) A modo de consuelo por la manera en que el proteccionismo ha expulsado del Océano á los barcos americanos, el profesor Tompson (*Political Economy*, pág. 216) dice:

«Si no hubiera otra razón para la política que trata de reducir el comercio extranjero al minimum la encontraríamos suficiente en sus efectos sobre el material humano que emplean. Bentham pensaba que el peor uso posible de un hombre era colgarlo; peor todavía es hacer de él un simple marinero. La vida y el carácter varonil del marinero han sido tan ponderados en poesía y en prosa, y las excelencias efectivas de algunas individualidades de esta profesión han sido tan preeminentes, que nos olvidamos de lo que la masa de esta clase de hombres es y qué representaciones de nuestra civilización y cristiandad enviamos á todos los países en la persona de los que desempeñan esta profesión».

Hay algo de verdad en esto, pero es debido al proteccionismo en su más amplio sentido. No hay razón alguna en la naturaleza de su vocación por la cual el marinero no deba estar tan bien alimentado, tan bien pagado y tan bien tratado, y no sea tan inteligente y tan digno como cualquier otro artesano. Si no lo es, débese en principio á la paternal ingerencia de las leyes marítimas en las relaciones entre patronos y obreros. La ley no hace obligatorios específicamente los contratos para los servicios en tierra

Otras veces se dice que la sustitución de las velas por el vapor y de la madera por el hierro es lo que ha hecho decaer la marina americana. Esto no explica mejor la decadencia de la marina americana que la sustitución del mastelero simple por el mastelero doble. Los vapores de río se desarrollaron primero aquí; fué un barco de vapor americano el primero que cruzó desde América á Liverpool, y hace treinta años los barcos americanos hacían los cruceros famosos. La misma habilidad, la misma energía, la misma facilidad para adaptar los medios á los fines que permitió á nuestros mecánicos construir barcos de madera les permitiría continuar construyendo barcos, cualquiera que fuese el cambio de material. Con el librecambio, no solamente marcharíamos á tono con el cambio de la madera por el hierro, sino que lo dirigiríamos. Lo haríamos, aunque no se produjera ni una libra de hierro en todo el continente. En los gloriosos días de los constructores de barcos americanos, Donal McKay,

firme, y para cualquier incumplimiento del contrato por parte del obrero el patrono no tiene más que un recurso civil. Éste no puede restringir la libertad del obrero, compelerle con violencia ó dureza ó, si abandona el trabajo, recurrir á la ley para obligarle, y, por esto, las relaciones personales entre el patrono y obrero se dejan al libre juego de los intereses reciprocos. Para los servicios que requieren vigilancia y sobriedad, y en los que resultarían grandes pérdidas ó daños de una imprevista negativa á trabajar, el patrono necesita atender al carácter de los hombres que emplea y debe pagarlos y tratarlos de manera que no haya el peligro de que aquéllos deseen abandonarle. Pero lo que en tierra se deja al principio, regulador por sí mismo, de la libertad, tratándose de servicios desempeñados sobre los buques, se intenta regularlo con el paternal principio del proteccionismo. Aquí la ley trata de compeler al específico cumplimiento de los contratos, y no sólo da al patrono ó á su representante el derecho de limitar la libertad personal de su obrero y obligarle con violencia y dureza al desempeño de los servicios á que se ha comprometido, sino que, si el obrero deja el barco, puede aquél invocar la ley para detenerlo, encarcelarlo, y obligarle á someterse. El resultado ha sido, de un lado, destruir todo estímulo para un trato adecuado por parte de los propietarios y fletadores de barcos á la tripulación y, por otro, degradar el carácter de los marineros. Se ha reclutado frecuentemente las tripulaciones por un sistema de presa ó de secues-

de Boston, y William H. Webb de New-York, sacaban los materiales para sus cruceros de blancas alas de bosques que prácticamente estaban casi tan lejos de aquellas ciudades como éstas se hallan de Clyde, de Humber ó del Támesis. Hubieran nuestros constructores de barcos sido tan libres como sus competidores ingleses para adquirir los materiales donde los hubieran podido comprar mejores y más baratos, y hubiesen podido construir barcos de hierro traído de Inglaterra tan fácilmente como los construyeron con las maderas curvadas de la Florida, con los tablones del Maine y de la Carolina del Norte y con mástiles del Oregón. Irlanda no produce ni hierro ni carbón, pero Belfast ha llegado á ser renombrado por la construcción de barcos de hierro, y éste puede ser transportado al través del Atlántico casi tan barato como al través del mar de Irlanda.

Pero lejos de haber sido necesario traer hierro de Inglaterra, nuestros depósitos de hierro y carbón son más amplios,

tro llamado en la gerga de las costas «shanghing», por el cual los hombres son llevados á los barcos borrachos ó por la fuerza, dándoles anticipadamente parte de sus salarios ó una suma llamada «precio de sangre» que, el poder de retener á los hombres sobre el barco y obligarles á trabajar, permite á los navieros entregarles sin peligro. La autoridad de un capitán de barco, de cuya pericia y cordura depende la seguridad de todo á bordo es, necesariamente, despótica; pero mientras el abuso de esta autoridad, bajo un sistema que permite á un capitán brutal reclutar su tripulación con tanta ó casi tanta facilidad como la reclutaría un capitán humanitario, es poco refrenado por su propio interés, resulta estimulado por la degradación que tal sistema produce inevitablemente en el carácter de las tripulaciones. Varias tentativas se han hecho para remediar este estado de cosas, pero nada será eficaz si no se va á la raíz de la dificultad y no se deja al marinero, cualesquiera que sean los contratos que haya firmado y los anticipos que se le hayan hecho, tan libre para abandonar el barco como lo es cualquier operario en la costa para dejar su ocupación. Teóricamente, la ley puede garantizar los derechos de una de las partes contratantes tan bien como los de la otra, pero, prácticamente, el hombre pobre y sin influencia está siempre en inferioridad para apelar á la ley. Este es un defecto inherente á todas las formas del proteccionismo, desde la Monarquía absoluta hasta los derechos protectores.

mejores y más fácilmente explotables que los de la Gran Bretaña, y antes de la Revolución nosotros exportábamos hierro á aquel país. La ventaja que Inglaterra tiene sobre nosotros es, sencillamente, que ha abandonado el sistema retardatario de la protección mientras que nosotros lo hemos acrecentado. Esta diferente política, al paso que ha capacitado al productor británico para aprovecharse de las ventajas de todo el mundo, ha pesado sobre el productor americano y lo ha reducido al mercado de su propio país. Los minerales de España y África que, para ciertas aplicaciones, nos es necesario mezclar con nuestros minerales, han sido gravados con fuertes derechos; un alto derecho ha permitido á una asociación de fabricantes de acero someter el acero á precios de monopolio; un alto derecho sobre el cobre ha permitido otra asociación para dar altos precios al cobre americano en el mercado interior, mientras que lo exportamos á la Gran Bretaña á bajo precio, y para auxiliar á una única fábrica de lona para los barcos, hasta el mismo pabellón de un barco americano ha sido sometido á un impuesto de 150 por 100. Desde la quilla al palo mayor, desde el alambre de sus obenques hasta el hilo de latón de la cabeza de la guindola, todo lo necesario para construir, para equipar ó aprovisionar un barco ha sido gravado con duros tributos. Hasta cuando tiene que ser reparado en el extranjero debe pagar impuesto por el material empleado cuando vuelve al país. Así, la protección ha estrangulado una industria en la cual, con el librecambio, estaríamos aún á la cabeza del mundo. Y el perjuicio que nos hemos hecho á nosotros mismos ha sido, en cierto grado al menos, un perjuicio para la Humanidad. ¿Quién duda que los transatlánticos serían hoy más rápidos y mejores si los constructores americanos hubieran podido competir libremente con los constructores ingleses?

Aun cuando las leyes marítimas nuestras que prohíben el transporte de una libra de carga ó de un simple pasajero desde un puerto americano á otro puerto americano sobre un barco que no sea de construcción americana, obscurezcan los

efectos de la producción en nuestro comercio de cabotaje, son exactamente los mismos que en nuestro comercio de altura. El aumento de coste en la construcción y fletamento de los barcos ha obrado, especialmente en los de vapor, deteniendo el crecimiento de nuestro comercio de cabotaje y paralizando por los altos fletes el desarrollo de otras industrias. Y como la restricción fortalece el monopolio, claro está que la manera de influir la protección sobre nuestro comercio de cabotaje ha sido hacer más fáciles las extorsiones de los sindicatos de ferrocarriles. Por ejemplo, la compañía del ferrocarril del Pacífico ha pagado durante años á la Compañía de navegación del Pacífico 85.000 dollars mensuales por mantener altos los precios de pasaje y de flete entre New-York y San Francisco. A este sindicato de ferrocarriles le hubiera sido imposible impedir la competencia si el comercio entre el Atlántico y el Pacífico hubiera estado abierto á los buques extranjeros.

CAPÍTULO XIX

LA PROTECCIÓN Y LOS SALARIOS

Hemos visto suficientemente el efecto del proteccionismo sobre la producción de riqueza. Investiguemos ahora su efecto sobre los salarios. Este es un problema de distribución de la riqueza.

Las discusiones sobre la cuestión arancelaria van rara vez más allá del punto á que ahora hemos llegado, porque, aun cuando se habla mucho, por lo menos en los Estados Unidos, del efecto de la protección sobre los salarios, es haciendo deducciones de lo que se afirma acerca de sus efectos sobre la producción de la riqueza. Sus defensores alegan que la protección eleva los salarios; pero siempre que intentan probarlo, es únicamente arguyendo, como hemos visto, que la protección aumenta la prosperidad de un país en conjunto, de lo cual infieren que debe aumentar los salarios. O cuando el aserto de que la producción eleva los salarios es establecido en forma negativa (procedimiento favorito de los proteccionistas americanos) y afirman que la protección impide á los salarios caer en el bajo tipo de otros países, y esta afirmación está siempre fundada sobre la hipótesis de que la protección es necesaria para que la producción prosiga con salarios caros, y que, si fuera suprimida, la producción decaería á causa de que los productores extranjeros venderían á