

REVISTA
DE
CIENCIAS ECONÓMICAS

PUBLICACIÓN MENSUAL

DEL
Centro Estudiantes de Ciencias Económicas.

DIRECTOR:
ROBERTO GUIDI

AÑO II

NÚM. 23

MAYO DE 1915



DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
1835 - CALLE CHARCAS - 1835
BUENOS AIRES

EL AISLAMIENTO PACÍFICO DE AMÉRICA

(Continuación)

La declaración de la neutralidad del tráfico interamericano y su reconocimiento por el concierto de las naciones crearía una seria responsabilidad a los estados de este continente.

Ya ahora, estando libradas a sí mismas las embarcaciones de las naciones en guerra, tienen el deber, por propio decoro y por obligación hacia los demás beligerantes, de evitar cualquier violación de la neutralidad que alguno de ellos intentara llevar a cabo. Esta responsabilidad adquiriría un carácter de indudable gravedad una vez que tomaran bajo su amparo aquellas embarcaciones de bandera beligerante que están dedicadas al tráfico entre los puertos continentales.

Primeramente, hay que prever el caso de que una de las naciones en lucha, vencidas sus escuadras o desalojadas de los mares por fuerzas navales superiores, tratara de dedicar al cabotaje interamericano una gran parte de sus flotas mercantes (todos aquellos barcos que el estallido del conflicto sorprendiera en la vecindad de nuestros puertos o que pudieran atravesar el Océano eludiendo la vigilancia de los cruceros enemigos) para tenerlos a cubierto de los peligros de la guerra sin perjudicar a los armadores con la inmovilización de capitales. La aceptación de este hecho por los gobiernos americanos implicaría una extensión del principio de la neutralidad del comercio continental, que no podría ser visto con buenos ojos por el otro beligerante. Por otra parte, el re-

pentino y considerable aumento de las flotas ocupadas en ese comercio produciría un desequilibrio entre la oferta y la demanda de fletes. Como consecuencia, sufrirían sensibles perjuicios los armadores americanos, admitiendo que los hubiera, y las compañías navieras de otras banderas dedicadas al mismo tráfico, cuyos intereses deben proteger estos gobiernos, por equidad y por propia conveniencia.

Podría salvarse esta dificultad caracterizando los buques dedicados al cabotaje interamericano por la inscripción en una matrícula especial que comportaría la obligación de aceptar ciertos reglamentos y de estar ocupados en ese servicio sin solución de continuidad, y resolviéndose que, durante el curso de una guerra, no podrían ser inscriptos ni retirados barcos de bandera beligerante. Esta última disposición no importaría una restricción a la libertad de comercio y navegación, desde que en todo momento cualquier embarcación podría dedicarse al tráfico entre puertos americanos, si quisiera hacerlo sin acogerse a las inmunidades otorgadas en virtud de un principio que tendría todo el carácter de un compromiso bilateral entre América y el resto del mundo civilizado.

Hay que considerar luego la posibilidad de que los buques de bandera beligerante, ocupados en el cabotaje, quisieran valerse de su libertad de movimientos para proveer de carbón o víveres, o auxiliar en cualquier otra forma las escuadras de su nacionalidad. Conduciéndose con alguna habilidad, podrían realizar estos hechos incorrectos sin salir de su ruta y sin perder su carácter, teniendo probabilidades de burlar la fiscalización de las autoridades americanas. Además, les sería fácil abandonar el tráfico al que estén dedicadas y transformarse en transportes o cruceros auxiliares en un momento en que pudieran causar grandes daños al adversario, después de haber llegado al punto en el que se encuentren, merced a su carácter de buques de cabotaje. Esta transformación en cruceros auxiliares podría operarse con gran facilidad. Una nación que estuviera preparando elementos para iniciar una guerra podría hacer inscribir sucesivamente en el tráfico costero americano varios buques que llevaran en sus bodegas algunas piezas de artillería y sus correspondientes municiones. La construcción de plataformas de cemento armado, para emplazar cañones de gran alcance, en torno de algunas plazas fuertes de Bélgica y Francia, es una demos-

tración elocuente de lo que puede llegarse a hacer en este género de preparativos. Y, aun cuando no se hubiesen tomado estas providencias con antelación, sería factible transbordar los elementos bélicos, en pieno mar, de algún buque de guerra a las embarcaciones mercantes. Los vapores de cabotaje transformados así podrían seguir su marcha, sin ser inquietados, hasta encontrarse en la ruta seguida por una importante corriente de tráfico marítimo. ¿Qué daños no causarían entonces?

Tales violaciones de la neutralidad, cometidas bajo la responsabilidad de los estados americanos, serían sumamente graves. Sin duda es esta la más seria objeción que puede formularse al principio enunciado por el Museo Social Argentino. Interesa a las naciones del continente, que en el caso supuesto se verían expuestas a complicaciones más inquietantes que los perjuicios y los peligros actuales. Interesa igualmente a las potencias europeas, que jamás tomarán un compromiso que trabe su libertad de acción, mientras prevean que a la sombra de su prescindencia obligada, podrán prepararse elementos capaces de dar golpes irreparables a su comercio. Creemos que no debe esperarse lograr el reconocimiento de la nueva fórmula de derecho sin haberse resuelto previamente el punto en forma satisfactoria. No es esto imposible. Habría que establecer una perfecta conexión entre las autoridades de todos los puertos americanos, para que la fiscalización de los movimientos de las embarcaciones de cabotaje fuera lo más exacta posible. La reglamentación de ese tráfico debería ser uniforme en los distintos países del continente, del mismo modo que las disposiciones aplicables a la generalidad de los buques de bandera beligerante, cuya unificación hemos indicado como conveniente. Esta reglamentación, producto de un detenido estudio en común de los gobiernos americanos, tendría que prever todos los casos que podrían presentarse y resolverlos con disposiciones intergiversables, tendría que facilitar y estimular el tráfico por el espíritu práctico de sus cláusulas y la simplicidad de los trámites que exija, sin dejar por ello de imponer un estricto control de todas las operaciones que realicen esos buques. En tal forma, sería posible comprobar cualquier irregularidad de alguna importancia que cometieran. Pero la comprobación sería ineficaz si no diera

lugar a sanciones represivas sumamente enérgicas. Los incidentes ocurridos durante los primeros meses del actual conflicto, a los que ya nos hemos referido, demostraron que es insuficiente el imperativo moral para retener la conducta de los marinos de países en guerra dentro de los límites de la corrección. Algunas veces la misma presencia de la fuerza material no ha evitado sus excesos, como en el caso de buques internados y vigilados por las autoridades americanas que fugaron audazmente en pleno día, o en el de desacatos de palabra contra agentes oficiales, en los que incurrieron los capitanes o las tripulaciones. Tampoco bastaría que fueran severas las penalidades para que surtan el efecto deseado. Habría que tener la seguridad de poderlas aplicar, lo que es muy problemático una vez el buque infractor fuera del alcance de las respectivas autoridades. Este inconveniente disminuiría por el hecho de reconocerse la unidad política del continente a efecto de la reglamentación del cabotaje, puesto que el buque infractor no podría ya arribar a ningún puerto americano sin tener que responder de la infracción cometida. Sin embargo, la impunidad subsistiría para la embarcación que se incorpore a una escuadra beligerante o se transforme en crucero auxiliar—y es esta precisamente, aquella de las violaciones de la neutralidad que podría acarrear más serias dificultades a nuestros gobiernos. En este caso, la responsabilidad del capitán no podría limitarse a una simple multa por infracción. Habría que hacerle cargo de todos los perjuicios que causase al comercio de los beligerantes, pues los estados americanos deberían responder a su vez de esos daños ante la nación cuyas flotas fueran agredidas. La situación que se originaría sería tan compleja como delicada; difícilmente se encontraría su solución dentro de los medios empleados actualmente para resolver conflictos de ese género. Una vez determinada con exactitud la importancia de los daños causados por el buque neutralizado — cosa que, sin ser fácil, es posible — habría que tener el medio de hacer efectiva la consiguiente responsabilidad. Además del capitán y la embarcación, serían responsables los armadores; pero éstos se encontrarían en un país en guerra, que los ampararía, puesto que el hecho habría sido llevado a cabo por indicación de su mismo gobierno. Como primera medida, la Unión Panamericana o la entidad

que se creara para unificar la acción de las naciones americanas, en cuanto concierna al cabotaje, podría embargar, autorizada por una disposición de la ley reglamentaria de este tráfico, todas las embarcaciones pertenecientes a los mismos armadores que se encontraran en puertos del continente. No obstante la latitud de este recurso, habría que considerar aún la posibilidad de que los bienes embargados fueran insuficientes para cubrir los daños presuntos, o que la compañía responsable no tuviera otros buques en puertos americanos; no sería el caso de declarar que cuando un buque de bandera beligerante, incorporado al comercio costero americano, compromete la neutralidad de América siguiendo instrucciones de su gobierno, serán responsables de los perjuicios que directa o indirectamente cause todas las embarcaciones mercantes de la misma nacionalidad?

Sin duda alguna, las potencias europeas opondrían resistencias a este principio tan radical. Y, sin su consentimiento, no podría ser puesto en práctica, pues el embargo de barcos sería considerado una medida arbitraria, quizá una agresión. Pero no creemos que esas resistencias serían invencibles. Bien considerado el punto, el gobierno que aceptase la neutralización del cabotaje y se opusiera a este principio, revelaría quererse reservar la posibilidad « material » de hacer violar, por los buques de su bandera, el compromiso contraído, cuando ello pudiera proporcionarle ventajas apreciables. En efecto, no es la responsabilidad de los actos de un buque, sino la de las órdenes de un gobierno, que se extendería a todas las embarcaciones de la misma nacionalidad. Discutiéndose la cuestión serenamente, en un momento en que se tratara de prever situaciones futuras y no de defender intereses del momento, ningún estado europeo tendría motivos decisivos para oponerse a que las naciones americanas aseguraran un estado de cosas cuya alteración eventual, durante el curso de una guerra, podría perjudicar sus intereses como los de cualquier otro.

Por otra parte, no vemos otro recurso que permita resolver en forma práctica y segura la grave dificultad que hemos señalado. De no ser aceptado, sólo quedaría a las repúblicas americanas declarar que se opondrán con su fuerza armada a cualquier violación de la neutralidad por un barco de cabotaje y, en caso necesario, perseguirán y castigarán

la embarcación rebelde. Claro que sería inadmisibile este compromiso, que los expondría a tener que intervenir en el momento menos pensado en un conflicto extraño.

Podría objetarse que las restricciones al principio de la neutralidad del cabotaje, la severa reglamentación que hemos indicado y las responsabilidades que su aplicación habría de originar, reducirían a poca cosa sus beneficios prácticos. Ante todo, la trascendencia de este principio, que hemos de señalar más adelante, no consiste sólo en la inmunidad que aseguraría a ciertos intereses económicos. Pero señalamos, por ahora, su importancia para esos intereses.

Actualmente son escasos los buques de bandera europea que se dedican al tráfico costero americano. Terminada la guerra, aumentará su número como consecuencia del acrecimiento del intercambio entre estas naciones. Se establecerán nuevas líneas entre los Estados Unidos y la América meridional, quizá también entre las distintas repúblicas latinas. Es probable que las compañías transatlánticas, no obstante los quebrantos que habrán sufrido durante el conflicto actual, tomen a su cargo estos nuevos servicios, pues se trata de un género de empresa que pocos atractivos ofrece a los capitales continentales: prueba de ello es el resultado nulo de los esfuerzos realizados, durante los últimos años, en los Estados Unidos, en el sentido de formar compañías navieras nacionales para servir el intercambio con las repúblicas latinas, y el hecho de que en el mismo tráfico entre Buenos Aires y Montevideo, monopolizado durante muchos años por importantes empresas nacionales, haya aparecido últimamente la competencia europea. No insistiremos sobre el interés que tienen nuestros gobiernos en poner ese comercio a cubierto de posibles peligros exteriores. Cabe preguntarse, en cambio, si las compañías europeas considerarán conveniente neutralizar los buques que dediquen a las nuevas líneas, a trueque de someterlos a la reglamentación impuesta al cabotaje. Indudablemente, sí, pues la neutralización les garantiza su libertad de movimientos en cualquier circunstancia, y las disposiciones reglamentarias facilitarían sus operaciones; además, tendrían el aliciente de las franquicias con que los estados americanos estimularían probablemente el cabotaje. El único argumento que podría

aducirse en contrario es que el sometimiento a la jurisdicción americana en condiciones tan estrictas, implicaría hasta cierto punto un cambio de bandera. No hay tal cosa, desde que las compañías podrían matricular sus embarcaciones en el cabotaje y retirarlas de él cuando lo quisieran, salvo en el caso de encontrarse en guerra el país al que pertenecieran. Por ende las obligaciones que contrajeran serían transitorias y tendrían el carácter de compensación de la inmunidad acordada bajo la responsabilidad de los gobiernos del continente.

Antes de poder ser puesta en práctica, la idea enunciada por el Museo Social Argentino deberá recorrer varias etapas. Hemos dicho que la está estudiando en este momento la «Comisión de Neutralidad» de la Unión Panamericana. Si no se llegase a un resultado definitivo en ese cuerpo, habría que presentar la proposición al próximo Congreso Panamericano, cuya reunión no ha de tardar mucho, pues debiendo efectuarse a mediados del año anterior en Santiago de Chile, fué suspendida momentáneamente a causa de las perturbaciones causadas por la guerra europea. El gobierno argentino debería auspiciar la iniciativa. Es de creer que accedería a ello, mayormente si fuera solicitado por un movimiento encabezado por las numerosas instituciones que hasta ahora han pronunciado su adhesión. En las demás naciones del Continente convendría proseguir la propaganda iniciada, a fin de influir sobre la opinión de los respectivos gobiernos. La idea salida del Museo Social y que ha encontrado ya eco en la prensa y las instituciones científicas y sociales, debería confundirse en el público, por una parte, y por otra repercutir en los gobiernos, para de allí converger al Congreso Panamericano como síntesis de la opinión continental.

Una vez aceptado el principio por el Congreso Panamericano, es decir por toda América, habría llegado el momento de hacerlo reconocer por Europa. Esto requerirá una campaña previa entre las instituciones científicas y sociales para tratar de influir sobre el ambiente. Simultáneamente podría desarrollarse acerca de cada uno de los gobiernos europeos, una acción diplomática tendiente a predisponerlos favorablemente. Pero como la neutralización del cabotaje

tendría que ser reconocida por todas las potencias mundiales en conjunto, es en la Conferencia de La Haya donde habría de discutirse definitivamente la proposición americana.

Los estados europeos no tienen ningún motivo decisivo para oponerse, ya lo hicimos notar. Sin embargo, son de prever oposiciones y sobre todo la fuerza de inercia que retarda la implantación de toda iniciativa trascendental. Siendo uniforme y decidida la opinión americana, estos obstáculos serían vencidos con seguridad. El interés que tienen las naciones europeas en mantener buenas relaciones con estas repúblicas e impresionar favorablemente sus poblaciones, que en el momento actual no llega a sobreponerse a los sentimientos nacionales exacerbados, obraría como factor decisivo una vez la guerra terminada. Es de presumir que aquellas naciones que rigen su política exterior por un criterio más idealista serían las primeras en adherirse al nuevo principio. Las demás se encontrarían entonces en la imposibilidad de declarar su oposición sin ponerse abiertamente en pugna con el sentimiento de todo nuestro continente. No habrían de hacerlo, probablemente.

No obstante estas perspectivas favorables, tendrán que transcurrir años antes de que la neutralidad del cabotaje interamericano sea un principio incorporado al derecho internacional. Las campañas sucesivas, las ratificaciones de los gobiernos exigirían un esfuerzo intenso y constante de la institución iniciadora y las adherentes. Cada éxito obtenido servirá de punto de apoyo para llevar la acción más adelante, a condición de que no falte el aliento. Es obra larga; pero es obra posible.

La declaración de la neutralidad del cabotaje interamericano y su reconocimiento por todos los estados del mundo tendría una inmensa trascendencia en dos órdenes de cosas: el uno americano; el otro humano.

Esa declaración, hecha por todas las repúblicas de nuestro continente, establecería entre ellas el primer vínculo político; iniciaría la condensación, en hechos concretos del alcance general, de los sentimientos y aspiraciones comunes a que responde la creación de la Unión Panamericana y un primer acuerdo político parcial: el « A. B. C. ». Sería, pues, un gran paso hacia la unificación de América, sólida-

mente fundada sobre la coincidencia de intereses económicos y tendiente a un estado de cultura moral superior, a una forma relativamente perfecta de convivencia internacional. Sería un principio de realización de altos ideales humanitarios que hasta ahora sólo han podido traducirse en expresiones más o menos literarias, más o menos sinceras.

Los estados del mundo, al sancionar el principio en la Conferencia de La Haya, tratarían, por primera vez, con el continente americano en conjunto, y por ende, reconocerían su unidad política, que no sería la unidad de un estado, ni la de una confederación de estados, sino una nueva situación, desconocida hasta ahora en la evolución de las colectividades humanas, que consistiría en la solidaridad política, la cohesión moral, la cooperación económica y un definitivo equilibrio de todas las partes entre sí, sin afectar la absoluta autonomía de cada una de ellas dentro de sus fronteras y su plena libertad de acción exterior: para su desarrollo económico, para sus fraternales relaciones con los demás pueblos del mundo y para cuanto tienda a altos fines de progreso y mejoramiento humano.

Desde el punto de vista de los intereses generales de la humanidad, la neutralización del cabotaje interamericano iniciaría la progresiva restricción del derecho de guerra, en nombre del derecho a la paz.

Hace tiempo que el pacifismo ha dejado de ser una aspiración sustentada por motivos sentimentales o por razones morales. Se preveía ya, a mediados del siglo pasado, que llegaría el momento en que motivos muy positivos se agregarían a esos, para determinar un movimiento general de los pueblos y los gobiernos contra la guerra. G. de Molinari, redactor principal del «Journal des Economistes» de París y alta autoridad en economía política, concretó y sistematizó esas ideas en una obra publicada en 1898 bajo el título «Grandeza y decadencia de la guerra». Era la doctrina económica del pacifismo, basada en datos estadísticos y comprobaciones exactas, formada con espíritu científico y expuesta con claridad matemática. La guerra, en un estado de barbarie o de civilización rudimentaria, había sido la industria única de numerosos pueblos. Andando los siglos, al lado de las industrias «constructivas» creadoras de riqueza,

que una tras otra aparecían y se desarrollaban, había subsistido la empresa de destrucción, altamente remuneradora siempre. Pero, en un principio, la totalidad de los daños que sufría el vencido — excepción hecha de la pérdida de vidas y la destrucción de bienes realizada deliberadamente para aplacar sentimientos de odio o por mero espíritu nocivo — se traducirían en beneficio para el vencedor: la riqueza pasaba casi intacta de unas manos a otras. A medida que se desarrollaba y se intensificaba la vida económica, que las relaciones entre los individuos de una misma nación o de una y otra nación iban creando una infinidad de conductos ramificados, conectados entre ellos y entrecruzados, por los que circulaba profusamente la riqueza, las consecuencias producidas por el estado de guerra se complicaban considerablemente. Todo hecho que afectara gravemente esa circulación en cualquier punto debía repercutir de inmediato sobre el sistema entero. La guerra produciría, por el sólo hecho de ser declarada, un nuevo género de perjuicios que serían soportados por ambos contendientes y a nadie beneficiaría: una destrucción absoluta de riqueza. Por este motivo y por la necesidad de emplear elementos bélicos cada vez más perfeccionados y más numerosos, el costo de la guerra aumentaba a pasos gigantescos, mientras seguían una marcha ascendente mucho más lenta los beneficios que podía producir al vencedor bajo la forma de indemnizaciones, contribuciones, ventajas económicas, aumentos de territorio o acrecimiento de prestigio. Siguiendo ambos factores la misma progresión, debía llegar el momento en que el costo seguro e inevitable de un conflicto bélico, comprendidos los perjuicios económicos internos, superaría a los beneficios inseguros que en caso de triunfo proporcionaría. La guerra habría llegado, por lo tanto, a ser una empresa desastrosa para vencidos y vencedores.

A estas consideraciones se agregaban otras, deducidas igualmente del desarrollo económico de las sociedades. Se había llegado a un estado en el que el estallido de una guerra debía afectar de inmediato todas las naciones neutrales que tuvieran vinculaciones económicas con las beligerantes. Esos países, no teniendo interés directo en el conflicto ni esperando ser beneficiados en forma alguna por él, deberían ver una irritante injusticia en los perjuicios que tuvieran

que soportar pasivamente. Aumentando constantemente la extensión y la intensidad de los efectos directos e indirectos de la guerra, como consecuencia de los colosales elementos que se ponen en juego, y aumentando, por otra parte, lo que llamaremos la «sensibilidad económica» de las sociedades, vale decir, de las naciones neutrales, debía llegar también un momento en que serían tan grandes los perjuicios a que se verían expuestas éstas, que ya no podrían soportarlos. No les quedaría entonces otro recurso que exigir una indemnización de los beligerantes o intervenir, a su vez, para poner fin a la lucha. Para que fuera su idea más accesible, G. de Molinari establecía la siguiente comparación. Admitiendo que no haya policía ni autoridades en una ciudad, como es el caso en la sociedad de las naciones, si dos personas resuelven ventilar una diferencia a golpes de puño o a palos, en plena calle, ninguno de los transeuntes tendrá el derecho de intervenir en la querrela; pero en el caso de que los contendientes se acometan a balazos y las balas perdidas rompan las vidrieras o hieran algunas de las personas que pasan por allí, es indudable que todo el público intervendrá para poner fin a un peligro común. Las circunstancias habrán dado origen a un derecho de intervención, resultante del derecho a la paz, o en otros términos, del derecho de no sufrir perjuicios por causa ajena.

A pesar de cuanto se diga en contrario, bajo la impresión inmediata de los acontecimientos, algunas veces también por insuficiencia de valor intelectual y moral, por carencia de fe en el mejoramiento evolutivo de las sociedades humanas, la guerra presente no ha marcado la bancarrota del pacifismo. Tal vez haya de producir la bancarrota de la guerra. Las previsiones que hemos recordado en forma esquemática, han empezado a cumplirse. Los perjuicios sufridos por el comercio de naciones europeas y americanas ajenas al conflicto, la interrupción de comunicaciones, la restricción arbitraria del derecho de navegar, ejercen una presión tal sobre los neutrales que la resistencia de éstos parece haber alcanzado su límite extremo. Sin duda, su situación frente a los beligerantes no ha de sufrir modificaciones durante este conflicto. No existiendo un reconocimiento del derecho de intervención, ni una organización de sus fuerzas o de su acción política anterior a la guerra, se-

ría ilusorio suponer que podrían intentar, con probabilidades de éxito, un esfuerzo por la paz. Esto dicho, sin entrar a considerar la conveniencia que pueda haber, en este caso, en que la lucha siga su desarrollo hasta resolver definitivamente los problemas que la han originado.

Tenemos, pues, que, como resultado de la lucha actual, se han formado en Europa y en América numerosas opiniones y voluntades decididamente contrarias a la guerra. Son «fuerzas pacifistas»: fuerzas morales e intereses económicos que tienen acción directa sobre considerables fuerzas materiales. Sólo necesitan condensarse y organizarse para constituir un poder enorme que determine la evolución de las sociedades internacionales hacia un estado de más elevada civilización en el que sea posible solucionar todos los conflictos por medios pacíficos. Probablemente, su presión sobre la política mundial no habría de tomar la forma de una intervención militar en el próximo conflicto bélico que pueda estallar. En esto, no debemos interpretar a la letra la teoría de G. de Molinari. Es de suponer que esa presión sería puramente moral, aunque apoyada por la firme decisión de defender en cualquier terreno los intereses y el derecho a la tranquilidad de los pueblos que no quisieran guerrear. Llegaría así a obtener del conjunto de las potencias su adhesión a convenios concebidos en tal forma que constituyan una garantía efectiva de paz.

Ahora bien, en Europa, el primer paso hacia la condensación y organización de esas fuerzas presenta enormes dificultades, al menos por el momento. La mayor parte de las naciones europeas han intervenido como beligerantes en el conflicto actual y saldrán de él con tan profundas heridas morales y tan cuantiosos perjuicios económicos, que durante mucho tiempo subsistirá entre unos y otros una infranqueable barrera de odio y deseo de venganza. En cuanto a los estados que han permanecido neutrales, no tienen entre sí vinculaciones económicas, intelectuales o políticas que puedan servir de base para su unificación: aislados geográficamente, lo están igualmente en todo sentido.

Se deduce de estas circunstancias que el poder pacifista tiene mayores probabilidades de constituirse en tierra americana, para luego servir de punto de apoyo a las fuerzas afines del Viejo Mundo. A fin de ser reconocido fácilmente

por todas las potencias y no suscitar recelos, debería surgir con carácter esencialmente americano y evitar de revelar el menor intento de intervenir en los asuntos europeos. Pero una vez formado, obraría como factor civilizador por mera acción de presencia. Sería, no sólo el poder al que se podría apelar en el caso extremo en que peligraran las leyes internacionales, sino también el núcleo en torno del cual se irían concentrando todas las fuerzas pacifistas del mundo.

Conmovidó el edificio del derecho internacional, puestos en tela de juicio algunos de sus principios esenciales, como resultado de los excesos de los beligerantes, podemos prever que, una vez restablecida la paz, esa legislación ha de sufrir una revisión completa. Será el momento oportuno para afirmar y hacer reconocer nuevos principios que nos acerquen a una forma de vida mejor, pues la fuerza de inercia opondrá, sin duda, una resistencia más débil que en épocas normales.

El principio enunciado por el Museo Social Argentino ampararía importantes intereses económicos continentales, marcaría un gran paso hacia la realización del ideal americano de paz y libre desarrollo económico y, a pesar de crear al continente una situación de relativo aislamiento, al sustraer su vida económica a la influencia directa de las luchas extrañas, sería de trascendentales consecuencias para nuestra civilización y afirmaríá una vez más la solidaridad de América con todos los hombres de buena voluntad.

ERNESTO J. J. BOTT.