

41832

Revista de Ciencias Económicas

Publicación mensual del Centro Estudiantes de Ciencias Económicas

Director:

Italo Luis Grassi

Administrador:

Juan Delbosco

Secretario de Redacción

Jacobo Waismann

Redactores:

Mario V. Ponisio - Mauricio E. Greffier - Rómulo Bogliolo

Mario R. Gatta - Agustín A. Forné - Dívico A. A. Fűrnkorn

Julio y Agosto de 1916

Núm. 37-38



SERVICIO DE BIBLIOTECA
 DE CIENCIAS ECONÓMICAS
 BIBLIOTECA
 Clasificación: *Revista*
 Estante: *775*
 Fecha:

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
 CONTADURÍA
 INVENTARIO DE 1927
 Nº

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

1835 - CALLE CHARCAS - 1835

BUENOS AIRES

1281

Una interesante cuestión dentro de las relaciones interamericanas ⁽¹⁾

El problema paraguayo

Señalamos en un artículo anterior (publicado en el N.º marzo|abril ppdo. de esta revista) que la situación geográfica del Paraguay, relacionada con sus condiciones económicas, plantea un interesante problema, para concretarnos

(1) Este artículo y el anterior aparecido, bajo nuestra firma, en el núm. de marzo|abril de esta revista y titulado "Las relaciones económicas argentino paraguayas" fueron publicados por *El Economista Paraguayo* en sus números del 3 de junio ppdo. y el 25 de diciembre de 1915. Habíamos preparado ambos trabajos con la intención de que fueran publicados simultáneamente en Asunción y en Buenos Aires; pero el hecho de haber tenido la "Revista de ciencias económicas" un considerable material atrasado durante todo este año, obligó a retardar la publicación hecha en Buenos Aires sobre la que se hizo en Asunción. Desde que hemos escrito ambos artículos ha sido dado un gran paso, un paso casi definitivo por cuanto constituye la iniciación de una nueva política internacional, hacia la solución del problema que examinamos: la firma del tratado de comercio argentino paraguayo. A pesar de que el libre cambio hubiera sido ya puesto en cuestión desde que se iniciaron las negociaciones para este tratado, no preveíamos, ni se preveía en general en Buenos Aires, que nuestro gobierno se decidiera a darle un alcance tal. La primera información precisa al respecto la hallamos, en forma muy concisa, en el último mensaje presidencial de apertura de nuestro parlamento. Esto explica algunas apreciaciones contenidas en uno y otro artículo, las que no hemos aclarado en cada caso por notas posteriores porque nos hemos propuesto hacer más adelante un análisis detenido del tratado argentino paraguayo.

luego a examinar una faz de éste: las relaciones argentino-paraguayas. Considerémoslo ahora desde un punto de vista más general. Por de pronto, reconocemos que hemos de señalar hechos ya conocidos y repetir cosas ya dichas, pero esperamos lograr dar de tales hechos una definición más comprensible que sus definiciones corrientes, que permita abarcarlos en su conjunto, percibir claramente sus relaciones lógicas y sus consecuencias.

Podríamos decir, repitiendo un enunciado corriente, que el Paraguay tiene grandes perspectivas de desarrollo económico, cuya realización depende del tráfico de tránsito por los ríos Paraguay, Alto Paraná y Paraná. Pero definiremos la situación con más precisión, diciendo que el Paraguay encierra considerables riquezas en potencia, cuya *mise en valeur* — abstracción hecha de las demás condiciones económicas del país que en este momento son adversas a esa *mise en valeur*, pero que en un futuro más o menos próximo han de facilitarla — está subordinada a las facilidades de tránsito a través de los países vecinos, que permitan la exportación de los productos paraguayos a Europa en condiciones favorables: entre la demanda de los consumidores europeos y la oferta del mercado productor paraguayo, se interpone un factor extraño, inexistente en el problema comercial de las demás repúblicas americanas. Decimos “un factor extraño”, porque no es posible reducir esta cuestión de facilidades de tránsito a una mera cuestión de transportes, desde que las reglamentaciones que dicten los gobiernos vecinos (el gobierno argentino hasta ahora; tal vez el gobierno brasileño más tarde, cuando lleguen a establecerse líneas ferroviarias paraguayo-brasileñas, que permitan la exportación de ciertos productos por los puertos del Brasil) tienen tanta importancia, en este caso, como la misma distancia a recorrer y los elementos industriales de que se disponga, y pueden alterar fundamentalmente las condiciones del tráfico. Si buscáramos una situación semejante a ésta, sólo hallaríamos la de Suiza, en el continente europeo — y existen grandes diferencias entre una y otra. Mientras Suiza tiene industrias nacionales que pueden subvenir a la mayor parte de las necesidades del mercado interno, y tiene en el propio país mercado para una gran parte de la producción agrícola-ganadera nacional y sus derivados; para el Paraguay, como para las demás

naciones latino-americanas, el problema del intercambio está planteado en términos rígidos e inconciliables entre sí dentro del mismo país: sólo la exportación de sus productos puede permitir a las industrias nacionales alcanzar su desarrollo normal; y las importaciones de Europa son indispensables al consumo interno: ninguno de estos países tiene dentro de sus fronteras condiciones de vida económica normal. Además, Suiza puede hallar en las naciones limítrofes mercado para sus exportaciones e industrias naturales o manufactureras que provean a sus importaciones; caso en el que el problema del intercambio se reduciría a relaciones directas y no presentaría ya diferencias con el de cualquier otro país, mientras que en el caso del Paraguay, los mercados limítrofes no están en condiciones de reemplazar los de Europa. (1) También es de tenerse en cuenta que las exportaciones suizas, a través de los países limítrofes, se realizan utilizando medios de transportes, cuyas condiciones son relativamente estables, pues están regularizadas para ese y otros tráficos, no pudiendo ser modificada fundamentalmente en un momento dado por disposiciones reglamentarias implantadas por tal o cual gobierno. Además las exportaciones suizas a destino de países no limítrofes pueden efectuarse por las fronteras francesa, alemana, italiana y austriaca, de modo que las trabas que se les opusieran en cualquiera de estas vías de tránsito, sólo perturbarían parcialmente el comercio suizo, al obligarlo a desviarse, y perjudicaría mayormente a la industria de transportes del país cuyos gobiernos las creara. Y, finalmente, para las exportaciones suizas, el costo del transporte hasta los puertos de embarque o las fronteras de los países consumidores así como los gastos accesorios, son relativamente poco considerables; de modo que una alteración de las condiciones del tráfico de tránsito no podría nunca perturbar fundamentalmente ese comercio internacional; mientras que los gastos de transporte fluvial entre Buenos Aires

(1) Dijimos en nuestro artículo anterior que existe la posibilidad de que lleguen a reemplazarlos para ciertos productos manufacturados; pero para la mayor parte de la producción manufacturera europea y norteamericana, ha de seguir siendo ello imposible durante varias décadas, posiblemente durante más de medio siglo, dadas las condiciones sociales — sociales, no precisamente económicas — que dificultan el desarrollo industrial de la Argentina y del Brasil.

y Asunción equivalen a los gastos de transporte marítimo entre los puertos europeos y Buenos Aires, y como éstos, a su vez, exceden, sobre cargas de mucho peso o volumen en relación a su valor (los materiales de construcción, por ejemplo, u otros artículos de gran consumo) el mismo costo en el puerto de embarque europeo, tenemos que el costo de una mercadería en el puerto de Asunción C. I. F. (costo F. O. B. Europa, + flete Europa-Buenos Aires + flete Buenos Aires-Asunción) está, comparado con el costo de esa misma mercadería en el puerto de Buenos Aires C. I. F. (costo F. O. B. Europa + flete Europa-Buenos Aires) en relación de 3: 2 (1), de modo que cualquier alteración importante de las condiciones de tránsito Asunción-Buenos Aires, debe alterar el costo en Asunción de los productos europeos y en Europa de los productos paraguayos, en proporciones tan considerables que el intercambio resulte gravemente perturbado.

El problema paraguayo no es un problema de política actual. Debemos tener esto presente, si queremos examinarlo desde un punto de vista desde el cual podamos percibir sus verdaderas proporciones. No hay, por el momento, oposición de intereses entre el Paraguay y la Argentina, que pueda determinar a este último país a dificultar el tráfico de tránsito para el primero. Es cierto que las condiciones en que ese tráfico se realiza, distan de ser plenamente favorables y que existe la posibilidad práctica de mejorarlas. Lo hemos hecho notar en nuestro artículo anterior, este

(1) Naturalmente que tiene que ser ésta una apreciación de exactitud relativa, en razón de la inestabilidad de los fletes transatlánticos. Agreguemos que resultaría totalmente inexacta, si se la verificara tomándose como base los fletes actuales. He aquí los datos sobre las cuales la fundamos. Para cargas en las condiciones que indicamos, materiales de construcción, por ejemplo, expedidos en partidas considerables o por cargamentos completos, de Amberes a Buenos Aires, es decir, tomando un flete transatlántico que nos procura un término medio aproximado, se pagaban en 1909 fletes mínimos de 12 chelines. En los años siguientes hasta el estallido de la conflagración, este tipo fué aumentando progresivamente hasta llegar a un máximo de 30 a 35 chelines. Podemos considerar, por lo tanto, que el flete medio normal es de 20 chelines ó 25 frs. En cuanto al flete Buenos Aires-Asunción, para las mismas cargas incluyendo gastos de lanchage, etc., es más o menos de 10 pesos curso legal o sea frs. 22.

tráfico está completamente desorganizado, pues las disposiciones reglamentarias dictadas durante estos últimos años, obran como factores de perturbación (desde el punto de vista internacional) antes que como disposiciones de coordinación, y producen mayores perjuicios que beneficios para los mismos intereses particulares *actuales* de uno y otro país. Pero resulta este estado de cosas de desidia o de incomprensión de los problemas que deben resolverse, considerados en su faz técnica o práctica, y no de antagonismo existente entre uno y otro país o entre uno y otro gobierno. Es cierto que en algunos casos las disposiciones que toman estos últimos, parecen asumir un carácter de hostilidad, sea porque produzcan ciertos perjuicios al país vecino, o porque impliquen una represalia contra esos perjuicios. Pero ello no es más que una nueva forma de la misma incomprensión. Por otra parte, la mera solución del problema de tránsito en forma estable y ventajosa para los intereses paraguayos, no tendría *en el momento actual* una importancia primordial para el mismo Paraguay, desde que el desarrollo económico del país, trabado por otros factores, no podría beneficiar de las consecuencias de este hecho.

El problema paraguayo, como problema de política interamericana, solo aparece en su verdadero aspecto, cuando dirigimos la vista al porvenir—y es para el porvenir que debe ser resuelto. Considerándolo bajo esta condición, percibimos que, si para el Paraguay es cuestión primordial estabilizar en forma ventajosa las condiciones del tráfico de tránsito de sus exportaciones e importaciones, los estados limítrofes tienen, en primer lugar, un deber moral, resultante del concepto de solidaridad americana, en concurrir a la solución de este problema, y están obligados a ello, además, por intereses positivos suyos, que son primordiales para su misma política nacional. En efecto, si la situación geográfica del Paraguay le es poco favorable, las consecuencias que esa situación puede producir en la política internacional de esta parte del Continente deben preocupar a las naciones limítrofes tanto o más que al mismo Paraguay. El día en que las fuerzas económicas de esta nación, entradas en plena evolución, hallasen su desarrollo dificultado por trabas que uno de los gobiernos vecinos hubiese agregado a las condiciones naturales que dificultan sus rela-

ciones con los países no limítrofes, aparecería en nuestra política internacional un factor de perturbación susceptible de producir perjuicios indirectos mucho más cuantiosos que los mismos intereses económicos afectados. Tendríamos planteado uno de esos conflictos, o una de esas situaciones anormales, fuente de conflictos y de rivalidades internacionales, que han llegado a ser tradicionales en la política europea. De modo que, si para el Paraguay es una necesidad primordial asegurar condiciones estables y favorables a su intercambio internacional, si las repúblicas vecinas deben, para ser consecuentes con su política de solidaridad americana, facilitar el establecimiento de esas condiciones, si sus mismos intereses económicos, que resultarían beneficiados por el acrecimiento del intercambio que produciría la expansión paraguaya, impulsan en este sentido su acción internacional, les es también necesario, para evitar la posibilidad de que llegue a plantearse una situación que, al repercutir sobre las mismas relaciones existentes entre ellas, sería susceptible de desviar su política de la línea que le han trazado, una situación que encerraría muchas posibilidades adversas — tanto políticas como económicas — contra insignificantes y muy escasas posibilidades favorables, les es también *necesario* concurrir a la solución del problema paraguayo.

Prescindimos de todo eufemismo, al plantear esta situación, porque tenemos la convicción de que, sea en este, sea en otros casos, siempre que no existen rivalidades internacionales tradicionales — rivalidades que, a nuestro juicio, generalmente no dependen de hechos positivos, sino de prejuicios o errores de apreciación cristalizados y arraigados en la psiquis colectiva, cuya influencia no puede ser contrarrestada con demostraciones lógicas — los conflictos entre los intereses positivos de los pueblos, pierden la mitad de su gravedad, una vez que se ha llegado a definirlos en términos precisos y comprensibles para todo el mundo, y también, porque estamos igualmente convencidos de que siempre existe, por regla general, dentro de las mismas condiciones que plantean uno de estos conflictos, la posibilidad de resolverlo por la conciliación de términos opuestos o por el establecimiento de compensaciones. No es esta una expresión literaria, una afirmación aventurada, ni una convicción meramente intuitiva, sino la conclusión a la que

nos ha llevado el examen de muchos conflictos que se consideran generalmente fundamentales y que intervienen como tales en el determinismo político, pero cuyo contenido positivo es casi nulo. En el caso del Paraguay y las naciones vecinas, no existiendo conflicto alguno, sino una situación particular, susceptible de dar lugar al planeamiento de una oposición de intereses en el futuro, pero que puede ser resuelta desde ya, conviene insistir en hacerla percibir por la opinión pública de uno y otro pueblo tan claramente como sea posible, sin temerse que el conocimiento de la realidad pueda ser fuente de sentimientos poco cordiales, ni admitirse siquiera la posibilidad de esto; sin darse a la exposición de esa realidad otro carácter que el que tiene el enunciado de un problema económico existente dentro de las mismas fronteras nacionales (problema de tráfico, de colonización, de intercambio o cualquier otro) que debemos considerar con criterio positivo, desde un punto de vista económico, teniendo en cuenta que su solución o su subsistencia afectarían tales y cuales y tales otros intereses, pero sin complicarlo con elementos sentimentales, ni con la presunción de que esos intereses podrían asumir, unos frente a otros, una actitud hostil. Es así, viendo en los hechos positivos (1) —económicos o de otro orden— solo hechos positivos que deben ser considerados intelectual y no sentimentalmente, en el estado de espíritu en que nos hallamos, por ejemplo, al comparar o interpretar los resultados de un censo nacional, —resultados que para quien sabe comprenderlos, encierran el significado de una intensidad y una suma de realidad que excede toda explicación o descripción gramatical, y que están preñados de consecuencias presentes o futuras, de realidad en gestación— es sólo así como puede hacerse política internacional realmente eficaz para los intereses particulares de las naciones interesadas, y política de cooperación internacional, es decir, realmente eficaz desde un punto de vista superior al de los intereses nacionales.

Los términos del problema paraguayo son posibilidades y no realidades actuales. En el momento presente las

(1) Recordamos que Comte define como caracteres de lo positivo: la realidad y la utilidad.

fuerzas económicas del país pueden considerarse estancadas por efecto de la crisis que, con mayor o menor intensidad, se hacía sentir en todos los países meridionales de Sud América en el momento en que estalló la conflagración europea, y que fué sensiblemente acentuada por las consecuencias de ésta. Y durante los años inmediatamente anteriores, el desarrollo de esas fuerzas han seguido, por distintos motivos, de los cuales es tal vez el más importante la inestabilidad de la política interna, (1) un ritmo mucho más

(1) Es éste un hecho bien subido. Sin embargo, no deja de ser interesante comprobar, por una comparación entre las sumas destinadas a inversiones reproductivas, las destinadas a obras públicas. Y las destinadas a cubrir déficits del presupuesto y gastos revolucionarios y de las emisiones de papel y níquel hechas por el Paraguay desde septiembre de 1894 hasta enero de 1913. Esta comparación pone en evidencia, mejor que cualquier apreciación, la influencia que han tenido los movimientos revolucionarios sobre el acrecimiento de las emisiones, y por consecuencia sobre la desvalorización de la moneda. Tomamos el detalle que va a continuación en el *Boletín del tesoro*, publicación de la contaduría general y dirección del tesoro (Asunción, 24/8/914, núm. 30, pág. 377):

<i>Atrasos del tesoro</i>	7.265.000.—
Telégrafo a Concepción	120.000.—
Capital Banco Agrícola	8.456.000.—
Sección hipotecaria Banco Agrícola	1.000.000.—
Préstamo al Banco Agrícola	2.100.000.—
Obras públicas	172.000.—
Escuela de agricultura	143.000.—
Puentes y caminos	165.000.—
Depósitos y muelles	230.000.—
Subvención a la municipalidad capital	140.000.—
Colonización	100.000.—
Penitenciaria y cárcel	600.000.—
Hospital y cuarteles	200.000.—
Colegio "Monseñor Lasagna"	20.000.—
Escuelas normales	190.000.—
Palacio episcopal	50.000.—
Manicomio	50.000.—
Edificio congreso	150.000.—
Construcción colegio nacional	800.000.—
Sección comercial caja de conversión	3.000.000.—
Refección edificios campaña	50.000.—
Refección edificios tribunal	80.000.—
Refección colegio nacional	50.000.—
Varios	5.000.000.—

estado de espíritu poco favorable para el estudio y la re-

cómica—que uno no puede menos que evocar la vieja redondilla, atribuida a Palafox, y que señalaba ya un antiguo mal español:

“Marqués mío, no te asombre,

“Ría y llore, cuando veo

“Tantos hombres sin empleo,

“Tantos empleos sin hombre.”

Tocar, en estas condiciones, a las cosas de nuestra actualidad, es denunciar, pues, en tiempo males, tristezas, desaciertos. No nos faltan para eso ni valor cívico, ni hombría personal—; nuestros lectores lo saben bien!—pero sí! nuestro coraje y nuestra voluntad están como paralizados por la conciencia—elevada al rango de certeza—de que todos nuestros esfuerzos, en ese sentido, están condenados a quedar estériles, es decir, sin ningún resultado práctico.

¿A qué sirvieron p. ej. nuestras denuncias reiteradas, formuladas hace 18 meses, del contrabando en auge: del maléfico contrabando que, dejando vacías las arcas fiscales, aumentó e intensificó los atrasos del tesoro y los déficits en los presupuestos y provocó las nuevas emisiones inconvertibles, con su corolario de desastres? Todas las denuncias no sirvieron sino para agravar e intensificar el contrabando. ¿A qué hubiesen servido nuestras lamentaciones sobre la lentitud, tan perjudicial para los intereses generales, para *iniciar* el cumplimiento de una ley salvadora promulgada, la ley de la oficina de cambios: lentitud, intencional o por negligencia, que cuesta a la economía nacional muchos millones de perjuicios? ¿A qué servirían nuestras quejas de que, al enagenarse los buques de nuestra flota, sensiblemente sufrieron los intereses del patrimonio nacional, puesto que, en las circunstancias actuales, se hubiese podido obtener para ellos precios, mucho mayores y netos de todas “comisiones”? ¿A qué serviría decir ahora?... ¡No! ¡no! Ya el viejo historiador romano Gaius Crispus Sallustius escribió: “en las épocas de decadencia los hombres sienten una gran cobardía para lo bueno, y un coraje extraordinario para lo malo...”

Y estamos en una época de decadencia: en el ocaso de un período presidencial, desconsoladamente estéril. Es inútil: por intensa y acertada que esté la prédica periodística, ella no logrará impulsar a los gobernantes de hacer o crear lo bueno que ellos no quieren (para eso tienen un magnífico pretexto: el deseo de no comprometer, ni anticipar la acción del gobierno venidero), ni de dejar de hacer lo malo que quieren. Y como no perseguimos ningún fin político, ocuparse en estas condiciones de la actualidad, como ésta lo merece, es pues como pisar agua en un colador, es malgastar su fósforo, sus nervios, las mejores fuerzas de su alma.

Expirado el término de la presidencia actual, procuraremos establecer el balance minucioso de su actuación cuatrienal, y después empezaremos a ocuparnos de nuestra actualidad. Mientras tanto, durante el pálido crepúsculo del gobierno feneciente, que desfallece todas las iniciativas y empresas buenas y provechosas, guardaremos el silencio ante nuestra tan triste actualidad.

solución de cuestiones internacionales trascendentales — estudio y resolución que vienen a ser una labor de construcción política y económica para el futuro. Sería, pues, plausible que se objetara que las circunstancias presentes son poco propicias para agitar esta cuestión. Pero es que, si dificultan su solución y su estudio, estas circunstancias no afectan el asunto en sí mismo, no alteran, por poco que sea, los términos del problema, sino que al contrario, reducen considerablemente los perjuicios inevitables que habrían de producir las disposiciones que se tomasen con el objeto de resolverlo: reducen considerablemente el costo de las modificaciones a introducirse en el mecanismo económico del Paraguay. Siendo numerosos y sumamente complejos los factores que integran las situaciones económicas y los organismos administrativos a modificarse, su transformación producirá, en el primer momento, beneficios para ciertos intereses y simultáneamente perjuicios para otros. Perjuicios y beneficios serían mucho menos considerables en el actual estado de desarrollo de las fuerzas económicas del Paraguay que una vez entradas éstas en su plena expansión. Sin duda, las ventajas inmediatas que para ciertos intereses particulares produce una obra de construcción u organización político-económica de esta índole inclinan a su favor los intereses beneficiados, forman núcleos de voluntades dispuestas a sostener a quienes la realizan, así como los perjuicios que originan determinan concentraciones de voluntades opuestas. Pero, por regla general, de las voluntades propicias y de las voluntades adversas, son éstas las que han de obrar con mayor impulso propio, pues mientras las personas beneficiadas por una alteración del estado de cosas existentes, suelen considerar la innovación como el cumplimiento de un deber de parte de los gobernantes, las perjudicadas, apreciando los hechos subjetivamente, descubren siempre arbitrariedad e injusticia en las medidas que afectan sus intereses, de modo que, mientras aquellas suelen contentarse con aprobar y “dejar hacer”, éstas ponen en acción todas sus energías y todos sus recursos para obtener que se dejen las cosas tal como están. Sería, por consiguiente, más fácil implantar actualmente las reformas necesarias en el Paraguay y en las naciones vecinas, que implantarlas en un momento, en el que deban producir mayores alteraciones, benéficas y perjudiciales, en los respectivos organis-

mos económicos y administrativos. (1) Y como podemos deducir con relativa certeza, de la situación presente de los valores económicos en uno y otros países, cual será su desarrollo dentro de dos o tres quinquenios, la organización político-económica del tráfico de tránsito, el intercambio y otras cuestiones conexas pueden efectuarse desde ya en forma tal, que las posibilidades que se creen coincidan enteramente con esa probable situación futura. En otros términos, pueden implantarse actualmente las mismas disposiciones que se implantarían dentro de diez o quince años. Ciertos intereses serían perjudicados actualmente en vez de serlo en ese futuro relativamente próximo; pero, sea cual sea su importancia actual, sabemos que si se les deja seguir su desarrollo en las condiciones presentes, tendrán en aquel momento mucho mayor importancia que ahora: los perjuicios que se les causará serán entonces mayores y su reacción proporcionada a éstos y a su mismo dinamismo, constituirán tal vez en ese momento, un factor adverso decisivo. Tal es la situación, para el Paraguay y para los demás estados interesados en la cuestión.

Síntesis: El problema paraguayo puede ser resuelto actualmente con relativa facilidad. Las circunstancias presentes no permiten percibir, a primera impresión, sus verdaderas proporciones; y el estado de la opinión pública paraguaya parece poco propicio para el estudio de un problema cuyos términos consisten en posibilidades futuras, cosa muy explicable desde que hay problemas nacionales actuales que son primordiales y que esperan solución. Pero no son éstas, dificultades fundamentales. En cambio, los perjuicios que han de causar a determinados intereses particulares las disposiciones necesarias para coordinar sobre bases estables la situación económica del Paraguay y la de los países vecinos, serían mucho menos importantes en este momento que dentro de diez o quince años. Para el Paraguay, la solución de este problema puede considerarse una cuestión vital. Las naciones vecinas están interesadas en ello por motivos económicos, por un deber de solidaridad americana y por intereses políticos sumamente importantes. Si no se le soluciona a tiempo, este problema,

(1) Deducimos este argumento de la situación del Paraguay; pero es aplicable también, aunque en menor grado, a los países vecinos.

que actualmente aparenta ser una cuestión de detalle, llegará a ser fuente de rivalidades, antagonismos y recelos, semejante a ciertas "cuestiones" de la política europea, de importancia relativa, si se les aprecia desde el punto de vista de la cuantía de los intereses que directamente afectan y que, sin embargo, perturban, por sus repercusiones, toda la política del Continente.

ERNESTO J. J. BOTT.
