

LOS FUNDAMENTOS ESPACIALES DE LAS RELACIONES ECONOMICAS MUNDIALES

JACOB VAN KLAVEREN *

SUMARIO: *Introducción.* a) *Supuestos, conceptos y definiciones:* 1. El marco social económico; 2. El espacio colonizado; 3. El espacio de tráfico; 4. El mercado interno. — b) *Espacio económico y movimiento del dinero:* 5. El espacio colonizado; 6. El espacio de tráfico. — c) *Las formaciones políticas:* 7. La influencia de la constitución monetaria; 8. La estructura espacial de los Estados; 9. Los países marítimos; 10. El ejemplo de las colonias de población inglesa en Norteamérica; 11. Los países continentales; 12. El ejemplo de Europa.

Introducción

La magnitud e intensidad de las relaciones económicas mundiales están condicionadas por el movimiento del dinero entre los distintos países. Son especialmente las medidas tomadas por los países deudores las que determinan estas relaciones. A veces, las oportunidades de ganar o de perder dinero son distribuidas de modo uniforme entre los países; en tal caso, todos contribuyen a concretar ciertas formas de organización con el objetivo de evitar pérdidas de dinero. Esto ha sido siempre así, si bien se exterioriza, en el decurso de la historia, de maneras distintas; por ejemplo, hoy, en el esfuerzo de equilibrar los balances de pago, en lo posible sin echar mano a las existencias de oro y divisas.

Este grupo de problemas está estudiado dentro del marco de la teoría del comercio internacional. En este terreno se superó ya el optimismo inicial acerca de la existencia de un mecanismo automático, que provocaría un regreso del drenaje del dinero, proceso, por lo demás, improbable y contradicho a menudo por la experiencia histórica. Generalmente, los investigadores no se preguntan si tal equilibrio automático existe a largo plazo; se limitan sencillamente a explicar, a corto plazo, mediante un modelo simplista, a veces de forma bilateral, un equilibrio medio automático, medio artificial. Sin embargo, es cierto que, a medida que pasó el tiempo, también las circunstancias concretas fueron teniendo cada vez más en cuenta. Pero lo que no ha sido todavía tenido en cuenta, que yo sepa, es la estructura espacial. Es precisamente éste el objeto del presente artículo.

* El DR. J. v. KLAVEREN cursó estudios universitarios en Rotterdam, Göttingen y Munich. Después de una actuación de tres años en la Universidad Chulalongkorn, de Bangkok (Siam), el autor acaba de regresar a Europa con el propósito de perfeccionar sus estudios. Actualmente desempeña el cargo de Colaborador Científico en el *Volkswirtschaftliches Institut* de la Universidad de Munich. (Nota de la Dirección.)

Empezaremos por el análisis de las distintas relaciones espaciales y su influencia sobre el movimiento del dinero. A veces hablaremos de un "circuito de dinero", a pesar de que un "circuito" semejante puede existir tan sólo en el pensamiento, pero nunca en la realidad. Luego investigaremos las medidas de carácter monetario que resultan necesarias como consecuencia de las distintas relaciones espaciales.

Descartamos desde un principio la suposición tácita del espacio que opone una resistencia siempre uniforme, suposición que forma la base de la teoría tradicional. Con esto volvemos a tener en consideración únicamente la realidad, y nos esforzaremos por seguir operando en lo posible sólo con supuestos reales. Esto vale también en cuanto al orden económico, al que se refiere nuestra investigación.

Primera parte

SUPUESTOS, CONCEPTOS Y DEFINICIONES

I. El marco social económico

Las prestaciones y los pagos circulan de hombre a hombre, y todo hombre tiene, forzosamente, su localización. El vecino puede vivir en la casa de al lado y con esto la separación de las localizaciones ser insignificante; pero, por lo general, las distancias desempeñan un papel importante y entonces deben ser superadas mediante el transporte. La división del trabajo y el transporte están vinculados, pero en esta conexión el dinero no debe necesariamente desempeñar un papel. Así, por ejemplo, ambos pueden ser objeto de un ordenamiento dentro del marco de una economía con administración central, aunque el dinero sea desconocido en el sistema respectivo. En efecto, en tal economía con administración central no hay circuito de dinero y por eso tampoco influencias del circuito de dinero sobre la ocupación y las demás categorías económicas.

Sin embargo, es al circuito de dinero que se refiere nuestra exposición. El dinero debe circular. No basta, pues, que haya dinero mercancía que, aunque sirve muy bien como medida de valor, no es apto para la circulación. También descartamos de nuestra investigación las comunidades en las cuales el medio circulante, si bien es útil y manejable, es poco durable —como por ejemplo el grano de cacao usado por los aztecas— y, por tanto, rápidamente consumido. Nos referimos, pues, sólo a aquellas sociedades en las cuales circulan medios durables. Estos pueden constar de dinero mercancía durable, como por ejemplo cauríes u oro y plata, pero como regla general pensamos en monedas y aplicaremos nuestros resultados a los sistemas monetarios modernos. Con esto hemos delimitado las características económicas de las regiones a las cuales se refiere nuestro análisis. Para poder conocer las influencias del espacio es conveniente distinguir entre dos tipos de espacio: el espacio colonizado y el espacio de tráfico.

II. El espacio colonizado

Supongamos que la población se encuentra distribuída por familias, de modo uniforme, sobre el espacio. Cada localización de familia es el centro de un radio de acción, que en el caso imaginado puede ser considerado un círculo cuyo radio vector estará determinado por la eficacia de los medios de transporte de que dispone usualmente la familia. Al principio del desarrollo económico debemos pensar en el transporte a pie. Luego se agregaron otros medios de transporte como el caballo, el caballo y el carro, la bicicleta y, finalmente, también el automóvil. Cuáles son los medios de transporte más usuales, debe ser comprobado en cada caso concreto; lo principal es que cada familia disponga de tal medio de transporte.

Resulta, sin embargo, conveniente considerar por el momento los medios de transporte primitivos, que existían en los comienzos históricos del desarrollo, y perseguir luego, a través de la historia, las influencias que ejercen los modernos medios de transporte eficaces. De este modo se adquieren también conocimientos valiosos relativos a la historia del desarrollo.

Supongamos, pues, que los relativamente escasos radios de acción, trazados desde cada localización, tienen un punto en común con los radios de acción vecinos. A pesar de que de este modo cada familia tiene relación directa tan sólo con sus vecinos, se forma una conexión ulterior indirecta también con otras familias ubicadas más lejos. De ese modo se ha formado un espacio colonizado tan grande como la suma de los radios de acción relacionados entre sí. Tal espacio nos lo podemos imaginar en forma de un tejido celular; teóricamente, puede tener una superficie ilimitada.

a) Intensificación del espacio colonizado.

Por intensificación del espacio colonizado se entiende la multiplicación de los puntos de contacto o, mejor dicho, de las superficies de contacto que unen cada centro con los demás centros incluídos en el mismo espacio. Tal densificación tiene lugar, aun sin mejoramiento técnico alguno, si aumenta la población y, con ella, el número de los centros sobre la misma superficie. Los puntos de contacto de los radios de acción son ahora superficies de intersección, ya que su radio vector es el mismo, mientras que las distancias entre las localizaciones multiplicadas —según nuestro supuesto de distribución uniforme de las localizaciones sobre la superficie— disminuyen. En el caso contrario, la población puede quedar estacionaria mientras que la técnica mejora; en este caso el número de los centros queda invariado; pero, con una ampliación adecuada del radio de acción, se establecen relaciones directas de cada centro con mayor número de otros centros. En general, las dos clases de desarrollo tendrán lugar simultáneamente y conducirán a una intensificación acelerada de las relaciones espaciales en todo el espacio considerado.

Sin embargo, no se puede mantener el supuesto de una distribución uni-

forme de población. Las nuevas localizaciones pueden incorporarse a las viejas, de manera que se forman aglomeraciones. Las aglomeraciones no tienen necesariamente la misma intensidad en todas las partes del espacio; primero, porque la población no tiene necesariamente la misma densidad en todos los puntos del espacio colonizado; segundo, porque las formas de establecimientos humanos tradicionales (aldea, caserío, colonos individuales) pueden ser muy diferentes y, tercero, porque la industria y el comercio conducen a aglomeraciones especialmente pronunciadas.

b) Los límites exteriores.

También los límites exteriores del espacio pueden ser ensanchados, tanto por el crecimiento demográfico como por los mejoramientos técnicos de los medios de transporte usuales. Si en las fronteras del espacio se forman nuevas localizaciones, éste se amplía. Pero en tal caso las nuevas localizaciones no deben alejarse de las fronteras más de lo que permiten los medios de transporte, ya que el espacio colonizado se termina allí, donde no hay más viviendas nuevas, dentro de su radio de acción. Si la franja libre entre dos espacios colonizados no es muy ancha, se la puede superar por medio del mejoramiento de los medios de transporte usuales, de modo que los dos espacios separados se fusionen en un solo espacio. Pero si la distancia entre ellos es demasiado grande, las relaciones entre los dos espacios resultan posibles tan sólo mediante instituciones de tráfico organizadas. De tales organizaciones nos queremos ocupar en lo que sigue.

III. El espacio de tráfico

Los espacios de tráfico nacen cuando el tráfico se desarrolla como una función económica independiente y cuando es objeto de un ordenamiento especial. El énfasis se pone acá sobre la organización y no sobre las peculiaridades de los medios de transporte empleados. Aunque las diferencias existentes entre los medios de transporte empleados por instituciones de tráfico y los empleados por sujetos económicos individuales tengan gran importancia, la mayor eficacia puede ser lograda también con medios de transporte usuales, si éstos están bien organizados. Los príncipes incas pudieron organizar un servicio de correo aun con peatones, servicio que —a pesar de las dificultades topográficas— contribuyó mucho a la administración de un gran imperio desde un solo punto. Más tarde la organización de instituciones especiales, como carreteras, postas y estaciones, facilitó mucho el tráfico.

Mientras que el espacio colonizado es un tejido indiferenciado, la organización del tráfico, como toda organización, es dirigida desde un centro, desde una célula nerviosa. El espacio colonizado puede crecer libremente como una masa de protoplasma, pero al espacio de tráfico se le imponen límites, determinados por los límites para la vista de conjunto de los organizadores. Por lo tanto, los espacios de tráfico pueden tocarse sin fusionarse y eso sucede siem-

pre y cuando el espacio formado por la unión de dos espacios no pueda ser dominado desde un punto central. Por eso la extensión del espacio de tráfico depende del estado de la técnica y de la organización, y está determinado por el medio de transporte más eficiente.

No hay reglas establecidas para la extensión de los espacios colonizados (en adelante los designamos con EC); en efecto, ella está determinada por la configuración topográfica de la tierra. Se termina siempre en la orilla del mar, el cual es del dominio exclusivo del espacio de tráfico (ET). Sobre el continente los EC están separados por montañas y desiertos, y son tan escasamente poblados que forman parte, prácticamente, de los ET. Si el EC es demasiado grande está dividido entre varios ET, los cuales, sin embargo, se extienden parcialmente también sobre otros EC; es decir que los ET pueden formar un puente entre los EC. Si los EC son pequeños y dispados, entonces están unidos en un solo ET.

Los EC no deben, pues, necesariamente coincidir con los ET. Los ET cubren hoy toda la superficie del globo, mientras que los EC ocupan tan sólo una parte de la superficie terrestre, y están ligados por los ET. Allí donde ambos espacios se sobreponen se forma un espacio económico (EE), cuya extensión está determinada por el EC. Si un EC está cubierto por dos ET convergentes, se forma un solo EE.

IV. El mercado interno

En realidad, un espacio económico no es otra cosa que un mercado interno natural, ya que el productor y el consumidor de un EE están juntos y aislados de otros espacios, y, por consiguiente, dependen el uno del otro. El grado de su dependencia mutua esté determinado por el grado de aislamiento; es decir, por el nivel de los costos de transporte necesarios para atravesar las regiones no pobladas. En este sentido existe ya una diferencia entre los productores periféricos de dos EE; las diferencias son más grandes si los productores se hallan más cerca del centro del EE.

Dentro de las fronteras estatales se forman mercados internos artificiales, cercados, en la mayoría de los casos, por barreras aduaneras. A éstos los llamaremos sencillamente mercados internos, mientras que a los mercados internos naturales continuaremos llamándolos EE. Mercados internos quebrados son los que comprenden sólo una parte del EE; armónicos son los que comprenden un EE entero. Los mercados internos compuestos se componen de varios EE o de partes de los mismos. Esta última forma existe tanto en países continentales (EE. UU., URSS) como en países coloniales (Imperio Británico). En este último caso, sin embargo, se nota una pronunciada tendencia a la formación de naciones nuevas, separadas por el mar, que se desprenden de la metrópoli en el caso de que su individualidad no esté reconocida dentro del marco del conjunto del imperio. Entonces se forman, en la mayoría de los casos, varias regiones aduaneras que pueden estar unidas por un sistema de

favorecimiento recíproco. Nos preguntamos, desde luego, si tal forma débil de mercado interno en un imperio colonial puede, en general, ser considerada como mercado interno. El concepto de mercado interno compuesto, de un país continental, resulta menos problemático ya que sus distintas partes están vinculadas de manera inequívoca. Sin embargo, estas partes conservan su propia circulación de dinero y su propio nivel de precios.

Segunda parte

ESPACIO ECONOMICO Y MOVIMIENTO DEL DINERO

No hemos definido el concepto del espacio desde el punto de vista geográfico porque tal definición sería inadecuada para nuestro análisis. El espacio, en nuestro sentido, es esencialmente creado por el hombre, sea por la mera colonización, sea por el desarrollo de los sistemas de tráfico. Los factores geográficos contribuyen a la formación del espacio tan sólo en cuanto influyen sobre la colonización y el tráfico.

El hombre que en su lucha contra el medio ambiente natural crea un espacio, al mismo tiempo crea también una estructura económica, la cual, a su vez, determina el movimiento del dinero. Las influencias del espacio son más directas allí donde ellas no permiten la formación de una estructura económica, sin impedir con ello el movimiento de bienes y de dinero. Lo primero se refiere, naturalmente, a los espacios colonizados; lo último, a aquellas partes del espacio terrestre que separan los EC y que son franqueables con medios de transporte. Analicemos estos dos casos detenidamente.

V. El espacio colonizado

A todo movimiento de bienes corresponde, generalmente, un movimiento opuesto de dinero. Los bienes se consumen pero el dinero sigue circulando. La circulación de dinero es sólo la otra parte de la circulación de bienes. Esta está condicionada por el grado de la división del trabajo, y esta última, a su vez, por el desarrollo del transporte. Pero, a la inversa, también el desarrollo del transporte depende de la división del trabajo, porque, como ya dijimos, el transporte puede ser desarrollado y adaptado a la división del trabajo más intensiva solamente mediante una mejor organización de medios de transporte ya conocidos.

Sin embargo, cierta división del trabajo resulta posible ya en el EC cuando aumenta la eficacia de los medios de transporte usuales o cuando aumenta la densidad de la población. De ambos modos y, a menudo, simultáneamente, un mayor número de economías familiares son puestas en relación recíproca, de manera que la división del trabajo, que hasta ahora existía tan sólo dentro del marco de la economía familiar, puede intensificarse.

Semejantes progresos serán muy modestos dentro del marco de un EC

puro. Considerado superficialmente, el espacio conserva su carácter de tejido celular homogéneo. Sin embargo, ya se pusieron en marcha ciertos pequeños movimientos de dinero, aunque en general se pueden —mejor— comparar con la nivelación osmótica del contenido de humedad dentro de un tejido celular. Hay, desde luego, matices locales. Allí donde la población es más densa, también el grado de la división del trabajo puede aumentar; se efectúa mayor número de transacciones por unidad de tiempo, y los movimientos de dinero son más frecuentes. En este caso, los microcircuitos que se efectúan dentro de una región pequeña de mercado se destacan algo más claramente de los movimientos osmóticos que tienen lugar debajo de la superficie de la red de los circuitos. Todo esto se ve mucho más claramente cuando el tráfico se ha desarrollado.

VI. El espacio de tráfico

Mientras que los EC pueden extenderse tan sólo sobre las partes habitables de la tierra, los ET pueden cubrir toda la superficie del globo. En el decurso de la historia los ET se extendieron con intensidad creciente. Los espacios de tráfico cumplen, por consiguiente, dos funciones: unen a los EC, y pueden transformarlos en EE cuando los cubren completamente. Los efectos de estas dos funciones no son idénticos.

a) La formación de los espacios económicos.

Los sistemas de tráfico dan a los EC una armazón nítida: les fijan un marco dentro del cual se forman localidades de menor o mayor centralidad; la especialización de los sujetos económicos individuales y de las regiones se desarrolla, y los mercados crecen. Estas regiones de mercado, sean ellas regiones de abastecimiento o de venta, son, desde luego, distintas para cada bien. En efecto, bienes muy valiosos y livianos pueden ser transportados atravesando grandes distancias; bienes voluminosos, pesados y relativamente baratos, en cambio, tienen regiones de mercado reducidas.

Resulta, pues, imposible delimitar dentro del marco de un EE determinadas regiones de mercado con un circuito de dinero y nivel de precios propios. El dinero de una localidad afluye de varias localidades muy alejadas y fluye, en parte, con otra distribución, hacia localidades distintas. No hay garantía alguna de que el dinero que sale de una localidad sea reemplazado en el mismo período de tiempo por otra cantidad igual de dinero proveniente de otras localidades. En efecto, productos nuevos pueden atraer dinero adicional hacia el lugar de su producción; el dinero que se paga como impuestos puede desplazarse en el espacio, etcétera.

A pesar de eso, existe en el EE una tendencia básica al equilibrio que parte de los movimientos osmóticos, por supuesto lentos, del dinero. Una cadena de contactos personales une a cada sujeto económico con cada otro sujeto económico del EC que forma la base del espacio económico. Estos contactos

personales producen, por múltiples motivos, transacciones y movimientos unilaterales de dinero. Pensamos, en primer lugar, en los servicios personales; pero también, en lo que se refiere a la producción de bienes, por principio los consumidores prefieren al abastecedor local, especialmente cuando se trata de mercaderías que se entregan a pedido. Además, hay muchos movimientos de dinero provocados por contactos personales, cuya contraprestación no es fácilmente reconocible. Naturalmente, tales movimientos tienden a conducir al dinero desde los centros con alta tensión hacia los centros con tensión baja. Los movimientos osmóticos de dinero terminan en los límites del EC; allí encuentran una rotura, una interrupción de los contactos personales.

b) La unión de los espacios colonizados.

El número de los EC disminuye y su extensión aumenta, tanto a causa del desarrollo progresivo de los medios usuales del transporte privado, como a causa de la colonización progresiva. Otros espacios colonizados vecinos están tan estrechamente ligados por el tráfico, que prácticamente forman un solo EC.

Una región de configuración topográfica muy accidentada, que recibe precipitaciones en cantidad suficiente, está dividida por las montañas y los ríos en muchos pequeños espacios colonizados. Hoy, tal división no tiene mayor importancia, pero en la historia ha desempeñado un papel importante. Hoy, las montañas están atravesadas por varias redes de comunicación, y hay puentes en muchos lugares de los ríos; sin embargo, ni aun hoy debemos subestimar el efecto separador de los ríos. Los ríos separan por su ancho y unen por su largo, mientras que las montañas separan en ambas direcciones. Por otro lado, el agua no admite ninguna colonización, mientras que se puede poblar parcialmente a las montañas.

Semejantes franjas de separación interrumpen los movimientos osmóticos de dinero porque interrumpen la cadena de los contactos personales cotidianos. Dentro de las fronteras de la misma nación, estas separaciones menores son superadas por el tráfico de fin de semana y por el correo. El abismo se cubre por múltiples hilos e hilitos entrelazados en tal forma que apenas son visibles. Con eso, los dos espacios colonizados se han fusionado.

En tal caso, el peligro de pérdidas de dinero no resulta más grande que dentro del marco del mismo EC. Pero llega a ser muy grande para los EC muy distantes los unos de los otros y que están unidos por escasas líneas de comunicación.

Estas pérdidas de dinero deben conducir a fenómenos de ajuste, los cuales pueden ser espontáneos o artificiales. Los últimos, que presuponen ciertos conocimientos del carácter de los fenómenos económicos, son, generalmente, efectuados por el Estado, de la existencia del cual hemos hecho abstracción hasta ahora. Sin embargo, todo se efectúa dentro de un cierto marco estatal; resulta, pues, necesario introducir en nuestra investigación las formaciones políticas.

*Tercera parte***LAS FORMACIONES POLITICAS**

Hasta ahora hemos prescindido de la existencia de estados, o, mejor dicho, hemos supuesto que un solo Estado se extendía sobre todo el globo y que dentro de aquel Estado no había diferencias de moneda. En tal caso, resulta, desde luego, indiferente cuál es el sistema monetario dominante, ya que las influencias del espacio pueden surtir sus plenos efectos sobre el movimiento del dinero. Supongamos ahora que el globo está ocupado por Estados con sistemas monetarios propios, y estudiemos en qué medida los sistemas monetarios históricamente conocidos pusieron en marcha las influencias del espacio sobre el movimiento del dinero.

VII. La influencia de la constitución monetaria

Supongamos, por ahora, que los Estados se limitan a acuñar el metal noble ofrecido, y que por todos los lados hay promiscuidad de circulación. En tal caso —que hasta en los tiempos modernos existía efectivamente en muchas partes del mundo—, los resultados logrados hasta ahora no cambian en nada. No tiene ninguna importancia el que existan múltiples Estados.

El drenaje de dinero, históricamente mejor conocido bajo estas condiciones monetarias, es el continuo drenaje de dinero europeo gastado por bienes de lujo orientales. Este hecho se pudo observar aun en el imperio romano. Después de haber disminuído durante la primera mitad del Medio Evo, volvió a aumentar durante la segunda mitad de esta época, por motivos que expondremos más adelante. Después de los grandes descubrimientos este drenaje hacia el Oriente disminuyó porque los portugueses y sus sucesores organizaron sistemas tributarios en las regiones asiáticas que se hallaban bajo su dominación. Pero a causa del tráfico con países asiáticos independientes —especialmente con China— el dinero siguió escurriéndose. Es cierto que el drenaje ya no presentaba un problema serio, porque Europa recibía grandes cantidades de metal noble de la América española.

Las circunstancias cambiaron algo con la fundación de Estados nacionales unitarios en los siglos XVI y XVII, ya que éstos no admitían la circulación de monedas extranjeras. La promiscuidad de circulación perduró, empero, en muchas repúblicas comerciales importantes y en grandes partes de Asia. ¿Qué efecto tuvo en los países respectivos la exclusión de monedas extranjeras? La moneda extranjera, ganada mediante la exportación, podía ser empleada para la importación o para ser atesorada o fundida. En estos dos últimos casos el país de origen perdía, por lo menos provisionalmente, este dinero. Si era atesorado, no servía tampoco al país que lo había recibido. Por este motivo las autoridades de los Estados mercantiles obligaban a reacuñar la moneda extranjera, y fomentaban este procedimiento otorgando ciertos privilegios. Por ejemplo: las casas de moneda aceptaban la moneda extranjera no según su valor material, sino

según su valor de cambio; o bajaban el señoraje que se percibía por la acuñación. Con la disminución de las pérdidas ocasionadas por la refundición de la moneda extranjera nos aproximamos —si tales medidas son tomadas por ambos países interesados— otra vez al estado de promiscuidad de circulación. Semejantes constituciones monetarias no alteran, por lo tanto, esencialmente los procesos comprobados, cuando se trataba de un Estado mundial.

Con la introducción de la letra de cambio comercial surge un factor nuevo. Considerada superficialmente, la letra de cambio hace tan sólo innecesario el vaivén del dinero, sin que con esto cambie el volumen del saldo. Sin embargo, éste no es el caso. Considerando todas las demás condiciones como invariadas, el drenaje de dinero disminuye con la introducción de la letra de cambio. Primero, no se la puede atesorar; segundo, no se la puede dividir y hacer circular, de modo que no se puede —forzado por las influencias del medio ambiente— introducir por lo menos una parte del importe en la circulación propia, como lo hace el perceptor de monedas en efectivo. El cobro de la letra de cambio en el país del librador, y el transporte del dinero, exigen un esfuerzo que es aumentado aún por la obligación de reacuñar la moneda. Por este motivo, el empleo de la letra de cambio conduce más bien a negocios de importación, de modo que menor cantidad de dinero sale del país del librador. A esto se agregan también los obstáculos que los Estados oponen a la exportación de dinero en efectivo. Sin embargo, tales obstáculos no son inherentes al sistema monetario como tal, sino que emanan de la política económica del Estado respectivo. No debemos, por lo tanto, confundir estos dos fenómenos. Aun sin las intervenciones estatales intencionadas, el uso de las letras de cambio disminuye los movimientos de dinero.

Esta limitación tiene menor importancia de lo que parece, ya que las influencias se equilibran recíprocamente. Un empleo unilateral de letras de cambio es muy improbable. El tráfico a base de letras de cambio existe solamente entre países que tienen relaciones frecuentes y tan sólo si en ambos hay muchos sujetos económicos independientes que participan en el comercio. En la mayoría de los casos se trata de países vecinos que tienen también la misma estructura social. En tal caso, el peligro de perder dinero es, de cualquier modo, menor que cuando se trata del tráfico con países más alejados y de distinta estructura social, y con los cuales las relaciones son menos intensivas. Por consiguiente, precisamente allí donde existe el más grande peligro de pérdidas de dinero, no se puede introducir la letra de cambio. Además, en aquel entonces el comercio de aquellos países, en su mayoría asiáticos, era en parte monopolio del rey o del príncipe, de modo que también por este motivo la letra de cambio tenía poco sentido. El comercio entre Amsterdam y Rusia en los siglos xvii y xviii, como también el comercio con el Oriente, podía ser hecho solamente a base de monedas. Por consiguiente, la introducción de la letra de cambio no modificó sensiblemente la situación.

En el siglo xix empezó el empleo del *gold-bullion-standard*. Tampoco

este hecho cambió esencialmente la situación. La circulación de dinero fué aún facilitada por los servicios del sistema bancario, ya que los numerosos comerciantes individuales tenían menos problemas con el reembolso de las letras de cambio en el extranjero. El movimiento del dinero produce variaciones de las cantidades internas de dinero tanto más violentas cuanto menor es la relación de respaldo de la moneda. Las variaciones aumentan aún por la existencia de dinero giral. Tales variaciones violentas son, naturalmente, atenuadas por medio de intervenciones del Banco central; pero, como ya dijimos, lo que importa en esta conexión son los efectos de la constitución monetaria como tal.

Si las divisas pertenecen también a los valores del Banco central sujetos al respaldo, los movimientos de dinero son parcidos a los de las monedas circulantes sin promiscuidad de circulación; solamente que resulta mucho más fácil cambiarlas que reacuarlas. En efecto, los costos son menores, ya que con la reacuaración se perdía el señoraje contenido en el valor nominal de la moneda.

Tan sólo entre países con moneda estrictamente autónoma no son posibles movimientos algunos de dinero. Tal fué, prácticamente, el caso hacia el final del imperio romano y también durante la época del patrón cobre en España en los siglos xvii y xviii. Entonces no había ninguna organización para negocios de divisas, y la posesión de divisas no tenía influencia sobre la creación de dinero. Semejantes monedas, puramente autónomas, ya no existen, porque las variaciones violentas del cambio de divisas no son saludables para la economía.

El sistema monetario como tal permite, por tanto, los movimientos de dinero, aun los facilita; pero los efectos de los mismos son neutralizados por el Estado en el país deudor. Mas éste es un problema de política económica. A través de los movimientos de dinero se forma una relación entre la política económica y las relaciones espaciales entre los Estados. Claro es que al lado de las influencias espaciales muchas otras influencias surten sus efectos sobre la política económica de los Estados, pero éstas no interesan en el marco de este estudio. Para poder excluir tales influencias y, a pesar de eso, seguir operando con ejemplos concretos, se recomienda analizar aquellos países cuyas partes tienen las mismas relaciones espaciales que tendrían Estados separados. Investigaremos luego en qué medida se puede mantener la comunidad monetaria creada por la unidad política.

VIII. La estructura espacial de los Estados

Según su estructura espacial, podemos distinguir dos clases de Estados: países continentales y países marítimos. Esta distinción concuerda con el uso idiomático. Los países continentales pueden ser compactos o divididos; los países marítimos son siempre divididos y sus partes están ubicadas en EC distintos, a menudo separados por grandes distancias marítimas.

IX. Los países marítimos

Los países marítimos se componen de varias partes separadas por el mar, conquistadas y colonizadas por una de ellas. Por consiguiente, debemos siempre distinguir la metrópoli de las colonias. Con respecto a estas últimas hay que distinguir entre las colonias de dominación (explotación) y las de población. La relación de la metrópoli con estos dos tipos de colonia son distintas desde todos los puntos de vista, incluidos los económicos.

a) Las colonias de dominación.

Estas son regiones de ultramar conquistadas, cuya sociedad indígena ha sido conservada y subordinada a los fines de la metrópoli. En parte, los fines eran establecidos ya antes de la conquista y constituían el motivo directo para la misma. Tales fines pueden ser de naturaleza económica, pero no lo son necesariamente.

Ormuzd y Mascate servían a los portugueses tan sólo para cerrar el Golfo Pérsico al comercio árabe; Batavia servía al principio solamente como lugar de concentración de los barcos holandeses y sólo más tarde se desarrollaron también objetivos económicos. Las Molucas, empero, fueron conquistadas tanto por los portugueses como por los holandeses para apoderarse del monopolio de la nuez moscada. En tal caso, la explotación económica empezó en seguida.

En muchos casos las conquistas no eran guiadas por ninguna intención concreta porque las regiones eran todavía desconocidas. Los motivos que impulsaron a los españoles a conquistar a América eran, a la vez, muy nobles y muy bajos, cada uno de los cuales habría sido insuficiente, por sí solo, para justificar las expediciones audaces, perdidas en un espacio desconocido. No siempre se pudo alcanzar la meta del enriquecimiento; la de la difusión religiosa, en cambio, se alcanzó casi siempre. Las expediciones transplantaron las características exteriores de la cultura de la madre patria a las regiones conquistadas. De este modo se crearon las colonias de asimilación.

Podemos comprobar tres tipos puros de colonias de dominación: las colonias de dominación en sentido estrecho, las colonias económicas y las colonias de asimilación. En la práctica, estos tres tipos se encuentran, casi siempre, mezclados.

Claro es que la metrópoli nunca consentiría en perder dinero con las colonias sino que, al contrario, éstas debían proporcionar dinero a la metrópoli. Ni siquiera las colonias de asimilación constituían una excepción a la regla. Es cierto que las guarniciones militares costaban (consideradas aisladamente), pero en cambio aseguraban los ingresos de todo el sistema colonial.

La colonia de asimilación de las Filipinas constituye una excepción. Estas fueron ocupadas con la esperanza de poder efectuar desde tal punto el comercio con el Oriente. Pero sucedió lo contrario: las islas mismas eran pobres en metales preciosos y el comercio con el Oriente podía ser efectuado, vía las Filipinas, sólo entre China y México, sin tener ninguna importancia para el mercado europeo. De este modo, una buena parte de la plata americana, que debía ser aprovechada por el comercio de Sevilla, afluyó a

China a través de las Filipinas. Sevilla insistió en renunciar a las islas pero tal propuesta fué rechazada por Felipe II, probablemente por motivo de propagación de la fe.

En su esfuerzo por evitar pérdidas y aumentar ganancias, la metrópoli no se limitó a los medios generales de política económica, sino que alcanzó sus objetivos por medio de intervenciones directas en la economía de las colonias. Así nació el llamado "pacto colonial", que valía no sólo para las colonias de dominación sino también para las de población.

Las bases para una amplia armonía de intereses entre la metrópoli y las colonias de dominación siempre existían, en realidad. Estas eran casi siempre ubicadas en zonas cálidas, lo que posibilitaba una armonía natural de las estructuras económicas. Pero para cambiar por las mercaderías coloniales, codiciadas en Europa, antes de la revolución industrial no existían mercaderías europeas que pudieran ser demandadas por los indígenas de las colonias. Ni la entrega de dinero ni tampoco la entrega de armas podían ser conciliadas con el sistema colonial. Las armas se reservaban para el uso personal de los blancos, y los pagos en dinero fueron reemplazados por la obligación de comprar productos europeos.

Sin embargo, lo que la metrópoli ganaba mediante la compra forzosa de sus productos, no representaba una pérdida para las colonias. La suspensión de pagos afectaba casi exclusivamente a una pequeña clase de príncipes, los cuales solían atesorar este dinero o gastarlo para objetos de lujo extranjeros. Ellos habían organizado su producción sin gastos en efectivo, de modo que no necesitaban dinero para eventuales planes de desarrollo de la producción. Los europeos adoptaron los sistemas tributarios de los príncipes indígenas, y lo único que cambió fué el hecho de que se terminó el drenaje de dinero europeo hacia las colonias.

Nuestra exposición se refiere a los sucesos en Asia, no a los ocurridos en Africa y América. En Africa no había culturas desarrolladas cerca de la orilla del mar, y ya antes de la colonización era posible adquirir esclavos y marfil mediante el cambio directo contra baratijas. Para poder efectuar el cambio sin fricciones, los mercados europeos de esclavos pagaban con cauríes de las Indias Orientales, las cuales eran usadas por los indígenas para sus compras en los mercados.

En América del Norte se desarrollaron similares formas de cambio con los indios libres. Verdaderas colonias de dominación existían tan sólo en América Central y del Sur. Pero aun allí el "pacto colonial" tuvo poca aplicación. El motivo para eso no era el hecho de que las colonias españolas eran colonias de asimilación casi puras. Dado que las colonias tenían poco que exportar, fuera de metales nobles, la metrópoli no tenía un drenaje de dinero, sino que trataba de sacar de las colonias la mayor cantidad posible de plata. Es cierto que la metrópoli, teóricamente, podía obligar a las colonias a comprar sus productos, pero ella no podía exportar las mercaderías deseadas por las colonias, salvo artículos de hierro vascos, y aceites y vinos de Andalucía.

El "pacto colonial", así como lo hemos descripto, consistía, pues, en una política efectuada en base al poderío de la metrópoli, política que debía impedir las pérdidas de dinero —inevitables con la constitución monetaria vigente— sin interrumpir con esto la importación de productos orientales. Tal sistema se volvió innecesario después de la revolución industrial. Al contrario, existía más bien el peligro de un drenaje en dirección opuesta, drenaje que, sin embargo, no tuvo lugar a causa del gran desarrollo y de la civilización de las colonias. Desde luego, las colonias podían soportar un drenaje de dinero mucho más fácilmente que la metrópoli, a causa de elementos de economía natural todavía existentes en las colonias, de la gran solidaridad familiar y del mínimo físico de existencia muy bajo, debido al clima. Estos factores constituyen, aún hoy, la fuerza de resistencia de las colonias frente a las fluctuaciones económicas.

La evolución económica de estos países, realizada por los europeos, disminuyó sensiblemente después que ellos lograron su independencia, pero se mostraron incapaces de mantener el orden introducido por las potencias coloniales. La situación resulta tanto más seria cuanto que se evidencia en las colonias un deseo indomable de imitar, exteriormente, por lo menos, un estilo de vida europeo, lo que forzosamente debe conducir a un drenaje de dinero y con eso a una contracción de la cantidad de dinero, la cual se ve sobrecompensada por una creación de dinero efectuada al servicio de las finanzas estatales desorganizadas. La consecuencia es una inflación crónica, mientras que una economía monetaria coercitiva se esfuerza, en estas condiciones, por estabilizar en lo posible el cambio monetario.

La enseñanza que se puede sacar de lo que acabamos de exponer, es la siguiente: Las relaciones entre regiones separadas por el mar exponen a una de las regiones al peligro de un drenaje de dinero, que no presenta ninguna garantía de una corrección automática. En el caso de la existencia de un drenaje hacia el país dependiente, éste puede ser impedido por un "pacto colonial". El país dependiente, empero, se encuentra sin protección alguna frente a un drenaje. Si los dos países son libres, se debe interrumpir la relación monetaria o se deben neutralizar artificialmente los efectos producidos por tal situación.

b) Las colonias de población.

Las colonias de población (CP) son colonias en el verdadero sentido de la palabra; son vástagos del pueblo de la metrópoli transplantados en tierra extranjera. Mientras que las colonias de dominación (CD) se apoyan en la sociedad indígena ya existente, y por este motivo progresan muy rápidamente, las CP deben ser construídas durante generaciones mediante trabajo penoso. Este desarrollo no sólo necesita más tiempo que en las CD sino que, además, amenaza en mayor grado la armonía económica con la metrópoli.

Una observación superficial revela en seguida dos motivos para este he-

cho: primero, la similitud geográfica; y segundo, la similitud de la población. Esta última se entiende fácilmente y la similitud geográfica deriva de ella, ya que la metrópoli elige, para las CP, regiones similares a ella desde los puntos de vista climático y geográfico. Estas condiciones posibilitan el cultivo de los mismos productos agrícolas. A esto se agrega el hecho de que la demanda de los habitantes de las colonias se dirige hacia los productos usualmente elaborados en la metrópoli. La imposibilidad, existente a menudo, de compensar tal importación por la exportación de plantas exóticas, obliga a los colonos a desarrollar ramas económicas artesanales que compiten con la importación; y eso, tanto más fácilmente porque éstos disponen de las mismas capacidades técnicas que la población de la metrópoli.

La similitud climática y geográfica es, sin embargo, un concepto elástico. La similitud puede ser suficientemente grande para formar una CP, pero, a pesar de eso, las condiciones climáticas pueden diferir tanto, como para posibilitar el cultivo de plantas exóticas para la exportación. Tales posibilidades conducen en seguida a una forma de colonización de producción, la cual se efectúa en forma de plantaciones, empleando fuerza de trabajo constituida —como fué el caso en las colonias ubicadas en la costa sudeste de Norteamérica en los siglos XVII y XVIII— por obreros de contrato blancos, y después, cada vez más, por esclavos negros. Comparemos ahora estas colonias de plantación (CPL) con las colonias de población puras (CPP).

Ambas clases de colonias formaron la base de los Estados Unidos de Norteamérica, y por este motivo estudiaremos sus relaciones con la metrópoli a través de la historia de ese país.

X. El ejemplo de las colonias de población inglesas en Norteamérica (EE. UU.)

Para mayor brevedad denominaremos, a las regiones ocupadas por colonias de población puras, “el Norte”; y a las ocupadas por colonias de plantación, “el Sur”. Empecemos por el Sur:

a) El Sur.

La colonia —como todas las colonias de plantación— produjo casi inmediatamente productos para el mercado europeo, que en este caso fueron: tabaco, arroz e índigo. Toda la producción era dirigida hacia la metrópoli. Cada plantador tenía su cuenta corriente en Londres, en la cual se acreditaba anualmente el producto de la venta de su consignación de tabaco. Con esta cuenta corriente los plantadores solían pagar —también anualmente— las mercaderías que compraban en la metrópoli. A veces pagaban por estas mercaderías también mediante entregas de tabaco.

El rasgo característico de todas las CP es el de la supremacía de la demanda por productos de la metrópoli, más pronunciado en el Sur que en

el Norte porque los plantadores se consideraban muy aristocráticos. Por consiguiente, existía desde un principio un drenaje de dinero hacia la metrópoli, el cual, empero, no podía sobrepasar las entradas de las colonias, ya que no existían grandes cantidades de dinero. Por ese motivo los plantadores trataban de disponer de la mayor cantidad posible de dinero líquido para la importación, cultivando en sus propias plantaciones el maíz y el arroz necesario para la alimentación de los esclavos. Los intereses, tanto de los plantadores como de los exportadores ingleses y de los navieros, resultaron perjudicados cuando el cultivo del tabaco empezó a extenderse en Inglaterra. Dado que el Estado fomentaba la navegación, considerándola como la base del poderío marítimo del país, el cultivo del tabaco en Inglaterra era prohibido.

De nuestra exposición se ve claramente que la colonización del Sur dependía del volumen de la demanda europea de tabaco; y, dado que en el mercado europeo se manifestaban repetidamente fenómenos de saturación, las plantaciones quedaron limitadas a la región costera. Sólo cuando, después de la revolución industrial en Inglaterra aumentó considerablemente la demanda de algodón, y el Sur —gracias al invento del *Cotton Gin* (1793)— pudo dedicarse a su cultivo, las plantaciones se extendieron sobre la región ubicada al Oeste de los Apalaches. Sin embargo, la economía típica del Sur experimentó con esto tan sólo una ampliación; su esencia, en cambio, continuó siendo la misma. En efecto, el Sur siguió siendo un apéndice de Inglaterra, mientras que el Norte entró en competencia con ella.

Parece que BRINLEY THOMAS, en su obra *Migration and Economic Growth; a study of Great Britain and the Atlantic economy* (Cambridge, 1954), desconoce esta diferencia. Por eso logra erigir una tesis ingeniosa pero no fundada, tesis a la que queremos impugnar antes de que llegue a ser difundida. En efecto, este autor trata de dar un sello especial al círculo atlántico analizado por él, tratando de comprobar una afinidad especial que une a estos países. Con tal fin, elige un texto de los *Principles* de J. ST. MILL, el cual considera a las Indias Occidentales como una mera prolongación de la economía metropolitana, formando con ella una *larger community*. Con este texto relaciona otros dos, uno de SIR JOSIAH CHILD y otro de WAKEFIELD, llegando a la siguiente tesis: la teoría clásica del comercio internacional concebía el círculo atlántico como una *larger community*. En el marco de esta comunidad tan grande tenía lugar también la mayoría de los movimientos de los factores de producción. Estos movimientos eran considerados por los clásicos como movimientos internos, y por este motivo no fueron mencionados en modo especial. Por eso, parece que la teoría clásica pasaba por alto los movimientos de los factores de producción; en realidad, tal descuido era debido a la circunstancia —acertada en aquel entonces— de que los movimientos existían, para Inglaterra, tan sólo dentro del marco de aquella comunidad grande, pero no entre Inglaterra y el extranjero.

Esta tesis parece muy linda y plausible, hasta que se examinan más de cerca sus fundamentos. En efecto, la cita de WAKEFIELD no tiene nada en común con la de MILL, el cual se ocupa de las colonias de plantación. Menos aún se presta la cita de SIR JOSIAH CHILD para confirmar la tesis, ya que este autor subraya expresamente la diferencia entre las islas de las Indias Occidentales y la Nueva Inglaterra, diferencia que corresponde a la existente entre nuestras colonias de plantación y colonias de población puras.

BRINLEY THOMAS, empero, interpreta mal las citas que menciona, generaliza lo que se refiere solamente a las colonias de plantación y cree dar con esto un significado especial al círculo atlántico del Norte, analizado en su libro.

La diferencia existente entre las colonias de plantación y las de población pura resaltarán, más claramente aún, en lo que sigue.

b) El Norte.

La colonización del Norte resultó más difícil que la del Sur. En esta región, los hombres no llegaban como empresarios sino, simplemente, como hombres que querían labrarse una existencia. Por consiguiente, esta forma de colonización no era determinada por el mercado de la metrópoli, sino que era una finalidad en sí. A pesar de eso, también aquí existía, desde un principio, una fuerte demanda de herramientas y otros productos de la metrópoli. Los colonos habían traído herramientas necesarias al principio o las podían pagar mediante dinero ahorrado antes de su llegada, pero finalmente debían ganar dinero para poder pagar estas importaciones imprescindibles.

Desde luego, los colonos trataron de ejercer, en parte al menos, las mismas profesiones que habían ejercido en Europa. Esto era posible en algunos casos, cuando las condiciones de los mercados locales lo permitían. Así, por ejemplo, panaderos y herreros podían seguir con su antigua profesión en las aldeas nuevas. Ha sido justamente la colonización en forma de aldeas lo que posibilitó en Nueva Inglaterra una amplia división del trabajo y la perduración de la clase artesana. Pero un gran número de artesanos —y éstos constituían la mayor parte de los emigrados— fueron forzados a abandonar sus antiguas profesiones o a cambiarlas para adaptarse a las condiciones locales. Otros, en cambio, que tenían conocimientos exactos de las condiciones del mercado de Inglaterra en relación con su profesión, descubrieron la posibilidad de desarrollar ciertas ramas económicas, parecidas a las de la metrópoli, y que, a pesar de eso, encontraban allá un mercado. De este modo se desarrollaron en la Nueva Inglaterra la construcción naviera, la navegación y el comercio. Los colonos participaban de la pesca cerca de los bajíos de Tierra Nueva, y, más tarde, de la pesca de la ballena. Dicho en pocas palabras, se desarrolló una estructura económica marítimo-comercial, la cual era reflejo de la inglesa.

Es evidente, pues, la tendencia fundamental de las CPP a desarrollar una estructura económica que compitiera con la de la metrópoli. Debido a circunstancias especiales, los rasgos competitivos no eran muy evidentes. Primero: la carencia de madera obstaculizaba la construcción de navíos en Inglaterra; y segundo: la misma Inglaterra empezó tan sólo en el siglo XVII a desarrollar su estructura económica marítimo-comercial. De este modo, ambos desarrollos tuvieron lugar simultáneamente; y dado que los estadistas los consideraban como dirigidos contra Holanda, ambos eran igualmente bienvenidos. Por este motivo, en las leyes de navegación tanto del Common-

wealth como de los Estuardos, se le concedía a la navegación colonial los mismos derechos que los otorgados a la de la metrópoli.

Mientras que el Sur apenas si sentía los efectos del "pacto colonial", debido a que seguía por propia iniciativa a la metrópoli, la relación de la misma con el Norte era muy débil. También aquí reinaba una armonía completa, de modo que no se observaban mucho los efectos del "pacto colonial", pero con el desarrollo ulterior debían, necesariamente, surgir ciertos antagonismos. El desarrollo económico no pudo limitarse a la navegación y al comercio, ya que, fuera de una provisión suficiente con dinero, eran dadas todas las condiciones necesarias para un desarrollo industrial intensivo.

Reflexionemos bien, a esta altura, sobre las diferencias existentes entre el Norte y el Sur. En el Sur había una economía nacida como un apéndice de la metrópoli, que ni siquiera deseaba redondear su estructura. Además, la estructura social era tal, que aun queriendo semejante desarrollo, éste no habría sido posible. Allí donde era necesaria una expansión del cultivo de tabaco, se podían conseguir negros contra crédito anual, pagando con la cosecha, ya que la venta en el mercado inglés estaba asegurada, no hacía falta dinero. En realidad, sin embargo, el cultivo del tabaco tuvo que ser restringido, así que el caso mencionado no se presentó nunca; pero, teóricamente, la expansión de las ramas económicas del Sur jamás podía ser detenida por falta de dinero.

Todo lo contrario sucedió en el Norte. Allí el desarrollo seguía en una dirección que no posibilitaba un abastecimiento automático con dinero de la metrópoli, ya que no existía una circulación de capital organizada, los productos no eran destinados al mercado inglés y el gobierno de la metrópoli trataba de poner trabas al desarrollo. Medidas coercitivas del "pacto colonial" tenían poco sentido, ya que faltaba el dinero. El Norte se salvó de esta situación creando su propio dinero, no de metal noble, que no poseía, sino de papel. El papel moneda fue impreso a principios del siglo XVIII, probablemente siguiendo el ejemplo de JOHN LAW. Desde luego, éste no era papel de banco, sino dinero autónomo, emitido en la cantidad impuesta por el congreso provincial. Al principio, este dinero fue emitido en la Nueva Inglaterra, en donde de pronto predominó en la circulación, pero no pudo mantener su valor. Luego, en 1723, fue emitido también en Pennsylvania, donde produjo un gran auge económico con un pronunciado carácter inflacionista. A pesar de todo eso, el público exigía la continuación de la emisión de papel moneda. Con la ayuda del papel moneda pudo continuar el desarrollo de las colonias, desarrollo favorecido, además, por la expansión del mercado interno.

c) El mercado interno

Por la colonización de la costa oriental se formó un número de espacios económicos que, normalmente, debían conducir al desarrollo de aquellas

ramas económicas para las cuales la magnitud del mercado y la protección natural de los costos de transporte eran suficientes. Dado que al principio de la colonización las empresas eran pequeñas, el mercado resultó muy pronto lo bastante grande para la producción de bienes de uso diario. Las colonias sureñas no reaccionaron a este impulso natural; primero, porque no querían reaccionar, y segundo, porque no podían, a causa de su estructura social. La demanda de bienes de uso diario no era suficiente en las colonias de plantación con sus masas de esclavos; por otro lado, la mentalidad de los colonos no admitía el establecimiento de artesanos blancos libres. Todo lo contrario sucedió en el Norte, donde una población de granjeros blancos libres constituyó la base de un mercado con poder adquisitivo considerable. Para eso fue necesaria la creación de dinero en forma de papel moneda autónomo. Las divisas necesarias para el desarrollo fueron provistas por las ramas económicas marítimo-comerciales ya mencionadas. La nueva industria, una vez formada, amenazaba no sólo atraer la nueva demanda, creada por el progreso de la colonización, sino también perjudicar el mercado de la industria inglesa en la región costera. A pesar de que prácticamente resultaba casi imposible efectuar un control eficaz del desarrollo industrial, no obstante el desarrollo libre de la industria fue obstaculizado por interdicciones molestas, especialmente después de la Guerra de los Siete Años (1756-1763).

Hoy consideramos este desarrollo como algo natural; ya no nos preguntamos por los motivos de las interdicciones inglesas. Sin embargo, es justamente aquí donde está la llave para la comprensión de las relaciones espaciales. Los colonos eran, en su mayoría, ingleses. Si ellos se hubieran establecido en alguna región abandonada de Inglaterra, sus progresos habrían sido acogidos con alegría. Pero, dado que el mar los separaba de la metrópoli, se produjo una segregación; ellos fueron considerados como un grupo separado de hombres, como americanos y no como ingleses. La misma suerte tienen, por fuerza, todas las partes de un imperio colonial: aun si éstas son colonias de población pura, nacen nuevas naciones. Lo que originariamente formaba una unidad natural, puede ser mantenido, como unidad, tan sólo artificialmente.

Tal segregación, basada en las relaciones espaciales, es un proceso recíproco, y por ese motivo conduce forzosamente al cierre de su propio mercado, apenas los colonos logran su independencia. Ellos fomentan conscientemente el desarrollo de la industria propia, sobre la base del mercado interno propio. Las medidas especiales que adoptan para lograr tal fin consisten, primeramente, en la creación de barreras aduaneras, con tarifas adaptadas a las necesidades de la industria en progreso. Pero con eso todavía no se soluciona el problema del drenaje de dinero hacia la metrópoli; porque aunque el desarrollo de la industria disminuye, finalmente, el drenaje de dinero, éste aumenta durante el principio del período de desarrollo.

El drenaje de dinero hacia la metrópoli es característico para las colonias

de población pura. El dinero fluye hacia la metrópoli sin ninguna garantía de regreso. Su regreso depende de circunstancias estructurales imprevisibles, condicionadas por factores histórico-técnicos que nunca se repiten y que tampoco causan, necesariamente, el regreso del dinero. Por consiguiente, una colonia de población pura debe, para decirlo así, nadar contra la corriente; ella debe procurarse el dinero necesario para su desarrollo aunque el dinero se escurra.

Una solución parcial de este problema fue hallada, ya en los tiempos coloniales, con la creación de papel moneda. Este tenía que ser papel moneda autónomo, ya que faltaban los medios de cobertura. Si hubieran existido tales medios, el papel moneda habría sido destruído por el rescate, y el metal de cobertura habría sido exportado. Sin embargo, quedó aún el problema de la provisión de divisas necesarias para el desarrollo. Estas fueron procuradas en los tiempos coloniales por las ramas económicas marítimo-comerciales, únicas en la historia. Las fuentes de divisas no eran lo bastante abundantes como para que el papel moneda pudiese conservar su cambio monetario estable, pero, por otro lado, no se necesitaban grandes cantidades de dinero, ya que la expansión de las colonias hacia el Oeste era detenida por la barrera francesa en los Apalaches, y los mercados permanecían, por ende, relativamente pequeños.

Este obstáculo desapareció en el año 1763, cuando los franceses fueron obligados a ceder a los ingleses sus colonias norteamericanas, quedando los indios sin protección alguna contra el desalojo y la destrucción. Desde el año 1774, los colonos afluyeron hacia el Oeste Central, y después de pocas generaciones se formó un enorme mercado interno que posibilitó un desarrollo no menos enorme de fuerzas productivas pero que, por otro lado, tenía grandes exigencias en cuanto al abastecimiento con dinero.

La realización de semejante desarrollo habría sido imposible sin cambios en la estructura de la economía mundial, únicos en la historia. Estos cambios provocaron movimientos de dinero y de capital en dirección opuesta al drenaje de dinero, superándolo finalmente. Dichos cambios fueron: la revolución industrial, el invento del ferrocarril, el hallazgo de oro en California y de plata en los estados montañosos del Oeste, y, finalmente, el hallazgo de yacimientos ricos en carbón y hierro.

La revolución industrial cambió toda la estructura de la economía mundial. Ya hemos visto que, como consecuencia de la misma, el drenaje de dinero hacia el Oriente cambió de curso, en dirección diametralmente opuesta. En cierto sentido, tal fue también el caso respecto de los EE. UU., a pesar de diferencias importantes. El drenaje de dinero desde Europa hacia Asia cambió de dirección debido a una media vuelta del tráfico comercial, siendo este hecho, sin embargo, compensado por inversiones europeas de capital, las cuales se movían en la misma dirección que el drenaje comercial originario.

En cuanto a América, en cambio, el drenaje comercial persistió, agregándose, como factor nuevo, un flujo de capital en dirección opuesta.

Fueron los saldos de exportación de Inglaterra, debidos a la revolución industrial, los que posibilitaron la exportación de capital, tan característica para el siglo XIX. El capital, en busca de inversión en la esfera internacional, se dirigía también hacia los jóvenes Estados Unidos, y eso, especialmente a causa de las condiciones particularmente favorables del mercado interno americano. Los movimientos de capital suministraron divisas necesarias para la importación de bienes de capital, mientras que en el interior de los Estados Unidos, en la primera mitad del siglo XIX, todavía se creaba papel moneda. Ahora el papel moneda era emitido en gran volumen por numerosos *State Banks*, en forma de billetes de banco.

Las primeras grandes inversiones realizadas con capital extranjero tuvieron lugar en la construcción de ferrocarriles, y fueron justamente los ferrocarriles los que crearon el gran mercado coherente, cuya demanda —gracias a los ricos yacimientos— posibilitó el desarrollo industrial de la región. Como consecuencia de este proceso de desarrollo, el drenaje comercial, dirigido hacia Europa, desapareció finalmente (hecho que antes de la primera guerra mundial no era aparente a causa de pagos de intereses y amortizaciones) y fue reemplazado en la segunda guerra mundial por un drenaje de dinero en dirección opuesta, desde Europa hacia América. Este drenaje provocó el problema de la llamada escasez de dólares, al cual se trató de hacer frente mediante el control de divisas. A pesar de que el problema llegó entretanto a ser muchos menos grave, debido a la coyuntura general en la industria del armamento y a la reconstrucción de postguerra efectuada, no obstante el drenaje comercial de dinero permanece en principio. Aún hoy, no resulta posible una comunidad monetaria total con los EE. UU., porque no hay garantía alguna de que el dinero escurrido vuelva a regresar. En cambio, una comunidad monetaria sólo de países europeos es totalmente distinta, lo que comprobaremos en nuestro análisis de los países continentales.

XI. Los países continentales

a) Los cuatro casos

Los países marítimos se componen forzosamente de partes separadas; también los países continentales pueden tener la misma estructura, pero tal no es, necesariamente, el caso. Las distintas partes de los países marítimos están siempre ubicadas en EC separados; tampoco éste debe ser, necesariamente, el caso con respecto a los países continentales. Tenemos aquí los cuatro casos posibles: (1) país compacto — un solo EC; (2) país dividido — un solo EC; (3) país compacto — varios EC; (4) país dividido — varios EC.

Ejemplos concretos de tal división son: caso 1): la mayor parte del

continente europeo; caso 2): varios antiguos estados alemanes; caso 3) la Unión Soviética y los Estados Unidos; caso 4): casi no hay ejemplos; el más apropiado sería el Paquistán de hoy, donde la parte occidental está separada por el desierto de Sind de la llanura del Ganges y Bramaputra, y cuya parte oriental, el Bengal, pertenece también al Paquistán.

b) El cuarto caso: país dividido — varios espacios colonizados

Observando más de cerca el cuarto caso, nos damos cuenta de que podemos aplicar a éste los resultados obtenidos para los países marítimos. Es cierto que hay algunas diferencias; pero éstas no afectan a los resultados. Lo que es muy importante es el hecho de que, con la misma distancia, la tierra tiene efectos más separadores que el mar, porque el agua opone una fricción menor y, además, es ella la que soporta todo el fondo del barco. La tierra opone al transporte una fricción mayor, que debe ser superada por la construcción de carreteras. Además, los vehículos deben ser colocados sobre ejes y ruedas, debiendo éstos ser muy fuertes, dado que todo el peso del vehículo se concentra sobre ellos. Tal construcción de medios de transporte más resistentes resulta, naturalmente, más costosa.

Por otro lado, las separaciones terrestres no son jamás, como en el mar, completamente carentes de población. Así, en el Sahara, entre el Argel y el Sudán, hay viviendas alrededor de los oasis, pero éstas tienen menor importancia que las islas intercaladas en el mar. Por consiguiente, pudiendo las partes separadas de un país ser unidas también por mar, las comunicaciones marítimas caracterizarán a las relaciones económicas, y la similitud con los países marítimos será aún más pronunciada.

Podemos, pues, llegar en pocas palabras a la conclusión de que una comunidad monetaria, en el caso 4), no puede lograr una circulación unitaria. Siempre se forman circulaciones separadas, cuya unión mediante el tráfico —aparte de casos excepcionales— provoca un drenaje de dinero. Si los países respectivos no quieren resignarse a tal situación, deberán completar el sistema de comunidad monetaria con medidas político-económicas. Omitiéndose semejantes medidas, tendrá lugar un ajuste económico-natural, individual o colectivo, y/o una separación completa de la parte respectiva.

c) Caso 3: país compacto — varios espacios colonizados

El caso 3) es parecido al caso 4). Varios espacios colonizados, o partes de los mismos, junto con las comunicaciones terrestres, se hallan en un solo país. Así, por ejemplo, Rusia abarca una gran parte de la llanura báltica y gran número de pequeños EC en Siberia y el Turquestán. Nuestras exposiciones precedentes se refieren también a este caso. Una comunidad monetaria debe ser completada por medidas político-económicas, las cuales son, en la URSS, desde luego, especialmente interventoras, y no permiten en ninguna

parte del país una contracción duradera. Por ese motivo, resulta más adecuado el ejemplo de los EE. UU.: primero, porque allí predomina la economía de tráfico libre, y segundo, a causa de su estructura geográfica más sencilla.

Los Estados Unidos abarcan menor cantidad de EC que Rusia, siendo estos espacios más nítidamente separados. En vez del Ural bajo, de formación vieja, tallado por la erosión, en los EE. UU. es el cordón del Rocky Mountains lo que separa la costa occidental del resto del país. Estas altas cadenas, de formación reciente, originan grandes obstáculos al tráfico y encierran grandes cuencas desérticas que se extienden, al reparo del viento de las montañas, hasta el Canadá. En la costa occidental se formó un espacio económico, el cual, desde la abertura del Canal de Panamá, mantiene relaciones más estrechas con el Este atlántico que con las regiones centrales del país. El dinero necesario para el desarrollo de este EC fue suministrado desde 1848 por los hallazgos de oro, de modo que numerosos comerciantes y artesanos siguieron a los buscadores de oro a California. El peligro del drenaje de dinero, inevitable para las CPP, resultó de nuevo inminente cuando se terminaron los hallazgos de oro, a pesar de que el desarrollo en progreso ponía límites al drenaje comercial. Durante la guerra, el drenaje fue periódicamente sobrecompensado.

Mas estas afluencias y drenaje de dinero, que aparecían por intervalos, condujeron a intervenciones político-económicas en mucho menor medida que en el caso de países marítimos. En efecto, una separación terrestre no despierta nuevos sentimientos nacionales en los hombres, y ellos pueden emigrar e inmigrar más fácilmente porque las distancias se ven relativamente reducidas por el ferrocarril. De este modo, el ajuste se efectúa mediante la libre migración de la población; además, cierta distribución regional de los gastos federales ocasiona también un ajuste político-económico secundario.

d) Caso 2: país dividido — un solo espacio colonizado

Los movimientos de dinero dentro de un EC pueden ser comparados con los movimientos de las masas de agua en un sistema de mares comunicantes. Los vientos alisios, que soplan continuamente, empujan hacia el Oeste las masas de agua de la superficie, pero las pérdidas de agua en el Este del océano son compensadas por las aguas provenientes de la profundidad y de las latitudes más nórdicas, a pesar de que el primer movimiento, debido a su adelanto temporal, tiende siempre a crear en el Oeste un nivel de agua más alto. Del mismo modo, también los movimientos de dinero, que aparecen por intervalos en los EC, provocan corrientes opuestas imperceptibles que tienden al restablecimiento del equilibrio. Por este motivo, tan sólo en un EC se puede formar un circuito de dinero uniforme, ya que solamente en éste puede haber una conexión de todas las fuerzas capaces de provocar tales movimientos.

Si un país consta de dos regiones del mismo EC, siendo éstas separadas

entre sí, y si movimientos irregulares de dinero conducen a éste, de una parte del país a otra, se forma un desnivel que también provoca corrientes de reajuste. Tales corrientes, empero, se efectúan de modo osmótico, lo que hace que deban, ante todo, atravesar la región de un país vecino que separa a las dos partes del EC. Además, el volumen y el camino de tales corrientes osmóticas están condicionados por todas las demás fuerzas en el sistema del EC. Por consiguiente, si hacemos abstracción de los ajustes efectuados por la política económica, así como lo hemos hecho hasta ahora, las dos partes del país no son otra cosa que dos países independientes. Tenemos, pues, una mera duplicación del problema del caso 1.

e) Caso 1: país compacto — un solo espacio colonizado

Es evidente que nuestro título expone el problema de manera incompleta, ya que debemos aún hacer distinción entre: a) un país que ocupa la superficie entera de un EC, y b) un país que comparte el mismo EC con otros países. Dicho con otras palabras: debemos distinguir entre países con límites conformes desde el punto de vista espacial (a), y países con límites disconformes desde el punto de vista espacial (b). Las relaciones de un país con límites conformes conducen forzosamente a otros EC, de modo que con respecto a éstos valen las exposiciones de los párrafos IX y XI, a) y b), según se trate de países marítimos, o continentales. Lo mismo vale también en cuanto a las relaciones de un país con límites disconformes, desde el punto de vista espacial, con los de los demás países en otros EC. Podríamos, por lo tanto, limitarnos al análisis de las relaciones entre distintos países con límites disconformes, que pertenecen al mismo sistema, si la superficie de los EC no se hubiera extendido en el decurso de la historia. Los mismos países que originariamente quizás tenían límites conformes desde el punto de vista espacial, pueden haber llegado a tener límites disconformes. Este hecho implica que sus relaciones son viciadas históricamente, como es el caso de Europa. Es justamente ésta la gran diferencia que existe entre Europa y el crecimiento de los EE. UU. Allí, los Estados se formaron, uno después del otro, de regiones inexploradas, pobladas por indios, en dirección del oriente hacia el occidente, de manera que sus relaciones no son históricamente viciadas. Es cierto que los Estados de la costa oriental nacieron en el mismo tiempo, pero las estructuras económicas distintas, resultantes del clima, podían fácilmente ser armonizadas.

Para poder tener en cuenta todos estos factores esenciales, es menester estudiar un desarrollo histórico concreto. Elegimos, para tal estudio, el continente europeo.

XII. El ejemplo de Europa

Con nuestra exposición precedente no queremos dar la impresión de que Europa constituye un EC cerrado, ya que en realidad este continente está

dividido en varios EC. Por consiguiente, debemos demarcar más exactamente la región que nos interesa.

a) La demarcación espacial

Las separaciones principales en el espacio europeo están constituidas por el mar y las montañas. El mar separa a Gran Bretaña e Irlanda y, prácticamente, también a la península escandinava del cuerpo principal. La segunda separación principal la constituye el cordón alpino, de formación reciente, que divide a Europa en dos partes, desde los Pirineos hasta el Mar Negro. La parte del Sur es mucho más pequeña que la del Norte y además está quebrada por el mar en muchas penínsulas, las cuales, a su vez, están divididas por las montañas en numerosos EC pequeños.

Tanto las islas y penínsulas europeas del Atlántico como las penínsulas mediterráneas, por lo general nunca han sido ocupadas por países con límites disconformes desde el punto de vista espacial, y tampoco lo serán en el porvenir, porque sus EC no pueden extenderse más allá de la costa. Por lo tanto, tales regiones no ofrecen un ejemplo adecuado para el caso 1) de países continentales. Por este motivo las excluimos de nuestro análisis.

La región considerada por nosotros está ubicada, por consiguiente, en la llanura al Norte de los Alpes. Esta región está dividida por separaciones secundarias. Las más importantes de estas separaciones son los grandes ríos. Menos importantes son los viejos restos de montañas que separan, por ejemplo, a la llanura francesa de la alemana. Los restos de montaña, a su vez, se dividen en territorios encajonados y éstos —según la configuración del suelo—, en varios espacios quebrados. Los grandes ríos, empero, dividen la llanura en EC, siendo éstos tan grandes que, después del derrumbamiento del primer Imperio Alemán, varios Estados compartían el mismo EC. En la región de las montañas sucedió lo contrario. En efecto, allá los Estados incorporaron uno o varios de los pequeños espacios quebrados. Por lo tanto, las montañas no representan separaciones nítidas como los ríos; al contrario, ellas se dividen en un sinnúmero de espacios quebrados, sin ordenamiento fijo, espacios que hoy resultan fusionados por el ferrocarril y más aún por el automóvil. Desde luego, también la separación de los ríos puede ser, en muchos lugares, superada mediante balsas, puentes y túneles, de modo que tiene lugar un proceso de fusión y que la interrupción de los movimientos osmóticos de dinero se ve algo atenuada. Sin embargo, en el decurso de la historia la separación de los ríos no ha sido superada en todas las partes y en la misma medida. El desnivel entre el Oeste y el Este se evidencia no sólo en el número de las ciudades y en la densidad de la población y de las redes ferroviarias, sino también en el número de lugares donde es posible atravesar los ríos, de modo que, en el Este, las separaciones causadas por los ríos no han perdido mucho de su intensidad. Por lo tanto, no resulta posible demarcar con exac-

titud la región a la cual se refiere nuestro análisis de la historia del desarrollo, aunque podemos decir que termina en el espacio polaco.

b) El desarrollo histórico hasta el siglo XIX

Fueron los romanos los que, con sus conquistas, introdujeron en nuestro espacio la economía monetaria, que predominaba en el mundo mediterráneo. Con esto se terminó definitivamente la etapa de la economía natural. Es cierto que, en el decurso de la historia, el dinero era a veces más difundido, a veces menos, lo que conducía a ajustes estructurales de la sociedad; pero jamás volvió a predominar la economía natural.

Los cambios estructurales, que acabamos de mencionar, fueron provocados por determinados acontecimientos históricos y se impusieron de manera más o menos repentina. Dichos acontecimientos son:

- 1) La introducción de la economía monetaria por lo romanos;
- 2) El sistema de los *Oikos*, adoptado hacia el final del Imperio Romano;
- 3) Las depredaciones de los Normandos;
- 4) Las Cruzadas;
- 5) La epidemia de peste bubónica después de 1350.

No podemos analizar aquí estos cinco acontecimientos, que condujeron finalmente a un sistema económico fundado totalmente sobre el uso del dinero, de modo que el flujo de plata de América (6) pudo, desde el siglo XVI, surtir sus efectos sobre el desarrollo económico. Tan sólo después de los cinco acontecimientos nombrados fueron cumplidas las condiciones previas que presupone nuestro tema.

6. La plata de América

El flujo de plata que venía de América ya no sirvió para disolver la vieja constitución económica, sino el desarrollo de las fuerzas productivas existentes. Pero España, por motivos que no vamos a detallar aquí, no pudo continuar este desarrollo de su economía, de modo que el país no representó sino una esclusa por la cual la plata afluía a otros países de Europa, entre ellos, los Estados de nuestro espacio. Sin embargo, no todos los Estados pudieron aprovechar el hecho en la misma medida. A continuación trataré de aclarar de qué modo la plata hispanoamericana se distribuyó entre los demás Estados europeos.

En primer lugar, es preciso distinguir entre la plata de la Corona y la plata de los particulares. La plata de la Corona consistía en impuestos y remisiones provenientes de las colonias; las más importantes eran las remisiones de los arrendatarios de minas. La plata de los particulares representaba el pago de la población de las colonias por mercaderías importadas. El origen de la corriente de plata era tan diverso como las direcciones en que ésta se movía.

La plata de la Corona servía casi exclusivamente a la financiación de las guerras que trajo consigo la política exterior de los Habsburgo. Es cierto que los Fugger

adelantaban una gran parte de los fondos necesarios, pero éstos debían finalmente ser reembolsados, con grandes intereses, por el tesoro de la Corona. El dinero prestado, aun siendo perdido a causa de las repetidas quiebras de Felipe II, en realidad ya era recobrado por el pago de altos intereses. Por lo demás, no tenía importancia que las deudas fuesen pagadas sobre la base de principios de derecho privado o no; lo que importaba era que el dinero fuese gastado, en su mayor parte, en Alemania e Italia, y cualquier devolución proveniente de la plata americana de la Corona aumentaba la cantidad de dinero en el extranjero. Durante el reinado de Carlos V el dinero necesario para la elección del emperador, con el fin de lograr una influencia sobre los príncipes y costear las guerras de religión, era suministrado por préstamos provenientes de Alemania, a los que deben agregarse los préstamos con que fueron financiadas las guerras contra Francisco I en la frontera occidental del imperio, como también las guerras en Italia. Durante el tiempo en que estas guerras fueron conducidas desde los Países Bajos, los gastos eran soportados, en parte, por los estamentos, mientras que en las guerras de Italia fueron adelantados por los banqueros italianos. De los estados ubicados en nuestro espacio, fueron los del imperio alemán los que sacaron mayor provecho del gasto de la plata de la Corona.

Tal fue la situación durante el reinado de Carlos V. Cuando la sucesión pasó a la línea austríaca de los Habsburgos, Felipe II se apartó mucho de los asuntos alemanes. Fue sólo durante la época de Felipe IV (1621-1663), o, mejor dicho, durante la administración del guerrero ministro Olivares, que empezó de nuevo a meterse en los asuntos alemanes, por su participación en la Guerra de los Treinta Años. Fue entonces cuando cesó el flujo de plata de la Corona hacia Alemania, y, por desgracia, éste no fue reemplazado por el de procedencia privada.

En el fondo, esto era consecuencia del hecho de que a la mayoría de las regiones alemanas les faltaba —a causa de su posición continental— vías baratas de venta hacia Sevilla y Cádiz, desde donde se hacía la exportación hacia América. Pero de cualquier modo, habría pasado cierto tiempo hasta que la reconstrucción, después de la Guerra de los Treinta Años, hubiese sido realizada en la medida suficiente. Es cierto que el proceso de reconstrucción habría sido facilitado si Alemania hubiese tenido relaciones intensivas con Cádiz. Por lo tanto, los que más aprovecharon del comercio con Sevilla fueron los estados de nuestro espacio, ubicados en las orillas del mar: primero, los Países Bajos; luego, aunque con cierto atraso, debido a las guerras de religión pero favorecida por su ubicación cercana Francia y, apenas en el siglo XVII, Inglaterra. Hamburgo desempeñó un papel importante tan sólo después de la rebelión del Norte de los Países Bajos, y esto por su abastecimiento con productos provenientes del Báltico, aunque este comercio disminuyó muchísimo después del tratado de paz de Münster (1648). Por lo demás, Hamburgo se ocupaba más bien de un comercio de tránsito, el cual no tenía mayor importancia para el desarrollo de las fuerzas productivas del *hinterland*. Tal situación duró todo el siglo XVII; en el siglo XVIII el estímulo de la coyuntura europea por la plata americana cesó completamente.

El desarrollo económico, al que tanto favoreció la plata de América, se evidenció especialmente en el Oeste de nuestro espacio y, particularmente, en las ramas marítimo-comerciales de la economía. Aparecieron astilleros, depósitos de aduana, talleres para la confección de cables y velas de barcos, molinos de madera, aceite y cereales, estamperías de algodón, refinerías de azúcar, fábricas de jabón, etcétera. El desarrollo se manifestó aun en las casas de los patricios, en su vestimenta y en sus coches. Menos aparente fué el desarrollo del interior, y, dado el estado de los medios de transporte en aquel

entonces, el interior no empezaba muy lejos de la orilla del mar. La participación del interior en la exportación dependía de sus medios de comunicación con los puertos. Favorecidas por su ubicación desde este punto de vista, Bretaña y Normandía pudieron desarrollar, en el marco del trabajo a domicilio, una industria de tela y paño que trabajaba para la exportación hacia Cádiz. Mercaderías de seda y de encaje, teniendo mucho más valor, podían soportar costos de transporte más elevados; pero los cereales, que tanto necesitaban las provincias vascas, no podían ser suministrados sino por las regiones ubicadas cerca de la costa del Sudoeste. Mucho menos que el interior francés participó el holandés de la exportación, y por este motivo muy poca plata llegaba de la periferia al interior.

En este sentido había importantes diferencias entre estos dos países. Los puertos franceses no eran muy importantes y servían especialmente a la importación y exportación del propio *hinterland*, mientras que Amsterdam y hasta toda Holanda era un espacio económico orientado exclusivamente por la economía internacional, y representaba una escala para todos los productos de la economía mundial. A ello se agregaba la industria de elaboración de los productos semimanufacturados que se importaban con fines de re-exportación, pero la relación funcional entre la periferia y el interior era muy poco desarrollada. Mucho más fácil que la comunicación con las provincias orientales (por ejemplo, el Gelderland, Overijssel y Drente) resultaba la comunicación con las provincias del Rin, ya que con éstas la periferia era ligada por los canales, empleándose, para el transporte, barcazas remolcadas; más fáciles aún eran las comunicaciones con los puertos bálticos de cereales.

Si nuestro espacio hubiese sido una superficie coherente, poblada uniformemente, el dinero que fluía del extranjero se habría distribuido por todo el espacio. Es cierto que aun en este caso, debido a las malas comunicaciones terrestres, una actividad económica directa con el extranjero habría sido imposible para las regiones respectivas, pero el dinero se habría distribuido, por "osmosis", en todo el espacio. Este, sin embargo, no fué el caso. Consideremos el ejemplo de la pequeña república de los Países Bajos Unidos. Aun ésta se dividía en varios espacios colonizados, pequeños o minúsculos. La misma provincia de Holanda era atravesada por varios ríos. Pero dado que barcas de todas clases pertenecían a los medios de transporte usuales, podemos considerar a esta provincia como un solo espacio colonizado. La provincia de Holanda, con la parte oriental del obispado de Utrecht, estaba separada de las provincias orientales por el Veluwe, un vasto erial de origen diluvial, apenas poblado, y de las provincias de Friesland y Groningen por el Zuyderzee. Las relaciones con estas últimas eran bastante intensas, de manera que el dinero se distribuyó en estas provincias por el tráfico comercial. Mas las provincias orientales del erial se encontraban completamente aisladas, de manera que, mientras en el Oeste predominaba ya la economía de tráfico, en las provincias orientales situadas a solo cien kilómetros existían todavía

vínculos feudales, los cuales desaparecieron sólo en 1798, cuando la república de Batavia introdujo su primera constitución. Sin duda, hay pocos ejemplos en la historia de tan brusca interrupción espacial del movimiento del dinero.

Como hemos visto, tal situación se manifestó mucho menos en Francia, pero, en general, en aquella época existían en nuestro espacio un gran número de espacios colonizados relativamente pequeños. Esto se debe en parte al hecho de que la colonización del campo era poco desarrollada, y en parte a obstáculos naturales, los cuales apenas hoy, debido a los medios actuales de transporte, llegaron a ser puntos de fusión. Esta situación no debe ser dejada de lado cuando se investiga la influencia ejercida sobre el conjunto de la economía europea por el gran número de Estados independientes, especialmente en Alemania, los cuales, casi todos, seguían en la época del mercantilismo su propia política de desarrollo económico.

7. El mercantilismo (cameralismo)

Empezando con la época del Renacimiento, tuvo lugar una secularización de los conceptos sociales, la cual veía en el príncipe —y en Italia en el tirano— el centro de la sociedad, y que consideraba como finalidad absoluta el servicio del príncipe. También desde el punto de vista económico, la región estatal era considerada como una entidad perteneciente al príncipe, y el desarrollo de las fuerzas productivas como un medio para aumentar su poder y su gloria. Es cierto que al Norte de los Alpes jamás se impuso tan pronunciada veneración al poder; pero también allá, el papel desempeñado por el príncipe era tanto más importante cuanto más pequeño era el Estado. Aun cuando en un gran país como Francia el absolutismo llegó —con Ludovico XIV— a ser muy pronunciado, la nación, ligada al príncipe y simbolizada por él, quedó siempre el objeto del sentimiento nacional. Las diferencias espaciales dentro del marco del Estado y la individualidad de las partes componentes eran, con tal centralismo pronunciado, forzosamente descurtidas en gran medida. El mercantilismo no preveía una distribución de gastos estatales que tuviera en cuenta tales intereses.

Tampoco se tenía en cuenta el hecho de que los distintos espacios colonizados, a menudo bastante nítidamente separados, de los cuales se componía el Estado, no permitían una circulación coherente de dinero, y que, por consiguiente el dinero podía afluir de un espacio a otro. *Ceteris paribus*, la existencia de un gran número de Estados, tal como era el caso de Alemania, era más propicia para el efecto total. Con todo, había dos circunstancias que atenúan las consecuencias de semejante política de desarrollo: primero, la cantidad de dinero aumentaba continuamente; y segundo, se trataba de desarrollar la industria en un país preponderantemente agrícola. Especialmente los campesinos de los espacios afectados por pérdidas de dinero, no tenían mayor dificultad en seguir abasteciéndose de sus propias economías. Lo mismo

sucedía con aquellos artesanos que todavía no se habían separado completamente del campo. Es cierto que no existía un ajuste social, pero la mayor parte de la población se ajustaba individualmente a la menor cantidad de dinero. Estos mismos motivos atenuaban también los efectos de las pérdidas de dinero entre los Estados; el proceso era esencialmente el mismo.

La existencia de varios Estados era también más favorable allí donde había un EC más grande, ya que tal descentralización creaba la posibilidad de desarrollar cada región más intensamente. Debemos tener en cuenta el hecho de que el EC, a pesar de la falta de desarrollo del tráfico, se componía de varios EE mal conectados, especialmente porque la construcción de carreteras, que debía ser particularmente fomentada en los Estados continentales, se efectuaba de modo más intenso desde cada capital. Los pequeños EE nacidos de este modo correspondían a la escasa capacidad técnica de la mayoría de las explotaciones. Por lo tanto, aun los Estados pequeños podían fomentar el desarrollo económico.

Pero cuando se trataba de productos valiosos, capaces de soportar costos de flete elevados, los cuales, por este motivo, tenían extensas regiones de mercado medidas desde la localización del productor, resultaba a menudo necesario, al fundar una industria propia, fijar altas tarifas proteccionistas. Es evidente que la economía —considerada desde el punto de vista espacial global— resultaba perjudicada si en todas las partes se introducían tales tarifas. En efecto, este fenómeno era general, ya que resultaba más fácil fundar una industria que podía competir con la importación y cuya posibilidad de venta en el país se conocía relativamente, que desarrollar una industria nueva de productos especiales. Tales industrias nuevas se desarrollaban, en la mayoría de los casos, espontánea y casualmente en el curso de la evolución histórica; las industrias competitivas, en cambio, podían ser fundadas intencionalmente por parte del Estado, erigiendo barreras aduaneras. Sin embargo, la formación espontánea y sana de la industria era obstaculizada si tales barreras eran erigidas por todos los países. Desgraciadamente, éstas no podían ser fácilmente derribadas a causa de la resistencia de los interesados, especialmente porque entre los interesados había empleados que aprovechaban la oportunidad de ofrecer secretamente facilidades, en cambio de retribuciones correspondientes. Por lo tanto, no se podía esperar la reducción de tarifas aduaneras en una época en que se toleraba semejante corrupción. Tal estado de cosas era poco favorable al desarrollo de una industria viable, aun en el caso de que el mercado interno hubiera sido ventajoso. En la mayoría de los casos los empresarios eran aventureros extranjeros, a veces judíos, factótum de la corte del príncipe, a quienes se les ponía a su disposición un edificio desocupado para la instalación de una industria, y presidiarios o huérfanos para formar el equipo obrero. Al empresario se le otorgaba, generalmente, el monopolio del abastecimiento del ejército, o se lo ayudaba mediante barreras aduaneras que cerraban el mercado interno. Tales empresas servían al mismo

tiempo al enriquecimiento de altos funcionarios, y por ese motivo podían seguir funcionando por cierto tiempo a pesar de su evidente invalidez.

Era preferible, pues, la situación existente en Francia e Inglaterra, en donde cada región podía desarrollar una industria capaz de encontrar mercados en todo el país. Además, en dichos países, al nuevo desarrollo industrial se le oponían menos obstáculos que en la dividida Alemania.

c) La formación de grandes espacios económicos

1. Las causas

La economía moderna empieza con la introducción de la máquina de vapor como fuente de energía en la industria y el transporte, proceso que, en pocas palabras, se suele llamar revolución industrial. En la industria, la máquina de vapor creó la fábrica, de manera que el esfuerzo humano ya no era necesario sino para la manipulación de la máquina. En el sector del transporte, ella creó el ferrocarril. El rasgo característico de la fábrica consistía en el hecho de que necesitaba mayor cantidad de obreros y medios de producción. La mayor productividad técnica de la máquina de vapor requería mayor cantidad de obreros para poder lograr una combinación armoniosa. Al mismo tiempo, las explotaciones de mayor dimensión necesitaban mayores regiones de venta, y éstas podían ser creadas solamente mediante el desarrollo del sistema de transporte. El problema de la región de venta más extensa fué solucionado por el empleo de la máquina de vapor en el transporte; de este modo nació el ferrocarril, el cual condujo a la formación de espacios de tráfico de mayor extensión, ya que así se podía dominar espacios más extensos desde un punto central, que era, generalmente, la capital del país.

Al principio había solamente escasas líneas de ferrocarril, pero aun cuando se formó una verdadera red de líneas de comunicación, ésta era todavía insuficiente para permitir una verdadera unión de los espacios colonizados. Una fusión de los mismos tuvo lugar tan sólo mediante el progreso de la colonización, que se extendió, gracias al abono artificial, también sobre regiones poco fértiles. Sin embargo quedaban muchas franjas separadas, que eran absolutamente inadecuadas para la colonización. Para su unión eran necesarias fuentes de fuerza motriz de menor capacidad, que se pudieran introducir en vehículos de carreteras. La solución de este problema fué hallada por el motor a combustión, y su empleo en la construcción de automóviles. Fué el automóvil lo que cambió la estructura interna del espacio de tráfico creado por el ferrocarril y lo que logró formar un espacio colonizado coherente, ya que la red de carreteras es mucho más cerrada que la de ferrocarriles y porque el automóvil, hallándose en manos privadas, paulatinamente llegó a ser un medio de transporte generalmente difundido. Por lo tanto, la unión de los EC tuvo esencialmente lugar después de la primera guerra mundial, y continúa hoy en día con intensidad creciente.

2. Los movimientos de dinero en el interior del espacio económico

Los ferrocarriles que antes ligaban varios EC y que por el tráfico comercial podían ocasionar pérdidas y ganancias de dinero, llegaron a ser —por la extensión y fusión de los EC— arterias principales de un sistema cerrado. Los movimientos repentinos de dinero se ven ahora atenuados por movimientos osmóticos. Tal efecto atenuante tiene hoy tanto más importancia cuanto que las pérdidas de dinero afectan más a la población de las regiones industriales que a la campesina. Mientras haya movimientos osmóticos que atenúan pérdidas de dinero, no hay necesidad de ajustes espontáneos o políticos. Estudiamos este proceso de ajuste, por el momento, haciendo abstracción de las fronteras estatales.

Supongamos que, por cualquier motivo estructural, en una región se manifiesta un drenaje comercial. Como consecuencia, aparecen fenómenos de contracción económica, los cuales provocan un ajuste espontáneo. Tales fenómenos son una migración espontánea de la población y una redistribución espontánea de los ingresos. La migración espontánea es posible en una unidad política del espacio, unidad que habíamos supuesto. Los hombres siguen el camino tomado por el dinero. En realidad, ellos deberían ir a la región que había provocado el drenaje, ya que allí deben manifestarse fenómenos de expansión antes que en otras regiones. Si en esta región no hay pleno empleo, los migrados serán fácilmente absorbidos; en el caso contrario deberán participar de la oferta local de trabajo, y desalojarla. En un mismo Estado y en un mismo pueblo, tal fenómeno será considerado como muy natural. Pero la existencia de corrientes osmóticas niveladoras posibilita la distribución del exceso de dinero sobre las regiones vecinas, de manera que también la migración se puede efectuar más paulatinamente y por pequeñas etapas, lo que no representa una gran carga financiera para los migrantes. Por consiguiente, los movimientos osmóticos de dinero van acompañados de migraciones osmóticas.

Al lado de la migración espontánea tenemos la redistribución espontánea de los ingresos a favor de los especialmente afectados por el proceso de contracción. En efecto, los pobres reciben limosnas, los parientes son subvencionados y los niños se quedan por más tiempo en los hogares. Esta clase de ajuste tiene límites bastante estrechos; sin embargo, sus efectos no se deben subestimar. Tal ajuste resulta más eficaz si se puede combinar con un retroceso hacia la economía doméstica cerrada, pero esto puede ocurrir solamente en el campo. Por este motivo, el campo representa un verdadero asilo en tiempos de depresión, especialmente cuando el sistema de subsidios a los desocupados no está todavía desarrollado. Este hecho fué demostrado durante la gran depresión en los años después de 1930 en los Estados Unidos. Mucho más claramente se destaca, desde luego, en países como China u otros poblados en su mayor parte por campesinos y de nivel cultural muy bajo. Pero si la población es muy densa y su mayor parte ubicada en regiones industriales,

surgen grandes problemas de subvención a los desocupados, problemas que deben ser solucionados por medidas sociales.

Si cada región o aun cada comunidad tiene su propia organización independiente para socorro de la indigencia, le resultará muy difícil, a una región afectada, otorgar subvenciones eficaces. Además, las cargas de una región afectada se ven agravadas por el hecho de que, con tal sistema de ayuda a los pobres, generalmente se prohíbe la migración bajo penalidad, lo que se ha visto repetidas veces en el decurso de la historia. Por este motivo, los límites parroquiales o los de las comunas que otorgan subvenciones surten los mismos efectos que las fronteras políticas. Tanto más difícil resulta ser entonces la tarea de la migración organizada, del traslado de obreros, que antes se efectuaba mediante convenios entre los grandes empresarios de una región y las autoridades responsables de los pobres de otra, y que ahora se efectúa por intermedio de las oficinas de trabajo. Con este sistema ya no es posible un desalojo de los obreros de un determinado lugar de trabajo, porque se ofrecen tan sólo empleos vacantes que son conocidos por las oficinas de trabajo y por los cuales no hay interesados locales. Pero hay muchas oportunidades de migración no aprovechadas porque quedan todavía muchos lugares de trabajo medio vacantes, ya que el empresario no se da, plenamente, cuenta de eso, y no lleva este hecho al conocimiento de las oficinas de trabajo. Un contacto directo con los obreros en busca de trabajo, que existe en el caso de una migración osmótica libre, conducirá más fácilmente a la ocupación de tales empleos.

Por consiguiente, resultaría preferible una organización de ayuda a la indigencia que abarcase todo el país, que permitiera una migración libre y que, además, organizara un traslado de obreros. Por el traslado de obreros son posibles movimientos osmóticos también desde los centros a los cuales los obreros fueron llevados en primera instancia. Además, la solidaridad en la ayuda a los pobres en el marco estatal disminuye la migración, porque hace participar en la subvención de las regiones afectadas también otras regiones del Estado, recuperando de este modo, parte del dinero perdido. Sin embargo, con todo eso no se eliminan las causas del drenaje comercial, y éstas tampoco serían eliminadas por un favorecimiento en cuanto al otorgamiento de contratos estatales si con eso no se cambia la estructura económica de la región respectiva. Mucho más útiles resultan ser los trabajos públicos. Todas estas medidas no son sino un substituto de las medidas que tomaría la región afectada si ella fuera un Estado independiente. Pero siendo un Estado independiente, ella perdería otras ventajas; la ventaja de estar comprendida en un gran espacio político no es siempre compatible con la ventaja de la independencia estatal. Comparemos, por lo tanto, los cambios que se manifestarían en el caso de que nuestra región afectada fuese un Estado independiente.

3. La división estatal del espacio económico

Mientras que los pequeños espacios colonizados se fusionaron en el siglo xx y llegaron a ser, mediante el desarrollo del transporte, un gran espacio económico, la estructura estatal de nuestro espacio apenas si cambió, a pesar de múltiples guerras. Este hecho en sí no tiene mayor importancia; lo que importa es averiguar en qué medida la división estatal conduce a una división económica. El desarrollo histórico demuestra que la división económica aumentó sensiblemente, a pesar de que la formación de un gran espacio económico hacía esperar una evolución contraria.

Las intervenciones político-económicas se limitaban antes, a la erección de barreras aduaneras, las cuales, con las condiciones técnicas y espaciales de entonces, resultaban mucho menos perturbadoras que hoy, y a una política general del Banco central que no discriminaba en contra de determinados países. Los movimientos libres de mano de obra y de capital estaban ampliamente garantizados hasta el año 1914. Algunos ejemplos ayudarán a comprobar este hecho: a pesar de un serio estancamiento que se manifestaba en Holanda en la primera mitad del siglo xix, acompañado por una desocupación general, muchos alemanes emigraron a Holanda, donde consiguieron, gracias a su capacidad, establecerse exitosamente como panaderos, carniceros, zapateros, etc. Por lo tanto, éste fue un caso de emigración secundaria y de desalojo, pero las autoridades no se vieron forzadas a tomar medidas contrarias. Cuando, después del año 1830, las hilanderías algodoneras en Twente se desarrollaron gracias a pedidos de exportación provenientes de las colonias, los tejedores afluyeron de Bentheim. A la inversa, muchos holandeses pasaron la frontera para dirigirse a la región del Rhur, cuando el desarrollo industrial empezó allá con mucho ímpetu. En estos dos últimos casos, desde luego, no puede hablarse de un desalojo, pero ellos demuestran que ningún obstáculo se oponía a la emigración. Si tal estado de cosas se hubiera mantenido hoy en día, no se precisaría tener largas conferencias sobre la integración europea, y se podría limitar a convenios aduaneros recíprocos con la cláusula de la nación más favorecida. En lugar de eso, las fronteras políticas dividieron artificialmente, mediante un sistema complejo de medidas político-económicas, lo que hoy debería formar una unidad desde el punto de vista espacial natural.

La investigación a efectuar en el párrafo siguiente parte de estas condiciones modernas. Se entiende fácilmente que tienen efectos perturbadores desde el punto de vista económico. Las fronteras perturban tanto más, cuanto menos participa el Estado en el conjunto del espacio económico. Supongamos que nuestro Estado pequeño esté sujeto a un drenaje comercial por parte de sus vecinos, y consideremos las posibilidades de ajuste que tiene con las condiciones vigentes. Dado que el drenaje no puede ser tolerado, primeramente se concebirán las relaciones comerciales con el extranjero desde el punto de vista de la economía de divisas. Es cierto que tal ajuste meramente negativo

no puede durar mucho tiempo, siendo las importaciones imprescindibles desde el punto de vista cultural para una población de alto nivel de civilización. Esta se ha acostumbrado a un determinado standard de vida al cual no renunciará sin una fuerte resistencia. Por lo tanto, es menester eliminar las causas del drenaje, sea produciendo los bienes respectivos bajo la protección del aislamiento económico, sea creando nuevas ramas económicas con carácter de exportación, cuyo producto de venta puede posibilitar el abandono de las medidas económicas relacionadas con las divisas.

Siendo el Estado respectivo muy pequeño, una industrialización sobre la base del mercado interno no podrá ser más que muy limitada. Se podría crear solamente industrias, por los productos de los cuales la demanda del mercado interno resultaría suficiente para aprovechar óptimamente una empresa de dimensión óptima. Este es el caso especialmente con bienes de uso diario, como por ejemplo, ollas, zapatos, vestimenta, etc.; mucho menos con bienes de uso durables, como coches, heladeras, y, menos aún, con la producción de bienes de capital. Además, en este último caso los consumidores tendrían que conformarse con un surtido muy pobre, lo que no se puede esperar de un pueblo altamente civilizado. Otro factor más es la desconfianza, justificada, respecto de la industria nacional. En efecto, no se puede crear una industria de automóvil obligando al público a comprar solamente esta clase de coches, sin chocar con una seria resistencia. A todo eso se agrega el hecho de que las importaciones de bienes de capital necesarias aumentarían las dificultades del país, ya afectado por el drenaje, para procurarse las divisas. Es evidente, pues, que con las condiciones actuales no se puede esperar mucho de un aislamiento artificial del mercado interno, con vista de industrialización. Las mismas fronteras de antes tienen hoy efectos más separadores sobre las regiones de venta y de abastecimiento, cuya extensión aumentó a causa del desarrollo técnico. Este hecho afecta especialmente a los Estados pequeños.

Queda, por consiguiente, la medida de la creación de industrias de exportación, las cuales, contrariamente al caso precedente, ofrecen la ventaja —al ser ellas exitosas— de posibilitar el abandono rápido de la economía de divisas. Sin embargo, ello conduciría a la creación de una industria dependiente casi enteramente del extranjero, aparte del hecho de que no se sabe si la situación del mercado mundial permitiría, en general, tal creación de industria. Es evidente que no se encontrarán fácilmente empresarios y capital para crear semejantes empresas, y aun el Estado vacilará en dar garantías o invertir capital. Estas garantías tendrían, de todos modos, solamente un carácter financiero, mientras que las garantías necesarias desde el punto de vista económico están basadas en las posibilidades de venta. Para lograr este fin, el gobierno del país respectivo puede firmar convenios aduaneros, teniendo tales convenios el éxito deseado tan sólo si ambas partes contratantes están capacitadas para ofrecer, recíprocamente, poco más o menos las mismas ventajas. Nuestro pequeño Estado, en cambio, necesita de amplias regiones de venta, ofreciendo

como contraprestación solamente su pequeño mercado interno, y aun eso, probablemente, en medida bastante reducida. Por eso, su reciprocidad debe ser más cualitativa que cuantitativa; es decir, que los convenios deben ser inspirados por principios más que meramente económicos; verbigracia, por los de la doctrina del comercio libre, u, hoy en día, por la integración europea.

d) La integración europea

Teniendo un Estado pequeño motivos para creer que un drenaje causado por la estructura perdurará, este Estado estará dispuesto a abandonar su carácter estatal propio por motivos económicos y anhelar, mediante la política exterior, la integración del espacio económico total.

Tal es el caso, por ejemplo, de los Países Bajos. El extraordinario crecimiento de la población (ya muy densa) deja esperar un creciente drenaje a menos que baje sensiblemente el standard de vida, lo que encontrará una violenta resistencia. Por consiguiente, el gobierno debe tratar de cambiar de modo fundamental la constelación total, queriendo lograr este fin mediante la integración europea. El pequeño Estado de Bélgica está algo menos interesado en el problema de la integración, porque está mejor provisto de materias primas y posee una industria bien desarrollada, de antigua tradición, sin estar sujeto a una presión demográfica. Es cierto que la población flamenca aumenta tan rápidamente como la holandesa; pero en la Valonia disminuye sensiblemente, de manera que los lugares de trabajo valoneses vacantes están continuamente ocupados por los flamencos.

Aún menos importantes son los motivos económicos de Francia. Este país dispone de un gran mercado interno y goza de una estructura económica armoniosa; su población tampoco aumenta; todo lo contrario, se necesitaría un gran número de extranjeros para apoyar la antigua población campesina. Mas el país no está dispuesto a someterse a libres movimientos demográficos del resto de Europa. Persigue con la integración europea —con decreciente confianza en el éxito—, más bien, fines políticos. Alemania tiene más intereses económicos, debido a su comercio exterior. Por otro lado, la idea de la integración europea tiene en Alemania también raíces espirituales y culturales, y sirve para facilitar políticamente la readmisión de Alemania en la comunidad de las naciones, después de perdida la guerra. Inglaterra tiene muy pocos intereses económicos en la integración europea; tampoco los puntos de vista espirituales y culturales tienen importancia. De este modo, Inglaterra se halla en oposición a los Países Bajos, los cuales, aun estando ellos también, desde hace siglos, orientados espiritual y políticamente más bien hacia las colonias que hacia el continente, anhelan, no obstante ello, la integración europea por motivos económicos; integración que forzosamente debe surtir efectos contrarios desde el punto de vista espiritual y cultural. Mientras que los ingleses toman una posición consecuente desde todos los puntos de vista, los holandeses están sometidos a fuertes tensiones internas.

Italia, al igual que Inglaterra, tiene poco interés en la integración europea. Ni las bases políticas, ni las espirituales y culturales, son claramente desarrolladas en este país. Mayor importancia tienen los motivos económicos, especialmente los que conciernen a la emigración del exceso de población; mas la mayor parte del exceso de población emigra de cualquier modo a Francia. Por su carácter nacional, los italianos son poco adecuados para nuestro espacio, siéndolo en mayor medida para los países de ultramar poco desarrollados, a causa de sus modestas pretensiones. Para entender la exposición que sigue, no debemos perder de vista las circunstancias que acabamos de mencionar.

Es nuestra tarea investigar qué es lo que cambiaría lográndose la integración europea. Esto, evidentemente, depende de lo que se entienda por "integración". Es muy cierto que la palabra está interpretada de manera muy distinta por los estadistas de las naciones participantes; pero nosotros queremos entender, por integración, el caso extremo en el cual todos los países participantes (o todos menos uno, el cual constituye el marco del todo integrado) renuncian, en las cuestiones económicas, a su carácter estatal propio. En este caso, la primera consecuencia directa de la integración sería la abolición de la separación artificial de los sistemas monetarios, imponiéndose los movimientos osmóticos del dinero en el espacio económico unitario. Estos tienen dentro de un EC, como hemos visto, efectos atenuadores sobre las pérdidas de dinero de una región, provocadas por el tráfico, efectos que no existen siendo integrados los EC separados.

A pesar de que, por cuanto yo sepa, estas conexiones fueron expuestas aquí por primera vez, los estadistas y economistas eran siempre vagamente conscientes de ellas. En efecto, una integración económica de cualquier país con los Estados Unidos no fue, a mi entender, ni siquiera teóricamente propuesta aun en tiempos de seria escasez de dólares. Considerado superficialmente, tal integración sería la solución porque entonces no circularía otro dinero sino el dólar. Aun las islas Hawai, que se hallan a mucho mayor distancia de los Estados Unidos que Europa, han sido admitidas en la circulación del dólar, sin restricción alguna. Reflexionando sobre tal solución, los estadistas se dieron cuenta, probablemente, de que ésta conduciría a una escasez de dólares más grande aun en el país europeo respectivo. Las pequeñas islas Hawai son favorecidas al ser abastecedoras de azúcar a Estados Unidos, mientras que los hawaianos, en su mayoría orientales, debido al clima clemente y a sus pretensiones modestas se conformarán con una existencia materialmente más pobre, pero más rica en ocio, en el caso de que se manifesten fenómenos de contracción. Mas la demanda de los Estados Unidos por azúcar es tan grande, en comparación con la producción de las islas, que la venta está asegurada en cualquier situación de la coyuntura, mientras las islas gozan de su posición privilegiada, posición que no puede ser concebida sin la admisión de las islas en el sistema del dólar. La situación de Europa, en cambio, era completamente distinta, especialmente durante el período de reconstrucción de postguerra, siendo evidente que debía forzosamente manifestarse un drenaje, respecto de cuyo regreso, mediante un mecanismo de ajuste casi automático, nadie podía ser optimista. Hoy, cuando las tareas de reconstrucción están finalizadas, los estadistas no demuestran mayor interés, en la cuestión de la integración, del que demostraban inmediatamente después de la guerra, cuando la mayoría de las reparaciones eran financiadas con dinero americano proveniente de impuestos.

Mucho menos razonable es la posición de los abogados de la integración frente a Inglaterra e Italia, países situados fuera del espacio económico al Norte de los Alpes. Esto, en parte, puede ser la consecuencia del esfuerzo de crear un contrapeso a Alemania, lo que, por supuesto, no resulta deseable desde el punto de vista económico, tanto para estos países como para los demás, justamente porque tampoco aquí puede tener lugar un reflujo osmótico. Por eso los ingleses se abstienen, y en cuanto a Italia, es problemático hasta qué punto se adhiere a la integración. No se habla nunca de España, a pesar de que este país se presta tanto, o mejor dicho tan poco, como Italia para la integración europea.

Analícemos ahora los efectos que la integración tendría sobre la ocupa-

ción y la estructura económica de sus miembros, antes independientes. Al final estudiaremos el más importante proceso de ajuste, es decir, la migración.

1. La ocupación

Considerando la economía, sin tener en cuenta las relaciones espaciales, se puede decir sencillamente que la ocupación y, por ende, el ingreso, se determinarán por la posición de equilibrio en la cual la inversión y el ahorro se neutralizan, siendo la inversión la magnitud determinante. Esto vale, sin embargo, tan sólo con respecto a una economía ideada en forma de un punto. El proceso es mucho más complicado si el lugar del ahorro no coincide con el de la inversión. Ahora bien, para cada lugar se puede hacer un balance de pagos y se puede investigar qué efectos surte una variación autónoma sobre los distintos asientos del balance respectivo, así como se suele proceder en la teoría del comercio internacional. Lo que importa es averiguar si los movimientos de dinero sacan o traen dinero al lugar respectivo.

Después de haberse efectuado la integración, los participantes ya no tendrán la posibilidad de impedir el drenaje de dinero. Este hecho podría tener consecuencias graves para economías alejadas y aisladas porque no puede haber garantía alguna de que el dinero regrese, siendo dicho dinero atesorado en el otro país o empleado para su propio desarrollo. Resulta necesario, por consiguiente, un cambio estructural. Si nos imaginamos un tejido de economías locales, tal como corresponde a nuestro espacio de integración, el dinero debe circular a través del espacio —si no hay cambios de datos— de manera tal que no tengan lugar, en las distintas regiones, desarrollos divergentes en el nivel de la ocupación. Por lo tanto, también aquí son solamente los cambios de datos los que provocan una redistribución del dinero entre las regiones. Tales cambios de datos son, por ejemplo: diferencias locales en aumento de la población, en la propensión al ahorro o en el espíritu emprendedor. Si tales cambios tienen lugar en el marco del mismo Estado, podemos aplicar las deducciones mencionadas en el párrafo XII, c. 2. En efecto, como consecuencia de los movimientos osmóticos, niveladores, del dinero, la necesidad de emigrar es mucho menor que en el caso de un drenaje de dinero hacia un país de ultramar, ya que, después de una pérdida inicial, el drenaje se ve compensado por un aflujo osmótico. Todo esto vale también con respecto a un espacio económico integrado. Es cierto que en este caso se agregan también dificultades estructurales especiales.

2. Los cambios estructurales

El efecto de la integración sobre la estructura económica de los participantes depende de la medida en que, en la época anterior, éstos desarrollaron artificialmente nuevas ramas económicas, o conservaron en función ramas económicas anticuadas. Siendo el fomento artificial dirigido en contra de países

ubicados fuera del espacio integrado, tal fomento puede continuar también después de haberse efectuado la integración; pero no puede continuar, si es dirigido en contra de los demás participantes. Este problema se soluciona automáticamente por la integración: las industrias respectivas sucumbirán a la nueva competencia o podrán resistirla. En este último caso, ellas serán incluidas en los carteles del extranjero de antaño, si tales carteles existen. Pero si las industrias no pueden hacer frente a la competencia, el país será amenazado por violentas perturbaciones económicas, de modo que el país respectivo pondrá múltiples condiciones para su participación en la integración. Estas condiciones tendrán por objetivo asegurar, mediante medidas políticas, la inclusión de productores débiles en el cartel que domina todo el espacio.

Si todos los participantes tienen ya tales carteles, éstos podrán ser agrupados en un supercartel; si no, se deberán crear nuevos carteles. De todos modos, semejantes procedimientos disminuyen el grado de la competencia. Se llega a formar carteles forzosos, enormes estructuras *hermafroditas*, dominadas por la política, que dan inmediatamente un sello malsano al nuevo orden económico. Semejantes estructuras son creadas con medios políticos y hay que temer que sigan funcionando tanto tiempo cuanto los participantes conserven su individualidad estatal política, fracasando con ello en su intento de suavizar las perturbaciones de transición. El estado de cosas existentes antes de la integración continuará, a causa de los carteles internacionales. Los participantes se servirán de ello para conservar, bajo otra forma, su individualidad económica, a la cual pretendían renunciar; o, más aún, para perjudicar la economía de los componentes. Por lo tanto, esta forma de integración no corresponde a nuestra definición.

Las desventajas de tal clase de integración son tan evidentes que, por motivos económicos, se recomienda realizar una integración tan sólo entre participantes cuyas estructuras económicas puedan armonizar, y dejar a los demás interesados la oportunidad de desarrollar sus respectivas economías hasta que éstas estén maduras para la integración. Este fin puede ser logrado eliminando paulatinamente las barreras aduaneras, aunque también se llegará al mismo resultado mediante una innovación técnica imprevista. Sin embargo, tales cambios de datos técnicos no deben forzar a países ya integrados a retirarse del convenio. Por lo tanto, los convenios de participación en la integración, deben ser no rescindibles, lo que no sería más que justo. Para explicar este punto de vista debemos estudiar más de cerca el concepto de la armonía de estructuras económicas.

Las estructuras económicas de dos países son armónicas cuando se complementan recíprocamente, es decir, cuando difieren en su esencia. Una armonía natural existe entre dos países ubicados en latitudes geográficas muy diferentes o en el mismo país, por ejemplo, entre la montaña y los valles, entre una región baja y pantanosa y una región elevada y seca. La armonía es muy escasa entre dos países vecinos, a menudo habitados por pueblos emparentados y, *ceteris paribus*, menor aún dentro del marco del mismo país. En este caso, la armonía está creada por la división del trabajo e incremen-

tada por las relaciones de mercado. Por consiguiente, tal armonía se logra mediante una lucha incesante entre los sujetos económicos, lucha que se efectúa bajo una constelación de datos que varía continuamente. Mientras tales cambios no son provocados mediante intervenciones políticas internacionales, por parte de una de los participantes de la integración, los demás participantes no tienen el derecho de retirarse del convenio, tanto tiempo cuanto les son permitidos los medios normales de ajuste y atenuación, usuales también en el marco de un Estado. Tales medios son la previsión social y la migración. Por consiguiente, en este caso debe existir una solidaridad de ayuda a los pobres que abarque al espacio entero, y una migración libre. Ocupémonos más detenidamente del problema de la migración.

3. La migración

Con una integración europea no son de esperar grandes migraciones; y esto, por dos motivos: *primero*, a causa de la amplia armonía de las estructuras económicas de aquellos estados que se decidirán por la integración, y *segundo*, porque el volumen de la migración necesaria se ve disminuído por los movimientos osmóticos de dinero. Esto, empero, no vale en el caso de que la causa estructural de la migración resida en un aumento local de la población. En tal caso, la integración debería comprender también la solidaridad "demográfica". En realidad, podemos comprobar una pronunciada sobrepoblación en dos de los países que participan en las discusiones sobre la integración: Holanda e Italia. Según nuestra opinión, sin embargo, Italia no pertenece a los países que se prestan para una integración. Por este motivo, tampoco se puede otorgar a los italianos una migración libre.

Llama la atención el hecho de que FRITZ BAADE, quien, en su contribución a la discusión sobre la integración,¹ aboga por una migración europea libre, admita una inmigración de italianos en Alemania tan sólo para *trabajos simples*. Esto significa que los italianos deberían emigrar solamente a través de comisiones y oficinas de trabajo, que es lo contrario de una migración *libre*.

Hay, pues, dos motivos por los cuales la migración inevitable se ve limitada, y un tercer motivo por el cual ésta es aumentada. De cualquier modo, la situación es tal que a un país (el cual, a causa de su particularidad nacional o por motivos políticos no puede admitir una migración libre) le sería posible solamente una integración limitada y dependiente de ciertas condiciones. Dado que las circunstancias varían de un Estado a otro, resulta aconsejable efectuar la integración completa dentro del marco de un espacio parcial, y mantener a los demás estados en una esfera separada de integración limitada. Por consiguiente, mientras en el Imperio Británico el mar creó, por sus

¹ BODEN/FORBERG/SCHMÖLDERS/SCHÖNE, *Freizügigkeit von Menschen, Gütern, Kapital und europäische Integration*, Darmstadt, 1955, pág. 114.

efectos separadores, naciones distintas de hombres pertenecientes originariamente a la misma nación, en Europa sucede lo contrario: el espacio, como tal, une a las naciones, pero las diferencias nacionales son demasiado pronunciadas como para permitir una integración sin fricciones.

Las dificultades que se oponen a la migración son diferentes según la clase de la misma. Los enlazamientos económicos crearán migraciones recíprocas. Por ejemplo, las grandes empresas emplearán, en sus oficinas y fábricas ubicadas en el extranjero, preponderantemente a sus propios compatriotas, porque éstos ya tienen muchos años de servicio en la empresa y están, por lo tanto, más familiarizados con los deseos de la gerencia y, por ende, más capacitados. Claro es que en este caso se trata especialmente de empleos importantes de confianza, pero se mandarán al extranjero también especialistas y capataces perfeccionados, ya que las distancias no son demasiado grandes. Ciertamente, se seleccionarán en este caso fuerzas de trabajo capaces también de adaptarse al nuevo medio ambiente. Lo mismo vale, también, en cuanto a correcciones mutuas de la localización. Tal intercambio recíproco, con todas las relaciones personales que crea, resulta ser de gran importancia para la fusión espiritual.

La situación cambia, empero, cuando se trata de migraciones verdaderas de población, de corrientes demográficas niveladoras provocadas por distintas tendencias demográficas locales. Semejantes migraciones se efectúan generalmente en una determinada dirección, a saber, fuera del país que ya no puede dar ocupación a la población en crecimiento. En el fondo, no hay nada más que decir sobre la dirección en que se efectúa la migración.

Naturalmente, se preferirán las regiones del espacio integrado donde existe necesidad de mano de obra. Pero también tendrá lugar una infiltración general, creándose los emigrantes una existencia cualquiera, aun en el caso de deber entrar en competencia con los habitantes de la región. En este caso, no existe necesidad alguna para su inmigración y se librerá una lucha bajo el lema *survival of the fittest*, lucha que detro del marco de un mismo país es considerada como normal. Es cierto que las organizaciones de la clase media, en la mayoría de los países europeos, tratan de impedir tal competencia aun entre los propios compatriotas; pero, especialmente en empleos dependientes, existen todavía muchas posibilidades para tal infiltración. La migración libre, así como la presupone la integración, posibilitará, pues, en un país sobrepoblado, un mayor escurrimiento de población que el organizado por una comisión extranjera de reclutamiento de mano de obra, así como se suele realizar para la emigración a países de ultramar. Por lo tanto, en el caso de una infiltración, es mucho más importante que en el de una emigración organizada el que los inmigrantes no provoquen antagonismos duraderos que pueda perjudicar a la comunidad local.

Ya hemos mencionado varios procesos de infiltración que tuvieron éxito, a saber: el de los artesanos alemanes en Holanda en los primeros tres cuartos del siglo XIX, y

el de los holandeses en el Ruhr, que empezó alrededor del año 1880. En ambos casos se llegó rápidamente a una fusión completa que no provocó dificultad alguna. Sin embargo, hay ejemplos que demuestran lo contrario aun en el marco del mismo país. Pensamos en la infiltración continua de flamencos en la parte valona de Bélgica, que hasta condujo a tendencias de separación entre los valones. Una asimilación de estos pueblos no resulta posible ya que debería cambiar sensiblemente la individualidad de la población, y la población local tiene siempre la impresión de ser desalojada y reemplazada. La incompatibilidad no se evidencia todavía en las instituciones estatales generales, pero no pasará mucho tiempo hasta ver qué partes de Valonia pertenecerán a la región flamenca de Bélgica, con todas sus consecuencias en cuanto a la ocupación de empleos y al idioma oficial. Tales dificultades, fáciles de prever, se refieren, pues, al carácter nacional francés; existen especialmente en el caso de una migración de, por ejemplo, alemanes u holandeses a Francia, pero no tanto en el caso contrario. Sin embargo, la inmigración hacia Francia es más probable, porque la población francesa decrece. Las dificultades que las autoridades francesas oponen a la formación de colonias rurales holandesas en Francia, demuestran que este país no estará dispuesto a admitir una migración libre no sólo de capital, sino, además, humana, lo que significa que no se podrá someter a una integración completa. Por ese motivo resulta oportuno formar distintas esferas de integración, para que el progreso no sea detenido.

Con esto llegamos al final de nuestra exposición acerca de los países continentales. Ya hemos analizado los países marítimos. En el caso de que un país sea, por un lado, continental, y, por otro, marítimo, se puede deducir la situación mediante la combinación de ambos resultados individuales.

DIE RÄUMLICHEN GRUNDLAGEN DER WELTWIRTSCHAFTLICHEN BEZIEHUNGEN

Zusammenfassung

Der Schlüssel zum Verständnis der Geldbewegungen liegt in der Unterscheidung zwischen Siedlungsraum und Verkehrsraum. Der Siedlungsraum ist ein zusammenhängend besiedelter Raum, in dem die Geldbewegungen "osmotischer" Art sind, d.h. sie vollziehen sich wie der osmotische Ausgleich des Feuchtigkeitsgehaltes in einem Zellengewebe. Siedlungsräume gibt es also nur auf dem Lande und ihre Ausdehnung ist von der Gestaltung der Erdoberfläche abhängig. Verkehrsräume dagegen bedecken die ganze Erde; ihr Umfang wird vorwiegend von der Entwicklung der Technik bestimmt und ist im Laufe der Geschichte dauernd gewachsen. Die Verkehrsräume fallen also zum Teil mit den Siedlungsräumen zusammen und bilden zum anderen Teil die Verbindung zwischen verschiedenen Siedlungsräumen.

In diesen Verkehrsräumen vollziehen sich die Geldbewegungen sprungartig und es besteht zwischen verschiedenen Siedlungsräumen keine Gewähr für einen natürlichen Ausgleich. Diese ist abhängig von einer zufälligen vollkommenen Harmonie der Wirtschaftsstrukturen. Diese Strukturen werden jedoch in erster Linie von den Verhältnissen des eigenen Raumes bedingt und geben deshalb in der Regel zu einem Drain in irgendeiner Richtung Anlass.

Wo ein Siedlungsraum von Verkehrsräumen überdeckt wird, entsteht der Wirtschaftsraum, der also allseits von anderen Wirtschaftsräumen getrennt wird und einen natürlichen Binnenmarkt bildet. Innerhalb des Wirtschaftsraumes können die verkehrsmässigen Geldbewegungen zwar ebenfalls zu Drains Anlass geben, aber diese werden in ihrem Ausmass durch die weitgehend von den Marktverhältnissen erzwungene Harmonie beschränkt und überdies durch die osmotischen Geldbewegungen weiterhin gemildert.

Während die europäischen Staatsgrenzen im letzten Jahrhundert ziemlich gleich geblieben sind, sind die Verkehrsräume und die Wirtschaftsräume gewachsen. Daraus entstehen in unserer Zeit Integrationsbestrebungen, deren Ziel es im Grunde ist, die innerhalb der Staatsgrenzen eingeschlossenen künstlichen Binnenmärkte zu vereinigen, bis sie sich mit dem Wirtschaftsraum, als ein natürlich gegebener Binnenmarkt decken. Jedoch bestehen bei der Diskussion über die Integration manche Unklarheiten und Inkonsequenzen, indem man von wirtschaftsfremden, meist politischen, Voraussetzungen ausgeht, die sich mit der Integration nicht vereinbaren lassen. Zweitens werden die räumlichen Beziehungen oft verkannt, indem man Nationen, die in anderen Siedlungsräumen gelegen sind, sogar gegen deren Willen hineinzubringen versucht.

LES FONDEMENTS SPATIAUX DES RELATIONS ECONOMIQUES MONDIALES

Résumé

La clef de la compréhension des mouvements d'argent est la différenciation qu'il faut faire entre l'espace de colonisation et l'espace de transportation. Le premier est un espace peuplé d'une façon enchaînée où les mouvements d'argent ont un caractère osmotique, c'est à dire qu'il s'effectuent de la même manière que le nivellement osmotique de la pression de l'humidité dans un tissu cellulaire. Un espace de colonisation ne peut donc exister que par terre et son extension dépend de la configuration de la surface de la terre. Les espaces de transportation, par contre, recouvrent terre et mer et leur extension, ne dépendant que du progrès technique, s'est continuellement agrandie au cours de l'histoire.

En conséquence, les espaces de transportation coïncident en partie avec les espaces de colonisation, et forment d'autre part une liaison entre eux.

A l'intérieur des espaces de transportation les mouvements d'argent se font par des sauts et des bonds et il n'y a aucune garantie d'une restauration naturelle d'équilibre entre les espaces de colonisation. Cet équilibre dépend d'une harmonie parfaite accidentelle de leurs structures économiques. Mais celles-ci dépendent en première ligne des conditions internes de l'espace, de sorte qu'un *drain* dans une direction ou dans une autre est généralement occasionné.

Là où un espace de colonisation est recouvert complètement par des espaces de transportation se forme un espace économique, séparé de tous les côtés des autres espaces économiques par une zone vide, formant de cette façon un marché interne naturel. La circulation de l'argent dans l'intérieur de l'espace économique peut aussi occasionner un *drain*, mais sa dimension sera limitée par l'harmonie imposée par les relations du marché et atténuée par les mouvements osmotiques.

Malgré que les frontières des Etats européens n'aient pas beaucoup changé pendant le dernier siècle, les espaces de transportation et les espaces économiques se sont étendus considérablement. Cela explique les efforts qu'on fait actuellement pour arriver à une intégration qui a au fond pour but d'unir les marchés internes artificiels, formés par les frontières des Etats, a fin de les faire coïncider avec l'espace économique qui est un marché interne naturel. Malheureusement on se heurte pendant la discussion du problème de l'intégration à beaucoup d'inconsistance et de manque de clarté, vu que l'on se laisse guider moins par les considérations économiques que par des principes politiques, incompatibles avec l'idée de l'intégration. D'autre part on méconnaît souvent les relations spatiales et on s'efforce à entraîner dans l'intégration des nations situées dans d'autres espaces, même contre leur propre volonté.

THE SPATIAL FOUNDATIONS OF INTERNATIONAL ECONOMIC RELATIONS

Summary

The key to the understanding of money movements is given by the difference existing between settlement spaces and transportation spaces. The former is a contiguously settled space within which money movements are of an osmotic nature, viz, money flows as a liquid does in compensating differences of pressure within a cellular tissue. Settlement spaces only exist on land and their extension depends on the earth's surface configuration. A transportation space, on the contrary, can cover land and sea and its extension, being chiefly determined by technical progress, has grown considerably in the course of history. Part of the transportation spaces coincide with the settlement spaces, the other part bridging the gaps between them.

Inside a transportation space money moves by leaps and bounds and there is no guarantee that natural compensatory flows, crossing the gaps between the different settlement spaces, will be instigated. Only in case of an incidental perfect harmony between their respective economic structures could such an automatic adjustment be relied upon. However, their economic structures depend primarily on internal conditions, so that disharmonies are the rule and drains in one direction or another must ensue.

If a settlement space is completely covered by transportation spaces we say that an economic space has developed. Like the settlement space it is therefore separated by gaps from other economic spaces, thus forming a natural interior market. Inside an economic space transportation movements of money may also occasion drains, but their volume is limited by the harmony imposed by spatial interdependence and is moreover mitigated by compensatory osmotic flows.

Whilst political boundaries, at least in Europe, have changed little in the last century, the economic and transportation spaces have grown considerably. This explains why efforts are being made to reach an "integration", aiming at unifying the artificially segregated "home" markets in order to create an unfettered economic space, which is the natural interior market.

However, we find many inconsistencies and lack of clarity in the discussion on this topic, as politicians are guided rather by political than by economic considerations. Ignoring spatial relationships these are often incompatible with true integration, going so far as to try to achieve the membership of unwilling nations which are located in other spaces.

I FONDAMENTI SPAZIALI DELLE RELAZIONI ECONOMICHE MONDIALE

Riassunto

La chiave per la comprensione dei movimenti di denaro s'incontra nella distinzione che si deve fare fra lo spazio di colonizzazione e lo spazio di traffico. Il primo è uno spazio popolato di modo concatenato nel quale i movimenti di denaro sono di natura osmotica, cioè, che si effettuano allo stesso modo della livellazione osmotica della pressione della umidità nei tessuti cellulari. In conseguenza, gli spazi di colonizzazione esistono soltanto sopra la terra, e la sua estensione dipende dalla configurazione della superficie della terra. Gli spazi di traffico, in cambio, si estendono sopra el mare e la terra, e la sua estensione, essendo determinata unicamente dallo sviluppo tecnico, crebbe continuamente durante il corso della storia. Pertanto gli spazi di traffico coincidono, in parte, con gli spazi di colonizzazione, formando, d'altra parte, una unione tra i distinti spazi di colonizzazione.

Negli spazi di traffico, i movimenti di denaro si effettuano per salti e non esiste tra i distinti spazi di colonizzazione garanzia alcuna di aggiustamento naturale. Tale accomodamento dipende da una perfetta armonia casuale delle loro rispettive strutture economiche. Queste strutture, però, dipendono dalle condizioni intrinseche dello spazio proprio, di modo che un *drain* in una od otra direzione è causato generalmente.

Là dove uno spazio di colonizzazione sta completamente coperto di spazi di traffico, si forma uno spazio economico, separato da tutti gli altri da una zona vacua, formando de questo modo un mercato interno naturale. Anche nell'ambito del contorno di uno spazio economico, la circolazione del denaro può dar luogo a un *drain*, ma il suo volume sarà sensibilmente limitato dalle relazioni di mercato e, in oltre, il *drain* sarà attenuato dai movimenti osmotici del denaro.

Mentre che le frontiere statali europee rimasero nell'ultimo secolo più o meno costanti, gli spazi di traffico e quelli economici aumentarono considerabilmente. Perciò sorse nei nostri giorni l'aspirazione a una integrazione, la cui finalità, in fondo, consiste nell'unificare i mercati interni artificiali, racchiusi entro le frontiere statali, fino a quando coincidano con lo spazio economico, il quale non è che un mercato interno naturale. Ciò non ostante la discussione circa la integrazione intoppa con molte indeterminanze e inconsistenze, dovuto a che, parte di punti di vista alieni alla economia, specialmente di quelli politici, incompatibili con la integrazione. Non si tiene inoltre sufficientemente in conto le relazioni spaziali, trattando d'integrare, anche contro la loro propria volontà, a nazioni situate in altri spazi.