

Introducción

El comercio internacional, en su etapa moderna, nace junto con los importantes eventos económicos que se presentan en la segunda parte del siglo XVIII e inicios del siglo XIX, y se desarrolla y se consolida durante dos siglos y medio hasta la presente fecha.

El comercio internacional, en este sentido, es hijo de la Revolución Industrial. Nace con ella, se desarrolla con ella, y gracias a sus constantes innovaciones, de una participación del producto mundial cercana al 5% en 1870; en la actualidad, el intercambio comercial entre naciones se ha incrementado cuatro veces más, superando el 25% en 2006. De igual modo, de un puñado de naciones mercantes que dominaban el comercio tradicional en 1750, hoy, a través de la Organización Mundial de Comercio (OMC), un número de 153 países intercambian más de 15,780 billones de dólares al año (OMC, 2008).

Del comercio de bergantines y carabelas, que transportaban principalmente metales preciosos, minerales y bienes agrícolas; hemos pasado al tren de levitación, al barco de energía atómica, al autotransporte de carga y al avión, que trasladan todo tipo de mercancías a cualquier parte de la tierra, en cuestión de días, y en no pocos casos, de horas.

A partir de la Revolución Industrial, nada volvió a ser como antes; en especial para el comercio internacional. Desde que James Watt patentara la máquina de vapor, la oferta de productos comerciales entró en una carrera incontrolable de la cual todavía no nos reponemos. Las máquinas de tejer multiplicaron la producción de prendas de vestir geométricamente. El ferrocarril acortó la distancia de los mercados y potenció el manejo de los volúmenes. El barco de vapor redujo a una semana los recorridos que se hacían en meses. El telégrafo y el teléfono posibilitaron las negociaciones a distancia. La luz eléctrica provocó toda una nueva generación de bienes y productos. El motor de combustión interna creó toda una industria de vehículos y autopartes, etc.

Sin embargo, de una primera ola industrial en el siglo XVIII, pasamos rápidamente a otra, y a una más, y a otra más, hasta que a fuerza de innovaciones perdimos la cuenta en los últimos 250 años sobre el momento industrial en que vivíamos; hasta que como producto de su propia evolución, a mediados y fines del siglo XX, apareció una Revolución Científica o de la inteligencia, que con atributos de innovación y rapidez, semejantes a los de su etapa anterior, colocó al comercio internacional en otra órbita, donde aparecieron una nueva generación de servicios a comercializar como la hiperagricultura, la neuroestimulación, la nanotecnología, nuevas fuentes de energía, transporte inteligente, mercados instantáneos, nuevas

tecnologías de la educación, ordenadores microportátiles, chips que son capaces de llevar a cabo 136 billones de operaciones matemáticas por segundo etc.

De este modo, el comercio internacional pasó de ser un negocio de bienes agropecuarios a uno de productos industriales, cuando en 1825, en Inglaterra, por primera vez el sector industrial fue más importante que el sector del campo, en la composición de su Producto Económico (Attali, 2007). Al propio tiempo se podría señalar simbólicamente que el sector de los servicios del conocimiento empezó a rebasar en importancia a los bienes industriales, cuando en 1956, los empleados y funcionarios en Estados Unidos superaron en número por primera ocasión a todos los obreros del país. (Toffler, 2006)

A lo largo de estos dos siglos y medio, el comercio internacional dejó de ser un monopolio de economías agrícolas mercantes, cuando aparecieron los primeros inventos. Pasó de ser una hegemonía industrial inglesa en el siglo xix (30% del comercio mundial), cuando Estados Unidos, Alemania y Japón copiaron y desarrollaron sus propios productos a inicios del siglo xx. Dejó de ser un monopolio de Estados Unidos en el siglo xx (50% del comercio mundial), cuando se generalizaron los procesos industriales hacia la mayoría de los países; y cuando en 1989, el mundo del comercio y la economía occidental se vieron impactados por una serie de eventos políticos, económicos y tecnológicos que los cambiaron estructuralmente.

En medio de este marco de profundos cambios y transformaciones, determinados en mayor medida por la innovación tecnológica, el comercio internacional ha mantenido un crecimiento constante. Sin embargo, su momento de mayor crecimiento lo registró a partir de 1950, donde impulsado por un nuevo orden económico derivado de posguerra, e institucionalizado a través de los acuerdos de Bretton Woods de 1944, logró una tasa de incremento del 8% anual promedio durante el periodo que comprendió los años de 1950 a 1973; al cual le siguió una segunda etapa de éxito, que abarcó los años de 1974 a 2007, la cual, si bien ya no sostuvo los niveles del primer ciclo, también obtuvo un importante crecimiento anual promedio del 5%.

Desde luego, el desarrollo del comercio internacional no ha estado exento de problemas. Durante el siglo xx, por ejemplo, tuvo que transitar a través de dos guerras mundiales; y en medio de ellas, tuvo la necesidad de enfrentar a la Gran Depresión de 1929, la cual ha sido catalogada como una de las crisis económicas más graves que ha tenido que resolver el hombre. Producto de esta gran crisis, el comercio internacional se desfundó en un 70%, en medio de un desbordado proteccionismo caracterizado por una nueva frontera global de aranceles y medidas para arancelarias.

Al propio tiempo, la naturaleza de sus resultados siempre ha estado en la mesa de discusión de apologistas y detractores; destacando dentro de los primeros, aquellos que señalan que el progreso alcanzado por los países en vías de desarro-

Ilo los últimos treinta años, como el caso de las llamadas economías de reciente industrialización como Hong Kong, República de Corea, Singapur y Taiwán; y de manera destacada China e India; ha sido producto de esta nueva globalización comercial, la cual les ha permitido ser jugadores exitosos en el nuevo comercio de bienes y servicios. Por otro lado, se presenta la corriente contraria, que aduce que el comercio, como la globalización económica, no han sido equitativos para todas las naciones, subrayando que desde la conclusión de la Ronda Uruguay en 1994, hasta la presente fecha, los países ricos han costado a los países pobres tres veces más en restricciones comerciales que lo que han obtenido en ayuda para su desarrollo; que la situación de las naciones más pobres, con excepción de Asia del Este, a empeorado; que en el caso de la África Subsahariana, que es la región más pobre del mundo con rentas de 300 dólares per cápita, en su comercio de los últimos quince años ha perdido 1200 millones de dólares; y finalmente, que en el saldo del comercio internacional desde 1994 a la fecha, el 70% de las ganancias han sido para los países desarrollados (Stiglitz, 2007).

Más allá de los conceptos anteriores, lo cierto es que a partir de noviembre de 2001, en que se celebró la Ronda de Doha, Qatar, con la idea de promover una nueva agenda para el desarrollo del comercio, las pláticas no han avanzado; y por el contrario, un ambiente de descontento proveniente desde los acuerdos alcanzados en la Ronda de Uruguay; las propuestas de Seattle que terminaron con disturbios; y la propia agenda insuficiente de Doha, nos hablan de un malestar comercial entre países desarrollados y en vías de serlo; de igual modo que nos indican que la institución internacional encargada del comercio (OMC), no está respondiendo a la inquietud de la mayoría de los actores comerciales; al propio tiempo que se ha mostrado poco eficiente para abrir una nueva ronda de discusiones donde se planteen con toda transparencia los ingentes problemas del comercio actual.

Al problema anterior habría que sumar que no obstante los importantes incrementos del comercio mundial registrados hasta 2007, el estallamiento de una profunda crisis económica a partir de 2008 (que parece extenderse los próximos años), está provocando el derrumbe del comercio mundial en -20% para 2009, (Agencia de Holanda para el Análisis de la Política Económica); amenazando con agravar el ambiente actual del comercio en el mundo, así como de afectar su sustentabilidad ante el inicio de políticas neoproteccionistas que ya se han empezado a aplicar tanto por parte de países desarrollados como Estados Unidos, Italia, Francia y Rusia, entre otros; como de naciones en vías de desarrollo como Paraguay, Ecuador, India, Vietnam, etc.

El desajuste de los sectores económicos; el desbordamiento de una innovación tecnológica que no se termina de administrar; los nuevos miles de millones de actores comerciales que surgieron con la apertura política y tecnológica; la

caída de la economía global; la preocupante alza del desempleo; la creciente amenaza ecológica y el debilitamiento del principal mercado del mundo (Estados Unidos), son entre otras causas las que han provocado la inquietud sobre el presente y futuro del comercio internacional.

Esta inquietud, al mismo tiempo que es un motivo de tensión para la economía y el comercio de los países, se presenta también como una gran oportunidad para abrir el tema del comercio internacional, dentro del ambiente de cambio y transformación que vive el mundo.

Es en este breve marco de inquietudes, pero también de oportunidades del comercio internacional, que tanto el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, como las Asociaciones de Agentes Aduanales del Aeropuerto de México y de Nuevo Laredo, que conscientes de la gran importancia que resulta para el país su actividad de comercio, decidieron organizar el Coloquio denominado: El Comercio Exterior y la Gestión Aduanal en el siglo xxi, los días 23 y 24 de septiembre de 2009; de igual modo que la realización de la presente obra editorial, con la finalidad de que los estudios y las opiniones vertidas dentro de los mismos, se sumen a todos aquellos esfuerzos académicos e intelectuales que se están realizado actualmente para la mejora de la actividad económica y comercial del país.

En este sentido, el presente proyecto editorial busca a través de sus cinco capítulos, el desarrollar una visión integral del tema del comercio exterior y la gestión aduanal, en el marco de este inicio de siglo; conscientes de que en la actualidad, la mejor manera de analizar los procesos globales de cambio, es a través del trabajo conjunto y multidisciplinario de los participantes.

Bajo este enfoque, el comercio internacional y la gestión aduanal quedan integrados en un mismo concepto, que sin desatender las actualizaciones de Derecho Positivo inherentes al buen desempeño de la actividad aduanal, tampoco renuncia a su compromiso de entender un proceso histórico en permanente cambio; pero sobre todo, de ser actor en la construcción de un comercio más sólido y más justo.

En este sentido, en el capítulo uno titulado, “De una era de cambios a un cambio de era: los retos del desarrollo económico”, a través de los trabajos de Jorge Eduardo Navarrete, Enrique Dussel Peters, Gustavo Vega Cánovas, Luis T. Díaz Müller y Arturo Oropeza García, se presentan diferentes enfoques y análisis sobre la crisis y los eventos económicos evidenciados en 2008-2009, tanto en México como en el mundo. En este capítulo se partió de la preocupación de estar frente a una crisis de dimensiones diferentes a las presentadas en las últimas décadas, y que por lo mismo reclamaba una atención especial de sus participantes. De este modo, se toca el tema de la crisis global en América Latina y en México; se revisa la grave caída de las exportaciones en el sector industrial de México, se analiza la crisis financiera en

el marco de la competitividad de los sectores del transporte y de la electricidad; así como las transiciones del poder en el marco de la Mundialización y el desarrollo.

En el capítulo dos titulado: “El comercio exterior en un mundo de retos y oportunidades”, el enfoque se traslada de manera exclusiva al campo del comercio internacional y nacional, revisando sus ventajas, apuntando sus nuevos retos; en un entorno comercial de ganadores y perdedores que guardan una relación directa con las estrategias comerciales instauradas por los diversos países. En este sentido, a lo largo del capítulo se abordan las nuevas prácticas del comercio global; las tendencias y perspectivas del comercio agropecuario en México; la política comercial de México con el mundo; las líneas generales de la apertura comercial de la industria automotriz, y el caso paradigmático y exitoso del comercio chileno. En este capítulo José Ignacio Korzeniak Pastorino, Ramón Zamanillo, Roberto Zapata, Eduardo Solís y Manuel José Prieto, bordan a través de sus investigaciones sobre este diagnóstico del comercio en el mundo.

El comercio mexicano no puede entenderse, a partir de 1994, sin su referente obligado que es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), por ello, y bajo esta idea de visión integral del tema del comercio exterior y la gestión aduanal en el siglo XXI, es que el capítulo tres se orientó hacia: “El comercio mexicano a los quince años del Tratado de Libre Comercio de América del Norte”, el cual a través de las aportaciones de Rodolfo Cruz Miramontes, Bradly Condon, Juan Manuel Saldaña y Laura Hernández Ramírez, transita a través de los tres lustros en los que México ha registrado tanto su mayor incremento de comercio exterior, como su mayor compromiso con un solo mercado que es el de Estados Unidos, con el cual ha mantenido durante este periodo un intercambio aproximado del 80% de su comercio total. Los trabajos se adentran sobre las experiencias vividas, los problemas presentados; pero sobre todo escudriñan en los nuevos escenarios jurídicos que puedan ser parte de un relanzamiento del mismo, los cuales le permitan, más allá de los logros obtenidos y los problemas presentados, competir de una manera más integral y eficiente frente a otros mercados regionales, y de manera especial, con el mercado asiático.

El capítulo cuatro: “La actividad aduanal y sus principales retos jurídicos en el siglo XXI (1)”, se enfoca hacia los temas relevantes de derecho positivo que inciden de manera directa en la vida diaria del comercio y la gestión aduanal. José Alberto Valdés Villarreal, José Othón Ramírez Gutiérrez, Sergio de la Rosa Vélez y Carlos Daza Gómez, presentan importantes propuestas para una actividad aduanal que vive el reto de su permanente actualización ante los diferentes cambios legislativos en la materia aduanal y en los instrumentos de la justicia fiscal y administrativa; sin descuidar la revisión de importantes temas como el de las cuotas compensatorias; o el siempre relevante capítulo de los delitos aduaneros.

El capítulo cinco, también titulado: “La actividad aduanal y sus principales retos jurídicos en el siglo XXI (2)”, se integra de igual manera que su homólogo anterior, con la finalidad de apurar en la actualización de temas específicos del Derecho positivo de la materia. Gerardo Lavega, Rubén Aguirre Pangburn, Bárbara González Forastieri, Enrique Ponzanelli y Mariano González Franco, trabajan a través de diversos temas la visión integral de este proyecto editorial con importantes aportaciones en materia constitucional y procesal; así como en los efectos de las sentencias y laudos arbitrales en la práctica aduanal; sin omitir juicios de interés en el hoy imprescindible tema de la propiedad intelectual en materia aduanera.

Agradecemos a todos los participantes de esta obra editorial su valiosa participación y apoyo profesional para que su construcción fuera posible. Esperamos que su contenido, junto con la celebración del propio Coloquio, contribuyan a un mejor entendimiento sobre el comercio internacional y la gestión aduanal, en relación a la crisis económica por la que atravesamos.

Agradecemos también al Director del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, Doctor Héctor Fix fierro, su importante apoyo para la realización del presente libro; quien como siempre, motivó en todo momento la realización de este esfuerzo académico de carácter interinstitucional.

Al maestro Virgilio Vallejo Montaño, presidente de la Asociación de Agentes Aduanales del Aeropuerto de México, y al Lic. Santiago Aréchiga Guajardo, presidente de la Asociación de Agentes Aduanales de Nuevo Laredo, les patentamos nuestro especial reconocimiento por su interés en apoyar y difundir este tipo de eventos, relacionados con la problemática del comercio internacional y la gestión aduanal, en un momento de franca transformación global y cambio económico.

La economía, el comercio internacional y la gestión aduanal, no pueden absconderse de un mundo global en permanente cambio, porque si lo hicieran, renunciarían a ser actores de su tiempo. La profunda crisis económica que se presenta a partir de 2008, es la evidencia de un mundo desarticulado, que no acaba de ponerse de acuerdo para convivir de una manera más incluyente y compartida. Sin embargo, la presente crisis también se presenta como la gran oportunidad de mejorar lo hecho hasta ahora por los diferentes países, en nuestro caso, México, tanto en lo individual como de manera colectiva. En este sentido, el verdadero reto ya no es que tan profunda puede ser la crisis económica por la que atravesamos, sino más bien, la capacidad de respuesta que tengamos en conjunto para enfrentarla.

Arturo Oropeza García
Ciudad de México, agosto de 2009.