

La Unión Europea y México: socios en la integración regional*

Lydie Polfer

Es muy grato para mí estar con ustedes el día de hoy y compartir algunas ideas generales sobre la importancia que México tiene para Luxemburgo y toda Europa. Qué mejor lugar para hacerlo que aquí en el Instituto Matías Romero, situado en este edificio del siglo XVIII, que albergó la Aduana del Pulque en la ciudad de México.

Cuando los primeros españoles llegaron, descubrieron el pulque, bebida que era muy popular entre los indígenas; tanto es así que Cortés lo menciona en su primera carta al rey Carlos V. El pulque, que se producía desde la época de los aztecas, resultó ser uno de los primeros productos mexicanos que se exportaron a Europa. En ese sentido, esta antigua bebida representa la histórica y larga relación comercial entre Europa y América.

Como reflexión hecha al margen, quisiera señalar que durante el reino del mismo Carlos V y de su sucesor Felipe II, monarcas del Imperio español de los Habsburgo, Luxemburgo y México formaban, ¡ambos!, parte de este imperio.

Pero regresemos a las relaciones comerciales entre nuestros dos países y continentes, es decir, a aquéllas del siglo XXI.

*Conferencia pronunciada en el Instituto Matías Romero de la Secretaría de Relaciones Exteriores, el 19 de septiembre de 2002 (versión original en inglés).

Hemos recorrido un largo camino desde que la primera carga de pulque saliera de este lugar hace varios siglos. Hoy, las exportaciones mexicanas abarcan una extensa variedad de productos que van desde el petróleo, la plata y los bienes manufacturados hasta el café y las frutas. En la última década, México se ha posicionado como actor principal en el mercado del comercio global. Se trata de un importante logro, tanto mayor si tomamos en cuenta la crisis económica de 1994 y la subsiguiente devaluación del peso.

México, la décima economía mundial y el octavo exportador de bienes y servicios en el mundo, es actualmente un mercado dinámico y vibrante; en muchos aspectos se le puede considerar como un ejemplo muy exitoso de la integración económica en el ámbito regional e internacional.

El compromiso con el libre mercado y los mercados abiertos es una meta común que Luxemburgo y México comparten. Resulta interesante señalar que nuestros dos países, pese a ser muy distintos en cuanto a tamaño y localización geográfica, han llegado a las mismas conclusiones sobre la mejor forma de asegurar un crecimiento económico sostenible en beneficio de nuestros pueblos.

Igual que Luxemburgo, México es miembro de una organización regional de comercio. En este sentido, quisiera alabar su decisión de unirse al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y estar entre los países más comprometidos del mundo con los principios del libre comercio.

El fortalecimiento de la integración regional beneficia a todos y cada uno de los países. Al respecto, hay distintos enfoques; por ejemplo, mientras que el TLCAN es fundamentalmente una organización de libre comercio, los fundadores de la Unión Europea (UE) —políticos como Robert Schuman— querían ir más allá de esa meta. Estos estadistas incorporaron mejor que nadie las intenciones de los europeos, de nunca volver a permi-

tir que la guerra dividiera nuestro continente. La UE es el claro reflejo de esta ambición y representa un nuevo enfoque de cómo debe ser el trato entre nosotros. Nuestra nueva moneda común, el euro, es otra expresión más de la nueva identidad europea.

Aparte de estas consideraciones, el libre comercio permanece en el núcleo tanto de la UE como del TLCAN. Hoy, este último representa para México, en muchos aspectos, lo que la Unión Europea ha sido para Luxemburgo durante décadas: el principal socio comercial, un motor importante del crecimiento y la integración económica regional, pero también un factor esencial para garantizar la estabilidad en la región.

Tal vez se pregunten ¿por qué un país tan pequeño está interesado en el libre comercio? O bien, ¿qué razones han motivado a Luxemburgo a estar entre los defensores del libre comercio en el mundo? La historia nos da la respuesta: la prosperidad y el comercio van de la mano.

A diferencia de México, Luxemburgo es un país que no tiene salida al mar. Ubicado en el corazón mismo de Europa, entre Francia, Alemania y Bélgica, el libre acceso a las rutas internacionales de comercio tenía, sin lugar a dudas, una importancia vital para el desarrollo del Gran Ducado.

En el siglo XIX Luxemburgo estaba entre los países europeos más pobres. Cerca de una tercera parte de la población emigró a Estados Unidos. Pueblos enteros desaparecieron del mapa.

En este contexto, obtener el libre acceso a los mercados, en particular a los de nuestros vecinos cercanos, era de primordial importancia para lanzar a mi país a la era industrial.

El desarrollo de la industria siderúrgica de Luxemburgo en el siglo XIX estaba intrínsecamente ligado al concepto del libre comercio. Como país que apenas contaba con 400 000 habitantes, nuestro mercado interno no habría podido absorber

nuestra propia producción de acero. El tamaño de la producción fue tal que en el mundo de hoy Luxemburgo también puede ser llamado el “Valle del Silicón del Acero”. Desde esa perspectiva, la integración hacia los mercados regionales era una cuestión de absoluta necesidad, como lo sigue siendo hasta nuestros días. Por esta razón, siempre hemos pertenecido a asociaciones regionales de comercio, como la Zollverein alemana hasta antes de la primera guerra mundial, o la Luxembourg-Belgium Economic Union (Unión Económica Luxemburgo-Bélgica) desde 1922, o el Benelux después de la segunda guerra mundial.

La ola de emigración de Luxemburgo hacia Estados Unidos, otro punto en común que comparten nuestros dos países, sólo se detuvo cuando, gracias a la industria emergente del acero y su integración a los mercados europeos, se empezaron a obtener buenos ingresos para nuestro pueblo.

Para Luxemburgo, un país pobre en ese momento, era indispensable disponer de capital extranjero a fin de desarrollar la vigorosa industria del acero. Los primeros bancos se establecieron aquí hace apenas unos 150 años; estos bancos habrían de formar más tarde la base de la industria financiera que está emergiendo en mi país.

En la actualidad, Luxemburgo alberga el séptimo centro financiero más grande del mundo. Al contar con un capital neto de 950 billones de euros, que se administran a través de fondos de inversión luxemburgueses, el país está expuesto a la presión competitiva de los mercados mundiales. Mantener una industria financiera eficiente requiere una labor continua. Cualquier interrupción que se hiciera en estos esfuerzos traería, a la larga, una regresión.

Como somos un país pequeño con un mercado que se caracteriza por su tamaño limitado, la única manera de prosperar a largo plazo ha sido, y sigue siendo, mantenernos siempre

competitivos, primero en el ámbito regional y, en seguida, en el global.

El libre comercio puede muy bien compararse con un barco en alta mar. Nunca se puede prever con certeza qué clima habrá. En ocasiones puede tratarse de un mar embravecido; en otras, de uno tranquilo. No es posible hacer predicciones claras y, si uno se confía demasiado, el barco puede naufragar. La vigilancia, la resistencia y el valor, así como las buenas habilidades de navegación, son factores esenciales si queremos llegar a puerto seguro y entregar las mercancías.

Incluso cuando se tienen todas estas cualidades, la forma más segura de cruzar el océano sería uniéndose a una flota. Es bien sabido cómo en el siglo XVI los grandes convoyes de buques mercantes españoles navegaban a través del Atlántico hasta España, cargados de mercancías exóticas del Lejano Oriente y metales preciosos de Centro y Sudamérica. Para evitar los ataques de piratas o de bucaneros, eran a menudo escoltados por barcos de guerra españoles.

Los mares del mundo fueron los precursores de los mercados globales de hoy. En este sentido, la integración regional es comparable con un convoy pues, como reza el refrán, “siempre es mejor ir acompañados que solos”. Un convoy bien organizado y estructurado puede ofrecer la mejor protección para un barco en un mar embravecido.

Por ello no es sorprendente que mi país se haya unido al proceso de integración europeo, que ha demostrado ser el canal más eficiente para expresar nuestras opiniones, e ir tras nuestros intereses en Europa y en otros lugares.

Permítanme insistir en la dimensión política de la Unión Europea. El papel crucial que ha asumido el convoy europeo para generar seguridad y estabilidad en nuestro continente, devastado por dos guerras en la primera mitad del siglo XX, es algo que en la actualidad entiende muy bien la gran mayoría

de los europeos. La integración de Europa es también, y puede ser ante todo, una inversión en paz y estabilidad.

Una interdependencia cada vez mayor entre los países es la forma más atinada de reducir las tensiones, a través del incremento de unas relaciones comerciales que se basen en el interés económico, la comunicación, la inclusión, la confianza y el respeto mutuos.

Lo anterior es especialmente relevante ahora, cuando el convoy europeo, que cuenta hasta el momento con 15 buques, está por ampliarse. Esto tendrá sin duda implicaciones en la organización interna del mismo. Pero el concepto fundamental prevalece. En un futuro muy cercano daremos un gran paso para unir nuestro continente, que durante siglos ha sido atormentado por la guerra y dividido por una cortina de hierro a lo largo de 50 años. Con el logro de un único mercado europeo, que hoy comprende a 370 millones de consumidores y que crecerá para incluir a más de 500, la UE está dando un paso decisivo para superar las divisiones del pasado. En otras palabras, actualmente es posible tener acceso a la décima parte de la población mundial, que conforma un solo mercado y usa una misma moneda. Con la ampliación de la UE, Europa logrará la unificación del continente.

Al igual que la Unión Europea, el TLCAN ha tenido resultados espectaculares. A pesar del ocasional clima de tormenta, producido por los fuertes vientos venidos del Este, en especial los del sudeste asiático en 1997 y los de Rusia en 1998, el TLCAN ha registrado, desde 1994, un incremento general del comercio entre sus miembros de aproximadamente 160 por ciento.

El aumento de los flujos de comercio no es evidentemente una meta aislada. Lo que en realidad nos interesa es llegar a puerto y acelerar el bienestar de la gente en todo el país o en toda la región. El hecho de que existan condiciones favorables, que generen un buen clima de negocios, propicia mayor comer-

cio, inversión y entradas de capital, lo que a su vez genera oportunidades de empleo.

A lo largo de la historia, las ciudades portuarias han cobrado fama por su estabilidad financiera y sólidos presupuestos. A través de los múltiples tratados de libre comercio que México ha celebrado con países de Centro y Sudamérica, se está transformando gradualmente en puerto o, dicho de otra manera, en la puerta de entrada para hacer negocios con los países de América.

Sobre la base de su desempeño relativo, México es probablemente hoy por hoy el buque insignia que transporta los logros del convoy del TLCAN. El hecho de que en febrero de 2002, la Standard & Poor haya otorgado a este país la calificación BBB soberana en inversión sobre deuda, por primera vez desde la llamada crisis del Tequila, habla por sí mismo y debe considerarse como un logro significativo, con mayor razón ahora que muchos otros países de América Latina están atravesando por crisis monetarias.

La integración económica regional es, por consiguiente, un concepto muy importante para nuestros dos países; sin embargo, por imperativo que resulte promoverla, no se debe descuidar el fortalecimiento del comercio internacional entre los diferentes bloques regionales.

Me gustaría destacar en forma especial la celebración del Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea, uno de los tratados comerciales más amplios en su tipo que haya celebrado la UE. El haber autorizado al buque mexicano a unirse al convoy europeo sin duda aumentará nuestra mutua capacidad para sortear cualquier temporal. Al incrementar las relaciones comerciales con Europa, México también logrará diversificar su economía. Efectivamente, en los 18 meses transcurridos desde la entrada en vigor de este tratado, el comercio entre la UE y México se ha incrementado en 28.6 por ciento.

Mientras las importaciones mexicanas provenientes de la UE han crecido 23%, las exportaciones de México hacia la misma se han elevado 44 por ciento.

Finalmente, no debemos olvidar que, a lo largo de la historia, los convoyes comerciales han sido, las más de las veces, escoltados por buques de guerra. Los acuerdos de la Organización Mundial del Comercio (OMC) representan los buques de guerra de nuestra época. Para ser efectivos en la tarea de proteger el libre comercio, es de suma importancia cumplir con todas las decisiones de los foros de la OMC. ¿Acaso podría ser de otra manera? La confianza mutua y el respeto por el estado de derecho son la base misma del comercio.

Algunos acontecimientos en el sector siderúrgico han subrayado en el pasado reciente la necesidad de preservar el libre comercio internacional. El libre comercio no es algo que deba darse por hecho. Las medidas proteccionistas no son la solución; al contrario, a la larga tienden a ser contraproducentes. El libre comercio es uno de los grandes logros de la segunda mitad del siglo pasado y debemos, por todos los medios, evitar ponerlo en peligro.

Después del 11 de septiembre hubo un temor generalizado de que se detendría el progreso hacia la liberalización y el comercio global; afortunadamente no sucedió así, y en Doha se acordó el lanzamiento de una nueva ronda de liberalización del comercio.

En este contexto, quisiera recordar el papel insigne que tuvo México, y que fue aplaudido por la UE, durante los preparativos y en la propia Conferencia de Doha. México demostró además su compromiso con la OMC, al ofrecerse a ser anfitrión de la próxima Conferencia Ministerial en Cancún.

De hecho, en el largo plazo, todos los países tendrán que integrarse por completo al sistema de normas de comercio internacional. Al mismo tiempo, tenemos que asegurarnos de que

dichas normas sean lo suficientemente flexibles y puedan así dirigirse hacia las necesidades específicas de cada uno de los países implicados. Uno de los problemas más importantes consistiría en cómo ayudar a los “marineros” que se han integrado a esta labor para que puedan navegar con toda seguridad en mar abierto.

Luxemburgo está totalmente comprometido a prestar ayuda a quienes la requieran. El libre comercio no puede ir en un solo sentido. Todos los países deben beneficiarse al participar en el sistema mundial de comercio, como lo definen las reglas de la OMC.

Por mi parte, estoy plenamente convencida de que el fortalecimiento del comercio mutuo con países más pobres es una de las herramientas más poderosas de la ayuda al desarrollo. La creciente disparidad en el mundo en cuanto a ingresos y estándares ambientales y sociales pone de manifiesto la necesidad de disminuir la brecha entre los ricos y los pobres. Tenemos que actuar porque, a la larga, dejar de hacerlo puede resultar auto-destructivo para todos los buques y los marineros implicados.

El comercio no es un juego de suma cero. Al fomentar el comercio con países desarrollados, los países en desarrollo también deben ganar. Estoy consciente de que la agricultura y el medio ambiente, por sólo mencionar algunos de los problemas clave, deben abordarse y resolverse en forma equilibrada.

En este sentido, la agenda para el desarrollo de Doha es más que una ficción: ofrece una perspectiva real. El comercio abierto junto con políticas de buen gobierno deben ser capaces de incrementar los niveles de ingresos y, de esta manera, reducir la pobreza.

Como dije antes, el libre comercio no es un fin en sí mismo. Debe servir a la gente y al mundo en su conjunto. En ese sentido, no deben pasarse por alto las preocupaciones por el medio

ambiente, expresadas por mucha gente en todas partes, incluso en mi país.

Algunas de estas voces que escuchamos en Seattle o en Génova pueden argumentar que hay una contradicción entre el libre comercio y, por ejemplo, las políticas ambientales, en especial en una época en la que estamos luchando para alcanzar las metas fijadas en el Protocolo de Kioto. En Luxemburgo los jóvenes me preguntan a veces si en realidad tiene sentido importar frutas, digamos de Nueva Zelanda a Luxemburgo, en aras del libre comercio. Por otro lado, muchos de estos mismos jóvenes no cuestionan la necesidad de importar la cerveza Corona, que es muy popular entre ellos.

Evidentemente, tenemos que buscar el equilibrio entre el libre comercio, las preocupaciones relativas al medio ambiente y el desarrollo económico; al formular las reglas del comercio debemos tomar en cuenta un conjunto integral de parámetros.

Estamos conscientes de la magnitud de estas cuestiones. Mi país, por pequeño que sea, no evade sus responsabilidades, como lo ilustra el hecho de que hoy Luxemburgo dedica más de 0.7% de su producto interno bruto para ayuda al desarrollo.

De los problemas que enfrenta el mundo, casi ninguno puede resolverse de manera permanente si no se reducen las actuales desigualdades sociales. Tenemos que recordar que muchos de los conflictos se deben, hasta cierto punto, a problemas tan comunes como el del pan de cada día. A la larga, la libertad y la solidaridad son gemelas siamesas: una no puede existir sin la otra.

Debo admitir que el libre comercio quizás no sea el remedio contra todas y cada una de las dificultades; sin embargo, estoy convencida de que ninguno de los problemas fundamentales del siglo XXI puede resolverse sin un serio compromiso global con respecto al principio del libre comercio.

Para concluir, el libre comercio es esencial para un mundo libre. Debemos tener esto en mente cuando vayamos a defender los intereses de nuestros respectivos países en la próxima Reunión Ministerial de la Organización Mundial del Comercio en Cancún, de la cual será anfitrión su bello país, que hoy tengo la fortuna de visitar.

Muchas gracias por su atención.