



situación de las negociaciones hasta el 21 de febrero de 1992, en la ciudad de Dallas.

A pesar de que se negoció el futuro de tres países, las discusiones eran tan secretas que cuando los negociadores se instalaban en un hotel, los campesinos, industriales o banqueros cuyo caso era juzgado se quedaban afuera en "el cuarto de junto", mientras que en el salón principal los protagonistas oficiales jugaban estira y afloja a solas y, muy de vez en cuando, salían del salón de decisiones, no para consultar a los interesados sino, simplemente, para ir al baño.

Según ese documento de 400 cuartillas en español y 600 en inglés, el tratado tiene 26 capítulos que detallan bizantinamente cada área del posible comercio entre los tres países. Los capítulos son:

- 1) Propósitos y objetivos; Formas de interpretación; Seguridad nacional; Excepciones, otros.
- 2) No se obtuvo.
- 3) Origen de productos y reglas de calidad.
- 4) Acceso a mercados; Tratamiento nacional.
- 5) Agricultura.
- 6) Programas no sujetos a aranceles compensatorios; Reparación de catástrofes nacionales; Compensación por retiros; Ajuste estructural de reprivatización.
- 7) No se obtuvo.
- 8) Garantías; Medidas de emergencia.
- 9) Posiblemente sea energía.
- 10) Textiles y productos del vestido.
- 11) No se obtuvo.
- 12) Estándares técnicos.
- 13) Servicios; Comercio transfronterizo; Trato estatal y provincial.
- 14) Transporte terrestre; Carretaje aduanero; Transportes por tierra;
- 15) Limpieza de barcos; Manejo de muelles, malecones y canales.
- 16) Telecomunicaciones.
- 17) Servicios financieros; Excepciones.
- 18) Seguros.
- 19) No se obtuvo.
- 20) Migración; Entrada de técnicos.
- 21) Adquisiciones gubernamentales.
- 22) Inversiones; Reglas de empresas estatales; Casos de expropiación.
- 23) Propiedad intelectual; Patentes, marcas y derechos de autor.
- 24) Procedimientos de concilia-

ción. 25) Problemas de balanza de pagos. 26) Estipulaciones finales.

En el documento no aparece el capítulo de energía, donde deben estar las reglas sobre explotación de petróleo, petroquímica, establecimiento de gasolineras norteamericanas (inciso que debe ser secreto de secretos). Sin embargo, con lo que tenemos se puede mostrar que el comercio no tiene nada de libre, que las trabas que se ponen entre los países establecen una relación más hostil y conflictiva que antes y que, incluso, se da a las aduanas norteamericanas facultades de Procuraduría de Justicia en nuestro propio país. Para mostrarlos veamos los laberintos respecto a las Reglas de origen a las que ya nos hemos referido en términos generales en el capítulo anterior.

Dice el proyecto en su artículo 3.01 que los productos se consideran originados en un país firmante: si son obtenidos o producidos totalmente en el territorio de uno o más países parte; si los materiales no originarios utilizados en la producción o ensamblado se transforman para merecer un cambio de clasificación arancelaria, etcétera. Canadá propuso que se consideren originarios de un país, aun cuando los componentes no tengan cambio en la tarifa, cuando se importen sin estar ensamblados.

Las discrepancias comienzan cuando se intenta establecer el porcentaje mínimo de contenido regional y se convierten en conflicto cuando se trata de definir ese concepto, tal como vimos en el capítulo anterior.

Luego los negociadores se ponen minuciosos hasta el absurdo; señalan que para determinar el valor de los componentes no regionales hay que distinguir entre materiales totalmente originados, importados naturales, procesados, accesorios, herramientas y refacciones. Definen los costos extrafábrica que pueden incluirse en el costo total, como los materiales de empaque y paquetes

para venta, los materiales de empaque para embarque, los costos de reembarque, y cinco conceptos más.

No contentos con eso, se ponen a definir cada uno de los términos. Se consideran "costos de mano de obra" los salarios, sueldos, el tiempo extra, los turnos de la noche, los incentivos, las prestaciones, los planes de pensión, los gastos de entrenamiento, los de supervisión, las funciones administrativas, el manejo de materiales, la ingeniería de diseño, la inspección y el control de calidad, el mantenimiento de edificios, los servicios médicos, los equipos de seguridad, el manejo y disposición de desperdicios. También toman en cuenta los "costos no laborales" como los de inspección técnica y de pruebas de funcionamiento (*tests*), el costo de energía y combustibles, la amortización de dados para troquel, moldes y herramientas, los impuestos sobre propiedad raíz, el costo de edificios, las tarifas de seguros, los intereses de financiamiento; el dibujo, el diseño industrial; los gastos de teléfonos, telefax, express y correos, las licencias obtenidas; la seguridad ambiental, los costos de cumplir con las leyes ecológicas; la ropa y el equipo de seguridad; el costo de investigación de nuevos productos y algunos más. Esta relación tan detallada tendrá que aprenderla el exportador mexicano de canastitas o de mezclillas si quiere tener su certificado de origen y evitar problemas con la autoridad.

También declaran que entre los costos de mano de obra no se podrán incluir los salarios y compensaciones de ejecutivos; ni sus coches, ni sus casas, ni sus clubes de golf, los gastos del agente aduanal, los gastos de teléfonos y correo que no tengan relación directa con la fabricación (y yo pregunto: ¿a juicio de quién?); el empaque y los exhibidores; las regalías pagadas a distribuidores, las rentas, intereses y seguros sobre propie-

dades usadas por el personal de la planta; la depreciación de edificios destinados a prestaciones sociales y tampoco las utilidades de los productos. Estos costos, repito, no los puede incluir el exportador que tenga su certificado de origen para gozar de las ventajas del tratado de libre (?) comercio. Si no tiene ese certificado lo tratarán como japonés o español, como taiwanés o argentino. (¿Habrá alguien que después de esto quiera hablar del globalismo?)

Definen también con gran minucia los costos generales, incluyendo doce incisos: tres sobre gastos indirectos, ocho respecto a "otros gastos" prohibiendo que se incluyan las relaciones públicas con la comunidad. La suma de todos éstos permitirá establecer el costo del artículo procesado o ensamblado y así determinar el porcentaje que no es de origen nacional.

Los negociadores no estaban satisfechos y definen luego lo que es el "valor justo de mercado"; los "materiales fungibles o intercambiables"; lo que son "materiales importados", "materiales intermedios", incluso definen lo que son "materiales", lo que significa "exportador", "importador", y hasta la definición de "persona", etcétera. La definición sirve para evitar más torcimiento de lo ya torcido.

La reglamentación minuciosa de cómo se expiden los certificados de origen es otro indicio de que hemos entrado a un regionalismo brutal. El formato deberá ser igual en los tres países, firmado por el fabricante o su representante comercial. Si se trata de una sola exportación o importación, el certificado dura cuatro años; pero el que se expida para cubrir múltiples exportaciones de idénticos productos dura sólo doce meses, debiendo el exportador enviar copias a todos los importadores, notificándoles cualquier cambio. Es decir, en

el mejor de los casos, el exportador debe sacar un certificado de origen cada año y pedir permiso para enviarlo por fax; el importador tiene que exhibirlo a las autoridades en cada pedido.

Las aduanas de los tres países pueden reclamar la autenticidad de lo que se dice en un certificado, y para eso, pueden hacer visitas de inspección. En consecuencia, los que tengan certificado de origen están obligados a llevar libros y guardarlos durante cinco años. Ahí deberá constar el origen de los productos, el monto y fecha de las importaciones, la fecha de compra y el costo de todos los demás componentes; asimismo, los libros de costos de ensamble o producción del artículo exportado.

Si alguien recuerda todas las definiciones de lo que puede y no puede incluirse en el costo para tener derecho al certificado, resultará que sólo los quince grandes exportadores podrán llevar esa detallada contabilidad; el exportador de piloncillo, el de canastas navideñas, tendrá que llevar la contabilidad de una gran empresa... incluyendo la amortización de los datos para hacer las figuritas de jamoncillo o los impuestos prediales sobre el jacal donde se hagan sombreros de paja.

¡Pero no es todo! A fin de verificar si los productos vienen de donde dicen venir, cada país puede llevar a cabo investigaciones en el territorio del otro. Las aduanas tendrán derecho a visitar las fábricas de donde salieron los productos exportados a fin de revisar los libros y registros del productor o para observar el proceso de manufactura y comprobar el origen de los bienes.

Ciertamente, esta visita debe ser autorizada por el fabricante o exportador pero, si no lo permite, le quitan el certificado y tendrá que pagar los impuestos de importación a los Estados Unidos, por las exportaciones anteriores.

Durante las visitas, el exportador tiene derecho a la presencia de dos testigos, siempre y cuando no participen en ninguna forma, excepto como observadores; si no los tiene, de todos modos se lleva a cabo la inspección sin presencia de autoridad mexicana. Si se descubren fraude, los norteamericanos (perdón, el país importador) notificarán a los mexicanos (perdón, el país exportador) y darán a conocer sus resultados hasta treinta días después.

Para no alargarnos, los tres países se comprometen a "mantener una legislación para imponer sanciones civiles, administrativas o penales respecto a las violaciones de las leyes y reglamentos establecidas de acuerdo con lo ordenado" por el anexo de Reglas de origen.

Con lo anterior demostramos que el tratado no tiene nada de libre sino al contrario. Desde el TLC en adelante, el exportador mexicano necesitará cumplir con más requisitos que los que le exige la persecutoria Secretaría de Hacienda; se está autorizando a que vengan a México oficiales del gobierno de los Estados Unidos a inspeccionar fábricas mexicanas para ver si hubo fraude contra el gobierno norteamericano, prerrogativa que estaba reservada a las autoridades nacionales, y se está aceptando la obligación de que nuestro gobierno expida leyes en las que se castigue al mexicano que haya eludido pagar impuestos al Tesoro estadounidense.

Pero si todo eso se negoció por la recíproca desconfianza entre ambos países, lo puntilloso y cuentachiles del capítulo no sólo nos regionaliza y nos aleja del comercio mundial, sino que castiga a quien pretendiera aprovecharse más allá del proteccionismo continental.

Otro capítulo importantísimo es el de la Agricultura, que veremos al hablar de las reformas al artículo 27 constitucional.

El de Transporte por tierra (*Land transportation*), tentativamente capítulo XIV, es importante para ver el alcance de lo concedido por parte de nuestro gobierno.

Entre las reglas iniciales del TLC, está el conjunto de compromisos para dar el "trato de nacionales" a todos aquellos que inviertan, compren, vendan, establezcan, operen las formas de servicios que se establecen. Por eso, en el de transporte por tierra se concederá trato de nacionales a los norteamericanos en muchos renglones, entre ellos, los servicios de transportación en camión carguero (trocas, como les dicen en el norte), el transporte de pasajeros; el transporte por ferrocarril (en el que México reserva el derecho a manejar los ferrocarriles nacionales); se les permitirá la operación de puertos, la operación y mantenimiento de los muelles; carga y descarga de naves; mantenimiento de malecones, limpieza y carena de naves; pasar carga de un barco a otro; operar terminales marítimas de carga, dismantelar barcos y hasta manejar la operación de canales.

También se les dará trato de nacionales en materia de correos, en la operación de bodegas, excepto las de depósito; la operación de ductos, excepto energéticos. Según se aprobó habrá inversiones extranjeras en esas áreas, así como en terminales y paraderos de trailers, el servicio internacional de pasajeros, el transporte de turistas, las terminales de autobuses; los talleres de reparación y mantenimiento de automóviles; el servicio de básculas en carreteras; la renta de equipos y maquinaria; el mantenimiento y reparación de locomotoras, de máquinas diesel, de partes y componentes. Podrán invertir en la construcción y operación de patios de ferrocarril y de espuelas de carga. Se acuerda con los ferrocarriles na-

cionales que harán consolidación de trenes para acarreo especial, tendrán manejo de express, carros de lujo para turistas; venta de boletos; financiamiento en la construcción de vías con recuperación mediante el cobro, carga y descarga de *containers* en bodegas de terminales y algunas cosillas más. Para un viejo ferrocarrilero amigo mío, hubiera sido más fácil poner lo que estaría prohibido.

Aparte de eso, se establece una Comisión de Normas de Transporte por Tierra, con funcionarios de los tres países, que se ha propuesto establecer, antes de un año y medio, los requisitos generales de los choferes incluyendo edad, experiencia e idioma; antes de dos y medio años, los requisitos médicos respecto a los mismos choferes; antes de tres años, las normas respecto a seguridad, mantenimiento, inspección de vehículos, incluyendo llantas, frenos y accesorios; las normas de administración de los transportistas y... para cambiar el panorama nacional, antes de tres años, las normas relativas a las dimensiones de las señales de carreteras, a fin de que los choferes norteamericanos no se confundan. Antes de un año, los requisitos del personal de operación de los ferrocarriles nacionales, así como los requisitos respecto a locomotoras y equipo.

Después de ver las reglas que se concertan para realizar el libre comercio entre dos naciones, confirmo la idea de la recíproca desconfianza.

Los norteamericanos saben que los choferes mexicanos son borrachines; habrá pues que meterlos al orden, al igual que a los maquinistas de ferrocarriles nacionales. Si los puertos no funcionan bien, si las terminales están sucias y no hay equipo, abriremos la puerta a los sindicatos de estibadores norteamericanos, conocidos como los más bondadosos de la tierra; finalmente, co-

mo los choferes de Estados Unidos y Canadá son muy despistados, habrá que acomodar las señales de todas las carreteras a gusto y placer de ellos. El consuelo es que el supremo gobierno está usando la presión extranjera para poner orden donde no pueden. Me resigno a aceptarlo pero, ¿qué jijos tiene que ver con el libre comercio?

Antes de eso, se establece una Comisión de Normas de Transporte por Tierra, con funcionarios de los tres países, para que se establezca, antes de un año y medio, los requisitos generales de los choferes, vehículos, experiencia e idioma, antes de dos y medio años, los requisitos técnicos respecto a los mismos choferes, antes de tres años, las normas respecto a seguridad, mantenimiento, inspección de vehículos, incluyendo las técnicas y procedimientos, las normas de administración de los transportistas. Y para cambiar el panorama radical, antes de tres años, las normas relativas a las dimensiones de las señales de carreteras, a fin de que los choferes norteamericanos no se confundan. Antes de un año, los requisitos del personal de operación de los ferrocarriles nacionales, así como los requisitos respecto a locomotoras y equipo.

Después de ver las reglas que se conciben para regular el libre comercio entre los países, cuando la idea de la técnica de desarrollo.

Los norteamericanos están que los choferes mexicanos son portachines, hasta que se meten al orden al cual que a los ministros de los ferrocarriles nacionales, si los países no funcionan bien, si las terminales están sucias y no hay equipo, entonces la puerta a los sindicatos de trabajadores norteamericanos, conocidos como los más poderosos de la tierra, finalmente, co-