

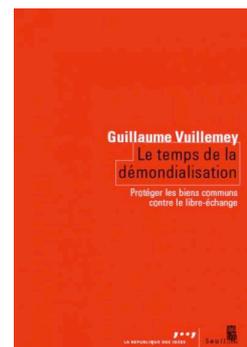
Vuillemy, Guillaume; LE TEMPS DE LA DÉMONDIALISATION, Seuil, Paris, 2022 (pp.112). ISBN: 9782021486292

Eguzki Urteaga

Universidad del País Vasco

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-8789-7580>

eguzki.urteaga@ehu.eus



Guillaume Vuillemy acaba de publicar su obra, titulada *Le temps de la démondialisation*, en la editorial Seuil. Conviene recordar que, tras obtener su doctorado de Economía en Sciences Po París y realizar estancias de investigación en varias instituciones internacionales tales como el Banco Central Europeo o la Universidad de Harvard, este catedrático de finanzas en la Escuela de Altos Estudios Comerciales (HEC) es investigador asociado en la Cátedra de la Autoridad del control prudencial y de resolución (ACPR) sobre el riesgo sistémico. Se ha especializado en los mercados de productos derivados, el funcionamiento y la regulación de los bancos y los mercados financieros, así como en la gestión del riesgo. Ha publicado numerosos artículos científicos en revistas de prestigio internacional, tales como *Journal of Finance*, *Journal of Financial Economics* o *Review of Financial Studies*.

En la introducción de la presente obra, constata que estamos a finales de una cierta globalización. "Tanto la pandemia del Covid-19 como la guerra de Ucrania han marcado un retorno de las fronteras" (p.9). Esto se produce en un contexto en el cual los movimientos sociales y las formaciones políticas que critican el libre comercio globalizado se multiplican. A su vez, se observa una multiplicación de las relocalizaciones de fábricas, la búsqueda de una mayor seguridad en las cadenas de suministro, una consolidación de la producción industrial y un auge de los circuitos cortos y del localismo económico (p.9).

Ante esta situación, los economistas manifiestan generalmente cierta incompreensión e incluso desprecio. A su entender, "cualquier reflujo de la globalización solo podría ser temporal, motivado por perturbaciones extra-económicas que, una vez desaparecidas, permitirán un retorno a la normalidad, es decir al libre comercio" (p.9). Para la teoría liberal, "poniendo en competencia los productores de todo el planeta, la

globalización ha desmultiplicado los intercambios entre los individuos y las empresas, permitiendo a todos acceder a un mayor número de bienes, al menor coste" (p.9).

En ese sentido, esta obra aspira a renovar la crítica de la globalización, dado que la mayoría de los economistas tiene dificultades para entender la naturaleza profunda de ese fenómeno. "Concibiendo solamente la globalización como el libre comercio sobre largas distancias, no ha sabido pensar sus principales costes ocultos y ha permanecido hermética a los discursos críticos" (p.10). Según el autor, "el hecho determinante de la globalización no es el alejamiento de las distancias de los intercambios, sino la puesta en competencia de los países e, *in fine*, la posibilidad de abstraerse casi completamente de toda contribución a los bienes comunes. Ante ello, es urgente inventar una nueva forma de soberanía económica, que requiere un proteccionismo social y medioambiental" (p.10).

En efecto, si la globalización ha puesto a nuestra disposición, en la práctica totalidad del planeta, una gran cantidad y variedad de productos a bajo coste, ha provocado igualmente una rarefacción de los bienes comunes (p.10). De hecho, "ciertas necesidades, que no se reducen al consumo individual, no están completamente satisfechas: el disfrute de un entorno natural [preservado], la sensación de un orden social justo, la existencia de pertenencias colectivas, la necesidad de dar sentido a las actividades diarias" (p.10). En ese sentido, si el consumidor privado tiene una mayor posibilidad de satisfacer sus necesidades, el ciudadano se enfrenta a una mayor pobreza social y política. "Esta divergencia entre intereses privados e intereses colectivos está en el corazón de la globalización" (p.11).

En esta óptica, "la globalización no aparece, ante todo, como un incremento de las distancias de los intercambios, sino como un cambio de naturaleza de los intercambios: aquellos que han podido abstraerse progresivamente de numerosas consideraciones relativas al bien común. A largo plazo, sus consecuencias económicas, políticas y sociales son considerables" (p.11). Ese desdoblamiento del mundo permite explicar los desequilibrios económicos, las nuevas divisiones socio-políticas, el auge del populismo, etc. (pp.11-12).

El hecho fundamental de la globalización es la desterritorialización de los intercambios. "Históricamente, los intercambios, incluso lejanos, estaban siempre vinculados al mundo terrestre: viajar, para un bien o un mercante, era siempre atravesar una serie de órdenes políticos territorializados que imponían sus [normativas], sus tasas, sus obligaciones y hacían así prevalecer una concepción del bien común" (p.12). Un cambio relevante se produce con los grandes descubrimientos de los siglos XV y XVI, puesto que el mar está considerado como libre. Por lo tanto, "la alta mar ha permitido, al margen del mundo de los Estados territorializados, el mantenimiento de un nuevo mundo basado en la desviación de la antigua normativa terrestre" (p.12).

Desde entonces, coexisten dos mundos con dos normativas diferentes. De hecho, "paralelamente al derecho civil de los Estados, se desarrolla un derecho paralelo que aspira a conciliar los intereses privados y la eficacia comercial, ya que, en alta mar, el interés colectivo y el bien común carecen de sentido" (p.12). Ese auge del derecho marítimo y del derecho comercial acaba alterando el propio derecho civil. "En efecto, a partir del momento en que los actores del comercio mundial pueden elegir donde ejercer sus actividades, los Estados son situados en competencia unos con otros", lo que conduce a modificar la legislación local para permitir una mayor satisfacción de los intereses comerciales en detrimento del bien común (p.13).

Sus consecuencias sobre el orden social son notables. En primer lugar, "el poder político que gozaba de una preeminencia sobre las actividades económicas, se halla derrocado, y un poder económico cada vez más autónomo se convierte en dominante" (p.13). En segundo lugar, la coexistencia de dos mundos crea dos categorías de actores. Por un lado, "los móviles, que pueden explotar la desterritorialización de los intercambios, juegan sobre la competencia entre Estados y persiguen sus fines privados a escala mundial" (p.13). Por otro lado, "los inmóviles, que no tienen esa posibilidad [y] padecen localmente el deterioro de los bienes comunes" (p.13). Este modelo de análisis permite comprender "los costes ocultos de la

globalización. Estos costes son soportados por las comunidades locales, en razón de que los Estados están cada vez menos capacitados para perseguir sus fines colectivos" (p.13).

Esto permite elaborar una crítica del libre comercio y conduce a reflexionar sobre el futuro de la globalización, sabiendo que "la pérdida de bienes comunes constituye la condición de su posibilidad" (p.14). A ese propósito, el autor intenta demostrar que "la globalización altera en profundidad la capacidad misma de los Estados de corregir sus efectos nefastos" (p.14). Por lo cual, es preciso abrir el debate sobre la desglobalización. En lugar de ser un proceso negativo o reactivo, puede ser pensada como "la afirmación positiva de bienes comunes que se trata de defender políticamente en cada territorio" (p.14).

En el primer capítulo, titulado *La desterritorialización de los intercambios*, el autor indica que, "para comprender la globalización, es preciso comprender el intercambio lejano, siendo consciente de que la respuesta clásica niega cualquier diferencia entre los intercambios lejano y local. En ambos casos, solo habría individuos o empresas que encuentran mutuamente ventajoso intercambiar. A su entender, la globalización solo sería un proceso de incremento de la distancia en los intercambios" (p.15). En realidad, "la globalización es una revolución marcada por un cambio en la naturaleza misma de los intercambios. Inicialmente vinculados al mundo terrestre, el mundo de los Estados, estos se han desterritorializado poco a poco para convertirse en autónomos respecto a los órdenes políticos y sociales anteriores. Esta desterritorialización, cuyas consecuencias políticas, jurídicas y sociales son inmensas, ha sido posibilitada por la apertura de los mares en los siglos XV y XVI" (p.15).

Aunque existan formas de comercio lejano desde hace varios siglos, no se puede hablar por ello de globalización hasta un periodo reciente por tres razones fundamentales.

- En primer lugar, durante un largo periodo, "el comercio sigue estando estrechamente vinculado al mundo terrestre y, como tal, está sometido en permanencia a la aprobación dada y a las restricciones impuestas por tal o cual soberano o señor. Ese anclaje terrestre significa que el comercio no tiene ninguna existencia autónoma con respecto a la [esfera] política. A menudo, los bienes viajan por carretera o por vía fluvial" (p.17). El comercio se hace igualmente por vía marítima, "pero estos intercambios son indisociables del mundo terrestre. (...) Además, hasta una época tardía, las técnicas de navegación no permiten alejarse de las costas. La práctica dominante es la del cabotaje, que consiste en enlazar sucesivamente los puertos vecinos, sin perder de vista la tierra firme" (p.18).
- En segundo lugar, "el comercio lejano no es asimilable a la globalización, ya que solo concierne a un número limitado de bienes" (p.18). De hecho, los costes de transporte son elevados. "Los únicos bienes que es ventajoso desplazar sobre largas distancias son aquellos cuyo valor es muy elevado respecto a su peso, a la imagen de las especies o de los metales preciosos" (p.18). En cambio, "para la inmensa mayoría de los bienes, no hay un mercado mundial" (p.18).
- En tercer lugar, "las representaciones colectivas y el estatus social de los comerciantes han sido incompatibles, durante un largo periodo, con la idea de un mercado globalizado [y] unificado. Las sociedades pre-capitalistas, al menos en Europa, establecen una distinción clara entre el intercambio en el seno de una comunidad política y el intercambio lejano" (p.19).

Mientras que numerosos intercambios locales obedecen a la lógica del don y del contra-don, "el comercio lejano obedece a unos motivos más estrictamente económicos, orientados a un beneficio inmediato (...). El tratamiento especial reservado al comercio lejano en las economías tradicionales, al menos en Europa, es perceptible en el hecho de que [es] confiado a las minorías mantenidas al margen" (p.20). Esto se traduce por una distinción entre derecho comercial y derecho civil. "El derecho aplicable a los intercambios con el extranjero no es el mismo que el que prevalece en el seno de la ciudad" (p.22).

Las características especiales del derecho comercial han perdurado en el tiempo.

- Por una parte, "allá donde el derecho civil es tradicionalmente el de una comunidad política dada, el derecho comercial aspira a arreglar los litigios entre personas y comunidades diferentes. A ese propósito, el derecho comercial no conoce fronteras fijas y es de naturaleza internacional" (p.22).
- Por otra parte, "allá donde el derecho civil es formalista, dado que requiere una abundancia de palabras sacramentales y de gestos rituales vinculados a divinidades locales, el derecho comercial no es formalista" (p.22).
- Asimismo, mientras que el derecho civil tiene un origen oral, el derecho comercial recurre al contrato escrito (p.22).
- Por último, contrariamente al derecho civil, "el derecho comercial no regula los compromisos intracomunitarios, sino las relaciones entre individuos que no tienen nada en común" (pp.22-23).

En suma, el derecho comercial se ha distinguido claramente del derecho civil, convirtiéndose en un derecho de excepción, un derecho situado al margen. No en vano, con el auge de la globalización, el derecho civil ha incorporado progresivamente ciertos aspectos del derecho comercial, a la imagen del individualismo (p.23).

Con los grandes descubrimientos consecutivos a las expediciones marítimas de los siglos XV y XVI, el intercambio lejano cambia de naturaleza y da inicio a la globalización: "las expediciones financiadas por Enrique el Navegador permiten la circunvolución del Cabo de Buena-Esperanza en 1488; la travesía del océano Atlántico hacia las Américas de Cristóbal Colón en 1492; las expediciones de Vasco de Gama, Jean Cabot, Jacques Cartier, Amerigo Vespucci; la primera vuelta al mundo iniciada por Fernando de Magallanes y culminada por Juan Sebastián Elcano en 1522" (pp.23-24). Estas expediciones han sido posibilitadas por el dominio de nuevas técnicas de navegación que permiten navegar lejos de las costas y contra el viento y con un tonelaje más elevado. Han sido guiadas por la voluntad de encontrar nuevas rutas para acceder a las especias y al oro (p.24).

Estos descubrimientos modifican en profundidad la relación de los individuos con el espacio, al menos en el Viejo Continente. Por una parte, implica la unificación de mundos plurales y, por otra parte, provoca un desencanto. Esta nueva percepción del espacio "tiene consecuencias considerables para el comercio. Este puede progresivamente librarse de las limitaciones terrestres y geográficas, así como políticas y fiscales" (p.25). Con el desarrollo del comercio marítimo, no se alarga solamente la distancia recorrida por los bienes, sino que se modifica la naturaleza de estos intercambios, ya que emerge un mercado mundial unificado que carece de reglas claras (p.26).

Si la apertura de los mares lleva en germen la globalización moderna, permitiendo la desterritorialización de los intercambios, esto no significa que "todas las posibilidades comerciales abiertas hayan sido explotadas completamente". De hecho, "las expediciones siguen siendo muy costosas y los viajes [son sumamente] peligrosos" (pp.26-27). El desarrollo del comercio marítimo implica una reducción de los costes que se produce en dos etapas. En una primera fase, los Estados juegan un papel considerable en su viabilidad, mientras que, en una segunda fase, "los actores privados desarrollan un buen número de innovaciones técnicas y de instrumentos jurídicos que permiten el desarrollo del comercio mundial" (p.27).

La viabilización del comercio mundial implica la creación de sociedades comerciales de nuevo cuño que financian las expediciones comerciales y gozan del monopolio del comercio en ciertas zonas del planeta, lo que les permite realizar elevados beneficios. Además, la creación de las sociedades anónimas permite a los inversores no perder más que lo que han invertido, lo que permite atraer a nuevos inversores (p.28).

A nivel técnico, "la marina mercante se ha beneficiado igualmente del apoyo estatal, especialmente a través de las ayudas financieras a la construcción naval que, en Francia, se sistematizan gracias a Colbert en el siglo XVII" (p.30). Ese apoyo toma diversas formas: "formación, acumulación y conservación de las

técnicas; acceso a la madera de construcción a través de la gestión de los bosques", etc. (p.30). No en vano, a pesar de beneficiarse del apoyo estatal, a largo plazo, "la globalización se ha vuelto contra los Estados, desterritorializando los intercambios y haciendo emerger un mundo que escapa a cualquier forma de soberanía" (p.30).

De hecho, el comercio marítimo escapa poco a poco al control de los Estados. "Los costes de transporte son un factor central en ese proceso de desvinculación progresiva" (p.32). Esto se explica por una serie de factores. En primer lugar, resulta de "un avance continuo de las técnicas de construcción y de navegación. La construcción de una nave se convierte en menos costosa y las naves ganan en eficacia" (p.32). En segundo lugar, los monopolios iniciales de ciertas compañías son cada vez más difíciles de mantener. En tercer lugar, "la evolución de las ideas aboga también a favor de una independización de los intereses comerciales con respecto a los Estados", gracias a la difusión de las ideas liberales de Smith (p.32).

No en vano, la verdadera intensificación de los intercambios comerciales de bienes cada vez menos preciados se produce a partir del siglo XIX con la aparición de la máquina a vapor en 1850. Las naves que gozan de esta propulsión son, a la vez, más rápidas y más regulares. El segundo auge de los intercambios comerciales, que se produce tras la Segunda Guerra Mundial, está asociado a otra innovación de importancia considerable: la aparición del contenedor que representa una revolución al permitir reducir los costes y el tiempo dedicado a las escalas. Favorece, asimismo, la aparición de plataformas multimodales (p.34).

Más recientemente, el proceso de desterritorialización de los intercambios ha tomado otras formas, en razón, principalmente, de la aparición de nuevas tecnologías. Por ejemplo, se produce una desterritorialización "cuando una empresa realiza sus ventas en un país pero consigue, a través de un sistema de flujos financieros entre filiales, declarar sus beneficios en otro país", que puede ser un paraíso fiscal (p.35). Asimismo, existe desterritorialización cuando las actividades esenciales de una empresa están situadas en filiales ubicadas en países menos regulados, aunque dichas actividades se produzcan en otro país. Si estas formas de desterritorialización son antiguas, han conocido un auge considerable a partir de los años ochenta gracias a las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación (p.36).

En el segundo capítulo, centrado en la emergencia de un derecho paralelo, Vuillemy indica que el auge de ese mundo paralelo desprovisto de autoridad política y donde prevalecen los intereses comerciales tiene sus consecuencias. Por una parte, provoca un nuevo derecho, "desprovisto de cualquier referencia al bien común, [y que] aspira a conciliar los intereses privados". Por otra parte, "en un contexto en el cual los Estados están situados súbitamente en competencia unos respecto a otros, se ejerce una presión para alinear el derecho civil sobre el derecho comercial". Por último, "la competencia de estos dos mundos está en el origen de una división entre actores inmóviles y móviles" (p.37). La apertura de los mares ha generado un debate jurídico. "Con la intensificación de los intercambios comerciales por alta mar en los siglos XVI y XVII, la cuestión del estatus jurídico de los mares se ha planteado con cierta agudeza. (...) Esta cuestión ha desencadenado una verdadera guerra [jurídica]" (p.38). La libertad de los mares, en razón de su naturaleza específica, se impone como uno de los pilares del derecho internacional. (...) Ancla la desterritorialización en el derecho y ofrece a los intercambios comerciales un espacio de libertad, virtualmente sin interferencias políticas" (p.39). No obstante, existen dos excepciones.

- Por un lado, las aguas en las zonas costeras siguen dependiendo de la soberanía de los Estados tratándose de aguas territoriales. "Históricamente, [su] delimitación está estrechamente vinculada a la soberanía y a la capacidad de las potencias políticas de imponer una presencia militar en las aguas mencionadas" (p.40).
- Por otro lado, esa libertad se enfrenta a la contaminación de los océanos y a la "gestión común de recursos limitados" (p.40).

En ese sentido, el advenimiento de la globalización puede interpretarse como un cambio de mundo, dado que, "al lado del mundo terrestre, existe un nuevo mundo, el del mar, que funciona según unas reglas radicalmente opuestas. En ese sentido, puede hablarse de la coexistencia de dos mundos de la globalización" (pp.42-43). Por lo cual, "la autonomización progresiva del mundo del mar con respecto al mundo terrestre se acompaña del auge de un derecho paralelo, cada vez más independiente del derecho de los Estados" (p.43). Así, "el derecho comercial desarrolla numerosas instituciones, formas jurídicas o contratos que permiten explotar las posibilidades comerciales a escala planetaria. Por ejemplo, "el derecho marítimo ha desarrollado cantidad de instituciones que permiten despersonalizar la responsabilidad y, por lo tanto, transferirla o compartirla entre un gran número de individuos" (p.44). Pero, la principal influencia del mar sobre el derecho consiste en la organización de las sociedades comerciales bajo la forma de sociedades anónimas que atribuyen a los accionistas una responsabilidad limitada. Esto significa que "el inversor puede, en teoría, desinteresarse por todas las actividades de las empresas en las cuales ha invertido su capital" (p.45).

No solamente coexisten dos mundos y dos derechos paralelos, sino que la preponderancia de los intereses comerciales se hace en detrimento de los intereses generales y de los bienes comunes. De hecho, "de la competencia fiscal y reglamentaria resultan, a largo plazo, profundas mutaciones del derecho y de las instituciones políticas. En particular, el derecho civil (...) ha evolucionado para aceptar unos fundamentos cada vez más individualistas [que] refuerzan la protección de la propiedad privada" (p.46). Esto se repercute en los órdenes sociales y políticos de los Estados (p.47). Así, numerosas medidas benéficas para las sociedades no son tomadas "por temor a una gran movilidad de las actividades económicas" (p.48). Más aún, ciertos Estados renuncian a instaurar tasas y reglamentaciones por temor a espantar a los inversores. "A lo largo de la última ola de globalización, la tasa de imposición de los más ricos ha bajado constantemente" (p.48). En Estados Unidos, "los más adinerados han pagado una tasa de imposición más baja que la clase media, en razón de las posibilidades de elusión fiscal" (p.48).

La coexistencia de dos mundos dispares en el contexto de la globalización da lugar a la división entre dos tipos de actores: los que permanecen en el mundo terrestre y pertenecen a una comunidad política en el seno de la cual "aspiran a un cierto bien común, y los que son del mundo líquido", sin ubicación determinada (p.49). Entre los inmóviles y los móviles, "la cuestión del movimiento [y] de la capacidad de deslocalización es central" (p.49).

- Los móviles, sean individuos o empresas, son los actores que pueden hacer abstracción de las ataduras territoriales, a fin de maximizar sus intereses privados a escala mundial. Frente a cualquier sistema político, los móviles se preguntan qué beneficios privados pueden extraer, al tiempo que minimizan su contribución al bien público local" (p.49).
- Los inmóviles, en cambio, "no tienen la capacidad de arbitrar en permanencia entre los costes y las ventajas de los diferentes órdenes jurídicos. (...) Están enraizados en un entorno local y están, por lo tanto, más sensibilizados a los bienes públicos locales [y] a la vida local" (p.49).

Por lo tanto, tanto los móviles como los inmóviles "mantienen unas relaciones muy diferentes con el Estado y, más generalmente, con las estructuras políticas y culturales. Los móviles son llevados a considerar los Estados como [si fueran] bienes en un mercado. (...) Sus relaciones con los Estados son puramente económicos" (pp.49-50). Los Estados son concebidos como meros proveedores de servicios, ante los cuales solo piensan en maximizar sus beneficios y socializar sus pérdidas" (p.50).

La división entre móviles e inmóviles atraviesa los propios individuos, "no solamente como contribuyentes, sino también como usuarios de servicios colectivos. Un contribuyente móvil tiene la posibilidad de pagar sus impuestos en un paraíso fiscal, [mientras que] un contribuyente inmóvil no la tiene" (p.51). Los primeros se benefician de las consecuencias positivas de la desterritorialización cuando los segundos padecen sus

efectos nefastos (p.52). Asimismo, esta división atraviesa el mundo económico y concierne diferentes formas de riqueza, es decir la distinción entre bienes inmobiliarios y activos mobiliarios. Hoy en día, las grandes fortunas detienen ante todo activos financieros. "En un mundo abierto, estos valores mobiliarios están (...) menos gravados [y] son más difíciles de regular" (pp.55-56). En cambio, "como entidades inmóviles, los Estados son relegados a un segundo plano con respecto a los actores económicos mucho más móviles" (p.56). Se produce una inversión de la relación de fuerza en detrimento de los Estados.

La oposición entre móviles e inmóviles permite comprender la relación existente entre la globalización y los movimientos populistas. "Históricamente, el auge del populismo coincide con unos periodos de aceleración o de profundización de la globalización" (p.57). Tres factores vinculan ambos fenómenos. En primer lugar, "la inversión de las relaciones de preeminencia entre política y economía explica que los decisores públicos puedan pasar por débiles o impotentes" (p.58). En segundo lugar, "en un contexto de competencia mundial de las normas y de los gravámenes, la tentación es grande, para los decisores políticos, de adecuar las normas jurídicas nacionales al entorno internacional a fin de retener o de atraer ciertas actividades" (p.59). Esto genera una sensación de abandono y de traición. En tercer lugar, "la coexistencia de dos derechos paralelos (...) puede dar la sensación de que existen grandes injusticias en el orden social. [Esta] sensación de injusticia solo puede alimentar la polarización de la vida pública, que está en el corazón de la retórica populista" (p.60).

En el tercer capítulo, que aborda los costes ocultos de la globalización, el economista galo constata que, a partir del momento en que la globalización se organiza en gran medida "según un derecho paralelo al derecho de los Estados, es posible poner en evidencia sus costes ocultos: los que se manifiestan por un retroceso, en la vida económica, de todo lo que hace referencia a los intereses colectivos y a la persecución del bien común" (p.81).

Los costes ocultos de la globalización aparecen a partir del momento en que "los intereses comerciales no están vinculados a un territorio y la persecución de estos objetivos colectivos es dificultoso e incluso imposible" (p.61). Fundamentalmente, los costes ocultos son de dos tipos: en primer lugar, "los costes directos, que nacen de la incapacidad a corregir los daños causados directamente por los flujos comerciales", y, en segundo lugar, "hay costes ocultos indirectos, cuya importancia es superior aún. Cuando los costes de transporte son artificialmente reducidos (...), numerosas industrias pueden redespolearse a escala mundial, minimizando, ellas también, su contribución a las políticas colectivas" (pp.62-63). Si los costes ocultos son considerables, hoy en día, no son únicamente monetarios y cuantificables, ya que pueden tener igualmente una dimensión psicológica (p.64).

El ejemplo más pertinente para ilustrar los costes ocultos directos es el del transporte marítimo. "La marina mercante constituye la infraestructura central de la globalización, con unas posiciones dominantes e incluso exclusivas en el transporte de productos petrolíferos, de otras materias primas y de diversos bienes" (p.65). Ilustra las dinámicas descritas: "el proceso de desterritorialización, la competencia de las normas, el alineamiento del derecho de los Estados para responder a los intereses privados, y, por último, unos costes ocultos importantes para la comunidad [e] igualmente en términos medioambientales" (p.65). Con el transcurso del tiempo, "ese sector se ha reestructurado para liberarse de cantidad de tasas y de reglamentaciones" (p.65).

Así, se desarrollan los pabellones de complacencia concedidos "por Estados o micro-Estados que autorizan unas naves extranjeras a enarbolar su pabellón, incluso en ausencia de cualquier vínculo sustancial: a cambio del pago de gastos de registro, una nave puede comprar el derecho a llevar el pabellón de su elección" (p.66). Esta ausencia de vínculo geográfico traduce una desterritorialización, ya que "no hay ningún vínculo entre el lugar en el que la nave opera [o] donde los propietarios están ubicados y el régimen jurídico al que está sometido" (p.67). Para los armadores, "las ventajas son múltiples: elusión

fiscal, reglamentaciones más flexibles, reducción de los costes salariales, ausencia de transparencia sobre el accionariado y la contabilidad" (p.67).

Aparecidos en los años veinte, los pabellones de complacencia se desarrollan tras la Segunda Guerra mundial, atrayendo a una proporción creciente de la flota mundial. Han tomado cierta amplitud en dos oleadas sucesivas. A partir de los años sesenta, las primeras grandes mareas negras se convierten en una fuente esencial de contaminación, lo que da lugar a los primeros grandes juicios que exigen a los armadores que asuman responsabilidades (pp.68-69). En ese contexto, el auge de los pabellones de complacencia es una respuesta al movimiento de regulación y a la responsabilidad civil superior que se pretendía imponer a los armadores y a los propietarios de naves (p.70). La segunda ola de desarrollo de los pabellones de complacencia, que concierne los porta-contenedores, se produce a partir de los años ochenta. En 2020, el 80% del tonelaje mundial para porta-contenedores está matriculado en pabellones de complacencia, lo que muestra que la infraestructura comercial del planeta depende de los estos pabellones (p.71).

La intensificación de la competencia mundial y una integración superior de los mercados continentales permiten a los armadores "disminuir drásticamente sus costes contratando a menos marineros a bordo, unos marineros menos cualificados y provenientes de países donde el coste de la mano de obra es bajo, y sustrayéndose a numerosas obligaciones técnicas y medioambientales" (p.71). El desarrollo de los pabellones de complacencia tiene ciertas consecuencias. Por una parte, ha debilitado "las reglas aplicables a la marina mercante. Por lo tanto, la flota mundial es menos segura, más contaminante y más vetusta. Por otra parte, "ha permitido la puesta en marcha de un amplio sistema de privatización de las ganancias y de socialización de las pérdidas" (p.72).

En cuanto a los costes ocultos indirectos, conviene mencionar dos puntos. Por un lado, "la competencia fiscal entre países y la posibilidad, para los actores móviles, de reducir su tasa de imposición, desplazando sus rentas tasables hacia paraísos fiscales. Ese proceso [constituye] una desterritorialización de las rentas, facilitada por una mayor capacidad a transferir el dinero internacionalmente" (p.73). Por otro lado, existe una competencia reglamentaria a escala mundial, [ya que] las empresas pueden decidir instalarse allá donde la reglamentación es la más favorable, a veces cambiando muy poco sus actividades reales" (p.73).

En materia fiscal, la globalización se traduce por un incremento de la elusión fiscal tanto de los particulares como de las empresas. "Un primer método consiste en manipular (...) los costes de transferencia", es decir los costes asumidos para realizar unas transacciones en el seno de un mismo grupo. "Un segundo método consiste en desplazar ciertos activos intangibles, como patentes o marcas, en las filiales situadas en países con una escasa tasación" (pp.74-75).

- La elusión fiscal es ampliamente practicada por las empresas multinacionales. Lo más a menudo, "cambian simplemente la jurisdicción en la cual deben pagar sus impuestos" (p.75). Esta elusión fiscal tiene un coste elevado a dos niveles. Por un lado, "reduce los ingresos fiscales de los Estados donde las empresas operan realmente, al tiempo que gozan de los bienes comunes locales". Por otro lado, "existe un desequilibrio evidente entre estas empresas y aquellas, más pequeñas, que no tienen la posibilidad de realizar semejantes manipulaciones fiscales" (p.76).
- Asimismo, la fiscalidad de los particulares ha evolucionado notablemente con una disminución progresiva de la fiscalidad que pesa sobre los más adinerados, especialmente en Estados Unidos. Las grandes fortunas disponen de un capital financiero móvil, que se beneficia del incremento de los flujos y de la flexibilización de la reglamentación financiera (p.77).

En el cuarto capítulo, que aboga por un proteccionismo social y medioambiental, Vuillemy estima que, "frente a una globalización que ha disminuido considerablemente la capacidad de los Estados a corregir los daños causados por las actividades industriales y comerciales, conviene restaurar unos órdenes políticos

garantes de los intereses colectivos. Para ello, es preciso reducir la distancia que separa los dos mundos de la globalización" (p.79).

El pensamiento de la mayoría de los economistas sobre este tema tiene dos dimensiones. Por una parte, "si dos agentes económicos están mutuamente de acuerdo para intercambiar, significa que ese intercambio es creador de valor. (...) Esta simple proposición funda la defensa del libre comercio y la condena del proteccionismo desde el siglo XVIII" (p.80). No en vano, reconoce que "el libre comercio entre dos agentes puede acarrear ciertos prejuicios, que denominan externalidades, para terceras partes. (...) Las externalidades pueden ser medioambientales, pero también sanitarias, culturales o sociales" (p.80). Por otra parte, los Estados intentan corregir estas externalidades a través de la tasación y la reglamentación" (p.80).

Para el autor, esta perspectiva es insatisfactoria, fundamentalmente, porque "hace abstracción de los cimientos jurídicos y políticos del intercambio" (p.81). Oculta el hecho de que, con la globalización, los intercambios han cambiado completamente de naturaleza. Ese cambio, caracterizado por la desterritorialización, tiene notables implicaciones políticas: "ya no es posible considerar que el libre comercio es necesariamente benéfico *ex ante*, en la medida en que siempre será posible corregir sus efectos perversos *ex post*" (p.82). "La desterritorialización de los intercambios significa, al contrario, que la corrección de las externalidades *ex post* no es posible o, como mínimo, es complicada, puesto que las partes concernidas podrán fácilmente escapar a las tasas y reglamentaciones" (p.82). Por lo tanto, indica el economista galo, "si es imposible corregir *ex post* los efectos dañinos del libre comercio, está justificado restringir la libertad de comercio *ex ante*, lo que justifica recurrir al proteccionismo" (p.82).

A ese propósito, el concepto de responsabilidad social empresarial, según el cual "las empresas no se limitarían, en su gestión diaria, a maximizar los beneficios a destitución de sus accionistas, sino que tendrían la capacidad de tener en cuenta los intereses más globales de terceras partes o de la sociedad en general", plantea serios problemas (p.83). En primer lugar, "si es cierto que los actores económicos pueden a veces refrenar sus apetitos privados para considerar el bien común, no hay ninguna razón para que esto sea sistemáticamente el caso". En segundo lugar, se trata de una noción abstracta, lo que plantea la cuestión de su contenido (p.84) y refuerza las posibilidades de sustraerse a sus responsabilidades concretas (p.86).

Si no se puede esperar de las empresas que corrijan los perjuicios causados por el libre comercio en un mundo abierto, "conviene entonces reintroducir unas formas de intervención pública efectivas, garantías de los intereses colectivos" (p.87). Existen dos posibilidades fundamentales para territorializar los intercambios de cara a garantizar su conformidad con el interés común.

- La primera consiste en considerar el mundo como un territorio único "que debe estar sometido a una autoridad política y a una regulación únicas. (...) Existiría una sola autoridad que tendría jurisdicción en todo el planeta, incluyendo tierras y mares. Semejante gobernanza mundial (...) estaría en medida de eliminar los efectos perversos del libre comercio, porque ningún espacio escaparía a su jurisdicción" (pp.87-88). No en vano, semejante proyecto plantea numerosos problemas. Implica la existencia de valores comunes y una concepción unificada del bien común que es susceptible de orientar las políticas públicas a implementar, lo que se antoja muy difícil, por no decir imposible.
- La segunda consiste en "restaurar un vínculo sustancial entre las actividades que son llevadas a cabo a nivel local (...) y el tratamiento reglamentario y fiscal de estas actividades que debe ser igualmente local. Esto necesita potencialmente gravar la movilidad en las fronteras terrestres" (p.91). En ese sentido, "una cierta dosis de proteccionismo (...) puede estar justificada, así como el control de los movimientos de bienes y de capitales" (p.92).

En cuanto a los pabellones de complacencia, los Estados podrían prohibir el acceso de sus puertos a naves que tienen un pabellón de complacencia. Pero, si esta medida solo es aplicada por ciertos Estados, dichas naves pueden acostar en un país vecino o los bienes pueden acabar su trayecto por vía ferroviaria o por carretera (p.93). Es más eficaz partir del principio que "la única cosa que no cambia y que la reglamentación puede ser aplicada, sin huida posible, a los bienes que atraviesan una frontera. [Porque], si el transporte es por naturaleza escurridizo, apto al rodeo, no es el caso de los bienes intercambiados" (p.94). Por lo cual, "una cierta dosis de proteccionismo sería un medio de reequilibrar las relaciones entre tierra y mar, reterritorializando los intercambios. Y los recursos así recaudados podrían servir el interés colectivo" (p.94).

En lo que se refiere a la elusión fiscal, el problema es similar. "La única realidad tangible que pueden controlar las autoridades fiscales de un país son los flujos financieros entre empresas cuando transitan de una fiscalidad doméstica a una fiscalidad extranjera" (p.95). "Una tasa sobre los flujos de capitales entre filiales de un mismo grupo (...) permitiría restaurar un equilibrio reterritorializando unos capitales que, en caso contrario, escapan prácticamente completamente al impuesto" (p.95).

En definitiva, si "un proteccionismo brutal y desordenado, que procedería de una ruptura súbita e irreflexiva con el resto del mundo no es deseable, (...) un proteccionismo social y medioambiental se ha convertido en necesario" (p.95). Además, permite defender una visión del bien común en un territorio determinado. Se puede recurrir, igualmente, a la vía reglamentaria, prohibiendo, por ejemplo, ciertos productos contaminantes (p.95).

En el apartado de conclusiones, el economista gasto indica que este libro tiene dos tipos de implicaciones. "Las primeras son prácticas e inmediatas, en relación con los debates sobre el posible reflujos futuro de la globalización. Las segundas son más teóricas y lejanas, y afectan a los fundamentos del pensamiento económico y social" (p.97).

- Por un lado, "este estudio demuestra que la desglobalización es deseable en cierta medida a fin de tener en cuenta, en mayor medida, el bien común de diversas comunidades políticas" (p.97). La desglobalización debe ser entendida como la reterritorialización de los intercambios, es decir su sometimiento a un orden jurídico que permita asegurarse de su compatibilidad con los intereses colectivos. "En cada territorio, la desterritorialización puede ofrecer la oportunidad de afirmar positivamente una visión del bien común, es decir de los valores propios que merecen ser defendidos" (p.97). Se trata de una desglobalización que "procede ante todo de una fuerza democrática e interior a cada comunidad política, que la conduce a afirmar sus intereses colectivos, sociales y medioambientales". Es cuestión de proteger lo que es valioso colectivamente para cada comunidad (p.98).
- Por otro lado, este análisis de la globalización conduce a "reconsiderar los fundamentos antropológicos sobre los cuales se apoya la teoría económica clásica" (p.99). En primer lugar, lejos de reducirse a un individuo que busca, ante todo, maximizar su propia utilidad, es igualmente un ser colectivo que pertenece a una comunidad política y que está preocupado por el bien común. En segundo lugar, lejos de partir del individuo, como primer elemento del orden social, es preciso tener en cuenta los marcos institucionales y jurídicos que preexisten al individuo. Es necesario analizar el individuo contextualizándolo y situándolo en una realidad socioeconómica concreta.

En suma, al término de la lectura del libro *Le temps de la démondialisation*, es preciso reconocer la actualidad del tema abordado (la desglobalización) y la originalidad del enfoque privilegiado (el proteccionismo social y medioambiental), que no duda en romper con una visión clásica de la globalización que la asocia a la prosperidad generalizada fruto de un libre comercio extendido a todo el planeta. Poniendo de manifiesto los costes ocultos, a la vez directos e indirectos, de la globalización y la incapacidad de los Estados a hacer

frente *ex post* a las consecuencias negativas de la globalización, que se extiende con el auge del comercio marítimo y el desarrollo de las nuevas tecnologías, insiste sobre la necesidad de reterritorializar los intercambios recurriendo a medidas fiscales y reglamentarias. La demostración es rigurosa y convincente, recurriendo para ello a un estilo fluido. No en vano, y de cara a matizar la valoración positiva que merece esta obra, se observa cierta inconcreción en las propuestas formuladas así como algunas obviedades y redundancias.

A pesar de estas reservas, la lectura de esta obra es sumamente estimulante y, por lo tanto, recomendable para mejorar nuestra comprensión de la globalización y de efectos nocivos.