



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**Las implicaciones geopolíticas
de la inversión estatal china tras la
adquisición de la administración portuaria del Pireo
dentro del marco de la
Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI**

T E S I S

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

**LICENCIADO EN RELACIONES
INTERNACIONALES**

P R E S E N T A :

JORGE EDUARDO SILVA CALDERÓN

Tesis elaborada en el marco del proyecto PAPIIT
IN304218 "Las regiones internacionales en el siglo
XXI. Pautas estratégicas y análisis transversales"



**DIRECTORA DE TESIS:
Ana Cristina Castillo Petersen**

Ciudad Universitaria, CDMX, 2020



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos

A la Universidad Nacional Autónoma de México por brindarme la oportunidad de realizar mi formación profesional

A mi tutora Ana Cristina Castillo Petersen por todo el apoyo, consejos y paciencia que me brindo a lo largo de la realización del presente trabajo

A mi madre Lila Adriana Calderón Sandoval por el amor y soporte que me brindo durante toda mi vida y trayectoria académica

A Giovanna, Aylin y Miguel por la solidaridad que construimos a lo largo de toda la licenciatura y especialmente durante el proceso de titulación

A Esmeralda quien fue una de mis principales lectoras y fuente de retroalimentación durante la redacción de este trabajo

A todos y cada uno de los docentes que me han alentado a continuar y que con su pasión han me otorgaron todas esas herramientas de conocimiento e inspiración que me siguen construyendo como profesionista

Índice general

Introducción	i
1. El poder en el siglo XXI	1
1.1 Globalización	2
1.2 Interdependencia compleja	8
1.2.1 Sensibilidad	11
1.2.2 Vulnerabilidad.....	13
1.3 Geografía logística.....	16
1.4 Perspectiva geopolítica.....	21
1.4.1 Geopolítica de los mares.....	23
1.4.2 <i>Smart Power</i>	25
2. La República Helénica: La joya griega del mediterráneo	29
2.1 Administraciones portuarias	30
2.1.1 El Pireo.....	33
2.1.2 Importancia y papel regional.....	38
2.2 Compra del Pireo de 2016.....	42
2.2.1 Antecedentes y evolución del puerto	42
2.2.2 Términos y condiciones de compra.....	49
2.3 Mecanismo de protección a la inversión extranjera	54
2.3.1 Visión regional de la Unión Europea	55
2.3.2 Normatividad vigente	58
3. República Popular China: La revancha de oriente	62
3.1 Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI.....	63
3.1.1 Características y fundamentos	63
3.1.2 Rol de grupo COSCO dentro del proyecto	68
3.2 Grecia en el proyecto de <i>One Belt One Road</i>	69
3.2.1 El Pireo como punto geoestratégico para China	70
3.2.2 La geopolítica tras el proyecto One Belt One Road.....	73
3.3 La estrategia de poder detrás <i>One Belt One Road</i>	78
3.4 Riesgos y amenazas derivadas.....	82
Conclusión	86
Fuentes de consulta.....	93
Anexo digital.....	111

Índice de contenido

Cuadro 1: Categorización de periodos del sistema internacional.....	p.3
Cuadro 2: Principales socios comerciales de China y la Unión Europea.....	p.15
Cuadro 3: Concepto de poder marítimo.	p.24
Cuadro 4: Tipos de Administraciones Portuarias.....	p.31
Mapa 1: El cruce de caminos de comercio.....	p.34
Cuadro 5: Tráfico de contenedores a nivel nacional en Grecia.....	p.36
Cuadro 6: Los principales puertos de la Unión Europea.....	p.40
Cuadro 7: Evolución de la Autoridad Portuaria del Pireo.....	p.46
Cuadro 8: Fases estipuladas en el contrato de concesión del puerto del Pireo....	p.50
Cuadro 9: Países que conforman <i>One Belt One Road</i>	p.65
Mapa 2: Teoría del <i>Heartland</i>	p.74
Mapa 3: Producción, Recursos y Operatividad en la Isla Mundial de Mackinder.....	p.76
Cuadro 10: Evolución de la proporción de la flota estadounidense y china.....	p.80
Cuadro 11: Clasificación de las herramientas de <i>soft</i> y <i>hard power</i> chinos.....	p.81

Introducción

La sociedad internacional se ha transformado radicalmente en muy poco tiempo y la dinámica de las relaciones que en ella se gestan, cada vez se adaptan menos a los marcos teóricos disponibles. Es completamente necesario separar dogmatismos teóricos de la academia y superar debates que cada vez se encuentran más lejanos de la realidad.

La mejor alternativa debe ser trascender ese papel de reproducción de ideas hacia una proactividad, propositiva y crítica, en los contenidos generados como academia. Bajo esta intención es que fue propuesto el enfoque teórico de esta investigación y con este espíritu se buscará continuar después de ella.

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo abordar la concesión de la administración portuaria del Pireo, Grecia respecto a su relevancia dentro la iniciativa china de la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI. Esto se analizará a través de diversos elementos de la teoría de la interdependencia compleja, la geopolítica clásica y los componentes de poder de los Estados.

La hipótesis planteada para este trabajo de investigación es que la inversión estatal de la República Popular China, dentro la principal administración portuaria del Pireo, es una forma de proyección de poder y por tanto puede considerarse como una amenaza para Grecia y la región. Para este fin, será necesario también englobar variables regionales o sistémicas con el fin de contrastar o complementar cuestiones del caso griego.

El contenido se ha dividido en tres capítulos estructurados, respectivamente, bajo una lógica teórica, descriptiva y analítica. Esto con el objetivo de poder alternar el proceso e implicaciones de la concesión del puerto griego tomando en cuenta sus diferentes escalas: sistémica, regional y nacional.

En el primer capítulo, el objetivo es esbozar un marco teórico-conceptual a partir del modelo de interdependencia compleja, poniendo énfasis en categorizaciones del poder como son los términos de *smart power* y *nibbling expansion*, Asimismo, se retoma la perspectiva de la geografía logística, junto con varios de los elementos

teóricos pertenecientes a las teorías geopolíticas de Halford J. Mackinder y Alfred T. Mahan.

Lo que se busca en el primer apartado es poder construir una imagen del sistema internacional contemporáneo desde la perspectiva de la interdependencia compleja. Paralelamente, recopilar los conceptos clave que servirán para el posterior análisis que se hará respecto a la proyección, instrumentación, ejecución y eficiencia de *One Belt One Road* a través de su variante marítima: la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI.

Adicionalmente, se propondrá una categorización de la lógica dominante en la dinámica de las relaciones internacionales con base en la variación de las prioridades dentro de determinadas etapas históricas. La contrastación de los elementos cualitativos de otras etapas históricas, permitirá justificar por qué se eligió la teoría de la interdependencia compleja y elementos clave de la geografía logística.

En el segundo capítulo, se hace una descripción geográfica, histórica, económica, jurídica y política en torno a la administración portuaria del Pireo y a la propuesta, negociación y cierre de su proceso de concesión. Se incluye una revisión del estado de las instituciones e instrumentos jurídicos de la Unión Europea, en materia de política portuaria e inversión extranjera.

Esta parte de la investigación tiene un doble objetivo que es fundamental para comprender la trascendencia de esta concesión en particular. Además, permitirán identificar los elementos operativos de las inversiones chinas y dimensionar la prioridad geográfica del Pireo para la iniciativa *One Belt One Road*.

Por un lado, el primer objetivo de este segundo capítulo es la cuantificación del tráfico de contenedores y los índices de crecimiento de los principales puertos de la Unión Europea, lo cual dará cabida a ubicar al Pireo como un punto geoeconómico fundamental para la entrada del comercio de la región. Resaltando, al mismo tiempo, su peso y potencial frente a los demás puertos del mediterráneo y la tipología de administración portuaria a la que pertenece.

Por el otro, se parte de la crisis financiera griega y las imposiciones de los rescates internacionales para contextualizar el proceso de licitación y las reformas nacionales subsecuente. Esto permitirá alcanzar un segundo objetivo del capítulo, que es realizar una evaluación de las cláusulas del contrato de concesión y del papel que tuvieron en ello los instrumentos e instituciones europeas.

Finalmente, el tercer capítulo aplica los fundamentos teóricos, desarrollados en la primera parte de la investigación, a las condiciones específicas del proceso de concesión del Pireo. Para apoyar este fin, el capítulo retoma los principios de política exterior de China, los pilares discursivos de *One Belt One Road*, y una breve semblanza de *China Ocean Shipping Company*.

De este modo, el objetivo para este último capítulo será resaltar los elementos discursivos y operativos de *One Belt One Road* a fin de evidenciar la lógica geopolítica, mediante un esquema adaptado de la Isla Mundial de Mackinder. Dicho análisis permitirá definir, a manera de cierre, los riesgos, amenazas y vulnerabilidades presentes tras la adquisición del Pireo.

Cabe destacar que la presente investigación se realizó en la etapa previa a la pandemia del SARS-CoV-2 por lo que la coyuntura, que sucede a nuestro fenómeno de estudio, ha modificado los volúmenes y el tráfico comercial que se tomó en cuenta. Sin embargo, dado a la ausencia a la fecha de datos completos del año 2019 o reportes concretos sobre las proyecciones post-pandemia, se mantuvo estos parámetros para los respectivos análisis al año de 2018.

De igual forma, todos los materiales referidos en esta investigación que se encuentran en un idioma distinto al español fueron traducidos por medios propios. La consulta digital de sus versiones originales se encuentra en el apartado de anexos digitales.

1. El poder en el siglo XXI

El presente capítulo abordará la consolidación del proceso de la globalización en el sistema internacional con el fin de comprender la estructura interdependiente que prevalece en las relaciones entre los diversos actores. Se tomará como referencia la teoría de la interdependencia compleja para conformar inicialmente el marco teórico-conceptual que se aplicará dentro de este estudio.

Tras haber esbozado una imagen del contexto actual de la sociedad internacional se procederá a analizar las diversas lógicas imperantes en la consolidación de las estrategias y política de los Estados. Se abordará la perspectiva de la Geografía Logística como una propuesta para dilucidar un marco que permita comprender el patrón de acción que rige las relaciones internacionales contemporáneas.

Asimismo, se retomarán algunos de los postulados que la geopolítica tradicional ha compilado a través de las teorías: el concepto de poder marítimo de Alfred T. Mahan y de la Isla mundial de Halford Mackinder. A partir de ello, se analizarán a la luz de la realidad del siglo XXI con el fin de servir de base para los análisis posteriores del presente trabajo.

Finalmente, se retomará la concepción de poder a partir del contexto establecido por la interdependencia compleja y su instrumentación mediante el modelo de *smart power*. Todo esto constituirá un primer paso para lograr una aproximación teórica a la descripción de la dinámica actual en la que se ejecuta el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI.

Este marco teórico permitirá contar con las herramientas conceptuales para construir la relación entre los espacios físicos, la dinámica global y las estructuras sobre las que se ejecuta la compra del Pireo dentro de la estrategia de la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI. Las categorías que se abordarán, en torno al poder, aportarán en la comprobación de la hipótesis al ser una referencia para categorizar los elementos en torno al hecho estudiado.

1.1 Globalización

La globalización puede verse como todos aquellos "[...] procesos que tienen como consecuencia que actores transnacionales se introduzcan en las capacidades del poder, en las orientaciones, identidades y redes de los Estados nacionales y de su soberanía y pasen a través de ellas"¹. Este proceso tiende a vincular las diversas dimensiones en que los Estados se desarrollan y crea espacios para nuevos actores que no se ven limitados por los parámetros tradicionales del Estado nación.

Las últimas dos décadas del siglo pasado fueron la ventana temporal de construcción de este proceso de globalización. La agenda política y económica, que impulsó y consolidó este proceso, se fundó sobre la base de la liberalización financiera a través de las instituciones internacionales y de la construcción de un discurso político que estableció la apertura total a los capitales internacionales como condición del progreso.

La perspectiva económica emergió, por sobre los demás, ya que se aspiraba a cubrir los nuevos mercados que constituían los antiguos miembros del bloque comunista; se buscaban canales eficientes para obtener materias primas con los recientes Estados emancipados y primaba la ambición de los países en desarrollo de cumplir las aspiraciones que prometía el ideal capitalista. Para garantizarlos, se requería impulsar un modelo que dotara de una estructura para su cumplimiento: el neoliberalismo.

El hecho de que los esquemas neoliberales fueran el medio para introducir el proceso de globalización es lo que explica en gran medida que prime hasta nuestros días una visión globalista. Esta debe entenderse como una "[...] concepción según la cual el mercado mundial desaloja o sustituye al quehacer político; es decir, la

¹ Juan Carlos Monedero, "Apocalípticos e integrados frente a la globalización" [En Línea] España, *Revista de Libros*, Núm. 27, 01 de marzo de 1999, 4 pp., Dirección URL: https://www.revistadelibros.com/articulo_imprimible_pdf.php?art=2976&t=articulos [consulta: 02 de junio de 2019]

ideología del dominio del mercado mundial o la ideología del liberalismo"² cuyos efectos han permeado a tal grado en la sociedad internacional, que se ha vuelto la lógica primordial en la construcción de política exterior.

La visión economicista y empresarial de ver al mundo no sólo prima por sobre las demás dimensiones de las relaciones internacionales, al enfocarse en un equilibrio de costo-beneficio material, sino que construyen espacios y tendencias totalmente diferentes a las etapas previas de la historia. La rapidez con la que evolucionan los acontecimientos y las estructuras materiales de las relaciones internacionales pueden llegar a desfasar la percepción teórica de la realidad, por lo que se requiere de una constante evaluación y categorización de las etapas previas y actuales del sistema internacional.

Cuadro 1: Categorización de periodos del sistema internacional

Periodo	Duración	Énfasis	Poder	Partes en conflicto/diálogo	Lógica de acción
Guerra Fría	1945-1991	Militar	Bipolar	Bloque capitalista-Bloque comunista	Estratégico, geopolítico, zonas de influencia.
Post-Guerra Fría	1991-2001	Político-Desarrollo	Unipolar-Unilateral	Países industrializados-Países en vías de desarrollo	Modernización, desarrollo, búsqueda prosperidad y bienestar.
Lucha contra Terrorismo	2001-2003, 2014-2019	Securitización	Unipolar-Multilateral	Estados-Grupos terroristas	Preventiva

² Ulrich Beck, *¿Qué es la globalización? Falacias del globalismo, respuestas a la globalización* [En Línea] España, Ediciones Paidós Ibérica, 1997, 17pp., Dirección URL: https://ocw.uca.es/pluginfile.php/1496/mod_resource/content/1/beckulrichqueeslaglobalizacion.pdf [consulta: 02 de junio de 2019]

Globalismo	2003-2019	Económico - Mercado global	Multipolar	Sistema Bretton Woods-Estados revisionistas	Integración económica, costos-beneficios, geoeconómica: redes comerciales y productivas.
------------	-----------	----------------------------	------------	---	--

Fuente: Elaboración propia con datos de Juan Brom, *Esbozo de Historia Universal*, México, Editorial Grijalbo, 1962, 24va Edición, pp. 256-297 y Juan Carlos Pereira, *Historia de las relaciones internacionales contemporáneas*, España, Editorial Ariel, 2009, pp. 637-721

La categorización que presenta el cuadro 1 contrasta, en un sentido amplio, cómo dependiendo de la lógica que prime en un determinado periodo temporal variarán tanto las prioridades generales como los principales actores involucrados en la dinámica internacional. Cabe destacar que dicha diversidad de lógicas no se presenta de forma lineal ya que, con el surgimiento del Estado Islámico, se observó un retorno a la lógica preventiva y de securitización en Europa, similar a la ocurrida tras los atentados de Estados Unidos de 2001.

En este sentido, no se puede ni se debe negar la experiencia de los periodos previos, pero constituiría una falla enorme intentar explicar la actualidad con los esquemas teóricos surgidos en estos. Las nuevas interacciones del siglo XXI cuentan con un entorno estructural totalmente diferente a periodos previos y, dada la integración producto del globalismo, los medios de los Estados están variando respecto a sus costos, prioridades y repercusiones.

Los macroproyectos comerciales o los foros de cooperación alternativos son algunos de estos intentos que, bajo esta nueva lógica internacional, buscan generar espacios mucho más dinámicos y fuera de los regímenes heredados de las épocas de postguerra. Particularmente, el Grupo 17+1, formado por los Balcanes y China; el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura o el proyecto *One Belt One Road* constituyen las principales manifestaciones de estas tendencias.

El rasgo determinante de la sociedad actual sólo puede ser reconocido en la medida que se diferencia esta perspectiva económica del estado real de la sociedad internacional. Este estado es descrito por Ulrich Beck, sociólogo alemán, mediante su última diferenciación conceptual referente a la globalidad; allí rompe con este carácter monopólico de la visión economicista para afirmar que "[...] no hay ningún país ni grupo que pueda vivir al margen de los demás. Es decir, que las distintas formas económicas, culturales y políticas no dejan de entremezclarse"³.

De esta forma, se parte de que el globalismo no es más que una dimensión del proceso de globalización y que, desde la década de 1980, los resultados discursivos, institucionales y estructurales de esto han provocado en la sociedad internacional un estado de globalidad. Dicho estado se convierte así en el rasgo distintivo, respecto a otras etapas históricas, pues cuenta con elementos y lógicas particulares que generan nuevas interacciones dentro de las relaciones de los Estados, o bien, crean la necesidad de revalorar los esquemas de gestión de sus espacios e infraestructuras comerciales nacionales.

El objetivo que el globalismo ha impuesto sobre el proceso general de globalización consiste en la "[...] creación de un mercado mundial en el que se suprimen todas las barreras arancelarias para permitir la libre circulación de los capitales: financiero, comercial y productivo [...] la etapa de culminación del proceso histórico de expansión del capitalismo"⁴. La visión de costo-beneficio y la agenda liberal que sustenta este fin, constituye el motor actual de las estrategias de desarrollo de los países y la subsecuente colocación estratégica de inversiones en posiciones geográficas ventajosas.

³ *Ibidem.* p.13

⁴ S/autor, *La globalización económica* [En Línea] El Salvador, Escuela Americana, Dirección URL: http://www.amschool.edu.sv/paes/civica/la_globalizaci%C3%B3n_econ%C3%B3mica.html [consulta: 21 de marzo de 2019]

En general, la sociedad internacional "[...] ya no se encuentra en un conflicto entre las fronteras territoriales y los flujos globales, la seguridad nacional es cada vez más un proyecto para asegurar sistemas supranacionales"⁵. Estos sistemas no sólo se pueden entender como proceso de integración regional, como el caso de la Unión Europea, sino como los grandes proyectos de redes globales de comercio y producción de mercancías, cuya articulación se podrá observar a través de las grandes operaciones de empresas como *COSCO Shipping Company*.

Lo anterior es producto del cambio de prioridades respecto a periodos anteriores, es decir, la primacía del ámbito económico y su continua interconexión han desplazado la efectividad y viabilidad de la dimensión militar. La integración económica y de líneas de producción han derivado en que "[...] el ejercicio de formas de poder más dominantes implica mayores costos. Así, en relación al costo, no existen garantías de que los medios militares sean más eficaces que los económicos para lograr un propósito dado"⁶.

El contexto global no es tan bélico como lo fue durante el inicio de la guerra fría, con lo que la fuerza militar de las principales potencias mundiales se ha transformado en una característica más disuasoria que efectiva ya que los costes de una guerra pueden llegar a ser también perjudiciales para el país vencedor⁷.

Este factor de costo mutuo es clave para sostener que se ha superado por mucho la lógica de la visión militarista tradicional y que los Estados mostrarán una tendencia a buscar medios alterativos y eficaces para consolidar sus intereses. Estas alternativas se encontrarán en los nuevos espacios que han creado los

⁵ Deborah Cowen, *A Geography of Logistics: Market Authority and the Security of Supply Chains*. [En Línea] Estados Unidos, Diario Anales de la Asociación de Geógrafos Americanos, Núm. 3, Vol. 100, junio, 2010, p.600, Dirección URL: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00045601003794908> [consulta: 18 de junio de 2019]

⁶ Joseph Nye y Robert Keohane, *Poder e Interdependencia La política mundial en transición* [En Línea] Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, 1988, p.32, Dirección URL: <http://biblio3.url.edu.gt/Publi/Libros/PorderelIndependencia-o.pdf> [consulta: 03 de marzo de 2018]

⁷ Pau Sanchis, *Institucionalismo neoliberal y relaciones internacionales. interdependencia compleja* [En Línea] España, Universidad Católica de Valencia, 01 de abril de 2015, Dirección URL: <http://blogfilosofia.ucv.es/articulos-filosoficos/la-interdependencia-compleja-en-la-politica-internacional-por-pau-sanchis/> [consulta: 27 de mayo de 2019]

avances tecnológicos⁸; en estrategias que actúen sobre lagunas o límites de los regímenes internacionales; o bien, a través de instrumentos que a simple vista no supongan una amenaza directa, como las empresas estatales.

En este sentido, en posteriores capítulos, se podrá notar el alcance que tiene la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI y el potencial beneficio que puede llegar a obtener la República Popular China tras la adquisición del Pireo. Para la visión globalista, todo ello significa un mero acceso preferencial a mercados europeos, sin embargo, una vez que se incluya dentro del presente análisis las dimensiones geográficas, políticas y sociales, se podrá observar más claramente los factores implícitas de sus consecuencias.

En general existe, entre los académicos de Relaciones Internacionales y tomadores de decisiones, la persistencia de mantener muchas de las perspectivas teóricas que fueron creadas y explicaron, en su momento, los acontecimientos del siglo XX. El riesgo que tiene esto para los Estados, que se benefician del *status quo* actual, reside en la incapacidad de reconocer como amenazas a todas aquellas actividades fuera del espectro militar, a pesar de que supongan una erosión de su influencia o la consolidación de intereses externos, impidiendo así generar una respuesta adecuada y efectiva.

Lo cierto es que ya no son las demostraciones de fuerza sino los costos-beneficios lo que los impulsa a ejercer o no una estrategia; a establecer o no una relación. El poder actual podría medirse en función de qué tan dependiente sea un actor internacional a otro y qué tanto pueda aprovechar esta situación para proyectar y consolidar sus intereses propios. Es así como los elementos de la teoría de interdependencia compleja de Joseph Nye y Robert Keohane pueden considerarse como el punto de partida adecuado para aproximarse a entender las problemáticas actuales y el comportamiento detrás del sostenido crecimiento de países como la República Popular China.

⁸ Como es el caso del ciberespacio.

1.2 Interdependencia compleja

El proceso de globalización, en conjunto con los nuevos adelantos tecnológicos en telecomunicaciones, ha generado canales de interacción que han vinculado distintos ámbitos, ahora fundamentales para los Estados. El estado de globalidad en que se encuentra la sociedad internacional mantiene una tendencia hacia su profundización incluso en sectores estratégicos como el comercial, la seguridad colectiva o el flujo de capitales.

Cuando las decisiones de los Estados y sus efectos comienzan a trascender fronteras, debido a la interconectividad global, cada acción implicará un costo y tendrá el potencial de repercutir colateralmente en ámbitos no vinculados de forma directa. Esto podrá ser aprovechado por los Estados que pueden verse más aventajados en algún campo particular o bien se constituirá como una limitante de su actuar al traducirse en altos costos potenciales.

La profundización de los diversos ámbitos de desarrollo y la consideración de los costos o beneficios que pueda haber en una determinada decisión de los Estados se enmarcan en el concepto de interdependencia. Esta va a referirse a "[...] situaciones caracterizadas por efectos recíprocos entre países o entre actores en diferentes países. [...] Donde existen efectos de costo recíproco en los intercambios (aunque no necesariamente simétricos), hay interdependencia"⁹.

Lo anterior tiene una serie de implicaciones que Joseph Nye y Robert Keohane abordan dentro de su propuesta teoría de la interdependencia compleja. Entre estos elementos destaca, por un lado, la multiplicidad de canales, formales e informales, entre las sociedades. La repercusión de esto consiste en que las "[...] políticas locales [van a] cobrar una relevancia que en el juego del pasado dependía exclusivamente de los estados y sus intereses nacionales en el ámbito global"¹⁰.

⁹ Joseph Nye y Robert Keohane, *op.cit.*, p.22

¹⁰Ricardo Piana y Juan Cruz, "Globalización, interdependencia compleja y mundialización: la dialéctica entre lo global y lo local." [En línea] Argentina, *Razón Crítica*, Núm. 3, jul-dic, 2017, p.163, Dirección URL: <https://revistas.utadeo.edu.co/index.php/razoncritica/article/view/1240/1243> [consulta: 08 de junio de 2019]

Sin embargo, este primer punto no sólo debe entenderse como la constitución de canales a partir del diálogo, entre burocracias o actores no gubernamentales, dentro de los diferentes Estados. El énfasis debe realizarse en los nuevos canales, tanto institucionales como informales, que se están creando al margen de los regímenes internacionales vigentes y cuya instrumentación se está dando a través de entes atípicos como las empresas estatales transnacionales, efectivos no regulados o estrategias nacionales revisionistas.

Por otro lado, se enmarca la ausencia de una jerarquización de la agenda internacional en la que “[...] la agenda de los estados estará compuesta por una variedad de temas –más allá del militar– [...] [implicando así que se] puede afectar a un determinado sector o grupo, aunque no afecte a toda la nación. De esta manera se hace más compleja la formulación de una política pública que ahora estará dominada por varios temas”¹¹. De tal forma que esto implica una ruptura de la lógica de la Guerra Fría y reforzará un estado dinámico de priorización de temas en el ámbito internacional.

Con estos dos elementos clave, en la teoría de la interdependencia compleja, se puede realizar una aproximación a la concepción de poder y la forma en que este puede ser proyectado en la actualidad. Si se entiende el poder de un Estado como “[...] la utilización consciente de las capacidades humanas en orden a generar ciertos efectos o resultados en la naturaleza o en la realidad social”¹². Es lógico que estos procuren aprovechar el carácter multidimensional de la globalidad y las relaciones de interdependencia para obtener los medios más efectivos para la ejecución de sus intereses nacionales.

Son las asimetrías en la dependencia los factores que más probablemente han de proporcionar fuentes de influencia a los actores en sus manejos con los demás. Los actores menos dependientes a menudo se encuentran en situación

¹¹ *Ibidem.*, pp.163-164.

¹² Rafael Calduch, *El poder y las relaciones internacionales* [En línea] España. Edit. Ediciones Ciencias Sociales, 1991, 16 pp., Dirección URL: <https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-55159/lib1cap2.pdf> [consulta: 31 de mayo de 2019]

de usar las relaciones interdependientes como fuentes de poder en la negociación sobre un tema y tal vez hasta para incidir en otras cuestiones¹³.

La característica asimétrica dentro de la interdependencia es lo que le brinda el elemento de complejidad al implicar la búsqueda de equilibrio entre aprovechamiento de esta y mantenimiento de un nivel aceptable de autonomía con respecto a otros Estados. El poder, bajo esta óptica, estará determinado por la capacidad de un Estado para nivelar estas asimetrías a fin de que le sean favorables y lo coloquen en una posición de ventaja para alcanzar sus fines y objetivos.

Ahora bien, los medios para nivelar estas asimetrías favorablemente para un Estado ya no dependen exclusivamente de la capacidad militar, como prevaleció durante la mayor parte del siglo XX. Ciertamente, a pesar de que "[...] el punto de vista tradicional consideraba que el poder militar dominaba a todas las demás formas y que el Estado que contaba con mayor poder militar controlaba los asuntos mundiales [...]; las fuentes que producen poder se han vuelto más complejas"¹⁴, sobre todo, por los costos derivados y la disparidad de ventajas de los Estados en los diversos campos.

El desplazamiento de la visión tradicional militarista estuvo acentuado por el inicio del proceso de globalización a través del marco neoliberal de finales del siglo XX. El involucramiento de capitales extranjeros y la adopción de la lógica de integración material y jurídica de las economías estatales, derivó en la creación de intereses mutuos y en el aumento desmedido de los costos e implicaciones políticas que produciría la ruptura de dichos lazos.

La expresión más clara de esta situación se encuentra en la conformación de las cadenas de valor impulsadas por los modelos de eslabón de producción e inversión del economista alemán Albert O. Hirschman, en 1958, cuya evolución ha derivado

¹³ Joseph Nye y Robert Keohane, *op. cit.*, pp.24-25.

¹⁴ *Ibidem.*, p.25

en esquemas como el Toyotismo o el *Just in Time*¹⁵. La desvinculación territorial y la fragmentación del proceso productivo de los Estados hace practicante inviable cualquier medida que pueda fragmentar o interrumpir estas redes y el subsecuente abastecimiento de sus demandas internas de bienes.

Esta situación de interdependencia compleja afectará profundamente la toma de decisiones de la Republica Helénica, respecto a la venta de su principal administración portuaria. Se abordará en el capítulo siguiente cómo es que las imposiciones financieras del Banco Central, derivadas de la crisis económica de 2009, implicaron una acentuación de las asimetrías presentes en el proceso de privatización del Pireo.

Los elementos anteriormente descritos constituyen el rasgo primordial por lo que el globalismo se ha mantenido consolidado como el eje rector de nuestros tiempos. Esto implica no sólo el colocar la toma de decisiones en función del ámbito económico y la perdida de efectividad de los medios militares, sino que genera necesariamente una relación entre la dinámica de la sociedad internacional, con un esquema de acción basado en la geoeconomía y los costos-beneficios.

1.2.1 Sensibilidad

La situación de globalidad e interdependencia de los Estados exige que sus sistemas políticos internos sean capaces de responder eficientemente a los efectos, tanto fortuitos como intencionales, que vengan del exterior. La sensibilidad es la cualidad que mide “[...] los grados de respuesta que tiene un actor frente al impacto de situaciones externas que pueden afectarlo”¹⁶ y dependerá en gran medida de su sistema político.

¹⁵ Cfr. Jairo Isaza, “Cadenas productivas. Enfoques y precisiones conceptuales” [En Línea] Colombia, *Revistas Universidad Externado*, 2008, p.11, Dirección URL: <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/sotavento/article/download/1602/1441/> [consulta: 08 de junio de 2019]

¹⁶ Nicolás Creus, *El concepto de poder en las relaciones internacionales y la necesidad de incorporar nuevos enfoques* [En Línea] México, Instituto de Estudios Internacionales, 2013, p.69, Dirección URL: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/rei/v45n175/art03.pdf> [consulta: 01 de junio de 2019]

Los Estados que son altamente sensibles enfrentarán costos mucho más graves en uno o más sectores de su sociedad puesto que sus políticas se mantendrán invariadas. Existen varios elementos que pueden propiciar un estado de sensibilidad como son: las limitaciones de su sistema político, el marco normativo interno, la inflexibilidad que impongan compromisos externos, la profundidad de dependencia en determinadas relaciones con otros actores, etc.

Lo cierto es que la estructura y los regímenes que constituyen a los sistemas democráticos pueden conllevar una desventaja respecto a los sistemas más centralizados y autoritarios respecto a su sensibilidad. El motivo de esta desventaja se debe a que su funcionalidad y eficiencia “[...] depende de los procedimientos que se conciben y autoricen para regular las conductas individuales y colectivas [...] [respondiendo así a] pasos, tiempos, formalidades e instancias que regulan las autorizaciones y restricciones que contribuyen a moldear la conducta de los individuos y grupos”¹⁷.

El elemento procedimental y pluralista de los gobiernos democráticos se ve todavía más afectado en su sensibilidad cuando forma parte de una organización supranacional ya que responde a una doble estructura burocrática. Particularmente, esto sucede en los ámbitos en que los Estados han compartido las facultades para la toma de decisiones, por ejemplo, los sectores comerciales y de seguridad de los Estados de la Unión Europea.

La posibilidad de pluralidad, oposición y espacios de proyección de intereses heterogéneos hace aún más complejo que un Estado democrático pueda brindar una adecuada continuidad y rapidez en torno a la toma de decisiones. Es así como la construcción de estrategias a largo plazo, la respuesta rápida ante acontecimientos externos y su subsecuente eficacia de ejecución se convertirán en las principales desventajas en comparación con otros sistemas políticos.

¹⁷Ricardo Uvalle, “Institucionalidad, eficacia y desafíos de la democracia” [En Línea] Venezuela, *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, Núm. 38, junio, 2007, p.140, Dirección URL: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=357535523006> [consulta: 09 de junio de 2019]

En la actualidad se puede observar que existe una enorme tendencia hacia alternativas que conlleven sistemas centralizados, autoritarios y restrictivos respecto a las libertades y derechos individuales. Estos rasgos suprimen en gran medida los procedimientos de autorización, el conflicto de intereses con grupos internos, la multiplicidad de instituciones de contrapeso político, etc. Los principales representantes de esta alternativa política son principalmente la Federación Rusa y la República Popular China al haber mantenido o adaptado muchas de las estructuras de provenientes de su contexto de la Guerra Fría.

La democracia enfrentó su crisis más grave en décadas en 2017, ya que sus principios básicos, incluidas las garantías de elecciones libres y justas, los derechos de las minorías, la libertad de prensa y el estado de derecho, fueron objeto de ataques en todo el mundo.

Setenta y un países sufrieron disminuciones netas en los derechos políticos y las libertades civiles, con solo 35 ganancias registradas. Esto marcó el 12º año consecutivo de declive en la libertad global.¹⁸

El hecho de que “las principales autocracias del mundo, China y Rusia, han aprovechado la oportunidad no solo para intensificar la represión interna, sino también para exportar su influencia”¹⁹ indica una estrategia conjunta de reducción de su propia sensibilidad y de la exportación de su modelo político. Esto, además, se ve complementado con la búsqueda de una condición autárquica dentro de sectores estratégicos como el energético o el tecnológico.

1.2.2 Vulnerabilidad

La sensibilidad, por si misma, supone una desventaja inherente a la interdependencia que produce la globalización puesto que es un desafío constante en la búsqueda de una condición de estabilidad. Sin embargo, esta se convierte en

¹⁸ Michael Abramowitz, *Freedom in the World 2018: Democracy in Crisis* [En Línea] Estados Unidos, Freedom House, 2017, Dirección URL: <https://freedomhouse.org/report/freedom-world/freedom-world-2018> [consulta: 01 de junio de 2019]

¹⁹ *Ídem*.

un riesgo cuando otro actor pretende utilizarla como medio de presión para obtener beneficios y proyectar sus intereses.

Ante tal situación, la efectividad para reducir o equilibrar las asimetrías negativas, que suponen dicho riesgo para los Estados, se verá determinada por qué tan bajo sea grado de vulnerabilidad. Este concepto debe entenderse como la “[...] desventaja de un actor que continúa experimentando costos impuestos por acontecimientos externos aun después de haber modificado sus políticas”²⁰.

El determinante que constituye el grado de vulnerabilidad de un Estado se encuentra en qué tanto dispone de opciones viables para modificar una posición desventajosa, proveniente de su sensibilidad. Un alto grado de vulnerabilidad implica que un actor externo puede aprovecharse de la incapacidad del Estado de adaptarse para contrarrestarlo efectivamente.

De esta forma, la vulnerabilidad implica una dimensión estratégica por ser una fuente de poder²¹ que permite consolidar intereses externos en ámbitos donde los Estados carecen de los medios para responder adecuadamente. Dichos sectores vulnerables constituyen canales de entrada para las pretensiones de diversos actores e incluso pueden dar pie a que la vulnerabilidad se extienda hacia más sectores.

Al trasladar este concepto a la lógica del globalismo se puede entender en términos de diversificación de mercados, fuentes de materias primas, industrias e inversiones. Una economía que tiene concentradas sus inversiones en un socio comercial no sólo será sensible a las variaciones y situación de este, sino que estará en una situación de vulnerabilidad al no contar con alternativas para subsanar una posible fuga de capitales. Incluso si ese Estado genera políticas para modificar su cartera de socios, los costos impuestos a su economía seguirían vigentes en el largo plazo.

²⁰ Joseph Nye y Robert Keohane, *op. cit.*, p.28.

²¹ *Cfr. Ibidem.*, p.30-31

Cuadro 2: Principales socios comerciales de China y la Unión Europea.

Principales socios comerciales de la Unión Europea			Principales socios comerciales de la República Popular China		
Comercio de bienes en 2018			Comercio de bienes en 2018		
(millones EUR)			(millones USD)		
País	Exportaciones	Porcentaje	País	Exportaciones	Porcentaje
EE. UU.	406,581	20.02	EE. UU.	479,701	19.23
China	211,325	10.51	Hong Kong	302,960	12.15
Suiza	156,268	7.98	Japón	147,235	5.90
Rusia	85,102	4.35	Corea	109,028	4.37

Fuente: Elaboración propia con datos de Eurostat. *EU trade since 1988 by CN8* [En Línea] Bruselas, Comisión Europea, 2017, Dirección URL: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do> [consulta: 10 de junio de 2019] y Banco Mundial, *China Datos comerciales básicos: Valor más reciente* [En Línea] Eurostat, 2017, Dirección URL: <https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/es/CHN/textview> [consulta: 10 de junio de 2019].

La Unión Europea y la República Popular China son un claro contraste de esta situación. Ambas son sensibles a las variaciones del mercado o de las políticas comerciales, arancelarias y no arancelarias, de sus socios comerciales. Sin embargo, China es menos vulnerable que la Unión Europea ante una tendencia negativa puesto que ha comenzado a crear toda una red de diversificación de mercados e inversiones, a través de su proyecto de la Nueva Ruta de la Seda, conectando y generando vínculos capaces de subsanar la restructuración de su cartera de socios.

En cambio, la Unión Europea no sólo se ha mantenido en un marco tradicional de negociación, a través de los Tratados de Libre Comercio bilaterales, sino que su asociación muchas veces va de la mano con la limitante de la exigencia de ciertos estándares de política y valores occidentales. Además, la concentración histórica de sus lazos comerciales con Estados Unidos no le ha permitido explorar mercados en regiones, como África, Asia central o América Latina, donde China ya se está consolidando como primer socio comercial.

De esta forma, si un tercero buscara presionarlos o afectarlos basado en la sensibilidad que tienen respecto del comportamiento del mercado global; los efectos serían más graves y duraderos en la Unión Europea mientras que para China sería más fácil contrarrestarlos dada su baja vulnerabilidad. Esto se debe a que "[...] la influencia derivada de asimetrías favorables en el campo de la sensibilidad es muy limitada cuando las asimetrías subyacentes en el campo de la vulnerabilidad son desfavorables"²².

En general, estos elementos de análisis son de vital importancia en el entendimiento de la construcción de bloques de socios comerciales y plataformas de cooperación estratégicas para equilibrar o invertir vulnerabilidades a partir de las asimetrías de las relaciones interdependientes. La efectividad real de una política exterior deberá alejarse de buscar reducir la sensibilidad, la cual crecerá conforme avance la globalización, para buscar medios efectivos para hacerse de una económica flexible que reduzca su vulnerabilidad.

1.3 Geografía logística

El globalismo ha enfatizado las relaciones de interdependencia en el espectro económico y comercial, cuyo resultado ha sido el incremento de su factor de sensibilidad. Algunos de los elementos particulares en los que se ha materializado esto son: la creación de élites empresariales globales, la facilidad de movilidad de

²² Joseph Nye y Robert Keohane, *op. cit.*, p.33.

los flujos de inversiones, la conectividad proceso de producción y envío de mercancías, intercambio laboral, acceso a mercados, etc.

Esta visión economicista alimenta la lógica de costo-beneficio que ha imperado en la generación de política exterior desde el inicio del siglo XXI. De esta forma, la sociedad internacional se reconfigura como “[...] una red que permite mayor eficacia en los procesos productivos, reordenamiento de los modos de trabajo de las empresas, así como nuevas relaciones entre empresas, proveedores y clientes”²³ colocando, la mayoría de las veces, los ámbitos culturales, sociales e intelectuales como complementos para agregar valor a dichos procesos²⁴.

[...] las cadenas productivas se han segmentado e internacionalizado; varios países participan en las diversas fases de la elaboración y la comercialización de un producto [...] ha requerido cambios significativos en la normatividad internacional sobre el libre flujo de insumos y mercancías sin cargas arancelarias”²⁵.

La fragmentación de los procesos productivos genera la necesidad, para los Estados, de obtener garantías sobre la continuidad y eficacia de los canales que los vinculan. Esto pone como prioridad la búsqueda de transportes, rutas o bases comerciales mejor distribuidas, baratas y seguras ya que de ello dependerá satisfacer la demanda de su población, o bien, garantizar el suministro de materia prima para su industria, sobre todo con el aumento en la complejidad de los materiales del sector tecnológico.

²³ Ignasi Brunet y Ángel Belzunegui, *Empresa y estrategia en la perspectiva de la competencia global*, España, Editorial Ariel, 2000 en Puerto, Patricia, “La globalización y el crecimiento empresarial a través de estrategias de internacionalización” [En Línea] Colombia, *Revista científica Pensamiento y Gestión*, Núm. 28, enero-junio, 2010, Dirección URL: <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/pensamiento/article/view/1025/4971> [consulta: 13 de junio de 2019]

²⁴ Cfr. Doria Puerto, “La globalización y el crecimiento empresarial a través de estrategias de internacionalización” [En Línea] Colombia, *Revista científica Pensamiento y Gestión*, Núm. 28, enero-junio, 2010, Dirección URL: <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/pensamiento/article/view/1025/4971> [consulta: 13 de junio de 2019]

²⁵ Mario Capdevielle, “Procesos de producción global ¿alternativa para el desarrollo mexicano?” [En Línea] México, *Comercio Exterior*, Núm. 7, Vol. 55, julio, 2005, p.561, Dirección URL: <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/80/1/RCE.pdf> [consulta 13 de junio de 2019]

Bajo este panorama es que resurge la logística como “[...] una "ciencia" de la organización eficiente del movimiento dentro de los sistemas espaciales que implica el diseño y la gestión de las cadenas de suministro [...] (y que) está involucrada en todos los niveles de planificación y ejecución: estratégico, operacional y táctico”²⁶. A pesar de que esta ciencia tuvo su gran auge durante las Guerras Mundiales, para los suministros vitales de los ejércitos, hoy se renueva bajo una visión globalista, que además está comenzado a estar en función de los intereses de empresas estatales y transnacionales.

La prioridad de estos modelos de producción globalizados es alcanzar una eficiencia a través de maximizar los tiempos y costos de los traslados, tanto estructural como geográficamente, más allá de los límites que puedan significar las concepciones tradicionales de soberanía. Para ello, “[...] el campo de la logística, en gran parte ignorado pero en rápido crecimiento, se ha vuelto cada vez más crítico para asegurar el suministro, pero también desafía las lógicas políticas y espaciales de la territorialidad geopolítica”²⁷.

De esta forma, al repensar el espacio geográfico en términos de espacio logístico, se modifican las áreas prioritarias y las amenazas potenciales que los Estados deben considerar dentro de su concepción de seguridad nacional. En primer lugar, se reconoce que “[...] ningún estado, como está constituido actualmente, puede lograr una autarquía significativa sin acceso a los recursos de otros estados”²⁸, por tanto, una guerra convencional o nuclear queda significativamente descartada pues conllevaría la privación prolongada de estos.

En segundo lugar, el invariable involucramiento de múltiples actores, en las cadenas productivas y de valor, obliga a redefinir la seguridad en términos colectivos y a su objetivo como la salvaguarda de dichos sistemas vitales para el funcionamiento del

²⁶ Deborah Cowen, *op.cit.*, p. 601-602

²⁷ *Ibidem.*, p. 601

²⁸ Harry Sachaklian, “Geopolitics versus Geologistics” [En Línea] Estados Unidos, *Air & Space Power Journal*, Vol. 26, Septiembre-Octubre, 2012, p.141-142, Dirección URL: https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ/journals/Volume-26_Issue-5/HH-Sachaklian.pdf [consulta: 18 de junio de 2019]

Estado²⁹. El sustento de esta visión se encuentra en el rasgo de conectividad y entrelazamiento de medios materiales que ponen en una situación de interdependencia el funcionamiento mismo del Estado con elementos que trascienden su territorialidad.

La evolución del comercio internacional ha mostrado que los sistemas o redes vitales pueden mantener dos tipos de amenazas principales: las cotidianas y las potenciales. Las primeras podemos verlas materializadas en la piratería, el crimen organizado, los desastres naturales, accidentes de transporte, entre otros. Mientras que las segundas implican su potencial uso en caso de conflicto, sea por su capacidad estratégica de movilización o para generar repercusiones negativas mediante su interrupción parcial o total.

El espacio logístico podría subdividirse entre los nodos logísticos y las rutas que los conectan para formar el sistema global. Los nodos logísticos son lugares “[...] en donde se realiza un cambio de modo de transporte y donde además, se realizan tareas que aportan valor agregado a la cadena de distribución”³⁰ pero, en términos de seguridad, constituyen los principales puntos de salida, escala y destino de todas las actividades materiales e intereses económicos de los actores no nacionales.

Estos nodos logísticos constituyen un punto geopolítico clave para los Estados al ser las principales entradas, salidas y canales de distribución de mercancías, personas u otros recursos a su territorio o región a la que pertenecen. Por ende, al ser un punto esencial para la estabilidad y el bienestar en general, la condición de sensibilidad del sistema globalizado puede permitir la entrada de entes externos que busquen controlarlos para aumentar la vulnerabilidad de los actores que dependen de ellos.

Por su parte, las rutas comerciales son aquellos enlaces geográficos que tiene como finalidad “[...] conectar y transportar los bienes de consumo desde su punto de

²⁹ Cfr. Deborah Cowen. *Op. cit.*, p. 601

³⁰ Jesús Campos, “Nodos logísticos para el nuevo consumidor” [En Línea] México, *Mundo Logístico*, Núm. 77, Septiembre-Octubre, 2015, p.3, Dirección URL: <https://estrategiaycompetitividad.files.wordpress.com/2016/01/nodos-logisticos-sept-15-mundo-logistico.pdf> [consulta: 18 de junio de 2019]

producción (localización empresa) hasta el mercado (clientes)”³¹, así como, recursos humanos. Independientemente de su modalidad, su principal vulnerabilidad reside en su extensa longitud que imposibilita un control total que garantice la seguridad ante grupos delictivos, actos terroristas, unilaterales o desastres naturales.

La definición de estos dos conceptos nos permite identificar al puerto del Pireo como un nodo logístico dentro de la ruta comercial proyectada por China, bajo su estrategia de la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI. Además, con el análisis posterior de su ubicación geográfica, se podrá constatar el alto grado de importancia que tiene para la vinculación intermodal del comercio de mercancías chinas y para la movilidad de su flota dentro de la región europea.

Tomando en consideración lo anterior, se puede afirmar que la geografía logística concibe al mundo en concordancia con la lógica actual de globalismo e identifica adecuadamente los componentes que constituyen las vulnerabilidades derivadas de la estructura interdependiente de la misma. Permite aproximarnos a entender que “[...] el tipo más práctico de política de poder para el mundo moderno es usar el poder para crear la prosperidad mundial”³² o al menos propiciarla por ser una forma mucho menos costosa, que el uso de la fuerza militar, para la proyección de influencia efectiva.

Finalmente, otro de los aportes a destacar de esta perspectiva es que su inclusión de vulnerabilidades no convencionales amplía el rango de las potenciales amenazas que se han estado identificando tras la llegada del siglo XXI. Esto no sólo hace énfasis en el carácter esencialmente colectivo que debe darse a la seguridad, sino que profundiza la necesidad de superar la visión militarista que tradicionalmente acompaña a la formulación de políticas en materia de seguridad nacional.

³¹ Miguel Ángel Estrada, *Análisis de estrategias eficientes en la logística de distribución de paquetería* [En línea] España, Universitat Politècnica de Catalunya, 18 de Diciembre de 2007, p. 7, Dirección URL: https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/6625/03MER_Capitol1.pdf?sequence=3 [consulta: 18 de junio de 2019]

³² Harry A. Sachaklian, *op. cit.*, p.144

1.4 Perspectiva geopolítica

Mientras que la geografía logística o geológica nos permite comprender la lógica e instrumentación actual de la política internacional, la geopolítica nos brinda un esquema global que ha venido evolucionando y determinando mucho de los aspectos clave de las estrategias de desarrollo de los estados en el largo plazo. Para el geopolítico alemán, Rudolf Kjellén, la geopolítica puede ser vista como “[...] la influencia de los factores geográficos, en su sentido en la más amplia acepción de la palabra, sobre el desarrollo político en la vida de los pueblos y los Estados”³³.

En este sentido, si la geológica hace una relación recursos-ser humano y la geopolítica hace la relación geografía-política de Estado entonces cuando los Estados determinan su política para garantizar su lugar en los sistemas de distribución de mercancías, personas y servicios tenemos una necesaria convergencia de ambas concepciones. Por ello, se requiere retomar algunos postulados de geopolíticos para entender estrategias globales como la de la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI.

Para Halford Mackinder, geopolítico inglés, el mundo estaría dividido en la Isla Mundial, constituida por un *Heartland*; un creciente interior o marginal, constituido de las penínsulas; y un creciente exterior o insular, que abarcaría las áreas marítimas³⁴. Cada una de estas unidades tendría una serie de elementos característicos que dotarían de sentido geográfico la dinámica en que la historia y las políticas exteriores de los Estados.

El *Heartland* sería la principal unidad ya que permitiría un “[...] desarrollo autárquico, con base en la extensión territorial y en los recursos, en la gran movilidad interna y en su condición de fortaleza natural”³⁵. Esta unidad ha sido aprovechada históricamente por Rusia y contenida de manera constante por Europa, Estados

³³ Richard Henning y Leo Korholz, “Introducción a la geopolítica”, Argentina, *Public M. C.*, Núm. 2, 1941 en Jorge Atencio, *¿Qué es la geopolítica?*, España, Pleamar, 1996, pp.24-25

³⁴ Cfr. Lorenzo López y María De la Paz, *La Evolución de la geografía política*, España: Ed. Cátedra, 1999, p.36.

³⁵ Lorenzo López y María de la Paz, *op. cit.*, p.36.

Unidos, Japón, Reino Unido, entre otros actores ubicados en las dos unidades restantes.

Basado en esta estructura, Mackinder establece fases de lucha hegemónica bajo una lógica territorial cuya “[...] fase poscolombina, se caracterizaría por una lucha entre potencias continentales y marítimas”³⁶. La dominación vendría dada por el equilibrio entre las tres grandes unidades territoriales y el control del pivote dentro del continente euroasiático.

Sin embargo, establecía de la misma forma dos puntos importantes, que “[...] el control del pivote estaría en manos de las potencias marítimas [...] por su capacidad de controlarlo indirectamente [así como, que Rusia es] una potencia dormida sin capacidad de rentabilizar su posición”³⁷. Son estos dos supuestos y la lógica territorial de las unidades de Mackinder lo que permite generar una aproximación geopolítica teórica a las implicaciones de la estrategia de la Nueva Ruta de la Seda del siglo XXI.

La capacidad de producción y la economía más fuerte se ha concentrado en la República Popular China cuya política pragmática y de largo plazo le ha permitido desplazar el papel protagonista de Europa dentro de la unidad del creciente interno. Ya no se trata del potencial de una alianza ruso-alemana, como se planteaba en la Segunda Guerra Mundial, sino de una alianza entre Rusia y China para la dominación del resto del mundo.

Actualmente, por separado, China no puede sostener su creciente industria y depende del suministro de recursos que le brinda el comercio con otras potencias marítimas; por su parte, Rusia depende de las ventas de energéticos a Europa y carece de una proyección más allá del plano regional inmediato por los obstáculos diplomáticos y comerciales vigentes. El poder de ambos está limitado por factores que se complementarían en caso de una alianza estratégica entre ambas naciones.

³⁶ Joan Nogué y Joan Ruffi, *Geopolítica, identidad e innovación*, España, Ed. Ariel, 2001, p.44

³⁷ *Ibidem.*, p.44.

La República Popular China está consolidando, redes vitales de comercio, logística y potencial operatividad militar dentro de su proyecto marítimo y terrestre *One Belt One Road*. Esta visión tiene como instrumento, y principal debilidad, la interdependencia que genera los regímenes de libertad e igualdad comercial impuestos por la estructura institucional emanada del proceso de globalización. En este sentido, su crecimiento ha sufrido de esa una marcada dependencia al acceso y precios de materias primas y combustibles dentro, del manipulable, mercado internacional.

Una vez tenido en cuenta el lugar y las circunstancias de estos dos Estados, los preceptos geopolíticos de Mackinder permiten inferir que China podría romper su limitada proyección de poder con una alianza estratégica con Rusia, ya que así podrían conjuntar la fuente de recursos de uno con la producción y operatividad global del otro. Los grandes recursos del *Heartland* pueden ser aprovechados y movilizados a través de la península china para así dominar al resto de las potencias marítimas y con ellas al mundo.

1.4.1 Geopolítica de los mares

Particularizando en la situación de la República Popular China, dentro el ámbito marítimo, es necesario retomar elementos aportados por el almirante estadounidense Alfred T. Mahan. A pesar de que mucho de su trabajo responde a “[...] la rivalidad política interimperial [...] [que] divide el mundo entre pueblos imperiales y colonizados, al tiempo que afirma que los Estados tienen ‘necesidades biológicas’ de territorio y recursos así como de dar salidas a sus empresas”³⁸ sus postulados continúan siendo clave para entender la dinámica de la estrategia de la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI.

³⁸ Andrés González y Federico Aznar, “Comentario: Mahan y la geopolítica” [En Línea] España, *Revistas Científicas Complutenses*, vol. 4, núm. 2, 2013, pp. 342-343, Dirección URL: <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/viewFile/46355/43575> [consulta: 21 de junio de 2019]

Cuadro 3: Concepto de poder marítimo.

Poder marítimo	
Capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país tanto en la paz como en conflicto ³⁹	
Intereses marítimos	Poder naval
Conforma la sustancia, vínculos y motivaciones políticas, económicas y sociales que impulsan el desarrollo hacia el mar.	Conforma la capacidad defensiva para garantizar la integridad de toda actividad o empresa del Estado en el mar.

Fuente: Elaboración propia con datos de Jorge Terzago, *Alfred Thayer Mahan (1840-1914) Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estrategia y geopolítico* [En Línea] Chile, Universidad de Viña del Mar, 28 de Octubre de 2005, p.7, Dirección URL: <http://www.cialc.unam.mx/pdf/mahan.pdf> [consulta: 21 de junio de 2019]

Para Alfred Mahan, el poder marítimo conllevaba dos elementos esenciales sin los cuales el Estado no podía consolidar una estrategia marítima viable hacia el exterior. Los intereses marítimos impulsan la proyección estatal hacia el mar y el poder naval consolida sus posibilidades de éxito frente a amenazas de terceros. Todo ello bajo el supuesto de que “[...] las comunicaciones marítimas serían siempre más eficientes y masivas que las comunicaciones terrestres”⁴⁰ situación que la dinámica actual del comercio internación mantiene vigente.

Sin embargo, la teoría del Poder Marítimo aporta un tercer elemento esencial dentro de su constitución, la posesión de colonias. Las colonias son vistas como “[...] la base o fuente de la riqueza económica y la garantía de un tráfico comercial estable que ha de hacerse por mar”⁴¹ no sólo por ser la fuente misma para la construcción

³⁹ Jorge Terzago, *Alfred Thayer Mahan (1840-1914) Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estrategia y geopolítico* [En Línea] Chile, Universidad de Viña del Mar, 28 de octubre de 2005, p.7, Dirección URL: <http://www.cialc.unam.mx/pdf/mahan.pdf> [consulta: 21 de junio de 2019]

⁴⁰ Alexander Tavra, “Geopolítica. Pensamiento de Mahan” [En Línea] Chile, *Revista de Marina*, Vol. 113, Núm. 833, Julio-Agosto 1996, p. 3, Dirección URL: <https://revistamarina.cl/revistas/1996/4/tavra.pdf> [consulta: 21 de junio de 2019]

de una flota mercante y de guerra, sino que constituyen bastiones sobre los cuales pueden aprovisionarse y movilizarse a grandes distancias.

Es claro que, con el triunfo de la autodeterminación de los pueblos y los procesos de descolonización del siglo XIX, este elemento se ve trascendido más no superado. La dinámica de la globalidad e interdependencia ha transformado el factor colonial por la dominación de mercados, la dependencia producto de asimetrías o vulnerabilidades y las presiones que arroja una sociedad comercial entre dos Estados. El sometimiento de los Estados puede estar reflejado en las cláusulas que rigen sus operaciones comerciales, como será el caso del contrato de concesión de 2016 firmado entre China y Grecia por la administración del Pireo.

Al día de hoy, un sistema de distribución logística tiene como principal interés el cubrir las necesidades vitales del Estado, mediante su vinculación con socios estratégicos y tiene como principal reto el mantener un flujo continuo y seguro, mediante patrullajes o presencia naval militar. Además, requiere el acceso a nodos logísticos que le den la posibilidad de abastecer y albergar a sus flotas mercantes, ser centros de distribución de sus mercancías y ampliar el alcance de sus servicios.

De esta forma, el poder naval en nuestros tiempos mantiene los elementos esenciales proporcionados por Alfred Mahan, los cuales, se han adaptado a la estructura contemporánea del sistema internacional. Estos a su vez, están contenidos en una visión planetaria mucha más amplia, que proviene de la perspectiva geopolítica tradicional de Mackinder, y que instrumenta los planes de desarrollo y seguridad a largo plazo de países como la República Popular China.

1.4.2 *Smart power*

Tomando en cuenta los elementos previamente descritos en el presente capítulo, se puede dar cuenta que la concepción de poder y su instrumentación deberá ser considerada de forma amplia. El poder va más allá de una reduccionista

⁴¹ José Ignacio López, "Una visión de futuro La Geopolítica de Alfred Mahan" [En Línea] Colombia, *Revista Universidad Eafit*, Núm. 91, 2012, p.74, Dirección URL: <http://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/revista-universidad-eafit/article/download/1436/1308/> [consulta: 21 de junio de 2019]

acumulación de recursos materiales para ser usados contra un enemigo particular, es decir, el poder debe ser visto “[...] no necesariamente como una contienda entre actores (de la naturaleza que éstos sean), sino como la capacidad de actuar ante situaciones”⁴².

La situación que plantea una sociedad, globalizada e interdependiente, implica que existe una multiplicidad y falta de jerarquización de la agenda internacional; la interconexión tecnológica, comercial y cultural del mundo y que la interacción de las diversas ventajas y relaciones asimétricas entre los Estados marcan el eje clave para entender sus relaciones. En un mundo de economías y sociedades conectadas “[...] el uso de la fuerza se ha vuelto cada vez más costoso para Estados importantes como resultado de cuatro condiciones: riesgos de escalada nuclear; resistencia de personas en países pobres o débiles; inciertos y posiblemente negativos efectos en el logro de objetivos económicos; y opinión interna”⁴³.

Este factor es clave para sostener que existe un nuevo contexto que demanda cambiar la lógica, principalmente estadounidense, de una visión militarista tradicional. Construir, sostener y ampliar bases militares u operaciones extraterritoriales se ha vuelto mucho más costoso en términos políticos y monetarios. Esto valida el hecho de que “el ejercicio de formas de poder más dominantes implica mayores costos. Así, en relación al costo, no existen garantías de que los medios militares sean más eficaces que los económicos para lograr un propósito dado”⁴⁴.

⁴² Daniel Añorve, “Más allá del poder suave, del poder duro y del poder inteligente: la resiliencia ecológica y humana como fundamentos del poder” [En Línea] México, *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, Núm. 125, mayo-agosto de 2016, p. 35, Dirección URL: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/rri/article/download/58597/51808> [consulta: 22 de junio de 2019]

⁴³ MIT Press. “Poder e interdependencia revisados Robert O. Keohane y Joseph S. Nye, Jr,” [En Línea] Reino Unido, *Organización Internacional*, vol. 41, núm 4, 1987, p. 727, Dirección URL: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:mPdkjtjde57YJ:www.ri.ie.ufrj.br/intranet/arquivos/power_and_interdependece.pdf+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=mx [consulta: 27 de mayo de 2019]

⁴⁴ Joseph Nye y Robert Keohane, *op.cit.*, p.32

El *smart power* surge como una alternativa teórica a la visión dicotómica entre poder blando y poder duro ya que hace énfasis en el fin y no en los medios, mejor dicho, afirma que “[...] lo importante del poder radica en los resultados, no en los recursos, por lo cual debemos poner atención a los contextos y las estrategias”⁴⁵. Es visto como la habilidad de usar ambos tipos de poder para generar estrategias efectivas, flexibles y adaptables al entorno en que serán aplicadas, cuya aplicación conlleve el menor costo posible para la obtención de los resultados esperados⁴⁶.

La República Popular China ha sido la que mejor ha aprovechado el régimen internacional que la globalización creó, es decir, ha sabido usar las propias reglas de competencia y libre mercado occidentales para actuar por debajo del radar de amenazas, mediante sus empresas estatales. Estas empresas, como el caso de COSCO China Shipping, han adquirido puntos clave para sus redes vitales actuando bajo lineamiento del programa gubernamental de la Nueva Ruta de la Seda y con el soporte demoledor -ante cualquier licitación contra empresas privadas- del capital que el erario chino les brinda.

Esta situación junto con el “[...] desarrollo de instituciones internacionales paralelas como el Asian Infrastructure Investment Bank, que puede buscar complementar o suplantar el sistema de Bretton Woods”⁴⁷ pueden parecer aplicaciones de poder blando en primera instancia. Sin embargo, cada una de ellas implica una serie de potencialidades, como el grado de movilización y las obligaciones asimétricas, que implican el uso de elementos del poder duro en últimas instancias.

En un panorama general, tanto la Nueva Ruta de la Seda como las instituciones derivadas de este proyecto, están conformando fuentes de poder que buscan expandirse a costa de los límites más débiles del sistema internacional actual. “[...] Estas tácticas graduales pero indirectas de desgaste siguen bien a lo que el fundador de FPRI, Robert Strausz-Hupé y sus coautores, describieron como el uso

⁴⁵ Daniel Añorve Añorve, *op. cit.*, p. 45

⁴⁶ *Cfr.* con Daniel Añorve Añorve, *op.cit.*, p. 45

⁴⁷ Michael Noonan, *American Geostrategy in a Disordered World*. [En Línea] Estados Unidos, Foreign Policy Research Institute, 2015, p.602. Dirección URL: <https://www.fpri.org/article/2015/10/american-geostrategy-in-a-disordered-world/> [consulta: 21 de abril de 2019]

de "expansión de mordisco"⁴⁸ ya que no amenazan directamente con una confrontación armada, pero sí pretenden aprovecharse de la baja capacidad de influencia o respuesta en sectores vulnerables no militares.

Las estrategias de este tipo buscan ejercer el poder inteligente para apropiarse paulatinamente de los espacios de influencia de otros actores ya que "[...] al faltarles la habilidad para proyectar fuerzas a distancias largas con el fin de imponer su voluntad política [...] carecen de los medios necesarios para ejercer una influencia política sustancial en el mundo"⁴⁹. Sin embargo, esto no impide que actúen en la periferia del sistema, evitando campos confrontativos como el militar y bajo ámbitos cuya dependencia asimétrica este a su favor.

Es de esta manera como encontramos a empresas estatales chinas comprando acciones en todo el mundo; a comunidades étnicas rusas reivindicando derechos de autodeterminación; o a la industria cinematográfica india creciendo en el sector de la difusión cultural. En otras palabras, la adquisición de mayorías accionarias para controlar el desarrollo de infraestructura y la gestión local de nodos logísticos constituye una forma de ejercer el *smart power*, en el caso del Pireo, por parte de la República Popular China.

⁴⁸ *Idem*.

⁴⁹ Zbigniew Brzezinski, *El gran tablero mundial. La primacía americana y sus imperativos geoestratégicos*. [En Línea] España, Editorial Paidós, 1998, pp.95-96, Dirección URL: <https://plataformaglobalcontralaguerras.files.wordpress.com/2018/01/el-gran-tablero-mundial-zbigniew-brzezinski.pdf> [consulta: 21 de abril de 2019]

2. La República Helénica: La joya griega del mediterráneo

El presente capítulo abordará la tipología básica de los modelos de administración portuaria respecto a la relación entre el capital de entes privados y el rol del Estado dentro de la gestión territorial y prestación de servicios. Esto permitirá comprender la evolución que ha tenido el puerto del Pireo tras las reformas del gobierno griego al estatus jurídico de su administración portuaria.

De la mano de dicho marco teórico, se brindará una descripción geográfica y estadística del papel que juega el puerto del Pireo como principal puerto a nivel nacional y lo que su actividad significa para el comercio griego. Esto servirá de parteaguas para ubicar el lugar que ocupa a nivel regional en comparación con los principales puertos del Mediterráneo y concebir la importancia geopolítica y geoeconómica que tiene tanto para la Unión Europea como para el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI.

Posteriormente, se realizará un recorrido a través de trayecto de presiones externas y reformas nacionales que atravesó la administración portuaria del Pireo para culminar en la compra por parte del grupo COSCO. Se ahondará en los términos y condiciones que rigen al contrato de concesión, así como las repercusiones de las mismas.

Finalmente, a la luz de estos elementos se abordará la política portuaria europea y la concepción de los puertos como activos estratégicos, esto permitirá realizar tanto un análisis sobre qué instituciones y marco normativo existe en materia inversión extranjera, a nivel nacional y regional, así como el papel que tiene respecto de la compra del Pireo en 2016.

En conjunto, estos elementos permitirán comprender la relevancia del Pireo en la política exterior china y las condiciones jurídicas sobre las que se argumenta que existe una expansión del poder e intereses chinos dentro de la administración portuaria. Por su parte, la contrastación de los mecanismos regionales y locales brindarán una perspectiva sobre la conciencia de las instituciones respecto a las implicaciones que determinadas cláusulas pueden tener en el bienestar general.

2.1 Administraciones portuarias

Los puertos pueden ser vistos como “[...] el lugar geográfico que vincula al mar con la tierra y que dispone de unas condiciones físicas, climatológicas e hidrográficas tales que permiten la entrada, estancia y despacho de embarcaciones, fundamentales en los procedimientos y operaciones de intercambio comerciales y mercantiles”⁵⁰. Estos han evolucionado tanto funcional como estructuralmente, haciendo cada vez más complejos los recursos y requerimientos necesarios para cumplir con las actividades que en ellos se desarrollan.

La globalización los ha convertido en un factor estratégico para la movilidad e impulso de los sistemas logísticos internacionales ya que no sólo fungen como nodos estructurales para la distribución de bienes y personas, sino que han sobrepasado sus funciones tradicionales. Esto debido a un conjunto de:

[...] valores añadidos como clasificación de mercancías, manipulación, distribución y almacenaje temporal, [...] actividades tales como aduanas, servicios de control de carga y pasajeros, actividad de transbordo y manipulación de la mercancía, servicios propios del buque, como el *bunquering*, retirada de basuras, etc.⁵¹.

Una mayor complejidad en sus actividades, que viene de la mano con los avances tecnológicos y las demandas operativas, convierten a los puertos en nodos logísticos con implicaciones sociales, económicas, políticas y de seguridad que sobrepasan un ámbito meramente local. Particularmente, estos nodos logísticos pueden generar “[...] beneficios económicos directos (bienes privados) a través de sus operaciones, así como beneficios indirectos adicionales (bienes públicos) en

⁵⁰ Sergio Velásquez, “e” un nuevo paradigma en la navegación y el transporte marítimo: “*electronic-enhanced-environmental*” [En Línea] España, Instituto de Navegación de España, *European Navigation Conference*, No. 39, 2011, p.3, Dirección URL: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/12680/revista%2039-article_03.pdf [consulta: 15 de noviembre de 2019]

⁵¹ Juan Manuel Murcia, *El futuro tecnológico de las Terminales Marítimas de Vehículos: La integración de sus sistemas de información* [En Línea] España, Universitat Politècnica de Catalunya, 30 de noviembre de 2004, p.10, Dirección URL: <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/7001/02Jmmc02de12.pdf> [consulta: 23 junio de 2019]

forma de mejoras comerciales, aumentos de segundo orden en volúmenes de producción y aumentos colaterales en servicios relacionados con el comercio”⁵².

Con base en estos elementos, es claro que los puertos han superado una labor meramente transicional, entre lo terrestre y lo marítimo, para convertirse en complejos administrativos, operativos, logísticos y estratégicos claves, tanto para el desarrollo de una nación como para la estabilidad de una red logística internacional. Dichas implicaciones, dotan de gran relevancia al estudio de los esquemas de gestión portuaria, pues son el medio para aprobar las decisiones que determinarán directamente las directrices de su desarrollo.

Estos esquemas se han tipificado de acuerdo con el involucramiento de actores, estatales o privados, dentro de los grados de gestión y toma de decisiones en los diferentes ámbitos que abarcan las actividades de un puerto. La Comisión Europea definió, en 1977, a una autoridad o administración portuaria como “[...] un organismo estatal, municipal, público o privado, que es en gran parte responsable de las tareas de construcción, administración y, a veces, de la operación de las instalaciones portuarias y, en ciertas circunstancias, por seguridad”⁵³.

Cuadro 4: Tipos de Administraciones Portuarias

Tipo de Administración Portuaria (AP)	Característica	Infraestructura	Explotación
Puerto propietario (<i>Landlord port</i>)	Gestión mixta AP como órgano regulador y propietario de los terrenos.	Desarrollada y mantenida por los operadores portuarios privados.	Iniciativa privada ofrece servicios con sus recursos.

⁵² Marc Juhel; Ronald Kopicki; Cornelis Kruk, y Julian Bradley, *Estructuras alternativas de gestión de puertos y modelos de propiedad en Conjunto de Herramientas de Reforma Portuaria* [En Línea] Estados Unidos, The World Bank, 2007, p.73, Dirección URL: https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/03_TOOLKIT_Module3.pdf [consulta: 23 de junio de 2019]

⁵³ *Ibidem.*, p.77

	Iniciativa privada encargada de la operatividad		Derechos por medio de concesiones
Puerto instrumento (<i>Tool Port</i>)	Participación de la AP en conjunto con la iniciativa privada	AP gestiona infraestructuras y superestructuras pesadas.	Iniciativa privada ofrece servicios con los recursos que la AP le proporcione
Puerto explotador/operativo (<i>Operating Port</i>)	Constituida por un órgano público del Estado	AP es propietaria de infraestructuras y superestructuras	AP ofrece todos servicios
Puertos totalmente privatizados (<i>Fully Privatized Ports</i>)	Estado no tiene ninguna participación significativa o influencia política	Iniciativa privada	Iniciativa privada. Potencial especulación de terrenos para fines no portuarios

Fuente: Elaboración propia con datos de Carles Rúa Costa, *Los puertos en el transporte marítimo* [En Línea] España, Universitt Politècnica de Catalunya, enero de 2016, pp. 2-4. Dirección URL: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf> [consulta: 23 de junio de 2019]

Como puede observarse en el cuadro 4, la principal variable que se va a presentar, dentro de los diferentes esquemas, es el grado de influencia que van a tener los distintos actores sobre la prestación de servicios y especialización de infraestructura en un determinado puerto. Lo cierto es que existirá una discrepancia entre el desarrollo de puertos para la creación de bienes privados, ganancias inmediatas para la iniciativa privada y bienes públicos, ganancia a largo plazo destinadas al desarrollo social de las poblaciones locales.

2.1.1 El Pireo

El Pireo es una de las ocho unidades periféricas que conforman la región de Ática al sudoeste de la República Helénica de Grecia. Su fundación data de entre el 493-492 a.C. ante la necesidad de Temístocles⁵⁴, general ateniense, de buscar una fortificación segura para su flota. Su protagonismo como referente del Mar Egeo sería conservado hasta el reinado de Alejandro Magno ya que, en el año 86 d.C., sufriría su destrucción por parte del general romano Silas.

Originalmente, el Pireo fue creado como una ciudad planificada, por Hipólito de Mileto⁵⁵, con tres puertos importantes: Zea, Muniquia y Cántaros. Estos enclaves, pese a las destrucciones sufridas, mantuvieron un carácter estratégico durante el desarrollo histórico de la región debido a su ubicación geográfica privilegiada. El rol que representaron durante la ocupación otomana y la posterior Guerra de Independencia de Grecia hizo que le fuera concedido de nuevo, en 1834, el papel de puerto de Atenas⁵⁶.

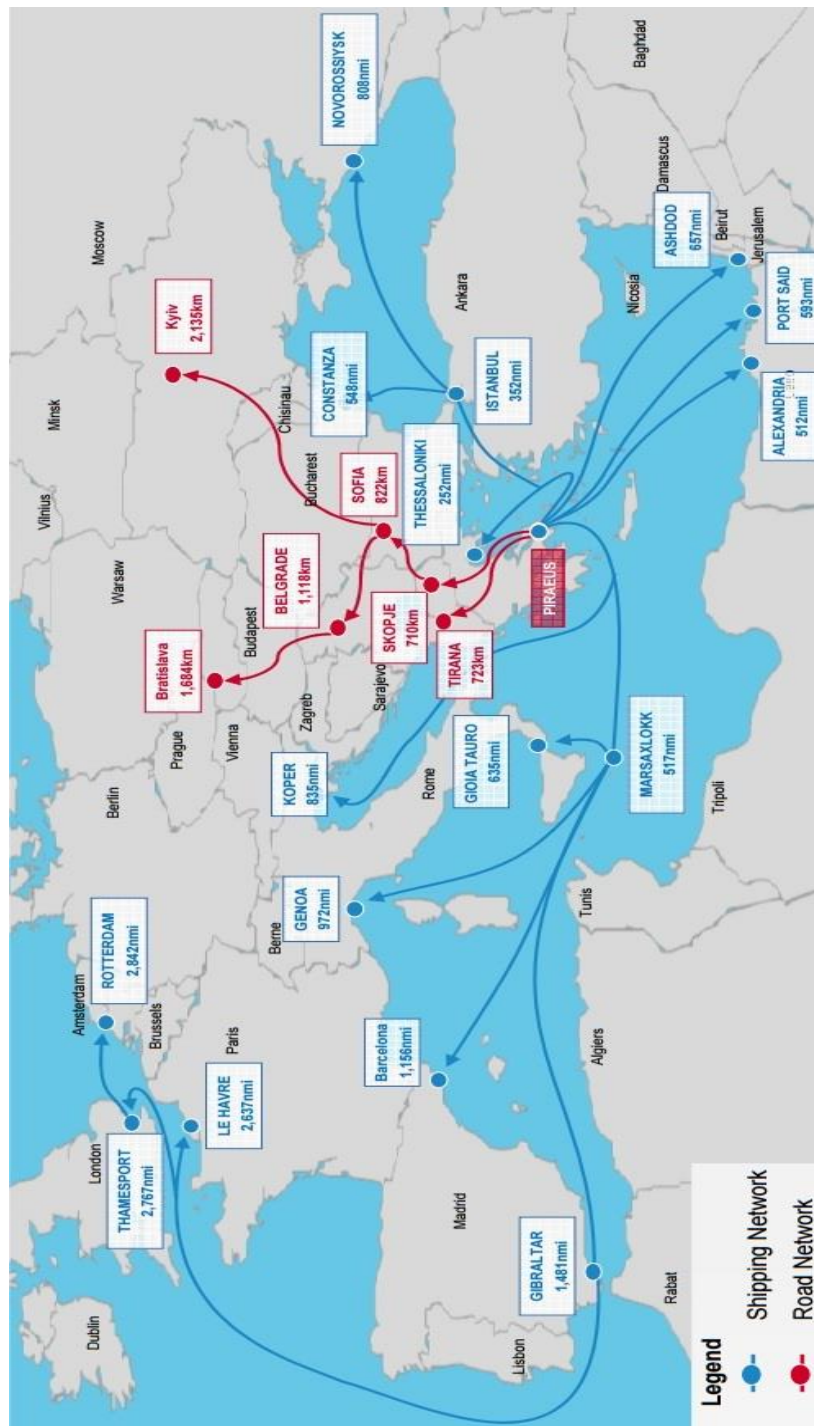
El Pireo forma una pequeña península que se encuentra en las orillas del noreste del Golfo de Egina, abierto al Mar Egeo, el cual a su vez es parte del Istmo de Corinto, roseado por el Mar Jónico y el Mar Mediterráneo. El puerto del Pireo es considerado como la entrada al Mediterráneo para los buques comerciales provenientes de las rutas del Mar Rojo ya que se encuentra a muy corta distancia tanto del Estrecho de los Dardanelos como del Canal de Suez.

⁵⁴ The Editors of Encyclopaedia Britannica, *Piraeus* [En Línea] Reino Unido, Encyclopædia Britannica, inc., 2019, Dirección URL: <https://www.britannica.com/place/Piraeus> [consulta: 30 de junio de 2019]

⁵⁵ *Ídem.*

⁵⁶ S/autor, *Athens Piraeus Port* [En Línea] Grecia, Greeka, 2019, Dirección URL: <https://www.greeka.com/attica/athens/transportations/ports/piraeus/> [consulta: 30 de junio de 2019]

Mapa 1: El cruce de caminos de comercio



Fuente: Edición, “Pireas rompe un nuevo récord, el segundo puerto de contenedores más grande del Mediterráneo” [En Línea] Grecia, *Greek Travel Page Headlines*, 07 de febrero de 2019, Dirección URL: <https://portalportuario.cl/grecia-puerto-del-pireo-se-convierte-en-el-segundo-mas-grande-del-mediterraneo/> [consulta: 12 de julio de 2019]

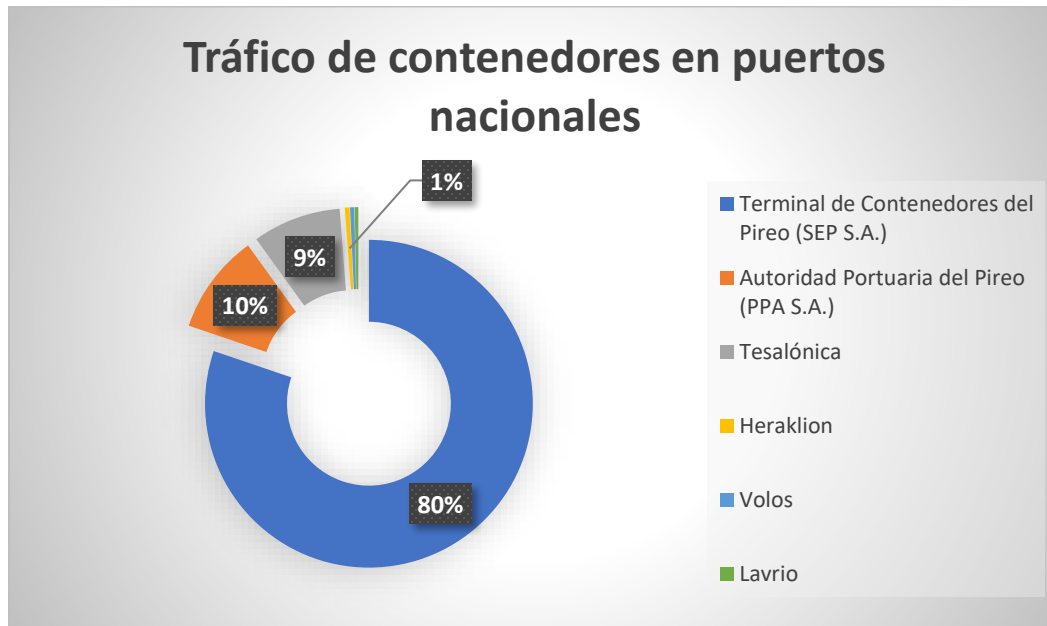
Además, el puerto del Pireo “[...] conecta la Grecia continental con las islas, es un centro internacional de cruceros y un centro comercial para el Mediterráneo, que brinda servicios a barcos de cualquier tipo y tamaño”⁵⁷. La profundidad de sus aguas, hasta de 18 metros y las conexiones terrestres de carretera y ferroviarias, lo hacen un nodo logístico clave en el acceso de mercancías a la región de Europa Central, así como, un punto central para el comercio marítimo entre Asia, Europa y África.

A nivel nacional, el puerto del Pireo no sólo ocupa el principal lugar en capacidad de transbordo, envío y recepción de contenedores, sino que concentra casi el 90% del tráfico total de contenedores de Grecia. En términos de Unidades Equivalente a Veinte Pies (TEU) el puerto del Pireo ha alcanzado, ya para 2018, el segundo lugar dentro del Mar Mediterráneo al posicionarse en los 4,9 millones de TEU⁵⁸.

⁵⁷ PPA S.A., *Estrategia – visión* [En Línea] Grecia, Piraeus Port Authority, 2019, Dirección URL: <http://www.olp.gr/en/the-port-of-piraeus/strategy-vision> [consulta: 30 de junio de 2019]

⁵⁸ Edición, *Piraeus rompe un nuevo récord, el segundo puerto de contenedores más grande del Mediterráneo* [En Línea] Grecia, Greek Travel Page Headlines, 07 de febrero de 2019, Dirección URL: <https://portalportuario.cl/grecia-puerto-del-pireo-se-convierte-en-el-segundo-mas-grande-del-mediterraneo/> [consulta: 12 de julio de 2019]

Cuadro 5: Tráfico de contenedores a nivel nacional en Grecia



Fuente: Elaboración propia con datos de Athanasios A. Pallis y George K. Vaggeias, *Greport 2018 – Report on Greek Ports* [En Línea] Grecia, Ports & Shipping Advisory, junio de 2018, 177 pp., Dirección URL: https://www.researchgate.net/publication/325699834_GREPORT_2018/link/5b1ef2a60f7e9b0e373dd218/download [consulta: 12 de julio de 2019]

Actualmente, el puerto se divide de acuerdo con los servicios que ofrece al comercio internacional: tráfico comercial, tráfico de pasajeros y servicio de construcción naval. Los 30 km² que abarca su superficie se fragmentan en una terminal de contenedores, en Nea Ionia; una terminal Ro-Ro y de carga convencional, en Keratsini; una terminal de pasajeros en la ciudad de Pireo y los astilleros en la parte oeste⁵⁹. El presente trabajo de investigación hará énfasis solamente en la terminal de contenedores, la cual ha sufrido una constante expansión dado el creciente tráfico internacional de buques.

El progreso de la Terminal de Contenedores en Neo Ikonio comenzó en 1973 con el inicio de la construcción del muelle I inicialmente trapezoidal. En 1978 se inició la construcción del segundo muelle trapezoidal, conocido como Muelle II,

⁵⁹ Cfr. con Syrianoğlu Pantelis, *La protección de problemas i, ii, iii (nueva cuenta) y las implicaciones ambientales* [En Línea] Grecia, Universidad de Western Attica, 2018, p.38-39., Dirección URL: <http://oceanis.lib2.uniwa.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/4407/Port%20of%20Pireaus.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [consulta: 30 de junio de 2019]

mientras que en la posición donde operaba la refinería de combustible, se hizo una extensión para la construcción del Muelle III⁶⁰.

La paulatina expansión y desarrollo de los tres muelles que conforman la terminal de contenedores estuvo marcada por la influencia de factores tanto nacionales como regionales. A pesar de que su construcción tuvo lugar desde la década de los setenta, la gestión estatal no logró aprovechar el potencial operativo de los Muelles I y II y tuvo que otorgar a concesión la totalidad de la construcción del Muelle III. Esta situación se agravaría con la crisis financiera que sufriría Grecia en 2008, culminando con la venta de su mayoría accionaria.

Por lo anterior, su administración está dividida entre la Terminal de Contenedores del Pireo (SEP S.A), filial de Grupo COSCO y de la Autoridad Portuaria del Pireo (PPA S.A). Esto se debe, como se abordará más adelante, a una serie de reformas y procesos de privatizaciones y concesiones que vienen derivadas de la crisis económica que sufrió Grecia en 2008. Sin embargo, cabe destacar que estos procesos incrementaron la capacidad del puerto en un 46.5% en el periodo de 2013 a 2017⁶¹.

La tendencia general para Grecia, tras las concesiones realizadas, tienden a un incremento constante en su capacidad de recepción y transbordo de buques comerciales con destino a Asia, África y Europa. La cantidad de TEU nacional ha incrementado, casi seis veces respecto a 2008, por lo que se podrían esperar futuras ampliaciones del puerto y acuerdos con empresas de otras modalidades de transporte a través de las cuatro filiales de COSCO que operan en territorio griego.

⁶⁰ *Ibidem*. p.40

⁶¹ Athanasios A. Pallis y George K. Vaggeias, , *Report 2018 – Report on Greek Ports* [En Línea] Grecia, Ports & Shipping Advisory, junio de 2018, p.29, Dirección URL: https://www.researchgate.net/publication/325699834_GREPORT_2018/link/5b1ef2a60f7e9b0e373dd218/download [consulta: 12 de julio de 2019]

2.1.2 Importancia y papel regional

El desarrollo tecnológico y la modernización de los procesos industriales ha producido un aumento en los niveles de producción de mercancías. La sobreoferta que genera dicha evolución, dentro de los mercados locales, orilla a las elites empresariales a buscar nuevos mercados y, por tanto, generar canales baratos y eficientes para distribuirlos. Esto se tradujo, de acuerdo con la Organización Mundial del Comercio⁶², en un crecimiento del 4.7% -el mayor desde hace más de un lustro- del volumen del comercio internacional para 2017.

Sin embargo, cabe destacar que, para 2018⁶³, pese a la inercia del dinamismo comercial por la acelerada expansión de las economías; la coyuntura política provocó una contracción hasta el 3.0% debido a las tensiones financieras, es decir, alta volatilidad, aumento de aranceles y políticas monetarias restrictivas. Esta variación negativa, en el volumen del intercambio de mercancías, no afectó las tendencias de inversión en infraestructuras derivadas del impulso de 2017.

Dentro de dicho incremento, previo a la contracción de 2018, la principal actividad comercial consistió en las importaciones de las economías emergentes con una tasa del 7.2% respecto al 1.9% del 2016. Esto se ha mantenido positivo en el último trimestre de 2018, con un 4.2% de crecimiento versus el -0.3% global, lo cual muestra la importancia de los mercados de países en vía de desarrollo, principalmente de Norteamérica y América del sur, en el establecimiento de acuerdos comerciales y proyección del desarrollo infraestructural de sus terminales portuarias.

Particularmente, en Europa, vemos que las exportaciones van de un 1.1% a un 3.5% para 2017, mientras que, las importaciones pasan de un 3.5% a un 2.5%. Las cifras

⁶² WTO. *Capítulo III: Tendencias más recientes del comercio mundial, 2017-2018* [En Línea] World Trade Organization, 2018, Dirección URL: https://www.wto.org/spanish/res_s/statistics/wts2018_s/wts2018chapter03_s.pdf [consulta: 15 de julio de 2019]

⁶³ WTO. *Examen estadístico del comercio mundial 2019* [En Línea] World Trade Organization, 2020, p. 8, Dirección URL: https://www.wto.org/spanish/res_s/statistics/wts2019_s/wts2019_s.pdf [consulta: 12 de marzo de 2020]

incidan que el papel de Europa dentro del comercio internacional está tendiendo a ser una región exportadora con tendencia al comercio trasatlántico, así como, una zona de trasbordo para los flujos de mercancías provenientes del Mar Rojo. Estas cifras fueron reducidas en volumen por la contracción comercial de 2018 posicionándose en un crecimiento del 1,7% para exportaciones y 1,2% para importaciones, respectivamente.

En este sentido, el desarrollo infraestructural europeo debería tender hacia la facilitación del tránsito interregional que le permita ser un puente logístico tanto en el Mediterráneo como en el Mar del Norte. En cambio, la alta inversión en la creación de nodos logísticos intermodales del Mediterráneo, como el caso del Pireo, muestra una tendencia a revertir estos flujos hacia la consolidación de importaciones provenientes de productores asiáticos.

Esto se encuentra reflejado en el aumento de las ventas registradas por empresas como Sony (4.8%), Huawei (14.6%) y ZTE (4.4%)⁶⁴ de productos principalmente enfocados en dispositivos electrónicos y aparatos celulares. Estas ventas se concentran en Reino Unido, Alemania, Italia, Francia y España⁶⁵ por lo que es de vital importancia para las empresas chinas y japonesas consolidar corredores logísticos que otorguen un acceso rápido y barato a la región.

Por su parte, en Europa Oriental los esfuerzos asiáticos se centran en la creación de alternativas políticas y económicas respecto a los rigurosos estándares que exige los intercambios con la Unión Europea. El principal mecanismo⁶⁶ consiste principalmente en el “[...] financiamiento preferencial para apoyar proyectos de inversión que utilizan insumos chinos, como equipos, a través de medios

⁶⁴ Kantar World Panel Comtech, “Sony y Samsung despuntan en Europa” [En Línea] España, *Panel de Consumo Alimentario*, 13 de septiembre de 2017, Dirección URL: <https://www.kantarworldpanel.com/es/Noticias/Sony-y-Samsung-despantan-en-Europa> [Consulta: 15 de julio de 2019]

⁶⁵ Eurostat, *Transporte marítimo de mercancías: datos trimestrales* [En Línea] Bruselas, Comisión Europea, 2018, Dirección URL: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_of_goods_-_quarterly_data [consulta: 15 de julio de 2019]

⁶⁶ Grupo 16+1

comerciales⁶⁷, lo cual se ha visto reflejado en un aumento considerable en las importaciones provenientes de China a la región.

Las empresas asiáticas, especialmente de origen chino, se ven complementadas respecto a la vinculación de sus productos con los mercados de Europa Occidental, esto gracias a las directrices de inversión infraestructural de la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI. Este marco de inversiones estratégicas se ha caracterizado por la adquisición de acciones para obtener una participación mayoritaria dentro de los principales puertos del Mediterráneo -como Algeciras, Valencia y el Pireo- con el fin de consolidar su influencia sobre el rumbo de su desarrollo.

Cuadro 6: Los principales puertos de la Unión Europea

Los 20 puertos principales: volumen (en TEU) de contenedores manejados en cada puerto, cargando el estado (puertos principales)					
Puertos	2016	2017	2018	Porcentaje del total UE	Crecimiento 2017-2018
Rotterdam	11.67	12.89	13.59	12,04	5,48
Antwerpen	9.89	10.03	10.83	9,37	7,95
Hamburgo	8.93	8.86	8.74	8,27	-1,34
Bremerhaven	5.51	5.45	5.44	5,10	-0,29
Valencia	4.69	4.81	5.16	4,49	7,37
Pireo	3.74	4.12	4.88	3,85	18,59
Algeciras	4.76	4.38	4.77	4,09	8,95
Gioia Tauro	3.79	3.39	4.00	3,17	18,11
Felixstowe	4.02	4.16	3.78	3,88	-9,11
Barcelona	2.22	2.99	3.44	2,80	14,81
Total UE	96.49	99.92	107.10	93,29	7,2

Fuente: Elaboración propia con datos de Eurostat, *Los 20 puertos principales: volumen (en TEU) de contenedores manejados en cada puerto, cargando el estado (puertos principales)* [En Línea] Bruselas, Comisión Europea, 22 de mayo de 2019, Dirección URL: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do#> [consulta: 15 de julio de 2019]

⁶⁷ Chinese Outbound Investment, *Belt and Road Opportunities in Central and East Europe* [En Línea] China Go Abroad, 2019, Dirección URL: <http://www.chinagoabroad.com/en/article/21526> [consulta: 15 de julio de 2019]

El doble impulso, empresarial y político, que está promoviendo China en la región europea tiene como denominador común al puerto del Pireo. La importancia regional de este puerto se debe a su doble función: de receptor y distribuidor de mercancías para Europa del Este y de puente de transbordo para el creciente mercado tecnológico en Europa Occidental. Además, su posición se ve coordinada con las demás administraciones portuarias adquiridas por la estatal COSCO⁶⁸, cuyas posiciones se encuentran dentro de los diez principales puertos comerciales de la Unión Europea.

Otro indicador, que reafirma esta situación, es la tendencia de crecimiento anual que tienen los tres principales socios comerciales de Europa: Rusia, Estados Unidos y China. Por un lado, tenemos a la Federación Rusa que ha incrementado sus intercambios un 40.21%, enfocándose en el sector de importación de energéticos; China presenta un incremento del 3.9% por la entrada de mercancía en contenedores, tanto de maquinaria como de productos manufacturados y Estados Unidos presenta un porcentaje de crecimiento del 16.6% como destino de exportaciones europeas de alimentos, productos químicos y bienes manufacturados⁶⁹.

La tendencia que se puede observar no sólo reside en el claro aumento de la presencia de Asia sobre el mercado europeo, sino que la tendencia deficitaria⁷⁰ de la balanza de pagos europea beneficiará los intercambios de origen ruso y chino dado el crecimiento sostenido que han venido manteniendo. Particularmente, la consolidación de China como principal socio, en materia de importaciones, se presenta entre el año de 2014 y 2015 con el incremento de 2.4 puntos porcentuales,

⁶⁸ Dichas administraciones portuarias con inversión mayoritaria china han sido marcadas de color rojo en el cuadro 6

⁶⁹ Eurostat, *Extra-EU28 trade, by main partners, total product* [Data Base] Bruselas, Comisión Europea, 16 de julio de 2019, Dirección URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tet00035/default/table?lang=en> [consulta: 18 de julio de 2019]

⁷⁰ En 2018 se registró un déficit de 24.600 millones de euros de acuerdo con datos de Parlamento Europeo, *The European Union and its trade partners* [En Línea] Bruselas, Unión Europea, 2019, Dirección URL: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/160/the-european-union-and-its-trade-partners> [consulta: 18 de julio de 2019]

mantiéndose en un promedio del 20% del total las importaciones totales de la Unión Europea⁷¹.

Tomando en cuenta lo anterior, el escenario comercial de la región europea, en conjunto con la posición del Pireo como principal puerto del Mediterráneo, muestran la trascendencia de la operación de concesión del mismo a mediano y largo plazo. En el siguiente apartado, se abordarán las condiciones de la misma y las atribuciones que tiene China, a través de sus empresas estatales, sobre las directrices de desarrollo de la administración portuaria.

2.2 Compra del Pireo de 2016

La transacción que otorgó la concesión del puerto del Pireo a la empresa estatal COSCO fue el resultado de múltiples factores que intervinieron desde el marco jurídico de la administración pública griega hasta las directivas externas del Fondo Monetario, el Banco Central Europeo y la Comisión Europea. El entono de inestabilidad política y económica en Grecia marca el inicio de una de las más importantes adquisiciones para la consolidación del proyecto de la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI.

2.2.1 Antecedentes y evolución del puerto

La institucionalización del puerto del Pireo dentro de la administración pública griega da inicio en 1930 con la creación de la Autoridad Portuaria del Pireo. Dicha autoridad portuaria, operaría bajo el modelo de *Operating Port*, puesto que era considerada como una entidad pública del Estado griego bajo sujeción del régimen regulatorio general de entidades públicas. Este estatus jurídico sería modificado hasta 1999 dada la influencia del Libro Verde de la Unión Europea de 1997 referente a la Política Común de Transporte.

El Libro Verde de las infraestructuras portuarias “[...] aborda las cuestiones primordiales relativas a las infraestructuras portuarias y analiza en cada caso cuál

⁷¹ *Idem.*

es el nivel de servicio ofrecido y cuáles son las carencias que hay que subsanar”⁷², por lo que es utilizado como directriz por cada Estado miembro de la Unión Europea. En este se establece la necesidad de una transición hacia un modelo que fomente la cooperación con países terceros, busque recuperar los costos a través de los mismos usuarios y se reorienta hacia el sector privado para alcanzar una especialización, modernización, aumento de la eficiencia y transparencia⁷³.

De esta forma, la Autoridad Portuaria del Pireo pasaría a ser una corporación, controlada en su totalidad por el Estado, bajo el esquema de sociedad anónima. La reforma buscaba dotar localmente de autonomía al sector portuario pues “[...] reconoce a cada puerto corporación como una entidad exclusiva que puede utilizar y explotar las instalaciones del puerto en los términos y obligaciones prescritos, incluido el pago de una cuota de concesión anual”⁷⁴. Dichos lineamientos estarían incluidos en un contrato de concesión entre el Estado griego y la autoridad portuaria por un periodo determinado.

Durante este periodo los sindicatos como la Federación de Empleados Permanentes de Puertos Griegos (OMYLE) y la Federación de Manipuladores de Carga de Grecia (OFE) cobraría gran influencia sobre las decisiones del puerto⁷⁵. Asimismo, en 2001, tiene origen la propuesta de ampliación del Muelle III cuyo financiamiento se decidió, por el gobierno griego, que fuera compartido o cedido a

⁷² Ministerio de Fomento, “La política europea de transporte” en *Análisis, información y divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad* [En línea] España, Gobierno de España, 2019, p. 57, Dirección URL: https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/02_politica_europea_transportes.pdf [consulta: 18 de julio de 2019]

⁷³ Cfr. Comisión Europea, *Libro verde sobre los puertos y las infraestructuras marítimas* [En Línea] Bruselas, Unión Europea, 10 de diciembre de 1997, Dirección URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:l24163&from=ES> [consulta: 18 de julio de 2019]

⁷⁴ Harilaos N. Psaraffis y Athanasios A. Pallis, “Concesión de la terminal de contenedores del Pireo: tiempos turbulentos y búsqueda de competitividad” [En Línea] Grecia, *Maritime Policy & Management*, Núm. 1, Vol. 39, 6 de febrero de 2012, p. 30, Dirección URL: https://www.researchgate.net/publication/233028046_Concession_of_the_Piraeus_container_terminal_Turbulent_times_and_the_quest_for_competitiveness [consulta: 27 de junio de 2019]

⁷⁵ Cfr. S/autor, *Grecia* [En línea] España, Asociación de Estibadores Portuarios, agosto de 2015, p.15, Dirección URL: <http://estibadorescanarios.com/prueba/images/2015/08/Grecia.pdf> [consulta: 18 de julio de 2019]

un inversor privado debido a la volatilidad del mercado de transporte de transbordo a nivel internacional.

Para este punto, una vez más, vuelve a tener influencia las decisiones políticas de la Unión Europea bajo la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios. En esta se establece la necesidad de romper con las gestiones portuarias monopólicas, con el fin de favorecer su apertura gradual al sector privado y diferenciar la prestación de servicios del papel de gestión del puerto. Para ello, se establecen una serie de directrices para la realización de procesos de concesión que permitan la autorización para la prestación de servicios mediante el principio de competitividad⁷⁶.

Esta tendencia de modernización, en las gestiones portuarias europeas, llevaría a la decisión del Ministerio de Marina Mercante de cotizar en la Bolsa de Valores a la Autoridad Portuaria del Pireo S.A (APP S.A), reteniendo el 75% de las acciones⁷⁷. Posteriormente, en 2004, se da un primer intento fallido para la búsqueda de concesión del Muelle I ya que finalmente recibiría el apoyo financiero por parte del Banco Europeo de Inversiones⁷⁸.

La influencia de liberalización que la Política Común de Transporte de la Unión Europea tendría sobre las reformas a la administración pública griega, en materia de gestión portuaria, es el primer paso para entender los antecedentes estructurales que preceden a la venta accionaria del Pireo de 2016. Las reformas y esquemas propuestos por sus directrices establecerán los canales que más tarde usará el gobierno griego para intentar sanear sus finanzas públicas.

Bajo esta lógica es que, para el periodo de 2007-2008, con el inicio de la crisis financiera el gobierno griego toma la decisión de concesionar la terminal del muelle II y el proyecto de construcción del Muelle III; manteniendo los derechos exclusivos

⁷⁶ Cfr. Comisión Europea, *Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios* [En línea] Bruselas, Unión Europea, 13 de febrero de 2001, p.3-4, Dirección URL: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2001/ES/1-2001-35-ES-F1-1.Pdf> [consulta: 18 de julio de 2019]

⁷⁷ OLP, *Chronology* [En Línea] Grecia, Piraeus Port Authority, 2019, Dirección URL: <http://www.olp.gr/en/the-port-of-piraeus/chronology> [consulta: 18 de julio de 2019]

⁷⁸ Harilaos N. Psaraftis y Athanasios A. Pallis, *op. cit.*, p.30.

sobre la terminal I. Esto no sólo restaría buena parte del gasto público, destinado a la prestación de servicios en el Pireo, sino que permitiría capitalizar y materializar los proyectos de expansión del de las terminales del puerto.

El contrato de concesión fue otorgado el 25 de noviembre de 2008 a la empresa Piraeus Container Terminal S.A. (SEP S.A.) como concesionaria para la operación, ampliación y gestión de los Muelles II y III por un periodo de 35 años⁷⁹. La SEP S.A. es una compañía constituida en Grecia como subsidiaria de Cosco Pacific Limited y forma parte de las cinco empresas del grupo COSCO que actualmente operan en territorio griego: COSCO Container Lines Co. LTD, COSCO Ports Greece, China COSCO Logistics Co. y COSCO Grecia S.A.⁸⁰.

La entrada de SEP S.A en los Muelles II y III marca el inicio de la presencia formal de Cosco Pacific Limited en el desarrollo contemporáneo del puerto del Pireo. Sin embargo, el factor decisivo que derivó en la venta accionaria de la APP S.A y fortaleció el poder de COSCO fue la profundización de la crisis financiera en Grecia y las subsecuentes condiciones de los rescates financieros por parte del Banco Central Europeo y el Fondo Monetario Internacional.

⁷⁹Elena Kousta, *Strikes end at Piraeus Port Authority following concession agreement* [En línea] Irlanda, Eurofound, 04 de febrero de 2010, Dirección URL: <https://www.eurofound.europa.eu/fr/publications/article/2010/strikes-end-at-piraeus-port-authority-following-concession-agreement> [consulta: 18 de julio de 2019]

⁸⁰Oficina Nacional de Imprenta, *Decisiones No. abril 627/2016* [En Línea] Grecia, Periódico del Gobierno de la República Helénica, Núm. 2, B '3649, 11 de noviembre de 2016, p. 36890, Dirección URL: http://www.et.gr/idos-nph/search/pdfViewerForm.html?args=5C7QrtC22wFHp_31M9ESQXdtvSoCrlR8jMW4aNrsuVxp6k5uE6xNduJlnJ48_97uHrMts-zFzeyCiBSQOpYnTy36MacmUFCx2ppFvBej56Mmc8Qdb8ZfRjQZnsIAdk8Lv_e6czmhEmbNmZCMxLMtbZUEo-TtRNV2I0WHohbOLWq6Z-E-vzNx6TqKFTyrDcl [consulta: 27 de junio de 2019]

Cuadro 7: Evolución de la Autoridad Portuaria del Pireo

Periodo/Tipo de AP	Acto	Papel del Estado	Participación de Privados	Presencia de China
1930-1999 Operating Port (OP)	Función Autoridad Portuaria del Pireo (APP)	Total Entidad pública	Ninguna	
1999-2003 OP	Corporatización de la autoridad. APP dotada de autonomía como una sociedad anónima	Total Firma de contrato de concesión del Estado con la entidad exclusiva (40 años)	Ninguna	2001 Expira contrato con China Shipping para utilización del Pireo como terminar de transbordo
2003-2008 OP	Cotización de la APP en la Bolsa de Valores a través del Ministerio de Marina Mercante	Mayoritaria APP retiene el 75% de las acciones y el control sobre su gestión	Minoritaria	
2008-2009 Hibrido OP + Landport	Concesión parcial del puerto para garantizar desarrollo ante crisis financiera	Mayoritaria Mantiene control sobre Muelle I	Minoritaria Concesión para desarrollo, utilización y operación del Muelle II y construcción de un Muelle III	Firma Piraeus Container Terminal S.A. (SEP S.A) como concesionadora y Cosco Pacific Limited como garante
2011-2016 Hibrido OP + Landport	Transferencia y proceso de venta de acciones por la crisis financiera de 2008	Mayoritaria El Fondo de Desarrollo de los Activos de la República Helénica (TAIPEAS) compra acciones de la APP y gestiona su venta.	Minoritaria COSCO designada como inversor preferido tras proceso internacional de selección.	SEP S.A. opera Muelle II y proyecto de ampliación del Muelle III. COSCO Shipping Corporation oferta compra de acciones.

Abril de 2016-2052 Landport	Cierre de compra del 67% de las acciones de la APP	Minoritaria TAIPEAS controla el 7.5% de acciones del puerto	Mayoritaria Fase I (2016) 51% capital social. Fase II (2021) 16% capital social restante	COSCO Shipping Corporation con derechos exclusivos sobre la totalidad de la operación, servicios y desarrollo de la APP
-----------------------------	--	---	--	---

Fuente: Elaboración propia con datos de N. Psarftis, y A. Pallis, “Concesión de la terminal de contenedores del Pireo: tiempos turbulentos y búsqueda de competitividad” [En Línea] Grecia, *Maritime Policy & Management*, Núm. 1, Vol. 39, 6 de febrero de 2012, pp. 27-43, Dirección URL: https://www.researchgate.net/publication/233028046_Concession_of_the_Piraeus_container_terminal_Turbulent_times_and_the_quest_for_competitiveness [consulta: 27 de junio de 2019] y de la Gaceta del Gobierno, “Ley 4404/16 para ratificar la modificación y codificación del 24 de junio de 2016 en un texto único del Contrato de Concesión del 13 de febrero de 2002 entre el Estado griego y la Autoridad Portuaria del Pireo SA y otras disposiciones” [En Línea] Grecia, *Boletín Oficial 126 A/8-7-2016*, Núm. 4404/16, 24 de junio de 2016, Dirección URL: <https://www.yen.gr/documents/20182/116076/%CE%9D.+4404.16+%CE%A6%CE%95%CE%9A+126+%CE%918-7-2016.pdf/db57ff17-9ca8-438c-a049-a40e47081508> [consulta: 21 de julio de 2019]

Cabe destacar que, a pesar de que las condiciones finales de los rescates financieros a Grecia se hicieron públicos en 2015 y la venta misma se realizó hasta 2016, los preparativos para la venta accionaria del Pireo iniciaron en 2011. En ese año, el Fondo de Desarrollo de Activos de la República Helénica S.A. (TAIPEAS) adquirió el 74.14% de las acciones de la APP S.A. con el fin de poder sacar el puerto del Pireo a un proceso competitivo de venta destinado a los capitales internacionales⁸¹.

A partir de ese momento, se desencadenarían una serie de procesos administrativos que propiciaron las condiciones jurídicas y financieras adecuadas para la venta de un total de 16,750,000 acciones (67%) de la PPA S.A.. Uno de los actos más relevantes de esta etapa, previa a la venta del Pireo, consistió en la modificación de las atribuciones especiales como corporación estatal, mismas que se habían plasmado en el contrato de concesión con el Estado griego a raíz de las reformas de 2002.

⁸¹ Pamela Luică, “Greece sells 67% stake in the Port of Piraeus” [En Línea] Reino Unid, *Railway Pro*, 23 de abril de 2014, Dirección URL: <https://www.railwaypro.com/wp/greece-sells-67-stake-in-the-port-of-piraeus/> [consulta: 18 de julio de 2019]

[...] el Estado griego envió una invitación formal al PPA [S.A] el 25 de julio de 2014, invitándolo a negociar con el fin de realizar las modificaciones apropiadas al Acuerdo de Concesión existente [de 2002] para armonizar su contenido con la transferencia prevista a un inversionista privado [...] Con la finalidad de lograr una redistribución de funciones y responsabilidades en relación con la operación del puerto del Pireo y la abolición de ciertos privilegios de PPA [S.A.]⁸².

Dichas modificaciones respondieron al esfuerzo del Estado griego para pagar la deuda de, para agosto de 2015, su tercer rescate financiero por parte del Eurogrupo. La meta que se propuso desde entonces es que, a través de las privatizaciones de TAIPEAS, se genere un fondo de “[...] 50.000 millones de euros durante un horizonte de 30 años en el que el 50% irá para recapitalizar la banca, el 25% para financiar la deuda y el otro 25% para fomentar el crecimiento y la productividad”⁸³. Esto implica, además de la venta del Pireo, a más de 71.000 activos de propiedad pública que son susceptibles de ser privatizados⁸⁴.

Con este último elemento en consideración se puede notar que los detonantes para la decisión de ceder más de la mitad de las acciones de APP S.A. fueron producto de presiones externas: de la Unión Europea por la serie de reformas administrativas y de los acreedores en lo que refiere a las privatizaciones de activos estatales. Este hecho queda en evidencia con el intento fallido por parte del entonces recién electo

⁸² Gaceta del Gobierno, “Ley 4404/16 para ratificar la modificación y codificación del 24 de junio de 2016 en un texto único del Contrato de Concesión del 13 de febrero de 2002 entre el Estado griego y la Autoridad Portuaria del Pireo SA y otras disposiciones” [En Línea] Grecia, *Boletín Oficial* 126 A/8-7-2016, Núm. 4404/16, 24 de junio de 2016, Dirección URL: <https://www.yen.gr/documents/20182/116076/%CE%9D.+4404.16+%CE%A6%CE%95%CE%9A+126+%CE%918-7-2016.pdf/db57ff17-9ca8-438c-a049-a40e47081508> [consulta: 21 de julio de 2019]

⁸³ Belén Domínguez, “El Eurogrupo aprueba un tercer rescate griego de 86.000 millones” [En Línea] Bruselas, *El País*, 14 de agosto de 2015, Dirección URL: https://elpais.com/internacional/2015/08/14/actualidad/1439538132_894590.html [consulta: 18 de julio de 2019]

⁸⁴ Cfr. María Antonia Sánchez, “El Pireo, el puerto deseado” [En Línea] España, *El País*, 19 de agosto de 2016, Dirección URL: https://elpais.com/economia/2016/08/19/actualidad/1471607874_360316.html [consulta: 19 de julio de 2019]

primer ministro, Alexis Tsipras, para lograr la suspensión del proceso de venta del puerto⁸⁵.

2.2.2 Términos y condiciones de compra

La compra del Pireo fue el resultado de varios factores políticos y financieros que propiciaron una posición de vulnerabilidad para la República Helénica. El país no sólo se encontraba presionado por las exigencias provenientes del Eurogrupo, sino que la necesidad de fondos públicos para salir de la crisis económica hizo más atractiva la oferta que COSCO ofreció por su principal puerto comercial.

La primera oferta que realizó la empresa naviera para la compra de 67% de las acciones en poder de la TAIPEAS tuvo lugar el 12 de enero de 2016 por la cantidad de 300 millones de euros⁸⁶. Dado que la empresa estatal china fue la única en presentarse al concurso público, al mes siguiente fue nombrada como inversor preferido y se le fue creado y aprobado su expediente de licitación por el Tribunal Administrativo Supremo de Grecia⁸⁷.

La empresa COSCO Shipping, la matriz de Cosco Pacific, logra así consolidar la firma de un acuerdo de concesión de 35 años a partir del 13 de febrero de 2016. El acuerdo le dota de un control exclusivo sobre la APP S.A., el cual está sujeto al cumplimiento de inversiones obligatorias destinadas a la infraestructura y expansión del puerto durante los próximos 10 años⁸⁸. Para inicios de julio de 2016, el acuerdo

⁸⁵ CdS, “La suspensión del proceso de privatización del puerto del Pireo no afectara a la terminal gestionada por Cosco” [En Línea] España, *Cadena de Suministro*, 02 de febrero de 2015, Dirección URL: <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/la-suspension-del-proceso-de-privatizacion-del-puerto-del-pireo-no-afectara-a-la-terminal-gestionada-por-cosco/> [consulta: 18 de julio de 2019]

⁸⁶ CdS, “Grecia acepta la oferta de Cosco por el puerto del Pireo” [En Línea] España, *Cadena de Suministro*, 22 de enero de 2016, Dirección URL: <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/grecia-acepta-la-oferta-de-cosco-por-el-puerto-del-pireo/> [consulta: 19 de julio de 2019]

⁸⁷ CdS, “Cosco se hace con el control mayoritario del puerto del Pireo” [En Línea] España, *Cadena de Suministro*, 19 de febrero de 2016, Dirección URL: <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/grecia-acepta-la-oferta-de-cosco-por-el-puerto-del-pireo/> [consulta: 19 de julio de 2019]

⁸⁸ RTVE, “Atenas vende el Puerto del Pireo al gigante estatal chino COSCO por 368 millones” [En Línea] España, *Corporación de Radio y Televisión Española*, 08 de abril de 2016, Dirección URL: <https://www.europapress.es/economia/noticia-grecia-sella-venta-puerto-pireo-china-cosco-20160408144434.html> [consulta: 19 de julio de 2019]

fue ratificado por la junta de accionistas de la APP S.A. y aprobado por 223 legisladores en el parlamento griego.

Cuadro 8: Fases estipuladas en el contrato de concesión del puerto del Pireo

Periodo	Acciones	Compromisos
Fase I (2016)	Adquisición de 12,750,000 acciones (51% del capital social) por la cantidad de 280,5 millones de euros	Pago de una comisión anual por la concesión para operar la infraestructura
Fase I (2021)	Adquisición de 4,000,000 acciones (16% del capital social) adicionales por la cantidad de 88 millones de euros	Se depositará la cantidad de 88 millones de euros en una Cuenta de Custodia Especial
Fase II (Finalizados compromisos anteriores)	Finalización de las inversiones obligatorias iniciales Liberación de las acciones retenidas	Los fondos de garantía serán transferidos a la cuenta del Fondo de Desarrollo Propiedad privada del estado helénico SA (TAIPEAS

Fuente: Elaboración propia con datos de Oficina Nacional de Imprenta, *Decisiones No. abril 627/2016* [En Línea] Grecia, Periódico del Gobierno de la República Helénica, Núm. 2, B '3649, 11 de noviembre de 2016, p. 36890, Dirección URL: http://www.et.gr/ids-nph/search/pdfViewerForm.html?args=5C7QrtC22wFHp_31M9ESQXdtvSoCrlL8jMW4aNrsuVxp6k5uE6xNduJlnJ48_97uHrMts-zFzeyCiBSQOpYnTy36MacmUFCx2ppFvBej56Mmc8Qdb8ZfRjQZnsIAdk8Lv_e6czmhEmbNmZCMxLMtbZUEo-TtRNV2I0WHohbOLWq6Z-E-vzNx6TqKFTyrDcl [consulta: 27 de junio de 2019]

En su conjunto, el valor de las inversiones obligatorias por parte de la empresa china se eleva aproximadamente a la cantidad de 350 millones de euros. Además, el contrato otorga los ingresos del 3.5% de la facturación de la APP S.A.⁸⁹ para el gobierno griego, es decir, contando estas entradas de efectivo más el monto total de la venta accionaria, el contrato de concesión asciende a un valor total de casi 410 millones de euros. No obstante, la tendencia de crecimiento del puerto del Pireo

⁸⁹ Oficina Nacional de Imprenta, *op.cit.*, p. 36890

y la prioridad que tiene para COSCO podrían significar un ingreso para el Estado de hasta los 1,500 millones de euros⁹⁰.

De esta forma, al finalizar las fases del acuerdo la composición accionaria del PPA S.A quedará conformada de la siguiente manera: 67% para COSCO Shipping, 25% para la PPA S.A y 7.5% para TAIEIA⁹¹. Esta participación mayoritaria le ha permitido a la empresa china reestructurar la dirección de tal forma que “[...] de los 11 miembros, siete deben ser obligatoriamente chinos, incluidos el presidente y el director general”⁹².

COSCO HK controlará la mayoría de los votos en la Asamblea General de PPA desde la finalización de la primera fase de la transacción. Para asuntos que requieren un mayor quórum y/o mayoría (más del 51%), [...] parece, en principio, adquirir, a través de la compra de la mayoría de las acciones de PPA, su único control.⁹³

El control exclusivo “[...] se ejerce cuando la empresa controladora tiene el poder de determinar las decisiones comerciales estratégicas del auditado, que generalmente se garantiza mediante la adquisición de la mayoría de los derechos de voto”⁹⁴. De la misma forma, pueden existir mecanismos de derechos adicionales para los accionistas minoritarios en caso de las decisiones estratégicas que afecten la política comercial; sin embargo, estos no vienen definidos dentro del contrato de concesión más que algunas limitaciones por cuestiones de seguridad nacional o intereses de Estado.

Del mismo modo, se debe destacar que el Contrato de Concesión establece a la APP S.A. como una entidad de gestión portuaria cuyas actividades deben guiarse

⁹⁰ Europa Press, “Grecia sella la venta del Puerto del Pireo a la china Cosco” [En Línea] España, *Europa Press*, 08 de abril de 2016, Dirección URL: <http://www.rtve.es/noticias/20160408/atenas-vende-puerto-pireo-gigante-chino-cosco-368-millones/1333648.shtml> [consulta: 19 de julio de 2019]

⁹¹ Oficina Nacional de Imprenta, *op.cit.*, p. 36890

⁹² María Antonia Sánchez, “El Pireo, el puerto deseado” [En Línea] España, *El País*, 19 de agosto de 2016, Dirección URL: https://elpais.com/economia/2016/08/19/actualidad/1471607874_360316.html [consulta: 19 de julio de 2019]

⁹³ Oficina Nacional de Imprenta, *op.cit.*, p. 36895

⁹⁴ *Ídem.*

con base en dos documentos fundamentales: el Programa de Desarrollo y Estudio de Gestión⁹⁵ y el Plan de Desarrollo Portuario⁹⁶. Dichos documentos, deberían ser formulados y presentados por la propia APP S.A. a las entidades públicas pertinentes, sin embargo, estas entidades no sólo no están especificadas en el contrato de concesión, sino que ni siquiera fueron creadas o determinadas por el Estado griego con antelación.

El Ministerio de Navegación y Política de la Isla formuló un proyecto de reforma al sistema de supervisión y control del sistema portuario referente a la supervisión de relaciones entre los organismos públicos y privados. Esto implica la creación de una Autoridad Administrativa Independiente que tiene como objetivo emitir reglamentación sobre cuestiones relacionadas con: cargos de interés común, vigilancia de una competencia sana, garantizar el cumplimiento y recopilar reclamos contractuales de los acuerdos de concesión, así como, otras cuestiones sobre el funcionamiento y ejercicio de responsabilidades de los entre puertos nacionales⁹⁷.

Algunas otras cláusulas importantes dentro del contrato de concesión del puerto del Pireo⁹⁸ son:

Derechos y facultades: Se otorga el derecho exclusivo de poseer, usar, administrar, mantener, mejorar y explotar lo contenido dentro de la concesión; se adquiere posesión material y posibilidad de ejercer autoridad física soberana en los casos necesarios para la construcción o mantenimiento de proyectos marinos o el ejercicio de sus derechos; posibilidad de demoler la infraestructura, las superestructuras y los edificios existentes; implementar inversiones de capital en infraestructura y superestructuras para respaldar nuevas actividades y funciones del PPA o para extenderlas o continuarlas; realizar distinciones entre diferentes grupos

⁹⁵ Con proyección al 31 de diciembre de 2035.

⁹⁶ Con proyección al 31 de diciembre de 2020.

⁹⁷ Ministerio de Navegación y Política de la Isla, *Reforma inicial del sistema de control y supervisión del sistema portuario griego y otras disposiciones* [En Línea] Grecia, Ministerio de Navegación y Política de la Isla, 28 de abril de 2016, Dirección URL: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:xOMqrDjiXXAJ:www.opengov.gr/ynanp/%3Fp%3D501+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=mx> [consulta: 20 de julio de 2019]

⁹⁸ *Cfr. Gaceta del Gobierno, op.cit.*

de usuarios al cobrar tarifas y cargos por el uso de sus instalaciones, infraestructura, superestructuras y servicios.

Limitación de Derechos: No se permite la realización de actividades de explotación que no constituya una actividad portuaria; no restringirá ni limitará los poderes, privilegios, posibilidades, poderes discrecionales o los derechos del Estado relacionado con la protección de la seguridad nacional, la seguridad marítima, la salud pública, el orden público, el medio ambiente, la cultura y la herencia submarina.

Facultades del Estado: Establece el derecho de los entes designados por el Estado para promulgar, revocar o enmendar leyes que afecten la operación del puerto referentes a órganos de supervisión o estructuras administrativas; ningún derecho limitará el trabajo de las agencias, órganos, oficinas y agencias; se deberá cooperar con las autoridades y en lo referente a rendición de cuentas.

Otras materias: Derecho para utilizar contratistas, proveedores de servicios u otros terceros, ya sea que estén afiliados al PPA o no para cumplir con sus obligaciones; en caso de modificación de leyes debido a directivas de la Unión Europea, las controversias se resolverán mediante un arbitraje regido por las Reglas de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional; obligación de proporcionar acceso al de conformidad con los principios de igualdad de acceso, objetividad y no discriminación; la APP S.A. podrá anunciar licitaciones y adjudicar contratos de obras como contratos privados.

A pesar de la existencia de las cláusulas anteriores, la APP S.A. no ha progresado, a la fecha, con los plazos ni las aprobaciones de los planes maestros de inversiones. Este retraso se debe a los conflictos de intereses gubernamentales, los cuales han llevado no sólo a una mera aceptación condicional por parte de la Comisión de Planificación y Desarrollo Portuario (ESAL), sino que ha causado preocupación por

el riesgo de fragmentación de los proyectos propuestos por los empresarios chinos⁹⁹.

Además, la Oficina de Lucha contra el Fraude de la Unión Europea (OLAF) ha reportado fraudes por parte de importadores de productos chinos que han utilizado el acceso por el Puerto del Pireo para evadir impuestos y vender bienes a precios menores a los del mercado¹⁰⁰. Este hecho, en conjunto con la carencia de plan maestro, muestra la premura del proceso de negociación del acuerdo, pues existe una carencia de aplicación sobre las facultades acordadas para la vigilancia y coordinación de los organismos estatales sobre las actividades de la APP S.A.

En general, existe una flexibilidad y excepcionalidad que se está aplicando a ciertas cláusulas establecidas en el contrato de concesión, así como, una amplitud de derechos y facultades sobre la gestión, contratación, explotación y desarrollo del puerto del Pireo. Estos elementos van a aumentar, como se abordará en el tercer capítulo, los potenciales usos de la APP S.A. por parte de la empresa COSCO para cumplir los fines del proyecto de la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI y cuyos resultados pueden suponer implicaciones negativas para la República Helénica.

2.3 Mecanismo de protección a la inversión extranjera

El contenido del contrato de concesión y la ambigüedad en torno a las atribuciones de las instancias públicas griegas puede conllevar potenciales problemáticas en una adecuada gestión del puerto. En este sentido, es de vital importancia contrastar si esta situación está considerada a nivel regional y cómo es que la Unión Europea ve la inversión extranjera dentro de los activos estratégicos para la continuidad del comercio y la movilidad en sus Estados miembro.

⁹⁹Ilias Bellos, "No real progress on Cosco's master plan for Piraeus Port" [En Línea] Grecia, *Ekathimerini*, 03 de julio de 2019, Dirección URL: <http://www.ekathimerini.com/242140/article/ekathimerini/business/no-real-progress-on-coscos-master-plan-for-piraeus-port> [consulta: 21 de julio de 2019]

¹⁰⁰ David Glass, "China Cosco in Piraeus - the good and the bad news" [En Línea] Reino Unido, *Seatrade Maritime News*, 30 de enero de 2019, Dirección URL: <http://www.seatrade-maritime.com/news/europe/china-cosco-in-piraeus-the-good-and-the-bad-news.html> [consulta: 21 de julio de 2019]

2.3.1 Visión regional de la Unión Europea

El intercambio transnacional presenta una clara tendencia a buscar mecanismos y regímenes que disminuyan los costos, las barreras arancelarias y no arancelarias, los frenos políticos, entre otros. En este sentido, la expansión de estos intercambios provoca, o activa, las decisiones de la comunidad, o bien, facilita u obstruye la elaboración de normas¹⁰¹ siempre en favor de obtener ganancias.

Para Sandholtz y Stone, juristas de la Universidad de Yale, ante la conciencia de este aumento, los actores involucrados impulsarán crear canales que permitan homologar regímenes comerciales, representar sus intereses a nivel regional, disminuir costos y hacer eficientes los intercambios¹⁰². En otras palabras, promover la integración en sectores particulares como el portuario, arancelario, financiero, etc. en el marco de instituciones.

Este intento de integración portuaria, por parte de la Unión Europea, inició en 1974 cuando la Comisión Europea creó un Grupo de Trabajo Portuario con el fin de conjuntar esfuerzos entre autoridades, administraciones y asociaciones portuarias para fomentar estándares de calidad, competitividad, desarrollo económico y de infraestructura, generación de políticas públicas y coordinación de acciones. Estos trabajos se formalizaron con la creación de la Organización Europea de Puertos Marítimos y se completaron más tarde con la integración de la Federación Europea de Puertos Internos¹⁰³.

La Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO) es la institución de la Unión Europea encargada de vincular los intereses de las diferentes administraciones portuarias de los Estados miembro con los tomadores de decisiones¹⁰⁴. A partir de su nacimiento, en 1993, la ESPO ha buscado generar un marco común para los

¹⁰¹ Cfr. Alec Stone y Wayne Sandholz, *European integration and supranational governance*. Yale Law School. [En Línea] Estados Unidos, Faculty Scholarship Series, 01 de enero de 1997, p.305 Dirección URL: <https://www.oxfordscholarship.com/view/10.1093/0198294646.001.0001/acprof-9780198294641> [consulta:23 de julio de 2019]

¹⁰² Cfr. Alec Stone y Wayne Sandholtz, *op.cit.*, pp.301-302.

¹⁰³ ESPO, *Nuestra organización* [En Línea] Bruselas, Organización Europea de Puertos Marítimos, 2019, Dirección URL: <https://www.espo.be/organisation> [consulta: 23 de julio de 2019]

¹⁰⁴ Cfr. UK's Ports, "European Sea Ports Organisation" [En Línea] Reino Unido, *UK Ports*, 2019, Dirección URL: <http://uk-ports.org/european-sea-ports-organisation/> [consulta: 23 de julio de 2019]

puertos de la Unión Europea con el fin de mejorar su coordinación comercial, responsabilidad ambiental e importancia política y social.

Las actividades de este organismo han tenido una tendencia general hacia la centralización de temas ambientales y sociales derivando en la ejecución de proyectos pioneros en el desarrollo portuario global. Algunos de estos avances han sido: los Ecoports, el Código de Buenas Prácticas, el Código de Integración Social de puertos y sus colaboraciones en la elaboración del plan de inversiones de la Red Transeuropea de Transporte y el Mecanismo Conecta Europa¹⁰⁵.

Por su parte, la Federación Europea de Puertos Internos se define como el vínculo entre las administraciones y la política europea y reconoce a este sector como “[...] puntos nodales para el transporte intermodal, combinando el transporte por carretera, ferroviario, marítimo y fluvial”¹⁰⁶. A pesar de que este organismo presenta una visión más integral del transporte marítimo, se enfoca más en ser una plataforma de intercambio y homologación de prácticas técnicas, al igual de la ESPO, en lugar de dirigir a las administraciones portuarias para un desarrollo regional coordinado.

La política de competencia de la UE debería desarrollar las herramientas para evaluar las inversiones y los compromisos contra el nivel de juego en el sector marítimo y portuario y tener una evaluación adecuada de la posición dominante en el mercado a ese respecto¹⁰⁷.

Bajo esa óptica, la ESPO ha sido una de las principales instituciones en reconocer a los puertos como activos estratégicos para que así se dé pie a la creación de un marco jurídico especial. Su concepción de los puertos distingue su papel como nodos logísticos cuyo rol es vital para la movilidad, el desarrollo de una economía

¹⁰⁵ ESPO, *op.cit.*

¹⁰⁶ EFIP, *Organización* [En Línea] Bélgica, Federación Europea de Puertos Marítimos, 2019, Dirección URL: <https://www.inlandports.eu/organisation> [consulta: 23 de julio de 2019]

¹⁰⁷ ESPO, *Priorities of European Ports for 2019 – 2024* [En Línea] Bélgica, Organización Europea de Puertos Marítimo, mayo de 2019, pp.26-28, Dirección URL: https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/05/ESPO-Priorities-of-European-ports-for-2019-2024-2019_05.pdf [23 de julio de 2019]

azul y que están estrechamente relacionadas con objetivos comunitarios ambientales, laborales, de seguridad, etc. tanto a nivel regional como local¹⁰⁸.

Pese a que la directiva 2008/114/EC de la Comisión Europea define e incluye como infraestructuras críticas a los puertos, el rumbo que sigue en cuanto a su aplicación está basada en la concepción tradicional de seguridad, ya que pone énfasis en la amenaza del terrorismo o su destrucción por parte del uso de la fuerza. Sin embargo, la definición que brinda para este tipo de infraestructuras serviría como parteaguas para desarrollar un marco de protección en materia de inversión extranjera y control accionario:

Un activo, sistema o parte de este sistema ubicado en los Estados miembros que es esencial para el mantenimiento de las funciones sociales vitales, la salud, la seguridad, el bienestar económico o social de las personas y la interrupción o destrucción de las cuales tendría un impacto significativo en un Estado miembro como resultado del incumplimiento de esas funciones¹⁰⁹.

De esta manera, tenemos que pese a que existe un desarrollo en el reconocimiento de los puertos como puntos nodales que geográfica y políticamente brindan oportunidades y ventajas a los Estados miembro de la Unión Europea, esto se ha enfocado en previsiones de amenazas convencionales. Particularmente, la importancia geopolítica de Grecia y las ambigüedades que giran en torno a las condiciones de la compra de su principal puerto ponen énfasis en modificar la visión de la política portuaria y de protección financiera actual de la Unión Europea.

En general, se puede observar que la política portuaria se limita a seguir “[...] el principio de evitar interferencias innecesarias con puertos que funcionan bien, ayudando a los puertos rezagados a implementar buenas prácticas y enfoques de gestión sólidos, respetando plenamente la diversidad y las circunstancias

¹⁰⁸ Cfr. ESPO, *EU ports welcome framework on foreign investment screening as useful instrument for an open investment environment* [En Línea] Bélgica, Organización Europea de Puertos Marítimo, 18 de enero de 2018, Dirección URL: <https://www.espo.be/news/eu-ports-welcome-framework-on-foreign-investment-s> [consulta: 29 de julio de 2019]

¹⁰⁹ Comisión Europea, “Council Directive 2008/114/EC” [En Línea] Luxemburgo, *Journal of the European Union*, L. 345, 23 de diciembre de 2008, p.77. Dirección URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:345:0075:0082:EN:PDF> [consulta: 29 de julio de 2019]

particulares”¹¹⁰. Dicho esquema se centra en una búsqueda de autonomía que llega a descuidar, como se vio con la visión de ambos organismos, la creación de directrices enfocadas en vigilar la negociación, compra o venta de acciones, es decir, carece de una perspectiva geopolítica que priorice la protección de activos portuarios estratégicos en un sentido amplio y de largo plazo.

2.3.2 Normatividad vigente

Pese a que, para 2017, el 0.4% de las acciones de las empresas en la Unión Europea estaban controladas por entes provenientes de Estados no miembro¹¹¹, tan sólo 12 Estados miembro¹¹² cuentan con mecanismos para evaluar los riesgos potenciales de la inversión extranjera directa¹¹³. Esta situación es un punto débil que ha sido aprovechado por inversores como China para consolidar su control accionario en infraestructuras críticas en diversos Estados: tal como se observó en el caso estudiado del Puerto del Pireo.

Esta situación generó, a partir de 2018, una demanda creciente de un régimen europeo para armonizar los estándares de supervisión de la inversión extranjera directa. De esta manera, en abril de 2019, el Parlamento Europeo aprobó el Reglamento para el Control de las Inversiones Extranjeras Directas en la Unión cuyo contenido reconoce a la inversión como elemento que fortalece la competitividad y el desarrollo pero que requiere contar con excepciones para cuidar el bienestar de sus ciudadanos, el orden público y la seguridad de los Estados miembro.

¹¹⁰ Comisión Europea, *Ports 2030: Gateways For The Trans European Transport Network* [En Línea] Bruselas, Unión Europea, 29 de abril de 2014, p.7, Dirección URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/ports/doc/2014-04-29-brochure-ports.pdf> [consulta: 23 de julio de 2019]

¹¹¹ Comisión Europea, *Acogiendo con beneplácito la inversión extranjera directa mientras se protegen los intereses esenciales; Unión Europea* [En Línea] Bruselas, Comisión Europea, 13 de septiembre de 2017, Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017DC0494> [consulta 03 de marzo del 2019]

¹¹² Austria, Francia, Alemania, Italia, Letonia, Finlandia, Lituania, Luxemburgo, Polonia, Portugal, España y Gran Bretaña.

¹¹³ Lawspot, “Criterios para el control de la inversión extranjera directa en la Unión Europea” [En Línea] Grecia, *Lawspot*, 20 de enero de 2018, Dirección URL: <https://www.lawspot.gr/nomikanea/kritiria-gia-ton-elegho-ton-xenon-ameson-ependyseon-stin-eyropaiki-enosi> [consulta: 30 de julio de 2019]

Para el cumplimiento de este fin se solicita a los Estados miembro definir “[...] términos, las condiciones y los procedimientos para la evaluación, investigación, autorización, condicionalidad, prohibición o anulación de las inversiones extranjeras directas, por motivos de seguridad u orden público”¹¹⁴. Dichos lineamientos funcionan de forma paralela con el Grupo de Expertos en materia de inversión de la Comisión Europea cuya formación data del 29 de noviembre de 2017 para la creación de políticas comunes, intercambio de prácticas y delimitación de patrones o tendencias regionales¹¹⁵.

Sin embargo, la implementación de este reglamento se tiene prevista hasta noviembre de 2020; por lo que se puede esperar que, la observancia a nivel nacional por parte de los Estados miembro, tarde aún más. Esta situación refleja que la respuesta del marco normativo europeo para responder a la serie de adquisiciones, que se dan en el marco de la Nueva Ruta de la Seda, llegará tardíamente y hará que su relevancia resida en el control y monitoreo posterior del cumplimiento de los contratos de inversión o concesión existentes.

Ahora bien, en el caso particular de Grecia se han registrado 2,437 filiales extranjeras cuyo principal rasgo es que “[...] son propiedad mayoritaria de un solo inversor o grupo de inversores que actúan conjuntamente y poseen más del 50% de las acciones comunes o derechos de voto”¹¹⁶. Pese a que estas empresas representaron aproximadamente 123, 696 empleos y una facturación de 100 millones de euros, la República Helénica se encuentra en el puesto 67 entre los 190 países que conforman el Índice *Doing Business* del Banco Mundial en materia de atracción de Inversión Extranjera Directa¹¹⁷.

¹¹⁴ Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, *Reglamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión* [En Línea] Luxemburgo, Diario Oficial de la Unión Europea, L. 79, 21 de marzo de 2019, p.6, Dirección URL: <http://www.hacienda.gob.es/BoletinesHacienda/Boletines/2019/62823.pdf> [consulta: 20 de julio de 2019]

¹¹⁵ Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, *op. cit.*, p.4.

¹¹⁶ InvestGR, *Iniciativa para inversiones extranjeras en Grecia* [En línea] Grecia, InvestGR, 03 de julio de 2018, p.6, Dirección URL: http://investgr.eu/entipo_INVESTGR_a4_tel_NO%20CROPMARKS_new.PDF [consulta: 30 de julio de 2019]

¹¹⁷ *Ídem*.

El lugar que ocupa la República Helénica en este índice tiene que ver con la carencia de modernización y eficiencia tanto en su legislación como mecanismos institucionales. Este atraso se observó en las múltiples reformas legislativas y el lenguaje ambiguo referente al rol del Estado utilizado durante la negociación del contrato de concesión de la compra del Pireo. Dicha vulnerabilidad no se atendió sino hasta la promulgación de reformas recientes a su legislación para el fortalecimiento regulatorio e institucional en el campo de inversión extranjera.

En este sentido, la administración estatal de Grecia cuenta con un Departamento de Fondos extranjeros el cual tiene como una de sus facultades encargarse de la concesión de permisos para establecer en Grecia empresas extranjeras. Además, se enfoca en el monitoreo e integración, dentro de su sistema de información, con el fin de promover un ambiente de certeza jurídica y cumplimiento contractual de las condiciones particulares de cada inversor.

Sin embargo, hasta 2019 se integró la conformación de la Ley de Atracción de Inversiones Estratégicas en el cual se establece un Comité Interministerial de Inversiones Estratégicas cuyo objetivo es: “[...] evaluar y aprobar las "Inversiones Estratégicas [...] con el poder de ayudar al Primer Ministro a coordinar, monitorear y controlar la política gubernamental en la promoción, aceleración e implementación de inversiones”¹¹⁸. Este ente gubernamental, aunque tardó en lo que respecta a las condiciones de compra del Pireo, constituye un gran avance en materia de regulación y protección financiera ya que también tiene la tarea de “[...] informar y consultar con las comunidades locales y otras partes interesadas”¹¹⁹ antes de la aprobación de los planes de inversión.

¹¹⁸ Ley de Atracción de Inversiones Estratégicas [En Línea] Grecia, Ministerio de Desarrollo e Inversión, 05 de diciembre de 2018, Dirección URL: opengov.gr/ypoiar/?p=9828 [consulta: 30 de julio de 2019]

¹¹⁹ *Idem*

Para lo anterior, la ley define una inversión estratégica como aquella que:

“[...] debido a su importancia estratégica para la economía nacional o local, puede producir resultados cuantitativos y cualitativos de intensidad significativa para aumentar el empleo, la reconstrucción productiva y mejorar el entorno natural y cultural del país de acuerdo con principios de desarrollo socialmente equitativo, equilibrado y sostenible y con la Estrategia Nacional de Desarrollo”¹²⁰.

Esto entra en armonía tanto con el reconocimiento de los puertos como infraestructura crítica que impulsan las instituciones portuarias a nivel europeo como con las medidas previstas con el reglamento de la Unión Europea para el control de las inversiones extranjeras.

Otro de los mecanismos importantes de protección financiera, recientemente aprobados, es la Ley Marco sobre la Supervisión de las Actividades Económicas y la Supervisión del Mercado de Productos ya que ejerce una supervisión para garantizar que “[...] los operadores económicos, las instalaciones y los productos cumplan con los requisitos de la legislación vigente y no pongan en peligro su salud, seguridad, medio ambiente u otros aspectos en interés público”¹²¹. Dicho mecanismo brinda herramientas para limitar posibles discrepancias con el interés nacional de las actividades derivadas de la concesión o derechos de los inversores extranjeros.

De esta forma, se puede tener una imagen general del atraso en la normatividad tanto a nivel Unión Europea como griega para la regulación de la inversión extranjera en los activos estratégicos, como son las administraciones portuarias. Pese a que las adquisiciones accionarias de grupo COSCO datan de 2016, no es hasta 2019 que comenzaron a consolidarse los instrumentos jurídicos, sin embargo, su eficacia será ampliamente limitada por las condiciones contractuales que ya rigen a las diversas concesiones.

¹²⁰ *Idem*.

¹²¹ Ley marco sobre la supervisión de las actividades económicas y la supervisión del mercado de productos [En Línea] Grecia, Ministerio de Desarrollo e Inversión, 02 de noviembre de 2017, Dirección URL: <http://www.opengov.gr/ypoiian/?p=8426> [consulta: 30 de julio de 2019]

3. República Popular China: La revancha de oriente

Una vez contando con los conceptos teóricos del primer capítulo y las características primordiales del desarrollo, gestión y capacidades del puerto del Pireo, se puede dar paso a la profundización de la estrategia que está desarrollando la República Popular China. La estrategia cuenta con alcance global y está sustentada en principios que se han ido consolidando a lo largo de su historia.

De forma paralela, permitirá definir al resto de los actores involucrados en los hechos que derivaron en la concesión del puerto. Esta visión general y su vinculación con la teoría geopolítica son de suma importancia porque brindarán sentido a la estrategia de la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI y cómo su presencia en el Pireo responde a ella.

Para alcanzar este fin, el presente capítulo desarrollará los preceptos fundamentales de la iniciativa *One Belt One Road*, misma que incluye su parte marítima conocida como la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI. Esta primera parte buscará dar muestra del alcance tanto en miembros como en magnitud de inversiones y proyecciones de crecimiento.

Con este panorama general se puede proceder con la descripción de grupo COSCO como principal agente chino en la ejecución de la iniciativa china. El rol de la empresa estatal china es fundamental para entender la lógica de acción de la República Popular China y complementar, desde una perspectiva global, el caso estudiado de la compra del puerto del Pireo.

Finalmente, se realizará un análisis sobre la importancia geográfica del puerto del Pireo para el cumplimiento de las metas gubernamentales chinas. Se describirán los elementos que consideran para tomar en cuenta a la iniciativa *One Belt One Road* como un instrumento de *smart power* frente a las estrategias occidentales basadas en concepciones de seguridad y poder tradicionales.

3.1 Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI

La Nueva Ruta de la Seda del siglo XXI es el marco que engloba a la estrategia de proyección internacional marítima de la República Popular China. Es una plataforma multidimensional que se instrumenta a partir de los principios tanto de cooperación como de desarrollo económico y comercial, mediante empresas estatales e instituciones financieras.

Este apartado es fundamental para poner en perspectiva el caso estudiado de la compra de la administración portuaria del Pireo. De la misma forma, dará pie para comprender las implicaciones geopolíticas que conlleva el cumplimiento de las metas establecidas por China dentro de su iniciativa.

3.1.1 Características y fundamentos

El proyecto chino *One Belt One Road* o *Una Franja Una Ruta* está constituida por dos grandes megaproyectos marítimo y terrestre conocidos como la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI y el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda respectivamente. Su primera mención ocurrió en septiembre de 2013 dentro la universidad de Nazarbáyev, en Kazajstán, y es respuesta a la visión que sustenta el proyecto político de Xi JinPing: Renacimiento de la Gran Nación China - el Sueño Chino (中国梦)¹²².

El pilar de esta visión es la de “[...] restaurar y legitimar el resurgimiento de China como potencia mundial y superar de una vez por todas, la pesadilla vivida tras las guerras del Opio del siglo XIX y sus consecuentes humillaciones por parte de las potencias coloniales europeas”¹²³. Esta visión ha estado claramente respaldada con el establecimiento diplomático, comercial e institucional de empresas, bancos de

¹²² Cfr. Christina Müller, “One Belt, One Road: el sueño chino y su impacto sobre Europa” [En Línea] España, *Notes Internationals*, No. 148 mayo de 2016, Dirección URL: https://www.cidob.org/publicaciones/serie_de_publicacion/notes_internacionals/n1_148_one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa/one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa [consulta: 10 de agosto de 2019]

¹²³ *Idem*.

desarrollo, acuerdos bilaterales, foros regionales y adquisiciones infraestructurales como el caso analizado en el Pireo.

Sin embargo, el proyecto oficial fue presentado el 28 de marzo de 2015 en el Foro Boao para Asia, el Desarrollo Nacional de China y la Comisión de Reforma estableciendo como objetivo fundamental:

[...] promover el flujo ordenado y libre de factores económicos, una asignación de recursos altamente eficiente y una integración profunda de los mercados; alentando a los países a lo largo de la Franja y el Camino a lograr la coordinación de la política económica y llevar a cabo una cooperación regional más amplia y profunda de estándares más altos; y crear conjuntamente una arquitectura de cooperación económica regional abierta, inclusiva y equilibrada que beneficie a todos¹²⁴.

La Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI conforma un sistema logístico vital ya que contempla dos principales rutas que conectan tanto a los grandes centros de producción asiáticos¹²⁵ como sus industrias con los mercados europeos¹²⁶. Desde la perspectiva china, *One Belt One Road* es vista como un equilibrio global¹²⁷ por lo que contempla varias ramificaciones como son la Nueva Ruta de la Seda: marítima, terrestre, espacial, polar, latinoamericana y africana.

Los mecanismos que estructuran al proyecto son principalmente el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura, las empresas estatales del gobierno chino y los foros regionales como el Grupo 16 + 1 con Europa del Este. El uso de estos dos últimos le permiten flexibilidad en las negociaciones y le exime de los potenciales compromisos diplomáticos que involucraría una negociación directa intergubernamental. Los principios sobre los que se basan estas plataformas de

¹²⁴ Helen Winnie, *The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond* [En Línea] Hong Kong, Fung Business Intelligence Center, mayo de 2016, p.8, Dirección URL: https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/B%26R_Initiative_65_Countries_and_Beyond.pdf [consulta: 10 de agosto de 2019].

¹²⁵ Costas chinas-Mar del Sur de China-Pacífico Sur

¹²⁶ Costas chinas-Mar del Sur de China-Océano Índico-Europa

¹²⁷ Cfr. S/autor. "Транспортная геополитика" [En línea] Rusia, *Revista Коммерсантъ Власть*, Núm. 16., 27 de abril de 2015, p. 25, Dirección URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2713881> [consulta: 07 de abril de 2019]

cooperación son cinco¹²⁸: respeto mutuo a la soberanía e integridad territorial, acuerdo mutuo de no agresión, acuerdo mutuo de no intervención en los asuntos internos, igualdad y el beneficio mutuo y coexistencia pacífica.

Cuadro 9: Países que conforman *One Belt One Road*

Región	Países
Este de Asia	China y Mongolia.
Sudeste de Asia	Brunei, Camboya, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia, Timor Oriental, Vietnam.
Asia Central	Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán.
Medio Oriente y Norte de África	Bahréin, Egipto, Irán, Irak, Israel, Jordán, Kuwait, Líbano, Omán, Qatar, Arabia Saudita, Palestina, Siria, Emiratos Árabes Unidos y Yemen.
Sur de Asia	Afganistán, Bangladesh, Bután, India, Maldivas, Nepal, Pakistán y Sri Lanka.
Europa	Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Republica Checa, Estonia, Georgia, Hungría, Letonia, Lituania, Macedonia, Moldavia, Montenegro, Polonia, Rumania, Rusia, Serbia, Eslovaquia, Eslovenia, Turquía, Ucrania
Países interesados o participantes no formales	Corea del Sur, Argelia, Djibuti, Malta, Marruecos, Túnez, Austria, Bélgica, Chipre, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Islandia, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Noruega, Portugal, España, Suiza, Suecia, Reino Unido, Burundi, Comoro, Etiopía,

¹²⁸ Christina Müller, *op.cit.*

	Guinea, Kenia, Madagascar, Mauritania, Mozambique, Ruanda, Somalia, Sudáfrica, Sudan del Sur, Tanzania, Uganda, Zambia, Zimbabue, Australia, Nueva Zelanda, Argentina, Brasil y Perú.
--	---

Fuente: Helen Winnie, *The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond* [En Línea] Hong Kong, Fung Business Intelligence Center, mayo de 2016, p.1, Dirección URL: https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/B%26R_Initiative_65_Countries_and_Beyond.pdf [consulta: 10 de agosto de 2019]

En conjunto, los Estados que integran el proyecto no sólo engloban a más de la mitad de la población mundial, sino que fueron receptores del “35% de las inversiones extranjeras directas mundiales y representaron el 40% de las exportaciones mundiales de mercancías”¹²⁹. La posibilidad de conformar este corredor logístico implicaría reducir 12% los tiempos de viaje y aumentar entre 2.8% y 9.7% su comercio exterior¹³⁰, ampliando y entrelazando los beneficios colectivos respecto al esquema actual de intercambios regionales.

Para este fin, hasta el día de hoy China ha gastado 200 mil millones de dólares¹³¹ en proyectos de desarrollo infraestructural, de inversión y transporte. Sin embargo, según las estimaciones de entidad financiera Morgan Stanley, para el periodo de 2018-2020 se han incrementado las expectativas de inversión en un 14%, por lo que la estimación total hacia 2027 se ha posicionado en un total de 1.3 billones de dólares¹³². La magnitud de estos flujos de inversiones podría significar mayores

¹²⁹ World Bank, *Belt and Road Initiative* [En Línea] Estados Unidos, The World Bank Group, 29 de marzo de 2018, Dirección URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative> [consulta: 10 de agosto de 2019]

¹³⁰ Cfr. World Bank, *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors* [En Línea] Estados Unidos, The World Bank Group, 2019, p.12. Dirección URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/9781464813924.pdf> [consulta: 10 de agosto de 2019]

¹³¹ Andrew Chatzky y James McBride, “China’s Massive Belt and Road Initiative” [En Línea] Estados Unidos, *Council on Foreign Affairs*, 21 de mayo de 2019, Dirección URL: <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> [consulta: 10 de agosto de 2019]

¹³² Morgan Stanley, “Inside China’s Plan to Create a Modern Silk Road” [En Línea] Estados Unidos, *Morgan Stanley*, 14 de marzo de 2018, Dirección URL: <https://www.morganstanley.com/ideas/china-belt-and-road> [consulta: 10 de agosto de 2019]

presiones para la internacionalización del yuan y la disminución de la vulnerabilidad de china ante la volatilidad de los mercados.

Pese a estas estimaciones, el crecimiento en los ingresos provenientes de los contratos de la iniciativa *One Belt One Road* se mantuvo en un 6% hacia finales de 2017 debido al dólar fuerte y los precios bajos de las materias primas¹³³. Sin embargo, analistas financieros como Steven Barrow¹³⁴, proyectan una caída del dólar a largo plazo debido a las políticas impulsadas por la gestión republicana de Donald Trump, haciendo que el atractivo¹³⁵ de los megaproyectos de la iniciativa sean menos costosos para sus miembros.

Cabe aclarar que “[...] los proyectos BRI [*One Belt One Road*] se construyen con préstamos a bajo interés en lugar de subvenciones de ayuda”¹³⁶ por lo que el endeudamiento de algunos países con economías débiles se ha disparado en los últimos años. Esta situación permite que las empresas estatales chinas usen como moneda de cambio la condonación o reestructuración de la deuda para la concesión de activos estratégicos para el cumplimiento de los objetivos de la iniciativa. Otra estrategia percibida es el aprovechamiento de condiciones económicas o políticas vulnerables, como fue el caso estudiado en el Pireo, Grecia.

En un sentido amplio, la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI es sólo una parte de la iniciativa global de *One Belt One Road*, cuya cobertura y potencial de beneficios está respaldado por un engranaje institucional y político adoptado a partir de la gestión del presidente Xi Jinping en 2013. La materialización y expansión de la misma está basada en la imagen que proyecta como alternativa abierta y flexible respecto a las condiciones occidentales de financiamiento e inversión.

¹³³ *Ídem*.

¹³⁴ Cfr. Ira Iosebashvili, “Is President Trump Finally Getting a Weaker Dollar?” [En Línea] Estados Unidos, *The Wall Street Journal*, 8 de julio de 2019, Dirección URL: <https://www.wsj.com/articles/is-president-trump-finally-getting-a-weaker-dollar-11562583605> [consulta: 10 de agosto de 2019]

¹³⁵ Debido a que, con un dólar débil, las inversiones en yuanes o monedas locales en el marco de la NRS tendrán mayor rendimiento.

¹³⁶ Andrew Chatzky y James McBride, *op.cit.*

3.1.2 Rol de grupo COSCO dentro del proyecto

La compañía *China Ocean Shipping Company* (COSCO) es una empresa estatal de alcance internacional enfocada esencialmente en el transporte intermodal de contenedores. Sin embargo, a través de sus filiales también ofrece “[...] servicios de terminal, almacenamiento, seguros, bienes raíces, reparación de barcos y transporte de carga, así como transporte intermodal”¹³⁷.

La visión de China COSCO Shipping es emprender la misión de globalizar la economía china, consolidar recursos ventajosos, tomar el envío global, la logística integrada y los servicios financieros relacionados con el envío como negocio principal, y desarrollar grupos industriales diversificados, a fin de construir un líder mundial entidad comercial [sic] que brinda servicios integrados de logística y cadena de suministro⁴.

La empresa, con sede en Shanghái, fue fundada en 1961 y cuenta con presencia en 160 países alrededor del mundo. Durante la década de los setenta la empresa avanzó en sus logros y asociaciones estratégicas para posicionarse como la cuarta compañía naviera a nivel internacional. La más reciente fue la fusión con Orient Overseas Container Line (OOCL), en 2017, y su búsqueda por una posible participación con la naviera francesa CMA CGM S.A.¹³⁸.

En este sentido, la compañía cuenta a la fecha con una flota total de 1308 buques y presencia como inversionista en 51 terminales de contenedores alrededor del mundo. Mientras que su capacidad de contenedores es de 3.04 millones de TEU; tercer lugar a nivel mundial. La empresa ya lidera a nivel internacional respecto al rendimiento anual de sus terminales, con la cantidad de 121.02 millones de TEU¹³⁹.

Estas dimensiones de operatividad están dirigidas por el enfoque específico sobre el cual se basa el grupo COSCO, es decir, la creación de nodos logísticos que

¹³⁷ COSCO Shipping, *Perfil de grupo* [En Línea] China, COSCO Shipping, 30 de junio de 2019, Dirección URL: <http://en.coscocs.com/col/col6918/index.html> [consulta: 17 de agosto de 2019]

¹³⁸ Icontainers, “La última fusión de navieras: Cosco Shipping adquiere OOCL” [En Línea] Estados Unidos, *icontainers*, 18 de julio de 2018, Dirección URL: <https://www.icontainers.com/es/2017/07/18/la-ultima-fusion-navieras-cosco-shipping-adquiere-oocl/> [consulta: 17 de agosto de 2019]

¹³⁹ Cfr. COSCO Shipping, *op. cit.*

respondan al plan global de la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI. Éstos son definidos como clústeres industriales “6+1” donde “[...] El “6” son agrupaciones industriales de envío, logística, finanzas, fabricación de equipos, servicios de envío y servicios sociales [y] El “1” significa negocio “Internet Plus” basado en la innovación del modelo de negocio”¹⁴⁰.

En este sentido, se debe recalcar la conciencia del grupo COSCO sobre la visión estratégica que otorga la geografía logística a las redes vitales y nodos logísticos. Esta perspectiva, alimentada por un plan global, no sólo genera una garantía mucho más sólida para sus flujos operativos y humanos, sino que fomenta un esquema de desarrollo integral, autónomo y concentrado bajo sus propias filiales, es decir, concentrando beneficios y omitiendo obstáculos¹⁴¹ que terceros puedan representar para el cumplimiento de los intereses del grupo o del proyecto *One Belt One Road*.

Asimismo, destaca la amplia magnitud de la capacidad material con la que cuenta la empresa para cubrir la creciente demanda que supone la actual diversificación de las rutas comerciales chinas. Sin embargo, su tendencia de expansión sobre la cuota del mercado de transporte internacional de mercancías, bajo el esquema de asociación y adquisición estratégica de entidades privadas, subsume la oferta a la agenda e intereses chinos debido a su carácter estatal.

3.2 Grecia en el proyecto de *One Belt One Road*

Tras haber recopilado los fundamentos ideológicos de *One Belt One Road* y las características fundamentales de una de las principales empresas estatales chinas, se puede delinear cuál es el rol que juega la adquisición del puerto del Pireo en su construcción de poder marítimo. La aplicación de los conceptos y teorías geopolíticas abordadas, en el capítulo primero, permitirán dotar de sentido a la dinámica de proyección global de la República Popular China.

¹⁴⁰ *Ídem*.

¹⁴¹ Como la rendición de cuentas, lineamientos o toma conjunta de decisiones.

3.2.1 El Pireo como punto geoestratégico para China

La estrategia marítima de China a pesar de estar fundamentalmente basada en los preceptos y principios de la iniciativa *One Belt One Road* tiene una serie de prioridades locales, regionales y globales que sustentan el proyecto de nación de Xi Jin Ping. Estas prioridades definen los objetivos que debe cumplir su marina, empresas y demás agencias estatales.

Las tareas en tiempos de paz incluyen: Primero, alcanzar y mantener la unidad nacional de China, incluido Taiwán; segundo, proteger la soberanía territorial y los derechos e intereses marítimos; tercero, servir a la política exterior nacional; cuarto, prevenir agresiones extranjeras desde el mar mediante una disuasión marítima; quinto, apoyar y participar en la construcción socialista del país.¹⁴²

Estos pilares se subdividen en metas más específicos como son: "[...] exportar el exceso de capacidad industrial de China y proporcionar nuevas vías para el crecimiento económico de China, asegurar el acceso de China a la energía y los recursos, y elevar el perfil de China en la arena internacional como un jugador importante y responsable"¹⁴³, elementos que, como se trató al inicio del presente capítulo, están bien reflejados en la visión general de la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI.

En consecuencia, cualquier ente gubernamental, como es el caso de grupo COSCO, no debe ser visto ni tratado en iguales condiciones que en una situación habitual de competitividad entre actores particulares. Si bien hay actores privados que pueden ser influenciados por algunos gobiernos, es más probable que se rijan en última instancia por reglas del mercado que por el cumplimiento de directrices nacionales de seguridad y desarrollo.

¹⁴² Cfr. Ju Hailong, *China's Maritime Power And Strategy: History, National Security And Geopolitics* [En Línea] China, World Scientific, 08 de abril de 2015, p.228, Dirección URL: https://books.google.com.mx/books?id=Hxm3CgAAQBAJ&printsec=frontcover&redir_esc=y#v=snip&pet&q=fifith&f=false [consulta: 08 de abril de 2019]

¹⁴³ Helena Legarda, *Global Security Tracker No. 1* [En Línea] China, Mercator Institute for China Studies. 04 de octubre de 2017. Dirección URL: <https://www.merics.org/en/merics-trackers/china-global-security-tracker-1> [consulta: 30 de marzo de 2019]

El hecho de que grupo COSCO responda directamente al Partido Comunista Chino puede, en última instancia, representar una red logística no sólo para movilidad de los productos chinos sino para los efectivos de seguridad de su marina. Esto significa que, a través de su esquema de adquisiciones portuarias, puede proporcionar un "[...] Plan de acceso prioritario a los puertos marítimos bajo su administración sin la necesidad de establecer una base militar permanente"¹⁴⁴. Esta doble utilidad, comercial y militar, que tiene el establecimiento de la presencia de COSCO a través de su accionario mayoritario en la APP S.A. es lo que constituye el *soft power* ejercido por la República Popular China en Grecia.

Este patrón de conducta responde a los nuevos retos de la sociedad internacional y proporciona una forma adecuada de aprovechar los canales múltiples que, en la interdependencia compleja, se definen para el uso de estrategias no militares por parte de los Estados. En el caso del Pireo, su ubicación geográfica puede “[...] proporcionar a la marina china plataformas para enfrentar los desafíos no tradicionales [al] apoyar operaciones de evacuación en regiones propensas a conflictos en Medio Oriente y África, donde China tiene un estimado de dos millones de trabajadores”¹⁴⁵.

En los marcos tradicionales, China está manejándose dentro de un benéfico esquema de cooperación y desarrollo, respetando y guiándose bajo los mecanismos del comercio internacional. Se le da énfasis a una perspectiva, de corto y mediano plazo, cuya atención se centra en los beneficios inmediatos de la inversión directa, la modernización de la infraestructura y el aumento del tráfico portuario.

Sin embargo, en segundo plano operan factores que no son detectados ya que no constituyen amenazas militares tradicionales o salen de la visión política

¹⁴⁴ Christina Müller, *China Moors in the Mediterranean: A Sea of Opportunities for Europe?* [En Línea] España, Barcelona Center of Foreign Affairs, *Notes Internationals*, septiembre de 2016, p.2, Dirección URL: https://www.cidob.org/en/publications/publication_series/notes_internacionals/n1_156/china_moors_in_the_mediterranean_a_sea_of_opportunities_for_europe [consulta: 03 de marzo de 2018]

¹⁴⁵MERICCS, *China cae ancla en puertos mediterráneos* [En Línea] China, Mercator Institute for China Studies, 25 de mayo de 2016, Dirección URL: <https://www.merics.org/en/blog/china-drops-anchor-mediterranean-ports> [consulta: 30 de marzo de 2019]

cortoplacista heredada de la lógica neoliberal. Estos factores sólo pueden ser reconocidos si se parte de una concepción de la seguridad humana, se considera la asimetría existente en las relaciones de interdependencia de los Estados y se observa el marco geopolítico global sobre el cual China articula su iniciativa.

[...] China considera vital asegurar sus rutas marítimas a Europa, su destino comercial más importante, con el Pireo como el centro geoeconómico entre el este, el oeste y África. [...] (así como) la proximidad geográfica y diplomática de Grecia, con Europa y la OTAN en un lado y Oriente Medio en el otro, lo convierte en un aliado atractivo en la visión estratégica perseguida por China¹⁴⁶.

En consonancia con lo anterior, China no requiere establecer mayores bases militares en el extranjero, mucho menos cercanas a Europa, si cuenta con nodos logísticos o centros geoeconómicos que cumplan con el mismo potencial para reabastecer buques o brindar movilidad a su personal. Esta ejecución de *smart power* evita alertar directamente de su avance al no presentarse como una invasión a la esfera de influencia estadounidense sino como cooperación para el desarrollo de la región y al aprovechar un esquema de *nibbling expansion* por manejarse al margen de los regímenes de inversión extranjera de Grecia y la Unión Europea.

A tal grado llegan estas estrategias que, actualmente, la República Popular China sólo cuenta con una base en el extranjero, ubicada en Yibuti, estratégicamente colocada a la mitad de la ruta establecida por *One Belt One Road* y frente a la desembocadura del Estrecho de Bab-elMandeb en el Mar Rojo. Por tanto, un avance próximo en el establecimiento de bases militares sólo puede darse en áreas de interés secundarias para los Estados Unidos o pertenecientes a potencias emergentes, como es el caso de India¹⁴⁷.

¹⁴⁶ Christina Müller, *op. cit.*, p.2

¹⁴⁷ Cfr. Bidanda Chengappa, "Strategy behind China's foreign military bases" [En Línea] India, *The hindu Bussines Line*. 14 de agosto de 2019. Dirección URL: <https://www.thehindubusinessline.com/opinion/columns/strategy-behind-chinas-foreign-military-bases/article29093793.ece> [consulta: 28 de agosto de 2019]

De forma global, la visión de la política portuaria griega y de seguridad a nivel Unión Europea debe comenzar a considerar las implicaciones que tienen, por un lado, los vínculos de las empresas estatales con el gobierno chino y su proyecto de expansión global y, por otro, las estrategias multidimensionales en que China está adaptando su tanto su política exterior como los esquemas para desarrollar el ejercicio y control naval sobre sus crecientes zonas de interés.

3.2.2 La geopolítica tras el proyecto One Belt One Road

La máxima de la etapa globalista en la que nos encontramos es, al menos en su sentido discursivo, la búsqueda de la prosperidad mundial. El multilateralismo, la integración de mercados, la fragmentación de las cadenas de productivas son los signos que configuran el constante esfuerzo por reducir amenazas mediante la generación costos mutuos y la obtención de desarrollo compartido mediante la distribución de ganancias.

Sin embargo, la interdependencia compleja y la geografía logística nos brindan elementos clave no sólo para entender las vulnerabilidades de Grecia, ante la expansión del proyecto de la Nueva Ruta de la Seda, sino de la mayoría de los Estados occidentales. Los elementos teóricos abordados en el capítulo primero nos muestran una dimensión diferente del globalismo: la búsqueda de una prosperidad asimétrica mediante el aprovechamiento de vulnerabilidades por canales no confrontativos, es decir, por la aplicación del *smart power* y la *nibbling expansion*.

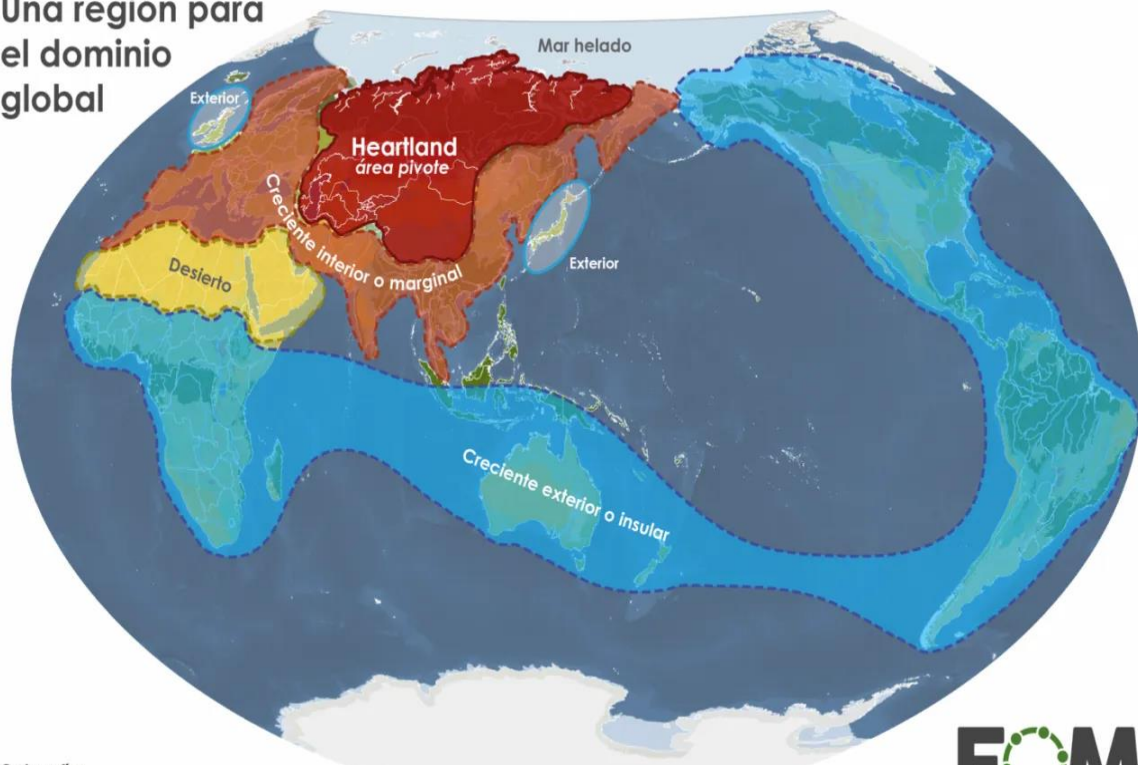
Esta situación es la que sustenta la compra del Pireo, y muchos otros nodos logísticos alrededor del mundo, por parte de las empresas estatales chinas. La Nueva Ruta de la Seda del siglo XXI busca reconfigurar la balanza de poder global con base en el avance inteligente que supone la construcción de canales logísticos estratégicos. Esta balanza puede describirse con la teoría geopolítica de Mackinder, vista a través de los preceptos de la geografía logística.

La geopolítica clásica, especialmente la Teoría del *Heartland* de Mackinder, establece tres principales áreas en que se distribuye el poder y los recursos globales, como fueron descritas en el capítulo primero. Estas son: el Heartland englobando la fuente principal de recursos; un creciente interior o marginal, constituido de las penínsulas; y un creciente exterior o insular, principalmente marítimo.

Mapa 2: Teoría del *Heartland*

Teoría del *Heartland*

Una región para
el dominio
global



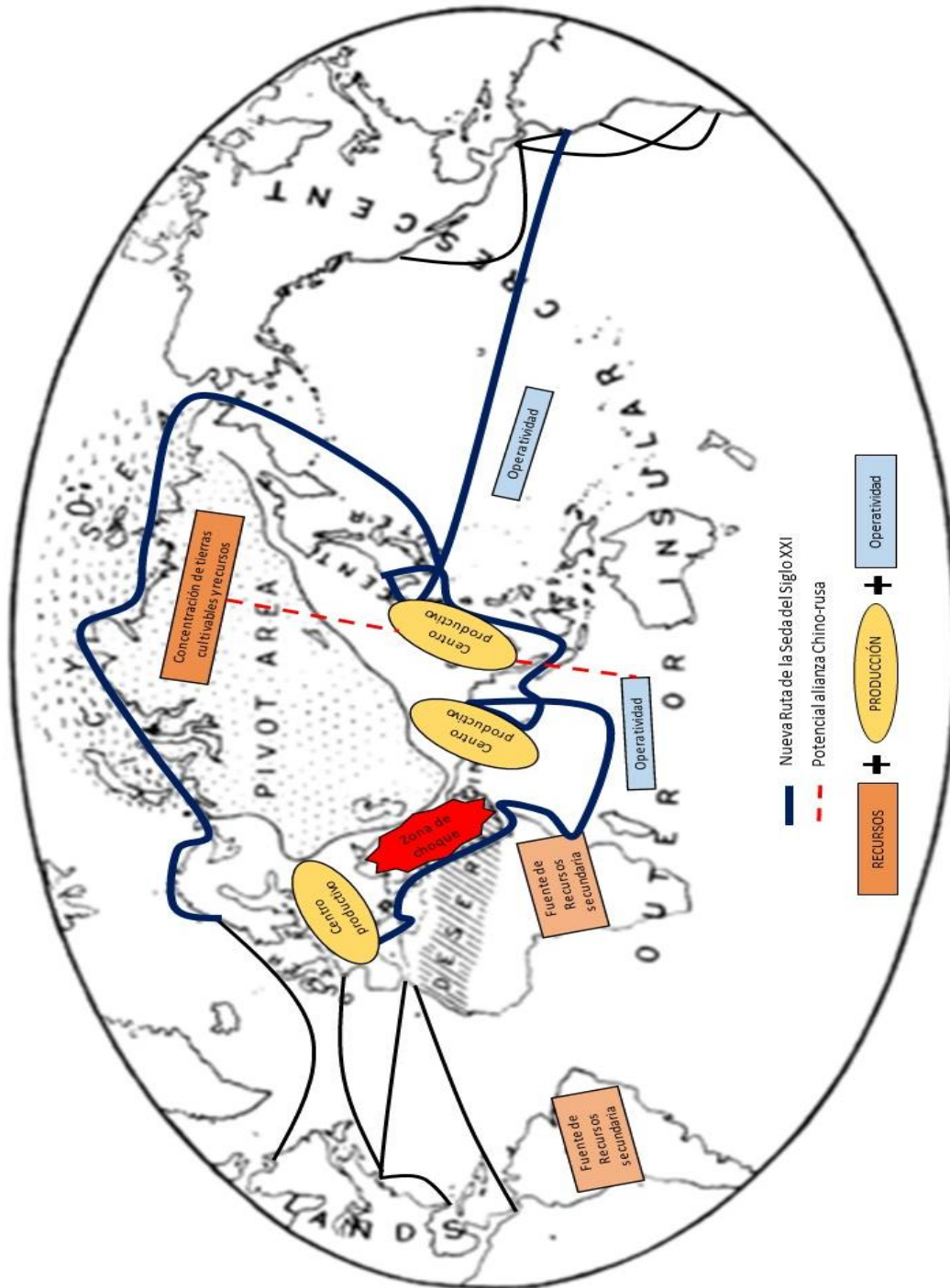
Cartografía:
Abel Gil Lobo (2018)

Fuente: Fernando Arancón, *Teoría del Heartland: la conquista del mundo* [En Línea] España, El Orden Mundial, 27 de diciembre de 2013, Dirección URL: <https://elordenmundial.com/teoria-heartland-conquista-del-mundo/> [22 de octubre de 2019]

Esta división pone un primer énfasis en la primacía del medio geográfico, marítimo o terrestre, y el acceso a las fuentes de alimento y recursos naturales de las unidades políticas de cada área. Estos factores se vuelven determinantes no sólo para el sentido que guiará el desarrollo político y económico de las naciones, sino en lo referente a su movilidad, especialización productiva, alianzas militares, comercio, entre otros aspectos.

La Geografía Logística complementa, con su perspectiva contemporánea, la visión de la Isla Mundial al colocar su énfasis en los espacios logísticos y la operatividad de los mismos. En este sentido, se podría afirmar que los tres factores estructurales claves que se requieren dominar en la época de globalismo en que nos encontramos son: Recursos, Producción y Operatividad. Cada una de las regiones de Mackinder contiene uno de estos factores.

Mapa 3: Producción, Recursos y Operatividad en la Isla Mundial de Mackinder



Fuente: Elaboración propia con base en Mackinder Halford, "The Geographical Pivot of History" [En Línea] *Geographical Journal*, no. 4, April de 1904, p.15, Dirección URL: https://www.iwp.edu/wp-content/uploads/2019/05/20131016_MackinderTheGeographicalJournal.pdf [consulta: 22 de octubre de 2019]

El *Heartland*, dominado históricamente por Rusia, cuenta con una situación privilegiada en cuanto a su capacidad real-potencial de recursos y alimentos. Es un área que conjunta la fuente principal de recursos de la Isla Mundial y cuyo papel está siendo reafirmado a raíz de la mayor disponibilidad que el deshielo brinda sobre los recursos del Ártico. No obstante, existen fuentes secundarias de recursos¹⁴⁸ cuya ubicación en el creciente exterior es clave para sostener el desarrollo de las potencias marítimas.

El creciente interior, conformado por las penínsulas, es el puente entre los Estados marítimos y terrestres por lo que se ha constituido como la región histórica que contiene a los nodos logísticos y centros productivos de la Isla Mundial. Estos centros productivos, conformados por Europa, India y China, mantienen una confrontación ideológica, política y cultural que ha sido enfocada en la región de choque de Medio Oriente, impidiéndole una estabilidad suficiente para adquirir un nivel de desarrollo semejante.

Finalmente, el creciente exterior se caracteriza por el factor de operatividad puesto que la condición marítima predominante permite vincular recursos, mercados y cadenas productivas, a través de los espacios logísticos, a costos y tiempos cada vez menores. Este es el espacio en que se cimenta y opera la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI y cuyo objetivo es completar para China los factores de Operatividad y Recursos a su alta capacidad productiva, todo a través del esquema asimétrico de prosperidad y cooperación.

La conjunción de estos tres factores, ante la inviabilidad de una acción militar, pueden articularse mediante alianzas estratégicas o dominación no militar. En su momento, Mackinder apuntaba hacia el riesgo de una alianza ruso-alemana por su potencial para dominar las demás áreas, sin embargo, el detrimento de la capacidad productiva europea frente a la asiática ha trasladado este potencial hacia una alianza ruso-china. Las vastas reservas continentales y árticas rusas podrían

¹⁴⁸ Sudamérica, Grandes Llanuras de Norteamérica, Sudáfrica, Magreb, bancos pesqueros, entre otros.

alimentar la creciente demanda de la industria china y esta, a su vez, sería distribuida a través de las rutas y nodos logísticos hacia los mercados globales.

En este sentido, cualquier beneficio financiero a corto o mediano plazo, derivado de la compra del Pireo, es parte de la estrategia de prosperidad asimétrica con la que China sustenta su *nibbling expansion*. El puerto griego se vuelve una pieza más dentro de los bastiones controlados accionariamente por Grupo Cosco, brindando así: solidez a la proyección naval china, apropiación a la capacidad operativa europea y cooptación de actores clave dentro del esquema de cooperación occidental.

De esta forma, es como la visión de Renacimiento de la Gran Nación China - el Sueño Chino (中国梦) ha logrado articularse en *One Belt One Road* como una estrategia que, bajo la consideración de los espacios logísticos y los factores geopolíticos clásicos, buscará consolidar el surgimiento de un nuevo *status quo*. Este avance constante es oculto a través de un discurso desarrollista de prosperidad mutua; convirtiendo lo que eran bases militares en concesiones portuarias, el intervencionismo en mayorías accionarias y la presencia militar en ejercicios de patrullaje o securitización de bienes estratégicos.

3.3 La estrategia de poder detrás *One Belt One Road*

La forma en que la República Popular China está ejerciendo su *smart power* es consistente con el uso simultáneo de canales típicos del *soft power* -como son su oferta comercial, inversiones, su esquema de cooperación y desarrollo- con el acompañamiento sutil o potencial del *hard power* –movilidad de su flota, presión financiera, imposición de condiciones- dentro de su proyección geopolítica.

La combinación inteligente de las estrategias, enmarcadas en el *soft y hard power*, puede verse ejemplificada de forma clara en el caso de la compra del Pireo, Grecia. Se trata de entender cómo a través de estos dos tipos de herramientas se está gestando la construcción del poder marítimo chino dentro de los espacios logísticos. Incluyendo a su vez el esquema basado en la *nibbling expansion*.

En primer lugar, hay que identificar los tres elementos que aborda Alfred T. Mahan en la constitución del poder marítimo, es decir, los intereses marítimos, el poder naval y la posesión de bastiones. Con ello se podrá dilucidar qué es lo que conforma principalmente al poder chino y continuar con una clasificación de las estrategias de *soft* y *hard power* que se están aplicando.

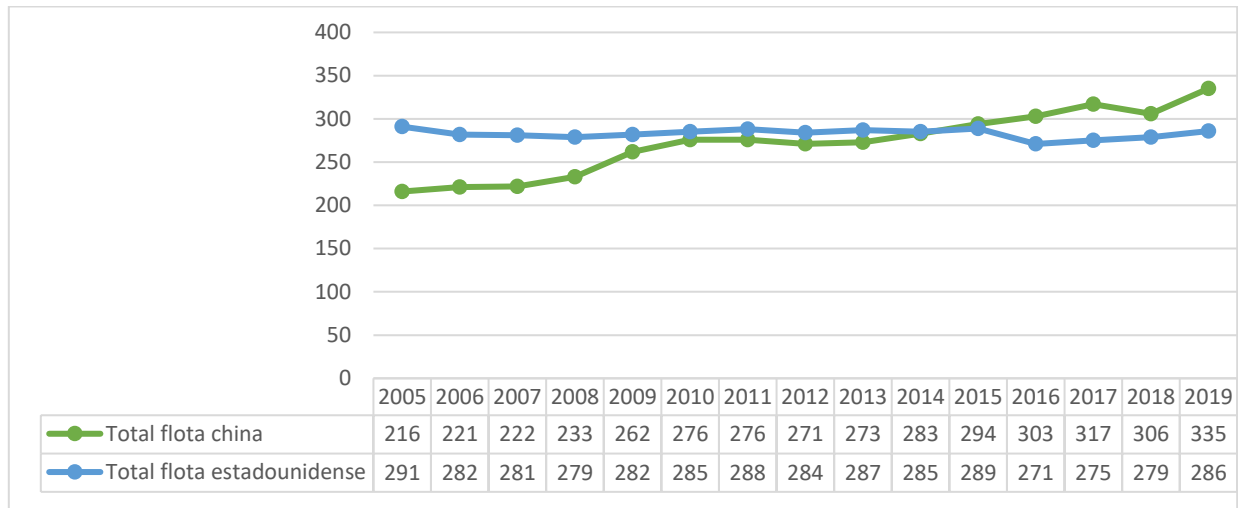
El interés marítimo de China está descrito por la adaptación realizada previamente del esquema de la Isla Mundial de Mackinder. El principal motivo que alimenta la proyección de poder de China se encuentra en su posicionamiento dentro del creciente interno, como el principal centro productivo global. Sin embargo, para ello se encuentra en un proceso de apropiación y reacomodo de los vínculos históricos de Europa y los Estados Unidos.

El poder naval está directamente relacionado con el aspecto material de su flota armada. Los informes más recientes del gobierno estadounidense reflejan claramente que su tendencia general se encuentra en una etapa de auge, debido a los incrementos de la inversión en unidades navales estratégicas.

Entre 2015 y 2021, se prevé que los desembolsos militares totales aumenten un 55 por ciento de \$ 167.9 mil millones a \$ 260.8 mil millones, según un informe el año pasado que la Comisión de Revisión Económica y de Seguridad de EE. UU. [...] Algunos expertos navales estadounidenses creen que China podría alcanzar una paridad aproximada con la Marina de los EE. UU. En número y calidad de los principales buques de guerra de superficie para 2030. [...] (Sin embargo) la armada china ya tiene una ventaja en el poder de ataque, según altos funcionarios de los EE. UU.¹⁴⁹.

¹⁴⁹ David Lague, *China's vast fleet is tipping the balance in the Pacific* [En Línea] Estados Unidos, Reuters Investigates, 30 de abril de 2019, Dirección URL: <https://www.reuters.com/investigates/special-report/china-army-navy/> [consulta: 14 de noviembre de 2019]

Cuadro 10: Evolución de la proporción de la flota estadounidense y china



Fuente: CRS, *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress* [En Línea] Estados Unidos, Congressional Research Service, 24 de septiembre de 2019, Dirección URL: <https://assets.documentcloud.org/documents/6429003/China-Naval-Modernization-Implications-for-U-S.pdf> [consulta: 14 de noviembre de 2019]

Finalmente, en el segundo capítulo se recopiló cuáles, de los 10 principales puertos europeos, se encuentran en una situación de mayoría accionaria respecto a las empresas estatales chinas. Este control accionario a largo plazo convierte a las administraciones portuarias, como el Pireo, en bastiones que dotan de movilidad, estabilidad y presencia decisiva en lo que concierne al desarrollo infraestructural y operativo de los mismos.

Teniendo en cuenta qué es lo que constituye al poder marítimo de China, queda hacer la precisión de que dichos elementos se han constituido y expandido a través de las fronteras del poder occidental. Estos límites son especialmente vulnerables sea por una influencia baja en determinadas regiones, proyectos o alternativas poco atractivas, lagunas o vacíos legales en los regímenes vigentes, entre otras.

En estos espacios es que el proyecto *One Belt One Road* adquiere fortaleza y en el que las empresas estatales chinas pueden aprovecharse de las condiciones de alta vulnerabilidad y sensibilidad de actores clave. En el caso griego, el esquema de *nibbling expansion* se ejecutó gracias a la ambigüedad del marco jurídico nacional,

la falta de unidad del sistema portuario europeo, el contexto de reformas y las obligaciones financieras que los rescates de la crisis económica habían impuesto.

Cuadro 11: Clasificación de las herramientas de *soft* y *hard power* chinos

<i>Soft power</i>	<i>Hard power</i>
Promoción del discurso de prosperidad compartida como base de sus negociaciones internacionales.	Potencialidad del uso de los espacios logísticos para la movilidad de fuerzas militares en caso de conflicto.
Construcción instituciones y regímenes paralelos con el fin de configurarse como la alternativa de occidente.	Aumento en la calidad y cantidad de efectivos dentro de su flota naval.
Consolidación foros, como el Grupo 16 + 1, para la cooperación y financiamiento.	Uso de los fondos públicos para la competencia desigual de sus empresas estatales en licitaciones internacionales.
Ausencia de lineamientos políticos dentro de sus esquemas de cooperación comercial.	Securitización de compromisos en el marco de la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI

Fuente: Elaboración propia

El caso de la compra del puerto del Pireo nos ha permitido identificar algunas de las herramientas de poder utilizadas por China. En el cuadro 11 se pueden observar clasificadas de acuerdo con la clase de poder que constituyen y a continuación se describirá la dinámica observada en el caso estudiado.

En primer lugar, se utiliza el *Soft power* para la atracción, negociación y cierre de compromisos a largo plazo. La vulnerabilidad financiera y jurídica de Grecia, aumentó el atractivo de la discursiva de desarrollo del proyecto chino y la oferta generosa de inversión que grupo COSCO se pudo permitir por el respaldo de la banca estatal china.

Posteriormente, con la mayoría accionaria, la obligatoriedad de las cláusulas de concesión y las reformas nacionales, impulsadas sobre la marcha, se genera cierta autonomía de gestión que permite imponer ciertos lineamientos en favor del proyecto global de *One Belt One Road*. Esto no sólo implica desarrollar la infraestructura con base en las demandas de las exportaciones chinas, sino a la imposición de mano de obra china sobre la local, rigurosidad en las condiciones laborales, entre otras.

El *hard power* ejercido sobre Grecia es principalmente el uso de la fuerza jurídica y económica para desviar su desarrollo logístico en favor de los intereses del gobierno chino. Sin embargo, el mayor riesgo al ser el Pireo la conexión entre el Mar Negro, Mediterráneo y Rojo es el potencial uso de este tipo de poder tanto en cuestión de presencia militar, bajo misiones de patrullaje, como movilización en caso de un conflicto mayor.

3.4 Riesgos y amenazas derivadas

Una vez revisados los elementos políticos, discursivos y geopolíticos de *One Belt One Road*, así como las condiciones particulares de la operación comercial china en el Pireo, se puede proceder finalmente a resaltar los riesgos, amenazas y vulnerabilidades. A pesar de que los alcances de la adquisición del puerto del Pireo implican principalmente a Grecia, existen riesgos que pueden proyectarse a la región e incluso al *status quo* occidental.

Teniendo en cuenta la definición de vulnerabilidad abordada en el capítulo primero se puede observar que el establecimiento de contratos de concesión a largo plazo es uno de los principales factores que restan a Grecia la capacidad de elegir alternativas, en caso de un cambio en el panorama respecto a sus relaciones o las de la Unión Europea con China. La obligación jurídica de las cláusulas, acompañadas de las reformas a medida del gobierno griego, sensibilizan el desarrollo portuario griego al aceleramiento económico de China y restringe el comportamiento en varios campos que puede permitirse ante su principal inversor.

Al dinero no le gusta el vacío", dice Yanis Varoufakis, ex ministro de finanzas de izquierda de Grecia, que ayudó a negociar el rescate del país con el Fondo Monetario Internacional y la UE en 2015. Varoufakis culpa a los líderes de la UE por dejar a las empresas vulnerables a las adquisiciones. "Los tomadores de decisiones europeos [están] manteniendo la inversión en el nivel más lento de la historia y dejando a los chinos como los únicos inversores¹⁵⁰.

Esta situación puede ser igualmente vista como un gran fracaso del proyecto europeísta dado su visible retraso en la construcción de una política e instituciones portuarias coordinadas, eficaces y multidimensionales. Tanto la ESPO como la Comisión Europea mantienen agendas que priorizan otros tipos de temas intrarregionales y dejan fuera la profundización de una integración de sus administraciones portuarias y la regulación de las inversiones extranjeras en activos estratégicos.

El problema aquí es que Grecia obtiene impuestos de Cosco y la creación de empleo, lo cual es importante, pero no tiene mucho valor agregado. Quieren construir otra terminal de Cosco, un hotel boutique dirigido por Cosco y un centro comercial en la terminal de cruceros. Todo termina yendo a Cosco¹⁵¹.

La situación de vulnerabilidad que crean estos dos factores podrá tener dos resultados adversos, tales como: la subordinación de del desarrollo griego a su rol dentro del proyecto de la Nueva Ruta de la Seda del siglo XXI. El protagonismo histórico que tuvo alguna vez el Pireo como centro geográfico de tres de los principales mares de la región, es sujeto a un papel secundario como nodo logístico, es decir, un espacio estratégico que deja de estar en función del centro de producción europeo para convertirse en la entrada y escala de mercancía extranjeras.

¹⁵⁰ Vivienne Walt, "Boxed In at the Docks: How a Lifeline From China Changed Greece" [En Línea] Estados Unidos, *Fortune Media*, 22 de julio de 2019, Dirección URL: <https://fortune.com/longform/cosco-piraeus-port-athens/> [Consulta: 19 de noviembre de 2019]

¹⁵¹ Costas Paris, "China's Cosco Pours More Money Into Greek Port" [En Línea] Estados Unidos, *The Wall Street Journal*, 12 de noviembre de 2019, Dirección URL: <https://www.wsj.com/articles/chinas-cosco-pours-more-money-into-greek-port-11573581625> [consulta: 19 de noviembre de 2019]

Además, entre mayor sea el impacto de ampliación y éxito de los muelles y unidades portuarias intermodales construidas por Grupo COSCO en el Pireo, mayor será la consolidación de China como gran alternativa de los Estados de Europa Oriental y los Balcanes. Esto fortalecerá a foros, como el grupo de los 16+1, frente a la promesa de crecimiento, cohesión y fortaleza, que la Unión Europea está cada vez más lejos de poder garantizar.

Paralelamente, otro de los riesgos latentes que debe observarse es que las mayorías accionarias y el control que esto le permite sobre las gestiones de administración portuaria pueden ser la puerta para un retroceso en materia social y laboral. Algunos casos son la importación de fuerza laboral china sobre la local; el esquema de subcontratación y la aplicación de condiciones laborales rigurosas tales como horarios, salarios o prestaciones.

Pero no todo brilla en el Pireo. «Se trabaja en condiciones tercermundistas», asegura el secretario local del sindicato PAME, Nikos Xurafis. Los sindicatos denuncian que no se respetan las normas de seguridad, los salarios son los mínimos que permite la ley, la mayoría de los trabajadores son empleados bajo dos niveles de subcontratación y se les obliga a firmar contratos por dos semanas de trabajo al mes pero luego deben tener una disponibilidad absoluta. «No sabíamos cuándo teníamos que ir a trabajar. Se nos enviaba un SMS diciendo que teníamos que acudir en tres horas. Durante nueve meses no se me dio un horario de trabajo», denunció a la prensa griega Dimitris Batsoulis, un trabajador despedido, junto a otros cuatro compañeros, por tratar de establecer un comité de empresa en la terminal controlada por Cosco. [...] Cosco «se está haciendo gradualmente con toda la economía del Pireo. Controla las importaciones y absorbe puestos de trabajo como los camioneros y los registradores. Y todos con peores condiciones laborales»¹⁵².

Lo anterior descrito, supone los riesgos y vulnerabilidades que implica el aumento de la influencia del capital y la capacidad de toma de decisiones no sólo para el

¹⁵² Andrés Mourenza, "Grecia, puerta de China" [En Línea] España, *El Periódico*, 07 de julio de 2014, Dirección URL: <https://www.elperiodico.com/es/economia/20140707/grecia-puerta-de-china-3358504> [consulta: 19 de noviembre de 2019]

Estado griego sino para los diferentes puntos que conforman los nodos logísticos contemplados en *One Belt One Road*. Sin embargo, queda una amenaza potencial directamente relacionada con la generación de poder marítimo en términos mahanianos y el uso de *smart power* chino.

Además, existe un uso potencial de los espacios logísticos adquiridos, a través de la iniciativa *One Belt One Road*, como corredores operativos de elementos de seguridad. Siendo así que “[...] la necesidad de proteger los activos y los ciudadanos en el extranjero está llevando a la "securitización" del compromiso *OBOR* de China”¹⁵³. Esto implica la movilización, bajo operaciones de patrullaje, como medida de proyección de su presencia o ejercicio de presión hacia determinados actores.

Esta amenaza potencial ha sido minimizada por no pertenecer al espectro del *hard power* que rige las perspectivas de seguridad tradicionales a nivel internacional, como son establecimiento de bases militares o realización de ejercicio militares. Esto se traduce en la ausencia de mecanismos de regulación europeos, como el Comité de Inversión Extranjera del Tesoro de los Estados Unidos¹⁵⁴, exponiendo a países como Grecia a la entrada directa de los intereses chinos a través de sus empresas estatales.

En la terminal de contenedores del puerto del Pireo, John Makrydimitris apunta hacia sus pies. “Aquí está Grecia”, dice. Luego hace un gesto hacia una cerca de metal a pocos metros de distancia. “Y ahí está China”.

La ejecución de *One Belt One Road* por parte de la República Popular China refleja una asimilación de los regímenes contemporáneos como canal de proyección de sus propios intereses sistémicos. De esta forma, Estados como Grecia ven su soberanía y protagonismo vulnerados ante la falta de actualización de sus

¹⁵³ ETNC, *Europe and China's New Silk Roads* [En Línea], Hungría, European Think-tank Network on China, 2016, p.10, Dirección URL: https://espas.secure.europarl.europa.eu/orbis/sites/default/files/generated/document/en/Europe_and_Chinas_New_Silk_Roads_0.pdf [consulta: 07 de febrero de 2020]

¹⁵⁴ Cfr. Vivienne Walt, *op.cit.*

esquemas de seguridad a las condiciones emergentes de un mundo interdependiente.

Conclusión

Las relaciones internacionales son un fenómeno vivo, cuyo comportamiento se encuentra en función de los miedos y aspiraciones del ser humano. Los elementos que las conforman evolucionan constantemente en el mismo sentido que su autoconcepción como sociedad, sus prioridades materiales y la relación entre su forma de organización con el entorno material.

Cada Estado proyecta una cosmovisión y se une a un continuo intercambio global que genera agendas, regímenes y patrones de comportamiento. Esta estructura cambiante, da como resultado un estado de incertidumbre que sólo puede ser disminuido en la medida en que se tiene control sobre los hechos con el potencial de alterar los intereses de cada nación.

La entrada del siglo XXI ha profundizado esta situación de incertidumbre ya que no sólo nos encontramos en un cambio en la dinámica del sistema internacional, sino de nuestra relación con el entorno físico que nos rodea. Sin embargo, dentro de esta transición, el poder se mantiene como esa contante histórica que puede adoptar múltiples formas de manifestarse y está en función del sentido que cada actor tenga la capacidad de otorgarle.

El ejercicio del poder, en el periodo de la globalidad, hace énfasis en su dimensión económica y material puesto que el estado de interdependencia se ha profundizado por la fragmentación de las cadenas productivas y la construcción de redes de intercambio comercial, humano y cultural. Los costos mutuos en la interrupción de alguno de estos elementos, es el factor que ha modificado cualitativamente la lógica y el énfasis que prima en las relaciones internacionales actuales.

Los Estados están comenzando a repensar las formas en que se ejerce el poder desde el reconocimiento del papel clave que tienen los espacios logísticos para su desarrollo. El aumento de la sensibilidad de sus economías, a la interrupción parcial

o total de estas rutas y nodos comerciales, está tomando un papel prioritario dentro de la elaboración de macroproyectos nacionales y políticas regionales.

De esta forma, la fragilidad de las redes globales ha provocado que el canal más efectivo, como fuente de poder de un Estado, resida en las asimetrías de la interdependencia más que en el uso tradicional de la fuerza. La vulnerabilidad se vuelve una cuestión del grado de dependencia y las alternativas con las que cuente el Estado ante las perturbaciones del equilibrio en el estado de globalidad contemporáneo.

El aumento del comercio de mercancías, que se abordó en el capítulo 2, sirve de indicador para afirmar que los espacios logísticos continuarán cobrando relevancia en las agendas nacionales de política exterior. La administración portuaria del Pireo funge como uno de los nodos más importantes de Europa por su ubicación geográfica privilegiada y el volumen que maneja respecto a los demás puertos de la región.

En este punto, cuando la política nacional -exterior y portuaria- entra en relación con el medio geográfico; es que el enfoque geopolítico nos permite conocer el sentido y la forma en que se está ejerciendo el poder. La presente investigación se enfocó a las particularidades que tiene el medio marítimo respecto a la proyección de poder que ejerce la República Popular China a través de su proyecto *One Belt One Road*.

Se utilizó como referencia los elementos que conforman la definición mahaneana de poder marítimo: capacidad naval, interés marítimo y bastiones. Estos se vieron comprobados a través de los informes que muestran la evolución de la flota china, los miembros y características que forman el macroproyecto y la forma en que se utilizan las empresas estatales dentro de las licitaciones internacionales.

Lo anterior nos indica que efectivamente se está construyendo poder marítimo y que *One Belt One Road*, al reforzar estos elementos, constituye un canal de proyección del mismo. Con esto en mente, la situación particular de la compra de la administración portuaria del Pireo permite aproximarnos mejor al papel que la región

europea supone para la República Popular China y el sentido e implicaciones geopolíticas que tiene la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI.

El Pireo es el principal receptor y distribuidor de mercancías chinas y se ubica dentro de los 10 puertos más importantes de la Unión Europea, es decir, constituye un importante flujo de tráfico de contenedores no sólo para Grecia sino para el bloque entero. Sin embargo, junto con otros cuatro puertos de la lista, cuenta con una mayoría accionaria de una empresa estatal china.

Es gracias al aprovechamiento de las asimetrías existentes que se mantiene un esquema de licitaciones ventajoso para las entidades chinas. El avance que se está teniendo, en controlar estos nodos logísticos, le permite influir sobre la toma de decisiones en la construcción de infraestructura, situación laboral y operatividad de las administraciones portuarias, como ocurrió en el caso del Pireo.

En nuestro caso de estudio, la serie de reformas y privatizaciones griegas por la crisis económica aumentaron la vulnerabilidad de su marco jurídico puesto que se apresuraron los procedimientos legislativos a fin de obtener los fondos provenientes de la concesión. Esto permitió una serie de vacíos en la transición jurídica de su esquema de *Operating Port a Land Port*; la conformación de los entes gubernamentales portuarios y el seguimiento del cumplimiento de las cláusulas del contrato.

Esto se ve profundizado ante la inexistencia de un mecanismo institucional de supervisión sobre las condiciones de las inversiones extranjeras, tanto a nivel nacional como Unión Europea. Pese a los inicios del reconocimiento de los puertos como activos estratégicos, dentro de las directivas de la Unión Europea y algunos reglamentos griegos, la vigilancia se limita a cuestiones técnicas, de seguridad tradicional y de corto plazo.

Para ilustrar esta problemática, se profundizó en el contenido y el proceso del contrato de licitación del Pireo; destacando la temporalidad a largo plazo del contrato y la facultad de control exclusivo. Esto se traduce en una serie de derechos que sólo son limitados por cuestiones de seguridad nacional: decisiones

comerciales estratégicas, libre manejo sobre personal operativo, distinciones arbitrarias entre grupos de usuarios y creación de su propio programa de desarrollo.

Este marco legal que China está replicando, en las principales administraciones portuarias europeas, va más allá de una mera cuestión de comercio y desarrollo infraestructural. Las situaciones sociales y políticas, que ya se están manifestando en el Pireo, permitieron identificar que efectivamente existen implicaciones negativas al bienestar local y regional que requieren de una atención fuera de la esfera meramente operativa.

Por la parte política, es necesario subrayar que la discrecionalidad en gran parte de las cláusulas permite el ejercicio de prácticas comerciales desleales. Entre ellas: crear vínculos directos entre el gobierno y los accionarios a través de la reestructuración de las direcciones administrativas y genera un monopolio de sus empresas en los sectores multimodales de los nodos logísticos.

Por la parte social, los sindicatos han denunciado la importación de mano de obra china y un régimen de subcontratación en detrimento de los trabajadores griegos. Además, se ejerce una monopolización por parte de sus empresas estatales sobre los proyectos de desarrollo en las inmediaciones de los centros logísticos. Esto es contrario a la política integración y diversificación que promueven entidades como la Organización Europea de Puertos Marítimos.

La construcción de *One Belt One Road* bajo la lógica de los espacios logísticos implica necesariamente una dimensión de seguridad. Esto no debe entenderse como la utilización de efectivos militares convencionales, sino una nueva dimensión en la negociación de sus acuerdos comerciales, un aumento en los patrullajes a lo largo de la ruta o de una mayor presencia de enviados comerciales, diplomáticos o funcionarios.

Lo que estos tres ámbitos nos muestran es que las implicaciones: profundizan la vulnerabilidad griega, son multidimensionales y se encuentran fuera de la concepción tradicional de riesgos. El principal motivo por el cual debe catalogarse como riesgo es dado que vulnera el bienestar de la población, opera en una

dimensión que carece de mecanismos efectivos de protección y es ejercido directamente por los intereses, respaldo e instrumentos de un Estado.

En general, tenemos que ya existe una conciencia de la relevancia de los espacios logísticos y que se está erigiendo una operatividad con base en las asimetrías que otorga el Estado chino a sus entes empresariales. Dicha operatividad, abona a los factores que construyen su poder marítimo y consolida una presencia efectiva dentro de uno de los puertos más importantes para Europa.

La construcción de operatividad en los espacios logísticos, a partir de la política exterior articulada en *One Belt One Road*, implica esa conjunción entre espacio físico y política de Estado que aborda la geopolítica clásica. A través de la teoría del *Heartland*, es que se propone una adaptación para entender la lógica global del proyecto de la República Popular China.

La importancia de esta teoría de la geopolítica clásica para analizar la estrategia china son las categorías funcionales que otorga a regiones geográficas específicas. Tanto China como Grecia, son parte del creciente interno, es decir, forman parte de las penínsulas que tiene la función de puente entre las naciones marítimas y terrestres.

La diferencia reside en que el primero busca aprovechar este potencial, mediante la articulación de redes marítimo-terrestres, mientras que el otro se mantiene como instrumento de una política exterior ajena, al no contar con un mecanismo de protección. Es por ello que se enfatiza sobre las carencias jurídicas e institucionales de control y la falta de reconocimiento efectivo de los puertos como activos estratégicos durante la negociación de la licitación en el Pireo.

Además, la diversificación de las empresas estatales chinas alimenta su liderazgo sobre la imagen de alternativa ya que implica una reducción importante en su nivel de vulnerabilidad respecto a países con una cartera de socios más limitada. Asimismo, el dominio de los centros operativos y productivos del sureste asiático garantiza, en cierto porcentaje, su capacidad sostenerse frente a la resistencia que comienza a generar el *status quo* occidental.

Con esto en mente, es que se identificó el acceso a recursos, el desarrollo de centros productivos y la capacidad de movilización humana y de mercancías como los tres factores principales para construir poder a partir de las condiciones sistemáticas del estado actual de globalidad. La vinculación de estos, bajo el paraguas de una estrategia global, podría derivar muy probablemente en la hegemonía del polo de poder chino sobre los demás.

En ese sentido, se observa que la República Popular China se diferencia de muchos de los Estados occidentales por el centralismo y autoritarismo que caracteriza a su sistema político. La carencia o ausencia de oposición, pluralidad y procesos democráticos de validación le otorga eficacia, continuidad y menor sensibilidad para ejercer respuestas más rápidas ante coyunturas; así como, para ejecutar planes a largo plazo como *One Belt One Road*.

Para finalizar, se puede afirmar que se comprobó la hipótesis respecto a que la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI constituye un medio de proyección de poder marítimo de la República Popular China sobre Grecia y, además, vulnera el bienestar y la autonomía de su administración portuaria. El caso de la concesión del Pireo, como mayor apuesta de esta iniciativa, representa los rasgos fundamentales que integran el esquema de acción de *One Belt One Road* dentro del régimen occidental de las relaciones internacionales contemporáneas.

El avance de esta estrategia paulatinamente deberá ser atendida por las instituciones de la gobernanza global actual puesto que comenzará a erosionar su influencia para mantener ciertos ordenamientos comerciales, políticos o sociales. Hasta que esto pase, serán cada vez más los casos como la administración portuaria del Pireo en que las asimetrías permitirán hacerse del control, a actores como China, de los activos estratégicos de que conforman los espacios logísticos.

La interdependencia de cadenas productivas fragmentadas y de fenómenos sociales globales son las causas de que el factor geográfico este recobrando mayor relevancia respecto al papel que los Estados juegan en el mundo. En la medida en que no se reconozca la necesidad de repensar los espacios tradicionales del

Estado-Nación como espacios compartidos, existirán agentes que se aprovecharan de los vacíos que esta situación genera.

Fuentes de consulta

Bibliografía

Biddle, Tami Davis, *Strategy and Grand Strategy: What Students and Practitioners Need to Know*, Estados Unidos, USAWC Press, 2015, 94 pp.

Brom, Juan, *Esbozo de Historia Universal*, México, Editorial Grijalbo, 1962, 24va Edición, 340 pp.

Derwent Whittlesey, *Geografía Política Los océanos como áreas internacionales*, Estados Unidos, Fondo de Cultura Económica, 1944, 576pp.

Henning, Richard y Korholz, Leo, "Introducción a la geopolítica", Argentina, *Public M. C.*, Núm. 2, 1941 en Atencio, Jorge, *¿Qué es la geopolítica?*, España, Pleamar, 1996, 383 pp.

Klaus Dodds, *Geopolitics: A Very Short Introduction*, Reino Unido, Oxford University Press, 2007, 176pp.

López Lorenzo y De la Paz María, *La Evolución de la geografía política*, España: Ed. Cátedra, 1999, 177pp.

Nogué, Joan y Ruffi, Joan, *Geopolítica, identidad e innovación*, España, Ed. Ariel, 2001, 247 pp.

Pereira. Juan Carlos, *Historia de las relaciones internacionales contemporáneas*, España, Editorial Ariel, 2009, 721pp.

Piñón, Rosa María, *La gobernanza global, la seguridad internacional y la Unión Europea amenazadas por un mundo convulso*, Ediciones Verbolibre, México, 2015, 318 pp.

Renouvin, Pierre, *Historia de las relaciones internacionales Siglo XIX y XX*, España, Editorial AKAL, 1990, 1324pp.

Cibergrafía

Abramowitz, Michael, *Freedom in the World 2018: Democracy in Crisis* [En Línea] Estados Unidos, Freedom House, 2017, Dirección URL: <https://freedomhouse.org/report/freedom-world/freedom-world-2018> [consulta: 01 de junio de 2019]

Banco Mundial, *China Datos comerciales básicos: Valor más reciente* [En Línea] Eurostat, 2017, Dirección URL: <https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/es/CHN/textview> [consulta: 10 de junio de 2019]

Beck, Ulrich, *¿Qué es la globalización? Falacias del globalismo, respuestas a la globalización* [En Línea] España, Ediciones Paidós Ibérica, 1997, 17pp., Dirección URL: https://ocw.uca.es/pluginfile.php/1496/mod_resource/content/1/beckulrichqueeslaglobalizacion.pdf [consulta: 02 de junio de 2019]

Brzezinski, Zbigniew, *El gran tablero mundial. La primacía americana y sus imperativos geoestratégicos*. [En Línea] España, Editorial Paidós, 1998, 994 pp., Dirección URL: <https://plataformaglobalcontralaguerras.files.wordpress.com/2018/01/el-gran-tablero-mundial-zbigniew-brzezinski.pdf> [consulta: 21 de abril de 2019]

Brunet, Ignasi y Belzunegui, Ángel, *Empresa y estrategia en la perspectiva de la competencia global*, España, Editorial Ariel, 2000 en Puerto, Patricia, "La globalización y el crecimiento empresarial a través de estrategias de internacionalización" [En Línea] Colombia, *Revista científica Pensamiento y Gestión*, Núm. 28, enero-junio, 2010, Dirección URL: <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/pensamiento/article/view/1025/4971> [consulta: 13 de junio de 2019]

Calduch, Rafael, *El poder y las relaciones internacionales* [En línea] España. Edit. Ediciones Ciencias Sociales, 1991, 16 pp., Dirección URL:

<https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-55159/lib1cap2.pdf> [consulta: 31 de mayo de 2019]

Chinese Outbound Investment, *Belt and Road Opportunities in Central and East Europe* [En Línea] China Go Abroad, 2019, Dirección URL: <http://www.chinagoabroad.com/en/article/21526> [consulta: 15 de julio de 2019]

Comisión Europea, *Acogiendo con beneplácito la inversión extranjera directa mientras se protegen los intereses esenciales; Unión Europea* [En Línea] Bruselas, Comisión Europea, 13 de septiembre de 2017, Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017DC0494> [consulta 03 de marzo del 2019]

Comisión Europea, *Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios* [En línea] Bruselas, Unión Europea, 13 de febrero de 2001, 37 pp., Dirección URL: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2001/ES/1-2001-35-ES-F1-1.Pdf> [consulta: 18 de julio de 2019]

Comisión Europea, *Ports 2030: Gateways For The Trans European Transport Network* [En Línea] Bruselas, Unión Europea, 29 de abril de 2014, 36 pp., Dirección URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/ports/doc/2014-04-29-brochure-ports.pdf> [consulta: 23 de julio de 2019]

COSCO Shipping, *Perfil de grupo* [En Línea] China, COSCO Shipping, 30 de junio de 2019, Dirección URL: <http://en.coscocs.com/col/col6918/index.html> [consulta: 17 de agosto de 2019]

Comisión Europea, *Libro verde sobre los puertos y las infraestructuras marítimas* [En Línea] Bruselas, Unión Europea, 10 de diciembre de 1997, Dirección URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:l24163&from=ES> [consulta: 18 de julio de 2019]

Cowen, Deborah. *A Geography of Logistics: Market Authority and the Security of Supply Chains*. [En Línea] Estados Unidos, Diario Anales de la Asociación de Geógrafos Americanos, Núm. 3, Vol. 100, junio, 2010, 21 pp., Dirección URL: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00045601003794908> [consulta: 18 de junio de 2019]

Creus, Nicolás. *El concepto de poder en las relaciones internacionales y la necesidad de incorporar nuevos enfoques* [En Línea] México, Instituto de Estudios Internacionales, 2013, pp.63-78, Dirección URL: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/rei/v45n175/art03.pdf> [consulta: 01 de junio de 2019]

CRS, *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress* [En Línea] Estados Unidos, Congressional Research Service, 24 de septiembre de 2019, Dirección URL: <https://assets.documentcloud.org/documents/6429003/China-Naval-Modernization-Implications-for-U-S.pdf> [consulta: 14 de noviembre de 2019]

Domínguez Belén, “El Eurogrupo aprueba un tercer rescate griego de 86.000 millones” [En Línea] Bruselas, *El País*, 14 de agosto de 2015, Dirección URL: https://elpais.com/internacional/2015/08/14/actualidad/1439538132_894590.html [consulta: 18 de julio de 2019]

Edición, *Pireaus rompe un nuevo récord, el segundo puerto de contenedores más grande del Mediterráneo* [En Línea] Grecia, Greek Travel Page Headlines, 07 de febrero de 2019, Dirección URL: <https://portalportuario.cl/grecia-puerto-del-pireo-se-convierte-en-el-segundo-mas-grande-del-mediterraneo/> [consulta: 12 de julio de 2019]

EFIP, *Organización* [En Línea] Bélgica, Federación Europea de Puertos Marítimos, 2019, Dirección URL: <https://www.inlandports.eu/organisation> [consulta: 23 de julio de 2019]

Equipo de poder de China, ¿Cómo está China modernizando su armada? [En Línea] Estados Unidos, Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales, 17 de diciembre

de 2018, Dirección URL: <https://chinapower.csis.org/china-naval-modernization/> [consulta: 29 de julio de 2019]

ESPO, *EU ports welcome framework on foreign investment screening as useful instrument for an open investment environment* [En Línea] Bélgica, Organización Europea de Puertos Marítimo, 18 de enero de 2018, Dirección URL: <https://www.espo.be/news/eu-ports-welcome-framework-on-foreign-investment-s> [consulta: 29 de julio de 2019]

ESPO, *Priorities of European Ports for 2019–2024* [En Línea] Bélgica, Organización Europea de Puertos Marítimo, mayo de 2019, 35pp., Dirección URL: https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/05/ESPO-Priorities-of-European-ports-for-2019-2024-2019_05.pdf [consulta: 23 de julio de 2019]

ESPO, *Historia* [En Línea] Bruselas, Organización Europea de Puertos Marítimos, 2019, Dirección URL: <https://www.espo.be/organisation> [consulta: 23 de julio de 2019]

ESPO, *Nuestra organización* [En Línea] Bruselas, Organización Europea de Puertos Marítimos, 2019, Dirección URL: <https://www.espo.be/organisation> [consulta: 23 de julio de 2019]

Estrada, Miguel Ángel, *Análisis de estrategias eficientes en la logística de distribución de paquetería* [En línea] España, Universitat Politècnica de Catalunya, 18 de Diciembre de 2007, pp. 7-33, Dirección URL: https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/6625/03MER_Capitol1.pdf?sequence=3 [consulta: 18 de junio de 2019]

ETNC, *Europe and China's New Silk Roads* [En Línea], Hungría, European Think-tank Network on China, 2016, 78 pp., Dirección URL: https://espas.secure.europarl.europa.eu/orbis/sites/default/files/generated/document/en/Europe_and_Chinas_New_Silk_Roads_0.pdf [consulta: 07 de febrero de 2020]

Eurostat, *Extra-EU28 trade, by main partners, total product* [Data Base] Bruselas, Comisión Europea, 16 de julio de 2019, Dirección URL:

<https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tet00035/default/table?lang=en>
[consulta: 18 de julio de 2019]

Eurostat, *Transporte marítimo de mercancías: datos trimestrales* [En Línea] Bruselas, Comisión Europea, 2018, Dirección URL: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_of_goods_-_quarterly_data [consulta: 15 de julio de 2019]

Eurostat, *Los 20 puertos principales: volumen (en TEU) de contenedores manejados en cada puerto, cargando el estado (puertos principales)* [En Línea] Bruselas, Comisión Europea, 22 de mayo de 2019, Dirección URL: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do#> [consulta: 15 de julio de 2019]

Eurostat. *EU trade since 1988 by CN8* [En Línea] Bruselas, Comisión Europea, 2017, Dirección URL: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do> [consulta: 10 de junio de 2019]

Hailong Ju, *China's Maritime Power And Strategy: History, National Security And Geopolitics* [En Línea] China, World Scientific, 08 de abril de 2015, 300 pp., Dirección URL: https://books.google.com.mx/books?id=Hxm3CgAAQBAJ&printsec=frontcover&redir_esc=y#v=snippet&q=fifith&f=false [consulta: 08 de abril de 2019]

InvestGR, *Iniciativa para inversiones extranjeras en Grecia* [En línea] Grecia, InvestGR, 03 de julio de 2018, p.6, Dirección URL: http://investgr.eu/entipo_INVESTGR_a4_tel_NO%20CROPMARKS_new.PDF [consulta: 30 de julio de 2019]

Juhel, Marc; Kopicki, Ronald; Kruk, Cornelis y Bradley, Julian, *Estructuras alternativas de gestión de puertos y modelos de propiedad en Conjunto de Herramientas de Reforma Portuaria* [En Línea] Estados Unidos, The World Bank, 2007, 68pp. Dirección URL:

https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/03_TOOLKIT_Module3.pdf [consulta: 23 de junio de 2019]

Kousta Elena, *Strikes end at Piraeus Port Authority following concession agreement* [En línea] Irlanda, Eurofound, 04 de febrero de 2010, Dirección URL: <https://www.eurofound.europa.eu/fr/publications/article/2010/strikes-end-at-piraeus-port-authority-following-concession-agreement> [consulta: 18 de julio de 2019]

Lague David, *China's vast fleet is tipping the balance in the Pacific* [En Línea] Estados Unidos, Reuters Investigates, 30 de abril de 2019, Dirección URL: <https://www.reuters.com/investigates/special-report/china-army-navy/> [consulta: 14 de noviembre de 2019]

Legarda Helena. *Global Security Tracker No. 1* [En Línea] China, Mercator Institute for China Studies. 04 de octubre de 2017. Dirección URL: <https://www.merics.org/en/merics-trackers/china-global-security-tracker-1> [consulta: 30 de marzo de 2019]

Ley marco sobre la supervisión de las actividades económicas y la supervisión del mercado de productos [En Línea] Grecia, Ministerio de Desarrollo e Inversión, 02 de noviembre de 2017, Dirección URL: <http://www.opengov.gr/ypoian/?p=8426> [consulta: 30 de julio de 2019]

Mackinder Halford, "The Geographical Pivot of History" [En Línea] *Geographical Journal*, no. 4, April de 1904, p.15, Dirección URL: https://www.iwp.edu/wp-content/uploads/2019/05/20131016_MackinderTheGeographicalJournal.pdf [consulta: 22 de octubre de 2019]

MERICS, *China cae ancla en puertos mediterráneos* [En Línea] China, Mercator Institute for China Studies, 25 de mayo de 2016, Dirección URL: <https://www.merics.org/en/blog/china-drops-anchor-mediterranean-ports> [consulta: 30 de marzo de 2019]

Ministerio de Fomento, "La política europea de transporte" en *Análisis, información y divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad*

[En línea] España, Gobierno de España, 2019, 25 pp., Dirección URL: https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/02_politica_europea_transportes.pdf [consulta: 18 de julio de 2019]

Ministerio de Navegación y Política de la Isla, *Reforma inicial del sistema de control y supervisión del sistema portuario griego y otras disposiciones* [En Línea] Grecia, Ministerio de Navegación y Política de la Isla, 28 de abril de 2016, Dirección URL: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:xOMqrDJiXXAJ:www.opengov.gr/ynanp/%3Fp%3D501+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=mx> [consulta: 20 de julio de 2019]

Müller-Markus Christina, *China Moors in the Mediterranean: A Sea of Opportunities for Europe?* [En Línea] España, Barcelona Center of Foreign Affairs, *Notes Internationals*, septiembre de 2016, 4pp., Dirección URL: https://www.cidob.org/en/publications/publication_series/notes_internacionals/n1_156/china_moors_in_the_mediterranean_a_sea_of_opportunities_for_europe [consulta: 03 de marzo de 2018]

Müller-Markus Christina, *One Belt, One Road: el sueño chino y su impacto sobre Europa* [En Línea] España, *Notes Internationals*. No. 148 mayo de 2016, Dirección URL: https://www.cidob.org/publicaciones/serie_de_publicacion/notes_internacionals/n1_148_one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa/one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa [consulta: 10 de agosto de 2019]

Murcia, Juan Manuel, *El futuro tecnológico de las Terminales Marítimas de Vehículos: La integración de sus sistemas de información* [En Línea] España, Universitat Politècnica de Catalunya, 30 de noviembre de 2004, pp.8-49, Dirección URL: <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/7001/02Jmmc02de12.pdf> [consulta: 23 junio de 2019]

Noonan, Michael, *American Geostrategy in a Disordered World*. [En Línea] Estados Unidos, Foreign Policy Research Institute, 2015, pp.600-612. Dirección URL:

<https://www.fpri.org/article/2015/10/american-geostrategy-in-a-disordered-world/>
[consulta: 21 de abril de 2019]

Nye Joseph y Keohane Robert, *Poder e Interdependencia La política mundial en transición* [En Línea] Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano, 1988, 89 pp., Dirección URL: <http://biblio3.url.edu.gt/Publi/Libros/PorderelIndependencia-o.pdf>
[consulta: 03 de marzo de 2018]

Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, *Reglamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión* [En Línea] Luxemburgo, Diario Oficial de la Unión Europea, L. 79, 21 de marzo de 2019, 14 pp., Dirección URL: <http://www.hacienda.gob.es/BoletinesHacienda/Boletines/2019/62823.pdf>
[consulta: 20 de julio de 2019]

Oficina Nacional de Imprenta, *Decisiones No. abril 627/2016* [En Línea] Grecia, Periódico del Gobierno de la República Helénica, Núm. 2, B '3649, 11 de noviembre de 2016, p. 36890, Dirección URL: http://www.et.gr/idocs-nph/search/pdfViewerForm.html?args=5C7QrtC22wFHp_31M9ESQXdtvSoClrL8jMW4aNrsuVxp6k5uE6xNduJInJ48_97uHrMts-zFzeyCiBSQOpYnTy36MacmUFCx2ppFvBej56Mmc8Qdb8ZfRJqZnsIAdk8Lv_e6czmhEembNmZCMxLMtbZUEo-TtRNV2I0WHohbOLWq6Z-E-vzNx6TqKFTyrDcl
[consulta: 27 de junio de 2019]

OLP, *Chronology* [En Línea] Grecia, Piraeus Port Authority, 2019, Dirección URL: <http://www.olp.gr/en/the-port-of-piraeus/chronology> [consulta: 18 de julio de 2019]

Pallis, Athanasios A. y Vaggeias, George K., *Greport 2018 – Report on Greek Ports* [En Línea] Grecia, Ports & Shipping Advisory, junio de 2018, 177 pp., Dirección URL: https://www.researchgate.net/publication/325699834_GREPORT_2018/link/5b1ef2a60f7e9b0e373dd218/download [consulta: 12 de julio de 2019]

Pantelis Syrianoglou, *La protección de problemas i, ii, iii (nueva cuenta) y las implicaciones ambientales* [En Línea] Grecia, Universidad de Western Attica, 2018, 103 pp., Dirección URL:

<http://oceanis.lib2.uniwa.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/4407/Port%20of%20Pireaus.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [consulta: 30 de junio de 2019]

Parlamento Europeo, *The European Union and its trade partners* [En Línea] Bruselas, Unión Europea, 2019, Dirección URL: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/160/the-european-union-and-its-trade-partners> [consulta: 18 de julio de 2019]

PPA S.A., *Estrategia – visión* [En Línea] Grecia, Piraeus Port Authority, 2019, p.1, Dirección URL: <http://www.olp.gr/en/the-port-of-piraeus/strategy-vision> [consulta: 30 de junio de 2019]

Rúa Costa, Carles, *Los puertos en el transporte marítimo* [En Línea] España, Universitt Politècnica de Catalunya, enero de 2016, 21pp. Dirección URL: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf> [consulta: 23 de junio de 2019]

Sanchis, Pau. *Institucionalismo neoliberal y relaciones internacionales. interdependencia compleja* [En Línea] España, Universidad Católica de Valencia, 01 de abril de 2015, Dirección URL: <http://blogfilosofia.ucv.es/articulos-filosoficos/la-interdependencia-compleja-en-la-politica-internacional-por-pau-sanchis/> [consulta: 27 de mayo de 2019]

S/autor, *La globalización económica* [En Línea] El Salvador, Escuela Americana, Dirección URL: http://www.amschool.edu.sv/paes/civica/la_globalizaci%C3%B3n_econ%C3%B3mica.html [consulta: 21 de marzo de 2019]

S/autor, *Grecia* [En línea] España, Asociación de Estibadores Portuarios, agosto de 2015. 32 pp., Dirección URL: <http://estibadorescanarios.com/prueba/images/2015/08/Grecia.pdf> [consulta: 18 de julio de 2019]

S/autor, *Athens Piraeus Port* [En Línea] Grecia, Greeka, 2019, Dirección URL: <https://www.greeka.com/attica/athens/transportations/ports/piraeus/> [consulta: 30 de junio de 2019]

Stone, Alec y Sandholz, Wayne, *European integration and supranational governance. Yale Law School*. [En Línea] Estados Unidos, Faculty Scholarship Series, 01 de enero de 1997, p.305 Dirección URL: <https://www.oxfordscholarship.com/view/10.1093/0198294646.001.0001/acprof-9780198294641> [consulta: 23 de julio de 2019]

Terzago, Jorge, *Alfred Thayer Mahan (1840-1914) Contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico* [En Línea] Chile, Universidad de Viña del Mar, 28 de Octubre de 2005, 33pp., Dirección URL: <http://www.cialc.unam.mx/pdf/mahan.pdf> [consulta: 21 de junio de 2019]

The Editors of Encyclopaedia Britannica, *Piraeus* [En Línea] Reino Unido, Encyclopædia Britannica, inc., 2019, p.1, Dirección URL: <https://www.britannica.com/place/Piraeus> [consulta: 30 de junio de 2019]

UK's Ports, "European Sea Ports Organisation" [En Línea] Reino Unión, *UK Ports*, 2019, Dirección URL: <http://uk-ports.org/european-sea-ports-organisation/> [consulta: 23 de julio de 2019]

Velásquez, Sergio, "e" *un nuevo paradigma en la navegación y el transporte marítimo: "electronic-enhanced-environmental"* [En Línea] España, Instituto de Navegación de España, *European Navigation Conference*, No. 39, 2011, 22pp. Dirección URL: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/12680/revista%2039-article_03.pdf [consulta: 15 de noviembre de 2019]

Winnie, Helen, *The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond* [En Línea] Hong Kong, Fung Business Intelligence Center, mayo de 2016, 16 pp., Dirección URL:

https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/B%26R_Initiative_65_Countries_and_Beyond.pdf [consulta: 10 de agosto de 2019]World Bank, *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors* [En Línea] Estados Unidos, The World Bank Group, 2019, 140 pp., Dirección URL:

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31878/9781464813924.pdf> [consulta: 10 de agosto de 2019]

World Bank, *Belt and Road Initiative [En Línea]* Estados Unidos, The World Bank Group, 29 de marzo de 2018, Dirección URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative> [consulta: 10 de agosto de 2019]

WTO. *Capítulo III: Tendencias más recientes del comercio mundial, 2017-2018 [En Línea]* World Trade Organization, 2018, Dirección URL: https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/wts2018_s/wts2018chapter03_s.pdf [consulta: 15 de julio de 2019]

WTO. *Examen estadístico del comercio mundial 2019 [En Línea]* World Trade Organization, 2020, p. 8, Dirección URL: https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/wts2019_s/wts2019_s.pdf [consulta: 12 de marzo de 2020]

Xinhua, *La Defensa Nacional de China en la Nueva Era [En Línea]* China, Oficina de Información del Consejo de Estado de la República Popular de China, Julio de 2019, Dirección URL: http://www.xinhuanet.com/english/2019-07/24/c_138253389.htm [consulta: 05 de noviembre de 2019]

Hemerografía

Añorve, Daniel, “Más allá del poder suave, del poder duro y del poder inteligente: la resiliencia ecológica y humana como fundamentos del poder” [En Línea] México, *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, Núm. 125, mayo-agosto de 2016, pp. 35-60, Dirección URL: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/rri/article/download/58597/51808> [consulta: 22 de junio de 2019]

Bellos, Ilias, “No real progress on Cosco’s master plan for Piraeus Port” [En Línea] Grecia, *Ekathimerini*, 03 de julio de 2019, Dirección URL: <http://www.ekathimerini.com/242140/article/ekathimerini/business/no-real-progress-on-coscos-master-plan-for-piraeus-port> [consulta: 21 de julio de 2019]

Campos, Jesús, “Nodos logísticos para el nuevo consumidor” [En Línea] México, *Mundo Logístico*, Núm. 77, Septiembre-Octubre, 2015, 3 pp., Dirección URL: <https://estrategiaycompetitividad.files.wordpress.com/2016/01/nodos-logisticos-sept-15-mundo-logistico.pdf> [consulta: 18 de junio de 2019]

Capdevielle, Mario, “Procesos de producción global ¿alternativa para el desarrollo mexicano?” [En Línea] México, *Comercio Exterior*, Núm. 7, Vol. 55, julio, 2005, 13 pp., Dirección URL: <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/80/1/RCE.pdf> [consulta 13 de junio de 2019]

Consejo de la Unión Europea, “Council Directive 2008/114/EC” [En Línea] Bruselas, *Journal of the European Union*, 23 de diciembre de 2008, pp.75-82. Dirección URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:345:0075:0082:EN:PDF> [consulta: 29 de julio de 2019]

CdS, “Grecia acepta la oferta de Cosco por el puerto del Pireo” [En Línea] España, *Cadena de Suministro*, 22 de enero de 2016, Dirección URL: <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/grecia-acepta-la-oferta-de-cosco-por-el-puerto-del-pireo/> [consulta:19 de julio de 2019]

CdS, “Cosco se hace con el control mayoritario del puerto del Pireo” [En Línea] España, *Cadena de Suministro*, 19 de febrero de 2016, Dirección URL: <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/grecia-acepta-la-oferta-de-cosco-por-el-puerto-del-pireo/> [consulta:19 de julio de 2019]

CdS, “La suspensión del proceso de privatización del puerto del Pireo no afectara a la terminal gestionada por Cosco” [En Línea] España, *Cadena de Suministro*, 02 de febrero de 2015, Dirección URL: <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/la-suspension-del-proceso-de-privatizacion-del-puerto-del-pireo-no-afectara-a-la-terminal-gestionada-por-cosco/> [consulta: 18 de julio de 2019]

Chatzky, Andrew y McBride, James , “China’s Massive Belt and Road Initiative” [En Línea] Estados Unidos, *Council on Foreign Affairs*, 21 de mayo de 2019, Dirección

URL: <https://www.cfr.org/backgroundunder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
[consulta: 10 agosto de 2019]

Chengappa, Bidanda, “Strategy behind China’s foreign military bases” [En Línea] India, *The hindu Bussines Line*. 14 de agosto de 2019. Dirección URL: <https://www.thehindubusinessline.com/opinion/columns/strategy-behind-chinas-foreign-military-bases/article29093793.ece> [consulta: 28 de agosto de 2019]

Europa Press, “Grecia sella la venta del Puerto del Pireo a la china Cosco” [En Línea] España, *Europa Press*, 08 de abril de 2016, Dirección URL: <http://www.rtve.es/noticias/20160408/atenas-vende-puerto-pireo-gigante-chino-cosco-368-millones/1333648.shtml> [consulta: 19 de julio de 2019]

Gaceta del Gobierno, “Ley 4404/16 para ratificar la modificación y codificación del 24 de junio de 2016 en un texto único del Contrato de Concesión del 13 de febrero de 2002 entre el Estado griego y la Autoridad Portuaria del Pireo SA y otras disposiciones” [En Línea] Grecia, *Boletín Oficial 126 A/8-7-2016*, Núm. 4404/16, 24 de junio de 2016, Dirección URL: <https://www.yen.gr/documents/20182/116076/%CE%9D.+4404.16+%CE%A6%CE%95%CE%9A+126+%CE%918-7-2016.pdf/db57ff17-9ca8-438c-a049-a40e47081508> [consulta: 21 de julio de 2019]

Glass David, “China Cosco in Piraeus - the good and the bad news” [En Línea] Reino Unido, *Seatrade Maritime News*, 30 de enero de 2019, Dirección URL: <http://www.seatrade-maritime.com/news/europe/china-cosco-in-piraeus-the-good-and-the-bad-news.html> [consulta: 21 de julio de 2019]

González Andrés y Aznar Federico. “Comentario: Mahan y la geopolítica” [En Línea] España, *Revistas Científicas Complutenses*, vol. 4, núm. 2, 2013, 247 pp., Dirección URL: <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/viewFile/46355/43575> [consulta: 21 de junio de 2019]

Icontainers, “La última fusión de navieras: Cosco Shipping adquiere OOCL” [En Línea] Estados Unidos, *icontainers*, 18 de julio de 2018, Dirección URL:

<https://www.icontainers.com/es/2017/07/18/la-ultima-fusion-navieras-cosco-shipping-adquiere-oocl/> [consulta: 17 de agosto de 2019]

Isaza, Jairo, “Cadenas productivas. Enfoques y precisiones conceptuales” [En Línea] Colombia, *Revistas Universidad Externado*, 2008, pp. 8-25, Dirección URL: <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/sotavento/article/download/1602/1441/> [consulta: 08 de junio de 2019]

Iosebashvili Ira, “Is President Trump Finally Getting a Weaker Dollar?” [En Línea] Estados Unidos, *The Wall Street Journal*, 8 de julio de 2019, Dirección URL: <https://www.wsj.com/articles/is-president-trump-finally-getting-a-weaker-dollar-11562583605> [consulta: 10 de agosto de 2019]

Kantar World Panel Comtech, “Sony y Samsung despuntan en Europa” [En Línea] España, *Panel de Consumo Alimentario*, 13 de septiembre de 2017, Dirección URL: <https://www.kantarworldpanel.com/es/Noticias/Sony-y-Samsung-despuntan-en-Europa> [Consulta: 15 de julio de 2019]

Lawspot, “Criterios para el control de la inversión extranjera directa en la Unión Europea” [En Línea] Grecia, *Lawspot*, 20 de enero de 2018, Dirección URL: <https://www.lawspot.gr/nomika-nea/kritiria-gia-ton-elegho-ton-xenon-ameson-ependyseon-stin-eyropaiki-enosi> [consulta: 30 de julio de 2019]

López, José Ignacio. “Una visión de futuro La Geopolítica de Alfred Mahan” [En Línea] Colombia, *Revista Universidad Eafit*, Núm. 91, 2012, pp. 73-80, Dirección URL: <http://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/revista-universidad-eafit/article/download/1436/1308/> [consulta: 21 de junio de 2019]

Luică Pamela, “Greece sells 67% stake in the Port of Piraeus” [En Línea] Reino Unid, *Railway Pro*, 23 de abril de 2014, Dirección URL: <https://www.railwaypro.com/wp/greece-sells-67-stake-in-the-port-of-piraeus/> [consulta: 18 de julio de 2019]

Martínez Madrigal, Fabiola Denise. “Interdependencia Compleja” [En línea] Argentina, *Analéctica*, Año 1, Núm. 7. Noviembre, 2014, Dirección URL:

<http://www.analectica.org/articulos/mtzmadrigal-interdependencia/> [consulta: 08 de junio de 2019]

Maure Diana, “Lo que la Fusión de COSCO y OOCL Significa para los Transportistas” [En Línea] Estados Unidos, *Shiplilly*, 12 de julio de 2017, Dirección URL: <https://www.shiplilly.com/es/blog/lo-que-la-fusion-de-cosco-y-oocl-significa-para-los-transportistas/> [consulta: 17 de agosto de 2019]

MIT Press. “Poder e interdependencia revisados Robert O. Keohane y Joseph S. Nye, Jr,” [En Línea] Reino Unido, Organización Internacional, vol. 41, núm 4, 1987, Dirección URL: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:mPdktjde57YJ:www.ri.ie.ufrj.br/intranet/arquivos/power_and_interdependece.pdf+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=mx [consulta: 27 de mayo de 2019]

Monedero, Juan Carlos. “Apocalípticos e integrados frente a la globalización” [En Línea] España, *Revista de Libros*, Núm. 27, 01 de marzo de 1999, 4 pp., Dirección URL: https://www.revistadelibros.com/articulo_imprimible_pdf.php?art=2976&t=articulos [consulta: 02 de junio de 2019]

Morgan Stanley, “Inside China’s Plan to Create a Modern Silk Road” [En Línea] Estados Unidos, *Morgan Stanley*, 14 de marzo de 2018, Dirección URL: <https://www.morganstanley.com/ideas/china-belt-and-road> [consulta: 10 de agosto de 2019]

Mourenza Andrés, "Grecia, puerta de China" [En Línea] España, *El Periódico*, 07 de julio de 2014, Dirección URL: <https://www.elperiodico.com/es/economia/20140707/grecia-puerta-de-china-3358504> [consulta: 19 de noviembre de 2019]

OLP S.A, “Piraeus Port Presentation” [En Línea] Colombia, *Maritime Logistics*, 21 de septiembre de 2015, Dirección URL: <http://www.maritimelogistics.co/piraeus-port-presentation/> [consulta: 30 de junio de 2019]

Paris Costas, "China's Cosco Pours More Money Into Greek Port" [En Línea] Estados Unidos, *The Wall Street Journal*, 12 de noviembre de 2019, Dirección URL: <https://www.wsj.com/articles/chinas-cosco-pours-more-money-into-greek-port-11573581625> [consulta: 19 de noviembre de 2019]

Piana, Ricardo y Cruz, Juan, "Globalización, interdependencia compleja y mundialización: la dialéctica entre lo global y lo local." [En línea] Argentina, *Razón Crítica*, Núm. 3, jul-dic, 2017, pp. 145-173, Dirección URL: <https://revistas.utadeo.edu.co/index.php/razoncritica/article/view/1240/1243> [consulta: 08 de junio de 2019]

Psaraftis, Harilaos N. y Pallis, Athanasios A., "Concesión de la terminal de contenedores del Pireo: tiempos turbulentos y búsqueda de competitividad" [En Línea] Grecia, *Maritime Policy & Management*, Núm. 1, Vol. 39, 6 de febrero de 2012, pp. 27-43, Dirección URL: https://www.researchgate.net/publication/233028046_Concession_of_the_Piraeus_container_terminal_Turbulent_times_and_the_quest_for_competitiveness [consulta: 27 de junio de 2019]

Puerto, Doria, "La globalización y el crecimiento empresarial a través de estrategias de internacionalización" [En Línea] Colombia, *Revista científica Pensamiento y Gestión*, Núm. 28, enero-junio, 2010, Dirección URL: <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/pensamiento/article/view/1025/4971> [consulta: 13 de junio de 2019]

RTVE, "Atenas vende el Puerto del Pireo al gigante estatal chino COSCO por 368 millones" [En Línea] España, *Corporación de Radio y Televisión Española*, 08 de abril de 2016, Dirección URL: <https://www.europapress.es/economia/noticia-grecia-sella-venta-puerto-pireo-china-cosco-20160408144434.html> [consulta: 19 de julio de 2019]

Sachaklian, Harry. "Geopolitics versus Geologistics" [En Línea] Estados Unidos, *Air & Space Power Journal*, Vol. 26, Septiembre-Octubre, 2012, 14 pp., Dirección URL:

https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ/journals/Volume-26_Issue-5/HH-Sachaklian.pdf [consulta: 18 de junio de 2019]

Sánchez María Antonia , “El Pireo, el puerto deseado” [En Línea] España, *El País*, 19 de agosto de 2016, Dirección URL: https://elpais.com/economia/2016/08/19/actualidad/1471607874_360316.html [consulta: 19 de julio de 2019]

S/autor. “Транспортная геополитика” [En línea] Rusia, *Revista Коммерсантъ Власть*, Núm. 16., 27 de abril de 2015, p. 25, Dirección URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2713881> [consulta: 07 de abril de 2019]

Tavra, Alexander. “Geopolítica. Pensamiento de Mahan” [En Línea] Chile, *Revista de Marina*, Vol. 113, Núm. 833, Julio-Agosto 1996, 6 pp., Dirección URL: <https://revistamarina.cl/revistas/1996/4/tavra.pdf> [consulta: 21 de junio de 2019]

Uvalle, Ricardo, “Institucionalidad, eficacia y desafíos de la democracia” [En Línea] Venezuela, *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, Núm. 38, junio, 2007, pp.135-162, Dirección URL: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=357535523006> [consulta: 09 de junio de 2019]

Villamizar Lamus, Fernando, “smart power y la política exterior de la República Popular De China hacia América Latina y el Caribe” [En Línea] Chile, *Revista Enfoques*, Núm. 17, vol. X, diciembre, 2012, pp.33-51, Dirección URL: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4127577.pdf> [consulta: 22 junio de 2019]

Walt Vivienne, “Boxed In at the Docks: How a Lifeline From China Changed Greece” [En Línea] Estados Unidos, *Fortune Media*, 22 de julio de 2019, Dirección URL: <https://fortune.com/longform/cosco-piraeus-port-athens/> [Consulta: 19 de noviembre de 2019]

Anexo digital

Comunicación del Consejo Europeo “Ports 2030: Gateways For The Trans European Transport Network”

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/ports/doc/2014-04-29-brochure-ports.pdf>

Contrato de concesión de la Administración Portaria del Pireo S.A.

http://ppa.gov.gr/wp-content/uploads/2019/06/%CE%9D%CE%9F%CE%9C%CE%9F%CE%A3-4404-2016_%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%92%CE%91%CE%A3%CE%97-%CE%A0%CE%91%CE%A1%CE%91%CE%A7%CE%A9%CE%A1%CE%97%CE%A3%CE%97%CE%A3.pdf

Decisión No. 627/2016 del Comité de Competencia del gobierno griego

https://www.epant.gr/files/2016/apofaseis/627_2016.pdf

Directiva 2008/114/EC del Consejo, de 8 de diciembre de 2008, sobre identificación y designación de infraestructuras críticas europeas y evaluación de la necesidad de mejorar su protección Oficial

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:345:0075:0082:EN:PDF>

Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios

<http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2001/ES/1-2001-35-ES-F1-1.Pdf>

Ley de Atracción de Inversiones Estratégicas

opengov.gr/ypoian/?p=9828

Ley marco sobre la supervisión de las actividades económicas y la supervisión del mercado de productos

<http://www.opengov.gr/ypoian/?p=8426>

Libro verde sobre los puertos y las infraestructuras marítimas

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:l24163&from=ES> [consulta: 18 de julio de 2019]

Memorándum de la Organización Europea de Puertos Marítimos “Priorities of European Ports for 2019 – 2024”

https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/05/ESPO-Priorities-of-European-ports-for-2019-2024-2019_05.pdf

Reforma inicial del sistema de control y supervisión del sistema portuario griego y otras disposiciones

<http://www.opengov.gr/ynanp/?p=502>

Reglamento 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión

<http://www.hacienda.gob.es/BoletinesHacienda/Boletines/2019/62823.pdf>