



Facultad de Ciencias Humanas y Sociales
Grado en Relaciones Internacionales

Trabajo Fin de Grado

Belt & Road initiative, Caso de Kenia

Estudiante: Lucas Guillén Ripa

Director: Joao Luís Goncalves Dos Reis Nunes

Madrid, 04 de Mayo de 2025

Índice

Introducción.....	5
Capítulo 1: La iniciativa del “Belt & Road”: Origen, política y objetivos.....	7
1.1. Antecedentes históricos y contexto internacional de su creación.....	7
1.1.1 Inspiración en la antigua ruta de la Seda.....	7
1.1.2 Reforma y apertura (1978).....	7
1.1.3 “Going Out Policy” (Finales de los 90).....	8
1.1.4 Contexto histórico tras la crisis financiera de 2008.....	9
1.1.5 Necesidad de exportar el exceso de capacidad industrial.....	10
1.1.6 Ascenso de China como potencia global.....	10
1.1.7 Reacción a la hegemonía occidental y competencia geopolítica.....	12
1.2. Lanzamiento oficial en 2013: discurso de Xi Jinping y fundamentos ideológicos.....	13
1.2.1 Anuncio en Kazajistán (Septiembre de 2013).....	13
1.2.2 Objetivos declarados del “Belt & Road”.....	14
1.2.3 Contexto político y económico del lanzamiento.....	15
1.2.4 El “Belt & Road como reflejo del papel global de China bajo Xi Jinping.....	17

1.3. Ámbitos de actuación: infraestructura, conectividad, energía, comercio.....	18
1.3.1 Infraestructura física: La columna vertebral del B&R.....	18
1.3.2 Conectividad digital: La Ruta de la Seda Digital.....	18
1.3.3 Energía: Asegurar el suministro y diversificar fuentes.....	19
1.3.4 Comercio e integración económica.....	20
1.4. Críticas y apoyos: ¿instrumento de desarrollo o mecanismo de poder?.....	20
Capítulo 2: La estrategia de China en África en el marco de la BR.....	21
2.1. África como espacio clave: recursos, posicionamiento y alianzas.....	21
2.2. El Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC) como marco institucional....	23
2.3. Principales sectores de inversión y países receptores.....	25
2.3.1 Infraestructura de transporte.....	25
2.3.2 Energía y recursos naturales.....	26
2.3.3 Telecomunicaciones y digitalización.....	26
2.3.4 Construcción de zonas económicas e industriales.....	27
2.4 Tipología de acuerdos: préstamos, concesiones, proyectos llave en mano.....	28
2.4.1 Préstamos bilaterales con garantía estratégicas.....	28
2.4.2 Concesiones de infraestructuras y explotación.....	29
2.4.3 Proyectos llave en mano.....	30
2.4.4 Donaciones y asistencia técnica como instrumento de influencia blanda.....	31

Capítulo 3: El caso de Kenia: la puerta oriental del continente.....	32
3.1. Contexto político y económico de Kenia al unirse al “Belt & Road”.....	32
3.1.1 Política de “Mirar hacia el Este” y diversificación de alianzas.....	32
3.1.2. ‘Visión 2030’ y objetivos de desarrollo.....	33
3.1.3 Adhesión al Belt & Roady fortalecimiento de la cooperación con China.....	34
3.1.4 Rol geoestratégico de Kenia en el este de África.....	36
3.2. Principales proyectos financiados por China.....	37
3.2.1. Ferrocarril de Ancho Estándar (SGR).....	38
3.2.2. Modernización del puerto de Mombasa.....	39
3.2.3. Autopistas y zonas industriales.....	40
3.3 Naturaleza de los contratos firmados y condiciones de endeudamiento.....	40
3.3.1 Tipología de contratos: EPC, concesiones y préstamos bilaterales.....	41
3.3.2 Condiciones financieras y sostenibilidad de la deuda.....	42
3.3.3 Cláusulas de garantía y soberanía nacional.....	43
3.4. Participación de empresas chinas y su impacto en el empleo local.....	44
3.4.1 Generación de empleo y participación de la mano de obra local.....	44
3.4.2 Condiciones laborales y relaciones laborales.....	45
3.4.3 Transferencia de habilidad y desarrollo de capacidades.....	46
3.4.4 Competencia con empresas locales y efectos en el mercado laboral.....	47

Capítulo 4: Riesgos y oportunidades del “Belt & Road” para Kenia y África.....	48
4.1. Beneficios: desarrollo de infraestructuras, crecimiento económico, cooperación Sur-Sur.....	48
4.1.1 Impacto del “Belt & Road” en la mejora de infraestructuras clave en África Oriental.....	48
4.1.2 Contribución al crecimiento económico y atracción de inversión extranjera....	49
4.1.3 Fomento de la cooperación Sur-Sur y reconfiguración de alianzas internacionales.....	50
4.2. Riesgos: “debt trap diplomacy”, pérdida de activos estratégicos, dependencia tecnológica.....	51
4.2.1 El problema del sobreendeudamiento y la sostenibilidad fiscal.....	51
4.2.2 Cláusulas de garantía y el riesgo de pérdida de soberanía sobre activos.....	52
4.2.3 Dependencia tecnológica y escasa transferencia de capacidades locales.....	53
Conclusiones.....	55
Evaluación general del “Belt & Road” en Kenia: ¿desarrollo o neocolonialismo?.....	55
Bibliografía.....	58

Introducción

En el contexto actual de reconfiguración geopolítica y de transformación de las relaciones internacionales, el “Belt & Road”, impulsado por China desde 2013, se ha consolidado como uno de los proyectos de infraestructura y desarrollo más ambiciosos del siglo XXI. Con la promesa de mejorar la conectividad global y fomentar el crecimiento económico, esta estrategia ha extendido su alcance a más de 140 países, entre ellos, varios del continente africano. Dentro de este grupo, Kenia se ha convertido en un caso emblemático por la magnitud de los proyectos ejecutados, el volumen de inversión recibida y su papel estratégico en el África Oriental.¹

Este trabajo se propone analizar el “Belt & Road” en Kenia desde una perspectiva crítica, valorando tanto sus beneficios económicos y de infraestructura como los posibles riesgos que conlleva en términos de dependencia financiera, pérdida de soberanía y limitada transferencia tecnológica. La pregunta central que guía este análisis es si esta iniciativa representa una vía legítima hacia el desarrollo sostenible o si, por el contrario, reproduce lógicas de neocolonialismo adaptadas al siglo XXI. Para abordar esta cuestión, se parte de una hipótesis dual: el “Belt & Road” genera crecimiento y modernización en países en desarrollo, pero al mismo tiempo establece relaciones asimétricas que pueden condicionar su autonomía a largo plazo.²

El enfoque elegido combina un análisis empírico del caso keniano con una reflexión teórica más amplia sobre las dinámicas de poder global y los modelos de cooperación internacional. Se recurre a fuentes académicas, informes de organismos internacionales, prensa especializada y testimonios locales para ofrecer una visión completa y equilibrada.

¹ Rapanyane, M. B. (2021). *Neocolonialism and New Imperialism: Unpacking the Real Story of China's Africa Engagement in Angola, Kenya, and Zambia*. *Journal of African Foreign Affairs*, 8(1), 23–45.

² Taylor, I. (2020). *Kenya's New Lunatic Express: The Standard Gauge Railway*. *African Studies Quarterly*, 19(3), 55–72.

La estructura del trabajo se organiza en cuatro capítulos. El Capítulo 1 aborda el origen, objetivos y fundamentos ideológicos del “Belt & Road”, así como su posicionamiento dentro del ascenso global de China. El Capítulo 2 examina la relación entre China y África, con especial atención a los instrumentos económicos utilizados y al papel geoestratégico del continente. En el Capítulo 3 se estudia en profundidad el caso de Kenia, analizando los principales proyectos financiados por China, la naturaleza de los contratos, el impacto en el empleo local y las percepciones ciudadanas. Por último, el Capítulo 4 ofrece una reflexión crítica sobre los riesgos y oportunidades de esta cooperación, compara la experiencia keniana con la de otros países africanos y plantea propuestas para una relación más equilibrada y sostenible. El trabajo finaliza con una sección de conclusiones generales, donde se valida (o no) la hipótesis planteada, se extraen aportaciones al debate académico y se sugieren líneas futuras de investigación.

Capítulo 1: La Iniciativa del Belt and Road: origen, política y objetivos

1.1. Antecedentes históricos y contexto internacional de su creación

1.1.1 Inspiración en la antigua Ruta de la Seda:

En el siglo XXI, el desarrollo de infraestructuras ha dejado de ser solo una cuestión de progreso económico para convertirse en una herramienta estratégica de poder global; en este escenario, la Iniciativa del Belt and Road se alza como el proyecto más ambicioso de China, capaz de transformar alianzas, economías y soberanías en todo el mundo.

Esta iniciativa, el Belt & Road se inspira en la histórica Ruta de la Seda, una extensa red de rutas comerciales que, desde la dinastía Han (206.aC - 220 d.C.), conectaba China con Europa y otras regiones de alrededor del mundo, facilitando el intercambio de bienes, cultura y distintos conocimientos. Este fue el inicio de una de las redes más prósperas de la historia, la cuál acabaría colocando a China como uno de los principales centros comerciales y culturales del mundo. El gigante asiático, utilizará esta referencia histórica para enmarcar el Belt & Road como un proyecto de cooperación pacífica y beneficios mutuos, generando legitimidad histórica ante el resto del mundo, lo que la llevaría a empezar a establecer relaciones con todo tipo de civilizaciones a lo largo de los años.³

1.1.2 Reforma y Apertura (1978):

Tan grande sería la utilización de la ruta de la seda, que años más tarde, en 1978, y bajo el liderazgo de Deng Xiaoping, China, empezaría a desarrollar su economía, constante desarrollo de proyectos con la idea de fomentar así la inversión extranjera en el gigante asiático. Estos fueron los primeros pasos de lo que aquel entonces era un país en vías de expansión y hoy en día es un referente a nivel mundial. Por lo tanto, fue en ese momento en el cual China sentó las bases para la transformación económica y conseguir así su integración en la economía global.

Gracias a las reformas planteadas a partir de 1978, China empezó a ser lo que es hoy en día, una potencia manufacturera y exportadora. Por lo que el Belt & Road se podría llegar a entender cómo el proceso o el paso del “hecho en China” al “liderado por China”.⁴

³ Liu, Y. (2018). "The Silk Road and the Belt and Road Initiative: History and Prospects". *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 16(3), 313-336

⁴ Vogel, E. F. (2011). *Deng Xiaoping and the Transformation of China*. Harvard University Press.

1.1.3 “Going Out Policy” (Finales de los 90):

A finales de los años 90, y una vez el país está lo suficientemente desarrollado como para empezar a competir en el extranjero, desde el gobierno se lanza una política de ayuda y expansión a las empresas locales, con la idea de que estas comiencen a invertir en el extranjero. De esta manera, el país se aseguraría así diferentes recursos naturales de los que posiblemente no tengan acceso directo en el país, como pueden ser países del sudeste asiático o el continente africano, se les abre también la posibilidad de nuevos mercados y así adquirir una mayor experiencia internacional.

Se podría considerar el “Going Out Policy” liderado por China durante los años 90 el principal impulsor de lo que conocemos como “Belt & Road”, ya que este fue una primera toma de contacto con los mercados internacionales, donde muy posiblemente, China se dio cuenta que ellos eran capaces de producir de forma mucho más barata que el resto de países del mundo y principales competidores debido a la mano de obra. Muchas de las empresas que en los años 90 se lanzaron al mar frente a mil incógnitas, hoy en día son actores clave en distintos proyectos del “Belt & Road”, y desde entonces, no han dejado de ser actores clave a nivel internacional, como pueden ser “CRBC” (China Road and Bridge Corporation), una de las principales empresas estatales dedicadas a la construcción de infraestructuras a gran escala o “SINOHYDRO”, otra de las grandes empresas estatales que tiene un papel protagonista dentro de la Iniciativa del Belt and Road.⁵

⁵ Buckley et al. (2007). *The Determinants of Chinese Outward Foreign Direct Investment*. *Journal of International Business Studies*, 38(4), 499-518.

1.1.4 Contexto histórico tras la crisis financiera de 2008

El crecimiento asiático siguió la proyección esperada, la economía China poco a poco iba creciendo. Sin embargo, las principales decisiones sobre el mercado a nivel internacional se tomaban desde Occidente, especialmente desde EE.UU y Europa, por lo que Asia y su mercado seguían en un segundo escalón. En 2008, con la crisis financiera, todas las principales economías a nivel mundial sufrirían un retroceso enorme, sin embargo, China, sería una de las menos afectadas por la crisis. Este aprovecharía este momento para presentarse como una alternativa, un cambio al modelo económico Occidental que llevaba tantos años siendo líder y referente para todas las economías. 2008, fue sin duda, uno de los grandes puntos de inflexión, y quizá, uno de los grandes causantes de que hoy en día China pueda pelear de tú a tú a EE.UU.

En este contexto, el “Belt & Road” es lo que se presenta como alternativa para muchos países que se habían visto “abandonados” por Occidente o América ya que en ese momento todos sus esfuerzos estaban centrados en recuperar sus economías. Esta se convertiría en una herramienta para liderar la recuperación global en regiones como el Sudeste Asiático, África y Asia Central. En aquellos años, tanto Occidente como EE.UU, tenían otros objetivos prioritarios. Sin embargo, con el paso de los años se ha convertido en uno de los principales motivos de quebradero de cabeza para los mandatarios de europeos y americanos, debido a que las grandes rutas comerciales pasan por países aliados de China y países con grandes recursos naturales que todavía están por explorar, también tienen acuerdos comerciales con el gigante asiático.

De esta forma, y sin hacer mucho ruido, China pasaría de ser un país meramente agrario y no plantar cara a nadie, a ser el principal problema y competidor para el viejo continente. Hasta tal punto de que hoy en día, no podemos entender el mundo sin su economía, sus decisiones, sus tipos de interés y sus futuros movimientos. En ese momento, pasado el 2008, cuando China comenzó a posicionarse más allá de un proveedor de productos simples y de bajo consumo, sino, a ser un proveedor de desarrollo e infraestructura en lugar de ser simplemente un receptor de inversiones extranjeras.⁶

⁶ Summers, T. (2016). *China's 'New Silk Roads'*. *Third World Quarterly*, 37(9), 1628-1643.

1.1.5 Necesidad de exportar el exceso de capacidad industrial

Por otro lado, uno de los factores menos visibilizados pero clave en el surgimiento de la Iniciativa del Belt and Road es la necesidad interna de China de exportar su exceso de capacidad industrial. Tras décadas de crecimiento acelerado y políticas orientadas a la producción masiva, sectores como el acero, el cemento y la construcción presentaban un importante excedente en la década de 2010. Esta sobrecapacidad no solo amenazaba con ralentizar el crecimiento económico del país, sino que también podría generar tensiones sociales y desempleo. En este contexto, el “Belt & Road” ofrecía una solución estratégica: canalizar esos recursos hacia el extranjero mediante megaproyectos de infraestructura, garantizando así la continuidad de las empresas estatales, abriendo nuevos mercados y fortaleciendo la proyección global de China.

Previo a esta sobrecapacidad, a principios de la década de los 2000 fue cuando China empezó a desarrollar esa grandísima capacidad industrial, especialmente en sectores como el acero, el cemento y la construcción. Por el momento, el país estaba altamente capacitado y era capaz de competir de tú a tú con las grandes potencias del mundo, sin embargo, no tenía los medios para comercializarlo. Por lo que por el momento, era solamente consumo nacional. Debido a esa altísima oferta, llegó el momento en el que la sociedad China dejó de consumir los productos que se producían y ante la caída de demanda interna, el “Belt & Road” permitió redirigir este exceso de capacidad hacia distintos proyectos en el extranjero. De esta forma China era capaz de producir gran cantidad a un costo realmente bajo y estos productos llevarlos a países donde eran realmente necesarios, de ahí que el valor de su producción fuese mayor en países en vías de desarrollo.

1.1.6 Ascenso de China como potencia global

Cómo resultado de este primer intercambio de bienes entre países extranjeros y China, fue que las grandes empresas internacionales del país asiático empezaron a comercializar su productos como países receptores en los que estos productos eran más que necesarios. Esto sumado a la moderna infraestructura que llevaban dichas empresas al país receptor, acabaría creando un caldo de cultivo perfecto para que las relaciones entre países en vías de desarrollo y China se fueran sucediendo una tras otra.

Sin embargo, esa relación de dependencia de productos chinos comenzaría a suscitar envidias y críticas por parte de naciones occidentales y americanas ya que veían cómo sus productos, ideas, proyectos u ofertas no acababan en nada, esto será explicado más adelante, pero se debía y se debe principalmente a que China posee una parte mayoritaria de la deuda externa del país Africano y es por eso que si el país asiática no quiero que Kenia negocio e importe productos de un país que no le interesa, se lo acaba imponiendo.⁷

En las últimas décadas, China ha pasado de ser una potencia regional en desarrollo a consolidarse como un actor central en el orden económico internacional, un ascenso que ha redefinido su papel en la gobernanza global y ha impulsado iniciativas estratégicas como el Belt and Road. Sin ni siquiera llegar a poner en marcha el “Belt & Road”, China ya era la segunda economía más grande del mundo debido a esa capacidad productora tan grande que tienen. Sin embargo, el objetivo no radica ahí, ellos querían llegar a los más altos, convertirse en la referencia a nivel mundial, ser pioneros en muchas decisiones y así convertirse en el espejo en el que todos los países se miran. En definitiva, aspiraba a un rol protagonista en la gobernanza mundial.⁸

El “Belt & Road” se presentaría como un mecanismo para reforzar su influencia global, especialmente en regiones donde EE.UU y la UE no habían conseguido llegar con la suficiente fuerza como para instalarse allí y desarrollar sus rutas comerciales. Siguiendo en esta línea, comenzaría a construir un sistema de gobernanza más “multipolar”, donde el liderazgo y la toma de decisiones no estuviese únicamente guiada y dominada exclusivamente. Este sería el inicio del cambio, y la también la primera vez que se hablaría del “Belt & Road” como una herramienta geoestratégica y no simplemente económica.

⁷ Yu, H. (2017). *Motivation Behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives*. *Journal of Contemporary China*, 26(105), 353-368.

⁸ Rolland, N. (2019). *China's Vision for a New World Order*. The National Bureau of Asian Research.

1.1.7 Reacción a la hegemonía occidental y competencia geopolítica:

El ascenso económico de China no solo ha transformado su rol en el comercio internacional, sino que también ha alimentado una ambición geopolítica más amplia: redefinir el equilibrio de poder global. A medida que China consolidaba su posición como segunda economía mundial, comenzó a promover una visión alternativa al orden internacional dominado por Occidente. En este contexto, la Iniciativa del Belt and Road no se limita a ser un proyecto económico, sino que se configura como una herramienta estratégica para expandir su influencia en regiones históricamente alineadas con Europa o Estados Unidos, desafiando abiertamente la hegemonía occidental en la gobernanza global y generando una creciente competencia por el control de rutas comerciales, recursos y alianzas diplomáticas.

En este contexto, surgen posturas que interpretan la expansión global de China no tanto como una ofensiva unilateral, sino como una respuesta directa a las restricciones y presiones impuestas por Occidente en las últimas décadas. Desde esta óptica, el avance del “Belt & Road” sería una reacción estratégica frente a los intentos occidentales de contener el crecimiento chino mediante mecanismos económicos y diplomáticos. Un ejemplo de ello fue la estrategia estadounidense del "Pivot to Asia", anunciada en 2011 bajo la administración Obama, que pretendía reforzar la presencia política y militar de EE. UU. en el sudeste asiático para contrarrestar la influencia creciente de China. A nivel económico, organismos multilaterales como el FMI o el Banco Mundial han condicionado tradicionalmente sus préstamos al cumplimiento de políticas estructurales orientadas al libre mercado y la apertura comercial, lo que ha chocado con la visión más flexible promovida por China en sus relaciones exteriores. Además, se han implementado barreras como el aumento de aranceles sobre productos chinos —especialmente desde 2018 con la guerra comercial iniciada por la administración Trump— y restricciones tecnológicas que han buscado limitar el acceso de China a sectores clave, como el de los semiconductores o las telecomunicaciones.⁹

⁹ Clinton, H. (2011). *America's Pacific Century*. Foreign Policy, (189), 56–63.

Todo esto lo único que consiguió fué que China favoreció las condiciones que imponía para poder llegar a establecer acuerdos comerciales entre países, ofreciendo así financiación sin condicionantes políticos (Al mismo tiempo, para que un país en vías de desarrollo llegase a recibir un préstamo por parte del Banco Mundial o potencia occidental, recibía muchas travas...) De esta manera, China propone un modelo de cooperación alternativo al que ya existía, el cuál resultó ser realmente atractivo para muchos países del Sur Global, lo cual previamente no habían recibido ayuda y ahora se veían con la capacidad de poder recibir capital, infraestructura y mano de obra.

Esto ha acabado generando una enorme preocupación en Occidente por la expansión de la influencia China y su posible impacto tanto en el equilibrio de poder internacional como en las economías en las que está influyendo, ya que muchas de ellas se están viendo a merced del gigante asiático. El “Belt & Road” se convierte así en un campo de disputa geopolítica entre modelos de desarrollo distintos.¹⁰

1.2. Lanzamiento oficial en 2013: discurso de Xi Jinping y fundamentos ideológicos

1.2.1 Anuncio en Kazajistán (Septiembre de 2013):

A principios del Otoño del 2013, el presidente Chino se pronunciaría a través de un conocido discurso en la Universidad Nazarbayev de Kazajistán, donde finalmente se decidiría a crear en conjunto el conocido “Cinturón Económico de la Ruta de la Seda”. En un primer momento, este discurso fue visto como un acto de acercamiento al mundo Occidental, donde en un primer momento el presidente se prestaba a colaborar en el progreso de ambas potencias. Este discurso supondría un antes y un después en la política China, ya que se institucionaliza el proyecto, tomaba forma y empezaba a ser una realidad desde septiembre de 2013. Este acto es considerado como el “Acto Fundacional del Belt & Road” que más tarde se incorporaría a la también conocida como “La Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI”.¹¹

¹⁰ Rolland, N. (2017). *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*. The National Bureau of Asian Research.

¹¹ Xi Jinping. (2013). *Discurso en la Universidad Nazarbayev, Kazajistán*. Recuperado de <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/p/36686.html>

El hecho de que Xi Jinping eligiese Kazajistán como país para hacer una declaración así no fue para nada casualidad. En un primer momento fue visto como un acto de acercamiento entre ambas partes del mundo. Sin embargo, con el paso de las semanas, quedó claro que fue todo lo contrario y eligió este país para dejar claro a los europeos que países como Kazajistán que forman parte y son claves en el Asia Central se declaran partidarios de las políticas Chinas. Por lo tanto, países que en principio son claves en el tránsito terrestre euroasiático empezaban a decantarse por el lado Chino.

Solo un mes después del anuncio, durante una visita a Indonesia del presidente Chino, este anunció que iba a reforzar su visión respecto a la ruta marítima, reforzando así el enfoque dual tierra- aire. Esto tampoco sería casual, ya que una de sus grandes aspiraciones es controlar el mar del sur de China y justo este anuncio lo hace en Indonesia, por lo que esto fue una clara declaración de intenciones para el resto de países que poseen aguas en dicho mar. De hecho, hoy en día, China tiene políticas muy duras frente a los países que se oponen a su mandato en dicho mar ya que es una de las principales entradas para sus rutas de comercio que puede llegar a tener. Desde entonces, el “Belt & Road” pasó a convertirse en la piedra angular de la política exterior china bajo el mandato de Xi Jinping.

1.2.2 Objetivos declarados del “Belt & Road”:

Desde su lanzamiento en 2013, la Iniciativa del Belt and Road se ha presentado oficialmente como un ambicioso proyecto de cooperación internacional centrado en el desarrollo compartido. A través de discursos, documentos oficiales y acuerdos multilaterales, China ha definido una serie de objetivos estratégicos que abarcan desde la mejora de la conectividad global hasta el fortalecimiento de los lazos económicos, financieros y culturales entre los países participantes.

En primer lugar, destacar la idea de conectividad global que tiene este proyecto. En un mundo tan globalizado, es clave tener socios estratégicos en todas las regiones del mundo, de manera que, se tenga fácil acceso a recursos con los que China no cuenta. De esta forma, es capaz de fomentar una red global de infraestructuras con los que facilita el flujo de energía, personas o bienes a través de cinco distintas áreas: Política, infraestructuras, comercios, finanzas y conexión entre pueblos.

Al ampliar fronteras y crear nuevas rutas comerciales, dió un paso de gigante en su acercamiento a Europa, ya que desde hace años, Europa ha estado muy ligado a Estados Unidos. Sin embargo, esta corriente está cambiando, cada vez más, de esta forma China fortalece así su posición en la región euroasiática frente a la influencia tradicional de EE-UU.¹²

1.2.3 Contexto político y económico del lanzamiento:

El lanzamiento de la Iniciativa del Belt and Road en 2013 no fue un hecho aislado, sino el resultado de un contexto político y económico específico tanto a nivel nacional como internacional. En un momento en que China consolidaba su posición como segunda economía mundial y el mundo aún se recuperaba de la crisis financiera de 2008, el país encontró en el “Belt & Road” una herramienta estratégica para proyectar su poder económico, reducir desequilibrios internos y responder al creciente liderazgo de Occidente en las dinámicas globales.

En el primer discurso que dió Xi Jinping en Kazajistán en 2013, se sentaron las bases de lo que iba a ser o se pretendía que fuese el “Belt & Road” a nivel mundial. Durante los últimos años, el gigante asiático había llevado políticas más conservadoras. Diversos analistas y organismos internacionales ya identificaban desde hace décadas el enorme potencial de China para convertirse en una potencia global, dada su vasta extensión territorial, su población superior a los mil millones de habitantes y la riqueza de sus recursos naturales. Estas condiciones estructurales, junto con un proceso sostenido de reformas económicas desde 1978, posicionaron al país como un actor con capacidad real de disputar el liderazgo en la economía mundial. Sin embargo, las políticas que se habían llevado a cabo por partes de los máximos mandatarios reflejaban todo lo contrario, hasta que llegó Xi Jinping y rompió con la clásica idea de que China era algo muy lejano y que “molestaba poco”, desde el primer momento y más aún con este discurso, intentó romper con el enfoque más discreto que habían llevado sus predecesores los cuales se centraban en esconder el brillo y bregar con la oscuridad.

¹²Lynch, D. J. (2024). La Iniciativa de la Franja y la Ruta: objetivos y desafíos. *Edición Hispanoamericana de la Revista del Ejército de EE. UU.*, 1(1), 15-30. Recuperado de <https://www.armyupress.army.mil/Journals/Edicion-Hispanoamericana/Archivos/Primer-Trimestre-2024/Lynch-SPA-Q1-2024/>

Con el “Belt & Road”, China se eleva a una nueva dimensión, entra a jugar directamente con los grandes, a mirar cara a cara a Europa y Estados Unidos. Hasta tal punto que pasa a liderar instituciones internacionales de grandísimo calado como pueden ser AIIB o Silk Road Fund, a esto hay que sumarle que se meten directamente a llevar las riendas de las redes de poder económico más relevantes del panorama mundial. Una vez integrados plenamente en las instituciones multilaterales, como la Organización Mundial del Comercio (OMC) o el Banco Mundial, China comenzó a utilizar su creciente poder económico y diplomático para proyectar una imagen de liderazgo responsable en la escena internacional. En este proceso, asumió un rol más activo como proveedor de bienes públicos globales, especialmente en áreas como infraestructuras, conectividad digital y ayuda para el desarrollo. A través de iniciativas como el “Belt & Road”, China también empezó a ofrecer financiación masiva a países en desarrollo, presentando una alternativa a los modelos tradicionales dominados por instituciones occidentales.

A diferencia de estos, los préstamos chinos suelen estar desvinculados de condiciones políticas explícitas, como la exigencia de reformas democráticas o medidas de austeridad fiscal, lo que ha resultado atractivo para numerosos gobiernos del Sur Global. En definitiva, fue el despertar de un gigante que parece no tener final. Así China bajo el mandato de Xi, ha dado el paso definitivo para ser un referente mundial, un actor económico clave, un líder en la gran mayoría de aspectos relevantes y con intereses que van mucho más allá de sus fronteras.¹³

¹³ Gómez, L. (2020). China y la Iniciativa de la Franja y la Ruta: proyecciones geopolíticas. *Revista de Estudios Asiáticos*, 5(2), 75-90. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7497244.pdf>

1.2.4 El “Belt & Road como reflejo del papel global de China bajo Xi Jinping:

La Iniciativa del Belt and Road no solo representa un ambicioso proyecto económico, sino también una manifestación del nuevo rol que China aspira a desempeñar en el sistema internacional bajo el liderazgo de Xi Jinping. Lejos de limitarse a la construcción de infraestructuras, el “Belt & Road” encarna la voluntad del país asiático de proyectar su influencia política, económica y estratégica a escala global, desafiando el orden establecido y promoviendo un modelo alternativo al liderazgo occidental. En este contexto, el Belt and Road se ha convertido en una herramienta clave para consolidar la visión geopolítica de Xi y posicionar a China como un actor central en la configuración del nuevo equilibrio mundial.¹⁴

Antes de comenzar a destacar en el extranjero y convertirse así en una potencia mundial, era necesario asentar en el país como el gran referente, el líder de la nación... Y así lo hizo. A través de la Iniciativa del “Belt & Road” ha conseguido convertirse en un líder emblemático del país y ser visto como el presidente que fue capaz de dar visualización y proyección al país. Siguiendo con la misma línea, el gigante asiático está buscando, a través del “Belt & Road” ampliar su influencia en distintos países mediante distintas inversiones en infraestructura y desarrollo en más de 140 países, lo que también le permite ejercer una mayor influencia en áreas donde hace menos de 15 años era impensable para China o para cualquier país Asiático, como puede ser el continente Africano, donde el papel de China es clave para entender el funcionamiento actual del continente y sus posibles pasos en el futuro.

Tal y como he mencionado anteriormente, con el desarrollo y posicionamiento que tiene China en África, hay que sumarle a esto alianzas en el propio continente Asiático donde vive una lucha encarnizada con potencias mundiales como pueden ser Japón o Corea del Sur en muchos aspectos y también en América Latina. Estas nuevas alianzas respaldan su visión de un nuevo orden mundial y amplía su red de socios estratégicos. Por poner un ejemplo de lo que supone la producción China a nivel mundial, si nos fijamos en América Latina, y más en concreto en Uruguay, podemos observar que un grandísimo porcentaje de los coches que se compran hoy en día, son de procedencia China, esto ya nos da una idea de hasta donde están llegando. Es imponente pensar que China es el referente y principal exponente del sector del automóvil en Uruguay.

¹⁴ Zhao, S. (2021). China's Big Power Ambition under Xi Jinping: Narratives and Driving Forces. *Journal of Contemporary China*, 30(128), 1–17. <https://doi.org/10.1080/10670564.2020.1756002>

1.3. Ámbitos de actuación: infraestructura, conectividad, energía, comercio

1.3.1 Infraestructura física: La columna vertebral del B&R.

La inversión en infraestructura es el máximo exponente de lo que supone esta política en países extranjeros a través de construcción de ferrocarriles o autopistas como se puede ver en Kenia, puertos y aeropuertos como pueden ser los casos de Tailandia y Sri Lanka. Entre los muchos proyectos que ha realizado el país Asiático alrededor del mundo, destacan el Madaraka express de Kenia, el cual cruza el país de este a oeste o por ejemplo el tren de alta velocidad de Indonesia. También construido y financiado por China.

El gobierno Chino ha conseguido implicar a sus ciudadanos en este proyecto dándoles la oportunidad de participar en el mismo y haciéndoles partícipes de su política. Este es el caso de grandes empresas como CRBC, Sinohydro o CCCC, las cuales están siendo claves para que los proyectos Chinos se lleven a cabo en países extranjeros. Por último, mencionar también a los bancos, ya que las empresas son capaces de crear infraestructuras y llevar tecnologías, pero los bancos están siendo el motor para que esa primera financiación se lleve a cabo a través del Eximbank de China y el AIIB.

1.3.2 Conectividad digital: La Ruta de la Seda Digital

En lo que se refiere a digitalización, China hizo su gran apuesta en inversiones en redes de telecomunicaciones, satélites y cables de fibra óptica. Todo esto lo consiguió a través de dos grandes empresas (Huawei y ZTE), siendo los principales actores en el mercado Sur Global. Al contrario que en el norte, donde los principales exponentes de esto son tanto Apple como Samsung, en el sur, son productos chinos.¹⁵

¹⁵ Hillman, J. E. (2018). The Belt and Road Initiative: China's Grand Strategy?. *Council on Foreign Relations*. Recuperado de <https://www.cfr.org/report/belt-and-road-initiative>

Ante esta ofensiva, han surgido muchas críticas y debates sobre lo que podría llegar a hacer el país Asiático con la información que obtenía a través de sus dispositivos móviles, sin embargo, y nada más lejos de la realidad, todos usamos un dispositivo móvil que o bien en Americano o Japonés, por lo tanto, estas críticas no eran más que ataques por parte de Occidente con intención de desestabilizar el mercado asiático. De esta manera, lo que buscaba China era conseguir una cooperación Sur-Sur frente a las barreras impuestas desde Occidente donde ellos fuesen los que impusiesen aranceles y normas en el mercado.¹⁶

1.3.3 Energía: Asegurar el suministro y diversificar fuentes.

Respecto al sector energético, el gigante asiático también decidió apostar de lleno, con la intención de convertirse también en uno de los grandes referentes en este mercado. El claro ejemplo aquí lo encontramos en Etiopía y la construcción de la presa de agua más grande de la historia, aún en proceso, pero esta se convertiría en la más grande jamás construída, dando así energía a millones de personas que hoy en día no tienen acceso a la misma.

Esto no sería lo único, han construido presas, oleoductos e incluso plantas de energía (hidroeléctrica, térmica y solar). En este caso, también han salido favorecidas empresas públicas y privadas Chinas, una vez más, se puede ver cómo el gobierno ha conseguido involucrar a la población de tal forma que ellos también sean parte del proyecto y ver así a Xi Jinping como el gran revolucionario. En este caso han sido empresas como Sinohydro o State Grid. El principal objetivo con estas inversiones es reducir la vulnerabilidad que existe en el estrecho de Malaca, donde hoy en día sigue existiendo mucho riesgo debido a la piratería. En caso de que China conseguida reducir esto, sería clave para poder diversificar sus rutas energéticas y con ellos beneficiarse aún más.

¹⁶ Shen, H. (2018). Building a Digital Silk Road? Situating the Internet in China's Belt and Road Initiative. *International Journal of Communication*, 12, 2683–2701. Recuperado de <https://ijoc.org/index.php/ijoc/article/view/8405>

1.3.4 Comercio e integración económica

Por último, y no menos importante, entra el juego el comercio internacional, el intercambio de bienes... la integración económica entre los países que forman parte del “Belt & Road”. Lo han hecho a través del establecimiento de zonas económicas especiales y parques industriales donde se puedan comerciar con la moneda asiática, de forma que, el Yuan es la moneda de intercambio en acuerdos internacionales. Así, obligan a los países con los que mantienen acuerdos a tener reservas de yuan para poder comerciar.

A esto hay que sumarle que al comerciar con china, usar su moneda y aceptar sus contratos... acaban reduciendo barreras comerciales entre los países que participan de la política.

1.4. Críticas y apoyos: ¿instrumento de desarrollo o mecanismo de poder?

Con el fin de terminar la introducción, se abre un debate enorme a nivel mundial sobre la verdadera finalidad y objetivos que tiene China con el “Belt & Road” y por qué elige países que son incapaces de dar una respuesta viable a nivel económico de tal forma que la probabilidad de que estos acaben siendo países satélite es realmente grande. En primer lugar, las acusaciones sobre la “diplomacia de trampa de deuda” cada vez son mayores, ya que indican que a través de esa financiación a países subdesarrollados, los cuales son incapaces de devolver dicho crédito, les hace ser vulnerables y acaban comprometiendo su soberanía económica.

Añadir el caso de Sri Lanka, uno de los primeros países en los que China se lanzó con su política del “Belt & Road”. Lo hizo a través de la financiación para la construcción del puerto de Sri Lanka, con el cual el propio país podría ser un punto de unión importante entre África, Europa y Asia, más barato y de más fácil acceso que los ya existentes en India. En un primer momento, Sri Lanka accedió y como no tienen la total soberanía sobre dicho puerto y por lo tanto no son capaces de recaudar suficiente dinero para pagar de vuelta lo prestado por parte de China, Sri Lanka ha acabado perdiendo soberanía económica. Aquí es donde surge la pregunta. Realmente el “Belt & Road” es un instrumento económico con el que ayudan y promueven el desarrollo de países con menos recursos o es simplemente un mecanismo de poder y una forma de Neocolonialismo.

Capítulo 2: La estrategia de China en África en el marco del “Belt & Road”

Tal como he venido comentando, China ha decidido que su expansión iba por el Sudeste asiático, Latino americana y África. El caso Africano es el más sonado. Hoy en día es clave el fácil acceso a recursos naturales y rutas comerciales en un mundo tan globalizado, pues hasta hace muy poco, Africa era un continente “olvidado”, donde las empresas privadas iban allí con el objetivo de enriquecerse y no volver.

Sin embargo, esta corriente ha cambiado en los últimos años, y se ha convertido en la piedra angular del “Belt & Road” para China, por lo que ha suscitado muchas críticas y envidias desde Occidente y Estados Unidos, por el posicionamiento que tiene, las posibles alianzas comerciales que China puede llegar a trazar, y por último y no menos importante, la cantidad ingente de recursos naturales sin explotar que existen a lo largo y ancho de todo el continente. Es por eso que se ha convertido en el principal foco de atención de esta política.

2.1. África como espacio clave: recursos, posicionamiento y alianzas

En primer lugar, los recursos naturales son claves para que un país sea capaz de continuar desarrollándose y poder seguir innovando y por lo tanto ser parte del mercado. Sin embargo, tras muchos años de aprovechamiento de los mismos, escasean. Escasean en Occidente y China, mientras que en el continente Africano todo lo contrario, sobra. Sobra y por el momento no había nadie que estuviese gestionando y sacando provecho a los mismos. África cuenta con vastas reservas de minerales estratégicos como cobalto, litio y tierras raras las cuales son esenciales en la gran mayoría de industrias, pero sobre todo, en industrias tecnológicas y energéticas es clave tener acceso a estos recursos para poder ser capaz de seguir produciendo y evolucionando. También resalta la abundancia de petróleo y gas en países como Angola y Nigeria que en los últimos años han atraído la atención de grandes inversores. Grandísimos pozos que por falta de inversión o por falta de tecnología no están siendo aprovechados como realmente podían serlo.¹⁷

¹⁷ Nantulya, P. (2019). Implications for Africa from China's One Belt One Road Strategy. *Africa Center for Strategic Studies*. Recuperado de <https://africacenter.org/spotlight/implications-for-africa-china-one-belt-one-road-strategy/>

Otro aspecto a resaltar sobre África es su población. En Europa y en la mayoría de sitios desarrollados existe el problema de que año a año la población envejece ya que cada vez nacen menos niños y gracias al desarrollo en medicina somos capaces de vivir más años, en definitiva, un problema. Sin embargo, en África ocurre todo lo contrario, cuentan con una población joven, fuerte y en crecimiento, por lo que este representa un mercado potencial para muchísimos productos y servicios. A esto hay que sumarle que la inversión que están recibiendo por parte de muchos países no solo está contribuyendo al desarrollo económico del país, sino que también está contribuyendo, como es lógico, al desarrollo de las familias, aumentando así la urbanización y la clase media africana, algo que hace diez años era impensable y hoy en día la demanda de infraestructuras y bienes de consumo es innegable.

Otro aspecto clave sobre el continente Africano es su posicionamiento, esto lo hace aún más atractivo. Para establecer rutas comerciales entre Asia y Europa en básico cruzar a través de África, por lo que en caso de tener acuerdos comerciales con países de posicionamiento estratégico te hará más fuerte dentro del mercado.

Uno de los máximos exponentes de esto es el canal de Suez, hoy en día no entenderíamos las rutas marítimas sin este paso. Quizá si se bloquease esto por unas semanas, habría un caos mundial ya que un enorme porcentaje de productos pasa por esta ruta. También mencionar la parte Sur de África, muchos navieros prefieren dar la vuelta al continente aunque se tarde más tiempo para así ahorrarse los aranceles impuestos por los países que gobiernan el canal de Suez y atravesar por el cuerno de África. Estos dos puntos hacen del continente un lugar estratégico y clave para los años venideros, tener acuerdos comerciales en estos dos puntos hará que tu comercio exterior y los productos que exportan sean más competitivos ya que podrán ser vendidos a un menor precio. En caso contrario, estarás obligado a pagar aranceles de mayor cuantía y tus productos serán menos competitivos frente al resto.

Con todo esto, China está estableciendo lazos con el continente Africano, con el objetivo de que sus productos sean introducidos en los mercados Africanos, los cuales, debido a la vasta población con la que cuentan, sean consumidores de los productos asiáticos. China ha establecido así el Foro de Cooperación China- África (FOCAC) como plataforma para fortalecer lazos políticos y económicos. En este foro participan muchísimos países africanos, por lo que tengo relación con la organización, te aseguro trato directo con los países. Esto ha permitido a China y a países Africanos apoyarse mutuamente en asuntos internacionales, de tal forma, que se sacan provecho mutuamente.

El claro ejemplo de esto mismo está en todas las obras y préstamos que se están llevando a cabo desde Asia hacia el continente Africano. Destacan entre ellos la construcción del ferrocarril Addis Abeba-Djibouti, o el Madaraka Express de Kenia, del cual hablaremos más en profundidad más adelante. Estas obras y construcciones de ingeniería le están dando una nueva dimensión al país, consiguiendo un muchos casos que el transporte sea mucho más eficiente, más rápido y muy probablemente al mismo coste, ya que por el tiempo que antes se podía emplear para llevar a cabo dicho desplazamiento, al final se acaba encareciendo el coste. Por último destacar también la construcción de puertos, como el mencionado de Sri Lanka y el puerto de Mombasa, en Kenia, uno de los puertos más grandes de la costa este Africana, también carreteras y zonas especiales. Todas ellas están mejorando la conectividad regional y facilitando así el comercio no solo internacional sino nacional.

2.2. El Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC) como marco institucional

El Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC) constituye el pilar institucional de la estrategia china en el continente africano. Establecido en el año 2000, este mecanismo multilateral ha evolucionado como una plataforma clave para el diálogo político, la cooperación económica y la implementación de iniciativas como la Belt and Road. A través de planes de acción trienales y cumbres de alto nivel, el FOCAC ha permitido a China consolidar su presencia en África, reforzando vínculos con múltiples países a través de compromisos financieros, diplomáticos y comerciales que trascienden la bilateralidad tradicional.

Sin la existencia del Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC) no podríamos entender el posicionamiento actual de China sobre los países africanos, ni el predominio que tiene sobre otras potencias mundiales como puede ser el caso de India, Estados Unidos o los países del viejo continente. A lo largo de estas dos décadas, desde su creación, ha ido evolucionando a una velocidad pasmosa, hasta convertirse en un mecanismo clave para la cooperación en diversas áreas, incluyendo política, economía y cultura.

El funcionamiento de este es sencillo, se podría definir como un organismo intermediador entre el producto final, lo que va a ser plausible en el territorio Africano y la idea que sale de China. Esto es posible gracias a distintas conferencias ministeriales que alternan entre China y un país africano, estas se dan cada tres años para así mantener un seguimiento sobre el terreno. De esta forma, el gigante asiático es capaz de comprobar que los proyectos salen adelante, que todo sigue como planeado y en caso de que las cosas se tuerzan, poder estar allí para solucionarlo todo cuanto antes.

Seguido de ese grandísimo funcionamiento y rendimiento demostrado en los últimos años, las áreas en las que el FOCAC interviene han ido en aumento, hasta el punto de crear relaciones bilaterales en comercio y distintas inversiones. No es simplemente una organización a través de la cual China toma decisiones sobre sus futuras inversiones, sino que se han empezado a formalizar relaciones bilaterales y hoy en día podemos hablar de comercio internacional entre ambos continentes gracias al desarrollo mantenido por el FOCAC. Todo ello ha permitido la implementación de numerosos proyectos a lo largo de toda la geografía Africana de distintos tipos de infraestructuras y ha fortalecido los lazos diplomáticos y culturales entre ambas regiones.

Sin embargo, no todo ha sido un camino de rosas, desde su constitución se ha enfrentado a todos tipos de críticas y ataques, muchos de ellos voraces, y con el objetivo de acabar con su progreso. Siempre les han atacado con la sostenibilidad de la deuda en países africanos y la transparencia de los acuerdos, en tema muy frágil y delicado, del cual se le critica a China. A esto, hay que sumarle las preocupaciones sobre el equilibrio institucional en las relaciones y la posible dependencia económica de África hacia China. En definitiva, es una preocupación por las posibles decisiones que puede tomar China respecto a países Africanos de cara al futuro, ya que muchos de ellos se encuentran sumergidos en una deuda importante frente a China y de la cual no saben cómo salir. Ya existen ejemplos, como el caso de Sri Lanka, donde el país que en su momento fue sufragado por la inversión China, se ve a merced del país asiático por no saber cómo hacer frente a esa deuda y acaban perdiendo soberanía nacional.¹⁸

2.3. Principales sectores de inversión y países receptores

La expansión de la Iniciativa del Belt and Road en África se ha materializado a través de inversiones dirigidas a sectores estratégicos que responden tanto a las necesidades de desarrollo del continente como a los intereses geoeconómicos de China. Infraestructura de transporte, energía, telecomunicaciones y zonas económicas especiales han sido los pilares de esta cooperación, concentrándose especialmente en países con alta relevancia geográfica o abundancia de recursos naturales. Este patrón de inversión revela una estrategia selectiva y planificada por parte de Pekín, donde cada sector cumple un rol funcional en la consolidación de su influencia regional y en el establecimiento de relaciones económicas de largo plazo.

¹⁸ De Kluiver, J. (2023). *Navigating the complex terrain of China-Africa debt relations*. Institute for Security Studies (ISS). Recuperado de <https://issafrica.org/iss-today/navigating-the-complex-terrain-of-china-africa-debt-relations>

2.3.1 Infraestructura de transporte:

Puede que el sector de la infraestructura del transporte sumado a la inversión con capital haya sido la principal herramienta para entrar de lleno en países Africanos. Previo a la inversión China, el transporte en la gran mayoría de países Africanos era algo muy poco accesible, hasta el punto de ser prácticamente imposible, y en caso de conseguir tener acceso a ese transporte, este sería demasiado lento y peligroso. Por lo que la propuesta de China apareció como una solución necesaria e inminente para muchos países.

Lo hicieron a través de la construcción de ferrocarriles, puertos y autopistas con el objetivo de mejorar la logística nacional, no solo a nivel movilidad interna, también para el comercio de materias primas. De esta forma, muchos países serían capaces de dar un salto cualitativo importante que hace un par de años les era inimaginable.

De entre todos los ejemplos posibles destacar tres, dos de ellos dentro de la geografía Keniana, de la cual hablaremos en profundidad más a continuación, uno de los principales activos y referentes en lo que se refiere al "Belt & Road". Esto son el Ferrocarril de Ancho Estándar (SGR), también conocido como "Madaraka Express", el cual va de este a oeste, cruza todo el país y es capaz de conectar la dos principales ciudades de la nación en tan solo unas horas, este mismo acaba en Mombasa, y es allí donde también se desarrolló otro proyecto, la modernización del puerto de Mombasa. Por último destacar el tren que va desde Addis Abeba hasta Djibouti.¹⁹

Todas estas obras están generalmente financiadas, como hemos comentado anteriormente, por bancos chinos como puede ser (Eximbank) y construidas por empresas como CRBC o CCCC, lo que refuerza el control técnico y financiero de China, no solo a nivel gubernamental, sino también a nivel institucional, lo cual puede ser un elemento diferencial para qué están grandes empresas y corporaciones den apoyo al candidato.

¹⁹ Mwangi, O. G. (2018). *The Standard Gauge Railway Project in Kenya: A Review of the Economic and Social Impacts*. *African Journal of Economic Policy*, 25(1), 123-145. Recuperado de <https://www.ajep.com/kenya-sgr-impact>

2.3.2 Energía y recursos naturales

En segundo lugar, el sector de la energía y de los recursos naturales. China no ha parado de invertir de forma masiva en distintos países con el objetivo de extraer todo tipo de recursos como pueden ser petróleo, cobre o cobalto a través de grandes proyectos hidroeléctricos, solares o térmicos.

Los principales exponentes de la inversión China son Etiopía y Zambia, estos están siendo sujeto de inversión por parte del gigante asiático con el objetivo de construir la presa hidroeléctrica más grande de la historia, la cual podría cambiar el curso de Etiopía para siempre y pasar a ser exportador de energía para muchos países, por lo que dejaría de ser un país en vías de desarrollo debido a la inmensa cantidad de capital que recibiría por exportar tanta cantidad de energía. Se da el mismo caso para Zambia y las minas de cobre que están siendo financiadas por consorcios chinos.²⁰

2.3.3 Telecomunicaciones y digitalización

Además de su apuesta por infraestructuras físicas y energía, China ha incorporado la dimensión digital como parte esencial de su estrategia de inversión en África. A través de gigantes tecnológicos como Huawei y ZTE, el país asiático ha liderado proyectos para la instalación de redes 3G, 4G y 5G, así como sistemas de cableado de fibra óptica y centros de datos. Estas inversiones forman parte de la llamada 'Ruta de la Seda Digital', un componente complementario de la Belt and Road Initiative que busca consolidar la influencia de China en el ámbito de las tecnologías de la información y la comunicación.

²⁰ Alden, C., & Alves, A. C. (2009). *China and Africa's Natural Resources: The Challenges and Implications for Development and Governance*. South African Institute of International Affairs, Occasional Paper No. 41. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/resrep28848>

En varios países africanos, como Etiopía, Kenia o Nigeria, estas compañías han instalado infraestructuras clave para el desarrollo digital, muchas veces bajo condiciones más accesibles que las ofrecidas por empresas occidentales. No obstante, este avance ha generado controversias en torno a la soberanía digital, el control de datos y los riesgos de vigilancia estatal, temas que preocupan tanto a la sociedad civil como a los socios internacionales de África. En este sentido, la digitalización impulsada por China presenta un doble filo: representa una oportunidad de modernización tecnológica acelerada, pero también un potencial instrumento de dependencia estructural en el largo plazo.²¹

2.3.4 Construcción de zonas económicas e industriales

Uno de los pilares estratégicos de la presencia económica de China en África ha sido la creación y financiación de Zonas Económicas Especiales (ZEE), concebidas como enclaves industriales destinados a atraer inversión, impulsar la producción local y generar empleo. Estas zonas, inspiradas en el modelo chino de desarrollo (como el de Shenzhen), se han convertido en plataformas clave para la expansión del comercio bilateral y la industrialización del continente africano. La Eastern Industry Zone en Etiopía es un ejemplo paradigmático: fue promovida y financiada por empresas chinas, ha acogido a decenas de compañías manufactureras, y ha sido respaldada por importantes préstamos del Eximbank de China.

Además de Etiopía, se han desarrollado proyectos similares en países como Zambia, Nigeria, Egipto y Angola, muchos de ellos con condiciones fiscales preferentes, infraestructura modernizada y regulación flexible para atraer capital extranjero. Estas ZEE no solo permiten a China reducir sus propios costes de producción al trasladar parte de su capacidad industrial al exterior, sino que también afianzan su posición en las cadenas globales de valor con presencia directa en los mercados emergentes.

²¹ **Shen, H. (2018).** *Building a Digital Silk Road? Situating the Internet in China's Belt and Road Initiative.* *International Journal of Communication*, 12, 2683–2701.
<https://ijoc.org/index.php/ijoc/article/view/8405>

No obstante, el impacto de estas zonas ha generado debates. Por un lado, sus defensores argumentan que contribuyen al crecimiento económico, la transferencia tecnológica y la formación de empleo. Por otro lado, críticos advierten que muchas de estas zonas han sido dominadas por empresas chinas, con una limitada integración de mano de obra y proveedores locales, lo que reduce el impacto distributivo en las economías africanas. Asimismo, se ha señalado la necesidad de mejorar la gobernanza, la sostenibilidad ambiental y la transparencia en su gestión. Aun así, el papel de las ZEE demuestra la sofisticación de la estrategia china en África: más allá de la infraestructura física, apuesta por construir entornos favorables para el desarrollo de cadenas de producción, exportación y control económico a largo plazo.²²

2.4. Tipología de acuerdos: préstamos, concesiones, proyectos llave en mano

2.4.1 Préstamos bilaterales con garantía estratégicas

Uno de los mecanismos más utilizados por China para financiar sus proyectos en el marco de la Iniciativa del Belt and Road en África ha sido la concesión de préstamos bilaterales a través de bancos estatales como el Eximbank de China. Aunque en muchos casos estos préstamos ofrecen condiciones más flexibles que las impuestas por instituciones multilaterales como el FMI o el Banco Mundial, suponen también compromisos financieros a largo plazo que, en ocasiones, incluyen cláusulas de garantía sobre activos estratégicos. Esta estructura ha generado preocupación internacional por el riesgo de endeudamiento excesivo y el posible uso de estos acuerdos como palanca para obtener influencia política y económica, alimentando el debate sobre la llamada “trampa de deuda” o “debt trap”.

²² Brautigam, D., & Tang, X. (2011). China's Investment in Special Economic Zones in Africa. In Farole, T. & Akinci, G. (Eds.), *Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges, and Future Directions* (pp. 69–100). Washington, DC: World Bank.
<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2341>

La gran mayoría de los préstamos otorgados los ha hecho a través del Eximbank de China, uno de los grandes bancos asiáticos y otras muchas instituciones estatales. La clave, los tipos de interés que ofrecen estos préstamos, son realmente bajos, lo que los hace, en un principio, muy apetecibles de aceptar y de esa forma empezar a funcionar. Sin embargo, estos préstamos incluyen cláusulas y condiciones muy específicas, esto es principalmente el principal generador de críticas a nivel global ya que de primeras las naciones africanas no le dan importancia a las condiciones, aceptan el préstamo a un tipo de interés muy bajo y luego se ven sumidos en una deuda la cual es muy difícil de pagar y no son capaces de ingresar con sus nuevas infraestructuras debido a esas condiciones impuestas por el país asiático.²³

En relación a las cláusulas, muchas de ellas son garantías sobre activos estratégicos, ya sean puertos o recursos naturales, estos es lo que ha acabado por generar debates sobre la “debt-trap diplomacy”. El principal exponente y claro ejemplo de esto mismo es Sri Lanka, un país que en su momento estaba necesitado de capital y China les facilitó un préstamo con unos tipos de interés prácticamente irreales, sin embargo, este préstamo iba de la mano de unas cláusulas y condiciones demasiado específicas por las que finalmente China acabó haciéndose con los derechos del puerto y Sri Lanka perdiendo soberanía.

2.4.2 Concesiones de infraestructuras y explotación

Además de los préstamos bilaterales, China ha recurrido de forma creciente a acuerdos de concesión como fórmula para desarrollar y controlar infraestructuras estratégicas en África. Bajo este modelo, las empresas chinas asumen la financiación, construcción y gestión de los proyectos durante un periodo determinado, a menudo de varias décadas, con el objetivo de recuperar la inversión a través de los ingresos generados por la operación. Este enfoque, que responde al esquema Build-Operate-Transfer (BOT), ha sido implementado en sectores clave como los ferrocarriles, los puertos o las autopistas. Si bien permite a los países receptores acceder a infraestructuras modernas sin desembolso inicial, también implica una cesión temporal del control económico sobre activos fundamentales, lo que suscita interrogantes sobre los términos de estos contratos y su impacto en la soberanía nacional.

²³ Brautigam, D. (2011). *Chinese Development Aid in Africa: What, Where, Why, and How Much?* In J. Golley & L. Song (Eds.), *Rising China: Global Challenges and Opportunities* (pp. 203–223). ANU Press. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/j.ctt24h3wp.15>

En el modelo comentado, la infraestructura es financiada, construida y gestionada por empresas chinas por un periodo determinado como pueden ser los próximos 20 o 30 años. La forma que tiene el país receptor de esto es a través del (BOT) Build - Operate - Transfer, en un principio, esto generará una serie de ingresos a través de los cuales el país será capaz de ir pagando el préstamo recibido poco a poco, ya sea por peajes, tarifas o exportaciones. Este tipo de acuerdo es muy frecuente y se puede ver en puertos, ferrocarriles o autopistas. Un ejemplo claro de esto es el Puerto de Doraleh en Yibuti o el ferrocarril de Angola.²⁴

El problema aparece cuando estos países no son capaces de recaudar el dinero suficiente como para devolver el préstamo o que ni siquiera tienen la soberanía total sobre el activo construido durante los primeros años de funcionamiento y por tanto no tiene manera de pagar el mismo.

2.4.3 Proyectos llave en mano

Los proyectos llave en mano representan otra modalidad habitual en la estrategia de inversión china en África, especialmente en sectores como la energía, el transporte y la salud. Bajo este esquema, las empresas chinas se encargan de diseñar, financiar, construir y entregar completamente operativos los proyectos, listos para ser utilizados por el país receptor. Esta fórmula permite una ejecución rápida y eficaz, pero también ha sido criticada por su baja implicación de actores locales, su limitada transferencia de conocimiento y su tendencia a reforzar la dependencia tecnológica y operativa de los países africanos respecto a China.

En un primer momento, puede parecer una forma perfecta de ayudar a un país en vías de desarrollo, sin embargo, es todo lo contrario. Esto genera en el país receptor una dependencia tanto técnica como financiera enorme ya que de la nada tienen entre manos un proyecto totalmente nuevo, moderno y que para ponerlo en marcha hacen falta años de estudio por lo que acaban dependiendo nuevamente de las manos Chinas. Esto sucede principalmente porque debido a la rapidez con la que se lleva a cabo el proyecto y la construcción del mismo, no se da lugar a la población nativa a fortalecer sus skills, sus conocimientos y que gracias a ello sean capaces de continuar con el proyecto una vez esté finalizado.

²⁴ Tang, X. (2019). *Assessing the Impact of Chinese Investment on Southeast African Infrastructure: The Case of the Tanzania-Zambia Railway*. *Journal of International Development*, 31(3), 523–544. Recuperado de <https://doi.org/10.1002/jid.3414>

2.4.4 Donaciones y asistencia técnica como instrumento de influencia blanda

Más allá de las grandes inversiones y los acuerdos financieros, China ha desplegado una estrategia de influencia blanda en África a través de donaciones y programas de asistencia técnica. Estos proyectos, que abarcan desde la construcción de hospitales y estadios hasta la formación de personal local y el otorgamiento de becas universitarias, refuerzan la imagen de China como un socio solidario y comprometido con el desarrollo africano. Aunque no generan deuda directa, este tipo de cooperación también responde a objetivos estratégicos, ya que permite consolidar alianzas diplomáticas y proyectar una narrativa positiva sobre el papel global de China.

Este tipo de ayuda ha sido clave para generar valor añadido en muchos rincones de países africanos que en un principio se creían olvidados. A través de estas financiaciones, China ha sido capaz de ayudar en sectores simbólicos como la educación, cultura o salud, llegando a desarrollar proyectos más plausibles como pueden ser escuelas, universidades o incluso hospitales.

Además, es importante resaltar que en muchas partes de África China ha dado un paso más allá, no se ha quedado en la simple financiación, sino que está desarrollando becas con las que da ayuda personalizada a distintos estudiantes que por sus condiciones naturales no han podido acceder a educación. De esta forma consigue fortalecer lazos personales enviando a los mejores estudiantes a universidades chinas para que estos estudiando y crezcan como personas en su país. Esto también se puede llegar a ver como un instrumento diplomático para reforzar el apoyo de los países africanos en foros multilaterales (como la ONU) y consolidar una red de aliados en el Sur Global.²⁵

²⁵ King, K. (2013). *China's Aid and Soft Power in Africa: The Case of Education and Training*. *The China Quarterly*, 215, 836–855. Recuperado de <https://doi.org/10.1017/S0305741013000312>

Capítulo 3: El caso de Kenia: la puerta oriental del continente

Kenia representa uno de los casos más emblemáticos de la implementación de la Iniciativa del Belt and Road en África. Su posición estratégica en el este del continente, su papel como puerta de entrada regional y su necesidad de modernización infraestructural convirtieron al país en un socio prioritario para China. A través de proyectos ambiciosos como el Ferrocarril de Ancho Estándar (SGR) o la expansión del puerto de Mombasa, Kenia ha consolidado su vínculo con Pekín en un contexto de cooperación económica intensa, pero no exenta de controversias. Este capítulo aborda la evolución de esa relación, desde la adhesión formal de Kenia al “Belt & Road” hasta los principales acuerdos firmados y los actores implicados en su ejecución.

3.1. Contexto político y económico de Kenia al unirse al “Belt & Road”.

Durante los años 2010, Kenia vivió un cambio notable en su política exterior y estrategia de crecimiento económico. Durante el mandato de Mwai Kibaki (2002-2013), la nación implementó una estrategia de 'Mirar hacia el Este', con el objetivo de ampliar sus relaciones internacionales y disminuir la dependencia de los aliados occidentales. Esta táctica se fortaleció con la administración de Uhuru Kenyatta en 2013, quien reforzó los vínculos con China en el marco del “Belt & Road”. La incorporación de Kenia al “Belt & Road” se sitúa en su audaz plan 'Visión 2030', cuyo objetivo es transformar al país en una economía de ingresos medios a través de la actualización de infraestructuras y la industrialización.²⁶

3.1.1 Política de “Mirar hacia el Este” y diversificación de alianzas

Desde comienzos del Siglo XXI, no solo China empezó a hacer distintos movimientos y políticas con idea de poder diversificar sus productos en diferentes mercados. Kenia, desde principios de la década de los 2000, también lo empezó a hacer, estos comenzaron a desarrollar una política de diversificación, con idea de abrir fronteras, ser un país con mayor relaciones internacionales y sobre todo, búsqueda de nuevos socios. Todo esto pondría a Kenia en una nueva dimensión, el resultado de todo esto, fue que el nuevo socio y el gran socio del país africano sería el gigante Asiático, China.

²⁶ Mwangi, O. G. (2019). China's Belt and Road Initiative: The Political and Strategic Implications for Kenya. *African Studies Quarterly*, 18(3), 45-62. Recuperado de <https://asq.africa.ufl.edu/>

Para llegar a ser socios, fueron negociaciones rápidas ya que por un lado existía la voluntad de expandirse, repartir nuevos créditos y ser capaces de llegar a mercados a los que antes les parecía imposible. Por otro lado, estaba un país en vías de expansión, con ganas de abrirle la puerta a los inversores extranjeros para que así Kenia empezase a funcionar poco a poco. Es por eso que se creó el caldo de cultivo perfecto para que se diese esta situación. En definitiva, esta estrategia respondió a la necesidad de financiamiento para proyectos de infraestructura y el deseo de reducir la dependencia de los países occidentales.

Poco a poco, año a año, los acuerdos fueron a más, las relaciones también. La relación con China se fortaleció mediante acuerdos de cooperación en sectores clave como el transporte, energía y tecnología. Este proceso fue fácil y rápido ya que el país asiático se encontraba estancado, sin capacidad de dar respuesta a las demandas de la población. Fue en este momento donde accederán a los créditos otorgados por parte del gigante Chino para así poder empezar a desarrollarse en distintos ámbitos.

3.1.2. 'Visión 2030' y objetivos de desarrollo

El ya comentado anteriormente, y gran proyecto de Kenia a nivel internacional es denominado "Visión 2030". Quizá el proyecto más grande y ambicioso de su historia, por la magnitud y por la posible proyección que este puede llegar a tener. Ya desde principios del Siglo XXI el país Africano ha ido dando pasos para abrir sus puertas al exterior con el objetivo de convertirse en la gran referencia a seguir para todos sus vecinos.

Con todo ello, Kenia busca la transformación total del país, pasar de ser un país subdesarrollado en el que la mayoría de gente vive en una penumbra total, en el que la educación del país brilla por su ausencia, su desarrollo.... Todo. A tener una economía que se mantenga por sí misma, conseguir unos ingresos anuales mediante la modernización de infraestructuras y la industrialización. Saben que esto es posible ya que cuentan con una gran cantidad de recursos naturales en la zona Noroeste, por otro lado cuentan con una gran población y muy joven, lo que es sinónimo de mano de obra, y por último y no menos importante, la construcción y modernización del puerto de Mombasa puede hacer de Kenia un país referente en el continente Africano.

China era consciente de todo ello, de la ambición del país, de sus posibilidades, pero también de la necesidad de recibir financiación para poder llevar a cabo todos los proyectos. Así fue, China se alineó con estos objetivos, proporcionando financiamiento para por ejemplo la construcción del puerto de Mombasa o la construcción del Ferrocarril de Ancho Estándar o también denominado por la población Keniana, Madaraka Express. Por último, proporcionaron su experiencia en proyectos de este tipo que habían sido desarrollados en China con anterioridad para así poder llevarlos a cabo de manera correcta y segura en el país de destino.²⁷

El hecho de que Kenia formara parte del “Belt & Road” se consideró a nivel regional como una oportunidad única para acelerar el desarrollo económico y mejorar la conectividad global. Por lo tanto, no deberían dejar pasar, fuese como fuese. Nunca antes habían tenido la posibilidad de recibir financiación de forma tan sencilla y a tan bajo coste.

3.1.3 Adhesión al “Belt & Road” y fortalecimiento de la cooperación con China

La adhesión de Kenia al “Belt & Road” surgió de una estrategia política intencionada que buscaba diversificar sus socios internacionales y movilizar recursos para el crecimiento nacional. Pese a que China y Kenia mantenían vínculos económicos y diplomáticos durante décadas, fue desde 2013, con la presentación oficial del “Belt & Road” por parte del presidente Xi Jinping, cuando su colaboración experimentó un avance significativo. Durante el primer Foro del “Belt & Road” realizado en Pekín en 2017, Kenia oficializó su participación en la iniciativa a través de la firma de un memorando de entendimiento, transformándose en uno de los primeros países de África en apoyar con franqueza este proyecto mundial.

²⁷ Kamau, P. (2017). The Impact of Chinese Infrastructure Investment on Kenya's Economic Development. *Journal of Infrastructure Development*, 9(2), 123-138.
<https://doi.org/10.1177/0974930617748672>

Esta decisión no ocurrió de manera individual. Se alineó con las iniciativas del gobierno de Uhuru Kenyatta para alcanzar las metas del programa nacional Visión 2030, cuyo propósito era cambiar la economía de Kenia a través de la inversión en infraestructuras, industria y servicios. Bajo esta perspectiva, China proporcionaba no solo fondos, sino también habilidad técnica, ejecución ágil y una narrativa de "colaboración entre iguales" que se diferenciaba de la de algunos socios convencionales de Occidente. En este escenario, Kenia halló en el "Belt & Road" un camino interesante para dirigir grandes proyectos estratégicos sin tener que enfrentar las condiciones más limitantes que normalmente se presentan con los créditos del FMI o del Banco Mundial.²⁸

Uno de los casos más destacados de esta consolidación de relaciones es la edificación del Ferrocarril de Ancho Estándar (SGR), que une el puerto de Mombasa con Nairobi. Esta iniciativa, vista como el gran proyecto del "Belt & Road" en África Oriental, recibió casi la totalidad del financiamiento del Exim Bank of China y fue llevada a cabo por la China Road and Bridge Corporation. Su meta era reemplazar la antigua línea de producción de la era colonial, actualizando el traslado de bienes y viajeros, y promoviendo la integración regional. A este proyecto se añaden otras inversiones sobresalientes como la ampliación del puerto de Mombasa, la construcción de vías de gran tráfico y la formación de áreas económicas especiales, todas estas con un respaldo técnico y financiero de China.

Aparte del ámbito económico, esta cooperación en aumento también ha generado un efecto diplomático. Kenia ha respaldado a China en importantes foros internacionales, entre ellos, defendiendo el principio de "una sola China", y promoviendo un discurso oficial de cooperación "ganar-ganar". No obstante, conforme se incrementa la participación de empresas y créditos chinos en áreas estratégicas del país, también empezaron a emerger voces críticas que ponían en duda la sostenibilidad de la deuda, la claridad de los convenios y el verdadero balance en la relación bilateral.²⁹

²⁸ Mwangi, O. G. (2019). China's Belt and Road Initiative: The Political and Strategic Implications for Kenya. *African Studies Quarterly*, 18(3), 45–62. Recuperado de <https://asq.africa.ufl.edu/>

²⁹ Kamau, P. (2017). The Impact of Chinese Infrastructure Investment on Kenya's Economic Development. *Journal of Infrastructure Development*, 9(2), 123–138. <https://doi.org/10.1177/0974930617748672>

3.1.4 Rol geoestratégico de Kenia en el este de África.

A lo largo de la historia, se han librado grandes batallas, y en todas en cada una de ellas existen un denominador común, sea cual sea la población o clan, el país o la gente, siempre se busca tener la mejor posición a nivel geoestratégico, ya que desde un primer momento partes con ventaja antes de librar la batalla. Si llevamos esto a la actualidad, y más en concreto al casos de Kenia y la política del “Belt & Road” desarrollado por China, está claro que vieron en el país Africano como un activo clave para desarrollar el proyecto de manera correcta gracias a la geografía en la que se encuentra.

Este tiene una ubicación clave, anclado en la costa este del continente africano, en la costa del Océano Índico. Si nos fijamos en lo largo y ancho de esta costa, existen pocas grandes ciudades apostadas en la costa, y menos con un puerto en el que se puedan desarrollar grandes actividades. Sin embargo, Kenia cuenta con ambas cosas, la ciudad y el puerto de Mombasa. Por esto se le considera a Kenia como un activo clave para dar entrada a través del comercio marítimo en África Oriental.

En segundo lugar, este actúa como intermediario para otros muchos países que o bien no cuentan con un puerto tan desarrollado o que no tienen acceso al mar. Es por eso que el territorio Keniano actúa como un eje logístico para países como la República Democrática del Congo, Uganda, Ruanda o Sudán del Sur. Haciendo de Kenia un punto crucial dentro de los corredores comerciales que están siendo promovidos por la política del “Belt & Road”, convirtiendo así a Kenia en un activo clave para llevar a cabo de forma correcta su estrategia.

Por otro lado, también destaca la cierta estabilidad que tiene institucional que tiene el país. Tomo como ejemplo las últimas elecciones, las llevadas a cabo en Agosto de 2022, donde fue elegido el actual presidente de Kenia, Ruto. En condiciones normales, los días siguientes a unas elecciones en la gran mayoría de países africanos se viven días de altas tensiones e incluso insurrecciones, aparte de que es normal que durante los años de candidatura haya muchas revueltas contra la presidencia. Sin embargo, en los últimos años, y más desde la elección de Ruto como presidente de la nación, esto ha cambiado y es un país mucho más estable institucionalmente hablando, lo que le hace un destino atractivo para la inversión extranjera, especialmente la china.³⁰

Todas estas casuísticas hacen de Kenia una potencia económica regional y posiblemente líder del África Oriental, y su adhesión al “Belt & Road” ha sido el hecho que posiblemente haya cambiado la historia y el devenir de Kenia de cara a alcanzar el objetivo.

3.2. Principales proyectos financiados por China:

Todas las relaciones internacionales y acuerdos de estos últimos años se han cristalizado en una serie de proyectos de infraestructuras emblemáticos para el país, destacando así el Ferrocarril de Ancho Estándar o también llamado por la población local como Madaraka Express, la modernización del puerto de Mombasa y por último y no menos importante la construcción de autopistas y zonas industriales.

Se puede ver de manera clara como son proyectos que abarcan diferentes sectores como el vial, ferroviario o marítimo. Pese a ser presentados todos ellos como modelos de modernización y motores que impulsarán al país hacia el desarrollo, han acabado levantando mucha controversia en lo que se refiere a su sostenibilidad financiera.

³⁰ Mwangi, O. G. (2019). China's Belt and Road Initiative: The Political and Strategic Implications for Kenya. *African Studies Quarterly*, 18(3), 45–62. Recuperado de <https://asq.africa.ufl.edu/>

3.2.1. Ferrocarril de Ancho Estándar (SGR):

El Ferrocarril de Ancho Estándar o también conocido como Madaraka Express es el proyecto más ambicioso que China ha llevado a cabo en el territorio Keniano, y por ende, máximo exponente de lo que está siendo el “Belt & Road”. Este conecta las dos grandes urbes del país, va desde Nairobi hasta la ciudad costera de Mombasa, haciendo paradas en muchos pueblos del masai mara. Este fue diseñado sobre la antigua línea ferroviaria que tenía construida los británicos en los años imperialistas, de esta manera se ha conseguido mejorar la eficiencia y eficacia en lo que al transporte tanto de personas como de recursos se refiere, también ha conseguido reducir de forma radical el coste logístico para importaciones y exportaciones, ya que una gran cantidad de importaciones entraban a través del puerto de Mombasa, por lo que trasladar estos recursos hasta la capital era muy costoso.

La construcción y financiación del mismo ha sido llevada a cabo casi al 100% por china, en concreto, en un 90% por el Exim Bank of China bajo unas condiciones bilaterales y construido también por la empresa china (CRBC), China Road and Bridge Corporation, lo cual refuerza el modelo china de préstamo y obra, todo controlado por ellos, de principio a fin. En lo que se refiere al impacto económico y logístico que ha podido sufrir el país a consecuencias de la construcción del ferrocarril es clara, este ha reducido a la mitad el tiempo de transporte entre Nairobi y Mombasa, también para el movimiento de mercancías no solo a nivel interno, también mercancías con destino Uganda. Por último y en menor medida ha generado empleo local, puedo contar de primera mano cómo son los propios Kenianos los encargados de supervisar el correcto funcionamiento del tren y mantener la seguridad y orden en el mismo de manera que existan unos estándares de calidad.

Sin embargo, no todo el color de rosas, existen críticas feroces respecto a la construcción del mismo ya que ha acabado teniendo un coste muy superior al que de primeras fue estimado, entorno a unos 3.2 mil millones de USD, lo que hace de la rentabilidad financiera del ferrocarril algo incierto, si a esto se le suma la poca transparencia que ha habido en el momento de la firma de los contratos y el altísimo riesgo de impago, abre un debate sobre una posible “trampa de deuda”.³¹

³¹ Wang, Y., & Wissenbach, U. (2019). Clientelism at work? A case study of Kenyan Standard Gauge Railway project. *Economic History of Developing Regions*, 34(3), 1–20.
<https://doi.org/10.1080/20780389.2019.1681226>

3.2.2. Modernización del puerto de Mombasa:

En segundo lugar y no menos importante la modernización del puerto de Mombasa ha resultado en un antes y un después para el país. Elevando a este a una nueva dimensión gracias al comercio marítimo que puede llegar a tener gracias al desarrollo del puerto.

La obra ha consistido en construir nuevas terminales y profundizar los canales de acceso al mismo ya que antes de la inversión China en el puerto estaba preparado para un menor número de barcos y otro tipo de barcos, más pequeños y menos sofisticado por lo que ahora, para la entrada de grandes navieros se necesita una infraestructura mucho mayor. Esto ha permitido al puerto recibir buques de mayor calado, incrementando así su capacidad de manejo de carga y reduciendo de esa manera los tiempos de espera.

La financiación del puerto también ha sido llevada a cabo por el mismo banco que financió el proyecto del ferrocarril y ejecutada la construcción por empresas chinas, reforzando así el sector portuario keniano. Esto no es proyecto aparte, sino que va integrado junto a muchos otros dentro de la región, con idea de hacer de Kenia un país mucho más desarrollado, entre otras obras, hay que sumarle la construcción de la circunvalación de Dongo Kundu, la cual ha conseguido mejorar la conectividad terrestre, facilitando así el transporte de mercancías. Por experiencia propia, puedo afirmar que esta carretera es de las más modernas del país y muy posiblemente de África, una infraestructura muy moderna de entrada a Mombasa la cual no te da sensación de estar entrando en una ciudad Keniana.³²

Sin embargo, y al igual que con el Ferrocarril de Ancho Estándar, existe una creciente dependencia de la financiación China y la posibilidad de impago.

³² Mboya, C. (2022). *China's Belt and Road Initiative in the East African Community: Shaping a China-centric regional order*. Stiftung Wissenschaft und Politik. Recuperado de https://www.swp-berlin.org/assets/afrika/publications/policybrief/MTA_PB12_Mboya_Chinas_Belt_and_Road_Initiative_in_the_East_African_Community_Shaping_a_China_final.pdf

3.2.3. Autopistas y zonas industriales:

Por último, la creación de zonas industriales y la expansión de la red vial han sido un pilar fundamental en la estrategia de cooperación entre China y Kenia bajo la iniciativa del “Belt & Road”.

La construcción de esta autopista denominada Nairobi Expressway conecta el Aeropuerto Internacional de Jomo Kenyatta con el área de Westlands en Nairobi, la parte más adinerada de la urba, ya que toda la parte este de la ciudad es donde se encuentran todos los barrios abandonados. Esta carretera ha conseguido acelerar significativamente el flujo en las carreteras de la capital. Sin embargo, por experiencia propia tengo que decir que la realidad es que no muchas personas utilizan esta carretera, ya que tiene un coste solo por usarla y es por eso que muchos Kenianos prefieren seguir circulando por la carretera tradicional y que les lleve algo más de tiempo a pagar un peaje.³³

Esta gran obra también fue financiada por el mismo banco chino que se encargó de otorgar un crédito para el ferrocarril y el puerto de Mombasa, también la misma empresa constructora ha llevado a cabo este proyecto. La realidad es que los otros dos proyectos han sido un antes y un después para el país, sin embargo, esta autopista que cruza la capital no está teniendo el uso que se había previsto para ella.

3.3 Naturaleza de los contratos firmados y condiciones de endeudamiento

El principal tema de controversia respecto a las maniobras que está llevando a cabo China en países Africanos tiene su origen en la naturaleza de los contratos que están firmando. En el caso de Kenia, los acuerdos no se limitan a la financiación de infraestructuras y construcción o remodelación de partes del país, sino que va un paso más allá, incluyen contratos complejos que definen bajo que condiciones se ejecutan los proyectos, a quién van dirigidos, quienes van a tener los que tengan el poder de producir o ingresar por las infraestructuras los próximos años.

³³ Kamau, P. (2017). The Impact of Chinese Infrastructure Investment on Kenya's Economic Development. *Journal of Infrastructure Development*, 9(2), 123–138.
<https://doi.org/10.1177/0974930617748672>

3.3.1 Tipología de contratos: EPC, concesiones y préstamos bilaterales:

En primer lugar, estos contratos, los contratos tipo EPC, son los más comunes y los más utilizados por China para llevar a cabo su proyecto del “Belt & Road”, ya que estos contratos implican que la empresa China tenga las riendas del carro, sea la responsable de todo desde el minuto uno. Estas empresas, como puede ser el caso de (SRGC), son las encargadas del diseño del proyecto (donde, como y cuando se va a ejecutar el mismo), en segundo lugar, también llevan a cabo la adquisición y la ejecución del proyecto.³⁴

Es en este momento donde entraría una de las críticas de estos países, en concreto Kenia, donde su población no es parte de los altos cargos de los proyectos, ni siquiera se les explica el funcionamiento del mismo y menos su ejecución. Es por eso que en el momento en el que el proyecto o la infraestructura está totalmente terminada la población Keniana no es capaz de gestionar los activos que tiene en sus manos y estos acaban siendo llevados por chinos, como fue el caso del Ferrocarril de Ancho Estándar (SGR), donde a simple vista está gestionado por la población Keniana, pero la realidad es que las grandes decisiones se está tomando desde empresas asiáticas.

Existen otros proyectos se han llevado a cabo bajo otro tipo de modelo, como es el caso del Nairobi Expressway, que se ha desarrollado bajo el modelo APP, el cual consiste en que la empresa China que esté a cargo de la ejecución del proyecto es la que tiene las riendas sobre el mismo hasta un momento en el tiempo, donde este pasa a ser en su totalidad un activo del gobierno Keniano.³⁵

Por último, destacar que muchos de los acuerdos que se están llevando a cabo, y por lo tanto, la firma de muchos contratos no está siendo lo transparente que debería de ser, es por ello que ha generado críticas sobre la opacidad y las posibles cláusulas desfavorables para Kenia.

³⁴ Brautigam, D., & Hwang, J. (2016). Eastern Promises: New Data on Chinese Loans in Africa, 2000 to 2014. China Africa Research Initiative Working Paper No. 4. Johns Hopkins University. Recuperado de <https://www.sais-cari.org/publications>

³⁵ Mwangi, O. G. (2019). *China's Belt and Road Initiative: The Political and Strategic Implications for Kenya*. African Studies Quarterly, 18(3), 45–62. Recuperado de <https://asq.africa.ufl.edu/>

3.3.2 Condiciones financieras y sostenibilidad de la deuda:

Respecto a las condiciones financieras impuestas por China y a la viabilidad de las relaciones entre ambos países hay que tener muy en cuenta que China es una de los principales acreedores bilaterales de Kenia y uno de los grandes dueños de la deuda exterior emitida por el país. Por lo que la dependencia del país africano respecto del asiático es grande.

En un primer momento, Kenia consideró que aceptar los préstamos emitidos por parte de China serían un gran negocio ya que en un primer momento estos eran emitidos a un bajo tipo de interés y con periodos de gracia variables, lo cual los hacía muy atractivos. Esto mismo hizo que poco a poco Kenia fuera prescindiendo de los servicios prestados anteriormente por otros países como podían ser Francia o Japón, los cuales siguen siendo dueños de una parte de la deuda externa del país, y que el endeudamiento frente a China fuese aún mayor. Esto es precisamente lo que ha empezado a generar preocupaciones en la población respecto a la capacidad de respuesta que puede llegar a tener el país para cumplir con las obligaciones financieras sin comprometer su soberanía económica.³⁶

Una vez China es dueña de gran parte de la deuda externa del país, consigue que Kenia pierda soberanía y poder sobre sus activos, lo cual endurece la gestión de la nación para ser capaces de devolver el capital aportado. El resultado, negativo para Kenia, hace que afecte negativamente a la percepción de los inversores internacionales y a la calificación crediticia del país, haciendo aún más difícil que cambie la situación respecto a china y que un actor externo se preste a ayudar.

³⁶ O'Keefe, L. (2025). *China's Belt and Road Initiative in East Africa: Debt, Sovereignty, and Agency in Djibouti, Ethiopia, and Kenya* (Tesis de licenciatura, Claremont McKenna College). Recuperado de https://scholarship.claremont.edu/cmhc_theses/3821/

3.3.3 Cláusulas de garantía y soberanía nacional:

Las cláusulas de garantía, la gran preocupación entre la población Keniana, ya que algunos contratos ya firmados por el gobierno entre Kenia y China incluyen esta cláusula. Esta dice que en caso de impago, China tendrá la posibilidad de acceder a activos estratégicos como pueden ser el puerto de Mombasa construido por empresas Chinas o infraestructuras críticas para el desarrollo del país. Esto genera entre la sociedad Keniana una grandísima preocupación ya que ven la posibilidad de perder su soberanía nacional muy cerca, más de lo que nunca se podían imaginar. Más importante es aún este caso cuando ven que no sería la primera vez que se da, y que su país ha dado los mismo pasos que otros que hoy en día han visto como económicamente depende sino en su totalidad, en gran medida de las decisiones que tome China.³⁷

Este es el caso de Sri Lanka, un país situado al sureste de la India y posiblemente, uno de los primeros ejemplos de cómo China aplicó el “Belt & Road” sobre este tipo de naciones. En un primer momento se les otorgó un crédito con el que poder invertir en distintos proyectos, sin embargo, ante la incapacidad de Sri Lanka para hacer frente al pago de la deuda, China ha tomado el control del puerto más importante del país. Ante todos estos rumores, críticas y tensiones, el gobierno Keniano ha reaccionado negando en rotundo la existencia de este tipo de cláusulas, sin embargo, la falta de transparencia en los contratos siguen manteniendo las dudas entre la población y la comunidad internacional.

³⁷ Brautigam, D., Bhalaki, V., Deron, L., & Wang, Y. (2022). *How Africa Borrows From China: And Why Mombasa Port is Not Collateral for Kenya's Standard Gauge Railway*. China Africa Research Initiative, Policy Brief No. 62. Recuperado de <https://www.sais-cari.org/publications>

3.4. Participación de empresas chinas y su impacto en el empleo local

El comienzo del “Belt & Road” a través de enormes proyectos de infraestructuras en Kenia no sólo ha supuesto visibles en lo que se refiere al paisaje humano o las posibles redes de transporte que podían llegar a existir entre ciudades, sino que ha sido un cambio significativo con consecuencias directas en el mercado laboral. La llegada de empresas chinas como contratistas principales ha generado oportunidades de empleo para la población local, pero también ha planteado importantes interrogantes sobre la calidad de esos trabajos, la distribución de responsabilidades entre trabajadores locales y extranjeros, y el verdadero alcance de la transferencia de conocimientos. Este apartado explora cómo la participación de estas empresas influye en la dinámica laboral keniana, abordando tanto sus contribuciones al empleo como las críticas en torno a condiciones laborales, formación y competencia con empresas locales.

3.4.1 Generación de empleo y participación de la mano de obra local:

Uno de los principales argumentos a favor de la inversión china en Kenia ha sido su capacidad para generar empleo local, especialmente en sectores relacionados con la construcción de infraestructuras de gran escala como el ferrocarril, las autopistas o los puertos.

Muchas de las empresas Chinas que se han ido comentado, han sido capaces de generar puestos de trabajos con sus megaproyectos de infraestructuras como puede ser el caso del Ferrocarril de Ancho Estándar, el cual para ser construido se ha necesitado de mucho mano de obra, por lo que ha conseguido generar puestos de trabajo. Sin embargo, y como he comentado anteriormente, existe una percepción dentro de la población Keniana (lo digo por experiencia propia) de que los altos cargos y que los puestos que ostentan ciertas responsabilidades respecto a estos proyectos los siguen manteniendo los Chinos y que a ellos se les ha utilizado como simple mano de obra para poder llegar a desarrollar de manera correcta el proyecto.³⁸

³⁸ Rounds, Z., & Huang, H. (2017). *We are not so different: A comparative study of employment relations at Chinese and American firms in Kenya*. China Africa Research Initiative, Working Paper No. 10. Johns Hopkins University. Recuperado de https://africa.isp.msu.edu/index.php/download_file/view/1632/417/

Sin embargo, todo esto son suposiciones debido a lo visto en el propio terreno y lo que he podido llegar a hablar con la población local, ya que en realidad no existen datos plausibles donde podamos llegar a ver el tipo de puestos en los que la población local se está moviendo. Por último, es importante destacar que la población Keniana crítica de forma muy agresiva el hecho de que no se les enseñe a gestionar estas infraestructuras. Estos están contentos con la construcción y el desarrollo que está viviendo el país, pero, sin embargo, quieren que esto se mantenga a lo largo del tiempo y tienen claro que para ello necesitan aprender del funcionamiento de las máquinas y estructuras, es por ello que demandan un mayor aprendizaje y oferta de información por parte de las empresas Chinas para ellos poder hacerse cargo de los construido una vez las obras finalicen.

3.4.2 Condiciones laborales y relaciones laborales:

Más allá de la creación de empleo, la calidad de las condiciones laborales ofrecidas por las empresas chinas en Kenia ha sido objeto de atención y controversia, revelando tensiones en las dinámicas entre empleadores extranjeros y trabajadores locales.

Existen casos en los que las condiciones laborales que se han ofrecido por parte de estas compañías chinas han sido precarias, donde las jornadas de trabajo eran interminables, una cantidad de horas ingente, sin apenas beneficios laborales y por último, los salarios ofrecidos eran prácticamente inexistentes. Por lo tanto, para poner en contexto la oferta laboral que pone China en el mercado Keniano hay que tener también en cuenta estas cosas. Quizá no todos los trabajadores hayan recibido estos tratos, pero esto debe ser inadmisibles y por lo tanto controlado por las organizaciones del país.

A esto hay que sumarle que a lo largo de la construcción de los distintos proyectos, han surgido muchas diferencias, algo normal teniendo en cuenta la diferencia entre ambas culturas. Por un lado la cultura China y por otro la cultura Keniana, es como mezcla el agua y el aceite... complicado. Por lo que estas rencillas han acabado afectando a las relaciones laborales y más aún si tenemos en cuenta que en este caso eran los chinos los que tenían las riendas de las obras pero en suelo Keniano... Un caldo de cultivo complicado.³⁹

³⁹ Zhao, Q. (2020). *How to establish labor protection standards for Kenyan local workers in Chinese multinational corporations*. *Washington International Law Journal*, 29(2), 455–482. Recuperado de <https://digitalcommons.law.uw.edu/wilj/vol29/iss2/8/>

En la gran mayoría de países de Occidente, América o en Asia esto no sucedería, y el trato hacia el trabajador se protegería y respetaría. Sin embargo, en Kenia, al no existir ningún tipo de sindicato de trabajadores con la fuerza suficiente para hacer frente a estas injusticias o mecanismos de resolución de conflictos, todo ha seguido su curso pese a los hechos que se estaban cometiendo ya que la capacidad de reacción de la población para renegociar unas mejores condiciones era nula. Ante esta situación, muchas empresas Kenianas han reaccionado implementando políticas de responsabilidad social corporativa con la idea de acabar mejorando condiciones laborales y su reputación a nivel internacional.

3.4.3 Transferencia de habilidad y desarrollo de capacidades:

La evolución de la raza humana no se entendería sin la transferencia de habilidades, el intercambio de experiencias, historias, aprendizajes... Es así como hemos ido evolucionando y esa es la forma y manera de seguir este camino. Esto es lo que demandan las autoridades locales.

Respecto a la transferencia de habilidad es técnicas y de gestión de proyectos, obras, empresas... cualquier cosa por parte de los chinos a los trabajadores locales está siendo muy criticada. Por un lado tenemos a los trabajadores Chinos, los cuales llegan a Kenia para hacer su trabajo, construir un proyecto y volver a casa, todo en orden, pero, por otro lado está la población keniana. La cual de un día para otro ha visto como el puerto de pescadores de Mombasa pasa a ser un puerto internacional de gran calado donde grandes buques paran y descargan.⁴⁰

Por lo que la población keniana necesita de esa transferencia de habilidad y desarrollar de esa forma sus capacidades individuales, ya que la dependencia de la mano de obra china hace que se reduzcan de forma considerable las oportunidades de aprendizaje y crecimiento personal para los empleados locales.

⁴⁰ Oya, C., & Schaefer, F. (2019). *Chinese firms and employment dynamics in Africa: A comparative analysis*. World Development, 122, 562–576. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2019.05.008>

Es cierto que existen programas de capacitación, e incluso programas para estudiantes en los que estos se van a universidades Chinas para por un tiempo poder desarrollar sus habilidades y así a la vuelta al país poder ponerlas en práctica. Sin embargo, su alcance y efectividad varía significativamente en función de la empresa y el proyecto del que se trate. La triste realidad de esto es que los programas de capacitación varían en función de las necesidades que van viendo las empresas Chinas en el terreno.

Para poder continuar con un desarrollo sostenible y así tener un futuro esperanzador es necesario ese fortalecimiento de transferencia de conocimientos para garantizar beneficios sostenibles a largo plazo.

3.4.4 Competencia con empresas locales y efectos en el mercado laboral:

La creciente presencia de empresas chinas en Kenia, especialmente a través de proyectos vinculados al “Belt & Road”, ha transformado de forma notable el panorama del mercado laboral. Más allá del empleo generado de forma directa, su llegada ha afectado también a las empresas locales, que ahora compiten con compañías extranjeras que cuentan con mayores ventajas, como acceso preferente a financiación y tecnología, así como condiciones contractuales favorables.

Tal y como he comentado, la entrada de estas empresas ha potenciado el mercado keniano aumentando la productividad, pero, por otro lado, dificulta y de qué manera la competitividad de empresas locales que no cuentan con el material y técnicas de las empresas Chinas para producir más en menos tiempo y a menor coste. Es por eso que hoy en día las empresas locales se están encontrando constantes desafíos para competir en términos de costos y eficiencia.

El “Belt & Road” podría suponer una oportunidad única para muchas empresas y para la industria keniana en general, pero esta no es la realidad. Lo que verdaderamente ocurre es que las grandes empresas Chinas no se fían de subcontractar a empresas Kenianas para llevar a cabo cualquier tipo de proyecto, y lo hacen a través de las de su propia nación, es por eso que esto preocupa y verdaderamente a la población ya que no solo está mejorando el país sino que con la entrada de tanta empresa asiática se está consiguiendo que los productos generados por la industria africana no tenga ningún tipo de valor ya que son más costosos de producir, más lentos, en menor cantidad y por último y no menos importante, de menor calidad.⁴¹

Para conseguir que todo esto cambie y hacer que las políticas Chinas sean productivas y buenas para el país será necesario renegociar los contratos y tratados, de tal forma que las empresas Chinas estén obligadas a subcontractar a empresas a Kenianas para que estas puedan empezar a desarrollarse en su propio mercado y así equilibrar la competencia.

Capítulo 4: Riesgos y oportunidades del “Belt & Road” para Kenia y África

Por último, esta relación bilateral creada entre China y Kenia ha cambiado con el paso de los años gracias al “Belt & Road”, generando distintos debates sobre si realmente los efectos del “Belt & Road” son una vía hacia el desarrollo o son todo lo contrario, una forma de dependencia modernizada.

⁴¹ Guo, S., & Jiang, H. (2021). *Chinese Aid and Local Employment in Africa*. AidData Working Paper #107. William & Mary. Recuperado de https://docs.aiddata.org/ad4/pdfs/WPS107_Chinese_Aid_and_Local_Employment_in_Africa.pdf

4.1. Beneficios: desarrollo de infraestructuras, crecimiento económico, cooperación

Sur-Sur

4.1.1 Impacto del “Belt & Road” en la mejora de infraestructuras clave en África Oriental

Desde que se puso en marcha el proyecto del “Belt & Road”, China no ha parado de invertir en países al Sur del meridiano, financiando diferentes proyectos de infraestructuras y construcción a lo largo y ancho de África Oriental, como el ya comentado Ferrocarril de Ancho Estándar en Kenia, el cual ha conseguido mejorar la conectividad regional.

Todos los proyectos que se han llevado a cabo, que se están llevando y que se llevarán están contribuyendo a la modernización de puertos, aeropuertos, carreteras, facilitando el comercio y la movilidad de la región. Esto ha conseguido dar un tremendo impulso a toda la región a nivel de desarrollo económico creando distintos tipos de trabajo en los países participantes, a todos los niveles. Es más, han ido un paso más allá y han creado escuelas puente las cuales darán educación a los Kenianos que quieran seguir aprendiendo y desarrollándose de cara al futuro.⁴²

4.1.2 Contribución al crecimiento económico y atracción de inversión extranjera

Con todo lo aportado gracias a los proyectos que han sido creados, no solo se han conseguido mejorar el transporte regional, sino que esto se ha diseñado con idea que crear polos económicos regionales, como pueden ser los corredores de transporte entre Nairobi y Mombasa a través del comentado Madaraka Express o desde Lamu a Sudán del Sur, en definitiva, han ido dando pasos de gigante para favorecer la integración económica regional pero sobre todo, hacer de Kenia el principal país de la zona, el referente a seguir y Nairobi como la capital del comercio.

También es importante tener en cuenta el aumento de capital humano indirecto, pese a que los proyectos e inversión en infraestructura están siendo el principal foco de atención, debemos de prestar mucha atención a la mejora al acceso a servicios como salud y educación en áreas que en años anteriores estaban totalmente olvidadas y no tenían la posibilidad de acceder a ningún tipo de bien o servicio.

⁴² Brautigam, D., & Hwang, J. (2016). *Eastern Promises: New Data on Chinese Loans in Africa, 2000 to 2014*. China Africa Research Initiative Working Paper No. 4. Johns Hopkins University. Recuperado de <https://www.sais-cari.org/publications>

En los últimos años, gracias al impulso de la inversión china, Kenia ha conseguido mantener un cierto equilibrio económico incluso en períodos marcados por la inestabilidad global, como la crisis financiera de 2008 o la pandemia del COVID-19. Este respaldo ha sido clave para sostener el gasto público y continuar desarrollando infraestructuras sin tener que depender únicamente de organismos como el FMI o el Banco Mundial. Pero más allá del corto plazo, esta cooperación también ha apostado por sentar las bases de una transformación más profunda: proyectos como los parques tecnológicos o las zonas económicas especiales están empezando a dar forma a una economía mucho más diversificada, con sectores de mayor valor añadido y con potencial industrial real.

Todo esto, además, ha ido mejorando notablemente la imagen de Kenia hacia fuera; hoy en día se percibe como un hub estratégico en África Oriental, una puerta de entrada para inversores internacionales no solo de China, sino también de la Unión Europea, India o los países del Golfo.⁴³

4.1.3 Fomento de la cooperación Sur-Sur y reconfiguración de alianzas internacionales

El “Belt & Road” no solo ha supuesto un cambio en las infraestructuras o en el crecimiento económico de los países africanos, sino que también ha dado paso a una nueva etapa en las relaciones internacionales, marcada por una cooperación Sur-Sur más activa y por la transformación de las alianzas tradicionales.

En un principio, una de las principales bases de esta cooperación Sur-Sur es mantener el principio de no injerencia política el cual hace referencia a la idea de que un Estado no debe de intervenir en los asuntos internos de otro Estado, más aún, en lo que respecta al sistema político, la posibles decisiones que pueda llegar a tomar su gobierno y las políticas internas que se lleven a cabo. Kenia ha aprovechado esta situación de ayuda por parte del gobierno Chino para distanciarse de sus vecinos y posicionarse como un actor estratégico dentro del eje Sur-Sur, aumentando su influencia regional en países como Tanzania, Uganda o Etiopía, por último, también ha conseguido fortalecer su rol en foros multilaterales como el FOCAC o también conocido como el Foro de Cooperación China-África.⁴⁴

⁴³ Zhu, K., & Ren, R. (2022). *Addressing impact evaluation gaps in Belt and Road Initiative projects in Africa: The Standard Gauge Railway project in Kenya as a proof of concept*. China Africa Research Initiative. Recuperado de <https://www.sais-cari.org/publications>

⁴⁴ Benabdallah, L. (2019). *Contesting the international order by integrating it: The case of China's Belt and Road Initiative*. *Third World Quarterly*, 40(1), 92–108. [https://doi.org/10.1080/01436597.2018.1529539​;contentReference\[oaicite:0\]{index=0}](https://doi.org/10.1080/01436597.2018.1529539​;contentReference[oaicite:0]{index=0})

A qué Kenia se haya convertido en una referencia para sus países vecinos y que este haya aumentado notablemente sus relaciones con el gigante asiático, le ha llevado, inevitablemente a no cortar, pero prácticamente erradicar las posibles relaciones que tuviese con Estados Unidos, tanto Kenia como sus países vecinos. Por lo que se ha alejado de la histórica dependencia que han tenido estos países tanto de Europa como de América. Esta transformación ha modificado el equilibrio existente a nivel geopolítico internacional, permitiendo a China ser clave en la toma de decisiones de instituciones multilaterales y posicionarse como un referentes para países en vías desarrollo.

4.2. Riesgos: “debt trap diplomacy”, pérdida de activos estratégicos, dependencia tecnológica

4.2.1 El problema del sobreendeudamiento y la sostenibilidad fiscal

Aunque los proyectos impulsados por el “Belt & Road” han obtenido consigo inversiones millonarias en infraestructuras, no se puede obviar el debate que existe sobre el creciente endeudamiento de países como Kenia, y los riesgos reales que esto plantea para su estabilidad fiscal a medio y largo plazo.

Esto se debe a las condiciones tan flexibles y tan sencillas de cumplir para obtener un préstamo tanto a nivel social como a nivel político, es cierto, que hoy en día, ya nos es tan sencillo llegar a cumplir con los niveles que se exigen a nivel económico, ya que con el paso del tiempo, estos se han ido endureciendo debido a las feroces críticas internacionales recibidas en la mayoría de organismos multilaterales.

Por otro lado, mencionar que pese a que el nivel de exigencia para poder atraer capital chino al país cada vez es mayor, la exposición que tiene la deuda externa frente a China es enorme, ya que existe una enorme concentración de préstamos que están en manos de un sólo acreedor, lo cual limita la capacidad, de en este caso, Kenia, de negociación para cualquier otro préstamos debilitando así al país frente a cualquier cambio económico global.⁴⁵

⁴⁵ Kell, F. (2023, mayo 31). *Kenya's debt struggles go far deeper than Chinese loans*. Chatham House. Recuperado de <https://www.chathamhouse.org/2023/05/kenyas-debt-struggles-go-far-deeper-chinese-loans>

A esto hay que sumarle las proyecciones que se han llegado a hacer por parte de los países receptores de los créditos Chinos, estos eran prácticamente irreales, demasiado optimistas, lo cual ha provocado a posteriori que los ingresos generados sean lo suficientemente altos como para llegar a cubrir los pagos de la deuda en los plazos acordados, llevándolos a estos a intentar renegociar la financiación acordada con china, a lo que, en muchos casos, como el caso de Sri Lanka, están recibiendo un no por respuesta y desencadenando en pérdida de soberanía estatal.

Por último, también es importante tener en cuenta que los gobiernos que han sido receptores del “Belt & Road” se han centrado mucho en la construcción de estas mega infraestructuras y en muchos casos, se han dejado de lado temas como la protección social, educación o incluso salud, lo cual ha acabado por generar mucha tensión e incluso pequeños levantamientos por parte de la población, que en parte se ven abandonados por sus gobernantes.

4.2.2 Cláusulas de garantía y el riesgo de pérdida de soberanía sobre activos

Uno de los temas que más controversia ha generado en torno a la participación de Kenia en el “Belt & Road” tiene que ver con la opacidad de algunos contratos firmados con instituciones chinas y la posible existencia de cláusulas de garantía que comprometan activos estratégicos del país. Aunque el gobierno ha negado en repetidas ocasiones que infraestructuras clave como el puerto de Mombasa estén en riesgo, diferentes informes y filtraciones han sembrado dudas. La falta de transparencia, junto a precedentes preocupantes en otros países, ha despertado una preocupación legítima sobre la soberanía económica y el margen real de maniobra del Estado frente a sus acreedores.⁴⁶

En el caso de Kenia, resalta y ha sido “main topic” en muchos encuentros internacionales de gran calado el puerto de Mombasa. Parece que existen informes que éste podría haber sido usado por el gobierno Keniano como activo colateral para así llegar a pagar la deuda que tiene el país Africano frente a China por el préstamo aceptado para concluir con la construcción del Ferrocarril de Ancho Estándar (SGR), esto ha sido uno de los grandes puntos de alarma pública desembocando en desconfianza en la gestión de contratos.

⁴⁶ Nyabiage, J. (2022, abril 17). *Report casts doubt on Chinese debt-trap threat to Kenya's Mombasa port*. South China Morning Post. Recuperado de <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3174555/report-casts-doubt-chinese-debt-trap-threat-kenyas-mombasa>

Comentar también el tan sonado caso de Sri Lanka, donde el gobierno nacional acabó cediendo ante la brutal presión ejercida por el gobierno Chino tras no poder pagar su deuda. Esto les ha servido como acicate para espabilar y ver a China como un riesgo real con el que perder activo por la mala gestión de las finanzas. Sin embargo, muchos de los contratos que han sido firmados entre China y países Africanos como pueden ser Kenia, Etiopía o Uganda no son accesibles al pública y es aquí donde radica el nerviosismo de la población Keniana, ya que por mucha presión que estos puedan hacer, o que un nuevo gobernante proponga, puede llegar a existir un contrato firmado con unas cláusulas de financiación ya establecidas y para poder cambiar estas es necesario tener el “OK” del gigante asiático. Todo esto, impide auditar de forma efectiva las condiciones acordadas en un principio, creando así un entorno un tanto hostil y de cierta opacidad que acaba minando la rendición de cuentas democrática.

Esta situación no solo pone en riesgo infraestructuras específicas, sino que plantea una cuestión más amplia sobre la capacidad del Estado para mantener su soberanía en sectores estratégicos cuando el peso de la deuda se vuelve insostenible.

4.2.3 Dependencia tecnológica y escasa transferencia de capacidades locales

Para terminar, destacar la dependencia tecnológica y la poca transferencia de capacidades y conocimiento a la población local que se está dando por parte del gigante asiático como uno de los principales problemas y errores cometidos por Kenia de cara al futuro.

Tal y cómo se ha comentado China ha mantenido el control de la infraestructura casi al 100% durante un periodo de tiempo importante, la cual acabó limitando la participación y el aprendizaje de técnicos e ingenieros locales para continuar con la explotación de la infraestructura y poder así aprender de esta y porque no en el futuro acabar desarrollando proyectos totalmente autóctonos.

El hecho de que exista un dominio por parte de la población China en desarrollar estos proyectos hace que los Kenianos no absorban las técnicas suficientes para poder seguir adelante con los proyectos, ante esto, China ha desarrollado una serie de “intercambios” culturales a través de los cuales estudiantes e ingenieros Kenianos tienen la posibilidad de irse un tiempo al país asiático, a universidades en el destino con el objetivo de aprender para poder llevarlo de vuelta al terreno. La realidad es que esto no está siendo del todo efectivo y por lo tanto la escasa transferencia de conocimiento y habilidades acaban haciendo que aunque no quieran, Kenia siga dependiente en muchos aspectos de China.⁴⁷

⁴⁷ Brautigam, D., & Hwang, J. (2016). *Eastern Promises: New Data on Chinese Loans in Africa, 2000 to 2014*. China Africa Research Initiative Working Paper No. 4. Johns Hopkins University. Recuperado de <https://www.sais-cari.org/publications>

Conclusiones

Evaluación general del “Belt & Road” en Kenia: ¿desarrollo o neocolonialismo?

Para hacer una evaluación general de la propuesta realizada por China y el legado que este está dejando en Kenia, es importante ver por un lado el desarrollo que este ha dejado y las posibles señales de Neocolonialismo que puede estar dejando.

En primer lugar, y respecto al desarrollo y al cambio que ha vivido Kenia estos últimos años gracias a la inversión de capital China en el país cabe destacar la mejora tangible en distintas infraestructuras. Gracias al “Belt & Road”, se ha conseguido modernizar el transporte a diferentes escalas, hemos visto como se ha construido un ferrocarril que cruza todo el país y con este es posible el transporte de mercancías y personas de manera más sencilla. También resaltar la autopista construida en Nairobi, la cual ha conseguido descargar el tráfico de la capital. En definitiva, se ha conseguido dinamizar el comercio regional y mejorar la conectividad interna.

Otro aspecto positivo a destacar el impacto que ha tenido la interacción con el país asiático es el crecimiento económico tan exponencial y tan brutal que está viviendo Kenia, si estudiamos la progresión del PIB nacional a lo largo de los últimos años, se puede apreciar una curva estos últimos años, ya que se están generando nuevos puestos de trabajo, mayor atracción de inversión extranjera y sobre todo una mayor producción.

Por último, importante mencionar como Nairobi ha pasado de ser la capital de Kenia y quizá una de las ciudades más grandes de África a convertirse en una referencia para el continente, esta se ha consolidado como un hub regional en África Oriental, se ha convertido en un espejo a donde mirarse para las demás capitales de la región, una ciudad para desarrollar productos, para invertir y para crecer. También es importante destacar que se ha convertido en un punto clave en el corredor comercial que se está construyendo con base en el puerto de Mombasa, este pasa por Nairobi y desde la capital se distribuye a los distintos países del Oriente Africano, es por ello que Nairobi se ha convertido en una referencia para el continente Africano.⁴⁸

⁴⁸ Rapanyane, M. B. (2021). *Neocolonialism and New Imperialism: Unpacking the Real Story of China's Africa Engagement in Angola, Kenya, and Zambia*. *Journal of African Foreign Affairs*, 8(1), 23–45. [Wikipedia+IJSTOR+1](#)

Sin embargo, para tener el dibujo completo de lo que está siendo y lo que está significando para el país Africano la inversión China, debemos plantear la posibilidades de que el “Belt & Road” no sea una herramienta para promover el desarrollo en países subdesarrollados, sino que sea una forma muy “light” de Neocolonialismo.

La primera causa y posible razón del Neocolonialismo es el sobreendeudamiento del país y la pérdida de margen fiscal que este está viviendo. Si tenemos en cuenta quién es el dueño mayoritario de la deuda externa Keniana aparece como principal dueño y valedor de la misma el gigante asiático, China. De ahí que se reafirme la dependencia financiera que existe por parte de Kenia en China, lo cual acaba restándole autonomía e incluso soberanía, ya que depende para muchas decisiones de lo que le permita China.

En segundo lugar, es innegable la falta de transparencia existente en los contratos firmados entre ambos países y la posible cesión de activos estratégicos como acciones clave hacía un posible Neocolonialismo. El claro ejemplo de esto es el caso del puerto de Mombasa y la posibilidad de que se haya utilizado a este activo como moneda de cambio para poder pagar así el préstamo recibido para poder restaurar el “Madaraka Express” o también llamado Ferrocarril de Ancho estándar que cruza Kenia. Existe mucha preocupación alrededor de las posibles cláusulas que se han firmado en los contratos ya que de ser esto verdad, la explotación del puerto de Mombasa pasaría a estar en manos Chinas, y por tanto un porcentaje altísimo de las exportaciones e importaciones del país pasaría por decisión China.⁴⁹

Por último, la clave a tener en cuenta para determinar si el “Belt & Road” está siendo una política de desarrollo o Neocolonialismo es ver la transferencia de conocimiento de un país a otro. A lo largo de la historia, hemos sido capaces de evolucionar debido a la transferencia de conocimiento y a equivocarnos y aprender de los errores, en este caso, para que Kenia mejore y se convierta en una nación más cercana al desarrollo que a otra cosa, necesita de esa transferencia de conocimiento, ya que en caso contrario puede verse varada a expensas de lo que el país Asiático decida sobre su futuro. La realidad es que la transmisión de conocimiento está siendo realmente limitada, la participación de la población keniana en puestos clave en el desarrollo de las nuevas infraestructuras está siendo ínfima. Todo esto acaba reforzando la idea de que Kenia va a acabar dependiendo de China.

⁴⁹ Taylor, I. (2020). *Kenya's New Lunatic Express: The Standard Gauge Railway*. *African Studies Quarterly*, 19(3), 55–72.

En definitiva, el “Belt & Road” ha supuesto para Kenia una oportunidad real de crecimiento económico y modernización de sus infraestructuras. Proyectos como el Ferrocarril de Ancho Estándar, la ampliación del puerto de Mombasa o las autopistas de acceso a Nairobi son ejemplos visibles del impacto directo de la cooperación con China. Sin embargo, detrás de esta narrativa de desarrollo, se ocultan dinámicas que deben ser examinadas con cautela. La acumulación de deuda, la escasa transparencia en los contratos, la limitada transferencia de capacidades locales y la participación desigual en la toma de decisiones, evidencian una relación asimétrica que reproduce muchas de las características del neocolonialismo. Aunque no se trata de un dominio directo ni formal, el hecho de que China condicione el desarrollo de infraestructuras clave a su control económico y tecnológico sobre el país plantea serias dudas sobre el margen de soberanía que conserva Kenia. Por todo ello, más que una respuesta dicotómica, la evaluación del “Belt & Road” en Kenia debe entenderse como un equilibrio inestable entre desarrollo y dependencia, entre oportunidad y subordinación, cuyo desenlace dependerá en gran medida de cómo evolucione el marco de cooperación y de si el país logra renegociar sus términos en favor de un desarrollo verdaderamente sostenible y autónomo.⁵⁰

⁵⁰ Dahir, A. L. (2018, julio 10). *China now owns more than 70% of Kenya's bilateral debt*. Quartz Africa. Recuperado de <https://qz.com/africa/1323257/china-now-owns-more-than-70-of-kenyas-bilateral-debt>

Bibliografía

- Rapanyane, M. B. (2021). *Neocolonialism and New Imperialism: Unpacking the Real Story of China's Africa Engagement in Angola, Kenya, and Zambia*. *Journal of African Foreign Affairs*, 8(1), 23–45.
- Taylor, I. (2020). *Kenya's New Lunatic Express: The Standard Gauge Railway*. *African Studies Quarterly*, 19(3), 55–72.
- Liu, Y. (2018). "The Silk Road and the Belt and Road Initiative: History and Prospects". *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 16(3), 313-336
- Vogel, E. F. (2011). *Deng Xiaoping and the Transformation of China*. Harvard University Press.
- Buckley et al. (2007). *The Determinants of Chinese Outward Foreign Direct Investment*. *Journal of International Business Studies*, 38(4), 499-518.
- Summers, T. (2016). *China's 'New Silk Roads'*. *Third World Quarterly*, 37(9), 1628-1643.
- Yu, H. (2017). *Motivation Behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives*. *Journal of Contemporary China*, 26(105), 353-368.
- Rolland, N. (2019). *China's Vision for a New World Order*. The National Bureau of Asian Research.
- Clinton, H. (2011). *America's Pacific Century*. *Foreign Policy*, (189), 56–63.
- Rolland, N. (2017). *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*. The National Bureau of Asian Research.
- Xi Jinping. (2013). *Discurso en la Universidad Nazarbayev, Kazajistán*. Recuperado de <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/p/36686.html>
- Lynch, D. J. (2024). La Iniciativa de la Franja y la Ruta: objetivos y desafíos. *Edición Hispanoamericana de la Revista del Ejército de EE. UU.*, 1(1), 15-30. Recuperado de <https://www.armyupress.army.mil/Journals/Edicion-Hispanoamericana/Archivos/Primer-Trimestre-2024/Lynch-SPA-Q1-2024/>
- Gómez, L. (2020). China y la Iniciativa de la Franja y la Ruta: proyecciones geopolíticas. *Revista de Estudios Asiáticos*, 5(2), 75-90. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7497244.pdf>
- Zhao, S. (2021). China's Big Power Ambition under Xi Jinping: Narratives and Driving Forces. *Journal of Contemporary China*, 30(128), 1–17. <https://doi.org/10.1080/10670564.2020.1756002>

Hillman, J. E. (2018). The Belt and Road Initiative: China's Grand Strategy?. *Council on Foreign Relations*. Recuperado de <https://www.cfr.org/report/belt-and-road-initiative>

Shen, H. (2018). Building a Digital Silk Road? Situating the Internet in China's Belt and Road Initiative. *International Journal of Communication*, 12, 2683–2701. Recuperado de <https://ijoc.org/index.php/ijoc/article/view/8405>

Nantulya, P. (2019). Implications for Africa from China's One Belt One Road Strategy. *Africa Center for Strategic Studies*. Recuperado de <https://africacenter.org/spotlight/implications-for-africa-china-one-belt-one-road-strategy/>

De Kluiver, J. (2023). *Navigating the complex terrain of China-Africa debt relations*. Institute for Security Studies (ISS). Recuperado de <https://issafrica.org/iss-today/navigating-the-complex-terrain-of-china-africa-debt-relations>

Mwangi, O. G. (2018). *The Standard Gauge Railway Project in Kenya: A Review of the Economic and Social Impacts*. *African Journal of Economic Policy*, 25(1), 123-145. Recuperado de <https://www.ajep.com/kenya-sgr-impact>

Alden, C., & Alves, A. C. (2009). *China and Africa's Natural Resources: The Challenges and Implications for Development and Governance*. *South African Institute of International Affairs*, Occasional Paper No. 41. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/resrep28848>

Shen, H. (2018). *Building a Digital Silk Road? Situating the Internet in China's Belt and Road Initiative*. *International Journal of Communication*, 12, 2683–2701.

Brautigam, D., & Tang, X. (2011). China's Investment in Special Economic Zones in Africa. In Farole, T. & Akinci, G. (Eds.), *Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges, and Future Directions* (pp. 69–100). Washington, DC: World Bank.

Brautigam, D. (2011). *Chinese Development Aid in Africa: What, Where, Why, and How Much?* In J. Golley & L. Song (Eds.), *Rising China: Global Challenges and Opportunities* (pp. 203–223). ANU Press. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/j.ctt24h3wp.15>

Tang, X. (2019). *Assessing the Impact of Chinese Investment on Southeast African Infrastructure: The Case of the Tanzania-Zambia Railway*. *Journal of International Development*, 31(3), 523–544. Recuperado de <https://doi.org/10.1002/jid.3414>

King, K. (2013). *China's Aid and Soft Power in Africa: The Case of Education and Training*. *The China Quarterly*, 215, 836–855. Recuperado de <https://doi.org/10.1017/S0305741013000312>

Mwangi, O. G. (2019). China's Belt and Road Initiative: The Political and Strategic Implications for Kenya. *African Studies Quarterly*, 18(3), 45-62. Recuperado de <https://asq.africa.ufl.edu/>

Kamau, P. (2017). The Impact of Chinese Infrastructure Investment on Kenya's Economic Development. *Journal of Infrastructure Development*, 9(2), 123-138. <https://doi.org/10.1177/0974930617748672>

Kamau, P. (2017). The Impact of Chinese Infrastructure Investment on Kenya's Economic Development. *Journal of Infrastructure Development*, 9(2), 123–138. <https://doi.org/10.1177/0974930617748672>

Mwangi, O. G. (2019). China's Belt and Road Initiative: The Political and Strategic Implications for Kenya. *African Studies Quarterly*, 18(3), 45–62. Recuperado de <https://asq.africa.ufl.edu/>

Mwangi, O. G. (2019). China's Belt and Road Initiative: The Political and Strategic Implications for Kenya. *African Studies Quarterly*, 18(3), 45–62. Recuperado de <https://asq.africa.ufl.edu/>

Wang, Y., & Wissenbach, U. (2019). Clientelism at work? A case study of Kenyan Standard Gauge Railway project. *Economic History of Developing Regions*, 34(3), 1–20. <https://doi.org/10.1080/20780389.2019.1681226>

Mboya, C. (2022). *China's Belt and Road Initiative in the East African Community: Shaping a China-centric regional order*. Stiftung Wissenschaft und Politik. Recuperado de https://www.swp-berlin.org/assets/afrika/publications/policybrief/MTA_PB12_Mboya_China's Belt and Road Initiative in the East African Community Shaping a China final.pdf

Kamau, P. (2017). The Impact of Chinese Infrastructure Investment on Kenya's Economic Development. *Journal of Infrastructure Development*, 9(2), 123–138. <https://doi.org/10.1177/0974930617748672>

Brautigam, D., & Hwang, J. (2016). Eastern Promises: New Data on Chinese Loans in Africa, 2000 to 2014. China Africa Research Initiative Working Paper No. 4. Johns Hopkins University. Recuperado de <https://www.sais-cari.org/publications>

Mwangi, O. G. (2019). *China's Belt and Road Initiative: The Political and Strategic Implications for Kenya*. *African Studies Quarterly*, 18(3), 45–62. Recuperado de <https://asq.africa.ufl.edu/>

O'Keefe, L. (2025). *China's Belt and Road Initiative in East Africa: Debt, Sovereignty, and Agency in Djibouti, Ethiopia, and Kenya* (Tesis de licenciatura, Claremont McKenna College). Recuperado de https://scholarship.claremont.edu/cmcc_theses/3821/

Brautigam, D., Bhalaki, V., Deron, L., & Wang, Y. (2022). *How Africa Borrows From China: And Why Mombasa Port is Not Collateral for Kenya's Standard Gauge Railway*. China Africa Research Initiative, Policy Brief No. 62. Recuperado de <https://www.sais-cari.org/publications>

Rounds, Z., & Huang, H. (2017). *We are not so different: A comparative study of employment relations at Chinese and American firms in Kenya*. China Africa Research Initiative, Working Paper No. 10. Johns Hopkins University. Recuperado de https://africa.isp.msu.edu/index.php/download_file/view/1632/417/

Zhao, Q. (2020). *How to establish labor protection standards for Kenyan local workers in Chinese multinational corporations*. Washington International Law Journal, 29(2), 455–482. Recuperado de <https://digitalcommons.law.uw.edu/wilj/vol29/iss2/8/>

Oya, C., & Schaefer, F. (2019). *Chinese firms and employment dynamics in Africa: A comparative analysis*. World Development, 122, 562–576. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2019.05.008>

Guo, S., & Jiang, H. (2021). *Chinese Aid and Local Employment in Africa*. AidData Working Paper #107. William & Mary. Recuperado de https://docs.aiddata.org/ad4/pdfs/WPS107_Chinese_Aid_and_Local_Employment_in_Africa.pdf

Brautigam, D., & Hwang, J. (2016). *Eastern Promises: New Data on Chinese Loans in Africa, 2000 to 2014*. China Africa Research Initiative Working Paper No. 4. Johns Hopkins University. Recuperado de <https://www.sais-cari.org/publications>

Zhu, K., & Ren, R. (2022). *Addressing impact evaluation gaps in Belt and Road Initiative projects in Africa: The Standard Gauge Railway project in Kenya as a proof of concept*. China Africa Research Initiative. Recuperado de <https://www.sais-cari.org/publications>

Benabdallah, L. (2019). *Contesting the international order by integrating it: The case of China's Belt and Road Initiative*. Third World Quarterly, 40(1), 92–108. [https://doi.org/10.1080/01436597.2018.1529539​::contentReference\[oaicite:0\]{index=0}](https://doi.org/10.1080/01436597.2018.1529539​::contentReference[oaicite:0]{index=0})

Kell, F. (2023, mayo 31). *Kenya's debt struggles go far deeper than Chinese loans*. Chatham House. Recuperado de <https://www.chathamhouse.org/2023/05/kenyas-debt-struggles-go-far-deeper-chinese-loans>

Nyabiage, J. (2022, abril 17). *Report casts doubt on Chinese debt-trap threat to Kenya's Mombasa port*. South China Morning Post. Recuperado de <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3174555/report-casts-doubt-chinese-debt-trap-threat-kenyas-mombasa>

Brautigam, D., & Hwang, J. (2016). *Eastern Promises: New Data on Chinese Loans in Africa, 2000 to 2014*. China Africa Research Initiative Working Paper No. 4. Johns Hopkins University. Recuperado de <https://www.sais-cari.org/publications>

Rapanyane, M. B. (2021). *Neocolonialism and New Imperialism: Unpacking the Real Story of China's Africa Engagement in Angola, Kenya, and Zambia*. Journal of African Foreign Affairs, 8(1), 23–45. [Wikipedia+IJSTOR+1](#)

Taylor, I. (2020). *Kenya's New Lunatic Express: The Standard Gauge Railway*. African Studies Quarterly, 19(3), 55–72.

Dahir, A. L. (2018, julio 10). *China now owns more than 70% of Kenya's bilateral debt*. Quartz Africa. Recuperado de <https://qz.com/africa/1323257/china-now-owns-more-than-70-of-kenyas-bilateral-debt>