



Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
ICADE

**INVERSIONES CHINAS
EN ÁFRICA: ¿MOTOR DE DESARROLLO O
HERRAMIENTA DE INFLUENCIA? LA LÍNEA DE
FERROCARRIL TAZARA COMO CASO DE
ESTUDIO**

Autor: María Ángeles Díaz Ruiz

Director: Opeyemi Afolabi Femi-Oladunni

MADRID | abril 2025

Declaración de uso de herramientas de IA

Por la presente, yo, María Ángeles Díaz Ruiz, estudiante de 5º de E-6 de la Universidad Pontificia Comillas al presentar mi Trabajo Fin de Grado titulado “*Inversiones Chinas en África: ¿Motor de Desarrollo o Herramienta de Influencia? La Línea de Ferrocarril TAZARA como Caso de Estudio*” declaro que he utilizado la herramienta de Inteligencia Artificial Generativa ChatGPT u otras similares de IAG de código sólo en el contexto de las actividades descritas a continuación:

1. Corrector de estilo literario y de lenguaje para mejorar la calidad lingüística y estilística del texto.
2. Traductor: para traducir textos de un lenguaje a otro.

Afirmo que toda la información y contenidos presentados en este trabajo son producto de mi investigación y esfuerzo individual, excepto donde se ha indicado lo contrario y se han dado los créditos correspondientes (he incluido las referencias adecuadas en el TFG y he explicitado para qué se ha usado ChatGPT u otras herramientas similares). Soy consciente de las implicaciones académicas y éticas de presentar un trabajo no original y acepto las consecuencias de cualquier violación a esta declaración.

Fecha: 30 de abril de 2025.

Firma:



Resumen

Este Trabajo de Fin de Grado analiza el impacto de las inversiones chinas en África, centrándose en el caso de la línea ferroviaria TAZARA entre Tanzania y Zambia, para responder a la pregunta de investigación sobre si estas inversiones actúan como motor de desarrollo económico y social o si, en cambio, responden a intereses de influencia geopolítica por parte de China. El análisis parte de una revisión del contexto histórico de las relaciones sino-africanas, la evolución de la presencia china en el continente y el papel de iniciativas como la Nueva Ruta de la Seda (BRI) y el Foro de Cooperación China-África (FOCAC).

Para la elaboración del análisis y posterior discusión de resultados, se ha empleado como base un marco teórico en el que se explican términos como la Diplomacia de la “Trampa de la Deuda” y la Teoría del Sobreendeudamiento, para facilitar la interpretación de las posibles situaciones de dependencia y soberanía. El estudio profundiza en el análisis del proyecto del ferrocarril TAZARA, evaluando su impacto económico, social e institucional, así como su sostenibilidad y los condicionantes financieros y políticos asociados. Además, se contrasta el enfoque chino con el occidental, tomando como referencia el Corredor del Lobito, con el fin de ilustrar las diferencias entre ambos enfoques de cooperación.

El objetivo principal es aportar una visión crítica y fundamentada sobre las implicaciones de las inversiones chinas en África, ofreciendo elementos de reflexión para el debate académico y político sobre el desarrollo y la capacidad de decisión de los países africanos en el contexto internacional actual. Los resultados de esta investigación servirán para comprender mejor los riesgos y oportunidades que conllevan estas inversiones, facilitando la toma de decisiones informadas para futuros investigadores interesados en las relaciones internacionales y el desarrollo africano.

Palabras clave

Inversiones chinas, desarrollo económico, influencia geopolítica, relaciones sino-africanas, trampa de la deuda, ferrocarril TAZARA, Corredor del Lobito, Nueva Ruta de la Seda (BRI), Foro de Cooperación China-África (FOCAC), deuda externa.

Abstract

This Final Degree Project analyzes the impact of Chinese investments in Africa, focusing on the case of the TAZARA railway line between Tanzania and Zambia. The aim is to answer the research question of whether these investments act as a driver of economic and social development or, in contrast, serve China's geopolitical interests. The analysis begins with a review of the historical background of China-Africa relations, the evolution of China's presence on the continent and the role of initiatives such as the Belt and Road Initiative (BRI) and the Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC).

To support the analysis and the discussion of results, a theoretical framework is used that includes concepts such as debt-trap diplomacy and sovereignty. The study offers an in-depth analysis of the TAZARA railway project, assessing its economic, social and institutional impact, as well as its long-term sustainability and the political and financial conditions involved. In addition, a comparison is made between the Chinese and Western approaches, using the Lobito Corridor as a reference point to illustrate the differences between both cooperation models.

The main objective of this research is to offer a critical and well-founded perspective on the implications of Chinese investments in Africa, contributing ideas for academic and political debate on development and decision-making capacity in African countries within the current international context. The findings aim to help better understand the risks and opportunities associated with these investments, supporting informed choices by future researchers and professionals in international relations and African development.

Key Words

Chinese Investments, economic development, geopolitical influence, China-Africa relations, debt-trap diplomacy, TAZARA railway, Lobito Corridor, Belt and Road Initiative (BRI), Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC), external debt.

ÍNDICE

1.	Introducción.....	7
1.1.	Objetivos del estudio	11
1.2.	Importancia y justificación del tema	12
1.3.	Metodología.....	13
2.	Marco Teórico	15
2.1.	Teoría del sobreendeudamiento	16
2.2.	Diplomacia de la Trampa de la Deuda	16
2.3.	Relaciones sino-africanas en el siglo XX.....	18
2.4.	Nueva Ruta de la Seda (BRI)	20
2.5.	Foro para la Cooperación entre China y África (FOCAC).....	21
2.6.	Presencia de Occidente en África.....	22
3.	Análisis	25
3.1.	Caso de estudio: línea de ferrocarril TAZARA.....	25
3.2.	Características del proyecto y financiación	26
3.3.	Impacto económico, social e institucional en Tanzania y Zambia	27
3.4.	Evolución de la cooperación entre China, Tanzania y Zambia	30
3.5.	Comparación entre el TAZARA y el Corredor del Lobito.....	36
4.	Discusión de resultados	39
4.1.	¿Las inversiones chinas en África son un motor para el desarrollo o una herramienta de influencia?.....	42
5.	Conclusión	44
5.1.	Reflexiones finales sobre las inversiones chinas en África.....	44
5.2.	Implicaciones para el desarrollo y la soberanía africana	45
5.3.	Recomendaciones para futuras investigaciones	46
6.	Bibliografía.....	49

Índice de figuras y tablas

Figura 1: Mapa sobre la inversión china en África.....	7
Gráfico 1: Préstamos chinos a los principales 10 países prestatarios africanos.....	10
Figura 2: Mapa de El Corredor del Lobito.....	24
Figura 3: Mapa de los principales corredores ferroviarios del sur de África: comparación entre TAZARA y el Corredor del Lobito.....	25
Gráfico 2: Comparación de participación en el transporte de mercancías en África Oriental.....	30
Gráfico 3: Evolución del comercio bilateral entre Tanzania y China.....	32
Gráfico 4: Evolución del comercio bilateral entre Zambia y China.....	33
Gráfico 5: Evolución de la deuda externa de Tanzania en el periodo 2012-2023.....	34
Gráfico 6: Evolución de la deuda externa de Zambia en el periodo 2012-2023.....	34
Tabla 1: Comparación entre la línea de ferrocarril TAZARA y el Corredor del Lobito.....	38

1. Introducción

El contexto actual de las relaciones internacionales está caracterizado por un creciente interés en el control de los recursos estratégicos y zonas de influencia en distintos puntos geográficos, entre los que se encuentra el continente africano (Alaminos, 2022). Cada vez es mayor el interés chino en África, el cual está escalando a asuntos políticos y de seguridad, favoreciendo la rivalidad entre las principales potencias. Este creciente interés se ha traducido en un incremento de la inversión china en el continente, especialmente en el ámbito de infraestructuras y financiación gubernamental. Desde el año 2000, China ha concedido más de 1.143 préstamos a gobiernos africanos, alcanzando un valor total de 153.000 millones de dólares. El siguiente mapa (figura 1) muestra la distribución geográfica de estos préstamos y la magnitud de la inversión china en los distintos países africanos, evidenciando el papel central que desempeña China en la financiación del desarrollo del continente (Merino, 2022).

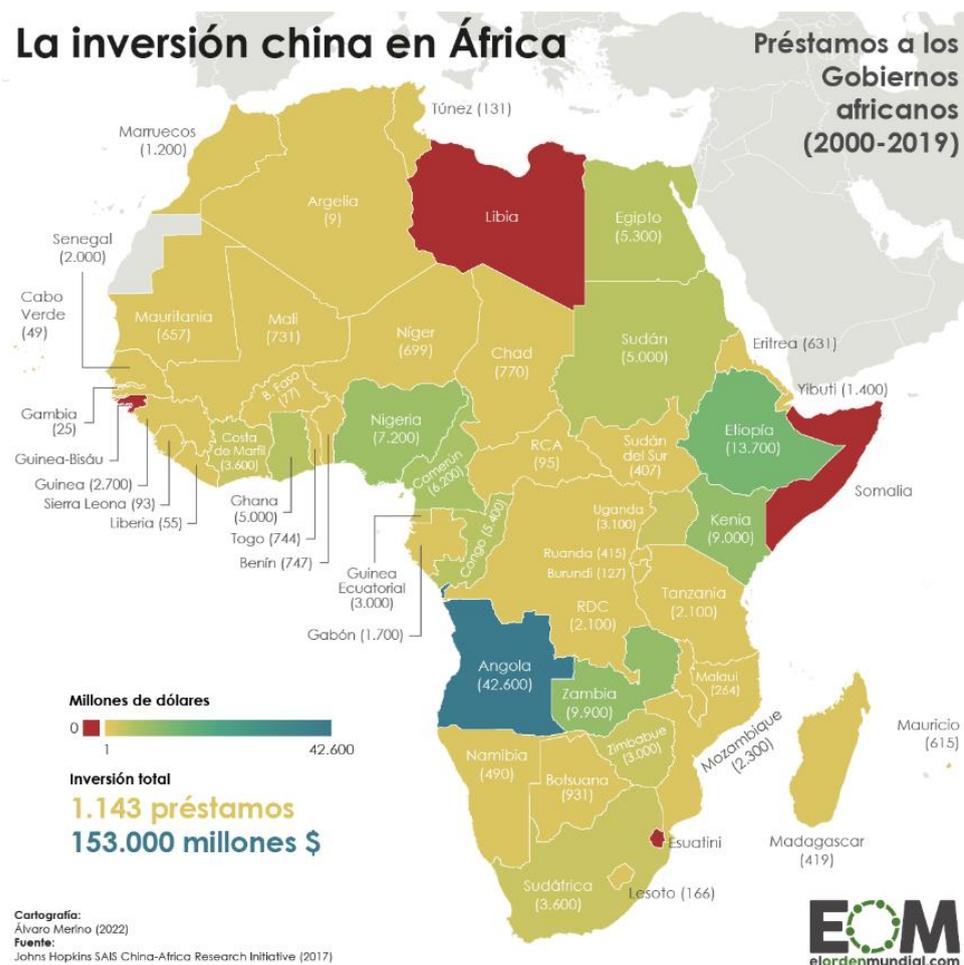


Figura 1: Mapa sobre la inversión china en África. Fuente: El Orden Mundial (2022).

Este aumento en la inversión y la presencia china en África no es un fenómeno reciente, sino el resultado de una relación que se ha ido formando a lo largo de los años. Las relaciones entre China y África se han ido gestando desde la fundación de la República Popular China en 1949 y su apoyo a los países africanos con deseo de independencia. Durante las décadas de los ochenta y noventa, las relaciones entre China y África experimentaron una menor intensidad. Sin embargo, China continuó generando vínculos estrechos y colaborando con países afines ideológicamente durante la Guerra Fría. A partir de los 2000, estas relaciones pasaron a ser más estructuradas y China empezó a enfocarse en África como una región clave para reforzar su influencia política, asegurar apoyos estratégicos y acceder a recursos esenciales que respaldaran su crecimiento económico (Alaminos, 2022).

En octubre de 2000 se celebró la Primera Conferencia Ministerial del Foro de Cooperación entre China y África (FOCAC), con el fin de fortalecer y formalizar las relaciones, derivando en la creación de una asociación estratégica entre ambos (Alden y Large, 2019). En la cumbre más reciente, celebrada el 3 de septiembre de 2024, se estableció como tema central el “unir esfuerzos para avanzar en la modernización y construir una comunidad de futuro compartido China-África de alto nivel” (Embajada de la República Popular China en Ecuador, 2024), reflejando el énfasis en la expansión de las inversiones chinas y la consolidación de su influencia en el continente.

En 2013, el presidente Xi Jinping presentó la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda (*Belt and Road Initiative*, BRI), consolidándose como un eje clave en su relación con los países del sur global. Este proyecto aspira a generar un impacto significativo en África, especialmente en el desarrollo industrial y la creación de infraestructuras, dado que su objetivo es mejorar las conexiones entre naciones y fomentar una mayor integración económica. De este modo, esta estrategia no solo persigue la mejora de las conexiones comerciales, sino que también refuerza el posicionamiento geopolítico de China a nivel global (Alaminos, 2022). África ha adquirido un papel central dentro de esta iniciativa, lo que ha llevado a un incremento de proyectos financiados por China en el continente, desde carreteras y puertos hasta ferrocarriles estratégicos.

Un caso emblemático que refleja las inversiones y la cooperación china en África es la línea de ferrocarril entre Tanzania y Zambia (TAZARA), construida entre 1970 y 1975, gracias a la financiación y asistencia técnica de China. Este proyecto se convirtió en una de las mayores obras de infraestructura en el continente, con el objetivo de conectar el interior de Zambia con el puerto de Dar es Salaam en Tanzania, reduciendo la

dependencia de rutas controladas por regímenes coloniales. A lo largo de los años, TAZARA ha enfrentado desafíos operativos y financieros, lo que ha suscitado debates sobre la sostenibilidad de este tipo de inversiones y su impacto en el desarrollo de la región (Marchetti, 2018).

La creciente participación de China en África ha generado un intenso debate sobre sus implicaciones. Las opiniones se encuentran divididas entre quienes lo perciben como una nueva forma de imperialismo y aquellos que consideran que representa un cambio estructural en el continente.

Por una parte, se critica la política china por ofrecer préstamos con condiciones favorables y sin exigencias políticas, lo que resulta atractivo para los gobiernos africanos, pero podría desembocar en un elevado nivel de endeudamiento o “trampa de deuda”, conformando una nueva forma de explotación de beneficios limitados para la sociedad. Uno de los críticos más destacados de la política de préstamos de China en África es Brahma Chellaney, profesor de Estudios Estratégicos en el Centro de Investigación de Políticas en Nueva Delhi. Chellaney argumenta que “la diplomacia china de la trampa de la deuda es una forma de coerción económica que obliga a los países prestatarios a entregar activos estratégicos o hacer concesiones políticas [...] poniendo en riesgo su soberanía y su desarrollo a largo plazo” (2017). Además, el Instituto de Estudios de Seguridad publicó un informe en 2023 en el que establece el creciente endeudamiento de los países africanos con China. El informe destaca que, aunque la deuda africana no es causada exclusivamente por los préstamos chinos, estos han generado preocupaciones por la falta de transparencia y las cláusulas que afectan a las industrias locales.

Esta preocupación se ve reflejada en la evolución de los préstamos chinos a países africanos, tal y como muestra el Gráfico 1, donde se observa un aumento pronunciado del endeudamiento, especialmente en países como Angola, Etiopía, Kenia o Zambia.

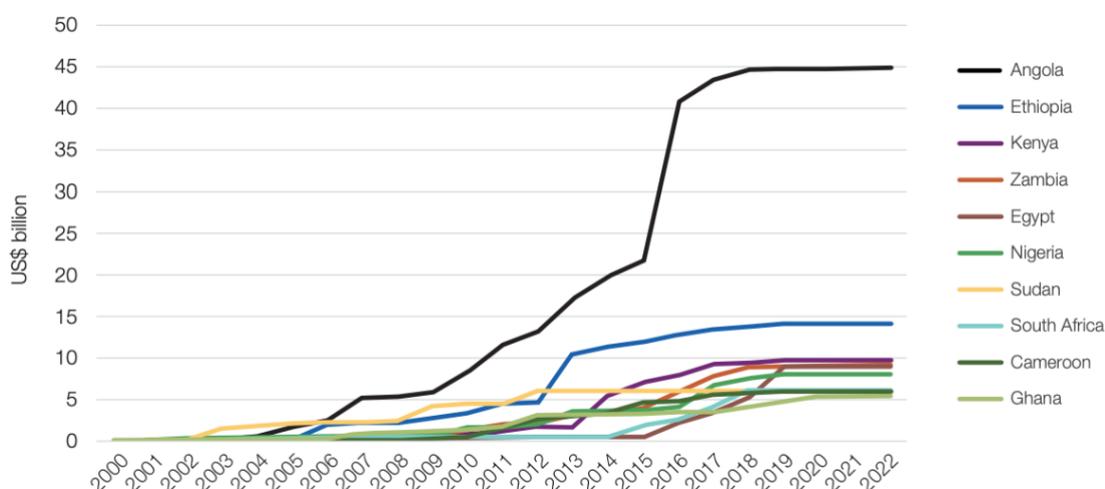


Gráfico 1: Préstamos chinos a los principales 10 países prestatarios africanos (2000-2022). Fuente: Boston University Global Development Policy Center (2023).

Por otra parte, la presencia de China en África se ve como un modelo alternativo al enfoque occidental, está basado en la cooperación sur-sur y guiado por el principio de no intervención (Alaminos, 2022). La economista internacional Dambisa Moyo ha defendido este enfoque como alternativa. De hecho, en una entrevista que concedió a CNN en 2013, expresó cómo la inversión china en África está centrada en infraestructura y crecimiento económico y puede ser beneficiosa para el continente (CNN Business, 2013).

Desde una perspectiva económica, África sigue ocupando un lugar periférico en el sistema económico global, a pesar de su rápido crecimiento demográfico. Por lo tanto, la influencia de China podría significar una oportunidad para impulsar el desarrollo del continente mediante inversiones en proyectos de desarrollo, infraestructura, etc. (Cilliers, 2021). Actualmente, el comercio entre China y África tiene un volumen de 167 mil millones de dólares (primer semestre de 2024). Las exportaciones chinas se estiman en 97 mil millones de dólares y las africanas en 69 mil millones. Además, existen más de 10.000 empresas chinas operando en el continente abarcando todos los sectores, tecnológico, de infraestructura, agricultura, energía, etc., (Al Rabadi, 2024). Estos datos reflejan cómo la presencia económica de China en África consolida su influencia en el continente, además de redefinir las dinámicas de desarrollo, comercio y cooperación internacional.

En este Trabajo de Fin de Grado se analizará hasta qué punto las inversiones chinas en África contribuyen al desarrollo económico del continente o si, por el contrario, constituyen una estrategia de expansión geopolítica que puede generar riesgos de dependencia económica y política. Para ello, se tomará como caso de estudio la línea ferroviaria TAZARA, examinando su impacto en la economía y la sociedad de Tanzania y Zambia, así como su relevancia en la estrategia global china. A través de este análisis, se espera contribuir al debate sobre el papel de China en África y aportar una visión más crítica sobre las implicaciones económicas y políticas de esta relación en el largo plazo.

1.1. Objetivos del estudio

El objetivo general del presente trabajo es analizar críticamente el impacto de las inversiones chinas en África, tomando como caso de estudio la línea de ferrocarril TAZARA, con el fin de determinar si dichas inversiones actúan como un motor de desarrollo económico y social en Tanzania y Zambia o si, por el contrario, representan una herramienta de influencia geopolítica por parte de la República Popular China.

En cuanto a los objetivos específicos, son los siguientes:

- 1) Evaluar el impacto económico de la línea de ferrocarril TAZARA: estudiar cómo la infraestructura ferroviaria ha influido en el desarrollo económico local y regional desde su construcción. Se analizarán indicadores como el comercio, la conectividad, el empleo y la actividad logística, así como los límites derivados de su obsolescencia técnica y financiera.
- 2) Analizar los condicionantes financieros, políticos y sociales de TAZARA: se estudiará la estructura de financiación del proyecto, el rol de China como acreedor, las condiciones de los préstamos, la dependencia tecnológica y el tipo de gobernanza establecido. Además, se considerarán los cambios institucionales y sociales que se han producido en torno a la gestión del ferrocarril.
- 3) Comprender por qué Occidente no consideró viable la construcción del TAZARA, mientras que sí financió infraestructuras como el Corredor del Lobito. Este objetivo permitirá contrastar los criterios de inversión y las estrategias de desarrollo promovidas por los actores occidentales y compararlas con el enfoque chino, evidenciando así las diferencias

geopolíticas y económicas entre ambos modelos.

- 4) Valorar la viabilidad y sostenibilidad de los proyectos financiados por China: se analizará si este tipo de inversiones contribuyen al desarrollo de los países africanos o si refuerzan formas de dependencia económica. Asimismo, se estudiará el nivel de transferencia tecnológica, la participación local y la autonomía en la gestión a medio y largo plazo.
- 5) Visibilizar el margen de maniobra de los países receptores frente a los agentes externos: se evaluará si Tanzania y Zambia han actuado como sujetos activos que negocian sus propios intereses o si se han visto condicionados por diferencias en los niveles de desarrollo y autonomía institucional que limitan su margen de negociación. De esta manera, se visibilizará el papel que pueden tener los Estados africanos en el marco de la cooperación internacional.
- 6) Identificar las diferencias clave entre la cooperación china y occidental en África. Esto se hará a partir del estudio del ferrocarril TAZARA y su comparación con otras iniciativas recientes como el Corredor del Lobito. Mediante este análisis comparativo se pretende entender qué efectos tienen ambos modelos en términos de desarrollo económico, sostenibilidad, transparencia y posicionamiento geopolítico.

1.2. Importancia y justificación del tema

Estudiar la estrategia de inversión China en África es relevante desde una perspectiva económica y también desde el análisis de las relaciones de poder en el sistema internacional. La creciente presencia China en el continente ha redefinido las formas de cooperación y desarrollo, cuestionando el papel tradicional que ejercían las potencias occidentales y los organismos financieros multilaterales (Gómez, 2015).

La elección del ferrocarril Tanzania-Zambia (TAZARA) como caso de estudio responde a la inquietud de analizar un proyecto que simboliza la evolución de las relaciones sino-africanas. Lejos de ser un evento aislado, el TAZARA representa una de las mayores inversiones chinas en infraestructura en África y se establece como un antecedente fundamental para comprender los proyectos que China está impulsando en el continente actualmente (Dussort y Marchetti, 2020). El estudio de este caso permitirá identificar patrones en la estrategia china de cooperación, evaluar los impactos a largo plazo y comparar sus efectos con los modelos tradicionales de asistencia al desarrollo.

Asimismo, el análisis de la línea de ferrocarril TAZARA cobra especial importancia en un contexto en el que las relaciones entre China y África han generado tanto elogios como críticas. Por un lado, los defensores del modelo chino argumentan que ha proporcionado a África las infraestructuras necesarias para su desarrollo, evitando las limitaciones políticas impuestas por Occidente. Por otro lado, algunos sectores sostienen que este tipo de inversiones han generado una nueva forma de dependencia, marcada por el endeudamiento y la falta de transparencia real de tecnología y conocimientos (Navarrete, 2023). Para comprender el impacto real de las inversiones chinas en África, es fundamental evaluar hasta qué punto estos argumentos se sostienen.

Desde el punto de vista académico, este trabajo es importante porque permite analizar en profundidad un caso concreto de inversión china en África, con el objetivo de entender mejor sus implicaciones reales en contextos específicos. A través del estudio del ferrocarril TAZARA, se analizan de forma crítica los impactos económicos, sociales e institucionales en Tanzania y Zambia y se evalúan tanto los beneficios materiales como los riesgos asociados, entre ellos la sostenibilidad financiera y la posible dependencia estructural. Este análisis permite también aportar elementos de reflexión sobre el modelo de cooperación impulsado por China y su comparación con propuestas occidentales, tomando como referencia el Corredor del Lobito. En conjunto, este trabajo ofrece claves útiles para el debate sobre desarrollo, cooperación internacional y relaciones sino-africanas en el contexto global actual.

1.3. Metodología

Para la elaboración de este Trabajo de Fin de Grado se emplea una metodología mixta, combinando un enfoque cualitativo y cuantitativo para analizar la influencia de las inversiones chinas en África, con un foco especial en la evaluación de su impacto en el desarrollo económico y su posible papel como herramienta geopolítica.

En primer lugar, se desarrolla un análisis cualitativo que permite contextualizar y comprender la historia y geopolítica en torno a las inversiones chinas en el continente africano. Para ello, se lleva a cabo una revisión bibliográfica exhaustiva que incluye libros especializados, artículos académicos, informes de organismos internacionales, como el Banco Mundial, la ONU, la UNCTAD o el Banco Africano de Desarrollo, así como estudios previos sobre cooperación China-África publicados por centros de investigación como el *China-Africa Research Initiative* (CARI). Asimismo, se utiliza un marco teórico

basado en teorías clave de relaciones internacionales, como la “trampa de la deuda” y la Teoría del sobreendeudamiento, con el fin de interpretar los procesos desde una perspectiva tanto económica como política. En esta línea, se examinan discursos oficiales, documentos de cooperación bilateral y acuerdos estratégicos entre China y países africanos, con el objetivo de identificar patrones de comportamiento que sugieren que las inversiones chinas podrían estar orientadas más hacia la expansión de su influencia geopolítica que hacia un desarrollo económico genuino para los países receptores.

Dentro del enfoque cualitativo, se opta por un diseño metodológico de estudio de caso centrado en el ferrocarril TAZARA, infraestructura financiada por China entre Tanzania y Zambia durante los años 70. Este caso permite observar de forma detallada cómo una gran inversión estatal extranjera influye en los procesos de transformación económica, social e institucional de los países receptores.

A nivel cuantitativo, se recogen y analizan datos macroeconómicos y comerciales que permiten respaldar empíricamente los argumentos presentados. El análisis se centra en las variables económicas clave de Tanzania y Zambia, incluyendo el crecimiento del PIB, la evolución de la deuda externa, el volumen de exportaciones e importaciones y el peso específico del comercio bilateral con China. Estos datos provienen de fuentes oficiales y verificadas como el FMI, la UNCTAD, bases institucionales especializadas como la del Boston University Global Development Policy Center, así como de los Bancos Centrales de Tanzania y Zambia. El tratamiento y la interpretación de estos datos permite identificar patrones, desequilibrios y niveles de exposición financiera.

De forma complementaria, se ha incluido una comparación con el Corredor del Lobito impulsado por actores occidentales, con el fin de contrastar diferentes modelos de cooperación internacional. Esta comparación no es el foco central del trabajo, pero aporta valor analítico para entender mejor las distintas lógicas de inversión y los condicionantes políticos que existen detrás de ellas.

A partir de esta base teórica y empírica, el trabajo se estructura en distintas fases. Primero, se contextualizan las relaciones entre China, Tanzania y Zambia, abordando el marco histórico, político y económico que ha dado forma a la cooperación trilateral. Después, se analiza el proyecto del ferrocarril TAZARA en profundidad, atendiendo a sus características técnicas, sus condiciones de financiación y su impacto económico, social e institucional en ambos países. A continuación, se examina cómo ha evolucionado la cooperación entre China y estos dos países, prestando especial atención a la evolución de

la deuda y el comercio bilateral. Finalmente, se incluye una comparación con el Corredor del Lobito para contrastar los modelos de inversión chino y occidental.

Toda esta información se integra posteriormente en la discusión de resultados, donde se responde a la pregunta de investigación y se abordan de forma crítica los objetivos establecidos en la introducción. Este enfoque permite ofrecer una visión amplia y fundamentada sobre el papel de las inversiones chinas en África, considerando tanto su potencial como los riesgos que pueden conllevar dependiendo del contexto en el que se desarrollen.

2. Marco Teórico

Para comprender el alcance de las inversiones chinas en África y su impacto en el desarrollo del continente, es preciso establecer un marco teórico y contextual sólido. En este capítulo se explicarán los enfoques clave que permiten estudiar la interacción de la relación entre ambos actores, así como los mecanismos a través de los cuales China ha fortalecido su presencia en la región.

En primer lugar, la Teoría del sobreendeudamiento es una base para analizar si la inversión china está generando un nivel de endeudamiento insostenible que restringe la autonomía económica de los países receptores o si, por el contrario, constituye una oportunidad para el desarrollo mediante financiación para infraestructuras clave y crecimiento económico. Dentro de este contexto, el concepto de “Trampa de la Deuda” ha cobrado relevancia en los últimos años, ya que plantea interrogantes sobre el endeudamiento africano y el nivel de influencia que China podría ejercer sobre las economías receptoras.

Asimismo, es imprescindible abordar las relaciones sino-africanas en el siglo XX para comprender los antecedentes que han moldeado el vínculo actual entre ambas regiones. A partir de esto, es relevante explicar el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda (BRI) y el Foro para la Cooperación entre China y África (FOCAC), como instrumentos clave de la estrategia china para fortalecer su presencia en el continente.

Por último, se analizará la presencia de Occidente en África, lo que permitirá contrastar los enfoques de desarrollo e influencia, proporcionando una perspectiva comparativa frente al modelo chino.

2.1. Teoría del sobreendeudamiento

El sobreendeudamiento de los Estados ha afectado especialmente a los países en desarrollo, donde la acumulación de deuda externa excede la capacidad para pagar los préstamos y, consecuentemente, limita el crecimiento económico de un país. La Teoría del sobreendeudamiento se ha desarrollado en el marco de la economía en desarrollo y la política financiera internacional. Krugman (1988) y Sachs (1989) introdujeron la teoría del “círculo vicioso del sobreendeudamiento”, que explica que un país con elevada deuda debe aumentar los impuestos o reducir el gasto público para atender a sus obligaciones, lo que desincentiva la inversión y reduce el crecimiento económico, generando la necesidad de nuevos préstamos y agravando la crisis fiscal (Adebola, 2010).

Esta teoría se puede aplicar a los países africanos porque África es una de las regiones más afectadas, con una deuda pública que ha crecido significativamente en las últimas décadas, según el Informe sobre la Presencia de China en África (Gómez, 2023). Además, el Fondo Monetario Internacional (FMI) ha advertido que el sobreendeudamiento puede limitar la capacidad de los gobiernos africanos para invertir en sectores clave como la salud y la educación, lo que ralentiza el desarrollo (2020).

En resumen, esta teoría ofrece un escenario explicativo que sirve para comprender los riesgos asociados a los altos niveles de deuda, particularmente en los países africanos. Determina que el exceso de deuda puede limitar la capacidad de los gobiernos para impulsar el crecimiento económico y, a su vez, reducir la inversión privada, pues perciben mayores riesgos. Esta situación refuerza la dependencia de la financiación externa, como la proveniente de China, dando lugar a un ciclo de deuda que compromete la autonomía de estos países (Antoine et al., 2021).

2.2. Diplomacia de la Trampa de la Deuda

La Diplomacia de la Trampa de la Deuda es un concepto relativamente nuevo en el ámbito de las relaciones internacionales, ya que fue empleado por primera vez por Brahma Chellaney en 2017 y, actualmente, se vincula a la política exterior china. Describe una estrategia basada en la concesión de préstamos para financiar proyectos en países en desarrollo. Sin embargo, cuando el país receptor enfrenta dificultades para devolver la deuda, se ve forzado a ceder activos económicos, políticos o territoriales al prestamista, consolidando así su influencia sobre el deudor y generando dependencia económica (Chellaney, 2017).

Este concepto se originó tras el análisis de casos donde países que habían recibido financiación china para infraestructuras estratégicas tuvieron dificultad para hacer frente a los pagos, incurriendo en renegociaciones o transferencias de explotación a empresas chinas. Uno de los casos más conocidos es el Puerto de Hambantota en Sri Lanka, donde el gobierno, ante una deuda nacional del 78% del PIB y una limitada capacidad de pago, cedió en julio de 2017 la infraestructura a China Merchants Port Holdings Company por 99 años, a cambio de 1.200 millones de dólares, con el fin de aliviar su carga financiera (Alden, 2020).

Este tipo de situaciones han generado preocupación en la comunidad internacional sobre la sostenibilidad de la deuda en países que participan en la Nueva Ruta de la Seda. De hecho, en 2018 en una Conferencia entre el Fondo Monetario Internacional y el Banco Popular Chino, la entonces directora del FMI, Christine Lagarde, advirtió que los proyectos de infraestructura financiados por China podrían aumentar significativamente la deuda pública en países que ya enfrentan dificultades económicas. Además, enfatizó que el proyecto BRI debería dirigirse únicamente a Estados que pudieran hacer frente a la deuda (Lagarde, 2018).

Por otro lado, también existen argumentos en contra de este concepto que lo consideran una estrategia occidental para desacreditar la expansión económica china. Varios analistas han señalado que no hay suficiente evidencia empírica que respalde la existencia de una estrategia sistemática de endeudamiento por parte de China. Por ejemplo, Deborah Brautigam, profesora de Economía Política Internacional y directora de la Iniciativa de Investigación China-África en la Universidad Johns Hopkins, mantiene que “la idea de que China esté atrapando deliberadamente a los países en deudas insostenibles carece de fundamento empírico” y que, en muchos casos, los gobiernos receptores son actores clave en la negociación de los términos de los préstamos (Brautigam, 2020). De acuerdo con esta opinión, el endeudamiento responde más a una mala gestión financiera interna que a una estrategia de dominación china.

Igualmente, el economista Kevin Gallagher, establece que la “Trampa de la Deuda” no tiene en cuenta que las instituciones financieras chinas han participado en reestructuraciones de deuda y condonaciones en múltiples países en desarrollo, lo que indica que buscan estabilidad financiera a largo plazo (Gallagher, 2021).

En definitiva, pese a que la Diplomacia de la Trampa de la Deuda ha generado un debate en el ámbito de las relaciones internacionales, en este trabajo no se va a abordar

como un fenómeno aislado, sino como un marco teórico que permita analizar las inversiones chinas en África desde una perspectiva crítica.

2.3. Relaciones sino-africanas en el siglo XX

Durante el siglo XX, las relaciones entre China y África estaban enmarcadas en un contexto de descolonización, de Guerra Fría y de reorganización del orden internacional. La República Popular China se posicionó como un aliado estratégico de los movimientos de liberación africanos, promoviendo una agenda de solidaridad Sur-Sur y de antiimperialismo (Mateos, 2023). Esta política exterior buscaba generar legitimidad internacional para el régimen chino y contrarrestar el aislamiento diplomático al que se enfrentaba tras romper relaciones con la Unión Soviética.

En este contexto, la participación de China en la Conferencia de Bandung de 1955 constituyó un hito clave en la proyección internacional de su política exterior. La República Popular China, representada por Zhou Enlai, se alineó con el resto de países afroasiáticos con el fin de defender un orden mundial alternativo, construido en torno a los principios de soberanía, no injerencia, igualdad y cooperación pacífica. Dichos principios están recogidos en la declaración final de la conferencia y son conocidos como los “Diez Principios de Bandung”. Reflejan una voluntad colectiva de oponerse tanto al colonialismo tradicional como a las nuevas formas de dominación ideológica en el marco de la Guerra Fría (Molina Medina, 2015). En lugar de adoptar una postura de confrontación, Zhou Enlai abogó porque las naciones se entendiesen, subrayando que las diferencias ideológicas no debían impedir la cooperación internacional y defendiendo que la revolución china había sido una construcción nacional. Esta intervención no solo contribuyó a reforzar el discurso anticolonial, sino que permitió a China consolidarse como referente moral y político del Sur Global, sentando las bases para las relaciones estratégicas futuras con África (Molina Medina, 2015).

Este posicionamiento no fue únicamente ideológico, sino también estratégico. A partir de Bandung, China logró consolidar su discurso centrado en principios como la no injerencia, el respeto mutuo y el beneficio compartido, construyendo una imagen de potencia solidaria con los países del Sur Global. Con ello, China trataba de hacer hincapié en que, a diferencia de las potencias occidentales, no tenía un pasado colonial en África, lo que le dotaba de una supuesta autoridad moral para establecer relaciones de igual a igual con los Estados africanos (Lechini, 2013).

Tal y como establece Lechini, esta estrategia responde a una lógica de refuerzo de la legitimidad internacional de China diferenciándose del modelo occidental, al mismo tiempo que comenzaba alianzas políticas y económicas en África sin recurrir a la coerción ni a la imposición de condiciones (Lechini, 2013). Este discurso de solidaridad y cooperación entre iguales funcionó como una vía para construir relaciones estratégicas duraderas con el continente africano.

Paralelamente, China fue afianzando su presencia en África a través de la apertura progresiva de embajadas y la formalización de relaciones diplomáticas. Durante las décadas de 1960 y 1970, estableció lazos oficiales con un número creciente de países africanos: catorce durante los años sesenta y veintidós más en la década siguiente, lo que evidencia una clara voluntad de consolidar su posición en el continente (Alden et. al., 2008). Esta expansión diplomática no solo respondía a la necesidad de reconocimiento internacional frente al aislamiento chino de ese momento, sino que además sirvió de base operativa para canalizar acuerdos de cooperación, intercambios técnicos y respaldo político mutuo. Asimismo, las embajadas funcionaban como puntos de enlace clave para desplegar su estrategia de inserción regional a largo plazo, con un enfoque que combina pragmatismo político y afinidad ideológica (Alden, 2005).

Por otro lado, es importante destacar que los países africanos no fueron actores pasivos en este proceso, sino que supieron aprovechar el acercamiento chino como herramienta para reforzar su autonomía estratégica en un contexto internacional marcado por la presión de las potencias occidentales y soviéticas. Como sostiene Corkin, Estados como Tanzania y Zambia utilizaron la relación con China no solo como vía para obtener financiación y apoyo técnico, sino también como mecanismo de negociación frente a otras potencias como Estados Unidos, ampliando su margen de maniobra diplomático (Corkin, 2014). En línea con esto, Alden y Alves destacan que “los líderes africanos han mostrado históricamente una notable capacidad para instrumentalizar la competencia entre actores externos”, configurando alianzas que respondiesen a sus propias prioridades nacionales (Alden et. al. 2008). Esta capacidad de acción se denomina comúnmente como “agencia africana” y se manifiesta de modo que varios Estados negociaron activamente los términos de su cooperación con China, evitando en muchos casos relaciones de dependencia (Taylor, 2009). En consecuencia, la relación sino-africana en el siglo XX puede entenderse tanto como una estrategia de proyección internacional por parte de China, como una vía utilizada por los países africanos para diversificar sus alianzas y reducir su vulnerabilidad frente a las dinámicas de la Guerra Fría (Mohan et. al., 2008).

En definitiva, las relaciones sino-africanas en el siglo XX estuvieron marcadas por afinidades ideológicas y objetivos diplomáticos compartidos, además de por una construcción estratégica de lazos bilaterales que combinaron pragmatismo, un discurso anticolonial y oportunidades para ambas regiones. Este legado histórico sentó las bases para una nueva etapa de cooperación. A partir del 2000, especialmente con el lanzamiento de las iniciativas como el Foro para la Cooperación China-África (FOCAC) y la Nueva Ruta de la Seda (BRI), la presencia de china en África ha adquirido una dimensión nueva focalizada en inversiones, proyectos de infraestructura y diplomacia económica (Lechini, 2013). Por ello, para comprender el verdadero alcance y las implicaciones de esta evolución, es preciso analizar estas iniciativas a través de las cuales se estructura la influencia china en el continente en la actualidad.

2.4. Nueva Ruta de la Seda (BRI)

La Nueva Ruta de la Seda (*Belt and Road Initiative* o BRI), es una estrategia de desarrollo internacional iniciada por la República Popular China en 2013, bajo la presidencia de Xi Jinping. Está inspirada en las antiguas rutas comerciales terrestres y marítimas que conectaban Asia con Europa y África, y tiene como objetivo crear una red global de infraestructuras físicas, económicas y digitales que refuercen la conectividad entre países para fomentar el comercio internacional (Githaiga et. al., 2019).

Esta iniciativa se ha concebido como un pilar estratégico dentro de la política exterior china y fue incorporada oficialmente a la Constitución del Partido Comunista Chino en 2017, lo que demuestra su carácter estructural y relevancia como instrumento de proyección global (Tarrósy, 2020). Uno de los principales objetivos de la Nueva Ruta de la Seda es promover la integración económica internacional mediante la mejora de infraestructuras de transporte, logística y energía. Asimismo, busca facilitar la cooperación financiera, el comercio entre regiones y los intercambios culturales y tecnológicos. Según Lokanathan, la BRI aspira a construir lo que Pekín denomina “una comunidad de destino compartido para la humanidad”, basada en principios como la complementariedad, la equidad y el desarrollo común (Lokanathan, 2020).

En cuanto al contexto africano, la BRI ha adquirido un papel cada vez más relevante. Aunque África no formaba parte de los corredores iniciales de la iniciativa, fue incorporada progresivamente a través de la firma de memorandos de entendimiento con más de 40 Estados africanos, así como mediante la financiación de proyectos de infraestructura

(Tarrósy, 2020). En este sentido, la región se ha convertido en una pieza fundamental dentro de la Ruta Marítima de la Seda, especialmente en lo relativo a la construcción y modernización de puertos, corredores logísticos y zonas económicas especiales, al estar bañada por el Océano Índico como China (Githaiga et. al., 2019). No obstante, también se han desarrollado conexiones terrestres que responden a la lógica de la Franja Económica de la Ruta de la Seda, como es el caso de ciertos proyectos ferroviarios como el ferrocarril TAZARA, que se analizará en profundidad en los próximos capítulos de este TFG.

Además de la dimensión de infraestructura, la BRI incluye componentes de cooperación política, financiera y tecnológica, organizados a través de foros multilaterales, acuerdos bilaterales y plataformas de diálogo. Esta iniciativa se presenta como una alternativa a los modelos tradicionales de desarrollo, especialmente para países del Sur Global con necesidades urgentes de inversión y baja capacidad de acceso a financiación internacional convencional (Lokanathan, 2020).

En resumen, la Nueva Ruta de la Seda representa una de las apuestas más ambiciosas de China actualmente en materia de gobernanza internacional y relaciones exteriores. En el caso africano, ofrece un marco institucionalizado para reforzar los vínculos sino-africanos, canalizar inversiones y promover una integración económica más profunda, en línea con la visión de una globalización liderada por los Estados del Sur.

2.5. Foro para la Cooperación entre China y África (FOCAC)

La creación del Foro para la Cooperación China-África (FOCAC) en el año 2000 supuso un punto de inflexión en la política exterior china hacia el continente africano, institucionalizando un diálogo que, hasta el momento, se había desarrollado de forma fragmentada y bilateral. Este Foro se creó con el objetivo de fortalecer las relaciones diplomáticas, económicas y culturales entre China y los Estados africanos, a través de un marco multilateral que promueve la cooperación sin condiciones políticas, bajo los principios de respeto mutuo, igualdad soberana y beneficio compartido (Taylor, 2010).

El FOCAC se estructura como un mecanismo de diálogo trienal, que alterna cumbres entre altos mandatarios y reuniones ministeriales. Igualmente, va acompañado de planes de acción también trienales en los que se detallan los compromisos asumidos por ambas partes. Estos compromisos abarcan una amplia gama de sectores, desde la financiación de infraestructuras hasta la cooperación en salud, educación, agricultura, tecnología y seguridad. Según Taylor, el Foro ha servido para articular de manera coordinada la

diplomacia de desarrollo china, mostrando una imagen de compromiso estructural con el progreso africano (Taylor, 2010).

Además, cabe destacar que el FOCAC ha ido evolucionando en función del creciente peso de China en el sistema internacional. De hecho, se pueden distinguir tres grandes etapas: la primera, entre 2000-2006, estuvo centrada en el comercio y la diplomacia simbólica; la segunda de 2006 a 2015, estuvo marcada por el auge de las inversiones y los préstamos para infraestructura; y, por último, la tercera a partir de 2015, se caracteriza por la integración del FOCAC con otras iniciativas estratégicas como la Nueva Ruta de la Seda, explicada en el apartado anterior. Esta evolución refleja un proceso de maduración institucional que ha aportado al Foro un mayor alcance operativo y de legitimidad internacional, consolidando su papel como pilar de la presencia global china (Ze Yu, 2022).

Del mismo modo, el FOCAC ha permitido a China consolidar su influencia política en África a través de mecanismos como el apoyo al principio de “una sola China”, el respaldo a sus posiciones en foros multilaterales y la formación de élites africanas en instituciones académicas y administrativas chinas. Según Dynamic, el Foro ha sido una herramienta clave para construir una “comunidad de destino compartido”, un concepto que resume la visión china de una globalización alternativa, más inclusiva y menos condicionada por los parámetros occidentales (Dynamic, 2019).

Para terminar, el Foro para la Cooperación China-África se ha convertido en una plataforma clave para entender cómo ha evolucionado la política exterior china en las últimas décadas. Además, este Foro ayuda a comprender cómo China está construyendo su papel como potencia del Sur Global a través de mecanismos institucionales propios, algo que será clave para el análisis que se desarrollará en los próximos capítulos de este trabajo.

2.6. Presencia de Occidente en África

Con el fin de comparar el modelo de cooperación propuesto por China, es preciso analizar también la trayectoria y características de la presencia occidental en África.

La presencia de las potencias occidentales en África tiene un recorrido más prolongado, que ha estado marcado por el legado del colonialismo europeo y las formas de control económico y político que se mantuvieron tras las independencias. Como señala Lechini, durante décadas las relaciones entre África y Occidente se formaron en torno a las lógicas de dependencia, donde las antiguas metrópolis conservaron su influencia a través de

vínculos diplomáticos, militares y comerciales y, en ocasiones, bajo dinámicas neocoloniales (Lechini, 2013).

Tras el proceso de descolonización, esta presencia se canalizó fundamentalmente mediante instituciones multilaterales como el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial y, más adelante, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y la Unión Europea. Estos actores han promovido una cooperación basada en condiciones que exigían a los países africanos implementar reformas estructurales, liberalizar sus economías y adoptar medidas de austeridad a cambio de asistencia financiera. Este modelo ha dominado el escenario africano desde los años 80. Sin embargo, ha sido objeto de críticas por sus efectos en el debilitamiento de la sociedad, la desindustrialización y la pérdida de autonomía económica de los Estados receptores (OECD, 2023).

Asimismo, el economista Joseph Stiglitz ha argumentado que las políticas impuestas por las instituciones de Bretton Woods en los países africanos ignoraron en muchos casos las condiciones locales, debilitando sus sistemas productivos e intensificando la desigualdad. Según Stiglitz, el enfoque de “recetas universales” no solo fue ineficaz, sino que redujo la legitimidad de los gobiernos locales al imponer decisiones desde fuera (Stiglitz, 2017). Este punto de vista coincide con las observaciones recogidas en los informes más recientes de la OCDE, donde se reconoce que la ayuda al desarrollo sigue enfrentándose a desafíos de eficacia, fragmentación y alineación con las prioridades reales de los países socios (OECD, 2023).

Actualmente, la presencia occidental en África continúa mediante estos mismos organismos, pero ha adoptado nuevas formas estratégicas como respuesta al creciente protagonismo de actores no occidentales, especialmente China. Tanto la Unión Europea como Estados Unidos han intensificado su presencia diplomática y económica en el continente, promoviendo iniciativas como la “Global Gateway” europea o el “Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII)”, liderado por el G7. Con estas estrategias, se busca, por un lado, mejorar la conectividad regional y, por otro, revalorizar los principios democráticos, la transparencia institucional y el respeto a los derechos humanos como pilares de su acción exterior (OECD, 2023).

Además, cabe destacar que una iniciativa de esta nueva etapa es el relanzamiento o renovación del Corredor del Lobito, un ferrocarril que conecta Angola, Zambia y la República Democrática del Congo, financiada por la UE, Estados Unidos y el Banco Africano de Desarrollo.

En la siguiente *figura 2* se puede apreciar un mapa del Corredor del Lobito y cómo conecta los distintos países mencionados. Este corredor tiene como objetivo facilitar la exportación de materias primas desde el interior del continente hasta la costa atlántica, mejorando la logística y la integración regional (European Commission, 2023). Según la Comisión Europea, el proyecto forma parte de una “asociación estratégica para inversiones sostenibles” que busca posicionar a la UE como un socio fiable frente a las iniciativas chinas. No obstante, se ha señalado que este tipo de proyectos pueden reproducir lógicas extractivas heredadas del colonialismo, especialmente por la participación de empresas mineras occidentales en zonas de alto valor geoestratégico (Dumas et. al., 2024).



Figura 2: Mapa de El Corredor del Lobito. Fuente: Comisión Europea (2023).

Por último, aunque los discursos del modelo chino y occidental difieren especialmente en relación con el anticolonialismo y la igualdad entre socios, en la práctica, ambos modelos comparten elementos clave como el uso de la inversión y la infraestructura como instrumentos de proyección exterior. Por ello, haber abordado el enfoque occidental en este apartado ha proporcionado una base para valorar con mayor claridad si las iniciativas como el ferrocarril TAZARA reproducen patrones que ya se han visto de otras formas.

3. Análisis

3.1. Caso de estudio: línea de ferrocarril TAZARA

Después de haber definido el marco teórico y contextual que permite comprender el papel de China en África, este capítulo se centra en el análisis del caso del ferrocarril TAZARA (Tanzania-Zambia Railway). Esta infraestructura, fue construida entre 1970 y 1975 con financiación y asistencia técnica de la República Popular China y constituye uno de los primeros grandes proyectos de cooperación entre China y África en el ámbito de transporte (Marchetti, 2018).

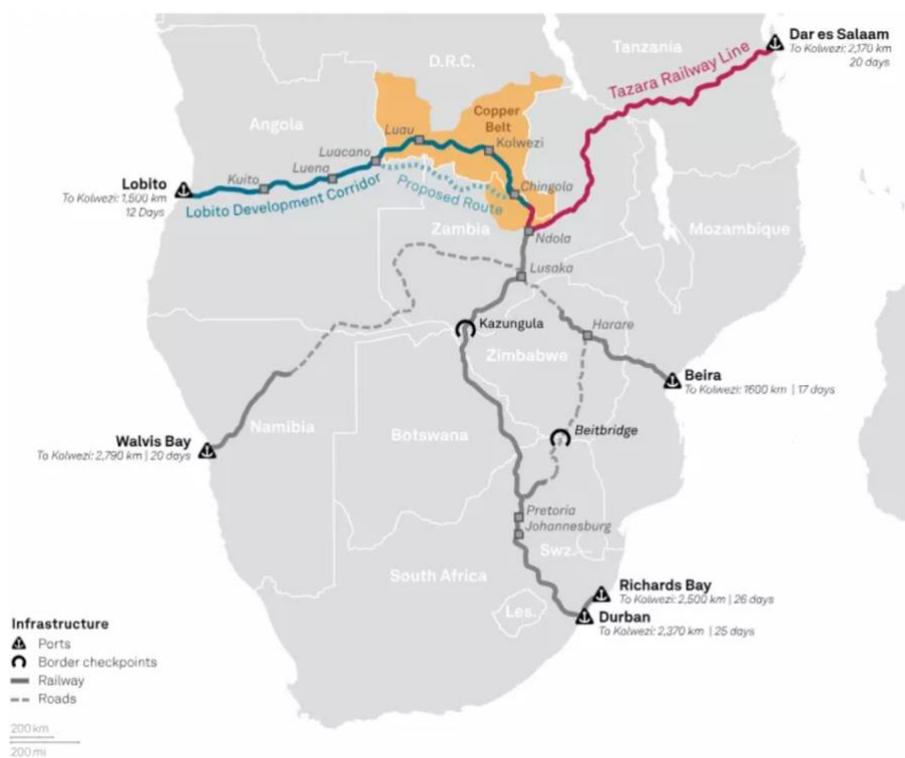


Figura 3: Mapa de los principales corredores ferroviarios del sur de África: comparación entre TAZARA y el Corredor del Lobito. Fuente: S&P Global Commodity Insights (2024).

Con este análisis, se busca evaluar si este proyecto se puede entender como una herramienta de desarrollo o como una forma de influencia geopolítica. Para ello, en los próximos apartados se estudiarán sus características técnicas y financieras, así como de su impacto económico, social e institucional en Tanzania y Zambia. Igualmente, se analizará la evolución de la cooperación entre China, Tanzania y Zambia, valorando en qué medida se ajusta o no al discurso de solidaridad Sur-Sur que ha acompañado históricamente a la política exterior china.

3.2. Características del proyecto y financiación

La línea de ferrocarril TAZARA es más que una infraestructura de transporte. Representó una manifestación concreta de la cooperación sur-sur en plena Guerra Fría, así como un proyecto de desarrollo con profundas implicaciones geopolíticas. Desde el inicio, este ferrocarril respondió a la lógica de interdependencia regional. Por un lado, Zambia necesitaba una vía de salida al mar para su principal producto de exportación, el cobre, evitando los países gobernados por regímenes inestables, como Rodesia del Sur o Sudáfrica. Por su parte, Tanzania veía en la alianza con China una vía para consolidar su propio modelo de desarrollo socialista sin condiciones externas (Monson, 2009).

En este contexto, China ofreció en 1967 financiar por completo la construcción de la línea de ferrocarril entre Kapiri Mposhi (Zambia) y el puerto de Dar es Salaam, en Tanzania, a través de un préstamo sin intereses de 988 millones de yuanes (aproximadamente 500 millones de dólares de la época). El acuerdo incluía tanto recursos financieros, como asistencia técnica integral: maquinaria, materiales y participación de más de 15.000 trabajadores y técnicos chinos, que se desplazaron durante más de cinco años (Brautigam, 2009).

Lo que distingue este proyecto de otros esquemas de ayuda al desarrollo contemporáneos es que se inscribía dentro de una estrategia deliberada de diferenciación frente al modelo occidental. A diferencia del FMI o Banco Mundial, que habían rechazado apoyar el proyecto alegando su baja rentabilidad, China optó por financiarlo sin imponer reformas estructurales ni condiciones económicas. Esta práctica se adelantó en décadas a los postulados de la cooperación sur-sur defendidos por organismos como la UNCTAD, que reivindican mecanismos de asistencia más equitativos, solidarios y respetuosos con la soberanía de los países receptores (UNCTAD, 2019).

No obstante, este esquema de dependencia técnica generó vulnerabilidades a largo plazo. La infraestructura fue construida bajo estándares ferroviarios chinos, diferentes a los coloniales británicos que predominaban en África del Este, lo que dificultó su integración con otras líneas regionales y consolidó una relación de dependencia tecnológica con China. Por ello, las necesidades de mantenimiento, suministro de repuestos e incluso formación técnica siguieron atadas al apoyo chino (Monson, 2009).

En cuanto al diseño institucional del proyecto, tampoco resultó óptimo. Se creó una autoridad ferroviaria binacional, TAZARA, cuya estructura administrativa se ha enfrentado a numerosos problemas financieros, de gobernanza y operatividad. Según datos recogidos

por el FMI, hacia mediados de los años 90, TAZARA ya funcionaba a menos del 30% de su capacidad estimada y su rentabilidad se había erosionado drásticamente (Mlachila et. al., 2016).

En términos de Relaciones Internacionales, este proyecto puede entenderse como una anticipación temprana del tipo de diplomacia infraestructural que China expandiría décadas después bajo la BRI. Como destaca Laguna, la política exterior china en el Sur Global ha pivotado en torno a la inversión en infraestructuras estratégicas, presentadas no como formas de dominación, sino como “alianzas para el desarrollo mutuo”. El caso de TAZARA es, en ese sentido, un precedente fundamental para entender la construcción de un orden internacional alternativo liderado por potencias emergentes como China o las BRICS (Laguna, 2024).

Finalmente, aunque TAZARA ha perdido competitividad frente a corredores más modernos, como el proyecto del Corredor Lobito apoyado por Estados Unidos y la UE, su valor simbólico permanece. En 2021, Boston University Global Development Policy Center incluyó al TAZARA en su base de datos sobre financiación china en el exterior, destacando que, aunque el ferrocarril no cumplió sus expectativas económicas iniciales, “representó una apuesta por el desarrollo endógeno africano en condiciones de soberanía” (BUGDPC, 2021). Sin embargo, actualmente el TAZARA opera con importantes limitaciones y se dedica mayoritariamente al transporte de pasajeros, con escasa incidencia en el comercio regional (Laguna, 2024).

3.3. Impacto económico, social e institucional en Tanzania y Zambia

Más allá de la infraestructura física, el proyecto influyó en la organización económica, en la movilidad y cohesión social y en la arquitectura institucional de Tanzania y Zambia. Este apartado expone de forma empírica estos impactos.

En primer lugar y en relación con el impacto económico, el TAZARA permitió diversificar las rutas de exportación para Zambia, un país sin litoral que dependía hasta entonces de corredores controlados por regímenes segregacionistas. La nueva vía ferroviaria facilitó el envío de productos, principalmente de cobre, pero también fertilizantes y bienes de consumo, al puerto de Dar es Salaam, con un impacto tangible en la logística nacional y regional. Durante su primer periodo operativo, el volumen de carga superó el millón de toneladas anuales, reflejando su potencial como corredor comercial alternativo (Brautigam, 2009).

Por otro lado, en Tanzania el ferrocarril fortaleció las conexiones entre el interior y la costa, impulsando centros urbanos intermedios como Mbeya o Makambako y elevando el perfil logístico del puerto de Dar es Salaam. La UNCTAD destaca que este tipo de inversiones tempranas contribuyó a sentar las bases de la integración económica regional africana, al facilitar el comercio interregional en un momento en el que la mayoría de las economías subsaharianas seguían desconectadas entre sí (UNCTAD, 2019).

El Fondo Monetario Internacional identifica también efectos indirectos en términos de empleo y actividad económica secundaria. Durante las primeras décadas, se generaron miles de empleos en torno a estaciones, almacenes y servicios auxiliares. La línea atrajo inversiones logísticas locales y facilitó la circulación de productos agrícolas perecederos, lo que fue especialmente beneficioso en zonas rurales (Mlachila et. al., 2016).

No obstante, con el paso del tiempo la infraestructura fue perdiendo competitividad. El volumen de mercancías transportadas descendió significativamente desde los años 90, situándose por debajo de las 300.000 toneladas anuales en la década de 2020. Esta caída no solo redujo el peso económico del TAZARA, sino que afectó también a sectores dependientes de esta vía, como el transporte de cobre o la distribución agrícola regional (BUGDPC, 2021).

En segundo lugar, a nivel social el TAZARA desempeñó un papel transformador al conectar regiones tradicionalmente aisladas del interior con centros urbanos y zonas costeras. Esta nueva conectividad ferroviaria permitió una ocupación del territorio más equilibrada y articulada, reduciendo los tiempos de desplazamiento y facilitando el acceso a mercados, centros educativos y servicios sanitarios (Monson, 2009).

Durante la fase de construcción, aunque la fuerza laboral principal fue proporcionada por China, con más de 15.000 técnicos y obreros para liderar los trabajos especializados, también se contrató mano de obra local para tareas de apoyo, transporte de materiales, mantenimiento y servicios auxiliares. Esta participación contribuyó a estimular las economías regionales y a crear oportunidades laborales temporales en zonas rurales poco desarrolladas (Brautigam, 2009). Además, el día a día compartido entre los técnicos chinos y los trabajadores locales favoreció el surgimiento de intercambios culturales y formas de organización comunitaria que marcaron profundamente la vida social en las localidades situadas a lo largo de la línea de ferrocarril (Monson, 2009).

Igualmente, la construcción de la línea incentivó procesos migratorios internos hacia zonas ferroviarias con actividad económica, especialmente en el sur de Tanzania y el centro de Zambia. Este fenómeno derivó en patrones de urbanización lineal, donde los pueblos

surgidos junto a las estaciones consolidaron nuevas actuaciones sociales y económicas, distintas a las heredadas del modelo colonial (UNCTAD, 2019).

En la actualidad, a pesar de la pérdida de relevancia comercial de la línea, el TAZARA continúa funcionando como infraestructura social. El tren mantiene rutas regulares de pasajeros que siguen siendo fundamentales para comunidades rurales, especialmente en Tanzania, donde las alternativas viales son limitadas. Como señala Laguna, esta función social refuerza el valor simbólico y práctico del TAZARA como vía de integración y movilidad para sectores populares (Laguna, 2024).

Desde un punto de vista institucional, el TAZARA constituyó un experimento pionero de gobernanza binacional en África, al establecerse una autoridad conjunta entre los gobiernos de Tanzania y Zambia. Esta cooperación interestatal, formalizada en 1975, dio lugar a la creación de la *Tanzania-Zambia Railway Authority*, con sede compartida y una estructura operativa diseñada para funcionar de forma autónoma respecto a otros actores internacionales (Brautigam, 2009).

Sin embargo, aunque el modelo institucional se presentó como una expresión de soberanía compartida, en la práctica estuvo condicionado desde el inicio por una fuerte dependencia de la asistencia técnica china. El personal local recibió formación por parte de técnicos chinos y muchas de las funciones clave, como la planificación del mantenimiento, la operación de locomotoras y el control de materiales, siguieron gestionadas directamente por asesores extranjeros durante las dos primeras décadas de funcionamiento (Monson, 2009).

Con el paso del tiempo, la estructura institucional del TAZARA comenzó a mostrar signos de desgaste. A lo largo de estas décadas, la autoridad ferroviaria binacional tuvo que hacer frente a retos persistentes: escasez de financiación, dependencia técnica de proveedores extranjeros y dificultades para mantener la coordinación operativa entre ambos Estados. A pesar de distintos intentos de reforma y modernización, incluyendo propuestas para atraer inversión externa o adoptar modelos de gestión más flexibles, la operatividad de la línea no logró recuperarse por completo. Según el Boston University Global Development Policy Center, el sistema mantiene hasta hoy una estructura administrativa binacional, pero con una capacidad limitada para sostener su actividad sin apoyo externo (BUGDPC, 2021). Estas limitaciones han restringido su eficiencia y dificultado su integración en los corredores logísticos regionales más estratégicos, como el Mombasa-Nairobi. Esta pérdida de relevancia queda aún más clara si se compara el peso actual de

TAZARA frente a otros corredores logísticos en África Oriental, como se muestra en el siguiente *gráfico 2*.

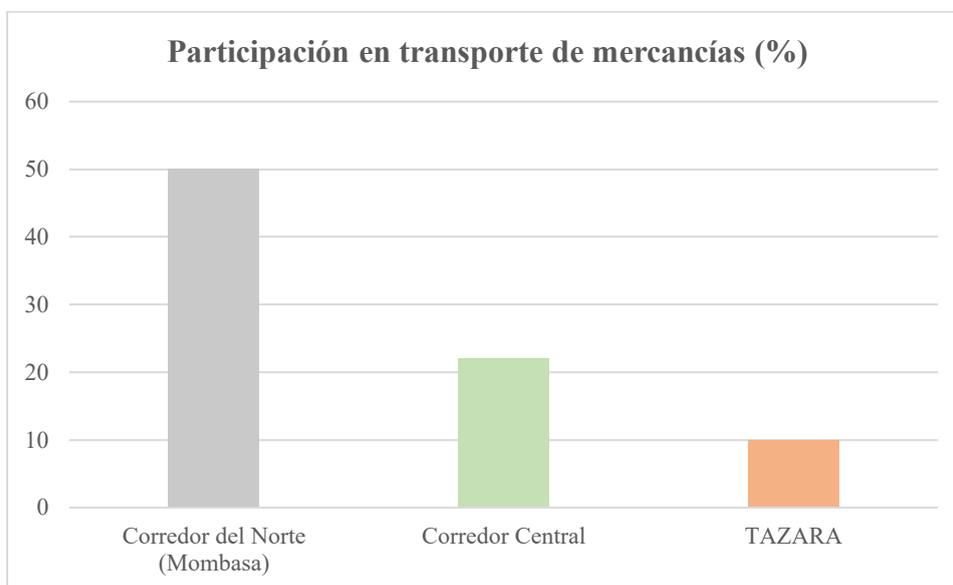


Gráfico 2: Comparación de participación en el transporte de mercancías en África Oriental. Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Nairobi (2019).

3.4. Evolución de la cooperación entre China, Tanzania y Zambia

En este apartado se analiza cómo ha evolucionado la cooperación entre China, Tanzania y Zambia desde una perspectiva crítica, atendiendo tanto a los fundamentos históricos, como a sus efectos económicos recientes. Para ello, se combinan dos enfoques complementarios: por un lado, una lectura analítica del periodo comprendido entre los años 70 y finales de los 90, centrada en el significado político y las contradicciones del proyecto TAZARA; y, por otro, un análisis cuantitativo de los últimos 10 años, hasta los que hay datos oficiales, que permite observar con mayor claridad el impacto económico de la relación entre estos Estados.

Durante las primeras décadas de relación, especialmente a partir de la construcción del ferrocarril TAZARA entre 1970 y 1975, la cooperación entre China, Tanzania y Zambia comenzó en torno a un fuerte componente simbólico y político. El discurso predominante se basaba en la solidaridad sur-sur, la lucha anticolonial y la construcción de una vía alternativa al modelo occidental de desarrollo (Nurdun, 2024). Sin embargo,

en la práctica esta relación evolucionó a una forma de cooperación más pragmática, menos ideológica y más centrada en resultados concretos (Mushota, 2021).

Más allá del mensaje político, el proyecto del TAZARA generó desde el inicio una dependencia técnica estructural. El diseño de la línea, el equipamiento ferroviario y la formación de operadores locales estuvieron dirigidos por técnicos chinos, lo que consolidó una relación a largo plazo basada en la necesidad de dependencia externa, como se ha indicado en apartados anteriores (APSDPR, 2020). A pesar de que no se impusieron condiciones políticas directas, la sostenibilidad de la infraestructura dependía en gran medida del acompañamiento técnico del país asiático (Nurdun, 2024).

Durante los años 80 y 90, la presencia china en el proyecto disminuyó progresivamente. Este cambio coincidió con una transformación interna en la política exterior china, centrada cada vez más en el crecimiento económico nacional y en la redefinición de sus alianzas globales, alejadas de los discursos ideológicos del periodo anterior (Mushota, 2021). La autoridad ferroviaria binacional, TAZARA, comenzó a enfrentar limitaciones en cuanto a gestión, financiación y capacidad operativa, lo que debilitó su rol como motor de integración regional (APSDPR, 2020).

Por lo tanto, este periodo se puede entender como una etapa de transición donde la cooperación, que inicialmente estaba impulsada por las afinidades políticas y la narrativa anticolonial, fue evolucionando hacia una colaboración más funcional y adaptada a los intereses estratégicos de Pekín. Este cambio anticipó lo que más tarde se convertiría en el modelo chino de diplomacia infraestructural y cooperación centrada en inversiones (Zajontz, 2025).

A partir de años 2000, la cooperación entre China y África adquirió un nuevo impulso gracias a la creación del FOCAC y la intensificación del papel de China en el sistema internacional, como se explica en el apartado 2.5. *Foro para la Cooperación entre China y África (FOCAC)*. Con ello, la relación con Tanzania y Zambia dejó de estar guiada por afinidades ideológicas para orientarse hacia objetivos económicos, comerciales y geoestratégicos (Mushota, 2021).

Tras haber expuesto la evolución histórica y simbólica de la cooperación entre China, Tanzania y Zambia, resulta necesario analizar su dimensión económica a través de indicadores cuantificables. Para ello, se han seleccionado variables clave como el comercio bilateral y la deuda externa de ambos países, con el fin de evaluar de manera empírica hasta qué punto la relación trilateral ha adquirido una naturaleza más financiera y estratégica.

Con respecto al análisis del comercio bilateral entre China y Tanzania, entre 2012 y 2023, ha experimentado un crecimiento constante, especialmente en las importaciones chinas hacia Tanzania. Mientras que las exportaciones tanzanas a China se han mantenido en niveles relativamente bajos, con una ligera mejora desde 2021, las importaciones chinas han pasado de 1,16 billones de dólares en 2012 a 4,16 billones en 2023. Este incremento refleja una creciente dependencia del país africano hacia productos manufacturados y maquinaria procedente del gigante asiático, generando un déficit comercial estructural que oscila entre 1 y 3,8 billones de dólares anuales (UN COMTRADE, 2024). En el siguiente *gráfico 3* se puede observar el volumen de exportaciones e importaciones entre ambos países.

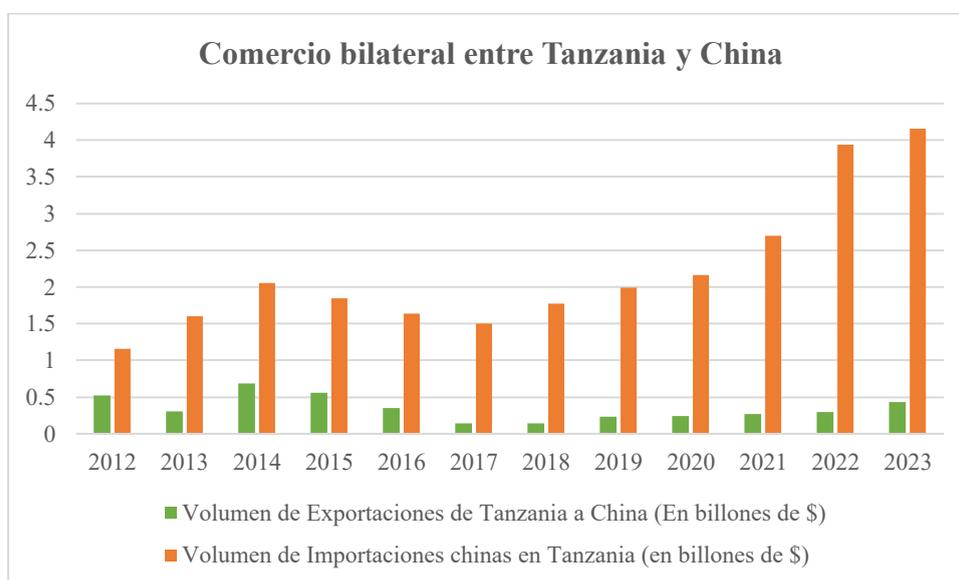


Gráfico 3: Evolución del comercio bilateral entre Tanzania y China. Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos de la UN COMTRADE (2024).

En el caso de Zambia, el patrón es distinto. Las exportaciones zambianas a China han sido superiores a las importaciones durante casi toda la década, debido principalmente al peso del cobre como producto clave en la balanza comercial. En 2022, las exportaciones alcanzaron los 2,41 billones de dólares, frente a unas importaciones de 1,39 billones. Aunque la diferencia se redujo en 2023, Zambia mantiene un saldo positivo que muestra una relación comercial más equilibrada y menos asimétrica (UN COMTRADE, 2024). Este comportamiento evidencia la importancia estratégica de Zambia como proveedor de recursos naturales esenciales para la industria china, especialmente en el marco de la transición energética (UNCTAD, 2023). A continuación, en el *gráfico 4* se puede ver esta evolución.

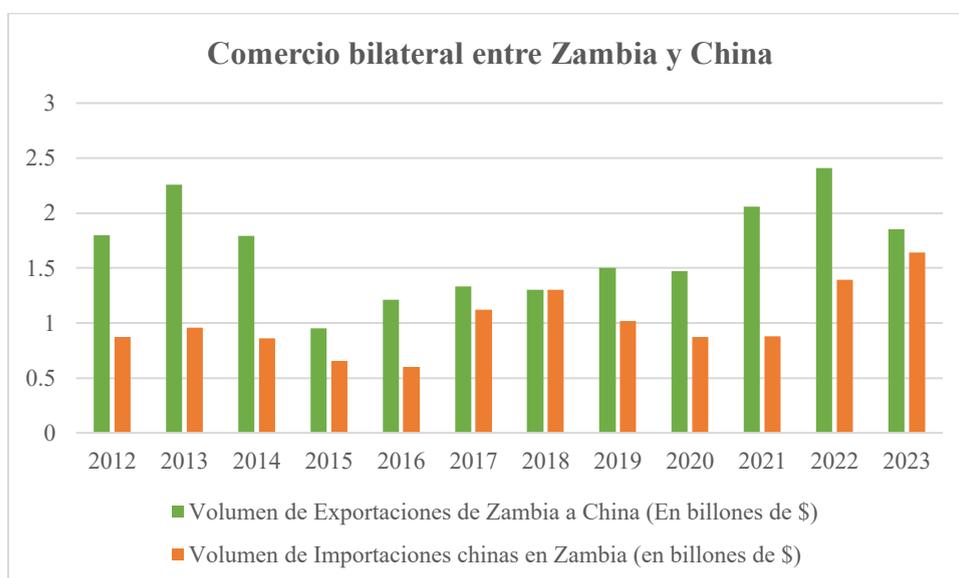


Gráfico 4: Evolución del comercio bilateral entre Zambia y China. Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos de la UN COMTRADE (2024).

En cuanto al análisis de la deuda externa, la evolución total entre 2012 y 2023 muestra trayectorias diferentes. En el caso de Tanzania (ver *gráfico 5*), la deuda externa ha aumentado de forma progresiva, pasando de 31.500 millones de dólares en 2012 a 35.000 millones en 2023 (Bank of Tanzania, 2024). Este incremento refleja una tendencia sostenida al endeudamiento, en línea con el modelo de financiación de infraestructuras y programas de desarrollo impulsados en los últimos años (IMF, 2023).

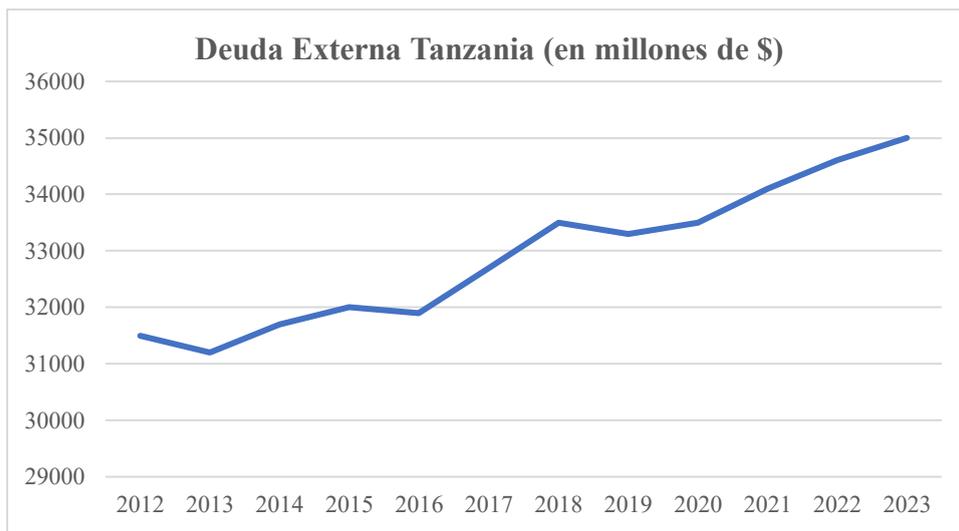


Gráfico 5: Evolución de la deuda externa de Tanzania en el periodo 2012-2023. Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos del Banco de Tanzania (2024).

Por el contrario, Zambia ha vivido un proceso más volátil. Su deuda externa creció drásticamente entre 2012 y 2019, alcanzando un pico de 15.200 millones de dólares. Sin embargo, a partir de 2020, el país experimentó una caída significativa, situándose en 8.020 millones en 2023 (Bank of Zambia, 2024), como se muestra en el gráfico 6. Esta contracción está asociada a una crisis de endeudamiento que desembocó en el impago de sus obligaciones internacionales en 2020, lo que forzó una reestructuración en curso (IMF, 2024).



Gráfico 6: Evolución de la deuda externa de Zambia en el periodo 2012-2023. Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos del Banco de Zambia (2024).

Ambos casos muestran el uso de crédito externo como herramienta de desarrollo, pero también las consecuencias macroeconómicas de una gestión poco sostenible. Según el FMI, en 2022 la deuda pública de Zambia representaba el 98,5% del PIB, frente a un 58% en Tanzania, lo que refleja diferentes niveles de presión fiscal y riesgo de sostenibilidad (IMF, 2024).

A continuación, es preciso analizar qué porcentaje de la deuda externa de ambos países corresponde específicamente a China y qué implicaciones tiene este vínculo para su autonomía económica, lo que nos ayudará a responder la pregunta de investigación de este TFG.

En Tanzania, el FMI en 2022 reportó una deuda bilateral registrada con el gobierno chino de 110 millones de dólares, equivalente al 0,3% de la deuda externa total y al 0,1% del PIB nacional (IMF, 2023). No obstante, al incluir los préstamos del Exim Bank of China, esta cifra asciende a 1.558 millones, situando la deuda atribuible a China en torno al 5,1% del total (IMF, 2023). Sin embargo, estudios como los de Brautigam, advierten que esta cifra podría llegar entre el 15% y el 20% al incluir préstamos colateralizados y garantizados por empresas estatales (Brautigam, 2020).

Por otro lado, en Zambia existe un grado de dependencia mucho mayor. En 2023, la deuda bilateral registrada con China ascendía a 4.174 millones de dólares, lo que representa el 13,4% de la deuda pública externa total (IMF, 2024). Además, el FMI reconoce la existencia de préstamos adicionales no garantizados vinculados a empresas como ZESCO, que podrían alcanzar al menos 2.500 millones de dólares adicionales, aunque no figuran en las estadísticas oficiales (IMF, 2024). Este tipo de deuda supone dificultades de registro y control, siendo mucho mayor a lo que reflejan los informes oficiales.

Este nivel de exposición ha generado críticas tanto desde instituciones financieras como desde el ámbito académico, donde autores como Horn, Reinhart y Trebesch, han advertido sobre la falta de transparencia y trazabilidad de los préstamos chinos, dificultando su registro oficial (Horn et. al., 2021). Aunque algunos autores, como Dambisa Moyo, defienden que la financiación china permite reducir la dependencia de instituciones occidentales, lo cierto es que, en el caso de Zambia, los préstamos han contribuido a una crisis de deuda profunda, cuyos efectos se han agravado por la pandemia de Covid-19 y la caída del precio del cobre (IMF, 2023).

Tal y como se expone en el marco teórico de este TFG, la Teoría del Sobreendeudamiento y el concepto de “trampa de la deuda” son clave para interpretar

estas situaciones. Mientras que en el caso de Tanzania no se observan señales evidentes de estos problemas, en Zambia sí se identifican indicios de una dependencia estructural con respecto a China que limita su autonomía fiscal. Con ello, se puede comprender que el impacto de la financiación externa no es homogéneo, sino que varía en función del contexto institucional y de la capacidad de gestión de cada país.

3.5. Comparación entre el TAZARA y el Corredor del Lobito

Para terminar el análisis, se presenta a continuación, una comparación entre la línea ferroviaria TAZARA y el Corredor del Lobito, que permite identificar las diferencias clave entre la cooperación china y occidental en África. Ambos proyectos son ejemplos de rivalidad geoeconómica y de las distintas estrategias de desarrollo, sostenibilidad, transparencia y posicionamiento geopolítico implementadas por China y Occidente en el continente africano.

Como se ha indicado anteriormente, la línea TAZARA fue construida entre 1970 y 1975 con financiación y asistencia técnica de China. Se concibió como una infraestructura estratégica para conectar Zambia con el puerto de Dar es Salaam en Tanzania, facilitando la exportación de cobre y reduciendo la dependencia de rutas controladas por regímenes coloniales. Su impacto inicial fue significativo, ya que impulsó el comercio y el empleo local, pero a lo largo de los años se ha enfrentado a problemas de sostenibilidad financiera, obsolescencia técnica y falta de integración con otras redes regionales (Monson, 2010). Pese a que en sus primeras etapas el TAZARA sirvió como motor de desarrollo, su contribución posterior se ha visto limitada por la escasa adaptación a los cambios del mercado y la insuficiente transferencia tecnológica (Chen, 2023).

Por otro lado, el relanzamiento del Corredor del Lobito es una iniciativa de cooperación liderada por actores occidentales (Estados Unidos, la Unión Europea y socios africanos) que busca renovar la infraestructura ferroviaria entre Angola, la República Democrática del Congo y Zambia, con el objetivo de facilitar la exportación de minerales críticos como el cobre y el cobalto (Harvard International Review, 2024). A diferencia del TAZARA, el Corredor del Lobito se plantea como un proyecto integrado en cadenas de valor globales y que hace foco en la diversificación económica y la creación de empleo local, así como en la promoción de estándares internacionales de sostenibilidad y gobernanza (United Nations Zambia, 2024).

En cuanto a la sostenibilidad financiera y operativa, TAZARA fue financiado íntegramente por China a través de préstamos concesionales y asistencia técnica, bajo el principio de no condicionalidad política (Chen, 2023). En cambio, el Corredor del Lobito se apoya en un consorcio internacional que combina financiación pública y privada, con participación de organismos multilaterales y exigencias de transparencia, sostenibilidad financiera y rendición de cuentas (United Nations Zambia, 2024).

Con respecto a la transparencia y gobernanza, la cooperación china en Tanzania y Zambia se caracterizó por la opacidad en los términos de los contratos y la limitada participación de actores locales en la toma de decisiones. Aunque el proyecto se presentó como un ejemplo de solidaridad sur-sur, la ausencia de mecanismos de control y auditoría dificultó la evaluación del impacto real y la prevención de prácticas corruptas (Chen, 2023). Por el contrario, el Corredor del Lobito adopta estándares occidentales de gobernanza, transparencia y participación de la sociedad civil, con auditorías periódicas y mecanismos de consulta pública, lo que contribuye a una mayor legitimidad y sostenibilidad institucional (Dumas et. al., 2024).

Asimismo, uno de los principales desafíos del TAZARA fue la limitada transferencia tecnológica y la dependencia de personal y materiales importados desde China. A pesar de los esfuerzos iniciales por capacitar a trabajadores africanos, la falta de continuidad en la formación y la escasa adaptación a las necesidades locales limitaron el desarrollo de capacidades autóctonas (Monson, 2010). En el caso del Corredor del Lobito, tal y como establece Naciones Unidas, los acuerdos contemplan programas de formación, transferencia tecnológica y el fortalecimiento de capacidades locales, para así asegurar la sostenibilidad del proyecto a largo plazo y reducir la dependencia externa (United Nations Zambia, 2024).

También, cabe destacar que el TAZARA simboliza la estrategia china de consolidar su influencia en África mediante grandes proyectos de infraestructura, favoreciendo la integración regional y el acceso a recursos estratégicos, pero también generando dinámicas de dependencia y competencia con Occidente (Chen, 2023). En contraposición, el Corredor del Lobito responde a la “renovada apuesta occidental” por recuperar presencia en África, garantizar el suministro de minerales críticos y contrarrestar la hegemonía china, promoviendo un modelo de cooperación basado en la transparencia, la sostenibilidad y la participación multilateral (Dumas et. al., 2024). En la siguiente tabla se puede observar un resumen de la comparación de ambos proyectos.

Característica	Línea de ferrocarril TAZARA	Corredor del Lobito
Origen	Proyecto de cooperación Sur-Sur liderado por China en la década de 1970.	Iniciativa de renovación occidental (PGII) sobre infraestructura construida en el siglo XX, relanzada en 2022.
Objetivos	Conectar Zambia con Tanzania, facilitar la exportación de cobre, reducir la dependencia de rutas coloniales.	Integrar Angola, RDC y Zambia, facilitar la exportación de minerales críticos, diversificar economías regionales.
Financiación	Préstamos concesionales y asistencia técnica de China (no condicionalidad política).	Consorcio público-privado internacional, con participación de organismos multilaterales y exigencias de transparencia.
Sostenibilidad	Problemas de mantenimiento, obsolescencia, dependencia tecnológica, necesidad de refinanciación.	Énfasis en la sostenibilidad financiera, operativa y ambiental, con estándares internacionales y participación del sector privado.
Transparencia	Opacidad en los términos contractuales, limitada participación local en la toma de decisiones.	Estándares occidentales de gobernanza, transparencia, auditorías periódicas y mecanismos de consulta pública.
Transferencia tecnológica	Limitada transferencia tecnológica, dependencia de personal y materiales importados desde China.	Programas de formación, transferencia tecnológica y fortalecimiento de capacidades locales para asegurar la sostenibilidad a largo plazo.
Impacto económico	Impulso inicial al comercio y empleo, pero limitado por la falta de adaptación y la obsolescencia.	Integración en cadenas de valor globales, diversificación económica, creación de empleo local y promoción de estándares internacionales.
Posicionamiento geo-político	China consolida su influencia en África mediante grandes proyectos de infraestructura, generando dinámicas de dependencia y competencia con Occidente.	Occidente busca recuperar presencia en África, garantizar el suministro de minerales críticos y contrarrestar la hegemonía china, promoviendo un modelo de cooperación basado en la transparencia, la sostenibilidad y la participación multilateral.

Tabla 1: Comparación entre la línea de ferrocarril TAZARA y el Corredor del Lobito. Fuente: elaboración propia a partir de Chen (2023), Monson (2010), Dumas et. al. (2024) y United Nations Zambia (2024).

Para finalizar esta comparación, es importante destacar que, aunque la infraestructura ferroviaria del Corredor del Lobito fue construida originalmente mucho antes que el TAZARA, su renovación como proyecto estratégico regional es muy reciente. Esto implica que muchas de las características que hoy se valoran positivamente, todavía se encuentran en fase de implementación, por lo que su efectividad real solo podrá evaluarse a medio y largo plazo. En cambio, el TAZARA, al haber estado en funcionamiento durante más de cinco décadas, permite observar con mayor claridad los efectos reales a largo plazo de la cooperación china en África, tanto en sus aciertos al inicio como en sus limitaciones actualmente.

4. Discusión de resultados

Con este TFG se ha buscado analizar de forma crítica la evolución de la cooperación entre China, Tanzania y Zambia, utilizando el caso del ferrocarril TAZARA como punto de partida para una reflexión más amplia sobre el papel que desempeña China en las economías africanas. A partir del análisis histórico y cuantitativo y con foco en el marco teórico, se pretende responder a la cuestión de si las inversiones chinas en África pueden ser entendidas como un motor de desarrollo o como una herramienta de influencia geopolítica.

Antes de discutir los resultados en profundidad, conviene señalar ciertas limitaciones metodológicas que han condicionado el análisis. En primer lugar, la disponibilidad y transparencia de los datos han sido un obstáculo frecuente. Como han advertido autores como Horn, Reinhart y Trebesch, la financiación china a países africanos suele ser opaca. Muchos de los préstamos no se registran oficialmente al estar gestionados mediante entidades vinculadas al Estado o mecanismos contractuales opacos que quedan fuera de los métodos tradicionales de contabilidad nacional (Horn et. al., 2021). Esta falta de trazabilidad afecta directamente a la calidad de los datos disponibles y complica cualquier evaluación precisa del grado real de dependencia financiera con respecto a China.

Además, a esta dificultad se suma el carácter cambiante de las fuentes. En función de la página visitada, aparecían unos datos u otros. Por ello, se ha optado por contrastar datos de instituciones multilaterales como el FMI, el Banco Mundial, la UNCTAD o UN COMTRADE, así como estudios académicos consolidados como los de Brautigam (2020) o el China Africa Research Initiative (CARI).

Desde una perspectiva histórica, el caso del ferrocarril TAZARA fue concebido como un proyecto de cooperación sur-sur tras la Guerra Fría. Se presentó como una alternativa a la dependencia occidental y una herramienta para integrar a las distintas regiones. Durante sus inicios, cumplió con los objetivos para los que se construyó: ofreció a Zambia una salida al mar sin pasar por regímenes hostiles, fortaleció las capacidades logísticas de Tanzania y simbolizó un modelo de desarrollo más horizontal, basado en el principio de no intervención. No obstante, como se ha demostrado en el análisis, la estructura del proyecto generó una dependencia financiera existente hoy día. La formación de operadores, el suministro de repuestos y la propia arquitectura de la infraestructura se diseñaron en función de los estándares chinos, lo que comprometió la autonomía operativa a largo plazo. Asimismo, la debilidad institucional de la autoridad ferroviaria binacional (TAZARA) ha impedido que esta infraestructura cumpla con las expectativas de integración regional y sostenibilidad económica.

Con el paso de los años, se ha confirmado que ha habido progresivamente una transición del modelo de solidaridad sur-sur hacia una lógica de cooperación centrada en el interés nacional de China. Esto se refleja claramente en los datos cuantitativos del comercio bilateral y de la deuda externa analizados en el capítulo anterior.

En Tanzania, el comercio bilateral con China ha crecido de manera constante en la última década, aunque un tanto desigual. Las importaciones chinas han crecido 3 billones de dólares de 2012 a 2023, mientras que las exportaciones se han mantenido estables, pero con cifras mucho más bajas. Este desequilibrio genera un déficit estructural que refuerza la dependencia del país de productos provenientes de China (UN COMTRADE, 2024). Aunque no se puede afirmar que esta relación sea del todo negativa porque le brinda a Tanzania acceso a tecnología e infraestructura, al mismo tiempo restringe su capacidad para diversificar su comercio y desarrollar sus propios sectores productivos.

Por el contrario, Zambia tiene un perfil exportador más favorable, gracias a ser uno de los principales proveedores de cobre. Durante la mayor parte de la última década, la balanza comercial con China ha sido positiva, alcanzando en 2022 un superávit de más de 1 billón de dólares. Este comportamiento resalta la importancia estratégica de Zambia como socio en la transición energética de China, ya que el cobre es un mineral esencial para sectores como la energía solar, la electricidad y la movilidad eléctrica (UNCTAD, 2023). Sin embargo, a pesar de la aparente ventaja comercial, no se ha logrado una mayor autonomía económica. Como se ha explicado en el apartado sobre la deuda, Zambia se ha convertido en uno de los países africanos más vulnerables a la financiación china.

En cuanto a los resultados del endeudamiento vinculado a China, vemos dos modelos de relación financiera. En el caso de Tanzania, los datos del FMI indican que la deuda atribuible a entidades chinas representa un 5,1% del total (IMF, 2023), cifra que, si se incluyen préstamos garantizados por empresas estatales, podría ascender hasta el 15%-20% (Brautigam, 2020). Pese a ser un porcentaje significativo, se mantiene en niveles controlables, por lo que no genera alerta sobre insostenibilidad.

En cambio, Zambia presenta una situación más compleja. En 2023, la deuda registrada directamente con el gobierno chino ascendía a 4.174 millones de dólares, lo que representa el 13,4% de su deuda externa total (IMF, 2024). Contando con 2.500 millones en préstamos adicionales no registrados oficialmente, la deuda atribuida a China asciende a más del 30% (IMF, 2024). En este caso, sí se puede determinar un alto nivel de dependencia del país, que ha limitado la capacidad de Zambia para renegociar en condiciones favorables.

Partiendo del marco teórico, el concepto de círculo vicioso del sobreendeudamiento, tal y como lo explican Krugman y Sachs (Adebola, 2010), permite entender mejor los efectos de este tipo de exposiciones. Lo que en un principio se plantea como una herramienta para impulsar el desarrollo, como es la deuda, puede acabar siendo una carga estructural cuando no viene acompañada de retornos sostenibles ni de una buena planificación fiscal. En Zambia, esto se ha visto claramente tras el impago de 2020, que inició un proceso de reestructuración y supuso la paralización de inversiones clave durante años (IMF, 2023).

En paralelo, todo el debate sobre la “trampa de la deuda” china, muy presente en los medios, pero cuestionada por algunos expertos como Brautigam o Gallagher, debe ser matizado. Los datos analizados en este trabajo no confirman que exista una estrategia de presión por parte de China. Ahora bien, sí que se observa un patrón de dependencia que, en contextos donde las instituciones son débiles, puede limitar la autonomía de los países que reciben esos fondos. En Tanzania, por ejemplo, donde la deuda con China es mucho más baja, no se ven señales claras de esta trampa. Por otro lado, en Zambia, que más del 30% del endeudamiento está vinculado a China y parte de esos préstamos no están registrados de manera transparente, sí se perciben signos preocupantes de pérdida de autonomía.

Este análisis también lleva a cuestionar la narrativa de la ayuda al desarrollo “sin condiciones” asociado normalmente a China. En la práctica, esta idea no siempre se sostiene. En caso del TAZARA, que se presentó en su día como símbolo de solidaridad,

acabó generando una dependencia técnica que afectó su sostenibilidad a largo plazo. Aunque hoy en día los mecanismos de financiación son más variados y regulados, muchos de los procedimientos que se daban entonces siguen presentes, aunque bajo nuevas formas. La participación de empresas estatales chinas, los acuerdos poco transparentes y la falta de condiciones formales no garantizan una relación más equitativa. De hecho, a veces dificultan aún más la supervisión y el control.

4.1. ¿Las inversiones chinas en África son un motor para el desarrollo o una herramienta de influencia?

Tras analizar el estudio del ferrocarril TAZARA y, por ende, la situación de Tanzania y Zambia con respecto a China se puede concluir que las inversiones chinas en África no responden a una única lógica. No son únicamente un motor de desarrollo ni, en todos los casos, una herramienta de influencia directa. Son ambas cosas a la vez, dependiendo del contexto en el que se planteen. El caso del TAZARA ilustra también esta ambigüedad: un proyecto inicialmente presentado como un gesto de cooperación sur-sur, pero que acabó generando una dependencia técnica, con limitaciones en términos de sostenibilidad y autonomía operativa. En Zambia, donde la exposición a la deuda china es mucho mayor y menos transparente, este patrón se ha intensificado, reforzando una relación de dependencia financiera e institucional que limita cada vez más la autonomía del país. Sin embargo, Tanzania, como ha tenido menor exposición y mayor capacidad de gestión, ha logrado contener estos riesgos, aunque no los ha eliminado del todo.

De esta forma, responder a la pregunta de investigación planteada conlleva ir más allá que una simple elección entre dos opciones. Tras haber realizado el análisis, se puede inferir que, aunque estas inversiones han mejorado las infraestructuras y han ampliado el acceso a financiación, también han supuesto vínculos de dependencia que van a ser difíciles de corregir. El modelo de cooperación chino, al no imponer condiciones explícitas y operar principalmente a través de empresas estatales y con acuerdos poco transparentes, le da a China bastante margen de maniobra. Pero, al mismo tiempo, reduce las opciones de los socios africanos, sobre todo cuando estos no cuentan con instituciones sólidas ni gobiernos capaces de controlar adecuadamente estos acuerdos.

Además, resulta pertinente recuperar brevemente la comparación con el Corredor del Lobito, mencionada en capítulos anteriores como contraste con el proyecto del TAZARA. El relanzamiento de este corredor, impulsado por Occidente, se ha presentado

como una alternativa más moderna, transparente y sostenible frente al modelo chino. No obstante, más allá de cómo lo presentan en los discursos o comunicados de prensa, no deja de responder a intereses estratégicos concretos. Al igual que China con el TAZARA, la UE o Estados Unidos buscan asegurar rutas logísticas clave, proyectar influencia en África y posicionarse como potencia geoestratégica. Por tanto, a pesar de que el enfoque formal sea diferente, los objetivos de fondo no lo son tanto. Esta comparación es útil no con el fin de oponer dos modelos, sino para evidenciar que, en los dos casos, la lógica de poder sigue presente. Ninguno de estos proyectos está libre de condicionantes geopolíticos y tampoco garantizan automáticamente beneficios locales. La diferencia la marca, una vez más, la capacidad de los Estados africanos para intervenir en las decisiones, priorizar sus propios intereses y asegurarse de que estos grandes proyectos responden a una visión de desarrollo pensada desde dentro y no impuesta desde fuera.

En resumen, el caso del TAZARA y especialmente los datos de Zambia demuestran que, sin capacidad institucional y sin una estrategia de desarrollo clara, estas inversiones dejan de ser ayudas para el progreso y pasan a ser instrumentos de influencia. Por ello, las inversiones chinas se deben entender como herramientas que pueden favorecer u obstaculizar el desarrollo, en función de cómo se negocien, gestionen y controlen, más que entenderlas como garantías automáticas de desarrollo, sin tener en cuenta las condiciones internas del país receptor.

5. Conclusión

5.1. Reflexiones finales sobre las inversiones chinas en África

Tras haber realizado este Trabajo de Fin de Grado, es evidente que hablar de las inversiones chinas en África es algo que no se puede reducir a una visión muy simple. Normalmente, desde fuera se plantea el debate como una respuesta dicotómica entre ayuda al desarrollo o estrategia para dominar, pero la realidad es más compleja. Lo que se ha visto a través del análisis del caso TAZARA y la comparación entre Zambia y Tanzania es que los efectos de estas inversiones dependen, en gran medida, de cómo se gestionan internamente y de las condiciones específicas de cada país.

El ferrocarril TAZARA ha sido un buen caso para entender la evolución de la relación entre estos países. En su momento fue símbolo de solidaridad, de cooperación sur-sur y de un intento de romper con la lógica colonial. Era un proyecto que principalmente ofrecía una salida al mar a Zambia y fortalecía el desarrollo logístico de Tanzania. Tuvo un impacto positivo en sus primeros años, facilitando el comercio, generando empleo y conectando regiones productivas con puertos estratégicos. Sin embargo, el paso del tiempo, su deterioro técnico, la falta de integración con otras líneas y una gestión institucional frágil han limitado su funcionalidad. Por ello, este ferrocarril se ha convertido en un ejemplo de las dificultades que pueden surgir cuando no hay una planificación a largo plazo, ni una infraestructura institucional fuerte para sostener este tipo de iniciativas.

Lo más interesante de este análisis ha sido ver que, aunque el discurso oficial chino insiste en ideas como el beneficio mutuo o la no intervención, en la práctica hay relaciones que se desarrollan de una forma muy desigual. No porque exista una imposición directa, sino porque muchos gobiernos africanos, por necesidad o falta de alternativas, acaban aceptando condiciones que refuerzan la dependencia. No se trata solo de cuánto dinero llega o cuántos kilómetros de vías se construyen, sino de qué tipo de capacidades quedan una vez que los proyectos están terminados y quién tiene el control real sobre ellos.

Una de las contribuciones del trabajo ha sido comparar el modelo chino con el occidental, particularmente en lo que respecta al caso del Corredor del Lobito. Este análisis muestra que ambos modelos tienen motivaciones estratégicas, pero presentan diferencias en cuanto a las condiciones de financiación, la transparencia de los procesos y el tipo de alianzas que establecen.

Al final, lo que marca la diferencia no es tanto la presencia de China, sino la capacidad que tengan los países africanos para negociar, para supervisar y para decidir por sí mismos

qué tipo de desarrollo quieren. En el caso de Tanzania, por ejemplo, se observa una estrategia algo más diversificada, con menor exposición a la deuda china y una gestión más prudente. Por otro lado, Zambia ha entrado en una situación de endeudamiento muy delicada, que limita su margen de maniobra y plantea dudas sobre su autonomía económica.

En suma, el impacto de las inversiones chinas no es automático, ni afecta igual a los países. Pueden ser útiles y generar oportunidades, pero también pueden generar nuevos desequilibrios si no hay una estructura sólida detrás que asegure su sostenibilidad y alineación con las prioridades locales. Lo que este trabajo ha intentado mostrar es que la clave está en cómo se construyen esas relaciones, con qué objetivos y con qué nivel de transparencia y corresponsabilidad.

5.2. Implicaciones para el desarrollo y la soberanía africana

Uno de los aprendizajes más claros de esta investigación es que el desarrollo no se puede entender solo como crecimiento económico o acumulación de infraestructuras. Tiene que ver también con la capacidad de un país para tomar decisiones propias, para diseñar políticas públicas con visión de futuro y para proteger su autonomía frente a actores externos, bien sea China, la Unión Europea o cualquier otro.

Las inversiones chinas pueden ser una vía para avanzar en esa dirección, siempre y cuando no generen una nueva dependencia. El caso de Zambia muestra los riesgos de asumir demasiada deuda sin una estrategia clara para gestionarla. Aunque no haya una intención explícita de control por parte de China, la realidad es que una deuda elevada condiciona las decisiones políticas y económicas de cualquier gobierno. De este modo, la soberanía no se pierde solo por “interferencias” externas, sino también por falta de planificación interna.

Por el contrario, cuando hay instituciones más sólidas como es el caso de Tanzania, se pueden establecer relaciones más equilibradas. Esto no quiere decir que todo sea perfecto, ni que no existan riesgos, pero sí que se amplía el margen para negociar condiciones más justas y para priorizar proyectos que responden realmente a las necesidades de la sociedad. En el fondo, se trata de reforzar la capacidad de los Estados para ser protagonistas de su propio desarrollo. Por lo tanto, se confirma la importancia de fortalecer la posibilidad real de los gobiernos de actuar como actores soberanos en sus decisiones de cooperación, no solo como receptores de ayuda.

Igualmente, también es importante que los países africanos fortalezcan los espacios de cooperación regional para compartir experiencias, coordinar estrategias y tener más peso

frente a socios como China. La soberanía no se debe entender como aislamiento, sino como la posibilidad real de decidir con quién se coopera y en qué términos.

5.3. Recomendaciones para futuras investigaciones

El estudio de las inversiones chinas en África es un campo muy amplio y que está constantemente evolucionando, por lo que queda mucho por analizar. A lo largo de este trabajo se han puesto de manifiesto distintas formas de actuación, tensiones y oportunidades que pueden abrir el camino a futuras preguntas de investigación. En este sentido, en este apartado se proponen una serie de recomendaciones orientadas a profundizar en el análisis de estas relaciones, ampliar el enfoque comparativo y ofrecer nuevas visiones sobre las implicaciones sociales, económicas y políticas de la cooperación China-África. A partir de lo estudiado, se pueden plantear varias líneas de investigación que ayudarían a entender mejor este fenómeno:

- 1) Comparar más casos de países africanos receptores de inversión China, como Kenia, Angola o Etiopía: esta comparación permitirá establecer si los patrones que se han identificado en Tanzania y Zambia se repiten en otros contextos. Para ello, sería útil incorporar variables como la estructura económica de los países, su nivel de endeudamiento, la calidad institucional o el grado de diversificación de socios internacionales. Además, se podrían estudiar las diferencias en las respuestas políticas ante la cooperación china, lo que ayudaría a perfilar qué factores explican una mayor o menor dependencia, así como la eficacia de los proyectos. Este análisis debe incluir tanto indicadores cuantitativos como estudios de caso que aporten profundidad y contexto, tal y como se ha realizado en este trabajo.

- 2) Analizar en profundidad el papel de las empresas estatales chinas: normalmente se suele asumir que estas empresas actúan como extensiones del Estado chino, pero sus operaciones también pueden responder a intereses económicos propios. Para futuras investigaciones, sería relevante analizar su margen de autonomía, las estrategias de expansión que siguen en África y sus prácticas en materia de contratación, sostenibilidad y relaciones laborales. Esto permitiría evaluar si hay coherencia entre la ejecución de los proyectos y las políticas del Estado o si, por el contrario, hay fragmentación de intereses que genere ciertas contradicciones.

- 3) Analizar cómo negocian los gobiernos africanos sus acuerdos con China: no todos los países tienen la misma capacidad para establecer condiciones favorables. Por ello, sería esencial investigar los factores que permiten una mejor posición para negociar, como una administración pública eficaz, una sociedad civil activa o el acceso a asesoría legal internacional, para poder identificar buenas prácticas. Además, sería interesante observar si existen mecanismos de control y evaluación interna que supervisen el cumplimiento de los contratos y que permitan una adaptación flexible en caso de incumplimientos por parte de las empresas responsables de ejecutar los proyectos.

- 4) Comparar en mayor profundidad los proyectos chinos con los promovidos por actores occidentales, como se ha hecho con el Corredor Lobito. Estas comparaciones pueden ser útiles por dos motivos. Primero, para poder contrastar modelos de financiación y ejecución. Y segundo, para entender las diferentes lógicas geopolíticas que hay detrás de cada actor. ¿En qué se diferencian los condicionantes políticos impuestos por China respecto a los de instituciones como la Unión Europea o el Banco Mundial? ¿Qué papel juegan los valores democráticos, los derechos humanos o la sostenibilidad ambiental de cada enfoque? Este tipo de estudios comparativos sirve para afinar el discurso de que el modelo chino se presenta como alternativa al occidental, ayudando a identificar sus ventajas y sus limitaciones.

- 5) Investigar los impactos sociales y ambientales de los proyectos financiados por China: en muchas ocasiones, estos efectos no se recogen en los informes oficiales ni se tratan en los medios de comunicación, según se ha comprobado en la literatura elegida para la elaboración de este trabajo. Realizar este tipo de estudios documentando las consecuencias sociales, como los desplazamientos de personas o cambios en la vida de las comunidades; y ambientales, como la deforestación, la contaminación de agua o el impacto en la biodiversidad, puede ser muy relevante. Estos impactos suelen tener consecuencias a largo plazo y afectan de forma directa a las poblaciones más vulnerables, por lo que resulta interesante para investigaciones futuras.

En conclusión, con este Trabajo de Fin de Grado se ha querido aportar una visión crítica y reflexiva sobre el papel de China en África, utilizando como punto de partida el caso del ferrocarril TAZARA. Aunque el análisis se ha centrado en Tanzania y Zambia, muchas de las ideas planteadas pueden aplicarse a otros países africanos que mantienen relaciones estrechas con China. Lo que ocurre con la deuda, la cooperación o la dependencia no es exclusivo de estos dos casos, sino parte de una forma de actuación más amplia que merece ser entendida con detalle.

La investigación se iniciaba a partir de una pregunta clara: si las inversiones chinas en África funcionan como un motor de desarrollo o responden a una lógica de influencia geopolítica. A lo largo del trabajo se ha visto que no hay una única respuesta, sino que todo depende del contexto, por lo que hay que tener en cuenta el tipo de proyecto, el nivel de endeudamiento, de la gestión institucional y de las decisiones que se tomen en cada país. De este modo, el caso del TAZARA ha sido muy útil para observar cómo los discursos de cooperación pueden traducirse en relaciones desiguales si no van acompañadas de transparencia, planificación y capacidad de control local.

El contraste entre Tanzania y Zambia ha dejado claro que el impacto de estas inversiones no es automático. Mientras que Tanzania ha mostrado una mayor capacidad para gestionar su relación con China, Zambia se ha enfrentado a una situación más delicada, marcada por una fuerte exposición a la deuda, una menor capacidad de negociación y una dependencia financiera que afecta a su autonomía.

El análisis también ha puesto de manifiesto que la opacidad de muchos préstamos y la forma de actuar de algunas entidades chinas refuerzan las dudas existentes sobre los efectos reales de estas inversiones a largo plazo. Aunque no se puede afirmar que exista una relación de dominación directa, sí que se percibe una asimetría en el poder de decisión que, en ausencia de instituciones fuertes, puede derivar en nuevas formas de dependencia.

Por todo ello, este trabajo puede servir como base para futuras investigaciones que profundicen en los impactos sociales, económicos e institucionales de la presencia de China en África. Únicamente con un enfoque crítico, basado en datos y atento a las condiciones locales, se puede avanzar hacia modelos de cooperación más justos, sostenibles a largo plazo y centrados en las prioridades reales de los países africanos.

6. Bibliografía

- Adebola, S.A. (2010). Nigeria's Debt Overhang (1960-2005): A critical revisit. *DLSU Business & Economics Review*, 19 (2), 64-65.
- African Public Service Delivery and Performance Review (APSDPR). (2020). China-Zambia political and economic relations in historical context. *APSDPR*, 8(1), 1-12. Recuperado de <https://apsdpr.org/index.php/apsdpr/article/view/350>
- Al Rabadi, Salam. (2024). China, Occidente y la inversión en África: dialéctica política y desarrollo sostenible. Recuperado el 23 de enero de 2025 de <https://www.igadi.gal/analise/china-occidente-y-la-inversion-en-africa-dialectica-politica-y-desarrollo-sostenible/>
- Alaminos Hervás, M. Á. (2022). *El papel de China en el continente africano y su impacto global: claves para comprender la «nueva era» de las relaciones sino-africanas*. Universidad Loyola. Recuperado el 22 de enero de 2025 de <https://hdl.handle.net/20.500.12412/6119>
- Alden, C. (2005). China in Africa. *Survival*, 47(3), 147–164. <https://doi.org/10.1080/00396330500248086>
- Alden, C. (2020). Comprendiendo la diplomacia de la deuda China, “Trampas de deuda” y el desarrollo en el Hemisferio Sur. En Herrera, Montenegro, Alden, Méndez, & Torres-Lista. *Nuevas relaciones diplomáticas entre Panamá y China: implicaciones geopolíticas y socioeconómicas* (pp. 12-21). Recuperado el 11 de marzo de 2025 de https://eprints.lse.ac.uk/113629/3/Mendez_nuevas_relaciones_diplomaticas_published.pdf#page=12
- Alden, C., & Alves, A. C. (2008). History & Identity in the Construction of China's Africa Policy. *Review of African Political Economy*, 35(115), 43–58. <http://www.jstor.org/stable/20406476>

- Alden, C., & Large, D. (2019). Studying Africa and China. *New directions in Africa-China studies* (pp. 3-25). Routledge. Recuperado el 22 de enero de 2025 de https://www.iese.ac.mz/wp-content/uploads/2018/08/new_directions2.pdf
- Antoine, N., Etoke-Bekaaime, S., & Ngombi, A. R. (2021). Effects of External Public Debt on Economic Growth: The Case of the Republic of Congo. *Open Journal of Business and Management*, 9 (4), 1997-2012. <https://doi.org/10.4236/ojbm.2021.94108>
- Bank of Tanzania. (2024). *External Debt Statistics*. Recuperado de <https://www.bot.go.tz>
- Bank of Zambia. (2024). *Debt and Financial Sector Data*. Recuperado de <https://www.boz.zm>
- Boston University Global Development Policy Center. (2021). *China's Overseas Development Finance Database*. Recuperado de <https://www.bu.edu/gdp/chinas-overseas-development-finance/>
- Brautigam, D. (2009). *The dragon's gift: the real story of China in Africa*. Oxford University Press.
- Brautigam, D. (2020). A critical look at Chinese 'debt-trap diplomacy': The rise of a meme. *Area Development and Policy*, 5(1), 1-14. <https://doi.org/10.1080/23792949.2019.1689828>
- Brautigam, D. (2020). How much debt does Africa owe China? China Africa Research Initiative, Johns Hopkins University SAIS. Recuperado de <https://www.sais-cari.org>
- Chellaney, B. (2017). China's Debt-Trap diplomacy. *Project Syndicate*. <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01>
- Chen, Y. (2023). Potential and Pitfalls for African Industrialization in Chinese-built Standard Gauge Railways. *Centre for Business and Development Studies. Centre for Business and Development Studies. Policy Brief*. Recuperado de [yunnan_chen_potential_and_pitfalls_for_african_industrialization_cbds_policy_brief_5_2023](https://www.cbdstudies.org/working-papers/potential-and-pitfalls-for-african-industrialization-cbds-policy-brief-5-2023)

- Cilliers, J. (2021). *The Future of Africa. Challenges and Opportunities* (pp. 13-14). Recuperado el 23 de enero de 2025 de <https://library.oapen.org/handle/20.500.12657/48231>
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2025). La inversión extranjera en las economías en desarrollo cayó un 2% en 2024, segundo año consecutivo de descenso. Recuperado el 9 de marzo de 2025 de <https://unctad.org/es/news/la-inversion-extranjera-en-las-economias-en-desarrollo-cayo-un-2-en-2024-segundo-ano>
- Corkin, L. (2014). Uneasy allies: China's evolving relations with Angola. *China's Rise in Africa* (pp. 41-52). Routledge.
- De Klavier, J. (2023). Africa's debt dilemma: China's role and implications for development. *Instituto de Estudios de Seguridad*. Recuperado el 9 de marzo de 2025 de <https://issafrica.s3.amazonaws.com/site/uploads/PB-185.pdf>
- Del Hoyo Fernández, A. (2019). El sector de las infraestructuras de transporte en la Comunidad de África del Este (EAC): Kenia y Tanzania. Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Nairobi – *ICEX España Exportación e Inversiones*. NIPO: 114-19-038-4.
- Dumas, E. y Gerasimcikova, A. (2024). The Lobito Corridor: Europe's neocolonial vision for plundering Africa. *Counter Balance*. Recuperado de <https://counter-balance.org/news/the-lobito-corridor-europes-neocolonial-vision-for-plundering-africa>
- Dussort, M. N. y Marchetti, A. (2020). La Cooperación de China en África en el área de infraestructura de conectividad física. El caso de la vía ferroviaria Mombasa-Nairobi. Recuperado el 9 de febrero de 2025 de <https://repositorio.ual.pt/server/api/core/bitstreams/3e7da338-4e86-4661-9a11-78b07e750fd6/content>
- Dynamic, B. M. (2019). China's power in Africa: Rhetoric and Reality. En J. Golley, L. Jaivin, P. J. Farrelly, & S. Strange (Eds.), *Power* (pp. 186–200). ANU Press. <http://www.jstor.org/stable/j.ctvfrxqkv.22>

- Embajada de la República Popular China en Ecuador. (2024). Foro de Cooperación China-África Celebra Novena Reunión Ministerial en Beijing. Recuperado el 22 de enero de 2025 de http://ec.china-embassy.gov.cn/esp/gyzg/zgxw/202409/t20240905_11485362.htm
- European Commission. (2023). Joint Statement from the European Union and the United States. Recuperado de https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en%5E/statement_23_4419
- Gallagher, K. (2021). China's lending practices and the myth of the debt trap. *Global Development Policy Center, Boston University*. Recuperado de https://www.bu.edu/gdp/files/2023/04/GCI_PB_018_Chinas_OLDF_FIN.pdf
- Githaiga, Nancy & Burimaso, Alfred & Wang, Bing & Ahmed, Salum. (2019). The Belt and Road Initiative: Opportunities and Risks for Africa's Connectivity. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 5, 117-141. 10.1142/S2377740019500064.
- Gómez Marrero, C.A. (2023). Informe sobre la presencia de China en África. *Casa África*. Recuperado el 10 de marzo de 2025 de https://www.casaffrica.es/sites/default/files/contents/document/china_en_africa_casa_africa.pdf
- Gómez, C. (2015). De la explotación de los recursos naturales hacia la industrialización africana. Informe sobre la presencia de China en África. *Casa África*. Recuperado el 9 de febrero de 2025 de https://www.casaffrica.es/sites/default/files/contents/document/china_en_africa_casa_africa.pdf
- Harvard International Review. (2024). Refining the Lobito Corridor: The future of cobalt in Sub-Saharan Africa. Recuperado de <https://hir.harvard.edu/refining-the-lobito-corridor-the-future-of-cobalt-in-sub-saharan-africa/>
- Horn, S., Reinbart, C. M., & Trebesch, C. (2021). China's overseas lending. *Journal of International Economics*, 133, 103539. <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2021.103539>

- International Monetary Fund, IMF. (2020). Transcript of October 2020 Sub-Saharan Africa Regional Economic Outlook Press Briefing. Recuperado el 10 de marzo de 2025 de <https://www.imf.org/en/News/Articles/2020/10/22/tr102220-transcript-of-october-2020-sub-saharan-africa-regional-economic-outlook>
- International Monetary Fund, IMF. (2023). *United Republic of Tanzania: 2023 Article IV Consultation and First Review Under the Extended Credit Facility Arrangement* (Country Report No. 23/132). International Monetary Fund. Recuperado de <https://www.imf.org/en/Publications/>
- International Monetary Fund, IMF. (2023). *Zambia: Selected Issues* (Country Report No. 2023/257). International Monetary Fund. Recuperado de <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2023/07/13/Zambia-Selected-Issues-536343>
- International Monetary Fund, IMF. (2024). *IV Consultation and First Review Under the Extended Credit Facility Arrangement* (Country Report No. 23/132). Recuperado de <https://www.imf.org/en/Publications/>
- International Monetary Fund, IMF. (2024). *Zambia: Third Review under the Extended Credit Facility Arrangement and Request for Waiver of Nonobservance of Performance Criterion* (Country Report No. 23/216). <https://doi.org/10.5089/9798400279997.002>
- Lagarde, C. (2018). Belt and Road Initiative: Strategies to Deliver in the Next Phase. Conferencia del FMI y el Banco Popular de China sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta, Beijing. *FMI*. Recuperado el 11 de marzo de 2025 de <https://www.imf.org/en/News/Articles/2018/04/11/sp041218-belt-and-road-initiative-strategies-to-deliver-in-the-next-phase>
- Laguna, E. A. (2024). Los BRICS, el Sur Global y el rol de China en el nuevo orden internacional. *Tradición, segunda época*, (24), 115-121.
- Lechini, G. T. (2013). China en África: discurso seductor, intenciones dudosas. Recuperado de https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/15534/CONICET_Digital_Nro.19014.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Lokanathan, V. (2020). China's belt and road initiative: Implications in Africa. *Observer Research Foundation*, 27.
- Marchetti, A. (2018). África en la iniciativa "One Belt One Road": la infraestructura ferroviaria como área prioritaria". *Anuario en Relaciones Internacionales*, Universidad Nacional de la Plata, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Instituto de Relaciones Internacionales. Recuperado el 23 de enero de 2025 de https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/109410/CONICET_Digital_Nro.d6ab9851-9432-4b0b-975f-06ec70802550_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Mateos, O. (2023). De la «discreción» a la «asertividad»: ¿nueva era en las relaciones sinoafricanas? *Informe CIDOB 11/2023*. Recuperado el 30 de marzo de 2025 de https://www.researchgate.net/publication/375993149_De_la_discrecion_a_la_asertividad_nueva_era_en_las_relaciones_sinoafricanas/references
- Merino, A. (2022). Los préstamos de China en África. *El Orden Mundial*. Recuperado el 9 de marzo de 2025 de <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/prestamos-de-china-a-africa/>
- Mlachila, M. M., Jidoud, A., Newiak, M. M., Radzewicz-Bak, B., & Takebe, M. M. (2016). *Financial development in Sub-Saharan Africa: promoting inclusive and sustainable growth*. International Monetary Fund.
- Mohan, G., & Power, M. (2008). New African choices? The politics of Chinese engagement. *Review of African Political Economy*, 35(115), 23-42.
- Molina Medina, N. (2015). Asia y la Conferencia de Bandung. *Humania del Sur: Revista de Estudios Latinoamericanos, Africanos y Asiáticos*, 10 (19).
- Monson, J. (2009). *Africa's Freedom Railway: how a Chinese development project changed lives and livelihoods in Tanzania*. Indiana University Press.
- Monson, J. (2010). Learning by Heart: Training for Self-Reliance on the TAZARA Railway, 1968–1976. *Made in China Journal*. Recuperado de <https://madeinchinajournal.com/2021/11/10/learning-by-heart-training-for-self-reliance-on-the-tazara-railway-1968-1976/>

- Moyo, D. (2013). Economist Dambisa Moyo: China can transform Africa. *CNN*. Recuperado el 9 de marzo de 2025 de <https://edition.cnn.com/2013/02/28/business/dambisa-moyo-africa/index.html>
- Mushota, C. (2021). China in Africa: Partner or Exploiter? The Case of Zambia (Master's thesis). *City College of New York*. Recuperado de https://academicworks.cuny.edu/cc_etds_theses/882/
- Navarrete, A. (2023). La influencia de China en África: una mirada integral de las dimensiones política, social, económica y militar (pág 85). Recuperado el 8 de febrero de 2025 de https://ademic.cceffaa.mil.ec/wp-content/uploads/sites/3/2023/06/escenarios_actuales_mayo_2023.pdf
- Nurdun, R. (2024). The Evolution of China's Foreign Aid Perspective towards Africa: The Case Study of TAZARA Railway from the Cold War to the Present. *DergiPark*. Recuperado de <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/3960583>
- OECD. (2023). *Development Co-operation Report 2023: Debating the Aid System*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/f6edc3c2-en>.
- Stiglitz, J. E. (2017). *Globalization and its discontents revisited: Anti-globalization in the era of Trump*. WW Norton & Company.
- Tarrósy, I. (2020). China's Belt and Road Initiative in Africa, debt risk and new dependency: The case of Ethiopia. *African Studies Quarterly*, 19(3 & 4), 8-28.
- Taylor, I. (2009). *China's new role in Africa*. Boulder, CO: Lynne Rienner Publishers.
- Taylor, I. (2010). *The forum on China-Africa cooperation (FOCAC)*. Routledge.
- UN COMTRADE. (2024). *International Trade Statistics Database*. Recuperado de <https://comtrade.un.org>
- UNCTAD. (2019). *South-South Cooperation and the Future of Development Assistance*. United Nations Conference on Trade and Development. Recuperado de <https://unctad.org/publication/trade-and-development-report-2019>
- UNCTAD. (2023). *Commodities and Development Report 2023: Critical Minerals for the Energy Transition*. Recuperado de <https://unctad.org/publication/commodities-and-development-report-2023>

United Nations Zambia. (2024). *Potential Impact of the Lobito Corridor and Support to the Regional Value Chain*. UNDP. Policy Brief. Recuperado de https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2024-10/lobito-corridor-policy-brief.up_.pdf

Zajontz, T. (2025). The railway that China hopes will take on the US in Africa. *Financial Times*. Recuperado de <https://www.ft.com/content/23e56860-7115-41c1-b5a7-93420e52c8b8>

Ze Yu, S. (2022). What is FOCAC? Three historic stages in the China-Africa relationship. *Africa at LSE*.