



Facultad de Ciencias Humanas y Sociales
Grado en Relaciones
Internacionales

Trabajo Fin de Grado

Análisis del impacto del One Belt, One Road en África y el sudeste asiático

¿Estrategia diplomática, expansión comercial o herramienta de presión geopolítica y económica?

Estudiante: **Álvaro Purón Herreros de Tejada**

Directora: Covadonga Meseguer Yebra

Madrid, mayo de 2021

Resumen

El presente trabajo analiza las inversiones del *One Belt, One Road* en África y el sudeste asiático y plantea si China está utilizando la iniciativa como una herramienta de presión de deuda con el objetivo de obtener beneficios geopolíticos y comerciales a costa de las contrapartes. Se concluye que a pesar de que las funciones principales de la Nueva Ruta de la Seda son abordar los retos de crecimiento interno y expandir el uso del renminbi, China también la puede estar empleando para obtener acceso militar a enclaves geoestratégicos y acceso comercial a materias primas en condiciones desfavorables para ciertos países.

Palabras Clave

China, *One Belt, One Road*, Trampa de la deuda, Diplomacia ferroviaria, Collar de Perlas, Neocolonialismo, Sudeste asiático, África.

Abstract

This paper analyzes the *One Belt, One Road* investments in Africa and Southeast Asia and hypothesizes whether China is using the initiative as a debt-pressure tool with the purpose of gaining geopolitical and commercial benefits at the expense of counterparties. It concludes that although the primary functions of the New Silk Road are to address domestic growth challenges and to expand the use of the renminbi, China may also be employing it to gain military access to geostrategic enclaves and commercial access to raw materials on unfavorable terms for certain countries.

Key words

China, *One Belt, One Road*, Debt Trap, Railway Diplomacy, String of Pearls, Neocolonialism, Southeast Asia, Africa.

Índice

1. Introducción, objetivos y preguntas.....	4
2. Estado de la cuestión: El “Siglo de la Humillación”, el Maoísmo y la transición mediante el Collar de Perlas	7
3. Marco Teórico - La “Railway Diplomacy”, la Trampa de la deuda y la política exterior de Xi Jinping	10
4. Metodología.....	13
5. Análisis y discusión	14
7.1 La geopolítica sino-africana y el neocolonialismo	16
7.2 Implicaciones del One Belt, One Road para el sudeste asiático.....	23
6. Conclusión y propuestas	29
7. Bibliografía.....	33

1. Introducción, objetivos y preguntas

Tras el ascenso al poder de Xi Jinping en 2012 la política exterior de China ha virado en objetivos y en métodos considerablemente en comparación con la de su predecesor, Hu Jintao. A finales de 2013, el entonces nuevo presidente anunció un tándem de medidas económicas que pretendían dar pie al comercio y el desarrollo en las regiones circundantes a China: the “*Silk Road Economic Belt*” y “*Twenty-First-Century Maritime Silk Road* (Cinturón Económico de la Ruta de la Seda" y la "Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI" por su traducción literal), conocidas de manera conjunta como el *One Belt, One Road (OBOR)*.¹

Esta Nueva Ruta de la Seda pretende reflotar la importancia de los trayectos comerciales euroasiáticos originados en el siglo II A.C. y que durante más de un milenio sirvieron de red de intercambio mercante y cultural entre los dos continentes. No obstante, los objetivos de esta iniciativa son de mayor alcance e interés geoestratégico que su predecesora. Cualquier país puede, sin importar su situación geográfica, entablar acuerdos con la institución del *OBOR*. De hecho, 141 países de los cinco continentes y 31 organizaciones internacionales han firmado documentos de cooperación conjunta para la construcción de infraestructuras en la Nueva Ruta de la Seda (Centro Nacional de Información del *One Belt, One Road*, 2021). Estos son indicadores de una nueva perspectiva en la creación de lazos diplomáticos y financieros con características chinas.

Ya durante el liderazgo de Hu Jintao, la idea del “Sueño Chino” y la revitalización del reconocimiento internacional del país había comenzado a florecer. Distintos mandatarios e intelectuales como Li Junru comenzaron a apelar a los éxitos históricos y a la grandeza de figuras pasadas. Dicha actitud no ha hecho sino acrecentarse durante el mandato de Xi Jinping con las consiguientes ramificaciones hacia las políticas interior y exterior. Y es que, desde entonces, China ha emprendido unos proyectos de vasto alcance y amplitud de entre los que destaca con esplendor la Iniciativa de la Franja y de la Ruta.

El *OBOR*, junto al Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB por sus siglas en inglés) son las mayores inversiones económicas con objetivo en el extranjero realizadas

¹ Se emplean indistintamente *One Belt, One Road, OBOR*, Iniciativa de la Franja y de la Ruta y Nueva Ruta de la Seda.

por China. Numerosos analistas no han dudado en tildar de neocolonialistas estas estrategias, además de resaltar la importancia de los dos proyectos como herramienta de presión geopolítica a los estados asociados con la iniciativa. Territorios irredentos para China (el mar de la China meridional, Hong Kong, Taiwán y Tíbet), el Corredor Económico Chino-Pakistaní y su influencia en India, la militarización de puertos en la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN)², la Trampa de la Deuda en África... son los primeros de una larga lista de cuestiones que podrían verse afectadas por ambos proyectos.

Algunos investigadores han establecido paralelismos entre la Iniciativa de la Franja y de la Ruta y el Plan Marshall, ya que es la analogía más cercana que se puede encontrar en términos de intención y alcance (Enderwick, 2018; Feng & Liang, 2019; Swaine, 2015). Es interesante en este sentido la narrativa que se ha desplegado desde numerosos estudios chinos que trata de separar y distanciar ambas iniciativas (He, 2019; Shen & Chan, 2018; Ye, 2019). La tesis principal en la que se circunscriben dichos trabajos se basa en que el Plan Marshall fue un producto ideológico de la Guerra Fría, en comparación al OBOR, cuyo designio es alcanzar prosperidad común. No obstante, existen evidencias del fracaso de esta iniciativa en multitud de países que diversos autores han atribuido a las condiciones leoninas de los contratos (Abi-Habib, 2018; Acker et al., 2020; Hurley et al., 2019). La crítica más extendida a la Nueva Ruta de la Seda es la posible intención encubierta de hacer que ciertos países caigan en la “Trampa de la Deuda” (que será explicada más adelante) con el propósito de obtener a cambio activos estratégicos e influencia geopolítica.

El análisis de este trabajo se focalizará en las inversiones en África y el sudeste asiático, pues son las regiones en las que China posee mayor porcentaje de la deuda pública y por lo tanto en los que mayor presión económica puede ejercer. El continente africano es una de las piedras angulares del suministro de materias primas y energía para la industria china. Por otro lado, los miembros de la ASEAN juegan un rol clave en los procesos de producción de menor valor agregado que numerosas empresas chinas subcontratan a estos países, además de encontrarse en el inicio de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI.

² Siglas inglesas de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (Association of Southeast Asian Nations).

El sudeste asiático ha sido el foco de atención de los analistas geopolíticos por el interés desarrollado gracias al “Pivote hacia el Asia del Este” de Barack Obama y los conflictos que generó con China y los propios países de la región. No obstante, con la presidencia de Donald Trump (2016-2020) y los cambios que implantó en la política exterior, la retirada de Estados Unidos del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica ha dejado vía libre a una estrecha cooperación China-ASEAN.

El presente trabajo aborda el análisis del impacto del *One Belt, One Road* en África y el sudeste de Asia comparando los componentes de estrategia diplomática, expansión comercial y herramienta de presión geopolítica. Para ello, se ha formulado la pregunta de investigación desde una perspectiva de neorrealismo ofensivo: “*¿Está China empleando la Iniciativa de la Franja y de la Ruta como una herramienta de presión de deuda con el objetivo de obtener beneficios geopolíticos y comerciales (en detrimento de las contrapartes)?*”.

El trabajo se desarrolla de la siguiente manera: en el Estado de la Cuestión se explica la influencia del Siglo de la Humillación en el gobierno de Mao Zedong y cómo el pensamiento de este es recogido por los posteriores mandatarios chinos, especialmente Xi Jinping. Se expone la posible relación causa-efecto entre el Pivote hacia Asia del este y el Collar de Perlas. En el Marco Teórico se desarrollan los conceptos de la “Railway Diplomacy” como estrategia diplomática y la Teoría de la Trampa de la Deuda como herramienta de presión económica. Se argumenta que si bien son innegables beneficios económicos potenciales en los países que reciben mayores inversiones, son patentes también los componentes geoestratégicos de las inversiones. En el Análisis se estudian el impacto positivo de las inversiones del OBOR en Kenia y las controversias de los casos de Níger, Congo y Namibia en África. En el sudeste asiático, se analiza la cesión del puerto de Hambantota en Sri Lanka a China y cómo esta situación se podría extender a países como Camboya. Se concluye que a pesar de que los objetivos principales de la iniciativa son abordar los retos de crecimiento interno y expandir el uso del renminbi, China ha conseguido acceso militar a enclaves geoestratégicos y acceso comercial a materias primas en condiciones desfavorables para ciertos países. Por ello, se propone un seguimiento a aquellos países que presentan un mayor riesgo de endeudamiento y aquellos con activos o enclaves relevantes para la estrategia naval china.

2. Estado de la cuestión: El “Siglo de la Humillación”, el Maoísmo y la transición mediante el Collar de Perlas

No cabe proceder al análisis del *One Belt, One Road* sin antes abordar las máximas de la política exterior histórica china. Desde que Mao Zedong proclamara el inicio de la República Popular China (RPC) el 1 de octubre de 1949, las directrices políticas mediante las que se han guiado los presidentes chinos ulteriores han mudado en naturaleza y objetivos. Sin embargo, la influencia del Maoísmo, con sus diversas redefiniciones y cambios de rol, es una constante transversal a la organización interna china y a la interpretación china del panorama internacional.

A pesar de que en su faceta económica el Partido Comunista Chino (PCC) ha abandonado gradualmente la agitación marxista en aras de un capitalismo de estado, el pensamiento del “Gran Timonel” ha dejado una fuerte impronta en la sociedad y la política chinas.³ Puesto que con la llegada de Xi Jinping China está tratando de reafirmar sus ambiciones globales de manera activa por primera vez desde el gobierno de Mao, es de importancia capital entender la herencia y el legado del fundador de la República Popular China, pues es una de las ideologías más malinterpretadas de los siglos XX y XXI (Lovell, 2019).

Estas confusiones nacieron en su mayor parte por el origen occidental del término “maoísmo”, que se comenzó a emplear en obras angloamericanas en la década de 1950 para referirse a las prácticas de la recientemente instaurada RPC. Cabe destacar que el uso de este término era cuasi unánimemente usado de forma peyorativa, por lo que nunca ha sido utilizado por los ideólogos mandarines (Cheek, 1997). Este término fue uno de los caminos para menospreciar en occidente la adulación excesiva hacia la figura de Mao, razón por la cual los autores chinos tratan de separar el Maoísmo del término empleado en China, “el pensamiento de Mao Zedong.”⁴

La influencia del pensamiento de Mao se debe entender en el contexto histórico en que surgió. En China, el periodo entre 1839 y 1949 se conoce como el *Siglo de Humillación* o *Los cien años de humillación nacional*. Estos 110 años recogen las Guerras del Opio, los Tratados Desiguales con las potencias extranjeras, el Saqueo del Antiguo Palacio de

³ El Gran Timonel es el sobrenombre honorífico por el que se le conoce a Mao Zedong en China.

⁴ En el presente trabajo se utiliza “Maoísmo” además de “Pensamiento de Mao Zedong”, no por su connotación peyorativa, sino por su uso generalizado en occidente y la facilidad de entendimiento.

Verano por las fuerzas franco-británicas y el desmoronamiento del Imperio Qing, entre otros muchos sucesos (Kaufman, 2010). La retórica desgarradora china, reflejada en *Los cien años de humillación nacional*, se tradujo en unas políticas ideológicas de espíritu revanchista que hicieron del Maoísmo una filosofía *sui generis*.

Asumiendo los planteamientos marxistas-leninistas, Mao añadió matices particulares para adaptarlos a China. El principal de ellos es el papel central que adopta la clase campesina agraria como motor de la revolución, elemento que los soviéticos habían despreciado. Instigado por el sentimiento de fracaso del Siglo de Humillación, Mao Zedong impulsó diversas revoluciones con el propósito de transformar la economía y la sociedad chinas, a pesar de que algunas de ellas se ejecutasen en detrimento de la propia población (Chang, 2018).

Las principales revoluciones fueron las Campañas Tres Anti y Cinco Anti, el Movimiento de Educación Socialista, la reforma agraria china, el Gran Salto Adelante y la Revolución Cultural. Son de especial interés estas dos últimas, pues son las que provocaron la ruptura entre Deng Xiaoping y Xi Jinping, los dos máximos exponentes de la política china, cuyas percepciones de la expansión de China marcarían las políticas de todos sus sucesores.

El Gran Salto Adelante consistió en un programa de movilización masiva de población rural con el objetivo de aumentar la extracción de hierro y acero. Sin embargo, dicho programa tuvo efectos devastadores en otros sectores. Los campos quedaron despoblados y las plantaciones sin cosechar, provocando la Gran Hambruna China durante la que murieron aproximadamente 30 millones de personas (Gørgens et al., 2012).⁵ Dado el nefando fracaso del Gran Salto Adelante, Mao se retrajo en 1961 a una posición de menor relevancia mediática hasta la Gran Revolución Cultural de 1966, en la que apeló a los preceptos maoístas en detrimento del capitalismo y los comportamientos tradicionales chinos.

Fue en este momento en el que los principios de supremacía del Estado unipartidista, la intransigencia frente las voces políticas disidentes y la politización del sistema judicial quedaron arraigados en los fundamentos del Partido Comunista Chino (Lovell, 2019). El pensamiento de Mao Zedong, cuyo inmenso retrato sigue enmarcado en la plaza de Tiananmén, ha resurgido a su máximo esplendor con el actual presidente de la República

⁵ Según la fuente, los datos varían desde los 15 hasta los 55 millones de difuntos.

Popular China. Xi Jinping ha retomado el objetivo de mostrar al resto del mundo la grandeza de China mediante el *Sueño Chino*: revitalizar el gigante asiático para conseguir una nación floreciente y vigorosa.

Es en este contexto en el que *el One Belt, One Road*, el Pivote hacia Asia del Este y el Collar de Perlas toman relevancia.

Durante los dos ciclos presidenciales de Barack Obama (2009-2017), uno de los elementos principales de su política exterior fue la Estrategia de Asia del Este, que comenzó él mismo 2009. Sin embargo, el aliciente geopolítico creció en 2012 con el inicio de “el Pivote hacia Asia del Este.” Este pivote implicaba una reorientación del enfoque y recursos en Oriente Medio y Europa hacia el este asiático. Dado que esta reorientación de recursos consistió parcialmente en fuertes inversiones económicas en países circundantes a China, en ciertos sectores se interpretó como un intento moderno de la Contención de George Kennan o el Cordón Sanitario de Clemenceau^{6,7}. A pesar de que la retórica oficial y las inversiones incluían a China como parte de la estrategia y no como adversario (Kessler, 2009), las repercusiones diplomáticas y financieras fueron considerables. Distintos autores afirman que el *One Belt, One Road* y el Collar de Perlas surgieron como reacción a este movimiento estadounidense (Burgess, 2015; Logan, 2013).

El Collar de Perlas es una teoría geopolítica cuya propuesta es que China está realizando inversiones comerciales con el objetivo de obtener instalaciones militares a lo largo de sus líneas marítimas de comunicación (Pehrson, 2006). A pesar de que el término Collar de Perlas nació de un informe del Departamento de Defensa de Estados Unidos en 2005, la generalización de su uso coincide con el comienzo de la Iniciativa de la Franja y de la Ruta en 2013. Puesto que el *OBOR* contiene en sus planes grandes inversiones en los cinco continentes, la posibilidad de que el desembolso económico a escala mundial que está realizando China entronque con el carácter militar del Collar de Perlas no es despreciable.

Desde el ascenso al poder de Xi Jinping en 2013, lo que ha quedado claro es que los proyectos de China tienen una fecha objetivo: el año 2049, habiendo alcanzado un Siglo

⁶ Kennan describió en su Telegrama Largo el carácter expansionista del régimen soviético, siendo una de las fuentes de inspiración para la Doctrina Truman y el Plan Marshall.

⁷ Georges Clemenceau empleó la metáfora del Cordón Sanitario como una contención ideológica hacia Alemania y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

de Admiración, éxito y dominio. Por ello, resulta relevante estudiar las distintas inversiones del *OBOR* y ver, más allá de los intereses claramente comerciales, si los países con más financiación poseen enclaves geoestratégicos para la estrategia naval china.

3. Marco Teórico - La “Railway Diplomacy”, la Trampa de la deuda y la política exterior de Xi Jinping

Uno de los aspectos más diferenciadores de la política diplomática china es el uso de la exportación de trenes como elemento unificador entre naciones. China posee una capacidad única para construir sistemas de alta velocidad a un coste comparativamente bajo, lo que les ha otorgado a estas infraestructuras el rol de piedra angular en el “*One Belt, One Road*”. Cuando en 2015 Li Keqiang invitó a 16 líderes europeos al primer trayecto Suzhou-Shanghai⁸, les aseguró que desde Beijing estaban dispuestos a “compartir” su tecnología ferroviaria, y que los lazos diplomáticos se desarrollarían paralelamente a las construcciones de las vías férreas para el tren.⁹ Estas iban a ser la tarjeta de presentación de China para estrechar sus relaciones internacionales (Peel et al., 2017).

Sin embargo, estas tentativas de desarrollo entraron de lleno en la narrativa de la “amenaza china”, una teoría que ha ganado relevancia creciente desde que fuese propuesta a inicios de los años 2000. Esta perspectiva se circunscribe habitualmente en el neorrealismo ofensivo, cuyo autor más prominente, John J. Mearsheimer, escribió numerosos libros y artículos sobre el ascenso de China y las repercusiones que ello podría suponer para los Estados Unidos.

Uno de los pilares del neorrealismo ofensivo se basa en que toda nación tiene como objetivo prioritario garantizar su existencia y por tanto su seguridad. Para ello, debe maximizar sus capacidades no sólo militares, sino también sociales y económicas (Husenícová, 2012). Esta concepción desemboca inevitablemente en que la forma más

⁸ Li Keqiang es Premier chino y secretario del Partido en el Consejo de Estado de China desde 2013 bajo el mandato de Xi Jinping. Es, por detrás del presidente, el segundo responsable de mayor rango en la toma de decisiones del país.

⁹ “Compartir” en referencia a exportar, no a dar acceso de propiedad intelectual a la tecnología.

efectiva de asegurar un poder absoluto es alcanzar la hegemonía. Los estados son por tanto actores que se encuentran en un permanente estado de revisionismo, tratando de virar el orden internacional hacia vientos favorables cada vez que se presenta la ocasión.

La aplicación de esta visión a China se ha extendido mordazmente en las filas derechistas de la política estadounidense, provocando la propagación de los movimientos “Anti-China” y “Anti-Asia”. Sean lícitas o no las fuentes de estas críticas, lo cierto es que han dejado una clara impronta en la percepción americana sobre lo asiático (y que ha salpicado a buena parte de occidente). A medida que China ha ganado influencia sobre el sistema económico internacional, los autores que la han relacionado directamente con el aumento de inseguridad regional e internacional han ganado igual importancia¹⁰ (Eikenberry, 1995; Gertz, 2000; Timperlake & Triplett, 2002; Scott, 2013; Pavličević, 2018). En este sentido, la Diplomacia de la Trampa de la Deuda ha entroncado directamente en esta narrativa neorrealista. Esta se emplea para describir situaciones en las que países con un fuerte poder acreedor tratan de sobrecargar con deuda a países prestatarios para aumentar su influencia sobre ellos (Brautigam, 2020).

La Iniciativa de la Franja y de la Ruta no ha hecho sino acrecentar los desasosiegos de estos teóricos. Mucho ha cambiado el panorama desde que Deng Xiaoping mantuviese a China en un *áurea mediócritas* político mientras iniciaba la reforma económica para cimentar los sistemas de producción chinos. Deng formuló su estrategia *Tao Guang Yang Hui*, cuya traducción aproximada es “mantener un perfil bajo” y cuya adaptación al inglés fue “la estrategia de los 24 caracteres”:

“Observar con calma; asegurar nuestra posición; hacer frente a los asuntos con calma; ocultar nuestras capacidades y esperar nuestra oportunidad; ser buenos en mantener un perfil bajo; y nunca reclamar el liderazgo” (Brzezinski, 2009, p. 54)

Tras el retiro de su sucesor Jiang Zemin, Hu Jintao comenzó a redirigir la política exterior de China y empleó el “*Soft Power*” para presentar el *Desarrollo pacífico de China* al mundo¹¹. Sin embargo, esto no fue sino un trámite hasta la llegada de Xi Jinping y el resurgimiento de las actitudes maoístas.

¹⁰ Citados en orden cronológico en vez de alfabético para facilitar la comprensión.

¹¹ Fue una doctrina política oficial de China con el objetivo de responder a la Teoría de la amenaza china. Esta se basaba en la idea de que China trata de solventar sus asuntos internos en primer lugar, y no pretende

El actual presidente de la RPC difiere radicalmente de las actitudes de sus predecesores, pues su objetivo primordial es mostrar que China es el “León que ha despertado” mediante la reforma *Fen Fa You Wei* (Luchar por el logro)¹². Las directrices por las que se guía el Partido Comunista de China se recogen en la publicación “*Pensamiento de Xi Jinping sobre el socialismo para una nueva era*”. Este consta de 14 principios políticos de entre los que destacan dos en relación con el presente trabajo:

- Punto 10: “Perseguir un enfoque global para la seguridad nacional” (Jinping, 2017).
- Punto 13: “Establecer un destino común entre el pueblo chino y otros pueblos del mundo con un entorno internacional pacífico” (Jinping, 2017).

Ambos principios tienen un enfoque holístico en cuanto a la implicación de distintos países y la satisfacción de necesidades de China, ya sea en términos de seguridad nacional o de un destino común. Es precisamente en este sentido en el que el *One Belt, One Road* toma un papel protagonista. Numerosos pensadores neorrealistas tanto ofensivos como defensivos han considerado este proyecto como una *Realpolitik* en la que los estados no son cooperantes, sino subordinados. El *OBOR* quedaría así como una estrategia de autopromoción.

Por ello cabe discutir la evidente reminiscencia Wilsoniana del Pensamiento de Xi Jinping tanto por el continente, los 14 puntos, como por el contenido, que en este caso se adapta al modo de gobierno chino. Parece una clara evocación al presidente estadounidense que concibió la institución predecesora a la Organización de las Naciones Unidas, estructura de cooperación internacional por antonomasia. Por ello, no sorprende la creación de instituciones como el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura o la propia Iniciativa de la Franja y de la Ruta.

Sin embargo, el Pensamiento de Xi Jinping es de claro corte maoísta y pretende adaptar el marxismo al contexto chino moderno (Peters, 2017). O la otra cara de la moneda, pretende adaptar el contexto internacional al marxismo moderno de China.

interferir en cuestiones internacionales. De ahí la importancia de enfatizar el poder blando y las constantes referencias a la “poca agresividad” de China en el pasado.

¹² En referencia a la famosa frase atribuida a Napoleón sobre China “Allí yace un león dormido. ¡Déjalo dormir! Porque cuando despierte, sacudirá al mundo.”.

4. Metodología

Antes de comenzar con la metodología, es necesario destacar que la organización de dicha metodología se ha realizado en base a diversas propuestas de los trabajos de Lamont (2015), “*Research methods in international relations*” y Calduch Cervera (2014), “*Métodos y técnicas de investigación internacional*”.

El trabajo aborda el análisis del impacto del *OBOR* en África y Asia. Para cada uno de los países estudiados, se compara la estrategia diplomática manifestada por la República Popular China en su web institucional del *OBOR*, las inversiones comerciales, los beneficios económicos obtenidos y los enclaves geopolíticos más relevantes. Todo ello con la finalidad arrojar luz sobre la pregunta de investigación “¿*Está China empleando la Iniciativa de la Franja y de la Ruta como una herramienta de presión de deuda con el objetivo de obtener beneficios geopolíticos y comerciales (en detrimento de las contrapartes)*?”.

Se ha planteado una metodología consistente de 6 etapas:

1. Se ha realizado una revisión de la bibliografía más relevante sobre la materia con el propósito de discernir qué países eran de mayor interés general para China. Se han empleado casi exclusivamente fuentes secundarias. Cabe mencionar que se ha realizado un esfuerzo activo por incluir bibliografía de origen tanto chino como estadounidense para cada país estudiado, además de los publicados por el propio país y no directamente relacionados. La razón de ello es que la narrativa de la Amenaza China está, como se ha mencionado, muy extendida entre la autoría americana. Contrariamente, gran parte de la bibliografía china trata de contrarrestar precisamente dicha teoría, y ambas actitudes se reflejan claramente en cómo están escritas e interpretadas las ideas. Las fuentes de los autores originarios de los países en los que se ha invertido otorgan una perspectiva necesaria para entender la aceptación y las repercusiones de los proyectos realizados, especialmente en los casos de rotundo éxito o fracaso. En resumen, se ha tratado de aportar una visión inclusiva y holística del *One Belt, One Road*.

2. Durante este proceso se han establecido asimismo las posibles motivaciones del gobierno chino para la relación con cada país con el propósito de poder agrupar inicialmente los países involucrados en el *OBOR* según el tipo de beneficios que pretenda

obtener China. Para ello, se ha utilizado la desagregación entre 8 posibles motivaciones económicas y geopolíticas realizadas por Barillé (2020), que serán explicadas en la sección del análisis.

3. Dado el carácter expansivo e internacional de la Iniciativa, se ha decidido estudiar países de África y del sudeste de Asia y excluir a los países de Europa, Oceanía, América y el resto de Asia. Puesto que el enfoque de Relaciones Internacionales seleccionado es neorrealista, África y Asia son aquellos en los que tiene mayor aplicabilidad en términos de Trampa de la Deuda, geopolítica (especialmente en el ámbito marítimo-militar) y Amenaza China. Además, la extensión propuesta para el TFG dificulta ampliar el estudio a otros continentes si se quieren estudiar con cierta profundidad.

4. Posteriormente se han seleccionado, de entre los países africanos y asiáticos de mayor representatividad, aquellos que mejor se ajustaban a un posible modelo de relación reproducible en otros países (República Democrática del Congo y Níger; Sri Lanka), su interés comercial (Kenia; Camboya) o su interés geopolítico (Namibia y Yibuti; ASEAN). Estos tres parámetros de selección son definitorios para entender la repercusión internacional del *OBOR*.

5. El estudio ha sido principalmente cualitativo, pues se ha basado en hechos históricos y propuestas de otros autores para encontrar potenciales patrones de comportamiento. Sin embargo, dada la naturaleza económica de la Iniciativa de la Franja y de la Ruta, se han incorporado datos y estudios cuantitativos para sustentar la relevancia de dichos posibles patrones.

6. Evaluación de la hipótesis atendiendo a los objetivos planteados y las conclusiones obtenidas.

5. Análisis y discusión

Desde de los inicios del siglo XXI, eruditos de todas las áreas, economistas y políticos han reconocido y contemplado cómo el poder de las naciones occidentales ha menguado frente al ascenso de China como actor clave de las relaciones internacionales y económicas. La propagación en occidente de movimientos aislacionistas y proteccionistas de los que hasta ahora habían sido los “banqueros del mundo” ha otorgado a China una

oportunidad sin par para ocupar dicho rol. La desbandada de Estados Unidos de pactos internacionales como el Acuerdo de París, la Alianza Transpacífica de Cooperación Económica o el Protocolo Facultativo de la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas de 1961, sumada a la escisión británica de la Unión Europea, ha quebrado el oligopolio de ayuda financiera. De esta manera, se ha comenzado una redirección hacia una nueva norma de financiación con características chinas.

El sistema de Bretton Woods fue establecido gracias al respaldo de Reino Unido y Estados Unidos tras paliar los efectos de la Gran Depresión y finalizar la Segunda Guerra Mundial. De forma similar, China ha aprovechado la relativa retracción de estos dos países del núcleo internacional organizacional y la crisis financiera de 2008 para reformar la economía global.

Esta reforma a nivel global se ha condensado en el *OBOR*, que, como se ha mencionado previamente, ha levantado incertidumbres acerca de los posibles enfoques que ha podido adoptar la República Popular China para llevarlo a cabo.

Este trabajo analiza los motivos que han llevado al gobierno chino a emprender el *OBOR* y las consecuencias que se pueden desprender de ello. Con el propósito de esclarecer las alternativas sobre las que se fundamenta el análisis, se detalla a continuación una clasificación realizada por Barillé (2020) entre las principales motivaciones económicas y las geopolíticas para implementar la Iniciativa de la Ruta y de la Franja.

Motivaciones Económicas

- (1) Abordar los retos del crecimiento interno,
- (2) Reformar el sistema económico y monetario mundial,
- (3) Llevar a cabo una diplomacia económica de poder blando,
- (4) Construir una plataforma marítima influyente en el sur de Asia.¹³

Motivaciones Geopolíticas

- (1) Ampliar la influencia geopolítica de China,
- (2) Aliviar las tensiones en la región,
- (3) Contrarrestar la influencia de la India y de Estados Unidos en el Océano Índico,

¹³ A pesar de que la segregación realizada por Barillé (2020) indica “Construir una plataforma marítima influyente en el sur de Asia” como una motivación económica, tiene una clara importancia geopolítica.

- (4) Garantizar el acceso a la energía a largo plazo y asegurar las rutas de transporte de recursos.

El presente trabajo no pretende necesariamente ordenar estos motivos por importancia o recurrencia, pero sí discutir la existencia de aquellos de mayor controversia.

Como se ha mencionado previamente, el orden de estudio es por criterio geográfico. Dado de que el propio gobierno chino clasifica los proyectos por su origen geográfico, esta organización facilita asimismo la agrupación de las causas y consecuencias de las acciones del *OBOR*, pues muchos de los países comparten características y vulnerabilidades que permiten observar iteraciones en los patrones de comportamiento de China. Así, se procede al estudio por continente y por país de esta iniciativa.

7.1 La geopolítica sino-africana y el neocolonialismo

Las relaciones económicas sino-africanas se han caracterizado históricamente por su intermitencia. Desde que en el siglo II A.D Ptolomeo dejara constancia de comercio entre Egipto y China a través de la Ruta de la Seda y marítimamente por el Océano Índico, no hay más indicios de estas conexiones hasta los siglos XII-XIV, cuando revivieron parcialmente por los viajes de mandatarios de la dinastía Ming hacia Somalia y Mozambique. Sin embargo, estas comunicaciones se apagaron a la par que la Ruta de la Seda se degradaba en el siglo XV.

Las interacciones modernas sino-africanas comienzan en 1955 durante la Conferencia de Bandung. Esta, famosa por ser la primera reunión intercontinental de gente de color¹⁴, sirvió de precursora al Movimiento de Países No Alineados que se mantendrían neutrales y en salvaguardia a lo largo de la Guerra Fría. No obstante, los objetivos principales de esta conferencia fueron favorecer la cooperación económica y cultural afroasiática y proteger la independencia de la multitud de países que recientemente se habían emancipado del dominio colonial.

Para la actual China, la Conferencia de Bandung tenía además un aliciente que motivaría el estrechamiento de relaciones con los estados africanos independientes. La República

¹⁴ Terminología usada por el presidente de Indonesia Sukarno en 1955.

Popular China se encontraba ante la tesitura de establecerse como la “China legítima” en detrimento de la República de China (Moral, 2019), que aunaba los territorios de los actuales Taiwán, Tíbet, parte de Mongolia y pequeñas regiones de India.

Por ello, además del fomento de lo diplomático, se realizaron desembolsos cuantiosos en inversión africana. Se comenzó a tejer así un entramado económico, político y cultural de cooperación entre África y el gigante asiático. Cabe mencionar que en la resolución 2758 de la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1971, se reconoció a la República Popular China (RPC) como el único representante legítimo de China ante las Naciones Unidas, y seguidamente se excluyó a los representantes de Chiang Kai-shek de la Organización de las Naciones Unidas¹⁵. En la votación, la amplia mayoría de los países africanos votaron a favor de la RPC.

Cincuenta años después, China aspira a convertirse en la fuerza económica preponderante y el desarrollo africano puede ser un elemento geopolítico estratégico para la consecución de dicho objetivo. Dado el crecimiento demográfico esperado en multitud de países de África y la posibilidad de establecer mercados que satisfagan el exceso de capacidad productiva de China, el *OBOR* supone un catalizador capital en la revitalización ya no únicamente de los estados estrechamente vinculados al proyecto, sino del comercio africano en general.

Prueba de ello es que la Nueva Ruta de la Seda comprende inversiones en programas específicos de 46 países africanos frente a los 5 principalmente involucrados en la Ruta de la Seda original. De hecho, solo 9 de los 46 se encuentran en zonas geográficamente cercanas a lo estrictamente definido como “Ruta de la Seda” (Centro Nacional de Información del *One Belt, One Road*, 2021). Por ello, el *OBOR* no es únicamente una estrategia de revitalización de una antigua fuente de comercio, sino que es un acercamiento holístico a la expansión internacional del capital chino. De hecho, China es un país relativamente pobre en recursos naturales en comparación a su tamaño y a su tasa de producción, por lo que África es un socio cuya relación podría ser altamente simbiótica.

Además de suponer un mercado con gran potencial de expansión, muchos países africanos son exportadores de recursos clave para sostener la masiva producción china. Más de un

¹⁵ Militar y Estadista, líder del Kuomintang y presidente de la República de China.

tercio de la inversión extranjera directa de origen chino en África se destina al sector minero. Por ello, de las posibles motivaciones previamente mencionadas, las dos que mejor se ajustan a la relación sino-africana son la económica “Abordar los retos de crecimiento interno” y la geopolítica “Garantizar el acceso a la energía a largo plazo y asegurar las rutas de transporte de recursos”. En este sentido, una de las alianzas estratégicas que más interés despierta es con la República Democrática del Congo, que es sumamente rica en cobalto y posee más de la mitad de sus reservas mundiales.

El cobalto es uno de los minerales esenciales para la fabricación de baterías de ion de litio, utilizadas para almacenar energía eléctrica y necesarias por ello en la manufactura de coches eléctricos (Li & Lu, 2020). China es el país con mayor consumo y producción mundiales de estos vehículos con un 47% (Gulley et al., 2019) y un 45% (Gorner, 2020) del total respectivamente. Dado que la tendencia natural del mercado va a ser un crecimiento paulatino de los coches de energía sostenible, la importancia geoestratégica de RD Congo es y será esencial para desarrollar infraestructuras sustentables en el medio-largo plazo. Teniendo en cuenta que Congo es uno de los diez estados con mayor inestabilidad gubernamental, peor gobernanza y mayor nivel de corrupción a nivel público (Kaufmann, 2020; Transparency International, 2018), la influencia que China puede ejercer sobre un gobierno “frágil” con más de la mitad de las reservas de un mineral clave para el desarrollo sostenible debe ser observada con cautela.

A riesgo de que esta afirmación resulte prejuiciosa, China ya es propietaria del 29% del cobalto producido a nivel mundial y este proviene casi exclusivamente de las reservas del Congo (Gulley et al., 2019). En 2007, ambos países llegaron a un acuerdo llamado “Minerales para infraestructura” (parte del plan “Estrategia de globalización”¹⁶) mediante el que los bancos estatales chinos otorgaron préstamos con condiciones favorables al gobierno de la RD Congo para la construcción de infraestructuras a cambio de acceso a derechos de explotación sobre parte de las reservas nacionales de cobalto y cobre (Kaplinsky & Morris, 2016). Catorce años después de la firma, las llamadas “Sicominas” (Minas sino-congoleñas) han supuesto grandes pérdidas para la RD Congo. El acuerdo incluía una cláusula mediante la que se eximían de impuestos las exportaciones a China hasta que los préstamos fuesen reembolsados en su totalidad (Maiza-Larrarte & Claudio-Quiroga, 2019). Ello significa que Congo no ha recibido ingresos sustanciales de la

¹⁶ Doctrina de desarrollo pacífico desarrollada por Hu Jintao, nacida de las críticas de la Amenaza China.

principal fuente de riqueza del país, y no se prevé que los reciba en un futuro próximo ya que China no pretende renegociar los términos del acuerdo.

A pesar de ser un caso en principio previo al inicio del *One Belt, One Road*, este proceso mediante el cual China obtiene recursos naturales a cambio de inversiones y beneficios comerciales o fiscales es un modelo que China podría exportar precisamente con el *OBOR*. Cabe reiterar que, *a priori*, este proceso no tendría que ser necesariamente ponzoñoso para los estados africanos, sino que podría ser un impulsor trascendental para el desarrollo del continente. Sin embargo, unas condiciones leoninas podrían provocar un sometimiento financiero de estilo neocolonial, ya sea por medio de pignoraciones o por derechos de explotación sobre los recursos clave de cada estado.

Además del sector minero, otro sector con un cometido sustancial para el *OBOR* es el energético. Actualmente, el 75% del uranio empleado para alimentar las plantas nucleares chinas proviene de Kazajistán (Silin et al., 2017). Por ello, el gobierno chino tiene un interés especial en estrechar las relaciones con Níger y Namibia, dos de los mayores productores de uranio, gracias a los que podría diversificar sus fuentes proveedoras.

Durante la mencionada “Estrategia de globalización”, Hu Jintao ya inició tentativas para ganar acceso al uranio de Níger y expandir su influencia en todo Sahel. Sin embargo, estas fallaron estrepitosamente debido a la inseguridad que afronta la región. La Corporación Nuclear Nacional de China (CNNC) consiguió crear una compañía juntamente con el gobierno nigerino, la *Société d’Etat Sino-Uranium*. De esta manera, se hizo con un contrato para explotar el uranio de Níger. Sin embargo, la inestabilidad política del país pronto se hizo notar, pues el grupo tuareg *Mouvement Nigerien pour La Justice* secuestró a uno de los ejecutivos chinos encargados del proyecto, con el objetivo de obtener mayor financiación en la zona norte de Níger en detrimento de la escogida y prestar mayor atención a las consecuencias medioambientales (Cabestan, 2019).

A pesar de que la situación se resolvió de forma pacífica, la preocupación por la posibilidad de que tal escenario se repitiera acrecentó las dudas entre las filas chinas acerca de las inversiones en Níger. El resultado fue un periodo cautelar de cinco años de no inversión y una redirección de recursos financieros hacia Namibia.

Lo cierto es que el acercamiento chino a Níger chocó de bruces con la seguridad energética de Francia. El conglomerado multinacional francés Areva, líder mundial en

energía nuclear y principal proveedor de energía en Francia, obtiene la mayor parte de sus recursos de las minas de Níger. Dados los estrechos lazos entre el país africano y Francia por su historia colonial, la “intromisión” china levantó asperezas tanto en los galos como en sectores nigerinos. En cualquier caso, no se debe perder de vista la opción de la revitalización del comercio de uranio entre China y Níger por el surgimiento del partido *Alianza para la Democracia y el Progreso-Yama'a* cuyo presidente, Muhammad Issuf, fue Director del Departamento de Minerales del Ministerio de Minas y Energía y estuvo presente durante los avances sino-nigerinos en materia del uranio.

Retomando el curso de acción del gobierno chino, la redirección de recursos hacia Namibia esconde tras de sí el tercer sector de estudio, que desde luego no es de menor importancia que los anteriores: la geopolítica marítima de la Iniciativa de la Franja y de la Ruta. Además de ofrecer cuantiosas minas de uranio, Namibia ofrece un elemento del que Níger carece: un amplio litoral y la disposición a permitir la construcción de una base militar china en la costa. Esta no es una cuestión baladí. En términos de puertos militares chinos en África, en la actualidad solo existe la “Base del Ejército Popular de Liberación de China” en Yibuti. Esta tiene una importancia geoestratégica fundamental en el control sobre el Cuerno de África, región con mayor nivel de piratería en la Ruta de la Seda marítima y en el mundo.

Teniendo esto en cuenta, las motivaciones geopolíticas de “Contrarrestar la influencia de la India y de Estados Unidos en el Océano Índico” y “Ampliar la influencia geopolítica de China” desarrollan su importancia en el continente africano. Conviene señalar que la única base permanente en África de los Estados Unidos, Camp Lemonnier, se encuentra también en Yibuti y a escasos 10 kilómetros de la posteriormente construida base china, lo que ha desencadenado diversos desencuentros. Puesto que dicha construcción ya hizo aflorar tensiones entre ambas superpotencias, China ha tratado de militarizar un número “comedido” de puertos del *One Belt, One Road* necesarios para mantener la seguridad de las rutas. Cabe destacar que China es acreedora de más del 50% de la deuda total de Yibuti (Chaisse, 2018). Considerando que los dos primeros poderes económicos globales tienen una única instalación militar en el continente, la posibilidad de añadir un solo establecimiento de esta naturaleza ya supondría una ventaja considerable en control geoestratégico.

Recupera así relevancia la cuestión namibiana. Desde 2015, autoridades namibianas y chinas han expresado la posibilidad de que se construyera una base militar en Walvis Bay. A pesar de que no existe una relación directa oficial entre la construcción de esta base y los acuerdos sobre explotación de uranio, se ha especulado con la opción de que fuese un “*package deal*” (Michelle, 2015) y de que el *OBOR* fuese a constituir un medio de propagación para las bases geoestratégicas chinas. Los medios de Pekín han sugerido la posibilidad de establecer bases militares en Kenia, Tanzania, Mozambique, Seychelles y Madagascar además de en Namibia, razón por la que se comienza a cuestionar la hegemonía naval de los Estados Unidos en África. A pesar de que ninguno de estos proyectos se ha llevado a cabo, ciertos autores afirman que uno de los objetivos escondidos bajo el manto del *OBOR* es poder disuadir tácticas coercitivas empleadas en el pasado por los Estados Unidos, aumentando así los costes de un potencial conflicto militar (Krupakar, 2017).

En la vertiente africana de la ruta marítima, los comportamientos previos al inicio del *OBOR* en 2013 dejaron una fuerte impronta en la manera en que se están negociando los distintos acuerdos de la iniciativa, especialmente en el ámbito militar. El conflicto del Mar del Sur de China ha permitido al gigante asiático mostrar su gran capacidad militar y logística además de sus fuertes convicciones¹⁷. Sin embargo, también ha amedrentado a muchos de los países colindantes a la Ruta de la seda marítima del siglo XXI. No es descabellado por ello considerar la Iniciativa de la Franja y de la Ruta como una herramienta persuasoria para reconducir estas relaciones y conseguir accesos estratégicos a las principales rutas navales.

A pesar de que esta controversia afecta en mayor medida a los países asiáticos que serán estudiados más adelante, hay otros enclaves africanos en los que China pretende construir puertos comerciales. En la faceta mercantil, África del Este se ha convertido en uno de los elementos primordiales de la Ruta de la Seda Marítima. En la actualidad, están en construcción o acordados nueve puertos comerciales a lo largo de África Oriental incluidos en el *OBOR*. Los principales, que sirven de conexión con los puertos asiáticos en India, son los que se encuentran en Lamu y Mombasa en Kenia y Daressalam, Mtwara y Bagamoyo en Tanzania.

¹⁷ El Conflicto del Mar del Sur de China es la disputa sobre la soberanía de dicho mar por parte de los Estados colindantes. El 80% de la importación de energía china pasa por él (Raine, 2017).

Más allá de los proyectos para desarrollar puertos, se han diseñado construcciones de ferrocarriles, oleoductos, acueductos y centrales eléctricas para mejorar la conectividad entre los distintos países. Esto ha provocado que haya una gran desproporción entre las inversiones terrestres realizadas en estados con acceso marítimo a la ruta y aquellos que no lo tienen. Estas desigualdades podrían provocar unos desajustes importantes en el ritmo de desarrollo intrarregional.

Un ejemplo revelador en este sentido es el caso de Kenia. Siendo este país uno de los nodos vitales de la ruta, pasan por él además de los mencionados puertos, una de las construcciones estandarte del *OBOR*: El ferrocarril que conecta Mombasa con Nairobi, el *Standard Gauge Railway* (SGR). Dicho ferrocarril facilita la conexión entre las dos capitales económicas de Kenia, Nairobi, capital política que se encuentra a más de 500 kilómetros de la costa, y Mombasa, la ciudad con más contacto internacional del país.

Hasta hace tan solo unos años, se empleaba un ferrocarril de vía estrecha construido en 1896 cuya velocidad promedio era de 22 kilómetros por hora, de manera que tardaba aproximadamente 21 horas en completar un trayecto. A ello se sumaba la antigüedad de las vías, que provocaban habitualmente descarrilamientos, reparamientos y demoras (Yifeng & Akoth Ong'iyoy, 2018). El puerto de Mombasa opera con 80 puertos internacionales que le han otorgado una posición privilegiada entre las conexiones marítimas con el resto de África y del mundo. Sin embargo, las conexiones terrestres suponían un cuello de botella para el desarrollo de Kenia en general. Desde la inauguración del SGR, la duración de los trayectos se ha reducido a poco más de un cuarto de la anterior, ha multiplicado varias veces su capacidad y ha generado más de 46.000 empleos (Wissenbach & Wang, 2017). Durante el diseño y la implantación de este ferrocarril, China aplicó una de las lecciones aprendidas del fracaso de Hu Jintao en RD Congo: la importancia del respeto al medioambiente y la biosfera autóctona. El SGR atraviesa el Parque Nacional de Tsavo East, una de las reservas naturales más ricas del continente. Se han invertido esfuerzos y recursos en conseguir que la existencia del ferrocarril fuese armoniosa con la fauna silvestre. Para ello, se contó con la ayuda de profesionales keniatas (normalmente los proyectos los desarrollan exclusivamente personas de origen chino) y se impusieron estrictos estándares de actuación.

A pesar de que distintos autores han reflejado la mencionada desigualdad de desarrollo intrarregional africano causada por la disparidad en inversión de la Iniciativa de la Franja

y de la Ruta (Hájek et al., 2018; Jang & Jeong, 2016; Wang & Chen, 2020), el hecho innegable es que en el caso keniano, el impacto del capital chino ha sido eminentemente positivo y ha satisfecho las peticiones de Kenia a costa de un mayor margen de beneficio. Cabe destacar además que por el momento no ha habido problemas en la devolución de los préstamos ni exigencias excesivas por parte de China, pues solo ha tenido que cancelar \$14 millones de deuda por un proyecto específico (Acker et al., 2020). Así, parece incongruente cerrar las puertas al desarrollo de un país por las desigualdades que pueda generar con otros.

7.2 Implicaciones del One Belt, One Road para el sudeste asiático

Ocho años después de que Xi Jinping calificara la Iniciativa de la Franja y de la Ruta como “el Proyecto del Siglo” en su sentido literal, quedan escasos autores que cuestionen la importancia presente y futura de esta iniciativa. La relevancia que ha asumido para la propia China como nodo de su estrategia de política exterior se suma a su posición como herramienta para fomentar la cooperación de una región eurasiática que incluya a Rusia y Asia central. En otra de sus vertientes, el *OBOR* ha tomado un papel protagonista en estrechar las relaciones con el Sudeste asiático (muy especialmente con la ASEAN) y en cimentar proyectos a lo largo del Océano Índico (Cox et al., 2018).

Denominar una “vertiente asiática del *OBOR*” sería una vaguedad conceptual, absolutamente imprecisa y ambigua si se trata de analizar las similitudes entre las inversiones por un criterio geográfico. El continente asiático contiene dentro de sí territorios tan heterogéneos como los países arábigos, Oriente Medio, Asia monzónica, el sudeste asiático o Asia septentrional, todos ellos incluidos en la iniciativa.

De las múltiples dimensiones a las que afecta el *OBOR*, la expansión del comercio y el renminbi y la geopolítica marítima son las directamente conexas con los intereses de Pekín. Estas dimensiones no tienen por qué estar estrictamente relacionadas entre sí y es difícil distinguir inversiones específicamente dirigidas a una de ellas. Sin embargo, el panorama general permite observar ciertos patrones de comportamiento que suscitan la existencia de una reciprocidad comercio-geopolítica marítima.

En este sentido, la región más implicada es la del sudeste asiático. A lo largo de la última década, los países de la ASEAN (Siglas inglesas de Asociación de Naciones del Sudeste Asiático) son los que mayor conectividad han desarrollado con China. Esto probablemente sea un reflejo del *outsourcing* hacia China de economías con mayor coste económico como Singapur, Japón o Malasia, a la vez que las propias empresas chinas externalizan procesos de menor valor agregado hacia países con aún menor coste de mano de obra, como Camboya, Myanmar o Laos (Cox et al., 2018). Estos procesos dejan constancia de la importancia de la motivación económica de “Abordar los retos del crecimiento interno.”

A pesar de que la relación económica entre el sudeste asiático y China está germinando a marchas forzadas tanto en el contexto público como en el sector privado, esta se ha dado de bruces contra el recelo hacia el Collar de Perlas chino previamente explicado. Hay una clara disonancia entre las innumerables oportunidades comerciales que ofrece la iniciativa de Xi y la posible militarización de las rutas comerciales. Aun con los esfuerzos de los medios de comunicación chinos por enfatizar la naturaleza amigable de los proyectos incluidos en el *One Belt, One Road*, los desafíos subregionales y nacionales que han desatado se han dejado notar en la mayoría de países partícipes.

El ejemplo empleado por la mayoría de críticos que tildan de predatorio al *OBOR* es el de los acuerdos con Sri Lanka sobre el puerto Hambantota de Colombo, la capital del país (Samaranayake, 2021). Tras la construcción de dicho puerto a partir de la financiación del Banco de la República Popular China Exim, el gobierno ceilandés encontró en 2016 dificultades para cumplir con las obligaciones financieras contraídas¹⁸. Ante la incapacidad de responder a las exigencias chinas, Sri Lanka llegó a un acuerdo por el que arrendaba el puerto Hambantota a China durante 99 años prorrogables a otros 99 años más con el objetivo único de cubrir la deuda contraída en la construcción de ese mismo puerto (Abi-Habib, 2018).

Esta situación se denominó como un “elefante blanco”: un término empleado para definir posesiones de las cuales el dueño no puede deshacerse y cuyo coste es desproporcionado a su utilidad. Esta interpretación de los hechos exacerbó a los apologetas de la Teoría de la Trampa de la Deuda, pues es el arquetipo de una cesión efectiva de soberanía forzada

¹⁸ El Banco chino Exports-imports (Exim) es uno de los tres bancos institucionales de China autorizados a implementar políticas de estado en Comercio exterior e industria.

por una relación deudora insostenible. Incluso ignorando este hecho, también entronca directamente con la Teoría de la Amenaza China, pues se ha conseguido acceso marítimo *de facto* a un área geopolíticamente estratégica sin un acuerdo explícito sobre ello. Se denota así la posible existencia de la motivación económica de “Construir una plataforma marítima influyente en el sur de Asia”¹³ y las motivaciones geopolíticas de “Ampliar la influencia geopolítica de China” y de “Asegurar las rutas de transporte de recursos”.

Esta situación ha dejado a Sri Lanka en una tesitura económica y diplomática compleja entre los intereses de la India y de China. Incluso antes de la cesión del puerto, múltiples submarinos militares propiedad de China habían atracado en dicho puerto, despertando intensas críticas del entonces presidente indio Pranab Mukherjee (Ruiz Domínguez, 2017). Dado que algunos de estos estacionamientos en el puerto coincidieron con importantes visitas, como la del entonces primer ministro japonés Shinzō Abe o la de un importante embajador indio, las fricciones diplomáticas despertaron de inmediato. Tras las airadas protestas de Mukherjee, Sri Lanka denegó a China algunas de sus peticiones de atracar en el puerto cuando fuese a coincidir con eventos importantes.

A pesar de que no hay prácticamente registros oficiales de navíos de guerra chinos hacia Hambantota, distintos oficiales han dejado constancia de la recurrencia de estos sucesos. Ya en 2014 (antes de que se cerrara el acuerdo de arrendamiento) el comandante naval y político Kosala Warnakulasuriya expresó que en los últimos cuatro años 230 buques de guerra habían hecho escala en los puertos de Colombo en visitas de buena voluntad y para reabastecimiento de combustible (Aneez & Sirilal, 2014). Aunque desde entonces el estacionamiento de submarinos se ha detenido, la recurrencia de las paradas chinas deja constancia de las implicaciones militares de las inversiones del One Belt, One Road. De hecho, las visitas cada vez más frecuentes de los ministros de defensa y exterior chinos han coincidido con un fallo de la Corte Suprema de Sri Lanka precisamente sobre el puerto de Hambantota en el que se afirma que el proyecto viola la soberanía y la constitución del país (Balachandran, 2021; Sharma, 2021).

Sin embargo, múltiples autores han destacado la singularidad de la operación de Hambantota y han resaltado el impacto positivo del resto de proyectos. Adicionalmente, se han puesto de relieve otros factores además de la deuda china que contribuyeron a la cesión final del puerto (Kannangara & Hundlani, 2020; Moramudali, 2020; Samaranayake, 2021).

Se ha especulado sobre la posibilidad de que el problema provenga mayoritariamente de la llamada Trampa de la Renta Media (TRM), y no únicamente de la Trampa de Deuda china. La TRM es una situación empírica y teórica de países que, al alcanzar un cierto nivel de renta per cápita, dejan de poder optar a ciertas ventajas fiscales, dejándolos en una posición de estancamiento económico permanente (Im & Rosenblatt, 2013). En el caso de Sri Lanka, esta pérdida de la asistencia en condiciones favorables ha generado el desafío de mantener los ritmos de crecimiento del PIB previos, haciendo que se tomasen estrategias de desarrollo más arriesgadas. Estas estrategias se tradujeron en proyectos de infraestructura como los encontrados en el *OBOR*, buscando préstamos y deuda soberana a tipos comerciales y con unos plazos acortados de amortización (Samaranayake, 2019). Por ello, tal y como se ha mencionado, autores (y no solo de origen chino) han propuesto que la coyuntura del Puerto de Hambantota no fue el plan original del gigante asiático, sino una consecuencia circunstancial (Kannangara & Hundlani, 2020; Moramudali, 2020; Samaranayake, 2021).

Lo cierto es que, excluyendo este incidente el comercio entre China y Sri Lanka ha seguido creciendo a un ritmo vertiginoso. Infraestructuras como la Ciudad Financiera Internacional de Colombo o el Aeropuerto Internacional Mattala Rajapaksa en Hambantota prometen ser la solución a ciertos cuellos de botella a los que se enfrentaba Sri Lanka. Incluso el nuevo gobierno ceilandés, cuyas actitudes son notablemente menos afines a China, ha reconocido la importancia de estos proyectos para el desarrollo general del país (Wijayasiri & Senaratne, 2018).

Si bien los beneficios comerciales y económicos parecen innegables, es un hecho que como consecuencia directa de un proyecto de la Iniciativa de la Franja y de la Ruta, China ha obtenido un enclave estratégico durante al menos 198 años de naturaleza mixta entre lo comercial y lo militar.

Dado todo lo explicado sobre la situación en Sri Lanka, el caso de Camboya es otro que merece ser estudiado en términos de la Trampa de la Deuda. China es propietaria del 48% de la deuda pública emitida por Camboya, lo que la convierte en el mayor propietario por un amplio margen. No obstante, la ratio deuda pública-Producto Interior Bruto es de un 28%, lo que le proporciona al país camboyano una posición de riesgo de sobreendeudamiento externo y general bajo (World Bank & International Monetary Fund, 2019). A diferencia de lo encontrado en ciertos países africanos, se trata de una relación

financiera estrecha, pero no dependiente. Por ello, la actitud del gobierno camboyano actual hacia la Iniciativa de la Franja y de la Ruta es eminentemente positiva y se ha dado paso a la construcción de grandes infraestructuras.

Puesto que la situación en 2012-13 de Sri Lanka es muy similar a esta, la evolución del *One Belt, One Road* en Camboya puede ser definitiva para desvelar el posible carácter subrepticio de la iniciativa. Camboya se encuentra en la actualidad en una posición de crecimiento y deuda sólida, por lo que será importante observar la influencia del incremento en la deuda y situación general del país. De esta manera, podría arrojar luz sobre las consecuencias de aceptar el capital chino. Esta posibilidad toma especial relevancia cuando se observa que distintos autores han estimado que la deuda pública de Camboya podría ascender hasta un 40% del PIB si se llevan a cabo los proyectos de infraestructura acordados (P. Heng & Chheang, 2019; Hurley et al., 2019). Cabe destacar que ambas estimaciones se realizaron con anterioridad a la crisis económica, sanitaria y social causada por la pandemia del SARS-CoV-2.

Camboya es uno de los países que mayor crecimiento económico ha experimentado en las últimas dos décadas, a una tasa de crecimiento medio del PIB de un 7,5% y reduciendo la tasa de pobreza del 53,2% a 11,5% en 2015 (K. Heng & Po, 2017). Buena parte de este éxito se debe a la cooperación sino-camboyana, reflejado en un incremento de volumen comercial de un 26% anual entre 2006 y 2016 (Zhang, 2017). No obstante, distintos autores han planteado la posibilidad de que la deuda contraída mediante el *OBOR* comprometa la sostenibilidad actual, pues el conjunto de inversiones acordadas supone el mayor plan de inversión en la historia de Camboya (Afzaal, 2020; K. Heng & Po, 2017; Ly, 2021).

Las distintas infraestructuras ideadas en específico para el país camboyano son las más integradas y operativas de los países estudiados. El proyecto insignia es la construcción de la línea ferroviaria Preah Vihear-Kaoh Kong, con un coste de \$9.600 millones. El objetivo de esta línea es conectar la planta siderúrgica de Rovieng (en el norte), parte de las inversiones del *OBOR*, con la provincia Koh Kong en el suroeste.

La ruta diseñada para ferrocarril cuenta con 11 estaciones distribuidas a lo largo de las principales provincias que atraviesa: Kampong Speu, Kampong Chhnang, Kampong Thom, Koh Kong y Preah Vihear (Chaisse, 2018). Paralelamente, se están construyendo en la actualidad al menos siete autopistas nacionales también financiadas por China, de

las cuales cinco conectan con las paradas ferroviarias. Con el propósito de sostener la viabilidad energética del proyecto, pues uno de los principales problemas a los que se enfrenta Camboya es a la insuficiencia de energía, se han edificado dos plantas hidroeléctricas. Es decir, se está erigiendo un tejido logístico organizado e integrado.

Si bien esta organización puede parecer inconexa con los motivos de inversión de China o la posible presión que esta pueda ejercer en otros campos, es importante atender a la evolución de estos proyectos por la cuidadosa planificación que se ha llevado a cabo. Dado que buena parte de la financiación china en otros países se ha dirigido a infraestructuras específicas en lugar de programas integrados y ha causado estragos a la hora de la devolución, la comparación con el éxito de planes integrados y operativos puede ser reveladora para entender en qué situaciones se deben aceptar las condiciones del capital chino.

En cuanto al interés geoestratégico de Camboya para China, el enclave principal es el puerto de Koh Kong, que incluye dentro de sí la Base Naval de Ream. Este puerto entra dentro de lo que diversos autores han denominado “logística dual”: infraestructuras comerciales a lo largo del Collar de Perlas que ya tienen presencia militar tanto nacional como china. Existen cuatro enclaves primordiales en esta teoría: el mencionado puerto de Koh Kong en Camboya, el de Hambantota en Sri Lanka, el puerto de Gwadar en Pakistán y el Puerto Kyaukpyu de Myanmar. A estos se añade la relevancia del Estrecho de Malaca entre Malasia y Singapur, que cuenta con gran presencia militar china (Russel & Berger, 2020).

Se muestra a continuación un mapa con los enclaves estratégicos mencionados, cuya situación geográfica de por sí muestra la relevancia de esta ruta¹⁹. Permite asimismo observar la posible existencia de muchas de las motivaciones geopolíticas mencionadas al inicio del análisis: “Construir una plataforma marítima influyente en el sur de Asia”, “Ampliar la influencia geopolítica de China”, “Contrarrestar la influencia de la India y de Estados Unidos en el Océano Índico” y “Garantizar el acceso a la energía a largo plazo y asegurar las rutas de transporte de recursos”.

¹⁹ De derecha a izquierda y en orden de tránsito desde China hacia Europa: Puerto Koh Kong en Camboya, Estrecho de Malaca, Puerto Kyaukpyu en Myanmar, Puerto Hambantota en Sri Lanka y Puerto de Gwadar en Pakistán

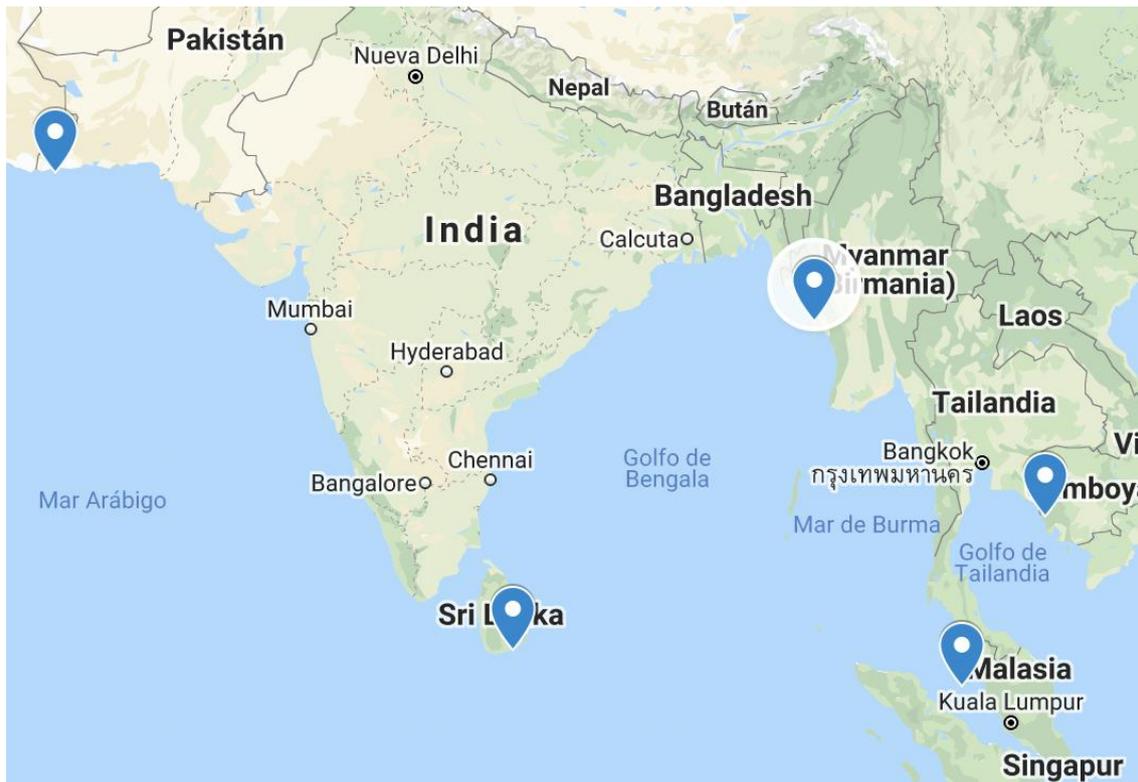


Ilustración 1: Mapa de realización propia mediante Google Maps.

En base a los casos estudiados y atendiendo a los datos del Instituto Nacional de Estudios de Seguridad Israelí, no parece que la naturaleza principal de la Iniciativa de la Franja y de la Ruta sea militar, aunque la implicación estratégica para la fuerza naval china es destacable. La cantidad de puertos con presencia militar es limitada y su relevancia en caso de un conflicto bélico no sería notable (Yung et al., 2014). Sin embargo, la importancia evidente de los puertos parcialmente militarizados muestra que China se ha convertido el núcleo en torno al que gravitan las instalaciones en el extranjero, en detrimento de los Estados Unidos.

6. Conclusión y propuestas

En el presente trabajo se ha abordado el estudio del impacto de las inversiones y la financiación del *One Belt, One Road* en países de África y el sudeste de Asia. Dicho estudio ha tenido un doble propósito: Por un lado, esclarecer las principales motivaciones comerciales y geopolíticas que han llevado a China a implementar la Iniciativa de la Franja y de la Ruta. Por otro, conocer en cuáles de estos países ya se ha podido ejercer presión sobre la devolución de la deuda con el objetivo de obtener beneficios comerciales

o de militarización no incluidos en el planteamiento inicial. Todo ello en el marco de la pregunta de investigación planteada al inicio del trabajo.

En cuanto al primer propósito, se ha empleado la clasificación realizada por Barillé (2020) entre las posibles motivaciones geopolíticas y económicas de China y se han asignado a cada país estudiado las que más influencia tienen. El segundo propósito se ha abordado considerando las acciones realizadas dentro del *One Belt, One Road* que han influido en el acceso a enclaves geoestratégicos.

En el plano puramente económico, la cooperación entre China y los países de África pone de manifiesto la importancia del continente africano para “Abordar los retos de crecimiento interno” de China. El vertiginoso crecimiento demográfico de África supone un gran aliciente para dirigir a estos mercados menos saturados el exceso de capacidad productiva del país asiático y fomentar las relaciones comerciales en aras del futuro próximo. Uno de los casos que mejor ejemplifica esta relación en principio simbiótica es Kenia, donde se ha conseguido solventar el problema de la distribución de las mercancías del puerto de Mombasa (uno de los cuellos de botella para el desarrollo del país) mediante la construcción del ferrocarril SGR. A pesar de que las ratios de deuda de Kenia han aumentado como consecuencia de la inversión china, no ha habido signos por el momento de problemas en la devolución de los préstamos (Acker et al., 2020).

En términos de las motivaciones geopolíticas, los casos de RD Congo, Níger y Namibia presentan aspectos relevantes en cuanto a “Garantizar el acceso a la energía a largo plazo y asegurar las rutas de transporte de recursos”.

La República Democrática del Congo, que posee más de la mitad de las reservas mundiales de cobalto, llegó a acuerdos de explotación de este mineral con China a cambio de la construcción de minas. No obstante, los términos del contrato otorgan ventajas de importación a China hasta que se reembolse el total de la deuda. Ante la incapacidad de Congo para pagar dicha deuda, China ha conseguido un acceso privilegiado e indefinido *de facto* a un material clave en la fabricación de baterías eléctricas y otros dispositivos, en detrimento de la principal fuente de ingresos del país. Dada la intransigencia de China en la renegociación de los términos de deuda, este es un ejemplo que muestra los riesgos potenciales de aceptar financiación china al tener una solvencia dudosa.

Los casos de Níger y Namibia son ilustrativos del *modus operandi* de la inversión de capital chino. A pesar de que la opción inicial era apostar por el uranio nigeriano, los contratiempos causados por los conflictos internos en el país provocaron una redirección de recursos hacia Namibia. Esta redirección conllevó además el inicio de negociaciones para la construcción de una infraestructura militar marítima que por el momento no se ha llevado a cabo. Esta posible instalación militar sería de gran importancia frente a la influencia geopolítica y de control de Estados Unidos. Por ello, la cuestión namibiana se incluye también en las motivaciones de “Ampliar la influencia geopolítica de China” y “Contrarrestar la influencia de la de Estados Unidos en el Océano Atlántico”²⁰.

Por otro lado, el sudeste asiático lleva décadas jugando un papel clave en “Abordar los retos de crecimiento interno”, y la Nueva Ruta de la Seda no ha hecho sino acrecentar este rol. Sin embargo, el interés principal de esta región se encuentra en las motivaciones de geopolítica naval.

Sri Lanka ya ha tenido que ceder a China la explotación del Puerto de Hambantota durante 198 años debido a la imposibilidad de cumplir con los plazos de devolución del capital. Puesto que China tiene especial interés en el Puerto de Koh Kong en Camboya, será importante atender a la evolución de los proyectos en dicho país para comprobar si efectivamente, China tratará de obtener acceso militar a dicho puerto en caso de que se debilite la solvencia de Camboya.

La potencial militarización de estos dos enclaves y otros no estudiados a lo largo del océano Índico entronca con la teoría del Collar de Perlas. Dicha teoría afecta de manera directa a las motivaciones geopolíticas y económicas de “Construir una plataforma marítima influyente en el sur de Asia”, “Ampliar la influencia geopolítica de China”, “Contrarrestar la influencia de la India y de Estados Unidos en el Océano Índico” y “Garantizar el acceso a la energía a largo plazo y asegurar las rutas de transporte de recursos”.

Lo anteriormente planteado llevaría a concluir que a pesar de que las funciones principales de la Nueva Ruta de la Seda son abordar los retos de crecimiento interno y expandir el uso del renminbi, China también la puede estar empleando para obtener acceso militar a enclaves geoestratégicos y acceso comercial a materias primas en

²⁰ La motivación original trata sobre el Océano Índico, pero en este caso la costa de Namibia se encuentra al pasar hacia el Océano Atlántico.

condiciones desfavorables para ciertos países. Cabe destacar que el desarrollo de estos países está alcanzando cotas de calidad de vida que, sin la inversión china, probablemente no hubiera sido posible.

Sin embargo, parece que la dureza de la intervención prevalece frente a la diplomacia en aquellos países donde los enclaves geopolíticos son esenciales para la estrategia naval de China. Será interesante observar en futuros trabajos si estas motivaciones repiten el patrón en otras zonas de Asia, América Latina o Europa.

De igual modo, será importante hacer el seguimiento de los efectos en un futuro próximo del aumento de la deuda y los mecanismos de presión chinos, aspectos que podrían acelerarse en una posible crisis económica incipiente como consecuencia de la pandemia de la Covid-19.

7. Bibliografía

Abi-Habib, M. (2018, junio 25). How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>

Acker, K., Bräutigam, D., & Huang, Y. (2020). Debt relief with Chinese characteristics. *Acker, Kevin, Deborah Brautigam, and Yufan Huang*.

Afzaal, M. (2020). *Silk Road to Belt Road: Reinventing the past and shaping the future: edited by Md. Nazrul Islam, Singapore, Springer, 2019, xiii+ 404 pp., RRP\pounds 100 (hardback), ISBN 978-9-81132-997-5*. Taylor & Francis.

Aneez, S., & Sirilal, R. (2014, noviembre 2). Chinese submarine docks in Sri Lanka despite Indian concerns. *Reuters*. <https://www.reuters.com/article/sri-lanka-china-submarine-idINKBN0IM0LU20141102>

Balachandran, P. K. (2021). Chinese Defense Minister's Visit To Sri Lanka In Perspective – Analysis. *Eurasia Review*. <https://www.eurasiareview.com/13042021-chinese-defense-ministers-visit-to-sri-lanka-in-perspective-analysis/>

Brautigam, D. (2020). A critical look at Chinese 'debt-trap diplomacy': The rise of a meme. *Area Development and Policy*, 5(1), 1-14.

Brzezinski, Z. (2009). Major foreign policy challenges for the next US President. *International Affairs*, 85(1), 53-60.

Burgess, S. (2015). The US pivot to Asia and renewal of the US–India strategic partnership. *Comparative Strategy*, 34(4), 367-379.

Cabestan, J.-P. (2019). Beijing's 'Going Out' Strategy and Belt and Road Initiative in the Sahel: The case of China's growing presence in Niger. *Journal of Contemporary China*, 28(118), 592-613.

Calduch Cervera, R. (2014). Métodos y técnicas de investigación internacional. *Recuperado de: https://www.ucm.es/data/cont/docs/247-2013-09-26-metodosytecnicas_rafaelcalduch2013_2014.pdf*.

Centro Nacional de Información del One Belt, One Road. (2021, enero 30). 已同中国
签订共建“一带一路”合作文件的国家一览—中国一带一路网.

https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=10122&info_id=77298

Chaisse, J. (2018). China's 'belt and road' initiative: Mapping the world trade normative and strategic implications. *Journal of World Trade*, 52(1).

Chang, M. H. (2018). *Return of the dragon: China's wounded nationalism*. Routledge.

Cheek, T. (1997). *Propaganda and culture in Mao's China: Deng Tuo and the intelligentsia*. Oxford University Press.

Cox, M., Majid, T. S. M., Jie, Y., Yan, J., & Hamzah, H. (2018). China's Belt and Road Initiative (BRI) and Southeast Asia. *CIMB ASEAN Research Institute - London School of Economics Foreign Policy Think Tank*, 47.

Eikenberry, K. W. (1995). Does China Threaten Asia-Pacific Regional Stability? *The US Army War College Quarterly: Parameters*, 25(1), 19.

Enderwick, P. (2018). The economic growth and development effects of China's One Belt, One Road Initiative. *Strategic Change*, 27(5), 447-454.

Feng, D., & Liang, H. M. (2019). *Belt and Road Initiative: Chinese Version of "Marshall Plan"?* (Vol. 4). World Scientific.

Gertz, B. (2000). *The China threat: How the People's Republic targets America*. Regnery Publishing.

Gørgens, T., Meng, X., & Vaithianathan, R. (2012). Stunting and selection effects of famine: A case study of the Great Chinese Famine. *Journal of development Economics*, 97(1), 99-111.

Gorner, M. (2020). *Electric Vehicles – Analysis*. Agencia Internacional de la Energía.
<https://www.iea.org/reports/electric-vehicles>

Gulley, A. L., McCullough, E. A., & Shedd, K. B. (2019). China's domestic and foreign influence in the global cobalt supply chain. *Resources Policy*, 62, 317-323.

Hájek, O., Novosáková, J., & Lukač, M. (2018). Regional Disparities on The New Silk

Road: Some Thoughts about Regional Convergence. *Confrontation and Cooperation: 1000 Years of Polish-German-Russian Relations*, 4, 27-34.

<https://doi.org/10.2478/conc-2018-0005>

He, B. (2019). The domestic politics of the Belt and Road Initiative and its implications. *Journal of Contemporary China*, 28(116), 180-195.

Heng, K., & Po, S. (2017). Cambodia and China's Belt and Road Initiative: Opportunities, challenges and future directions. *UC occasional paper series*, 1(2), 1-18.

Heng, P., & Chheang, V. (2019). The Political Economy of China's Maritime Silk Road Initiative in Cambodia. En *China's Maritime Silk Road Initiative and Southeast Asia* (pp. 163-190). Springer.

Hurley, J., Morris, S., & Portelance, G. (2019). Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a policy perspective. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 3(1), 139-175.

Husenicová, L. (2012). The China Threat Theory Revisited: Chinese Changing Society and Future Development. *Majer, M.–Ondrejcsák, R.–Tarasovič, V.(eds.): Panorama of global security environment*, 553-565.

Im, F. G., & Rosenblatt, D. (2013). *Middle-income traps: A conceptual and empirical survey*. The World Bank.

Jang, J.-H., & Jeong, H.-Y. (2016). Effects of regional development policies on the resolution of income disparity in China. *Journal of Economic & Financial Studies*, 3, 45. <https://doi.org/10.18533/jefs.v3i6.204>

Jinping, X. (2017). Secure a decisive victory in building a moderately prosperous society in all respects and strive for the great success of socialism with Chinese characteristics for a new era. *delivered at the 19th National Congress of the Communist Party of China October, 18(2017)*, 2017-11.

Kannangara, P., & Hundlani, D. (2020, mayo 7). *The Belt and Road in Sri Lanka: Beyond the Debt Trap Discussion*. <https://thediplomat.com/2020/05/the-belt-and-road-in-sri-lanka-beyond-the-debt-trap-discussion/>

Kaplinsky, R., & Morris, M. (2016). Chinese FDI in Sub-Saharan Africa: Engaging

- with large dragons. En *The Power of the Chinese Dragon* (pp. 123-148). Springer.
- Kaufman, A. A. (2010). The “century of humiliation,” then and now: Chinese perceptions of the international order. *Pacific Focus*, 25(1), 1-33.
- Kaufmann, D. (2020). *World Governance Index—Political Stability And Absence Of Violence/Terrorism: Estimate*. Banco Mundial.
<https://info.worldbank.org/governance/wgi/>
- Kessler, G. (2009). China Is at the Heart of Clinton’s First Trip. *The Washington Post*, 15.
- Krupakar, J. (2017). China’s Naval Base (s) in the Indian Ocean—Signs of a Maritime Grand Strategy? *Strategic Analysis*, 41(3), 207-222.
- Lamont, C. (2015). *Research methods in international relations*. Sage.
- Li, M., & Lu, J. (2020). Cobalt in lithium-ion batteries. *Science*, 367(6481), 979-980.
- Logan, J. (2013). China, America, and the pivot to Asia. *Cato Institute Policy Analysis*, 717.
- Lovell, J. (2019). *Maoism: A global history*. Random House.
- Ly, B. (2021). The implication of FDI in the construction industry in Cambodia under BRI. *Cogent Business & Management*, 8(1), 1875542.
- Maiza-Larrarte, A., & Claudio-Quiroga, G. (2019). The impact of Sicominés on development in the Democratic Republic of Congo. *International Affairs*, 95(2), 423-446.
- Michelle, F. (2015). China’s geopolitical ambitions expand to Namibia’s South Atlantic Sea Walvis Bay port: Infrastructure. *Environmental Management*, 07(1), 22-23.
<https://doi.org/10.10520/EJC176755>
- Moral, P. (2019). China en África: Del beneficio mutuo a la hegemonía de Pekín. *El Orden Mundial*. <https://elordenmundial.com/china-en-africa/>
- Moramudali, U. (2020, enero 1). *The Hambantota Port Deal: Myths and Realities*.
<https://thediplomat.com/2020/01/the-hambantota-port-deal-myths-and-realities/>

Pavličević, D. (2018). 'China threat' and 'China opportunity': Politics of dreams and fears in China-Central and Eastern European relations. *Journal of Contemporary China*, 27(113), 688-702.

Peel, M., Bland, B., & Kynge, J. (2017, julio 17). China's railway diplomacy hits the buffers. *Financial Times*. <https://www.ft.com/content/9a4aab54-624d-11e7-8814-0ac7eb84e5f1>

Pehrson, C. J. (2006). *String of pearls: Meeting the challenge of China's rising power across the Asian littoral*. ARMY WAR COLL STRATEGIC STUDIES INST CARLISLE BARRACKS PA.

Peters, M. A. (2017). *The Chinese Dream: Xi Jinping thought on Socialism with Chinese characteristics for a new era*. Taylor & Francis.

Raine, S. (2017). *Regional Disorder: The South China Sea Disputes*. Routledge.

Ruiz Domínguez, F. (2017). China: De la estrategia del cinturón a la del collar de perlas. *bie3: Boletín IEEE*, 5, 955-970.

Russel, D. R., & Berger, B. H. (2020). Weaponizing the Belt and Road Initiative. *The Asia Society Policy Institute*, September, 2020-09.

Samaranayake, N. (2019). *China's Engagement with Smaller South Asian Countries*. JSTOR.

Samaranayake, N. (2021). Chinese Belt and Road Investment Isn't All Bad—Or Good. *Foreign Policy*. <https://foreignpolicy.com/2021/03/02/sri-lanka-china-bri-investment-debt-trap/>

Scott, J. (2013). China threat? Evidence from the WTO. *Journal of World Trade*, 47(4).

Sharma, P. (2021, abril 26). As China's defence minister heads for Sri Lanka, should India be worried? *South China Morning Post*. <https://www.scmp.com/week-asia/politics/article/3131163/chinas-defence-minister-heads-sri-lanka-should-india-be-worried>

Shen, S., & Chan, W. (2018). A comparative study of the Belt and Road Initiative and the Marshall plan. *Palgrave Communications*, 4(1), 1-11.

Silin, Y., Kapustina, L., Trevisan, I., & Drevalev, A. (2017). China's economic interests in the "One Belt, One Road" initiative. *SHS web of conferences*, 39, 01025.

Swaine, M. D. (2015). Chinese views and commentary on the 'One Belt, One Road' initiative. *China Leadership Monitor*, 47(2), 3.

Timperlake, E., & Triplett, W. C. (2002). *Red dragon rising: Communist China's military threat to America*. Regnery Publishing.

Transparency International. (2018). *Corruption perception index*. Transparency International.

Wang, K., & Chen, Z. (2020). Infrastructure and Regional Economic Growth in the One Belt and One Road Regions: A Dynamic Shift-Share Approach. En Z. Chen, W. M. Bowen, & D. Whittington (Eds.), *Development Studies in Regional Science: Essays in Honor of Kingsley E. Haynes* (pp. 221-241). Springer. https://doi.org/10.1007/978-981-15-1435-7_13

Wijayasiri, J., & Senaratne, N. (2018). China's Belt and Road Initiative (BRI): A sustainable partnership for Sri Lanka. *Daily FT (Sri Lanka)*, 14.

Wissenbach, U., & Wang, Y. (2017). African politics meets Chinese engineers: The Chinese-built standard gauge railway project in Kenya and East Africa. *Johns Hopkins University-SAIS Working Paper*, 13.

World Bank & International Monetary Fund. (2019). *Joint World Bank-IMF Debt Sustainability Analysis*. World Bank.

Ye, M. (2019). Fragmentation and mobilization: Domestic politics of the belt and road in China. *Journal of Contemporary China*, 28(119), 696-711.

Yifeng, H., & Akoth Ong'iyoy, J. (2018). *El ferrocarril Mombasa-Nairobi escribe el futuro de Kenia*. Ministerio de Asuntos Exteriores de China.
<http://www.mofcom.gov.cn/article/beltandroad/ke/esindex.shtml>

Yung, C. D., Rustici, R., Devary, S., & Lin, J. (2014). « *Not an Idea We Have to Shun* »: *Chinese Overseas Basing Requirements in the 21st Century*. NATIONAL DEFENSE UNIV FORT MCNAIR DC INST FOR NATIONAL STRATEGIC STUDIES.

Zhang, D. (2017). Cambodia-China trade volume reaches 4.8 bln USD last year.

Xinhua. http://www.xinhuanet.com/english/2017-04/11/c_136199923.htm