



COMILLAS
UNIVERSIDAD PONTIFICIA

ICAI

ICADE

CIHS

Facultad de Ciencias Humanas y Sociales

Grado en Relaciones Internacionales

Trabajo de Fin de Grado

“El impacto de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en
economías emergentes de Asia y África”

Autor: Isabel Palomeque Ojeda

Directora: Alexandra Lirón González

Madrid, Abril 2025

Declaración de Uso de Herramientas de IA Generativa en Trabajos Fin de Grado en Relaciones Internacionales.

Por la presente, yo, ISABEL PALOMEQUE OJEDA, estudiante de ADE y Relaciones Internacionales (E6) de la Universidad Pontificia Comillas al presentar mi Trabajo Fin de Grado titulado “El impacto de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en economías emergentes de Asia y África”, declaro que he utilizado la herramienta de IA Generativa ChatGPT u otras similares de IAG de código sólo en el contexto de las actividades descritas a continuación:

1. **Sintetizador y divulgador de libros complicados:** Para resumir y comprender literatura compleja.
2. **Traductor:** Para traducir textos de un lenguaje a otro.
3. **Referencias:** Usado conjuntamente con otras herramientas, como Science, para identificar referencias preliminares que luego he contrastado y validado.
4. **Corrector de estilo literario y de lenguaje:** Para mejorar la calidad lingüística y estilística del texto.
5. **Revisor:** Para recibir sugerencias sobre cómo mejorar y perfeccionar el trabajo con diferentes niveles de exigencia.

Afirmo que toda la información y contenido 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: 30/04/2025

Firma: Isabel Palomeque Ojeda

ÍNDICE

1.	Introducción.....	5
2.	Planteamiento del problema y objetivos de investigación.....	7
3.	Metodología.....	10
4.	Estado de la cuestión y marco teórico.....	12
5.	Desarrollo.....	15
5.1.	Naturaleza, estructura y objetivos estratégicos de la BRI.....	15
5.2.	Análisis comparativo de la BRI en Asia y África.....	17
5.2.1.	Diferencias en los sectores objetivo de la BRI en Asia y África.....	17
5.2.2.	Energía: hidrocarburos en Asia vs. diversificación en África.....	19
5.2.3.	Integración económica y geoestrategia: mayor impacto en Asia.....	19
5.2.4.	Impactos estructurales de la BRI: industrialización vs. dependencia.....	20
5.2.5.	Sostenibilidad de la deuda y condiciones de financiación.....	23
5.2.6.	Reducción de costes comerciales y de tiempos de transporte y aumento de exportaciones.....	26
5.2.7.	Mano de obra y empresas locales frente a chinas en la BRI en África y Asia.....	27
5.3.	Estudios de caso en Asia y África: impactos económicos de la BRI.....	29
5.3.1.	El Corredor Económico China-Pakistán: conectividad, energía y deuda.....	30
5.3.2.	Sri Lanka y el Puerto de Hambantota: geoestrategia y vulnerabilidad financiera.....	34
5.3.3.	Myanmar: infraestructura, gobernanza y tensiones disruptivas.....	39
5.3.4.	Kenia y el ferrocarril SGR: logros logísticos y deuda pública.....	43
5.3.5.	Uganda: electrificación, empleo y sostenibilidad fiscal.....	46
5.3.6.	Etiopía: modernización industrial y riesgos de dependencia.....	49
6.	Conclusiones.....	54
7.	Bibliografía.....	56

Resumen:

La Iniciativa de la Franja y la Ruta (*Belt and Road Initiative*, BRI por sus siglas en inglés) constituye uno de los proyectos geoeconómicos más ambiciosos del siglo XXI, con profundas implicaciones en las economías emergentes de Asia y África. Este trabajo analiza de manera comparativa los efectos económicos de la BRI en ambas regiones, a partir de estudios de caso representativos y del examen de sectores estratégicos como el transporte, la energía y la industrialización. Los resultados muestran que, mientras Asia ha logrado integrar la iniciativa en procesos de industrialización y fortalecimiento logístico, África experimenta mejoras puntuales en infraestructura sin una transformación productiva estructural. Asimismo, el análisis revela diferencias en los patrones de endeudamiento, la participación de empresas locales y la sostenibilidad financiera de los proyectos. Se concluye que el impacto de la BRI no depende exclusivamente de las inversiones chinas, sino también de la capacidad institucional de los países receptores para maximizar beneficios, reducir riesgos de dependencia y fortalecer su autonomía económica. Este estudio contribuye al debate académico sobre las dinámicas de cooperación internacional, el desarrollo infraestructural y las nuevas configuraciones geopolíticas en el sistema internacional contemporáneo.

Palabras clave:

Iniciativa de la Franja y la Ruta; economías emergentes; Asia; África; infraestructura; deuda externa; geoeconomía; desarrollo económico; sostenibilidad de la deuda.

Abstract:

The Belt and Road Initiative stands as one of the most ambitious geoeconomic projects of the 21st century, with profound implications for the emerging economies of Asia and Africa. This study offers a comparative analysis of the BRI's economic impacts in both regions, based on representative case studies and an examination of key sectors such as transport, energy, and industrialization. The findings reveal that while Asia has managed to integrate the initiative into processes of industrialization and logistical strengthening, Africa has experienced only isolated infrastructural improvements without sustained productive transformation. Furthermore, the analysis highlights differences in debt patterns, local company participation, and the financial sustainability of BRI projects. It

concludes that the impact of the BRI does not depend solely on Chinese investment, but also on the institutional capacity of recipient countries to maximize benefits, mitigate dependency risks, and strengthen economic autonomy. This research contributes to the academic debate on international cooperation dynamics, infrastructural development, and the new geopolitical configurations shaping the contemporary international system.

Key words:

Belt and Road Initiative; emerging economies; Asia; Africa; infrastructure; external debt; geoeconomics; economic development; debt sustainability.

1. Introducción

La Iniciativa de la Franja y la Ruta fue presentada en 2013 por el presidente chino Xi Jinping y constituye uno de los proyectos estratégicos más ambiciosos de la historia reciente. La BRI tiene como objetivo revitalizar las conexiones históricas de la antigua Ruta de la Seda china, mediante el desarrollo de una red global de infraestructuras terrestres y marítimas. Con compromisos acumulados que superan el billón de dólares, según Nedopil (2023), incluyendo tanto contratos de construcción como inversión directa no financiera, la BRI se propone transformar el comercio, la conectividad y la diplomacia global. La iniciativa abarca más de 68 países y dos rutas principales: la terrestre, conocida

como la Nueva Ruta de la Seda, que conecta China con Europa a través de Asia Central; y la marítima, que facilita las conexiones comerciales a través del Océano Índico hasta África y Europa (Busilli, 2020).

No obstante, este modelo ha supuesto críticas significativas. Según Hurley, Morris & Portelance, (2018), muchos de los préstamos asociados a la BRI están contribuyendo a problemas de sostenibilidad de la deuda en los países receptores, lo que aumenta su dependencia económica y política de China. Ejemplos como el puerto de Hambantota en Sri Lanka, que tuvo que ser cedido a China debido a la imposibilidad de pagar la deuda, ilustran los riesgos de esta dependencia (Hurley, Morris & Portelance, 2018).

Desde un punto de vista estratégico, la BRI tiene una fuerte relación con el concepto del "sueño chino" de revitalización nacional impulsado por Xi Jinping. Este proyecto tiene como objetivo fortalecer la posición de China como una potencia mundial a través de la formación de redes económicas, políticas y culturales (Busilli, 2020). De acuerdo con Hurley Morris y Portelance (2018), la BRI también actúa como un instrumento para tratar el vacío geopolítico que Estados Unidos ha dejado en áreas como Asia Central y África.

Pese a sus compromisos con el desarrollo y la conectividad a nivel mundial, la BRI se enfrenta con críticas vinculadas a su falta de transparencia, las condiciones de financiación y la percepción de que antepone los intereses de China sobre los beneficios para los países receptores (Correa, 2019; Busilli, 2020). Algunos expertos han resaltado que los proyectos tienden a reproducir estructuras comerciales asimétricas y patrones de corte neocolonial, ya que los convenios "recíprocamente ventajosos"¹ suelen producir mayores beneficios para China que los países receptores (Busilli, 2020). Además, la mayor participación de empresas y trabajadores chinos en los proyectos ha generado tensión en algunas regiones (Hurley Morris & Portelance, 2018).

¹ Los convenios "recíprocamente ventajosos" hacen referencia, según el contexto de las relaciones comerciales y de inversión, a aquellos acuerdos bilaterales en los que ambas partes teóricamente deberían beneficiarse de manera equitativa. Sin embargo, algunos críticos, como Busilli (2020), argumentan que, aunque formalmente estos acuerdos son presentados como equilibrados, en la práctica tienden a favorecer más a una de las partes, en este caso, a China.

En definitiva, la Iniciativa de la Franja y la Ruta es una iniciativa multifacética que fusiona componentes de crecimiento económico, diplomacia y estrategia geopolítica. Aunque tiene la capacidad de cambiar la infraestructura mundial y promover el comercio, también presenta retos considerables en lo que respecta a la sostenibilidad de la deuda, la dependencia económica y las tensiones geopolíticas. Como argumenta Correa (2019), más allá de sus impactos económicos, la BRI representa el proyecto geopolítico de China para consolidarse como potencia global en un sistema internacional en transformación.

2. Planteamiento del problema y objetivos de investigación

La creciente importancia de China en el sistema internacional ha sido uno de los fenómenos más transformadores del siglo XXI. Desde la llegada de Xi Jinping al poder en 2013, la política exterior china ha adoptado un carácter global más asertivo, consolidándose en iniciativas como la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Este proyecto, diseñado para conectar Asia, África y Europa a través de vastas inversiones en infraestructura, refleja tanto las ambiciones económicas como estratégicas de Beijing. En este contexto, el presente Trabajo de Fin de Grado (TFG) se propone analizar, desde un enfoque económico, cómo la BRI está impactando en las economías emergentes de Asia y África.

El objetivo principal de este trabajo es doble. Por una parte, intenta entender las ventajas y retos vinculados a las inversiones chinas en estas áreas, analizando aspectos como el crecimiento económico, la deuda externa y la dependencia, a través de estudios de caso de países emergentes en Asia y África. Por otra parte, se pretende llevar a cabo un estudio comparativo que identifique patrones similares y diferencias significativas en la puesta en marcha de la BRI en Asia, por un lado, y África por el otro.

La elección de este tema responde a varios motivos fundamentales. En primer lugar, la BRI es el proyecto de infraestructura y cooperación más ambicioso de las últimas décadas, con una inversión proyectada de hasta 8 mil millones de dólares (Hurley, Morris & Portelance, 2018). Su escala y alcance la convierten en un caso de estudio excepcional para comprender las intersecciones entre economía y relaciones internacionales. En segundo lugar, Asia y África son regiones clave en el desarrollo global, pero a menudo enfrentan desafíos significativos. Explorar cómo la BRI puede reconfigurar los

equilibrios geopolíticos y económicos resulta esencial para entender las dinámicas de poder en un sistema internacional en transformación (Busilli, 2020).

Además, este trabajo responde a un interés tanto personal como académico en el estudio de las relaciones internacionales y la economía política global. Durante mi trayectoria como estudiante de Relaciones Internacionales en esta universidad, he tenido la oportunidad de explorar diversas perspectivas teóricas y prácticas sobre la interacción entre los flujos comerciales internacionales y las dinámicas geopolíticas. Esta formación me ha permitido comprender cómo las relaciones comerciales no se limitan al ámbito económico, sino que forman parte de complejos procesos de negociación, competencia y cooperación entre los Estados. En este sentido, la Iniciativa de la Franja y la Ruta se ha posicionado como un fenómeno clave que va más allá de los acuerdos comerciales convencionales. La BRI no solo redefine los lazos comerciales y logísticos a nivel global, estableciendo nuevas rutas de transporte y facilitando un comercio más fluido entre continentes, sino que también actúa como un instrumento estratégico para reconfigurar el orden geopolítico mundial. Al consolidar su presencia e influencia en regiones estratégicas, China refuerza su posición como una potencia global emergente, reestructurando las relaciones de poder y desafiando los paradigmas tradicionales de hegemonía global. Por tanto, el análisis de la BRI no solo permite examinar un proyecto económico de dimensiones históricas, sino que también ofrece una ventana privilegiada para comprender los mecanismos mediante los cuales las potencias proyectan su influencia en un mundo multipolar y en constante transformación.

Mi interés por este tema también se ha visto influido por mis experiencias personales en China, país que he tenido la suerte de visitar en varias ocasiones. Estas visitas me permitieron conocer de cerca su rápido desarrollo, pero también apreciar su riqueza cultural y tradiciones, que siempre me han generado una gran admiración y curiosidad. La mezcla entre su historia milenaria y su enfoque hacia el futuro siempre me ha resultado fascinante y ha despertado en mí el deseo de entender mejor su papel en el mundo. Por ello, decidí elegir este tema como el eje central de mi TFG, ya que representa una oportunidad perfecta para profundizar en el análisis de los proyectos estratégicos de China y su impacto en las relaciones internacionales actuales.

A pesar del creciente interés académico en la BRI, existe una carencia de estudios que aborden de manera simultánea y comparativa su impacto en Asia y África. Por ello, este

trabajo busca llenar este vacío, aportando un análisis riguroso basado en datos actualizados.

En definitiva, este TFG tiene como finalidad explorar los desafíos y oportunidades que la BRI representa para las economías emergentes de Asia y África, evaluando su sostenibilidad y relevancia económicas en el marco de las relaciones internacionales contemporáneas. Al situar el foco en estas regiones, este trabajo no solo busca generar conocimiento académico, sino también contribuir al debate sobre el papel de China en el desarrollo económico global y su impacto en el equilibrio de poder internacional.

Para realizar este TFG, se han definido una serie de objetivos concretos que ofrecerán un esquema claro y organizado para la investigación. El propósito de este estudio es examinar los efectos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en las economías en desarrollo de Asia y África, empleando ejemplos concretos como Pakistán y Kenia para demostrar sus repercusiones en el progreso económico y social, además de los retos vinculados a su implementación.

- Objetivo 1: Describir los proyectos clave de la BRI en economías emergentes de Asia y África
- Objetivo 2: Evaluar los efectos económicos de la BRI en términos de inversión extranjera directa, crecimiento económico y generación de empleo en ambas regiones, con estudios de caso.
- Objetivo 3: Identificar los riesgos económicos asociados con la participación en la BRI en ambas regiones, como el endeudamiento soberano y la dependencia económica.
- Objetivo 4: Comparar como ha afectado económicamente la BRI en ambos continentes

Para alcanzar los objetivos establecidos, se plantean las siguientes preguntas de investigación, que guiarán la recopilación de información y su análisis a lo largo de este trabajo:

- ¿Qué es la Iniciativa de la Franja y la Ruta?
- ¿Cómo afecta la BRI a las economías emergentes de África y Asia?

- ¿Cómo han contribuido los proyectos clave de infraestructura de la BRI, al desarrollo económico de diferentes economías emergentes en Asia y África?
- ¿Qué efectos económicos específicos ha tenido la BRI en ambas regiones?
- ¿En qué aspectos económicos se asemejan y se diferencian los impactos de la BRI en Asia y África?
- ¿Qué desafíos económicos han enfrentado los países de Asia y África como resultado de su integración en la BRI, particularmente en relación con la sostenibilidad de la deuda externa y la dependencia económica?

3. Metodología

La metodología de este Trabajo de Fin de Grado ha sido diseñada para abordar de manera rigurosa y sistemática el análisis del tema: *“El impacto de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en economías emergentes de Asia y África”*. Esta metodología sigue un enfoque cualitativo y exploratorio, con un énfasis en el análisis documental y el estudio comparado. Su finalidad es comprender los impactos económicos que la Iniciativa de la Franja y la Ruta tiene en diferentes países emergentes de Asia y África, así como identificar similitudes, diferencias y desafíos en la implementación de los proyectos en ambas regiones.

El trabajo se desarrolló bajo la supervisión personalizada de un tutor académico, lo que permitió un seguimiento constante del proceso y una revisión periódica de los avances. Esto garantizó la coherencia metodológica y el cumplimiento de los estándares académicos.

3.1. Estrategias de investigación y fuentes utilizadas

La investigación se ha basado en la consulta de artículos académicos, así como de informes detallados de organismos internacionales, como el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y la Organización de las Naciones Unidas. También se han utilizado informes y documentos de análisis provenientes de centros de investigación especializados.

Se han seleccionado estudios de caso de países representativos para cada región: Pakistán, Sri Lanka y Myanmar en Asia, y Kenia, Uganda y Etiopía en África. Este enfoque permite

ilustrar de manera práctica cómo se desarrollan los proyectos de infraestructura y las inversiones en contextos diversos, así como los efectos socioeconómicos derivados de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

3.2. Fases del proceso metodológico

1. Delimitación del tema y formulación de preguntas de investigación: Se formularon preguntas clave para guiar el análisis, tales como:
 - ¿Cuáles son los objetivos estratégicos de China al implementar la BRI en Asia y África?
 - ¿Cuáles son las diferencias y similitudes en los proyectos de infraestructura y su financiamiento en ambas regiones?
 - ¿Cómo perciben los países receptores los proyectos de la BRI en términos de beneficios y riesgos?
2. Estado de la cuestión y marco teórico: Se estableció un marco teórico basado en teorías del desarrollo económico, relaciones y seguridad internacionales. Esto permitió contextualizar los impactos de la BRI dentro de los debates actuales sobre cooperación Sur-Sur, dependencia económica y geopolítica.
3. Revisión documental y recopilación de datos: Esta etapa incluyó la identificación de fuentes relevantes y la sistematización de la información. Se analizaron informes sobre proyectos clave como el Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) en Asia y el Ferrocarril Mombasa-Nairobi en África, entre otros.
4. Análisis comparativo: Se realizó un análisis crítico de las similitudes y diferencias en la implementación de la BRI en África y Asia, considerando aspectos como los objetivos estratégicos, las características de los proyectos de infraestructura y los mecanismos de financiación.
5. Identificación de desafíos y oportunidades: Se evaluaron los principales desafíos económicos que enfrenta la BRI en ambas regiones, tales como el endeudamiento, las tensiones geopolíticas y las críticas sobre sostenibilidad. También se identificaron oportunidades de desarrollo, como el impulso al comercio regional y la mejora de la conectividad.

3.3. Enfoque económico

La metodología se ha centrado en la dimensión económica de los proyectos asociados a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, analizando los flujos de inversión, los mecanismos de financiación y los impactos en indicadores económicos clave de los países receptores. Esta perspectiva permite evaluar el efecto de la BRI en términos de crecimiento económico, balanza comercial, creación de empleo y niveles de endeudamiento.

En conclusión, la metodología aplicada integra un enfoque analítico, comparativo y reflexivo que busca proporcionar un estudio exhaustivo y articulado sobre los impactos de la BRI en Asia y África, permitiendo identificar las dinámicas comunes y las particularidades regionales que definen la implementación de esta ambiciosa iniciativa.

4. Estado de la cuestión y marco teórico

La Iniciativa de la Franja y la Ruta ha suscitado un amplio debate en la academia y en los círculos políticos debido a su alcance global y sus posibles repercusiones en las economías emergentes de Asia y África. Desde su anuncio en 2013, la BRI se ha consolidado como uno de los proyectos más ambiciosos de conectividad y cooperación internacional, mediante inversiones en infraestructura y la expansión de corredores comerciales. Sin embargo, los estudios sobre sus efectos han revelado una compleja intersección de oportunidades y desafíos.

En términos económicos, la literatura subraya que las inversiones asociadas a la BRI han permitido a numerosos países receptores acceder a financiación internacional y desarrollar infraestructuras estratégicas que de otro modo habrían resultado inviables. Hurley, Morris y Portelance (2018) sostienen que este tipo de proyectos puede dinamizar las economías locales al reducir los costes de transporte y aumentar la conectividad regional. En el caso de África oriental, por ejemplo, el desarrollo de redes ferroviarias ha fortalecido la integración de mercados internos y el acceso a puertos clave. Sin embargo, como muestra el estudio de Gelpert, Horn, Morris, Parks y Trebesch (2021), la creciente dependencia de financiación china plantea importantes interrogantes sobre la sostenibilidad de la deuda pública en los países receptores. El análisis de 100 contratos revela que muchos de ellos imponen condiciones de confidencialidad, prioridad de pago y restricciones a la reestructuración, lo que puede limitar la autonomía de los gobiernos

deudores y aumentar su vulnerabilidad económica. Asimismo, algunos contratos establecen condiciones que permiten al acreedor exigir el reembolso inmediato ante ciertos cambios de política económica o diplomática, lo que puede reducir significativamente el margen de maniobra de los países deudores en la formulación de sus decisiones soberanas.

Además de los efectos económicos, la BRI ha sido analizada desde la óptica de sus implicaciones geopolíticas. Estudios como los de Ferdinand (2016) enfatizan que la BRI constituye una manifestación de la diplomacia económica china y responde a una estrategia de ampliación de su esfera de influencia en regiones geoestratégicamente relevantes. En Asia central, los corredores terrestres han sido interpretados como un esfuerzo por consolidar rutas alternativas al control marítimo occidental. Por su parte, Mearsheimer (2014), desde una perspectiva realista, sostiene que los grandes poderes tienden a expandirse y a competir por la hegemonía regional, lo que genera inevitables escenarios de rivalidad estratégica por el control de zonas clave, recursos y ventajas geopolíticas. En esta línea, se podría argumentar que esta expansión refleja un desafío directo a la hegemonía de Estados Unidos, generando un nuevo escenario de competencia por el control de recursos y rutas de tránsito comercial.

Desde un enfoque teórico, la BRI se sitúa en el cruce de varias disciplinas. La diplomacia económica, entendida como el uso estratégico de los recursos económicos para alcanzar objetivos políticos, es un concepto clave para analizar la BRI. Medeiros (2009) sostiene que China ha adoptado una diplomacia económica activa, en la que la financiación de infraestructura, los acuerdos comerciales y la inversión directa en el extranjero son herramientas fundamentales para promover su desarrollo interno y consolidar su influencia como potencia internacional. Ferdinand (2016) profundiza en esta idea al argumentar que la BRI se alinea con los principios de la geoeconomía, ya que integra regiones clave en una red económica dominada por China.

Las teorías de relaciones internacionales ofrecen perspectivas complementarias para interpretar la BRI. Desde el realismo, la iniciativa es percibida como una estrategia para aumentar el poder relativo de China en el sistema internacional, desafiando así la hegemonía de Estados Unidos. Mearsheimer (2014) sostiene que la competencia entre grandes potencias responde a una búsqueda estructural de seguridad, que se manifiesta en acciones orientadas a maximizar el poder relativo. Este enfoque permite interpretar

que los proyectos de infraestructura chinos pueden ser utilizados como herramientas para consolidar posiciones estratégicas y crear ventajas en posibles escenarios de tensión geopolítica.

Por otro lado, el liberalismo interpreta la BRI como un esfuerzo por fomentar la cooperación económica global y fortalecer instituciones multilaterales, como el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB). De acuerdo con Hurley, Morris y Portelance (2018), las inversiones en infraestructura vinculadas a la BRI pueden generar beneficios mutuos si se abordan los problemas de transparencia y se refuerzan los mecanismos de gobernanza, permitiendo así un entorno de cooperación más equilibrado entre China y los países receptores.

Además, los debates sobre la BRI también incluyen cuestionamientos sobre la sostenibilidad ambiental de los proyectos. En algunas regiones, la construcción de grandes infraestructuras ha generado alteraciones en los ecosistemas y ha provocado el desplazamiento de comunidades locales, lo que ha suscitado preocupaciones sobre los impactos ecológicos a largo plazo. Estudios como el de Teo et al. (2019) advierten que los proyectos de infraestructura vinculados a la BRI, como carreteras y ferrocarriles, pueden provocar la pérdida de biodiversidad y fragmentación de hábitats, especialmente en regiones ecológicamente sensibles, debido a la deforestación y la expansión de redes de transporte en áreas previamente intactas. Asimismo, un informe reciente de la Global Forest Coalition (2023) resalta que algunos países han sido afectados por proyectos que, aunque promueven el desarrollo económico, han contribuido a la degradación ambiental y a conflictos sociales relacionados con la gestión de recursos naturales.

En conclusión, el análisis del estado de la cuestión y el marco teórico evidencia que la Iniciativa de la Franja y la Ruta representa un proyecto de gran escala que ha reconfigurado las dinámicas de desarrollo en Asia y África. Desde un enfoque económico, ha impulsado la conectividad y el acceso a financiación, pero también ha generado preocupaciones sobre la sostenibilidad de la deuda. En el plano geopolítico, la BRI refuerza el poder blando de China, mientras que, desde un punto de vista socioambiental, los proyectos han planteado desafíos relacionados con la degradación ambiental y el desplazamiento de comunidades locales. Estas perspectivas teóricas, provenientes de enfoques realistas, liberales y de economía política internacional, permiten comprender la amplitud de los impactos de la BRI, subrayando la necesidad de un enfoque más

equilibrado y sostenible en su implementación. A partir de este análisis, se establece una base para llevar a cabo un estudio comparativo sobre la implementación de la BRI en Asia y África, utilizando estudios de caso que permitan examinar las consecuencias económicas de la iniciativa en diferentes países emergentes de ambas regiones.

5. Desarrollo

5.1. Naturaleza, estructura y objetivos estratégicos de la BRI

La Iniciativa de la Franja y la Ruta, lanzada por el presidente chino Xi Jinping en 2013, es una ambiciosa estrategia de política exterior que busca fortalecer la conectividad global mediante el desarrollo de infraestructuras, la expansión del comercio y la integración financiera. Conformada por dos componentes principales, el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima del Siglo XXI, la BRI se ha consolidado como el mayor proyecto de cooperación internacional en términos de cobertura geográfica y volumen de inversión (Wang & Iftikhar, 2024).

La iniciativa ha sido descrita de múltiples maneras en la literatura académica: como una estrategia geoeconómica, un programa de desarrollo, una red logística o un medio para redefinir el orden mundial bajo la influencia de China (Schulhof et al., 2025). Esta diversidad conceptual refleja tanto la amplitud de sus implicaciones como la ambigüedad inherente a su formulación política. No obstante, no se puede negar su naturaleza eminentemente estratégica, articulada desde China con un liderazgo centralizado por parte del Partido Comunista Chino y sus instituciones financieras estatales (Hurley, Morris & Portelance, 2018; Schulhof et al., 2025).

Los objetivos de la BRI pueden clasificarse en varias dimensiones. En el plano económico, busca fomentar el comercio internacional, aumentar la inversión extranjera directa y abrir nuevos mercados para empresas chinas, con especial énfasis en sectores como la energía, la minería, la construcción y las tecnologías digitales (Nedopil, 2023). Desde una perspectiva infraestructural, pretende establecer una red global de corredores terrestres y marítimos que conecten Asia, África y Europa, mediante la construcción de puertos, ferrocarriles, autopistas y oleoductos, como evidencian proyectos clave como el

Corredor Económico China-Pakistán o el ferrocarril China-Laos (Wang & Iftikhar, 2024). A nivel político, la BRI representa una estrategia de compromiso internacional definida por China, que prioriza mecanismos bilaterales y el uso de instituciones propias, como el China Development Bank o el Exim Bank, en lugar de guiarse por los estándares multilaterales tradicionales del Fondo Monetario Internacional (FMI) o el Banco Mundial. Esta orientación sugiere que China busca consolidar su influencia internacional mediante una arquitectura financiera distinta a la promovida por actores occidentales (Hurley, Morris & Portelance, 2018).

En cuanto a su evolución reciente, la BRI ha superado los 1.053 billones de dólares estadounidenses en compromisos acumulados durante su primera década, de los cuales 634.000 millones corresponden a contratos de construcción y 419.000 millones a inversiones no financieras (Nedopil, 2023). Uno de los desarrollos más relevantes en 2023 ha sido el giro hacia una mayor participación del sector privado, con empresas como Huayao Cobalt y CATL y un creciente enfoque en proyectos vinculados a la transición energética, como baterías, litio y energías renovables. Por primera vez, las inversiones directas superaron en volumen a los contratos de construcción, representando el 61 % del total de compromisos (Nedopil, 2023). Además, la región del África Subsahariana ha emergido como el área de mayor crecimiento, con países como Namibia, liderando los flujos de inversión.

No obstante, ciertas voces han cuestionado la sostenibilidad financiera de este crecimiento. En concreto, un estudio del *Center for Global Development* identifica a ocho países con alto riesgo de sobreendeudamiento derivado de proyectos BRI, muchos de ellos con una elevada concentración de deuda con acreedores chinos (Hurley, Morris & Portelance, 2018). La falta de transparencia en los términos de los préstamos y la ausencia de mecanismos multilaterales de gestión de deuda refuerzan estas preocupaciones, lo cual podría socavar los beneficios esperados en términos de desarrollo a largo plazo.

En resumen, la BRI es un instrumento multifacético de proyección global china que combina infraestructura, política exterior, y estrategias de desarrollo económico. Su evolución muestra una expansión sostenida, una creciente diversificación sectorial y regional, así como desafíos significativos en términos de sostenibilidad financiera y ambiental.

5.2. Análisis comparativo de la BRI en Asia y África

Para llevar a cabo un análisis comparativo significativo del despliegue de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en Asia y África, este apartado se organiza en torno a varios ejes temáticos clave. Esta estructura nos permitirá identificar las diferencias en las inversiones y las implicaciones económicas de la iniciativa en cada continente. Partiremos de un estudio de los sectores prioritarios para después examinar cómo el desarrollo de los proyectos se traduce en impactos diferenciados sobre el desarrollo regional, la sostenibilidad financiera y la participación de actores locales.

5.2.1. Diferencias en los sectores objetivo de la BRI en Asia y África

Las diferencias en los sectores objetivo de la BRI en África y Asia se explican por el desarrollo previo de las infraestructuras en cada región, la orientación de las inversiones en energía y transporte, y la influencia geoestratégica de China en cada continente. A pesar de que el transporte y la energía son los pilares centrales en ambas regiones, el enfoque de los proyectos, el tipo de inversiones y los efectos en la integración económica varían sustancialmente.

a) Infraestructura de transporte: expansión y optimización en Asia vs. construcción en África

En Asia, la BRI se ha concentrado en la modernización y expansión de infraestructuras de transporte existentes. Se han impulsado proyectos ferroviarios estratégicos como el ferrocarril China-Laos y el ferrocarril de alta velocidad Yakarta-Bandung en Indonesia, que mejoran la conectividad regional y refuerzan corredores comerciales preexistentes (World Bank, 2019). Además, la BRI en Asia ha buscado mejorar la logística y reducir costes en rutas de transporte clave, integrando a China y a los países del sudeste asiático con el mercado europeo a través de corredores ferroviarios y viales que facilitan el comercio transcontinental: “el plan es construir un nuevo puente terrestre euroasiático y desarrollar los corredores económicos de: China-Mongolia-Rusia; China-Asia Central-Asia Occidental; China-península de Indochina; China-Paquistán; y Bangladesh-China-India-Myanmar.” (Simonov & Withanage, 2019).

En África, la situación es distinta, ya que gran parte de las infraestructuras de transporte deben ser construidas desde cero. Proyectos como el ferrocarril Adís Abeba-Yibuti han sido fundamentales para conectar el interior de Etiopía con el mar, mejorando el acceso a mercados internacionales (Lynch, 2024). Esta situación implica retornos más inciertos en el corto plazo, dado que los beneficios económicos dependen de múltiples factores estructurales que aún están en desarrollo. Además, el informe del World Bank (2019) destaca que estas inversiones, aunque esenciales para el desarrollo, pueden generar vulnerabilidades macroeconómicas cuando se financian mediante deuda externa en países con baja capacidad institucional o fiscal. A diferencia de Asia, donde las infraestructuras se han optimizado para mejorar la competitividad de rutas comerciales, en África la BRI ha operado como un catalizador de desarrollo, construyendo redes de transporte esenciales, pero con una rentabilidad incierta a corto plazo.

b) Transporte marítimo: consolidación de rutas en Asia vs. desarrollo portuario en África

En el ámbito marítimo, la BRI ha seguido enfoques diferenciados en Asia y África. En Asia, el énfasis ha estado en fortalecer rutas comerciales ya existentes mediante la ampliación y modernización de puertos clave como Gwadar en Pakistán y Hambantota en Sri Lanka (World Bank, 2019). Esta estrategia responde a la necesidad de China de consolidar su acceso a mercados globales y reducir su dependencia del estrecho de Malaca, considerado un cuello de botella estratégico en el comercio internacional. La construcción de corredores alternativos como el eje Gwadar-Xinjiang responde a esta lógica, ya que permite acortar significativamente los tiempos de transporte hacia el interior de China sin pasar por dicho estrecho, cuya vulnerabilidad a bloqueos marítimos ha sido reconocida por las autoridades chinas como un riesgo geoestratégico clave (Lynch, 2024).

En África, la BRI ha priorizado el desarrollo de nuevos puertos en países estratégicos como Djibouti, con el objetivo de mejorar la infraestructura portuaria en una región donde el transporte marítimo ha sido históricamente limitado. Su ubicación, junto a rutas marítimas esenciales como el estrecho de Bab al-Mandab, lo convierte en un punto estratégico para las conexiones entre Asia, África y Medio Oriente. Además de su valor comercial, Yibuti alberga la primera base militar china en el extranjero, lo que subraya el

interés multifuncional de esta infraestructura en la región. (Lynch, 2024). También, Lynch (2024) resalta que Tanzania ha sido uno de los países más beneficiados en cuanto a desarrollo portuario, ya que China financia la construcción de dos nuevos puertos: Lamu y Bagamoyo, lo que posicionaría al país como un actor dominante en la región. Sin embargo, algunos de estos proyectos portuarios han generado controversia.

5.2.2. Energía: hidrocarburos en Asia vs. diversificación en África

En el sector energético, la BRI ha mostrado diferencias en sus prioridades de inversión. En Asia, la estrategia ha estado dominada por la construcción de gasoductos y oleoductos transnacionales que buscan garantizar el acceso de China a fuentes de energía seguras y diversificadas. Proyectos como los gasoductos de Asia Central, Myanmar o Rusia, han sido clave para asegurar un suministro estable de hidrocarburos a largo plazo (World Bank, 2019). Además, aunque China ha anunciado iniciativas para el desarrollo de energías renovables, en la práctica la BRI ha seguido financiando proyectos basados en combustibles fósiles en Asia, como la construcción de plantas de carbón en Bangladesh, Vietnam y Pakistán (Simonov & Withanage, 2019).

En África, en cambio, la inversión energética ha sido más variada. Aunque los bancos chinos de desarrollo y empresas estatales han financiado mayoritariamente proyectos de combustibles fósiles, especialmente carbón, las inversiones privadas transfronterizas chinas en el sector energético se han orientado en su mayoría hacia energías renovables, en particular solar y eólica (Simonov & Withanage, 2019). Un ejemplo ilustrativo de esta orientación es Etiopía, donde China ha financiado y construido la Gran Presa del Renacimiento Etíope. Esta última, desarrollada con la participación de empresas chinas como Sinohydro Corporation y China Gezhouba Group, se convertirá en la central hidroeléctrica más grande del continente africano, con una capacidad proyectada de 6.480 MW, contribuyendo no solo a la expansión de la capacidad energética nacional, sino también a la transformación estructural de su economía (Anami, 2024). No obstante, la falta de infraestructura de transmisión y distribución ha limitado el impacto de estas iniciativas en la electrificación de comunidades rurales (Simonov & Withanage, 2019).

5.2.3. Integración económica y geoestrategia: mayor impacto en Asia

En términos de integración económica, la BRI ha tenido un impacto más profundo en Asia, donde ha logrado reforzar corredores comerciales existentes y reducir costes logísticos para empresas exportadoras. Este efecto se explica por la mejora de las infraestructuras de transporte, especialmente a lo largo de corredores terrestres estratégicos como el de China–Asia Central–Asia Occidental. Según el Banco Mundial, la implementación completa de los proyectos de infraestructura de transporte vinculados a la BRI podría reducir los tiempos de envío en las economías de los corredores en un promedio del 3,2 % con el resto del mundo y hasta un 8,5 % en trayectos específicos dentro de dichos corredores. Asimismo, los costes comerciales podrían descender en promedio un 2,8 % con el resto del mundo y hasta un 10 % en regiones como Asia Central y Occidental (World Bank, 2019). En contraste, en África, el impacto ha sido más limitado debido a la fragmentación del mercado continental, la falta de planificación efectiva y de mecanismos efectivos para garantizar la sostenibilidad económica y operativa de los proyectos (Lynch, 2024).

Además, la BRI en África ha tenido un fuerte componente geoestratégico para China. La construcción de puertos y bases militares en el continente, como la base naval china en Djibouti, demuestra que la iniciativa no solo busca facilitar el comercio, sino también fortalecer la presencia militar y diplomática china en la región (Lynch, 2024). En Asia, aunque la BRI también responde a intereses estratégicos, estos están más orientados a consolidar la conectividad con mercados clave y reducir la dependencia de rutas controladas por otras potencias, como el estrecho de Malaca (Simonov & Withanage, 2019).

5.2.4. Impactos estructurales de la BRI: industrialización vs. dependencia

La BRI se ha desplegado con ambiciones globales, promoviendo infraestructura, comercio y conectividad. Sin embargo, sus efectos varían de forma significativa entre regiones. Mientras que en Asia ha impulsado procesos de industrialización más consolidados y ha fortalecido la integración en cadenas de valor globales, en África del Este los avances en infraestructura y energía han coexistido con desafíos estructurales que dificultan una transformación productiva sostenida. En este contexto, si bien se

observan mejoras en conectividad y capacidad logística, la consolidación de sectores industriales locales y la reducción de dependencias externas siguen siendo procesos en curso en el continente africano.

a) Expansión del Sector Manufacturero en Asia

La implementación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha contribuido a una transformación paulatina pero significativa en la estructura comercial entre China y los países del sur de Asia. Un aspecto central de este cambio es la evolución del perfil exportador de estos países, en particular el incremento de las exportaciones manufactureras hacia China. Según Zhou et al. (2023), mientras que en 2004 la mayoría de las exportaciones de países como India, Afganistán o Sri Lanka a China consistían en materias primas (SITC-2), para 2018 estas fueron progresivamente sustituidas por productos manufacturados como bienes clasificados bajo SITC-6 y SITC-8 (productos manufacturados diversos). Este cambio es especialmente visible en países como Bangladés o Nepal, cuyas exportaciones a China en 2018 estaban dominadas por manufacturas (Zhou et al., 2023, p. 9).

La causa de esta transformación puede vincularse a la mejora del nivel de industrialización en la región. El análisis econométrico realizado en el estudio de Zhou et al. demuestra que el valor añadido industrial como porcentaje del PIB (indicador de industrialización) tiene un efecto positivo y significativo sobre el comercio bilateral total entre China y el sur de Asia (coeficiente = 0.0190, $p < 0.1$), lo que indica que el avance del sector manufacturero en estas economías no es marginal sino estructural (Zhou et al., 2023, p. 13). Además, se refuerza el argumento de que la industrialización, promovida indirectamente por la BRI, ha permitido a estas economías diversificar su base exportadora, alejándose de su dependencia tradicional de materias primas hacia una oferta más compleja y con mayor valor añadido.

b) Dependencia de materias primas en África

En contraste, en África la BRI ha seguido una estrategia centrada en la extracción de recursos naturales y la construcción de infraestructura, sin una inversión significativa en el desarrollo de capacidades manufactureras locales. A pesar de que algunos países, como Etiopía y Kenia, han recibido financiación para la creación de zonas económicas

especiales, la falta de inversión en la formación de mano de obra y en la diversificación de la producción ha limitado la capacidad de estos proyectos para generar una transformación estructural. La ausencia de cadenas de valor integradas ha dificultado el desarrollo de la industria local, impidiendo que los países africanos se beneficien plenamente de las mejoras en conectividad impulsadas por la BRI. Además, la competencia con productos manufacturados chinos, que llegan a África con precios más bajos, ha debilitado la capacidad de las industrias locales para expandirse, generando un mercado dependiente de importaciones en lugar de promover la autosuficiencia productiva (Lynch, 2024).

c) Efectos en la integración comercial y el desarrollo económico

El impacto de estas diferencias se refleja en la integración comercial y el desarrollo económico de cada región. En Asia del Sur, el fortalecimiento del sector manufacturero, acompañado por un aumento en las exportaciones industriales, ha permitido a varios países diversificar su economía y aumentar su participación en el comercio bilateral con China, favoreciendo una mayor integración en cadenas de valor (Zhou et al., 202). Este cambio estructural ha facilitado un comercio bilateral más diversificado y de mayor valor añadido. Económicamente, el nivel de industrialización tiene un efecto positivo y significativo sobre el comercio total con China, favoreciendo la expansión de capacidades productivas y la inserción en cadenas globales (Zhou et al., 2023). Además, factores como el crecimiento económico y la tasa de ahorro refuerzan este proceso, mientras que la brecha de desarrollo entre regiones limita el potencial exportador del sur de Asia. En conjunto, la transformación manufacturera ha impulsado tanto la integración regional como las condiciones internas de desarrollo, aunque persisten asimetrías estructurales.

En África, por el contrario, la falta de desarrollo industrial ha perpetuado la dependencia de la exportación de materias primas. A pesar de las mejoras en infraestructura, la estructura económica de muchos países africanos sigue centrada en productos sin valor añadido, lo que ha limitado el potencial transformador de la BRI y ha reforzado relaciones comerciales asimétricas (Lynch, 2024). Aunque países como Tanzania han obtenido acceso preferencial a exportar productos como la soja, el grueso de las exportaciones africanas sigue estando dominado por materias primas, lo que perpetúa un patrón comercial asimétrico (Lynch, 2024). A pesar de la expansión de infraestructuras, el efecto en el desarrollo económico ha sido limitado, ya que muchos proyectos han fracasado en

generar empleo local o fortalecer el tejido productivo africano, debilitando así los beneficios a largo plazo de la integración comercial promovida por la BRI.

5.2.5. Sostenibilidad de la deuda y condiciones de financiación

a) Sostenibilidad de la deuda

La sostenibilidad de la deuda en los países africanos y asiáticos que participan en la BRI varía según el volumen de endeudamiento, las condiciones de los préstamos y la capacidad de cada país para gestionar sus obligaciones financieras. Si bien la financiación china ha permitido a estos países expandir su infraestructura, ha generado preocupaciones sobre el sobreendeudamiento y la dependencia económica de Pekín (Hurley, Morris & Portelance, 2018).

En África, varios países han acumulado una deuda sustancial con China debido a proyectos de infraestructura financiados a través de préstamos de entidades ²como el Banco de Exportación e Importación de China (China Eximbank) y el Banco de Desarrollo de China (CDB) (Gelpern et al., 2021). En Djibouti, por ejemplo, la deuda con China representaba en 2016 aproximadamente el 75% del PIB, lo que ha generado preocupaciones sobre la sostenibilidad fiscal del país (Hurley, Morris & Portelance, 2018). También, Zambia y Angola han experimentado elevados niveles de endeudamiento con entidades financieras chinas, lo que ha generado importantes presiones fiscales. En ambos casos, el servicio de la deuda ha afectado gravemente a la estabilidad macroeconómica, en un contexto marcado por la opacidad en los términos contractuales y una limitada transparencia sobre las condiciones financieras negociadas con Pekín (Hurley, Morris & Portelance, 2018).

En Asia, el endeudamiento con China también ha generado preocupación, especialmente en países como Pakistán y Laos, donde la financiación de grandes proyectos en el marco

² El *Export-Import Bank of China (Eximbank)* es un banco estatal orientado a apoyar la política exterior china mediante la financiación de exportaciones, inversiones y proyectos en el extranjero. En la BRI, actúa como brazo financiero clave ofreciendo préstamos concesionales y no concesionales para infraestructura, especialmente en países en desarrollo.

de la Iniciativa de la Franja y la Ruta —como el Corredor Económico China-Pakistán— ha elevado considerablemente el riesgo de sobreendeudamiento (Hurley, Morris & Portelance, 2018). Específicamente, en Pakistán, estas preocupaciones fueron señaladas por el Fondo Monetario Internacional en el contexto de la solicitud de un acuerdo de asistencia financiera en 2019, donde se advirtió que, si bien el CPEC puede aportar beneficios a largo plazo, sus costes deben ser gestionados con cautela para evitar desequilibrios fiscales y externos (International Monetary Fund, 2019).

b) Condiciones de financiación en África y Asia

Las condiciones de los préstamos otorgados en el marco de la BRI varían entre África y Asia, particularmente en lo que respecta a tipos de interés, plazos de amortización y garantías exigidas.

En África, los préstamos del China Eximbank suelen ser concesionales, con tasas de interés de 2% a 3%, plazos de amortización de hasta 20 años y períodos de gracia de 5 años (Hurley, Morris & Portelance, 2018). Sin embargo, no todos los préstamos en la región han seguido este patrón: países como Etiopía y Kenia han accedido a financiación no concesional para grandes proyectos de infraestructura, lo que ha incrementado su carga de deuda y el riesgo macroeconómico asociado (Hurley, Morris & Portelance, 2018).

En Asia, las condiciones tienden a ser menos favorables. Muchos préstamos, especialmente en países como Pakistán y Laos, han sido otorgados con tasas comerciales de entre LIBOR +2% y +3% (Gelpern et al., 2021). En muchos proyectos financiados por bancos chinos³, como el China Development Bank ⁴o el China Eximbank, se exige que los ingresos generados se depositen primero en cuentas controladas por el prestamista. Esto significa que el dinero no llega directamente al país receptor, sino que es gestionado por el banco chino para asegurar el pago de la deuda, reduciendo el control del gobierno sobre sus propios ingresos (Gelpern et al., 2021).

⁴ El China Development Bank (CDB) es uno de los principales bancos de política del gobierno chino. Su función principal es financiar proyectos de desarrollo nacional y de infraestructura, tanto en China como en el extranjero. En el marco de la BRI, el CDB opera bajo una lógica comercial y financia proyectos que considera estratégicamente rentables, priorizando la sostenibilidad financiera de sus préstamos.

Otra diferencia clave entre ambas regiones es el uso de cláusulas de colateralización y control de cuentas. En África, China ha utilizado cuentas de ingresos como garantía en algunos casos, pero esta práctica no es tan común como en Asia. En países asiáticos, varios contratos incluyen cláusulas de garantía sobre ingresos futuros, asegurando que los pagos de la deuda sean priorizados por encima de otros gastos gubernamentales (Gelpern et al., 2021).

c) Reestructuración de deuda: mayor flexibilidad visible en África

China ha mostrado una mayor disposición a renegociar o condonar deuda en África en comparación con otras regiones. En varios países africanos, como Zambia, Sudán y Chad, China ha aceptado la cancelación parcial de la deuda o ha refinanciado préstamos bajo términos más favorables. En Sudán, por ejemplo, en 2017 se perdonó una deuda de 160 millones de dólares, facilitando la continuidad de proyectos de infraestructura (Hurley, Morris & Portelance, 2018). En África muchos de los préstamos han sido emitidos por el Eximbank bajo condiciones concesionales, y en algunos casos China ha mostrado una disposición notable a renegociar, especialmente en países estratégicos para su diplomacia Sur-Sur y el acceso a recursos naturales (Hurley, Morris & Portelance, 2018).

En cambio, en Asia, muchos de los contratos están vinculados al China Development Bank, una entidad que opera con lógica comercial y se enfoca en asegurar la rentabilidad de sus préstamos. Esta orientación se traduce en el uso de cláusulas más exigentes, como la cláusula “no Paris Club”, que impide a los países deudores incluir sus obligaciones con China en procesos de reestructuración colectiva con otros acreedores. También son comunes las cuentas de ingresos controladas por el prestamista, que limitan el acceso del gobierno a los fondos generados por el proyecto, y las cláusulas de aceleración, que permiten exigir el reembolso inmediato de toda la deuda ante cualquier impago o cambio legal relevante. En conjunto, estas condiciones reducen significativamente la capacidad de renegociación de los países asiáticos en caso de dificultades financieras (Gelpern et al., 2021). Así, mientras que en África la relación financiera parece responder en parte a intereses geopolíticos y diplomáticos, en Asia predomina una lógica de protección de los intereses financieros de las entidades prestamistas chinas.

5.2.6. Reducción de costes comerciales y de tiempos de transporte y aumento de exportaciones

Reducir los costes comerciales a través del desarrollo de corredores de transporte estratégicos ha sido uno de los principales objetivos de la BRI. De forma general, el Banco Mundial (2019) estima que se podrían reducir los tiempos de transporte en hasta un 11,9% en determinadas rutas, lo que se traduciría en un incremento del comercio internacional del 2,8% al 9,7% para los países participantes. Estas cifras reflejan el potencial de la BRI para transformar el comercio regional e internacional, aunque su impacto final depende de factores como la infraestructura preexistente y el grado de facilitación del comercio en cada contexto nacional.

En África, donde los costes logísticos han sido tradicionalmente elevados, las inversiones en infraestructura han comenzado a mitigar estas barreras. Según Githaiga et al. (2019), los costes de transporte en algunos países africanos superan entre un 50% y un 175% los niveles registrados en otras regiones del mundo, lo que ha dificultado su integración en los mercados internacionales. Un ejemplo significativo es la modernización del corredor ferroviario entre Djibouti y Addis Abeba, que ha reducido el tiempo de tránsito de tres días a apenas doce horas, fortaleciendo la competitividad de las exportaciones etíopes.

En el ámbito portuario, los proyectos de construcción y ampliación de instalaciones como los puertos de Lamu (Kenia) y Bagamoyo (Tanzania), también impulsados por la BRI, han incrementado la capacidad logística prevista para África Oriental. Aunque aún no se dispone de cifras precisas sobre los tiempos de exportación, se espera que estas infraestructuras refuercen sectores clave como la agricultura y la minería, tradicionalmente predominantes en la región (Githaiga et al., 2019).

Por su parte, en Asia, la BRI ha tenido un impacto relevante en la conectividad regional mediante la implementación de corredores ferroviarios estratégicos como la línea China-Laos, cuya integración en las redes continentales permite a países sin salida al mar, como Laos, acceder de forma más eficiente a los mercados internacionales. Aunque el efecto específico sobre las exportaciones aún está por evaluarse, estas infraestructuras tienen un alto potencial para dinamizar el comercio transfronterizo. A ello se suman proyectos como la modernización de la línea ML-1 y la Karakoram Highway en Pakistán, que

forman parte del Corredor Económico China-Pakistán. Según estimaciones del Banco Mundial (2019), estas mejoras podrían traducirse en un aumento de hasta el 9,8 % en las exportaciones del país, aunque el informe no proporciona datos concretos sobre la reducción de los tiempos logísticos en ese corredor.

Tanto en África como en Asia, la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha contribuido a mejorar la infraestructura de transporte, aunque la magnitud y eficiencia de los beneficios obtenidos difieren significativamente entre ambas regiones. En África, las inversiones se han concentrado principalmente en la modernización de puertos estratégicos y corredores ferroviarios clave; sin embargo, la conectividad terrestre y la intermodalidad continúan siendo limitadas, lo que restringe la expansión del comercio intrarregional (Githaiga et al., 2019). En el caso de Asia, la BRI ha fortalecido rutas comerciales, facilitando la reducción de tiempos de envío y generando un impacto especialmente notable en sectores manufactureros (Banco Mundial, 2019).

En lo que respecta a la reducción de los costes comerciales, África ha experimentado mejoras en rutas específicas, aunque la falta de integración logística sigue representando una barrera estructural al comercio. En contraste, en Asia los beneficios han sido más amplios debido a la mayor integración previa de sus economías en las cadenas de valor globales, lo que ha permitido maximizar el impacto de las inversiones en infraestructura (Banco Mundial, 2019).

Finalmente, los efectos sobre las exportaciones también muestran diferencias claras entre regiones. En África, los principales beneficiarios han sido sectores primarios como la agricultura y la minería, vinculados a los avances logísticos en puertos y ferrocarriles (Githaiga et al., 2019). En cambio, en Asia, las mejoras en infraestructura han contribuido a un crecimiento más diversificado del comercio exterior, favoreciendo particularmente las exportaciones de bienes manufacturados y productos de alto valor añadido, como maquinaria, productos electrónicos y químicos (Banco Mundial, 2019).

5.2.7. Mano de obra y empresas locales frente a chinas en la BRI en África y Asia

a) Mano de obra

La proporción de trabajadores locales frente a trabajadores chinos en los proyectos de la BRI varía entre África y Asia. En términos generales los proyectos desarrollados en África presentan una mayor integración de mano de obra local, especialmente en los trabajos de baja cualificación, mientras que en Asia la participación de trabajadores chinos es significativamente superior. No obstante, en ambos contextos, los puestos técnicos y de gestión continúan siendo ocupados principalmente por ciudadanos chinos (Hillman & Tippett, 2021).

En 2019, se estimó que alrededor de un millón de trabajadores chinos estaban empleados en proyectos de la BRI en el extranjero, aunque la falta de transparencia impide conocer con precisión su distribución entre África y Asia (Hillman & Tippett, 2021).

Un estudio sobre empresas chinas en Angola y Etiopía reveló que casi todos los trabajos de baja cualificación eran desempeñados por locales, mientras que los empleados chinos ocuparon los puestos técnicos y de gestión (Hillman & Tippett, 2021). Esta tendencia se intensifica en sectores como la minería y la agricultura en África, donde algunos proyectos han alcanzado tasas de empleo local de hasta el 99 % (Hillman & Tippett, 2021). Por el contrario, en países asiáticos como Laos o Myanmar, proyectos ferroviarios y oleoductos han sido construidos con una fuerza laboral predominantemente china, lo que refleja una limitada integración de trabajadores nacionales (Hillman & Tippett, 2021).

Las diferencias observadas entre África y Asia en la composición de la fuerza laboral pueden explicarse por múltiples factores. En el caso africano, algunos gobiernos han establecido normativas que obligan a las empresas extranjeras a contratar un porcentaje mínimo de trabajadores locales, especialmente en sectores como la construcción o la minería. Estas exigencias legales, sumadas a los menores costes laborales, han favorecido la incorporación de mano de obra no cualificada local en muchos proyectos de la BRI (Hillman & Tippett, 2021). No obstante, al igual que en Asia, los puestos que requieren mayor especialización o funciones de gestión continúan siendo desempeñados mayoritariamente por trabajadores chinos. En Asia, en cambio, incluso la mano de obra no cualificada tiende a ser importada desde China, especialmente en proyectos estratégicos como ferrocarriles u oleoductos. Esta preferencia, observada en ambas regiones, se explica por el deseo de las empresas chinas de mantener un control más directo sobre los proyectos, evitar los riesgos asociados a regulaciones laborales

locales y garantizar una ejecución más alineada con los estándares técnicos y logísticos propios (Hillman & Tippett, 2021).

b) Empresas participantes

El papel de las empresas chinas frente a las empresas locales en la ejecución de los proyectos de la BRI es dominante en ambas regiones, pero con diferencias en el grado de participación de empresas locales. En África, aunque la mayoría de los contratos de infraestructura están en manos de empresas estatales chinas, las compañías locales suelen ser subcontratadas para tareas específicas. En algunos casos, se han establecido asociaciones entre empresas chinas y africanas para permitir la transferencia de tecnología y habilidades. No obstante, las empresas chinas continúan controlando la financiación y la toma de decisiones en los proyectos más grandes (Nedopil, 2024). En Asia, la participación de empresas locales es más reducida. En países como Pakistán, Laos y Myanmar, muchos proyectos han sido ejecutados casi en su totalidad por empresas chinas, con poca o ninguna participación de empresas nacionales. Esto se debe a que China financia y diseña los proyectos con empresas chinas desde el inicio, reduciendo la necesidad de involucrar a socios locales (Hillman & Tippett, 2021).

Las diferencias en la participación de empresas locales entre África y Asia pueden explicarse por varias razones. En África, algunos gobiernos han impuesto requisitos para la contratación de empresas locales en los proyectos de infraestructura, mientras que en Asia estos requisitos son menos comunes (Nedopil, 2024). Además, en Asia, las empresas chinas tienen más incentivos para mantener el control total de los proyectos, especialmente en sectores estratégicos como la energía y la infraestructura de transporte, lo que reduce significativamente la participación de empresas locales (Hillman & Tippett, 2021).

5.3. Estudios de caso en Asia y África: impactos económicos de la BRI

Tras haber identificado las principales similitudes y diferencias en la implementación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en Asia y África, este trabajo se propone examinar con mayor profundidad los efectos económicos específicos que ha tenido la BRI en países concretos. Para ello, se presentan seis estudios de caso divididos por continente.

La elección de estos países responde a su relevancia dentro del despliegue estratégico de la iniciativa, la particularidad de sus características concretas y la disponibilidad de datos

empíricos fiables. En el caso de Asia, se analizan Pakistán, Sri Lanka y Myanmar; tres países que presentan configuraciones geopolíticas diversas, pero que han recibido inversiones significativas en sectores clave como el transporte, la energía y el desarrollo portuario. En el caso de África, el foco está en África Oriental, una región que ha sido prioritaria para China en su estrategia de proyección global. Kenia, Uganda y Etiopía representan ejemplos paradigmáticos de la inserción africana en la BRI, tanto por la envergadura de los proyectos recibidos como por sus implicaciones económicas y geoestratégicas.

A través del análisis de estos casos, se busca comprender cómo se ha traducido la BRI en mejoras de conectividad, industrialización y acceso a energía, así como identificar los principales desafíos en términos de deuda externa, dependencia tecnológica y justicia social. El objetivo de esta sección es, por tanto, evaluar hasta qué punto la BRI ha contribuido al desarrollo económico sostenible de estos países o, por el contrario, ha reforzado patrones estructurales de vulnerabilidad.

5.3.1. El Corredor Económico China-Pakistán: conectividad, energía y deuda

Entre los casos analizados en Asia, Pakistán destaca por su papel central en la estrategia logística y energética de la BRI, así como por los debates que ha suscitado en torno a la sostenibilidad de la deuda y la participación local. A continuación, se analiza el impacto del Corredor Económico China-Pakistán como ilustración de estas dinámicas.

El Corredor Económico China-Pakistán, lanzado oficialmente en 2015 como uno de los proyectos prioritarios de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, constituye una ambiciosa red de cooperación bilateral centrada en el desarrollo de infraestructuras. Con una inversión inicial valorada en 46.000 millones de dólares, y ampliada a más de 62.000 millones en 2017, el CPEC busca conectar el puerto de Gwadar, en el suroeste de Pakistán, con la región china de Xinjiang, a través de un conjunto integrado de obras en transporte, energía y desarrollo económico (Wolf, 2019; Shahriar, 2020).

Figura 1: *El ambicioso plan de China para Pakistán: Mapa de proyectos estratégicos del Corredor Económico China-Pakistán*



Fuente: MERICS, 2024.

Desde una perspectiva geoestratégica, este corredor permitiría a China reducir su dependencia del estrecho de Malaca —una ruta marítima vulnerable por disputas territoriales y amenazas de piratería— mediante un acceso terrestre al océano Índico (Shaikh et al., 2016). Para Pakistán, el CPEC representa una oportunidad para reforzar su

papel como plataforma logística regional y atraer inversión extranjera en sectores estratégicos como la energía o el transporte (ADB, 2017).

Uno de los pilares fundamentales del CPEC ha sido la rehabilitación de la red de transporte interna. Proyectos como la modernización de la autopista Karakórum o la renovación de la Línea Principal 1 (ML-1), que conecta Karachi con Peshawar a lo largo de casi 1.900 kilómetros, forman parte de este esfuerzo. Según el *Asian Development Bank* (2017), el proyecto ML-1 incluye la duplicación de vías y la mejora de la eficiencia operativa, con una inversión estimada de 6.800 millones de dólares. Sin embargo, los beneficios territoriales de estas obras no se han distribuido de forma equitativa. Las zonas urbanas del eje centro-sur han concentrado la mayor parte de las inversiones, mientras que regiones como Baluchistán han permanecido relativamente al margen del proceso de modernización, reproduciendo dinámicas históricas de exclusión territorial (Wolf, 2019; Kugelman, 2023a).

Por otro lado, la perspectiva energética bajo el CPEC parece responder a una lógica geoestratégica más centrada en la seguridad del suministro para China. Según Shaikh et al. (2016), el transporte de petróleo a través de Pakistán —por medio de un posible oleoducto desde Gwadar hasta la frontera con China— se plantea como una alternativa más rápida y eficiente frente al tránsito marítimo por el estrecho de Malaca. Además, Gwadar es una pieza clave del CPEC debido a su posición en el mar Árabe, cerca del estrecho de Ormuz, por donde transita una parte significativa del comercio mundial de petróleo. Para China, controlar esta infraestructura significa asegurar una presencia logística en una región sensible para sus intereses energéticos (Shaikh et al., 2016).

A pesar de las expectativas generadas por el proyecto, el rendimiento económico del puerto de Gwadar ha sido modesto: en 2022, el volumen de contenedores manejados fue inferior a 4.000 TEU, una cifra marginal comparada con otros puertos paquistaníes como Karachi (Kugelman, 2023b). Las causas de este bajo rendimiento incluyen la falta de infraestructura logística complementaria —almacenes, carreteras interiores y zonas industriales—, así como las tensiones sociopolíticas en Baluchistán, donde persisten amenazas de insurgencia armada (Wolf, 2019; Kugelman, 2023b). Además, informes independientes han señalado que la mayoría de los puestos laborales generados durante la construcción del puerto fueron ocupados por trabajadores chinos, lo que ha

intensificado la percepción de marginalización entre las comunidades locales (Business & Human Rights Resource Centre, 2022).

Uno de los principales riesgos asociados al CPEC es la presión sobre la sostenibilidad fiscal de Pakistán. En 2021, la deuda pública alcanzó el 95,2% del PIB, y diversos estudios estiman que alrededor del 30% de la deuda externa del país está vinculada a préstamos provenientes de instituciones chinas en el marco de la BRI (Hurley, Morris & Portelance, 2019). Si bien algunos analistas alertan sobre el riesgo de una “trampa de deuda”, otros, como Kugelman (2023a), argumentan que el problema principal reside en la baja diversificación de fuentes de financiación y la ineficiencia en la ejecución de proyectos.

Además, los préstamos comerciales ofrecidos por entidades chinas suelen tener tasas de interés superiores al 4%, lo que los hace más costosos que aquellos ofrecidos por organismos multilaterales. Esta estructura de deuda ha generado tensiones fiscales, especialmente en un contexto de bajo crecimiento y depreciación monetaria (Wolf, 2019).

Otra de las críticas más frecuentes al modelo del CPEC es la limitada participación de empresas y trabajadores paquistaníes. Según Wolf (2019), más del 75% de los contratos de construcción han sido adjudicados a empresas chinas, que además emplean su propia mano de obra, limitando las oportunidades de capacitación y transferencia de tecnología para actores locales. Esta exclusión ha debilitado el tejido empresarial paquistaní y ha generado malestar entre las comunidades, que no perciben beneficios tangibles pese al volumen de inversión extranjero.

En zonas como Baluchistán, donde se encuentra el puerto de Gwadar, la percepción de que los recursos locales están siendo explotados sin retorno ha dado lugar a protestas sociales y demandas por mayor inclusión. Según *The Express Tribune* (Khan, 2022), comunidades locales han denunciado la falta de acceso al agua potable, al empleo y a servicios básicos, así como la ausencia de compensaciones por la expropiación de tierras. Estas tensiones reflejan una desconexión entre los objetivos declarados del CPEC y las realidades vividas por la población en las zonas de implementación.

El CPEC se ha consolidado como una pieza clave de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, no solo por su dimensión financiera y logística, sino por las implicaciones estratégicas

que comporta para ambos países. En el caso de Pakistán, el CPEC ha introducido transformaciones relevantes en sectores como el transporte y la conectividad regional, además de ofrecer una plataforma para el desarrollo de infraestructuras energéticas con potencial de largo plazo. Sin embargo, la evidencia empírica y los análisis existentes muestran que estos beneficios no han estado exentos de importantes asimetrías.

La concentración de inversiones en zonas urbanas, la limitada participación de actores locales y la ausencia de mecanismos eficaces de distribución de los beneficios han generado una percepción creciente de desigualdad, especialmente en regiones como Baluchistán. A ello se suman las tensiones derivadas de la estructura de la financiación, que ha incrementado la dependencia externa del país, y la debilidad institucional para gestionar proyectos de esta envergadura.

Por tanto, si bien el CPEC presenta oportunidades considerables para la integración económica y el desarrollo regional, su impacto en Pakistán seguirá dependiendo de la capacidad del Estado para renegociar los términos financieros, fomentar la inclusión territorial y garantizar que el desarrollo no solo llegue, sino que sea sostenible, equitativo y localmente apropiado. Así, el CPEC ilustra tanto el potencial transformador como las contradicciones estructurales de la BRI en países con capacidades institucionales limitadas, lo que permite establecer paralelismos y contrastes con otras experiencias nacionales analizadas en este trabajo.

5.3.2. Sri Lanka y el Puerto de Hambantota: geoestrategia y vulnerabilidad financiera

Entre los casos más controvertidos de participación en la BRI, Sri Lanka destaca por su localización estratégica y por la severa crisis de deuda que ha seguido a las inversiones chinas. El siguiente análisis se centra en el Puerto de Hambantota y el de Colombo como símbolos de esta dualidad entre modernización y vulnerabilidad financiera.

La BRI pretende consolidar su liderazgo global mediante inversiones en infraestructura en países estratégicos. En este marco, Sri Lanka se ha convertido en un nodo esencial de la Ruta Marítima de la Seda debido a su localización en el océano Índico, en una de las

rutas marítimas más transitadas del mundo. Se estima que la región sur de la isla gestiona más de dos tercios del tráfico petrolero y la mitad del comercio de contenedores que transita por el área, lo que refuerza su valor estratégico para el BRI (Gunawan & Napitupulu, 2023). A través de préstamos millonarios destinados a megaproyectos como los puertos de Colombo y Hambantota, China ha consolidado una fuerte presencia económica —y en parte política— en Sri Lanka. Sin embargo, esta inserción ha provocado crecientes tensiones internas, ya que, si bien se han modernizado infraestructuras estratégicas, el endeudamiento derivado de acuerdos opacos y poco transparentes ha contribuido a una situación de vulnerabilidad macroeconómica grave, con hasta un 95% de los ingresos fiscales destinados al pago de la deuda en 2015 (Carrai, 2019).

La participación de Sri Lanka en la BRI ha implicado una de las mayores entradas de inversión extranjera directa en su historia reciente, con más de 8.000 millones de dólares procedentes de China destinados principalmente al desarrollo de infraestructuras portuarias y logísticas. Estos recursos han permitido mejorar la conectividad del país con los mercados regionales y globales, reforzando su papel en la red de comercio marítimo del océano Índico (Gunawan & Napitupulu, 2023).

Figura 2: Zonas Económicas y Red Logística de Sri Lanka



Fuente: Sri Lanka Ports Authority

Uno de los proyectos más emblemáticos es el puerto de Hambantota, una infraestructura de última generación ubicada en un punto geoestratégico del océano Índico. El puerto tiene capacidad para albergar buques de gran calado, cuenta con 10 muelles y un frente de atraque de hasta 3.487 metros, con una profundidad de 17 metros. Dispone de terminales especializadas para carga contenerizada, graneles, carga general, vehículos y líquidos, lo que refuerza su valor logístico estratégico (Carrai, 2019). Además, su

proximidad a las rutas de tránsito entre Asia y Europa le permite captar parte del tráfico que actualmente congestiona el puerto de Colombo.

Junto a Hambantota, el desarrollo del puerto de Colombo también ha sido central. El proyecto de Port City Colombo, financiado por la China Communications Construction Company con una inversión inicial de 1.500 millones de dólares, implicó la creación de una isla artificial de 575 acres frente a la costa de Colombo (Carrai, 2019). Ambos proyectos —Port City Colombo y el puerto de Hambantota— forman parte de una estrategia logística más amplia, orientada a posicionar a Sri Lanka como *hub* comercial en el Océano Índico.

Asimismo, la conectividad terrestre se ha visto reforzada mediante infraestructuras como la Southern Expressway, financiada por préstamos chinos durante el gobierno de Rajapaksa (Carrai, 2019). Este tipo de inversiones en infraestructura ha tenido efectos positivos sobre la eficiencia logística nacional.

Otro componente clave de la BRI en Sri Lanka ha sido la integración del puerto de Hambantota con áreas industriales y urbanas en un modelo articulado como “Port + Park + City”. Este enfoque, promovido por China Merchants Port Holdings, busca combinar operaciones portuarias con espacios industriales y servicios urbanos, siguiendo ejemplos como Shekou o Zhangzhou. El proyecto se apoya en la disponibilidad de más de 11 km² de terreno, lo que ofrece margen para implementar este modelo de desarrollo integrado (Carrai, 2019). Aunque en la actualidad no se han documentado flujos significativos de inversión manufacturera extranjera, esta infraestructura podría crear las condiciones necesarias —en términos de conectividad logística y suelo industrial— para favorecer, a medio y largo plazo, la atracción de industrias transformadoras y la diversificación de la economía nacional.

Estos desarrollos han reforzado el posicionamiento estratégico de Sri Lanka como nodo clave en la red logística del sur de Asia. La ubicación del puerto de Hambantota —a solo 10 millas náuticas de una de las rutas marítimas más transitadas del mundo, por donde navegan diariamente entre 200 y 300 buques— ha incrementado su atractivo como punto de transbordo para las grandes navieras internacionales (Carrai, 2019).

A pesar de estos avances, el modelo financiero de la BRI ha generado consecuencias severas. En un contexto de creciente endeudamiento externo, que en 2015 absorbía hasta el 95% de los ingresos públicos, Sri Lanka firmó en 2017 un acuerdo de concesión por 99 años con China Merchants Port Holdings para la gestión del puerto de Hambantota, a cambio de una inversión de 1.120 millones de dólares. Esta operación fue interpretada por muchos como una estrategia para evitar el impago de otros compromisos y ha suscitado críticas sobre la pérdida de soberanía y la opacidad del acuerdo (Carrai, 2019).

El sobreendeudamiento de Sri Lanka se ha visto agravado por la naturaleza comercial de los préstamos chinos, que presentan tasas de interés más elevadas, menor transparencia y escasa supervisión institucional. A diferencia de la financiación multilateral, estos préstamos han estado dirigidos a proyectos de rentabilidad discutible y han contribuido a una creciente dependencia financiera. Esta presión financiera persistió en los años posteriores, limitando de forma creciente la capacidad del Estado para sostener el gasto social y la inversión pública. Como señalan Abeyrathne y Kamburawala (2023), el elevado peso del servicio de la deuda obligó al país a sacrificar recursos fundamentales destinados a educación, sanidad e infraestructuras, generando un importante coste de oportunidad para el desarrollo económico y social.

Además, el peso de China como principal acreedor bilateral —con un 45 % de la deuda bilateral de Sri Lanka en 2022— complicó el proceso de reestructuración acordado en el marco del programa con el FMI. Pekín ha preferido extender los plazos de pago antes que aceptar reducciones del principal, lo que ha ralentizado las negociaciones multilaterales. El resultado ha sido un proceso de ajuste prolongado, condicionado por dificultades en la reestructuración de deuda y la falta de liquidez externa, con efectos severos sobre la estabilidad macroeconómica. La reducción del gasto público, la depreciación monetaria y la pérdida de reservas han situado a Sri Lanka como uno de los casos más críticos de vulnerabilidad estructural entre los países receptores de financiación en el marco de la BRI (Abeyrathne & Kamburawala, 2023).

El caso de Sri Lanka revela las tensiones inherentes entre las promesas de desarrollo acelerado asociadas a la BRI y la fragilidad estructural de los países receptores frente a modelos de financiación opacos y poco concesionales. Si bien las inversiones chinas han facilitado la modernización de infraestructuras estratégicas, el coste financiero, institucional y soberano ha sido considerable. La elevada dependencia del capital chino,

la ausencia de estudios de viabilidad robustos y las limitaciones de gestión estatal sobre los activos construidos han contribuido al agravamiento de una crisis económica con profundas repercusiones sociales.

Esta experiencia pone de manifiesto que, en ausencia de marcos de gobernanza financiera sólidos y transparentes, la BRI corre el riesgo de reproducir dinámicas asimétricas que subordinan prioridades nacionales a intereses estratégicos externos. La sostenibilidad de estas asociaciones requiere transparencia contractual, diversificación de fuentes de financiación y salvaguardas institucionales frente a la cesión prolongada de activos públicos. De lo contrario, el objetivo de mejorar la conectividad global podría derivar en formas de dependencia estructural difíciles de revertir.

5.3.3. Myanmar: infraestructura, gobernanza y tensiones disruptivas

En el contexto del sudeste asiático, Myanmar representa un caso paradigmático donde las oportunidades económicas de la BRI conviven con riesgos institucionales profundos y tensiones sociopolíticas no resueltas. La BRI ha tenido implicaciones estratégicas y económicas significativas en Myanmar, país que desempeña un papel clave dentro del Corredor Económico China-Myanmar (CMEC). Este corredor conecta la provincia china de Yunnan con el puerto de aguas profundas de Kyaukphyu, atravesando territorios conflictivos y zonas con escasa infraestructura. La BRI en Myanmar ha generado tanto expectativas de desarrollo como profundas controversias.

Figura 3: Corredores logísticos y puertos estratégicos en Myanmar



Fuente: The Diplomat, 2016.

Los beneficios económicos previstos por la BRI en Myanmar se concentran en tres ejes: mejora de infraestructuras estratégicas, atracción de inversión extranjera directa, y creación de empleo.

En primer lugar, la BRI ha permitido avanzar en proyectos clave de conectividad regional. El puerto de aguas profundas de Kyaukphyu busca facilitar la exportación directa de productos birmanos sin depender del Estrecho de Malaca, reduciendo costes logísticos y mejorando la posición de Myanmar en las cadenas de valor regionales (Mi Mi Gyi, 2019). Además, la línea ferroviaria Muse–Mandalay y las zonas económicas especiales fronterizas están orientadas a convertir a Myanmar en un eje logístico para el suroeste chino.

En segundo lugar, la inversión procedente de China ha sido cuantiosa. Solo entre 1988 y 2018, China destinó más de 20.000 millones de dólares a proyectos en Myanmar, siendo el principal inversor del país (Kyaw Htet Aung, 2020). Estos flujos se han dirigido principalmente a infraestructuras, energía e industria, contribuyendo a subsanar décadas de estancamiento bajo regímenes autoritarios.

En tercer lugar, los proyectos de infraestructura vinculados a la BRI en Myanmar han sido presentados por el gobierno como una vía para dinamizar el empleo y estimular el crecimiento del sector productivo. Aunque se ha llegado a anunciar que el puerto de Kyaukphyu podría generar hasta 100.000 puestos de trabajo, estas cifras no han sido verificadas por fuentes independientes. No obstante, el desarrollo de grandes obras y zonas económicas especiales sugiere un posible impacto positivo en términos de empleo directo e indirecto, especialmente en sectores como la manufactura, la logística y la energía (Kyaw Htet Aung, 2020).

Sin embargo, estos beneficios potenciales están condicionados por una serie de retos económicos estructurales, entre los que destacan el endeudamiento, la desigual distribución de beneficios y los efectos colaterales sobre la gobernanza.

En cuanto al riesgo de endeudamiento, Myanmar renegoció el proyecto del puerto de Kyaukphyu, reduciendo su valor estimado de 7.500 millones a 1.300 millones de dólares, como respuesta tanto a la presión pública como a las crecientes preocupaciones sobre una posible trampa de deuda similar a la vivida en Sri Lanka (Kyaw Htet Aung, 2020). Esta renegociación revela un intento del gobierno birmano por equilibrar la cooperación estratégica con China con las demandas de sostenibilidad financiera y legitimidad doméstica.

Desde una perspectiva distributiva, los beneficios de la BRI en Myanmar han estado marcados por una participación restringida del sector privado nacional. Según Kyaw Htet Aung (2020), la adjudicación de proyectos ha estado dominada por acuerdos entre los gobiernos chino y birmano que favorecen a empresas estatales chinas, dejando escaso margen para la participación local, salvo por un reducido grupo de *tycoon businessmen* cercanos al poder político. Esta dinámica ha alimentado un modelo de capitalismo clientelista (*crony capitalism*), que limita la equidad económica y reproduce desigualdades estructurales en el acceso a los beneficios del desarrollo (Kyaw Htet Aung, 2020).

Además, la débil capacidad institucional del Estado limita su poder para regular y supervisar estos proyectos. La falta de una burocracia tecnocrática sólida ha impedido maximizar el retorno económico de las inversiones y prevenir fenómenos como la corrupción, la falta de transparencia o la opacidad contractual (Kyaw Htet Aung, 2020). Por último, los proyectos se desarrollan en regiones étnicamente sensibles, agravando tensiones sociales. Según Mark et al. (2020), las infraestructuras atraviesan zonas en conflicto, como el estado de Kachin o Shan, lo cual incrementa los costes de transacción y reduce el atractivo inversor, al tiempo que compromete la estabilidad necesaria para un desarrollo económico sostenido.

El impacto económico de la BRI en Myanmar es ambivalente. Aunque ha generado oportunidades sin precedentes de inversión, conectividad y empleo, estas se ven mermadas por riesgos financieros, desigualdades socioeconómicas y déficits de gobernanza. El éxito de la BRI en el país dependerá, como subraya Kyaw Htet Aung (2020), de la capacidad del Estado para reequilibrar las relaciones entre mercado y sociedad, fortalecer la transparencia institucional y garantizar una distribución más equitativa de los beneficios. La interacción entre estos tres actores —Estado, mercado y sociedad— será clave para evitar que la BRI reproduzca patrones de dependencia estructural y, en su lugar, actúe como una palanca para el desarrollo sostenible e inclusivo.

A diferencia de Sri Lanka, donde el colapso macroeconómico se tradujo en la cesión de activos estratégicos, el caso de Myanmar ilustra que incluso sin impagos inmediatos, las debilidades institucionales y las asimetrías estructurales pueden limitar profundamente el potencial transformador de la BRI.

5.3.4. Kenia y el ferrocarril SGR: logros logísticos y deuda pública

Cuando se habla del desarrollo económico de África Oriental, Kenia emerge como un actor clave debido a su ubicación estratégica y su rol en la conectividad regional. La implementación del Ferrocarril de Ancho Estándar (Standard Gauge Railway, SGR), uno de los proyectos más emblemáticos de la BRI, ha reconfigurado las dinámicas de transporte y comercio en el país, aunque con controversias. Además, Kenia también ha participado en otros proyectos bajo la BRI como la expansión del puerto de Mombasa y el desarrollo de parques industriales (Komakech & Ombati, 2023). Esta cooperación ha pretendido no solo subsanar los déficits en conectividad, sino también estimular el comercio regional, atraer inversión extranjera y generar empleo. No obstante, las dinámicas de dicha colaboración presentan también desafíos relacionados con la sostenibilidad financiera, la transparencia institucional y los impactos ambientales.

Figura 4: *Proyecto de la nueva red ferroviaria*



Fuente: Global Affairs, Universidad de Navarra, 2022.

La BRI ha generado múltiples beneficios para la economía keniana. Uno de los más visibles ha sido la modernización de infraestructuras. El SGR, que conecta Mombasa con Nairobi, ha reducido significativamente el tiempo y el coste del transporte de mercancías, mejorando así la competitividad logística nacional y regional (Komakech & Ombati, 2023). Asimismo, el puerto de Mombasa ha sido objeto de inversiones estratégicas orientadas a ampliar su capacidad operativa y convertirlo en un *hub* logístico del África Oriental (Githaiga et al., 2019)

Además del transporte, la BRI ha promovido el desarrollo de parques industriales y zonas económicas especiales en Kenia, destinadas a atraer manufactura ligera y fomentar las exportaciones (Komakech & Ombati, 2023). Estos proyectos han sido acompañados de la construcción de autopistas, líneas eléctricas y estaciones de generación de energía que mejoran el entorno empresarial.

Desde una perspectiva macroeconómica, Mukwaya y Mold (2018) estiman, mediante un modelo de equilibrio general computable, que la mejora de las infraestructuras bajo la BRI podría generar un aumento marginal de 192 millones de dólares en las exportaciones totales de África Oriental, junto con una ganancia agregada de bienestar económico superior a los 1.000 millones de dólares. Aunque estos incrementos son modestos en términos absolutos, reflejan efectos positivos proyectados en un escenario específico de reducción de costes logísticos. Aunque el estudio abarca varios países, Kenia destaca como uno de los principales beneficiarios debido a su papel estratégico en los corredores logísticos de la región.

En el plano laboral, se estima que el conjunto de proyectos vinculados a la BRI ha generado decenas de miles de empleos en Kenia, tanto directos como indirectos, principalmente durante las fases de construcción (Komakech & Ombati, 2023). También se han desarrollado programas de capacitación técnica y transferencia de conocimientos a trabajadores locales en áreas como ingeniería civil y mantenimiento ferroviario.

No obstante, la implementación de la BRI en Kenia también ha generado importantes controversias. Un primer desafío es el endeudamiento. El SGR fue financiado en un 90 % mediante préstamos del Exim Bank de China, lo que ha incrementado sustancialmente la deuda externa del país y ha generado tensiones presupuestarias (Komakech & Ombati, 2023). Nedopil (2024) señala que los proyectos BRI con financiación pública en África,

incluido Kenia, han sido objeto de escrutinio internacional por el riesgo de sobreendeudamiento soberano.

En segundo lugar, la falta de transparencia en los contratos ha suscitado preocupaciones sobre la gobernanza institucional. Githaiga et al. (2019) advierte que muchos proyectos adjudicados bajo la BRI en África carecen de licitaciones abiertas y de mecanismos de control público, lo que debilita los estándares de rendición de cuentas.

Otro problema es la limitada participación de las comunidades locales en el diseño y ejecución de los proyectos. En el caso del SGR, varios desplazamientos forzados y conflictos por la expropiación de tierras no fueron adecuadamente compensados ni comunicados a las poblaciones afectadas (Komakech & Ombati, 2023). Además, a pesar de los programas de formación, muchos de los puestos más cualificados siguen siendo ocupados por personal chino, lo que limita la transferencia tecnológica efectiva.

Desde un punto de vista ambiental, los impactos también han sido considerables. La línea del SGR atraviesa zonas ecológicamente sensibles, como el Parque Nacional de Nairobi, afectando a la biodiversidad local. Aunque se implementaron medidas de mitigación como pasos elevados para fauna, su efectividad ha sido cuestionada (Nedopil, 2024). Estas tensiones han alimentado protestas sociales y críticas por parte de organizaciones medioambientales, tanto locales como internacionales.

Kenia ha aprovechado su rol estratégico en África Oriental para convertirse en un socio destacado dentro de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Los beneficios derivados de esta cooperación —modernización de infraestructuras, aumento de la competitividad logística, atracción de inversión y creación de empleo— son tangibles. Sin embargo, estos avances han venido acompañados de importantes desafíos: riesgos de sobreendeudamiento, falta de transparencia, conflictos sociales y daños ecológicos.

La experiencia keniana demuestra que el éxito de la BRI no depende exclusivamente del volumen de inversión, sino también de la calidad institucional, la participación local y el respeto al entorno natural. Para que esta iniciativa contribuya al desarrollo sostenible del país, se requiere una mayor capacidad estatal de negociación, mecanismos robustos de control público y una planificación a largo plazo que priorice tanto el crecimiento económico como el bienestar social. Estos desafíos ilustran que la calidad institucional, la inclusión de actores locales y el cumplimiento de estándares ambientales no son

condiciones accesorias, sino pilares fundamentales para garantizar la sostenibilidad del desarrollo impulsado por la BRI.

5.3.5. Uganda: electrificación, empleo y sostenibilidad fiscal

Uganda se ha consolidado como un socio estratégico dentro del despliegue africano de la BRI, beneficiándose de proyectos de infraestructura financiados principalmente por préstamos bilaterales del Banco de Exportación e Importación de China. Desde la firma de acuerdos clave con Pekín, el país ha impulsado obras de gran escala en los sectores de energía, transporte y conectividad digital. Estas inversiones se han llevado a cabo en un contexto de déficit estructural de infraestructuras, con el objetivo declarado de acelerar la transformación económica del país y facilitar su integración regional (Komakech & Ombati, 2023; Li & Lu, 2024). Sin embargo, los impactos derivados de estos proyectos muestran una combinación de avances económicos importantes y desafíos persistentes en materia de sostenibilidad financiera, gobernanza y justicia social.

Las inversiones derivadas de la BRI han producido efectos positivos visibles sobre la estructura económica de Uganda. Uno de los proyectos más emblemáticos es la central hidroeléctrica de Karuma, con una capacidad de 600 MW, que junto con la de Isimba (183 MW) ha incrementado significativamente la oferta energética nacional. Esta expansión ha favorecido tanto al sector industrial como a las zonas rurales, donde el acceso a la electricidad era históricamente limitado (Komakech & Ombati, 2023). Según Nicholas (2023), entre 2015 y 2021 se duplicó el número de subestaciones eléctricas del país, lo que ha facilitado la electrificación de amplias zonas y ha generado efectos indirectos sobre la productividad del capital privado.

Otro ámbito central ha sido la infraestructura vial. La autopista Entebbe-Kampala, financiada por China, ha mejorado sustancialmente la conectividad entre la capital y el principal aeropuerto del país. Esta obra ha reducido los tiempos de transporte y ha contribuido a dinamizar tanto el turismo como el comercio interior (Komakech & Ombati, 2023). En línea con el análisis de Li y Lu (2024), la mejora de la conectividad terrestre en países africanos como Uganda está asociada con la reducción de costes logísticos, el acceso más eficiente a mercados regionales y el crecimiento de sectores no agrícolas.

Figura 5: Nueva red ferroviaria del África Oriental



Fuente: Logistics Cluster, 2024.

En el mercado laboral, los proyectos de infraestructura han generado un volumen considerable de empleos temporales, especialmente durante la fase de construcción. Mboya (2023) documenta la contratación de miles de trabajadores ugandeses, lo que tuvo un impacto coyuntural positivo en la economía local. Li y Lu (2024) refuerzan esta evidencia mediante un análisis que muestra que un aumento significativo en el volumen de contratos de infraestructura financiados por China —equivalente a una desviación estándar— se asocia con una reducción del 11,35 % en la tasa de desempleo respecto a su nivel medio. Este efecto refleja el potencial de estos proyectos para aliviar el desempleo, al menos en el corto plazo.

Pese a los avances, los proyectos de la BRI en Uganda han estado acompañados de desafíos estructurales. Uno de los más significativos es el aumento del endeudamiento externo. La financiación mediante préstamos bilaterales ha elevado sustancialmente la deuda pública del país, generando dudas sobre su sostenibilidad en caso de que los proyectos no generen retornos suficientes (Komakech & Ombati, 2023; Mboya, 2023). A esto se suma la falta de transparencia en los términos contractuales, que ha alimentado sospechas sobre posibles concesiones estratégicas y ha limitado el escrutinio público de las decisiones financieras del Estado (Mboya, 2023).

En el plano tecnológico, la transferencia de capacidades locales ha sido insuficiente. Aunque se han desarrollado programas de formación, la mayoría de los puestos técnicos y de gestión siguen en manos de profesionales chinos, dificultando el desarrollo de competencias locales a largo plazo. Esto ha sido señalado tanto por Mboya (2023) como por Komakech & Ombati (2023), quienes coinciden en que la dependencia tecnológica mina las posibilidades de innovación nacional y limita los efectos multiplicadores del aprendizaje productivo.

En el ámbito social, algunos proyectos han implicado el desplazamiento forzado de comunidades locales, sin garantizar siempre mecanismos adecuados de compensación. Nicholas (2023) y Komakech & Ombati (2023) documentan casos en los que estas reubicaciones han generado protestas y tensiones sociales, especialmente en áreas donde las tierras tienen un valor simbólico y económico clave. Estos efectos ponen de manifiesto la necesidad de que los proyectos de infraestructura incluyan políticas claras de consulta previa, transparencia y justicia redistributiva.

Por último, los autores coinciden en que la eficacia de los proyectos depende en gran medida de la calidad institucional del país receptor. En contextos como el de Uganda, donde persisten debilidades en la gobernanza y en la planificación y rendición de cuentas, las inversiones tienden a sufrir desviaciones, demoras o capturas de rentas, lo cual reduce su impacto transformador (Nicholas, 2023; Mboya, 2023).

La experiencia de Uganda con la BRI refleja la ambivalencia que caracteriza a muchas inversiones chinas en África: por un lado, ha logrado avances sustanciales en infraestructura energética y vial, mejorando el acceso a servicios básicos, generando

empleo y fortaleciendo el comercio regional; por otro, ha intensificado vulnerabilidades estructurales en términos de endeudamiento, dependencia tecnológica y justicia social. Los estudios revisados coinciden en que el éxito de estos proyectos depende no solo de su diseño técnico o de su volumen financiero, sino también de la capacidad del Estado ugandés para absorber las inversiones, garantizar su sostenibilidad y distribuir equitativamente sus beneficios (Li & Lu, 2024; Komakech & Ombati, 2023). En este sentido, el papel de la gobernanza local resulta tan decisivo como el de la financiación internacional.

5.3.6. Etiopía: modernización industrial y riesgos de dependencia

Desde su adhesión a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, Etiopía se ha convertido en uno de los países africanos más estratégicamente vinculados al modelo chino de desarrollo infraestructural. En el caso etíope, esta iniciativa ha servido para materializar un ambicioso plan de modernización del país, centrado en convertirlo en un *hub* logístico, industrial y energético en el Cuerno de África. La colaboración con empresas e instituciones chinas ha estado en el centro de esta transformación, pero también ha generado interrogantes sobre sostenibilidad financiera, dependencia tecnológica y efectos sociales.

El impacto económico de la BRI en Etiopía ha sido notable tanto a nivel macroeconómico como sectorial. El ferrocarril Addis Abeba–Yibuti, financiado principalmente por el Exim Bank de China, ha transformado la capacidad logística del país, facilitando un acceso competitivo al puerto de Yibuti, responsable del 90 % del comercio exterior etíope. Esta conexión ha reducido el tiempo de tránsito de mercancías de entre tres y siete días a menos de 12 horas, y los costes de transporte en más del 30 %, lo que ha mejorado la competitividad de las exportaciones manufactureras y agrícolas (Mukwaya & Mold, 2018).

Figura 6: *Ferrocarril Etiopía-Yibuti: Conectividad estratégica hacia el mar*



Fuente: Wikimedia Commons, s.f.

La mejora del entorno logístico ha incentivado también la localización de parques industriales en zonas adyacentes al corredor ferroviario, siguiendo una lógica de integración espacial entre infraestructura y zonas productivas. Estos parques —como el de Hawassa, especializado en el sector textil, o el de Dire Dawa, centrado en productos agroindustriales— han atraído inversiones extranjeras directas, especialmente de empresas asiáticas interesadas en aprovechar los bajos costes laborales etíopes, las exenciones fiscales y el acceso preferencial a mercados europeos y norteamericanos. Este modelo de industrialización dirigida por el Estado, apoyado por infraestructura china, ha permitido generar empleo formal, aunque con salarios bajos, y ha dinamizado cadenas de valor orientadas a la exportación (Lynch, 2024).

Además del transporte, las inversiones de la BRI han sido decisivas para mejorar el acceso a la energía. China ha financiado y construido plantas de generación, subestaciones y redes de transmisión eléctrica, facilitando la conexión de áreas industriales a una red más estable. En particular, la extensión del sistema de alta tensión ha reducido los cortes de suministro —que eran frecuentes incluso en zonas urbanas— y ha permitido aumentar la electrificación rural, lo que favorece el crecimiento inclusivo (Mukwaya & Mold, 2018). Esto resulta fundamental en un país donde el desarrollo energético es un prerrequisito

para la industrialización y donde el gobierno promueve una matriz energética basada en fuentes renovables, como la hidroeléctrica.

Un ejemplo ilustrativo de esta orientación en Etiopía es la construcción de la Gran Presa del Renacimiento Etíope. Esta última, desarrollada con la participación de empresas chinas como Sinohydro Corporation y China Gezhouba Group, se convertirá en la central hidroeléctrica más grande del continente africano, con una capacidad proyectada de 6.480 MW, contribuyendo no solo a la expansión de la capacidad energética nacional, sino también a la transformación estructural de su economía (Anami, 2024).

Figura 7: *La hidropolítica de la cuenca del Nilo y de la subcuenca del Nilo Azul*



Fuente: Africaye, 2022.

En términos de ingresos fiscales, los efectos a medio plazo también son relevantes. La reactivación del comercio y el aumento del volumen exportador permiten al Estado ampliar su base tributaria. Asimismo, la mejora en infraestructura ha repercutido positivamente en la atracción de nuevos inversores, multiplicando las oportunidades de generación de divisas en sectores no tradicionales. A nivel territorial, el desarrollo de nuevas infraestructuras ha estrechado la relación entre zonas rurales y mercados urbanos,

facilitando la circulación de bienes, personas y servicios, y promoviendo la diversificación económica (Lynch, 2024).

No obstante, los beneficios económicos han estado acompañados de importantes desafíos estructurales. El primero de ellos es la sostenibilidad de la deuda externa. Etiopía ha asumido préstamos significativos de bancos chinos, muchos de ellos bajo condiciones poco favorables a largo plazo. El ferrocarril Addis Abeba–Yibuti, por ejemplo, costó alrededor de 4.000 millones de dólares, de los cuales el 70 % fue financiado por el Exim Bank. Este nivel de endeudamiento ha incrementado la vulnerabilidad macroeconómica del país, sobre todo en un contexto de caída de ingresos por exportaciones y devaluación del birr. El FMI ha alertado sobre el riesgo elevado de sobreendeudamiento, y en 2021 Etiopía solicitó formalmente la reestructuración de parte de su deuda externa (Lemus Delgado, 2024).

Otro desafío es la limitada transferencia de capacidades tecnológicas. A pesar de la magnitud de las inversiones, la mayoría de los contratos de ingeniería, construcción y mantenimiento se han adjudicado a empresas chinas que emplean a su propio personal técnico. Esto ha dejado escaso margen para la capacitación de profesionales locales o el desarrollo de capacidades internas en sectores estratégicos como la ingeniería ferroviaria o la planificación energética (Lynch, 2024). Esta dependencia tecnológica socava las posibilidades de un desarrollo autónomo y refuerza la asimetría entre el socio financiador y el país receptor.

El tercer problema es la opacidad contractual. Muchos de los acuerdos firmados entre Etiopía y las instituciones chinas carecen de mecanismos de supervisión pública o auditoría independiente. Las condiciones de los préstamos, las cláusulas de soberanía y los criterios de contratación no son públicos. Esta falta de transparencia dificulta la rendición de cuentas y ha generado una creciente desconfianza entre los ciudadanos (Lynch, 2024).

Además, las externalidades sociales de los grandes proyectos no han sido adecuadamente compensadas. La construcción de infraestructuras ha implicado, en varios casos, desplazamientos forzados de comunidades, sin que se hayan implementado planes efectivos de reubicación o indemnización. En el caso del ferrocarril Addis Abeba–Yibuti, numerosas familias fueron desplazadas sin procesos participativos ni soluciones

habitacionales suficientes, lo que derivó en conflictos locales y protestas (Mukwaya & Mold, 2018).

Por último, el creciente peso geopolítico de China en Etiopía ha suscitado preocupaciones sobre una eventual pérdida de autonomía estratégica. Etiopía se ha convertido en un enclave crucial para los intereses chinos en África Oriental, no solo por la infraestructura física sino también por su potencial como nodo digital. Empresas como Huawei han desplegado sistemas de comunicación, datos y vigilancia que, si bien fortalecen la conectividad, también pueden consolidar dinámicas de dependencia tecnológica y política (Delage, 2022).

La experiencia de Etiopía con la Iniciativa de la Franja y la Ruta evidencia el doble filo de la cooperación infraestructural con China. Por un lado, el país ha logrado avances notables en términos de conectividad, industrialización y cobertura energética. Proyectos como el ferrocarril Addis Abeba–Yibuti o la expansión del sistema eléctrico han acelerado procesos de transformación económica que, de otro modo, habrían requerido décadas. Esta mejora de las capacidades logísticas e industriales ha facilitado el acceso a nuevos mercados, incentivado la inversión extranjera y fortalecido la integración territorial del país. Sin embargo, estos logros han ido acompañados de serias limitaciones estructurales. La elevada dependencia financiera respecto a China ha expuesto a Etiopía a riesgos de sobreendeudamiento y ha reducido su margen de maniobra fiscal. La escasa transferencia de conocimientos técnicos, la limitada participación local en proyectos clave y la opacidad contractual han debilitado el potencial transformador de estas inversiones. A ello se suman impactos sociales negativos, como los desplazamientos de población, y el refuerzo de una dependencia tecnológica en sectores estratégicos como la infraestructura digital.

En suma, la BRI ha actuado como un catalizador de modernización acelerada en Etiopía, pero lo ha hecho sobre bases frágiles. Su éxito a largo plazo dependerá de la capacidad del país para renegociar relaciones más equitativas, fomentar la apropiación local del conocimiento, y reforzar los marcos institucionales que garanticen una planificación del desarrollo más soberana, inclusiva y sostenible.

6. Conclusiones

La Iniciativa de la Franja y la Ruta se ha consolidado como uno de los proyectos más transformadores del siglo XXI, reconfigurando los flujos de infraestructura, comercio e influencia geoeconómica en regiones clave del Sur Global. Este trabajo ha examinado su impacto en economías emergentes de Asia y África a través de un enfoque comparativo y mediante el análisis de estudios de caso en países representativos de ambas regiones. Los resultados evidencian un patrón desigual de beneficios. En Asia, la BRI ha reforzado procesos de industrialización, integración logística y diversificación exportadora. La presencia de capacidades industriales previas, instituciones relativamente sólidas y una mayor inserción en cadenas de valor global ha permitido capitalizar mejor las inversiones chinas. En contraste, en África la iniciativa ha producido mejoras en las infraestructuras relevantes pero fragmentadas, sin consolidar un cambio estructural en los modelos productivos. Las inversiones se han concentrado en sectores extractivos y portuarios, perpetuando patrones de dependencia económica.

El análisis comparativo ha identificado varios factores determinantes del impacto de la BRI:

- **Calidad institucional:** los países con mayores capacidades de planificación, regulación y negociación han logrado mayor apropiación de los beneficios. Allí donde predominan instituciones débiles, los riesgos de sobreendeudamiento, dependencia tecnológica y captura de rentas son más evidentes.
- **Participación local:** tanto en Asia como en África, la implicación de empresas y trabajadores locales en los proyectos sigue siendo limitada, especialmente en fases clave como diseño y gestión. Esto restringe la transferencia tecnológica y la sostenibilidad a largo plazo.
- **Transparencia contractual:** la opacidad en los términos de los acuerdos de financiación y gestión de los proyectos debilita la rendición de cuentas y genera desconfianza, dificultando una evaluación integral del impacto de los mismos.
- **Condiciones financieras:** los niveles de endeudamiento varían entre países, pero en general se observa que los préstamos BRI —más costosos que los multilaterales— aumentan la vulnerabilidad fiscal de los países receptores, especialmente cuando no se traducen en retornos económicos suficientes.

Pese a estas limitaciones, el trabajo también ha identificado beneficios concretos en términos de conectividad, electrificación, creación de empleo y atracción de inversión en ciertos contextos. Sin embargo, estos avances suelen estar condicionados por desequilibrios estructurales que reducen su efecto multiplicador.

En suma, el impacto de la BRI no puede entenderse como homogéneo ni unilateral. Su eficacia depende no solo de las directrices estratégicas de China, sino de la capacidad de los países receptores para formular estrategias de desarrollo soberanas que aprovechen las oportunidades sin comprometer su autonomía. La iniciativa presenta un potencial considerable, pero su éxito dependerá de si logra convertirse en un instrumento de cooperación internacional equitativa o si, por el contrario, reproduce lógicas de dependencia y desequilibrio.

7. Bibliografía

Abeyrathne, D. H., & Kamburawala, T. U. (2023). *Comparative analysis of debt restructuring strategies in developing economies: A case study of Ghana, Zambia,*

- and Sri Lanka. *HAPSc Policy Briefs Series*, 4(2), 147–153. <https://doi.org/10.12681/hapscpbs.36693>
- Africaye. (2022). *La Gran Presa del Renacimiento Eítope: Desarrollo, tensiones y futuro de la presa más grande de África*. <https://www.africaye.org/gran-presa-renacimiento-etiope/>
- Anami, A. K. (2024). *China's Belt and Road Initiative (BRI) and its role in developing Africa's economies: Case study: Kenya's Standard Gauge Railway (SGR)*. *Magna Scientia Advanced Research and Reviews*, 10(1), 1–13. <https://doi.org/10.30574/msarr.2024.10.1.0152>
- Aung, K. H. (2020). *The Political Economy of China-Myanmar Bilateral Relations under the Framework of Belt and Road Initiative*. *Journal of Governance and Public Policy*, 7(2), 88–103. <https://doi.org/10.18196/jgpp.72125>
- Brautigam, D., & Kidane, W. (2020). *The Chinese “debt trap” narrative and the Belt and Road Initiative in Pakistan*. In D. Brautigam (Ed.), *The New Silk Roads: Assessing China's Global Strategy* (pp. 85–110). Johns Hopkins University Press.
- Busilli, V. S. (2020). Belt and Road Initiative (BRI): la iniciativa estratégica de Xi Jinping. *Cuadernos de Política Exterior Argentina (Nueva Época)*, 131, 69-88.
- Business & Human Rights Resource Centre. (2022). *Chinese investment in Gwadar port and its impact on local communities*. <https://www.business-humanrights.org>
- Carrai, M. A. (2019). *China's malleable sovereignty along the Belt and Road Initiative: The case of the 99-year Chinese lease of Hambantota Port*. *New York University Journal of International Law and Politics*, 51(4), 1061–1098. <https://nyujilp.org/wp-content/uploads/2019/09/NYI401.pdf>
- Correa López, G. (2019). *Inversión extranjera directa y la iniciativa china de La Franja y la Ruta*. *México y la Cuenca del Pacífico*, 8 (22), 69–73. <https://www.scielo.org.mx/pdf/mcp/v8n22/2007-5308-mcp-8-22-69.pdf>
- Delage, F. (2022). *China en África: Objetivos, instrumentos e implicaciones estratégicas*. *Revista UNISCI*, (60), 21–41. [China en África: Objetivos, instrumentos e implicaciones estratégicas - Dialnet](https://www.dialnet.org/urn/dialnet/1381111/202201/1381111.pdf)
- Ferdinand, P. (2016). *Westward ho—the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping*. *International Affairs*, 92(4), 941–957 [Westward ho—the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping](https://www.jstor.org/stable/2474444)
- Gelpern, A., Horn, S., Morris, S., Parks, B., & Trebesch, C. (2021). *How China lends: A rare look into 100 debt contracts with foreign governments* (Working Paper No.

- 21-7). Peterson Institute for International Economics. <https://www.piie.com/publications/working-papers/how-china-lends-rare-look-100-debt-contracts-foreign-governments>
- Githaiga, N. W., Mbau, J. S., & Adar, K. G. (2019). *The Belt and Road Initiative: Opportunities and risks for Africa's connectivity*. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 5(1), 19–41. [The Belt and Road Initiative: Opportunities and Risks for Africa's Connectivity | China Quarterly of International Strategic Studies](#)
- Global Affairs, Universidad de Navarra. (2022). *Tren para África Oriental: Examen a la inversión china*. <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/tren-para-africa-oriental-examen-a-la-inversion-china>
- Global Forest Coalition. (2023). *A diez años de la Iniciativa de la Franja y de la Ruta: Evaluando los impactos socioambientales*. Global Forest Coalition. <https://latsustentable.org/wp-content/uploads/2024/09/Final-Espanol-A-diez-anos-de-la-iniciativa-de-la-franja-y-de-la-ruta-copia.pdf>
- Gunawan, Y., & Napitupulu, I. R. A. (2023). *The influence of China's Belt and Road Initiative on the economic crisis in Sri Lanka*. *Law Review*, 23(1), 1–15. <https://ejurnal.ubl.ac.id/index.php/law/article/view/3070>
- Hillman, J. E., & Tippet, M. M. (2021). *Who built that? Labor and the Belt and Road Initiative*. Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org/blog/who-built-labor-and-belt-and-road-initiative>
- Hurley, J., Morris, S., & Portelance, G. (2018). *Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a policy perspective* (CGD Policy Paper 121). Center for Global Development.
- IJ-Reportika. (2024). *The status of BRI projects in Sri Lanka*. <https://ij-reportika.com/the-status-of-bri-projects-in-srilanka/>
- International Monetary Fund. (2019). *Pakistan: First review under the extended arrangement under the extended fund facility, request for waivers of nonobservance of performance criteria, and rephasing of access—Press release; staff report* (IMF Country Report No. 19/380). International Monetary Fund. <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2019/12/19/Pakistan-First-Review-Under-the-Extended-Arrangement-Under-the-Extended-Fund-Facility-Request-48896>

- Khan, S. (2022, marzo 14). Local opposition to CPEC projects in Baluchistán. *The Express Tribune*. [China urges Pakistani parties to settle CPEC differences](#)
- Komakech, R. A., & Ombati, T. O. (2023). *Belt and Road Initiative in Developing Countries: Lessons from Five Selected Countries in Africa*. *Sustainability*, 15(16), 12334. <https://doi.org/10.3390/su151612334>
- Kugelman, M. (2023a, febrero 27). CPEC's debt trap narrative: Separating fact from fiction. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com>
- Kugelman, M. (2023b, octubre 12). Gwadar port: A critical node in the Belt and Road Initiative. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com>
- Lemus Delgado, D. R. (2024). *La Iniciativa de la Franja y la Ruta como modelo complementario al desarrollo: Reflexiones en torno a una década de existencia*. Anuario Asia Pacífico, El Colegio de México. <https://doi.org/10.24201/aap.2024.390>
- Li, W., & Lu, S. (2024). *Assessing structural transformation and the potential impacts of Belt and Road Initiative projects in Africa*. *The European Journal of Development Research*, 36(2), 548–570. <https://doi.org/10.1057/s41287-024-00624-1>
- Logistics Cluster. (2024). *Uganda: Railway Assessment 2024*. <https://lca.logcluster.org/uganda-24-railway-assessment>
- Lynch, E. A. (2024). *La Iniciativa de la Franja y la Ruta de China en África del Este: ¿Encontrando el éxito en el fracaso?* *Military Review*, Edición Hispanoamericana, Primer Trimestre, 48–55. <https://www.armypress.army.mil/Journals/Edicion-Hispanoamericana/Archivos/Primer-Trimestre-2024/Lynch-SPA-Q1-2024/>
- Mark, S. et al. (2020). *Sharing the Spoils: Winners and Losers in the Belt and Road Initiative in Myanmar*. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 39(3), 381-404. [Sharing the Spoils: Winners and Losers in the Belt and Road Initiative in Myanmar](#)
- Mboya, J. (2023). *China's Belt and Road Initiative in the East African Community: Shaping a China–East Africa Digital Order?* CIGI Papers No. 263. Centre for International Governance Innovation. [MTA_PB12_Mboya_Chinas_Belt_and_Road_Initiative_in_the_East_African_Community_Shaping_a_China_final.pdf](#)
- Mearsheimer, J. J. (2014). *The tragedy of great power politics* (Updated ed.). New York, NY: W. W. Norton & Company. (Original work published 2001).

- Medeiros, E. S. (2009). *China's international behavior: Activism, opportunism, and diversification*. RAND Corporation. [China's International Behavior: Activism, Opportunism, and Diversification | RAND](#)
- Mercator Institute for China Studies (MERICS). (2024). *The BRI in Pakistan: China's flagship economic corridor*. <https://merics.org/en/analysis/bri-pakistan-chinas-flagship-economic-corridor>
- Mi Mi Gyi. (2019). *The Belt and Road Initiative and Its Implication on Myanmar*. Mandalay University of Foreign Languages Research Journal, 10(1), 106–113.
- Mosyakov, D. V., Shpakovskaya, M. A., & Ponka, T. I. (2024). *Myanmar's Role in China's Belt and Road Initiative*. Vestnik RUDN. International Relations, 24(3), 439-449. [Myanmar's Role in China's Belt and Road Initiative - PDF \(English\) - Mosyakov - Vestnik RUDN. International Relations](#)
- Mukwaya, R., & Mold, A. (2018). *Modelling the economic impact of the China Belt and Road Initiative on countries in Eastern Africa*. United Nations Economic Commission for Africa. <https://www.researchgate.net/publication/327572478>
- Nedopil, C. (2024). *China Belt and Road Initiative Investment Report 2023*. Green Finance & Development Center, Fudan University. <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023/>
- Nicholas, O. S. (2023, February). Infrastructure and economic structural transformation: Case study of Uganda. SSRN. [Infrastructure and Economic Structural Transformation: Case Study of Uganda by Nicholas Olwor :: SSRN](#)
- Schulhof, V., Hartley, K., Rabe, W., Kostka, G., & Kirchherr, J. (2025). Conceptualizing sustainability in China's Belt and Road Initiative: A longitudinal analysis of scholarship (2013–2024). *Resources, Conservation & Recycling*, 212, 107891. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2024.107891>
- Shaikh, F., Ji, Q., & Fan, Y. (2016). Prospects of Pakistan–China energy and economic corridor. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 62, 106–126. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2015.12.361>
- Shahriar, S. (2020). Book Review: Siegfried O. Wolf, *The China–Pakistan Economic Corridor of the Belt and Road Initiative: Concept, Context and Assessment*. *South Asia Research*, 40(1), 147–149. <https://doi.org/10.1177/0262728019893125>
- Simonov, E., & Withanage, H. (2019). *Documento informativo sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta*. Friends of the Earth International. <https://www.foei.org/wp-content/uploads/2021/05/foe-belt-and-road-briefing-EN-WEB.pdf>

- Sri Lanka Ports Authority. (s.f.). *Location of Port of Colombo*. <https://www.slpa.lk/port-colombo/location-mrnr>
- The Diplomat. (2016). *Myanmar's Road Construction Plans: Potholes Ahead*. <https://thediplomat.com/2016/11/myanmars-road-construction-plans-potholes-ahead/>
- Wang, L., & Iftikhar, R. (2024). *Belt and Road Initiative: Promoting connectivity*. *Journal of Development and Social Sciences*, 5(2), 743–751. [View of Belt and Road Initiative: Promoting Connectivity](#).
- Wikimedia Commons. (s.f.). *Map of Addis Ababa–Djibouti Railway* [Mapa]. Wikimedia Commons. [File:Map of Addis Ababa-Djibouti Railway.png - Wikimedia Commons](#)
- Wolf, S. O. (2019). *The China–Pakistan Economic Corridor of the Belt and Road Initiative: Concept, Context and Assessment*. Springer.
- World Bank. (2019). *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. Washington, DC: World Bank. Recuperado de: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>
- Zhou, L., Mao, Y., Fu, Q., Xu, D., Zhou, J., & Zeng, S. (2023). *A study on the Belt and Road Initiative's trade and its influencing factors: Evidence of China–South Asia's panel data*. *PLOS ONE*, 18(4), e0282167. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0282167>