

# La Nueva Ruta de la Seda y las Inversiones Chinas en Etiopía

*El impacto de China en el paisaje económico del país africano*

## Resumen ejecutivo

La Nueva Ruta de la Seda china es una iniciativa internacional de inversiones, infraestructuras y conectividad lanzada por Beijing en 2013 que se ha traducido en Etiopía en grandes proyectos económicos y una relación política más estrecha.

Económicamente, China ostenta una parte relevante de la deuda externa etíope y ha invertido principalmente en infraestructuras de transporte e industrialización para manufacturas. Son ejemplos macroproyectos como el ferrocarril entre Addis Abeba y Yibuti, el tranvía en la capital, numerosas carreteras y grandes parques industriales. En el plano político, esta inversión se ha acompañado de un apoyo diplomático y cooperación militar con el gobierno etíope. Sin embargo, las inversiones chinas han conllevado múltiples problemáticas para los ciudadanos de a pie, incluyendo condiciones laborales deficientes, un impacto medioambiental negativo y la falta de sostenibilidad y mantenimiento de las inversiones chinas. Además, la inestabilidad e inseguridad recurrentes en el país representan uno de los principales desafíos para China.

Pese a ello, China representa la mejor alternativa a los socios occidentales para el gobierno y las élites etíopes, ya que perciben la colaboración económica como una relación entre iguales, sin condicionantes democratizantes, exigencias en derechos humanos, ni injerencias en asuntos internos. Asimismo, la retirada de Estados Unidos y de USAID brindan una oportunidad clave para afianzar las relaciones entre Beijing y Addis Abeba.

## Introducción

La Nueva Ruta de la Seda china, oficialmente conocida como la Iniciativa de la Franja y la Ruta (*Belt & Road Initiative*, BRI), es una iniciativa internacional de inversiones, infraestructuras y conectividad lanzada por Beijing en 2013. Aunque la presencia pública de la BRI parezca haber disminuido en el debate global, China ha conseguido transformar muchos de los países miembros con unas consecuencias profundas.

Aunque la Nueva Ruta de la Seda fue concebida para conectar Eurasia con China, Beijing ha ampliado su concepción de la iniciativa y África ha resultado ser una gran oportunidad para el capital chino. En primer lugar, la ruta terrestre busca conectar Europa y otros países asiáticos principalmente a través de Asia Central, emulando la histórica Ruta de la Seda. Por otro lado, la ruta marítima pretende conectar los puertos del Sudeste Asiático, el Índico, el este de África y Europa. Además, China mira hacia América Latina como potencial nueva región de la BRI.<sup>1</sup> Etiopía es uno de estos casos, habiendo firmado el Memorando de Entendimiento para integrarse en la BRI en 2018,<sup>2</sup> siendo considerado un modelo de la BRI en África,<sup>3</sup> aunque – contrariamente a una visión extendida – Etiopía no es rica en recursos naturales.<sup>4</sup>

### Impacto económico y político

A nivel macro, la presencia china en Etiopía es mucho mayor que la de los países occidentales, quienes entienden el país africano como un receptor de ayuda humanitaria y al desarrollo. En cambio, se percibe que China comprende Etiopía como un verdadero socio comercial, de inversión y político. La integración de Etiopía en la BRI fue el punto culminante en esta relación, pero antes de este paso, así como después, la presencia económica china fue y va mucho más allá de los proyectos estrictamente vinculados a la BRI.

De 2000 a 2019, el total de los préstamos chinos a Etiopía ascendió a 13.719 millones de dólares,<sup>5</sup> representando el 17% de la deuda externa etíope. En Etiopía, la inversión china se divide fundamentalmente en infraestructuras de transporte e industrialización para manufacturas.

---

<sup>1</sup> Sebastián, I. (2022, 29 de diciembre). *¿Qué es la Nueva Ruta de la Seda china?* El Orden Mundial. <https://elordenmundial.com/que-es-nueva-ruta-seda-china/>

<sup>2</sup> Calabrese, L., Huang, Z., & Nadin, R. (2021). The Belt and Road and Chinese enterprises in Ethiopia: Risks and opportunities for development. Overseas Development Institute. [https://media.odi.org/documents/BRI\\_in\\_Ethiopia\\_Report\\_finalAug2021\\_moTY5wm.pdf](https://media.odi.org/documents/BRI_in_Ethiopia_Report_finalAug2021_moTY5wm.pdf)

<sup>3</sup> Yan, H., & Sautman, B. (2024). China, Ethiopia and the significance of the Belt and Road Initiative. *The China Quarterly*, 257, 222–247. <https://doi.org/10.1017/S0305741023000966>

<sup>4</sup> Tesfaye, A. (2019, September 20). *China–Ethiopia relations and the Horn of Africa*. Italian Institute for International Political Studies (ISPI). <https://www.ispionline.it/en/publication/china-ethiopia-relations-and-horn-africa-23968>

<sup>5</sup> 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. <https://www.armyupress.army.mil/Journals/Edicion-Hispanoamericana/Archivos/Primer-Trimestre-2024/Lynch-SPA-Q1-2024/>

Respecto al ámbito de los transportes, el proyecto más relevante fue la cofinanciación y la construcción de la línea de ferrocarril entre la capital Addis Abeba y Yibuti, principal salida al mar de Etiopía. Este macroproyecto inaugurado en 2018 conectó el país, con más de 130 millones de habitantes sin litoral y sus consecuentes necesidades de importaciones, con la Zona Internacional de Libre Comercio de Yibuti, que pasaría a formar parte de la BRI. Además, cabe destacar su carácter geopolítico, dado que Yibuti alberga la única base militar en el extranjero de China.<sup>6</sup>

Mediante el Banco de Exportación e Importación de China, se financió también el 85% del coste del tranvía en Addis Abeba,<sup>7</sup> como parte de la modernización de la ciudad. Sin embargo, posteriormente las autoridades locales no pudieron afrontar los costes de mantenimiento de trenes y vías, lo que ha reducido sus capacidades, evidenciando la falta de sostenibilidad de muchas inversiones chinas.

Asimismo, empresas chinas han llevado a cabo numerosas construcciones de carreteras, con la casi omnipresencia tanto en la capital como en zonas rurales de la CCCC, la *China Communications Construction Company*, de propiedad estatal mayoritaria.<sup>8</sup> El ejemplo más claro es la primera autopista construida en el país, entre Addis Ababa y la ciudad neurálgica de Adama, en la región de Oromía, realizada por la CCCC.

En el área de las manufacturas, el capital chino ha hecho una apuesta fuerte por construir grandes parques industriales tanto en Addis Abeba como en capitales y ciudades regionales, como en Hawassa en el sur o Dukem en el centro.<sup>9</sup> Estos parques industriales han atraído a cientos de fábricas, creando miles de empleos para etíopes, principalmente manufactureros.

Además de ser el segundo país más poblado del continente, Etiopía es su capital política, albergando la sede de la Unión Africana (UA) y numerosas agencias de Naciones Unidas. Este peso simbólico llevó a China a financiar y construir las sedes de la UA y de Africa CDC (Centro Africano de Control y Prevención de Enfermedades). Incluso, *Le Monde* llegó

---

<sup>6</sup> Fiala, L. (2021, 26 de noviembre). *Why Ethiopia's Fate Matters to China*. Italian Institute for International Political Studies (ISPI). <https://www.ispionline.it/en/publication/why-ethiopias-fate-matters-china-32469>

<sup>7</sup> Lynch, 2024.

<sup>8</sup> Xinhua. (2022, 10 de noviembre). *Chinese-built road project unlocks economic growth potential in Ethiopia: report*. Xinhua News. <https://english.news.cn/africa/20221110/c853dd6baef4cfbaea5bd61ccef5a7d/c.html>

<sup>9</sup> De Diego Cerezo, M. (2025, 28 de mayo). *El progreso de la China industrial en la Etiopía rural provoca la colisión entre dos mundos antagonicos*. RTVE. <https://www.rtve.es/noticias/20250528/progreso-china-industrial-etiofia-rural-provoca-colision-entre-dos-mundos-antagonicos/16593748.shtml>

a reportar que durante una cumbre africana se detectaron micrófonos escondidos en los edificios y una transferencia digital de datos desde la sede de la UA hacia China.<sup>10</sup>

Cabe destacar, que la Nueva Ruta de la Seda en África – y Etiopía no es una excepción – entronca con la doctrina china de la *developmental peace*, la paz mediante el desarrollo coordinado por un gobierno central fuerte.<sup>11</sup> Es decir, a imagen y semejanza de la China misma. Esta doctrina la diferencia del ideal de la paz liberal de las democracias occidentales, al basarse en el Estado y el desarrollo económico, dejando de lado los aspectos de gobernanza democrática, sociales y de derechos humanos.<sup>12</sup>

Toda esta presencia económica tiene una traducción política: China es una mejor alternativa para el gobierno y las élites etíopes que los tradicionales socios occidentales, ya que su colaboración económica se presenta como una relación entre iguales y no viene acompañada de condiciones democratizantes o de derechos humanos. Esta comprensión se basa en la retórica de no intervención en asuntos internos que ancla la política exterior china.<sup>13</sup> A su vez, esto ha beneficiado al gobierno federal etíope durante la guerra civil con el TPLF (*Tigray People's Liberation Front*), grupo armado secesionista del norte, al oponerse China a sanciones internacionales y estadounidenses a Addis Abeba por sus excesos. En 2017, China y Etiopía elevaron su relación a una Asociación Estratégica Integral de Cooperación.<sup>14</sup> Además, la cooperación militar entre los dos países incluye la provisión de artillería, vehículos blindados y de transporte, y formación militar a las fuerzas armadas etíopes.<sup>15</sup>

### **Problemáticas y desafíos**

Aunque en términos macroeconómicos Etiopía haya crecido y el comercio entre los dos países se haya profundizado, la BRI y las demás inversiones chinas conllevan una serie de problemáticas para la vida de los ciudadanos etíopes.

---

<sup>10</sup> Shaban, A. R. A. (2018, 30 de enero). *China rubbishes claims it bugged African Union HQ, Kagame says no big deal*. Africanews.

<https://www.africanews.com/2018/01/30/china-rubbishes-claims-it-bugged-african-union-hq-kagame-says-no-big-deal//>

<sup>11</sup> Fiala, 2021.

<sup>12</sup> CEJISS. (2023). *Can China's developmental peace be an alternative to liberal peace? A critical feminist interrogation*. Central European Journal of International and Security Studies.

<https://www.cejiss.org/can-china-s-developmental-peace-be-an-alternative-to-liberal-peace-a-critical-feminist-interrogation>

<sup>13</sup> Fiala, 2021.

<sup>14</sup> Calabrese et al., 2021.

<sup>15</sup> Tesfaye, 2019.

La construcción y la industrialización con características chinas han comportado bajos estándares en derechos laborales, incluyendo la falta de medidas de seguridad para los trabajadores, jornadas extensas y bajos sueldos. Si bien en ciertas zonas rurales los antiguos agricultores reconvertidos en trabajadores industriales han experimentado un ligero incremento salarial, la conversión de tierras agrícolas y la falta de justicia social en un sentido más amplio empañan estos resultados.<sup>16</sup>

Esta industrialización en tierras agrícolas se suma a los proyectos agresivos de construcción de carreteras e infraestructuras en parajes naturales, que tienen un impacto ecológico significativo.<sup>17</sup> No obstante, la prohibición de importar vehículos de combustión impuesta por el gobierno etíope ha multiplicado las ventas de automóviles eléctricos chinos,<sup>18</sup> a pesar de que se trate de un país que, paradójicamente, sufre cortes de electricidad recurrentes.

Otra de las principales problemáticas de las inversiones chinas es la escasa sostenibilidad a largo plazo. En el ámbito de las infraestructuras, suelen tratarse de proyectos aislados, con alta visibilidad y una gran inversión inicial. En la planificación, no se contempla adecuadamente la sostenibilidad una vez que el mantenimiento deja de estar a cargo del capital chino y pasa a ser responsabilidad etíope, cuyas instituciones presentan importantes deficiencias presupuestarias y de capacidades. Por ejemplo, el tranvía en Addis Abeba se planteó como el inicio de una revolución en el transporte urbano, pero la falta de capacidades técnicas, de financiación y de compromiso institucional en asegurar su viabilidad ha derivado problemas de mantenimiento y un número de tranvías operativos y pasajeros muy por debajo de lo previsto.<sup>19</sup>

Por último, hay que señalar que la inestabilidad y la inseguridad recurrentes en Etiopía son probablemente la desventaja más preocupante para China, un país que valora por encima de todo la estabilidad.<sup>20</sup> Por el momento, sus inversiones han sido precavidas y se han instalado mayormente lejos de las zonas conflictivas; en caso contrario, se ha evacuado personal chino de forma muy preventiva frente a indicios de inseguridad.

---

<sup>16</sup> De Diego Cerezo, 2025.

<sup>17</sup> Clingendael Institute. (2021). *Designed in Ethiopia, made in China: Widening the partnership*.

<https://www.clingendael.org/publication/designed-ethiopia-made-china-widening-partnership>

<sup>18</sup> China Global South. (2023). *Ethiopia's middle class ditching gasoline vehicles for electric, with Chinese EVs dominating race*.

<https://chinaglobalsouth.com/analysis/ethiopias-middle-class-ditching-gasoline-vehicles-for-electrics-with-chinese-evs-dominating-race/>

<sup>19</sup> Africanews. (2017, 12 de marzo). *Ethiopia's Addis Ababa tramway struggles to match expectations*.

<https://www.africanews.com/2017/03/12/ethiopia-s-addis-ababa-tramway-struggles-to-match-expectations/>

<sup>20</sup> Yan & Sautman, 2024.

## **Conclusiones y perspectivas de futuro**

La Nueva Ruta de la Seda y los demás proyectos chinos en Etiopía están teniendo un impacto considerable en la economía, la política y la sociedad del país africano. Etiopía es de los países africanos con mayor presencia de la BRI, y es tomada por Beijing como modelo para esta cooperación.

Aunque estas inversiones presenten múltiples problemáticas como se ha indicado, éstas afectan fundamentalmente a las clases bajas de Etiopía – la inmensa mayoría. Al tener un sistema de gobierno con un pluralismo en constante retroceso, la modalidad de relacionarse de China – inversión a gran escala con mucha visibilidad sin inmiscuirse en asuntos políticos internos ni altos estándares laborales – resulta particularmente conveniente para las élites políticas y económicas etíopes.

Aunque China es el socio más atractivo, otros actores están desempeñando un papel destacado en la economía y el comercio etíopes, como los países del Golfo, en especial Arabia Saudí. Productos e inversiones procedentes de la península Arábiga tienen una presencia significativa en Etiopía, en el corazón del Cuerno de África, una región estratégica para las monarquías del Golfo, separada únicamente por el mar Rojo. Por otro lado, la Unión Europea, a pesar de ser uno de los grandes financiadores de desarrollo en Etiopía, no está logrando, por el momento, traducir esta ventaja en visibilidad pública ni en influencia política.

Teniendo esto en cuenta, la retirada diplomática de África por parte de Estados Unidos fruto de un nuevo aislacionismo, así como la suspensión de la ayuda de USAID, representan una oportunidad estratégica clave para que China asiente de forma más profunda su relación de facto asimétrica con Etiopía. Mientras que el sector humanitario y de desarrollo en el país sufre los estragos de una política estadounidense percibida como errática, Beijing se presenta como el socio fiable que lleva apoyando al gobierno y a la economía etíopes durante más de dos décadas.