



UNR

Auge y ocaso de los emergentes en el siglo XXI

*¿Cambios sistémicos, domésticos
o cosméticos?*

*Gladys Lechini - Carla Morasso
Compiladoras*



UNR
EDITORIA

UNR

Auge y ocaso de los emergentes en el siglo XXI

*¿Cambios sistémicos, domésticos
o cosméticos?*

*Gladys Lechini - Carla Morasso
Compiladoras*


UNR
EDITORIA

Auge y ocaso de los emergentes en el siglo XXI : ¿Cambios sistémicos, domésticos o cosméticos? / Gladys Lechini ... [et al.]; compilado por Gladys Lechini ; Carla Morasso. - 1a ed. - Rosario: UNR Editora. Editorial de la Universidad Nacional de Rosario, 2020.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-702-388-6

1. Política Internacional. I. Lechini, Gladys, comp. II. Morasso, Carla, comp.
CDD 327.101



Attribution-NonCommercial-ShareAlike CC BY-NC-SA
This license lets others remix, tweak, and build upon your work non-commercially, as long as they credit you and license their new creations under the identical terms.



INDICE

<u>Introducción</u> <i>Gladys Lechini</i>	5
<u>Michel Temer, Jair Bolsonaro e os rumos da Política Externa Brasileira em um contexto de virada conservadora</u> <i>Leonardo Ramos, Filipe Mendonça, Julio Buere y Javier Vadell</i>	12
<u>La declinación del liderazgo y el regionalismo: los casos de Brasil en UNASUR y Venezuela en ALBA</u> <i>María Victoria Alvarez</i>	30
<u>La cooperación climática sudamericana: ampliando los márgenes de negociación multilateral (2016-2018)</u> <i>María del Pilar Bueno</i>	55
<u>Antecedentes de la política africana de India y China en perspectiva comparada</u> <i>María Noel Dussort</i>	86
<u>Las inversiones de China en Angola en el área de infraestructuras en el siglo XXI: una relación (in)cómoda. El caso de la reconstrucción del “Caminho de ferro de Moçamedes”</u> <i>Agustina Marchetti</i>	110
<u>El desgaste político del ANC y sus implicancias para la imagen internacional de Sudáfrica</u> <i>Clarisa Giaccaglia y Carla Morasso</i>	131
<u>Turquía en el siglo XXI: de la restauración al descenso como potencia re-emergente</u> <i>Rubén Paredes Rodríguez</i>	155
<u>Sobre los autores</u>	171

Las inversiones de China en Angola en el área de infraestructuras en el siglo XXI: *Una relación (in)cómoda. El caso de la reconstrucción del “Caminho de ferro de Moçamedes”*

Agustina Marchetti (CONICET - UNR)

Las inversiones de China en Angola en el área de infraestructuras en el siglo XXI: una relación (in)cómoda. El caso de la reconstrucción del “Caminho de ferro de Moçamedes”

Agustina Marchetti (CONICET - UNR)

Introducción

El rol creciente de China en el sistema internacional en el siglo XXI se plasmó, entre otras cosas, en una fuerte presencia en el Sur Global. La región de África Subsahariana ha sido uno de los escenarios del accionar internacional del país asiático, el cual fue in crescendo hasta nuestros días, otorgándole a la región un “nuevo”¹ protagonismo. En función de un crecimiento económico acelerado, China ha incrementado su participación en algunos países africanos en busca de recursos naturales estratégicos² a los efectos de poder continuar con su modelo de desarrollo.

En el marco de la “Gran estrategia China”, entendida como el conjunto de políticas domésticas e internacionales diseñadas para incrementar la seguridad nacional y el

1- Si nos remontamos al periodo colonial europeo del siglo XIX, el Congreso de Berlín en 1884 -1885 fue una instancia clave en lo que respecta al reparto colonial africano entre las potencias occidentales. El continente africano siempre fue extremadamente rico en recursos naturales (desde grandes depósitos de carbón, petróleo y gas hasta las mayores reservas mundiales de oro, diamantes, cobre, bauxita, manganeso, níquel, radio, germanio, litio, de titanio y fosfato), lo cual lo tornó en general muy atractivo para los imperios europeos que lucharon por ganar territorios y sacar el máximo provecho de los abundantes recursos que poseían. Sin embargo, desde la finalización de la Guerra Fría, miradas que durante décadas anteriores habían estado puestas en África Subsahariana, comenzaron a girar hacia nuevos puntos de interés ya que la década del '90 estuvo caracterizada por lo que Kabunda Badi, Mbuyi y Bello Iraxis (2011) describe como “Afropesimismo”. La aplicación de medidas neoliberales fueron devastadoras para los países del África Subsahariana e hicieron que durante la última década del siglo XX pierda protagonismo. No obstante, el siglo XXI renovó el protagonismo de los países africanos dado que los modelos de crecimiento económico de las potencias emergentes hacen de la posesión de recursos naturales una necesidad ineludible.

2- En el presente trabajo se entiende por recursos naturales estratégicos a aquellos que no son renovables y que simultáneamente constituyen, ya sea un componente esencial para el desarrollo de algún tipo de tecnología, para el avance de la actividad productiva, o porque su uso o acceso permite a una entidad cualquiera ejercer grados de influencia indeterminados sobre el sistema mundial o ciertos espacios territoriales. El carácter estratégico está dado por la naturaleza material del recurso, pero también, y en particular, por la valorización que se hace de ellos en términos políticos, militares, político-estratégico y geoeconómicos (Leyton Salas, 2011:6).

poder (Christensen, 1996:7 citado en Dueck, 2006:10 en Danner, 2018:81), y en su carrera por alcanzar el liderazgo global, la presencia de China en África es de real importancia. Sin embargo, el continente africano estuvo en los planes de China desde el siglo pasado.³

En octubre del año 2000 se creó el Foro de Cooperación China África (FOCAC)⁴, que fue uno de los primeros símbolos del fortalecimiento del vínculo entre ambas partes y demostraba una intención a largo plazo. Funcionó como un mecanismo de diálogo efectivo para la cooperación bilateral y multilateral, y fue sobre esta base que en 2006 se publicó el *China's African Policy Paper*. El mismo se erige como el primer instrumento oficial donde se hizo explícita la hoja de ruta del vínculo entre China y África. Si bien lo que se elaboró fue una política hacia el continente en su conjunto, vale aclarar que las particularidades de cada país africano han incidido en el tipo de relación bilateral con el país asiático.

En términos generales, China propuso en primera instancia, avanzar hacia un tipo de asociación estratégica basada en los principios de sinceridad, amistad, igualdad, beneficio mutuo, reciprocidad y prosperidad. En este documento se presentan cuatro grandes ejes de cooperación, a saber: 1) cooperación política 2) cooperación económica 3) cooperación en educación, ciencia y cultura, y 4) cooperación en materia de paz y seguridad.

En el marco de la cooperación económica se establecieron diez áreas en torno a las cuales se pretendía establecer la cooperación⁵ y entre ellas aparecía el área de infraestructura. En tal sentido China manifestaba: *"The Chinese Government will step up China-Africa cooperation in transportation, telecommunications, water conservancy, electricity and other types of infrastructure. It will vigorously encourage Chinese enterprises to participate in the building of infrastructure in African countries, scale up their contracts, and gradually establish multilateral and bilateral mechanisms on contractual projects. Efforts will be made to strengthen technology and management cooperation, focusing on the capacity-building of African nations"* (China's African Policy paper, 2006). En otras palabras, las intenciones chinas para avanzar en la cooperación en infraestructura, se hicieron explícitas y de forma oficial.

Ya en la segunda década del siglo XXI, mas precisamente en el año 2015 se oficializaba el *China's Second Africa Policy Paper*, con una propuesta de ampliación y profundización en torno a algunos de los ejes de cooperación ya establecidos en 2006, a saber: 1) cooperación política, 2) cooperación en asuntos internacionales, 3) cooperación económica y comercial, 4) cooperación al desarrollo entre China y África, 5) coopera-

3- Da cuenta de ello, su participación en la construcción del TAZARA- entre 1967 y 1975-, evidenciándose el interés en la región.

4- Para mayor detalle del FOCAC visitar: <https://www.focac.org/eng/>

5- Para mayor información visitar consultar : http://www.gov.cn/misc/2006-01/12/content_156490.htm

ción cultural, 6) cooperación en materia de paz y seguridad y 7) cooperación en materia migratoria, judicial y consular.

En esta oportunidad y también en el marco de la cooperación económica, se propuso una profundización de la cooperación para avanzar hacia la industrialización de los países africanos, la modernización de la agricultura, la cooperación financiera, un refuerzo en torno al área energética y la de recursos naturales, y la participación de China en el desarrollo de obras de infraestructura.

Al respecto, China se comprometió a respaldar a sus empresas e instituciones financieras en el desarrollo de la infraestructura en África, principalmente en la construcción de ferrocarriles y carreteras, redes de telecomunicaciones, instalaciones de energía eléctrica, redes de aviación, puertos, obras hidráulicas y otros proyectos afines. El país asiático no sólo manifestó interés y compromiso en el financiamiento de los proyectos, sino también en su posterior gestión y en la provisión de recursos y materiales para llevarlos a cabo. Por último y no menos relevante, en el documento se enunciaron ciertas prioridades en el destino de las inversiones, como el apoyo para la construcción de instalaciones de infraestructura para zonas económicas especiales, parques industriales, parques científicos y tecnológicos, los cuales facilitarían la conectividad transfronteriza e interregional en infraestructura, para ayudar a acelerar el proceso de integración africana (China’s second Africa policy paper, 2015).

Teniendo esto en consideración, se identifica un primer momento correspondiente a la primera ola de inversiones de China en África Subsahariana, que están mayormente asociadas a la búsqueda y extracción de recursos naturales estratégicos necesarios para su desarrollo económico (Taylor 2009, 2014; Weimer and Vines 2012; Alves 2013; Lechini, 2013); y un segundo momento en el que se observan mayores volúmenes de inversiones en el área de infraestructura asociada a la movilización de dichos recursos, principalmente a los transportes⁶. La llegada de la *Belt and Road Initiative* (BRI)⁷ de la mano de Xi Jinping, refuerza esta idea de inversiones asociadas a las infraestructuras. De lo expuesto se desprenden los siguientes interrogantes: ¿Cómo fue el desembarco de las inversiones chinas en África subsahariana en el siglo XXI? ¿En qué contexto y qué características tuvieron en el caso de Angola? De forma subordinada ¿Cuáles son las áreas prioritarias en torno a las cuales se realizaron las inversiones de empresas chinas en Angola? ¿Que actores estuvieron involucrados en el proceso? ¿Cual fue la modalidad de financiamiento de las obras de infraestructura?

A los efectos de responder dichos cuestionamientos, el objetivo de este trabajo es analizar en un primer momento, cómo fue el desembarco de las inversiones Chinas en Angola a principios de este siglo, para luego identificar cuáles son las áreas priorita-

6- Según el informe del ICA, el sector de “transportes” comprende aeropuertos, puertos, ferrocarriles, carreteras (ICA, 2017:8).

7- Para mayor información acerca de la iniciativa y su alcance visitar el Belt & Road Portal <https://eng.yidaiyilu.gov.cn>

rias hacia donde se dirigieron las inversiones y cuáles son los principales proyectos de infraestructura ferroviaria, los actores involucrados y la modalidad de financiamiento. Se dará especial atención al proyecto de reconstrucción del “Caminho de Ferro de Moçamedes” (CFM), entre las localidades de Namibe y Menongue en el sur de Angola, considerando que se trata de la segunda línea férrea más extensa de Angola, y por su gran capacidad de carga. Además, tras su reconstrucción se determinó la obligatoriedad de la transportación de bloques de granito, mármol y combustibles exclusivamente por vía del Ferrocarril de Moçamedes (CFM) reemplazando el uso de carreteras. Por último y dentro del diseño del masterplan ferroviario del país africano, el CFM se conectaría eventualmente con Namibia.

Siguiendo a Dueck (2006:10 en Danner 2018:81) quien argumenta: “si no hubiera conflicto entre las naciones no habría necesidad de una estrategia, por lo que la ‘Gran Estrategia’ es la “relación calculada de fines y medios (...) ante uno o más oponentes potenciales”, nos permite afirmar preliminarmente que las inversiones de China en la región a través de sus empresas estatales han funcionado como uno de los instrumentos para llevar adelante su gran estrategia, que busca en última instancia alcanzar el liderazgo global. Consecuentemente, las inversiones fueron adaptándose en función de las necesidades e intereses de China y sus estrategias domésticas y de política exterior.

No obstante, si bien China se enfocó en aquellas áreas asociadas a la producción, extracción y movilización de recursos naturales estratégicos, no se debe ignorar que las necesidades de los países Subsaharianos -en este caso de Angola- también han sido consideradas ya que China asumió riesgos que ningún otro actor estuvo dispuesto a asumir. Como plantea Malaquias (2012:26): “*China was in a position to provide what the west could not- cheap money and even cheaper labour- in exchange for oil*”. Las carencias de los países Subsaharianos en general, y de Angola en particular, y la falta de alternativas viables en una coyuntura compleja, transformaron a China en un socio atractivo.

La elección de Angola se basa en el hecho de que una vez pacificado el país luego de una larga guerra civil, se necesitaban inversiones para el proceso de reconstrucción nacional, las cuales fueron provistas por China, que necesitaba el petróleo que poseía Angola. Fue así que en 2002, el China Construction Bank y el Exim Bank de China financiaron proyectos en Angola por 150 millones de dólares. Entre 2004 y 2008 se otorgaron préstamos por un valor de 15.000 millones de dólares destinados a proyectos públicos de reconstrucción nacional (Banco Mundial 2007:50-51 en Croese 2012:126). A partir de aquí se empezó a implementar el ‘Angola Mode’ que está principalmente basado en que aquellos préstamos otorgados por China a cambio de recursos naturales, debían ser aplicados a proyectos de infraestructura. En este marco se fue consolidando y profundizando la relación entre ambos, llegando China a convertirse en el socio principal del país africano.

Finalmente, cabe resaltar que para el presente trabajo se aplicó una metodología cualitativa recurriendo a la técnica de triangulación de datos estadísticos emanados por distintos organismos internacionales (Banco Mundial, Consorcio de Infraestructura para África, UNComtrade) y por los gobiernos de los países aquí trabajados (Exim Bank de China, China’s African Policy Paper, Ministerio de relaciones Exteriores de Angola, Banco Nacional de Angola). El recorte temporal se centró en el período que se extiende desde 2002 a 2017, considerando como punto de partida la finalización de la guerra civil angoleña y el inicio de suproceso de reconstrucción nacional. Ello en el marco de la “Going Out Policy” del gobierno de China y de una acción más asertiva en materia de inversiones en el marco de la BRI.

1. Inversiones Chinas hacia afuera en el marco de la “Going Out Policy”

La relación económica entre China y África en la primera década del siglo XXI, tomó una dinámica impensada. Los volúmenes comerciales alcanzaron cifras desorbitantes. Al mismo tiempo, con el paso de los años, se observa un incremento de las Inversiones extranjeras Directas (IED) de China en los países de África Subsahariana. La salida de IED hacia afuera del territorio chino se enmarca en una estrategia del gobierno chino favorable a la expansión internacional de sus empresas. Dicha política se basó en promover los flujos de IED desde China y se conoció como la política de “Going Out” o “Going global”, que estimulaba a sus empresas a invertir en operaciones en el exterior ampliando sus cuotas de mercado internacional. Esta política de internacionalización de empresas de China, surgió en el año 2000, y se explicitó en el Décimo Plan Quinquenal del Congreso del Partido Comunista Chino (2001-2005) para su posterior ratificación en el Undécimo Plan quinquenal (2006-2010) (Girado y Burgos 2015:26).

Los flujos de IED china en el exterior fueron incrementándose año a año⁸. En 2001 fueron por 700 millones de dólares y comenzaron a escalar posiciones en el ranking de principales exportadores de IED, alcanzando en 2016 el segundo puesto con 196.150 millones de dólares. Sin embargo y por primera vez desde entonces, como consecuencia de la ralentización de la economía mundial, en el año 2017 se registró una disminución de la IED, retomando el tercer lugar con 158.290 millones de dólares⁹ (*Statistical Bulletin of China’s Outward Foreign Direct Investment, 2017:85-86*).

8- En el año 2012, el flujo de IED desde China al mundo alcanzó los 87.800 millones, colocandola en tercer lugar como inversor global (Girado 2015:3). En 2013, China mantuvo ese puesto con inversiones de 107.840 millones de dólares. En 2014 alcanzaron los 116.000 millones de dólares (Roldán Pérez, Castro Lara, Pérez RestrepoEchavarría Toro, Evan Ellis, 2016:75). En 2015, China pasó al segundo puesto como proveedor de IED mundial, superando a Japón y detrás de Estados Unidos, con 145.670 millones de dólares.

9- Con respecto al Stock de IED, a fines de 2017, China había alcanzado los 202.790 millones de dólares. Del total 118.250 millones se destinaron a la categoría de servicios financieros monetarios, \$ 5.920 millones para las aseguradoras, \$ 8.720 millones a servicios del mercado de capitales y \$ 69.900 millones en otras industrias financieras, representando el 58.3%, 2.9%, 4.3% y 34.5% del total respectivamente (*Statistical Bulletin of China’s Outward Foreign Direct Investment, 2017:85*).

En línea con esta tendencia, África ha sido testigo y “beneficiario” del aumento de la IED china en todos los sectores de la economía, dentro de los cuales la infraestructura ha ido creciendo exponencialmente, ganando cada vez mayores cuotas de IED. De acuerdo con el último informe publicado en 2017 por el Consorcio para las Infraestructuras de África (ICA por sus siglas en inglés) del Banco Africano para el desarrollo (AFDB por sus siglas en inglés), la financiación total alcanzó 81.600 millones de dólares en 2017, de los cuales el 23,8% eran provenientes de China¹⁰ (ICA, 2017: 11).

La IED del país asiático ha crecido de 1.000 millones de dólares en 2004 a 35.000 millones en 2015, representando una tasa de crecimiento anual promedio del 40% (Sun et al., 2017: 20). En el año 2017, la inversión China en África alcanzó los 4.100 millones de dólares, un aumento interanual del 70,8%, que representa sólo el 2,6% de los flujos totales de IED de China en el mundo. Los principales países receptores fueron: Angola, Kenia, Congo (RDC), Sudáfrica y Zambia (*Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment, 2017:96*).

Con respecto a las IED en al área específica de infraestructura y de acuerdo con el informe del ICA (2017), los principales sectores receptores del financiamiento han sido: transportes (41,7%), energía (30,4%) y Agua (16,2%) ICT (2,8%)¹¹. A continuación, se analizan las inversiones de china en Angola en el proceso de Reconstrucción Nacional, destacando las principales áreas receptoras de financiamiento, y considerando que la inversión china en Angola ha registrado tasas de crecimiento de más del 89 % anual entre 2004 a 2014 (Sun et al., 2017: 22).

2. El proceso de Reconstrucción Nacional angoleño. Una oportunidad para China...y para Angola

Tras la finalización de la guerra civil angoleña¹² en el año 2002, uno de los principales desafíos que tenía el país era la reconstrucción nacional, un proceso largo y complejo que requería varias etapas. El país africano estaba devastado tras 27 años de conflicto armado y su reconstrucción debía ser integral. Para iniciar ese camino Angola debía embarcarse en proceso que apuntara en primera instancia a disminuir la desmedida

10- Además de los aportes de China, de acuerdo al informe, el 42,1% del financiamiento proviene de los gobiernos de los propios países africanos y el 24,1% de los miembros del consorcio (ICA, 2017).

11- Según el informe del ICA, el sector de “transportes” comprende aeropuertos, puertos, ferrocarriles, carreteras; el de “energía” comprende Generación, transmisión y distribución de electricidad y gas -incluidas las tuberías y los asociados en infraestructura-; el de “agua” comprende Saneamiento, riego, agua -transfronteriza- infraestructura de recursos, suministro de agua, tratamiento de residuos -sólidos y líquidos- y gestión. Por último, el de “TICs” comprende a las Tecnologías de la Información y Comunicación - banda ancha, red móvil, satélites- (ICA 2017: 8).

12- La guerra civil angoleña que transcurrió desde 1975 a 2002 entre el MPLA (Movimiento para la Liberación de Angola) y UNITA (Unión Nacional para la Independencia Total de Angola) fue uno de los conflictos más complejos del continente, dejando un saldo de más de 1 millón de muertos, 4 millones de desplazados internos y más de 500.000 personas refugiadas.

corrupción política que había posibilitado el enriquecimiento de una reducida élite vinculada al poder durante varias décadas, para avanzar hacia otras áreas como la infraestructura, la sanidad, la educación y el desarrollo sostenible. Los primeros indicios de cambio en el terreno político se registraron en las elecciones legislativas de la posguerra, llevadas a cabo en 2008, en las que el MPLA (Movimiento para la Liberación de Angola) obtuvo el 81,6% de los votos frente al 10,4% de la UNITA (Unión Nacional para la Independencia Total de Angola). Si bien no puede afirmarse que efectivamente haya disminuido la corrupción tras esas elecciones, sí se puede considerar cómo el inicio de un período donde la lucha contra la corrupción fue la bandera de los gobiernos subsiguientes.

En el año 2010 una reforma constitucional permitió avanzar en este ámbito, cuando se definió al país como una república unitaria, presidencialista y unicameral. En la misma reforma se eliminaron las elecciones presidenciales propiamente dichas, otorgando la presidencia al líder del partido más votado. En 2012 José Eduardo Dos Santos del MPLA renovó su mandato por otros 5 años, tras obtener el 71,84% de los votos frente al 18,66% de la UNITA (Oficina de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, 2019). Los avances en el terreno político fueron acompañados por un crecimiento económico¹³ como consecuencia del boom del petróleo de los primeros años del siglo XXI. Semejante despegue fue inducido por la fuerte demanda de petróleo de economías, como la de China, que debía garantizarse el aprovisionamiento de tales recursos, para continuar con su modelo de desarrollo y crecimiento y consolidarse como "fábrica del mundo" (Yuan Sun, 2017). Fue así como el país asiático, en África Subsahariana encontró socios atractivos y Angola fue uno de los principales protagonistas de la región. Esta posición se debió a su posesión de recursos naturales estratégicos -principalmente petróleo y gas-, pero también diamantes, minerales, recursos hídricos, agrícolas y pesqueros- (Observatory of Economic Complexity online), y su industria poco diversificada, lo cual lo convertía en un potencial mercado para la colocación de productos chinos. Sin embargo, una de las tareas prioritarias de Angola era mejorar los mecanismos para lograr la correcta administración de los ingresos provenientes de los recursos naturales¹⁴, principalmente del petróleo. Sumado a ello, la extensión territorial de Angola daba lugar para la diáspora africana y para los trabajadores migrantes lo cual descomprimía la sobrepoblación china, al menos por un tiempo.

En el año 2018, la *US Energy Information Administration* (EIA por sus siglas en inglés) publicó que Angola ocupaba el lugar n°16 en el ranking de países productores de petróleo, con una producción de 1.655 millones de barriles por día (b/d). Asimismo,

13- Desde la década del 90, el flujo de comercio entre China y los países africanos exportadores de materias primas venía creciendo considerablemente. Sin embargo, la explosión del comercio entre China y África se dio entre los años 2000 y 2008 donde creció a un promedio del 40% anual, situándose hacia 2008 en 106 mil millones de dólares.

14- Durante la guerra civil los ingresos petroleros pasaban por alto el Banco Nacional de Angola y se gestionaban directamente desde el palacio presidencial (Malaquias, 2012).

dentro de la amplia gama de recursos se destacan los diamantes, los minerales, los recursos hídricos y los agrícolas. A nivel regional, Angola ocupa el segundo lugar como productor de petróleo después de Nigeria -quien en 2018 alcanzó una producción de 2.057 millones de barriles de petróleo por día (b/d)- (EIA Online).

De acuerdo con los datos oficiales del Banco Africano de Desarrollo (AFDB por sus siglas en inglés), entre 2003 y 2008 las tasas de crecimiento económico de Angola fueron de alrededor del 17%, colocándose entre las 3 economías de más rápido crecimiento en el mundo, siempre asociado a la posesión de petróleo.

Aun cuando en el año 2009, tras la crisis financiera internacional, se registró una ralentización de la economía del país africano, rápidamente se retomó la senda del crecimiento en 2010 y se fue consolidando entre 2011 y 2013. No obstante, desde el año 2014, como consecuencia de la fuerte caída del precio del petróleo, el país está viviendo una intensa crisis económica que ha provocado una reducción en los ingresos y encadenadamente ha llevado a una crisis financiera y de divisas¹⁵ (Oficina de Información Diplomática del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, 2019).

En la relación comercial con el país asiático, de acuerdo a los datos ofrecidos por el Banco Nacional de Angola en el año 2005, las exportaciones de petróleo crudo de Angola hacia China eran por un valor de 5.591 millones de dólares, incrementándose anualmente hasta 2008, cuando alcanzó los 18.337 millones. Sin embargo y considerando la crisis financiera internacional se produjo una caída a 15.110 millones en 2009 para luego retomar el crecimiento a partir de 2010, alcanzó su pico en 2012 con 34.160 millones de dólares. No obstante debido a la reducción en las tasas de crecimiento de China, al enfriamiento del comercio mundial y a la caída en los precios del petróleo, el ciclo expansivo de los *commodities* llegó a su fin en 2013 y como consecuencia el intercambio con los chinos volvió a caer (Banco Nacional de Angola, 2020).

La composición de las exportaciones angoleñas demuestra que es un país netamente exportador de materias primas ya que el 88% es petróleo crudo, 4,5% gas licuado de petróleo, 4,3% diamantes y 0,75% petróleo refinado. Del total de las exportaciones angoleñas, China compra el 61%, seguido de India con el 12% y Estados Unidos¹⁶ con el 7,9% (Observatory of Economic Complexity Online).

15- El Kwanza se ha devaluado más de un 65% en 18 meses.

16- Estados Unidos por su parte importa petróleo de Angola desde la década de 1970. Entre 2005 y 2009, Angola representó el 5% del total de las importaciones de petróleo crudo de Estados Unidos, pero desde entonces las importaciones estadounidenses de petróleo angoleño han disminuido teniendo en cuenta por un lado que Angola es considerado como un "rough state" y por otro lado desde 2012 fue el país que más incrementó su producción total de crudo con 780 mil barriles por día de incremento. La producción a partir del fracking le permitiría a Estados Unidos para el año 2025 ser independiente del petróleo extranjero. En este sentido Angola como exportador de petróleo ha sufrido las consecuencias y en 2015 las importaciones de EE. UU. de Angola representaron menos del 2% de las importaciones totales de Estados Unidos.

La relación comercial con China está basada en la importación por parte de Angola de productos chinos manufacturados tales como petróleo refinado, carne de ave y maquinarias de excavación. De esta manera se evidencia una dinámica generadora de una primarización de la economía africana y una precarización de la incipiente industria nacional angoleña. A pesar de la ralentización de la economía china y sumado a la caída del precio del petróleo desde 2014, se esperaba un fuerte impacto en la balanza comercial entre ambos países, sin embargo, el saldo comercial fue positivo: 24.100 millones de dólares, manteniendo el superavit (Observatory of Economic Complexity Online).

Por último es pertinente destacar que aún cuando entre 2002-2012 se observó cierta movilidad hacia los sectores no petroleros, para la transformación estructural de la economía angoleña se requería de políticas efectivas que promoviesen una mayor eficiencia económica, el ascenso del sector privado y la diversificación de la economía. Es por ello que se diseñó la Estrategia Nacional de Desarrollo a largo plazo, denominada “Angola 2025”, la cual marcó el inicio de una etapa que se profundizó con el primer “Plan Nacional de Crecimiento 2013-2017”¹⁷ (“Plano Nacional de Desenvolvimento”-PND) con objetivos a mediano plazo.

La creación en el año 2003 de la Agencia Nacional de Inversión Privada (ANIP), con la función principal de desarrollar el sector no petrolero del país, daba cuenta de la intención de aprovechar el boom petrolero para canalizar esfuerzos y alcanzar la diversificación económica. También se creó el Programa de Inversiones Públicas (PIP), el cual se gestiona desde el Ministerio de Finanzas con el objetivo de hacer de la reconstrucción de la infraestructura una de las prioridades del gobierno nacional angoleño. De acuerdo con los datos ofrecidos por el informe anual sobre tendencias de inversiones de infraestructura, Angola destinó en 2017 sólo el 2.86% de su PBI a tal efecto.

Fue en este contexto que China ganó posición, y se convirtió en la mejor de las alternativas para los angoleños. En noviembre de 2003 firmaron un acuerdo marco entre el Ministerio de Comercio de China y el Ministerio de Finanzas de Angola (Executive Research Associates, 2009:81 en Corkin 2012:46) y fue en el marco de dicho acuerdo que se comenzó a observar la incipiente llegada de capitales chinos de la mano de empresas estatales.

3. China y su llegada a Angola: los “oil backed loans” y las obras de infraestructura en el área de transporte

Las relaciones entre China y Angola se remontan al siglo pasado, sin embargo, fue recién en 2002 que se firmó una “Declaración Conjunta sobre el Establecimiento de

17- En el plan se apunta a alcanzar una estabilidad macroeconómica, la recuperación de las infraestructuras y el desarrollo del sector privado. Además, se pretende incrementar las inversiones, el empleo, la productividad y aumentar la competitividad de Angola en el contexto internacional. Sin dudas se trata de un enorme reto para el país africano.

Relaciones Diplomáticas entre la República Popular de China y la República de Angola", y fue a partir de allí que se produjo un fuerte impulso en la relación. Entre 2002 y 2017, se celebraron 25 encuentros entre altos funcionarios de China y Angola con objetivos concretos en torno a áreas de interés común. (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China Online).

Tal como se ha mencionado en párrafos anteriores, las IED de China en Angola comenzó con posterioridad al 2002, año en que finalizó la guerra civil y se inició el proceso de reconstrucción nacional. Tras la firma del Acuerdo Marco entre Ministerios en 2003, hubo tres momentos claves en el otorgamiento de préstamos por parte de China a Angola.

En el 2005 se realizó el primer préstamo por parte del Export-Import Bank de China (EXIM) por un monto de 2.000 millones de dólares. En 2007, se extendió otro préstamo equivalente a 2.500 millones, y en 2010 un último préstamo por 6.000 millones de dólares para la reconstrucción nacional. Los préstamos eran reembolsables a tres meses a tasa LIBOR¹⁸ más el 1.5%, durante diecisiete años, incluido un período de gracia de cinco años (Corkin 2012:46-47). Estos préstamos estaban respaldados en petróleo - *resources for infrastructure* -, es decir que el reembolso de los préstamos para el desarrollo de infraestructura se realizaba en o con recursos naturales (Weimer y Vines, 2012).

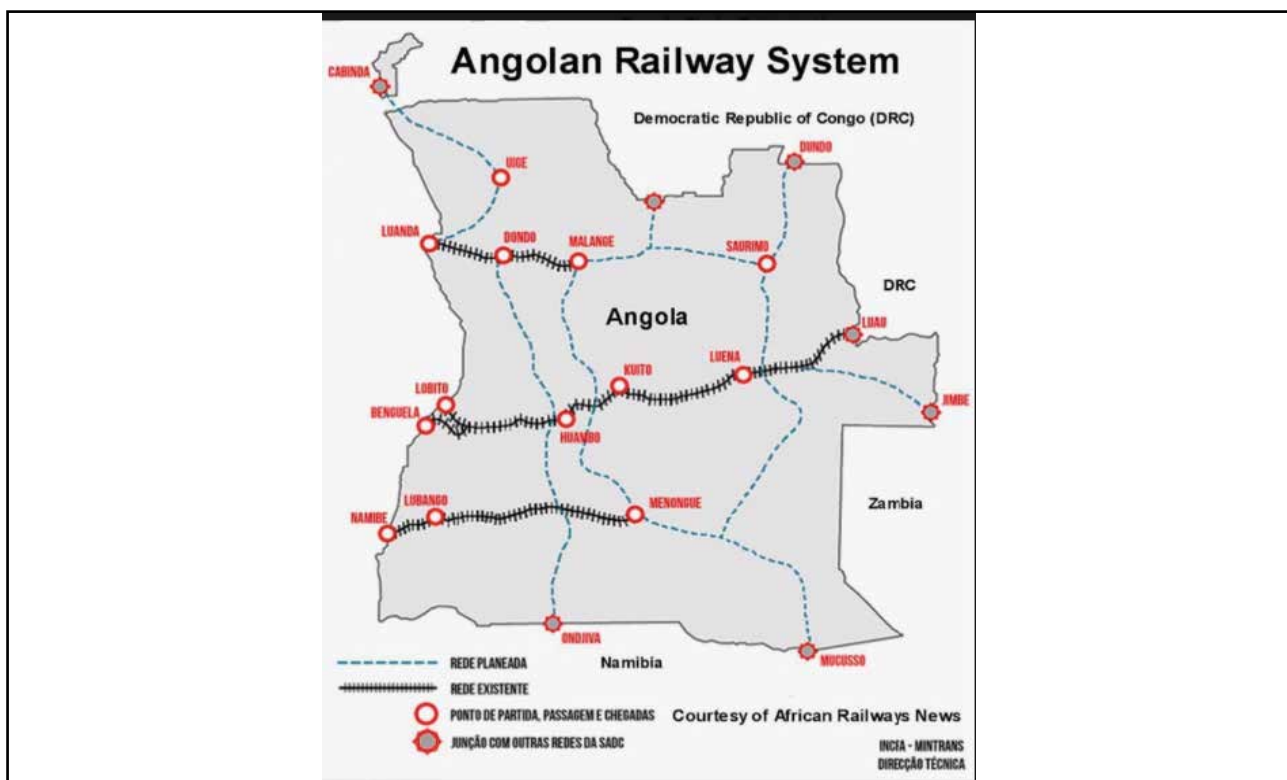
Entre las principales empresas chinas que se radicaron en Angola en el período bajo estudio se encuentran: SINOHYDRO, SINOMACH, SINOPEC, la China National Offshore Oil Corporation (CNOOC), China SONANGOL International Ltd., China Railway Construction Corporation, China Road & Bridge Corporation y CITIC Construction Co.Ltd subsidiaria de CITIC Group.

Es interesante destacar que antes de la entrada de las empresas chinas, el sector de la construcción de Angola estaba dominado por empresas como Teixeira Duarte, Mota Engil y Soares da Costa de Portugal, la empresa brasileña Oderbrecht y las sudafricanas de Grinaker LTA, Grupo 5 y Murray y Roberts. Sin embargo, a partir de la entrada del país asiático en el sector de la construcción, los intereses tradicionales de Portugal y Brasil en Angola fueron desplazados (Centre for Chinese Studies, 2006:16). El motivo de dicho desplazamiento está asociado principalmente a la modalidad ofrecida por China que lo habilitaba a endeudarse con la única garantía que podía ofrecer: sus recursos naturales. Para los chinos era más que suficiente y para Angola más que conveniente.

En resumen, entre 2002 y 2004 China se dedicó principalmente a comprar petróleo; a

18- La tasa LIBOR (London InterBank Offered Rate) es una tasa de referencia diaria basada en las tasas de interés a la cual los bancos ofrecen fondos no asegurados a otros bancos en el mercado monetario mayorista o mercado interbancario.

partir de 2004 comenzaron las IED en bloques petrolíferos en aguas profundas angoleñas en Joint Venture con SONANGOL (era una de las exigencias del Angola Mode), y luego llegaron las inversiones en infraestructura de transporte¹⁹. En el próximo apartado se analiza el caso de reconstrucción del ferrocarril del sur de Angola, “Caminhos de Ferro de Moçamedes” también conocido como la Línea de Moçamedes. Asimismo, vale aclarar que China estuvo involucrada con la modernización y reconstrucción de las otras dos líneas del país africano: la de Luanda y la de Benguela.



4. El caso del proyecto de reconstrucción Caminho de Ferro de Moçamedes

El entramado ferroviario de Angola tiene una longitud total de 2.730 kms y está conformado por tres líneas de ferrocarril, cuya existencia se remonta a la época colonial portuguesa. Actualmente el sistema ferroviario es público y se encuentra gestionado por el *Instituto Nacional dos Caminhos de Ferro de Angola* (I.N.C.F.A.), dependiente del ministerio de Transporte.

19- Tal como se aclaró en el trabajo dentro de la categoría transporte se incluyen: aeropuertos, puertos, ferrocarriles y carreteras (ICA, 2018). Para más información respecto de las IED de China en Angola asociada al petróleo ver Dussort, María Noel (2019) “Los modelos de vinculación externa en materia de seguridad energética implementados por las potencias emergentes. Los casos de Brasil, India y China en África Subsahariana durante el período 2003-2014” Rosario, Tesis Doctorado en Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de Rosario.

Las tres líneas son:

- 1) *Línea de Luanda (Luanda a Malanje), con 479 km de extensión;*
- 2) *Línea de Benguela (Lobito-Benguela-Luau) de 1.344 km y;*
- 3) *Línea de Moçamedes (Namibe a Menongue) con 907 km de entramado ferroviario, incluyendo tres ramales a Cassinga Norte, Cassinga Sul y Chela-Chanja (ICEX, Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Luanda 2018).*

En el presente apartado nos ocuparemos de la Línea de Moçamedes, también conocida como CFM (*Caminhos de Ferro de Moçamedes*), que comienza en el puerto de Namibe en el oeste hasta Menongue en el este, con una longitud total de 907 km. A lo largo de ella hay 56 estaciones, las cuales también estaban incluidas para su construcción o modernización en el paquete acordado con China. La elección de la CFM está basada, en el hecho de que se trata de la segunda línea férrea más extensa de Angola, y también tiene una gran capacidad de carga. Además, la obligatoriedad de la transportación de bloques de granito, mármol y combustibles exclusivamente por vía del Ferrocarril de Moçamedes (CFM) reemplazando el uso de carreteras, la convirtió en crucial para el transporte de mercancías a nivel nacional y con proyección internacional.

El contrato para el proyecto de reconstrucción ferroviaria de Moçamedes se firmó en 2006 entre el gobierno de Angola y la empresa China Hyway Group Limited²⁰, fue un proyecto EPC (engineering, procurement and construction) o llave en mano, que se completó en su totalidad en 2014. El costo total del proyecto alcanzó los 1.200 millones de dólares los cuales fueron otorgados a Angola por China en forma de crédito y fue ejecutado por el grupo China Hyway (Sapo Noticias, 2018).

Con respecto al proyecto de reconstrucción en sí mismo, tuvo una primera etapa de aproximadamente un año, para desminar la ruta²¹ y luego se avanzó en el reemplazo de la línea existente que unía la provincia de Namibe a través de Huila a Kuando-Kubango, y por último se construyeron nuevas estaciones y se compraron locomotoras modernas.

Para llevar adelante el proyecto, China envió en primera instancia 200 maquinarias pesadas a Huila para iniciar el proceso de rehabilitación. La apuesta por esta modernización por parte del gobierno angoleño está asociada a la capacidad de transporte de

20- La empresa China Hyway Group Limited, con sede en Hong Kong. Para mayor información acerca de la empresa visitar <http://www.hyway-china.com/en/about-16-0-74.html>

21- Se sacaron alrededor de 10.000 minas antipersonales (CFM [Caminho de Ferro de Moçamedes]). (2015, 27 Agosto). Momentos de Reabilitação e Modernização do CFM-EP. Recuperado de : <https://www.facebook.com/654551907888192/videos/1072856066057772/> <- consultado el 04 de enero del 2020>

la línea, que es la segunda más extensa del país. Inicialmente se estimaba que luego de la rehabilitación podría transportar más de dos millones de pasajeros y 15 millones de toneladas de carga anual (Agência Angola Press, 2006). Además de pasajeros, el tipo de carga transportada es principalmente -aunque no exclusivamente- granito negro y combustibles, dado que en esta región de Angola se encuentra la mayor área de granito negro del mundo. Aquí, apareció otra empresa china: la Shun Tong (China) Logistics Co. Ltd., subsidiaria del Sky Eagle Group, para la logística del transporte de granito negro desde Chincungo (Quipungo) al puerto comercial de Namibe.

La CFM en 2014 tenía una frecuencia semanal para Namibe y contaba con un tren con seis vagones que solo tenían la función de transportar granito negro (Agência Angola Press, 2014). En el año 2016, el CFM ya transportaba 15.000 toneladas de carga y 1.000 pasajeros por mes entre las ciudades de Menongue, Lubango y Namibe. La compañía ferroviaria tenía 6 locomotoras, 166 vagones, 54 carruajes, 4 furgones y 1.449 trabajadores a lo largo de la línea de 860 km y todas sus estaciones (Embajada de la Republica de Angola, 2016). Es interesante destacar que para 2018, los gobiernos de Huila y de Namibe reafirmaron en Lubango la obligatoriedad de la transportación de bloques de granito, mármol y combustibles exclusivamente por vía del Ferrocarril de Moçâmedes (CFM) (Agência Angola Press, 2018). De este modo se presenta al ferrocarril como alternativa para evitar el deterioro de la infraestructura viaria, la cual se ve deteriorada por el transporte de dichos recursos.

Con respecto al material rodante, se debe considerar que se involucraron además de China, actores como India y Estados Unidos y Japón. India otorgó un crédito por 40 millones de dólares para la compra de 40 vagones de pasajeros y 20 máquinas de apoyo de rehabilitación ferroviaria en la región, las cuales habilitarían en un futuro la colocación de nuevas líneas ferroviarias en la ruta Namibe / Kuando Kubango (Maca-hub, 2014). En 2011, ya comenzadas las operaciones se adquirieron 9 nuevas locomotoras y 54 vagones de China, como parte del proceso de rehabilitación y modernización de la CFM. Estas adquisiciones fueron parte de un paquete de aproximadamente 200 millones de dólares que se había otorgado a los efectos de finalizar la sección Matala / Namibe (Agência Angola Press, 2011).

Por otra parte, la formación de recursos humanos es otro de los puntos a resaltar en este proyecto, dado que se ha explicitado en una cláusula contractual que forma parte del financiamiento otorgado por China. La recepción de un equipo técnico chino destinado a la supervisión de la rehabilitación de la línea ferroviaria de la sección Namibe / Matala, da cuenta de ello (Agência Angola Press online). Asimismo, y en este contexto en 2015, en el marco de la rehabilitación y modernización de la CFM se anunció la construcción de un centro de formación profesional con capacidad para 450 estudiantes que fue inaugurado en 2017 y los trabajos de construcción fueron realizados por la empresa *China Railway International Group*, generándose 150 empleos directos en la fase de ejecución y el compromiso de capacitación de los angoleños.

En el mes de abril de 2017, se inauguró en Sudáfrica la “Corporación de Desarrollo e Inversión de Infraestructura de Ultramar de China” (COIDIC²²), que funciona como la primera plataforma de China en el extranjero para el desarrollo en etapa temprana de proyectos de infraestructura, focalizándose en tres áreas prioritarias, a saber: energía, transportes y TICs. Los proyectos se evalúan sobre la viabilidad financiera, la contribución al PIB nacional y regional, los efectos sociales y ambientales y las implicancias para el empleo. El patrocinador y accionista principal de COIDIC fue el Fondo de Desarrollo de China y África (CADFund), un fondo de capital lanzado por el Banco de Desarrollo de China en junio de 2007. Hasta la fecha, CADFund ha comprometido más de 4000 millones en capital para 89 proyectos en 36 países de África, en áreas que incluyen infraestructura, manufactura, agricultura y energía. Otro ejemplo del involucramiento de China en proyectos angoleños fue la participación a través del Banco de Desarrollo de China en el PLANAGEO (Plan Nacional de Geología 2014-2020) con la financiación para construir el centro de formación, suministro e instalación de una base de datos. De la totalidad del costo del proyecto – 41,5 millones de dólares- China se haría cargo de 35,3 millones de dólares.

La presencia de china en África en general, y en Angola en particular implicó el regreso de viejos socios y la reactivación de sus lazos con el país africano. Ejemplo de ello fueron los acuerdos con la UE, las iniciativas de Japón y los nuevos desembolsos en materia de cooperación al desarrollo por parte de actores como Francia, Estados Unidos e India.

Reflexiones Finales

El último informe publicado por el ICA (2018) muestra que en materia de financiamiento para infraestructura en África se produjo un incremento del 24 % respecto al año 2017, y que por primera vez se alcanzaron los 100.800 millones de dólares. El sector líder es el de la energía con un 43,8%, y en segundo lugar con el 32,5% se encuentra el transporte. Lo interesante es que en materia de infraestructura de transporte, se observó un incremento en el financiamiento de un 5% -más alto que el promedio de 2015-2017- con casi 31.000 millones de dólares. Las inversiones de China alcanzaron los 25.700 millones de dólares en 2018, esto es el 32% más que en 2017. En consonancia, en el último Foro de la FOCAC en 2018, el presidente Xi Jinping anunció otro paquete de 60.000 millones de dólares de apoyo financiero a África. La distribu-

22- Los accionistas fundadores de COIDIC incluyen: el Fondo de Desarrollo China-África (CADFund), una subsidiaria del Banco de Desarrollo de China (CDB); China Gezhouba Group Overseas Investments Co. Ltd; Corporación de Construcción de Ingeniería Civil de China (CCECC); China Telecom Global Limited; Encuesta de Changjiang, Planificación, Diseño e Investigación Co., Ltd (CISPDR); Corporación de Ingeniería ENFI de China; y HICIG Energy Investment Co., Ltd. Con su capital de 500 millones de dólares, COIDIC es el fondo más grande del mundo al que se ha dirigido la preparación de proyectos en países de mercados emergentes (People’s Daily Online, 27 de abril de 2017).

ción del monto es la siguiente: 20.000 millones en líneas de crédito, 15.000 millones en subsidios, préstamos sin intereses y préstamos en condiciones favorables, y 10.000 millones para financiamiento de inversiones (Africanews, 2018; SOW 2018). Esto reafirma la idea de que, dentro de los planes de China está previsto un incremento sustancial de IED, créditos y préstamos para los países africanos, lo cual es absolutamente consistente con el megaproyecto interregional chino de la BRI²³.

Como se mencionó a lo largo del trabajo, Angola es uno de los países africanos con mayor relación con el gigante asiático. Ahora bien, para Angola hay cierta comodidad con esta relación con China, dado que cada proyecto que Angola se propone, China está primero en la fila para financiarlo. Esa comodidad se transforma en (in)comodidad cuando las cifras de la deuda angoleña se vienen incrementando año a año. Según los datos oficiales del Gobierno angoleño, entre 2013 y 2018 la deuda total de Angola con China pasó de 4.329 millones de dólares a 25.272 millones de dólares²⁴, equivalente a más del 60% de la deuda contraída externamente por el país.

En ese caso, este comportamiento chino ¿se está transformando en una versión renovada de la diplomacia del dólar norteamericana? De ser así, cabe preguntarse si ¿China está buscando consolidar su posición de hegemonía en el escenario internacional, a costa de un endeudamiento feroz que restringe los márgenes de maniobra de los países involucrados?

El principal temor está asociado a la idea de que la deuda pueda convertirse en un instrumento que debilite la soberanía nacional y abra la puerta a algún tipo de intervención: política, tecnológica, comercial o incluso una presencia militar china. Aun si China argumenta que es un temor infundado, la idea de un "Imperialismo de la Deuda" no deja de hacer ruido. Además, si consideramos el alto nivel de participación de China en el continente africano en múltiples dimensiones, nos invita a reflexionar sobre ¿cuál es el rol que efectivamente juega en África y en Angola? ¿coopera o constriñe?

No se puede someter a debate que el continente africano ocupa un lugar -aunque a priori modesto- dentro de la Gran Estrategia China. En los inicios se financiaron obras de infraestructura asociadas a la explotación de recursos naturales -petróleo y minerales principalmente- y se implementaron los *Oil backed Loans*. Luego se dirigió un gran flujo de IED hacia a aquellas obras de infraestructura asociadas a la movilización de recursos naturales. Ejemplo de ello han sido la reconstrucción de las rutas -Kifangondo-Caxito-Uige- Negagey Huambo-Ondjiva-, la reconstrucción de los ferrocarriles - líneas de Luanda, Benguela y Moçamedes-, la construcción y ampliación de puertos - Cabinda al norte, Luanda y Lobito en el centro, y Namibe al sur - y la reconstrucción

23- Para la participación de los países africanos en la iniciativa, el financiamiento del país asiático es condición sine qua non.

24- Para mayor información visitar: <http://www.embaajadadeangola.com/noticias/noticia-240518-5.html>

del aeropuerto de Luanda. Este segundo momento coincide con la *Going Out Policy* y la salida de las empresas chinas fronteras afuera.

En la proyección de la “*Rede Ferroviária Nacional Planeada*” para Angola establecida en 2011 por la *Direcção Técnica dellstituto Nacional dos Caminhos de Ferro de Angola dependiente del Ministerio dos Transportes*, están planificadas seis líneas ferroviarias adicionales que interconectan las ya existentes al interior del país, y líneas transfronterizas que conectan a Angola con los países limítrofes, a saber: República democrática del Congo, Zambia, Namibia²⁵. Esto nos invita a reflexionar acerca de la intencionalidad de China en la financiación de los proyectos ferroviarios de Angola, dado que los mismos, exceden los límites nacionales y apuntan a una proyección regional e internacional con la interconectividad como protagonista. Esto facilitaría el comercio de mercancías y dinamizaría la economía de la región al y al mismo tiempo mejorará la dinámica con puertos como el de Namibe y Cabinda, y aeropuertos como el de Luanda para mejorar la logística nacional e internacional.

En los últimos años se evidenció de acuerdo al ICA, un incremento en las IED asociadas a las Tecnologías de la Información y Comunicación (TICs). Una nueva dimensión de la infraestructura en la que China está avanzando de la mano de sus empresas en los últimos años. Aun si el avance es modesto, es interesante dado que África es un terreno fértil para la cooptación de nuevas cuotas de mercado y de poder en el sistema internacional. Nada es casual si se considera la variable de la llamada “guerra fría digital” en la que China y Estados Unidos se disputan el liderazgo del ciberespacio y la dimensión tecnológica, que enmascaran la disputa por el liderazgo global y en la cual África es claramente un aliado a seducir y “conquistar”.

Referencias

- AFRICA NEWS (2018) “China promises \$60 bn aid to Africa as 2018 FOCAC summit opens”, 03 septiembre, disponible en: <https://www.africanews.com/2018/09/03/china-promises-60-bn-aid-to-africa-as-2018-focac-summit-opens/><consultado el 3 de Agosto de 2019>.
- AGÊNCIA ANGOLA PRESS (2007), “Namibe: Modernização dos Caminhos de ferro de Moçamedes em destaque em 2007 na província” 27 de diciembre, disponible en: http://www.angop.ao/angola/pt_pt/noticias/economia/2007/11/52/Namibe-Modernizacao-dos-Caminhos-ferro-Mocamedes-destaque-2007-provincia,2cc27218-d19b-4374-8e0b-fbfd50bc7d43.html<consultado el 28 de julio de 2019>.

25- Para mayor remitirse al “Projecto de Reabilitação e Modernização dos Caminhos de Ferro de Angola”, donde pueden consultarse los kilometros totales planeados en la red ferroviaria nacional del país africano: <https://web.archive.org/web/20140419031735/http://www.transportes.gv.ao/reabilitacao-da-rede-ferroviaria-nacional>

- AGÊNCIA ANGOLA PRESS (2011) "Ministro dos Transportes satisfeito com nível de execução de obras no CFM", 4 diciembre, disponible en: http://www.angop.ao/angola/pt_pt/noticias/transporte/2011/11/48/Ministro-dos-Transportes-satisfeito-com-nivel-execucao-obras-CFM,22596ad3-0135-471f-8f94-c79d3e0b69a1.html<consultado el 13 de julio de 2019>.
- AGÊNCIA ANGOLA PRESS (2014) "Huíla: CFM reinicia transporte de carga 10 anos depois" 29 de mayo, disponible en: http://www.angop.ao/angola/pt_pt/noticias/economia/2014/4/22/Huila-CFM-reinicia-transporte-carga-anos-depois,506e9b46-43ae-4737-aa43-b4b90716c8e7.html<consultado el 26 de agosto de 2019>.
- AGÊNCIA ANGOLA PRESS (2017)"Huíla: Caminho-de-ferro de Moçâmedes ganha centro de formação", 27 de abril, disponible en: https://www.angop.ao/angola/pt_pt/noticias/economia/2017/6/30/Huila-Caminho-ferro-Mocamedes-ganha-centro-formacao,accd9a3e-89ba-4b11-81d3-57a5b3e604f7.html<consultado el 17 de agosto de 2019>.
- AGÊNCIA ANGOLA PRESS (2018) "Autoridades reafirmam transporte de granito por Ferrocarril", 6 de julio, disponible en: https://www.angop.ao/angola/es_es/noticias/economia/2018/6/27/Autoridades-reafirmam-transporte-granito-por-Ferrocarril,8b7c36f3-383f-4b34-ab14-8a5e133c1340.html<consultado el 12 de diciembre de 2019>.
- ALVES, A.C (2013) 'Chinese Economic Statecraft: A Comparative Study of China's Oil-backed Loans in Angola and Brazil', *Journal of Current Chinese Affairs*, 42.
- AXELROD R.; KEOHANE R. O. (1985) *Achieving Cooperation under Anarchy: Strategies and Institutions World Politics*, Vol. 38, No. 1. October.
- BANCO NACIONAL DE ANGOLA (2020)Destino das Exportações de Petróleo Bruto 1998-2019, 3 de enero, disponible en: https://www.bna.ao/Conteudos/Artigos/lista_artigos_medias.aspx?idc=15419&idsc=15423&idl=1<consultado el 03 de febrero de 2020>.
- CENTRE FOR CHINESE STUDIES (2006), "China's Interest and Activity in Africa's Construction and Infrastructure Sectors", Stellenbosch University, Sudáfrica,disponible en:<https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/Knowledge/DFID/China's%20Interest%20and%20Activity%20in%20Africa's%20Infrastructure%20and%20Construction%20Sectors.pdf><consultado el 28 de agosto de 2019>.
- CORKIN, L. (2012) "Angolan Political elites`managent of Chinese credit lines" enChina and Angola marriage of convenience?Editado por Marcus Power y Ana Cristina Alves, Pambazuka Press, Ciudad del Cabo,Nairobi y Oxford.
- CROESE (2012) "One Million Houses? Angola's National Reconstruction" enChina and Angola marriage of convenience?Editado por Marcus Power y Ana Cristina Alves, Pambazuka Press, Ciudad del Cabo,Nairobi y Oxford.
- EMBAJADA DE LA REPUBLICA DE ANGOLA (2016) "Angola comercializa madera y granito" 8 de julio, disponible en: <http://www.embajadadeangola.com/noticias/noticia-080616-3.html><cosultado el 3 de enero de 2020>

- EXECUTIVE RESEARCH ASSOCIATES (2009) “China in Africa: a strategic overview” report prepared for the institute of Developing Economies, Japan External Trade organization.
- GIRADO G. Y BURGOS, M. (2015) “Veinte años de relaciones comerciales entre China y Argentina”, en Centro de Economía y Finanzas para el desarrollo de la Argentina –CEFIDAR–. Documento de Trabajo n°77, Buenos Aires.
- GIRADO, G.(2015) “Las empresas chinas en América Latina” (Z. L. Ríos, Ed.) en Estudios acerca de las relaciones entre China e Iberoamérica 2015.
- KABUNDA BADI, M. y BELLO I., (2011) “África: las luces y sombras de un continente prometedor”. Biblioteca Africana – Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.
- LA REPÚBLICA POPULAR CHINA (2006). China’s African Policy Paper, Beijing, disponible en: http://www.gov.cn/misc/2006-01/12/content_156490.htm
- LA REPÚBLICA POPULAR CHINA, (2015). China’s second Africa policy paper, Beijing: s.n.
- LECHINI G. (2013) “China en África: discurso seductor, intenciones dudosas” en Nueva Sociedad 246 Julio - Agosto 2013. Disponible en: http://www.nuso.org/upload/articulos/3957_1.pdf<consultado 26 de agosto de 2019>.
- LEE, Y. (2010) “Sinopec to Acquire Angolan Oil Assets”, en The Wall Street journal disponible en: <https://www.wsj.com/articles/SB10001424052702303429804575149714050757630><consultado el 17 de julio de 2019>.
- LEYTON SALAS, C. (2011) “Recursos Naturales Estratégicos (RNE) y `Seguridad Natural” en Escenarios actuales CESIM, Año 16, N° 1.
- MACAHUB (2014) “Caminhos-de-ferro de Moçâmedes, Angola, recebem mais três locomotivas”, 29 septiembre, disponible en: <https://macahub.com.mo/pt/2014/09/29/mocamedes-railroad-angola-receives-three-more-locomotives/>< consultado el 23 de agosto de 2019>
- MACAHUB (2015) “Construtora China Hyway entrega linha de caminho-de-ferro de Moçâmedes, em Angola” 14 septiembre, disponible en: <https://macahub.com.mo/pt/2015/09/14/china-construction-hyway-delivers-mocamedes-railway-reconstruction-project-in-angola/><consultado el 02 de septiembre de 2019>
- MALAQUIAS, A. (2012) “China is Angola new Best Friend – for now” enChina and Angola marriage of convenience?Editado por Marcus Power y Ana Cristina Alves, Pambazuka Press, Ciudad del Cabo,Nairobi y Oxford.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE LA REPUBLICA POPULAR CHINA ONLINE, disponible en: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/fzs_663828/gjlb_663832/2914_663834/2916_663838/< consultado el 7 de Agosto de 2019>
- OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY (ONLINE 2019) Perfil de Angola, disponible en: <https://oec.world/en/profile/country/ago/><consultado el 2 de septiembre de 2019>
- OFICINA DE INFORMACIÓN DIPLOMÁTICA DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN

EUROPEA Y COOPERACIÓN (2019), Ficha País Angola, disponible en: http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPaís/ANGOLA_FICHA%20PAÍS.pdf

- PEOPLE'S DAILY ONLINE (2017) "Official Inauguration of the African Headquarters for the China Overseas Infrastructure Development and Investment Corporation", 27 de abril, Johannesburgo , Sudáfrica, disponible en: <http://en.people.cn/n3/2017/0427/c90000-9208175.html><consultado el 28 julio de 2019>
- POWER, M., MOHAN, G., & TAN-MULLINS, M. (2012). "China's Resource Diplomacy in Africa: PoweringDevelopment?", Palgrave Macmillan. <https://doi.org/10.1057/9781137033666>
- RIOS, X. (2018) "¿África es cosa de China?", El País, 2 de septiembre, disponible en: https://elpais.com/internacional/2018/09/02/actualidad/1535902422_562662.html<consultado el 3 de agosto de 2019>
- ROLDÁN PÉREZ A.; CASTRO LARA A.S; PÉREZ RESTREPOC.A ;ECHAVARRÍA TORO P.; EVAN ELLIS R.(2016)"La presencia de China en América Latina: Comercio, inversión y cooperación económica". Editorial Medellín: KAS; Universidad EAFIT.
- SAPO NOTICIAS (2018) "Caminho de Ferro de Moçâmedes reforçou a sua capacidade de transporte de carga" 6 de abril, disponible en: <https://noticias.sapo.ao/economia/artigos/caminho-de-ferro-de-mocamedes-reforcou-a-sua-capacidade-de-transporte-de-carga><consultado el 3 de enero de 2020>
- SOW , M. (2018) "Figures of the week: Africa's changing debt structure", Brookings Institution Blog, disponible en: <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2018/09/06/figures-of-the-week-chinese-investment-in-africa/><consultado el 23 de Agosto de 2019>
- STATISTICAL BULLETIN OF CHINA'S OUTWARD FOREIGN DIRECT INVESTMENT (2008) Ministry of Commerce of the People's Republic of China, National Bureau of Statistics, State Administration of Foreign Exchange.
- STATISTICAL BULLETIN OF CHINA'S OUTWARD FOREIGN DIRECT INVESTMENT (2017), Ministry of Commerce of The People's Republic Of China, National Bureau of Statistics, State Administration of Foreign Exchange.
- SUN, I. Y., JAYARAM, K., & KASSIRI, O. (2017). Dance of the Lions and Dragons: How are Africa and China engaging, and how will the partnership evolve? McKinsey & Company.
- TAYLOR I. (2006) "China and Africa: Engagement and Compromise London: Routledge.
- ----- (2009) "China's New Role in Africa", Boulder, Colorado: Lynne Rienner.
- ----- (2014) "Africa Rising? BRICS - Diversifying Dependency", Oxford: James Currey, 2014.
- THE INFRASTRUCTURE CONSORTIUM FOR AFRICA (2017)"The infrastructure financing trends in Africa" , Abidjan, Côte d'Ivoire : The Infrastructure Consortium for Africa; African Development Bank Group, disponible en: <https://www.icafrica.org/en/><consultado el 21 de agosto de 2019>.
- THE INFRASTRUCTURE CONSORTIUM FOR AFRICA (2018)"The infrastructure financing trends in

Africa" , Abidjan, Côte d'Ivoire: The Infrastructure Consortium for Africa; African Development Bank Group, disponible en: https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2018/ICA_Infrastructure_Financing_in_Africa_Report_2018_En.pdf.

- US ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, Angola Key Energy Statistics, disponible en: <https://www.eia.gov/beta/international/country.php?iso=AGO><consultado el 28 de agosto de 2019>.
- WEIMER AND VINES (2012) "China`s Angolan oil deals 2003-11" en China and Angola marriage of convenience? Editado por Marcus Power y Ana Cristina Alves, Pambazuka Press, Ciudad del Cabo, Nairobi y Oxford.
- YUAN SUN, I. (2017) "The next Factory of the World: how Chinese investment is reshaping Africa" Harvard Business Review Press, Boston, Massachusetts.