

# EL CASO SACYR EN MOZAMBIQUE

## Desarrollo, ¿Para Quién?





© Pedro Armestre para Alianza por la Solidaridad

- 3 → INTRODUCCIÓN
- 4 → EL CASO SACYR EN MOZAMBIQUE
- 6 → UN CASO DE ACAPARAMIENTO DE TIERRAS
- 7 → SIN COMPENSACIONES QUE ESTABLECE LA LEY
- 8 → SIN SEGURIDAD
- 9 → IMPACTO EN LA SALUD DE LAS PERSONAS
- 10 → CRIMINILIZACIÓN DE LA PROTESTA SOCIAL
- 11 → LA RESPONSABILIDAD DE SACYR
- 12 → LA CAMPAÑA



Es habitual que la contribución positiva de las empresas al desarrollo de los países de renta media y renta baja se dé por hecho y no se analicen en profundidad, ni a priori ni a posteriori, los impactos que muchos proyectos empresariales pueden tener en las condiciones de vida y en los Derechos Humanos de las poblaciones y comunidades que se ven directamente involucradas o afectadas por ellos.

A esto se añade que las legislaciones de muchos países de renta media y renta baja no suelen establecer mecanismos institucionales efectivos ni de obligado cumplimiento que pongan freno a proyectos empresariales que puedan vulnerar los derechos humanos en sus territorios. Tampoco existe una normativa internacional de obligado cumplimiento que lo impida.

El caso de la rehabilitación de una vida férrea por la empresa española SACYR en Mozambique, el octavo país más pobre del mundo, pone de manifiesto lo peligroso de dar por hecho dicha contribución positiva y no disponer de los mecanismos necesarios para impedir posibles impactos negativos.



© Pedro Armestre para Alianza por la Solidaridad





© Pedro Armestre para Alianza por la Solidaridad

**E**l 5 de mayo de 2017 el presidente de Mozambique inauguró el Corredor Logístico de Nacala, una línea ferroviaria de 912 km, que une la provincia de Tête con la de Nampula, cruzando el país de oeste a este, hasta llegar a la costa y atravesando también el sur de Malawi. La gestión de dicha línea ferroviaria, la más importante del país, fue concesionada en 2005 a la sociedad privada CDN (Corredor de Desarrollo del Norte), sociedad que fue recapitalizada con la entrada en 2010 de la multinacional brasileña Vale. Vale, a su vez, es concesionaria de la mina de carbón de Moatize, en el oeste del país, y saca el carbón del país a través del puerto de Nacala, en el este de Mozambique, transportándolo a través de dicha vía férrea.

En el año 2013, se produce la separación de la gestión de la Línea del Norte y del Puerto de Nacala, creándose la sociedad Corredor Logístico Integrado de Nacala (CLN) por Vale, Mitsui (empresa japonesa) y la mozambiqueña *Caminhos de Ferro de Moçambique* (CFM). CLN es conocida en general como “la empresa”, pues transporta el carbón desde la mina en Moatize hasta el puerto en Nacala. Así, CLN se especializa en el transporte de carbón, mientras que la sociedad CDN se encarga del transporte de pasajeros y de otras mercancías, en la misma línea férrea.





© Pedro Armestre para Alianza por la Solidaridad

Asimismo, en dicho año 2013, se acordó la ampliación y la rehabilitación de la línea y la empresa española SACYR resultó adjudicataria de la misma, por un importe de 177 millones de euros. Esta operación convirtió a SACYR en protagonista de la segunda mayor operación empresarial española en Mozambique.<sup>1</sup>

El objetivo de esta obra era ampliar la capacidad de la vía ya existente, utilizada para el transporte público de personas y de mercancías, posibilitando su uso prioritario para el transporte de grandes cantidades de carbón por parte de la empresa Vale desde la mina de Moatize hasta el puerto de Nacala para su exportación.

Es por ello que en varios lugares se duplicó la vía existente para permitir la coordinación del paso del tren que transporta el carbón (que alcanza los 70 km/h y recibe un trato prioritario) con el tren de personas y mercancías, más lento y con paradas; en otros tramos, ha sido necesario modificar el trazado original para evitar pendientes excesivas, o para ampliar el arco de giro de algunas curvas; en los pocos sitios donde se ha construido un puente para transporte automotriz o una pasarela para peatones (en el casco urbano de Nampula), las bases de estas estructuras han afectado a terrenos previamente habitados.

**1.** La principal inversión española en Mozambique es de Pescanova, a través de su filial mozambiqueña Pescamar



# UN CASO DE ACAPARAMIENTO DE TIERRAS

La Coalición Internacional de Acceso a la Tierra (ILC, 2011) en la “Declaración de Tirana” define los acaparamientos de tierra, como aquellas adquisiciones que, entre otras cuestiones, no se basan en el consentimiento libre, previo e informado de las personas usuarias de la tierra afectadas.

La rehabilitación de la vía, se estima que ha afectado a 13.820 hogares a lo largo de los 912 km del total de la vía: 759 han sido impactados físicamente en sus viviendas, 12.033 económicamente en sus campos de cultivo y 1.058 física y económicamente.

Las personas y organizaciones entrevistadas durante la investigación manifestaron que no existió una consulta, previa, libre e informada sobre la afectación de los terrenos y la ampliación del trazado de la vía. Ni las autoridades ni las empresas han logrado ofrecer constancia escrita de posibles “consultas comunitarias”



© Pedro Armestre para Alianza por la Solidaridad



# SIN COMPENSACIONES QUE ESTABLECE LA LEY

**D**e acuerdo con la ley mozambiqueña, las concesiones para la construcción de infraestructuras incluyen una franja de terreno de 50 metros a cada lado de la implantación física de la infraestructura, conocida como “faixa de dominio”, que forma parte de la concesión por motivos de seguridad durante las obras y el uso definitivo de la infraestructura. El terreno que queda dentro de esa franja de 50 metros se considera por tanto afectado por la infraestructura, y los propietarios o usufructuarios del mismo también.

La normativa establece un protocolo de reasentamiento a seguir en el caso de las viviendas y unas compensaciones estipuladas en función del valor del uso y aprovechamiento de los terrenos afectados (agricultura, especies arbóreas, fuentes de agua y otros).

Para identificar las familias que se verían afectadas, la CLN realizó un mapeo de las comunidades a lo largo de la vía del tren de acuerdo con los planes originales del proyecto. Durante este mapeo se entregaron acreditaciones a las familias que vivían o tenían terrenos dentro de los 50 metros a cada lado de la vía. Sin embargo, meses después del mapeo, la empresa decidió reducir el ancho de la franja afectada a 15 metros (según explicó un directivo de la propia empresa a las comunidades: “con el objeto de perturbar a un



© Pedro Armestre para Alianza por la Solidaridad

número menor de familias, que eran muchas debido a la elevada acumulación de gente viviendo en las proximidades del antiguo tren desde el final de la guerra”). Obviamente, al disminuir el ancho

de la franja y el número de familias reconocidas como “afectadas”, disminuiría también el coste de las compensaciones a las que CLN debería hacer frente.



© Pedro Armestre para Alianza por la Solidaridad

La obra no incluyó la construcción de barreras físicas de protección (muretes o vallas), pasarelas elevadas o subterráneas para peatones, o la habilitación de apeaderos (que ya existían antes de la rehabilitación, pero no fueron repuestos).

Así, en algo más de 900 km de vía tan sólo se han construido cuatro pasarelas elevadas peatonales para cruzar, dos de ellas en Nampula, donde hay muros de protección. El paso de 120 vagones (aproximadamente 1.650 metros) a 70 km/h está provocando un número elevado de atropellos. CLN dice tener las cifras de atropellos, aunque no las ha facilitado, pero reconoce que es un problema, aunque el número de incidencias, dicen, está disminuyendo. Si bien se podían haber adoptado medidas como la construcción de barreras físicas de protección (muretes o vallas) a los lados de las vías, pasarelas elevadas o subterráneas para peatones, o habilitar apeaderos (que existían antes de la rehabilitación, pero no fueron repuestos), esto no ha sido así.



Una vez finalizada la obra e iniciada la operación para el transporte de carbón, cada tren que sale de Moatize hacia Nacala lleva 120 vagones sin cubrir con ningún tipo de protección física (lonas o redes).

Antes de salir de Moatize, el carbón se lava con agua y se le aplica una capa de un polímero que se supone que ejerce un efecto que reduce la cantidad de polvo que suelta el carbón, pero la realidad es que el tren desprende una nube de polvo que está generando afecciones en las vías respiratorias y está marchitando los cultivos próximos. La empresa reconoce que el polímero no es del todo efectivo, y está considerando establecer otro punto a mitad del recorrido donde se vuelva a aplicar. Sin embargo, la posibilidad de cubrir los vagones con un techo o una lona está descartada debido al coste y la dificultad de ensamblar las lonas en un tren tan largo a la salida de la mina.



© Pedro Armestre para Alianza por la Solidaridad



# CRIMINILIZACIÓN DE LA PROTESTA SOCIAL



© Pedro Armestre para Alianza por la Solidaridad

**E**n el curso de la investigación se han podido detectar casos de amenazas graves contra agentes de la sociedad civil organizada (académicos, ONGs, investigadores, periodistas) que han expuesto situaciones de abuso de las empresas implicadas hacia las comunidades locales y/o abusos de poder y corrupción por parte de

instituciones del gobierno, llegando al extremo del asesinato de figuras políticas (el alcalde de Nam-pula y líder opositor Mahamudo Amurane en octubre de 2017) y de la sociedad (el catedrático de la Universidad Eduardo Mondlane, Gilles Cistac, en 2015) que se habían significado por la denuncia de casos de corrupción en torno a este proyecto.





© Pedro Armestre para Alianza por la Solidaridad

Las obras se ejecutaron, por Somague, filial controlada al 100% por SACYR desde 2004 y Neopul (es la sección de Somague especializada en infraestructuras ferroviarias).

Tal y como señalan los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos, el sector privado, sea cual sea su marco de intervención (como inversor, asistencia técnica, contrata, subcontrata, etc..) debería respetar y no violar los derechos humanos de otras personas y abordar las repercusiones negativas sobre estos, ayudando a proteger los derechos legítimos de las personas. Sin embargo, esto no ha sucedido en el caso de SACYR

Cabe señalar que la responsabilidad última de las estrategias de negocio, incluidas las relacionadas con la responsabilidad social corporativa (RSC), es de la empresa matriz. SACYR, como parte de su expansión internacional, destaca en su comunicación que “la conservación de la biodiversidad es una de las líneas estratégicas de la compañía, además de ser uno de los pilares de su política ambiental y de responsabilidad social corporativa. En todos los casos, SACYR asegura que pone en marcha todas las medidas preventivas, minimizadoras y correctivas necesarias para reducir las posibles afecciones”.<sup>2</sup>

2. <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/agua-medioambiente/noticias/8760618/11/17/SACYR-da-un-paso-mas-y-certifica-su-huella-de-carbono.html>



Con todo lo anterior, se puede afirmar que no se aprecian beneficios en términos de desarrollo a partir de la rehabilitación de la vía férrea. Es más, los impactos negativos sobre la seguridad de las personas, la salud o sobre sus medios de vida conviven con un deterioro de la conectividad entre las poblaciones a lo largo del corredor (acceso a mercados, a productos, a servicios a lo largo del “tren de la vida”), al quedar hoy prácticamente dedicada a las necesidades de transporte del carbón de la mina al puerto.

Sin embargo, en este momento, no es posible iniciar acciones para pedir responsabilidades a SACYR, pero si podemos prevenir que nuevos casos como este vuelvan a suceder, pidiéndole al gobierno español que sea proactivo y tome la iniciativa para incentivar a las empresas españolas a que cumplan con la normativa voluntaria.

Por ello, Alianza por la Solidaridad lanza una campaña para exigir que el gobierno español establezca mecanismos efectivos que garanticen que las empresas españolas respeten los derechos humanos en sus actividades en el exterior, tal y como viene recogido en el Plan de Acción Nacional de Empresas y Derechos Humanos, evitando con ello que otros casos, como el ocurrido en Mozambique, se vuelvan a repetir.



© Pedro Armestre para Alianza por la Solidaridad

Alianza pide que el gobierno cumpla con lo establecido en los principios operacionales del mencionado plan y:

\* Que el ICEX incorpore en sus servicios (programas y servicios de apoyo, información y visitas de


mercados, ayudas formación y capacitación empresarial, oportunidades de negocio, entre otras) un análisis concreto de la situación de derechos humanos en los países, así como medidas específicas que tienen que cumplir las empresas españolas para prevenir sus vulneraciones sea

cual sea su marco de actuación (inversor, asistencia técnica, contrata, subcontrata). Entre otras:

1. Que las empresas españolas se aseguren que la población local está informada del proyecto que se llevaría a cabo y que han dado su consentimiento previo, libre e informado según se establece en el convenio 169 de la OIT
2. Que se hayan realizado en la fase de prospección los debidos estudios de impacto social y ambiental por la empresa promotora. Estos estudios han de contemplar con objetividad los impactos sociales, especialmente de salud y de género, económicos, culturales y ambientales de las actividades empresariales en las poblaciones y su entorno. Los estudios de impactos deben incluir las medidas de mitigación, y un plan de evaluación y monitoreo permanente. Por último, se deberán establecer mecanismos de reparación y compensación pertinentes, garantizando los medios de vida de las comunidades y el uso sostenible de los recursos naturales.
3. Que se tomen las medidas proactivas para asegurar que se cumple con la legislación vigente en materia de seguridad, laboral y fiscal.

\* Que se incorporen los derechos humanos en las bases reguladoras como incentivos para que los proyectos que se financien incorporen la vigilancia y el respeto a los derechos humanos y los recursos naturales. Entre otros:

1. Que las empresas recojan en su política empresarial un compromiso específico de respeto a los derechos humanos y recursos naturales, quedando acreditado en la documentación a aportar.
2. En las propuestas que se presenten que se incluya un apartado en el que se relate cómo va a incorporar en el proyecto el respeto por los derechos humanos y los recursos naturales:

- 
1. Cómo se ha asegurado el consentimiento, previo, libre e informado de la población local.
  2. Cómo se va a realizar el estudio de impacto social y ambiental, así como las medidas para darle seguimiento
  3. Que se detallen las medidas para cumplir con la legislación vigente en materia de seguridad, laboral y fiscal
  4. Que se desarrollen las medidas que se van a tomar para respetar el medio ambiente cumpliendo con la legislación vigente en su país de origen y manteniendo los mismos estándares exigidos en España



ÍNDICE  
INTRODUCCIÓN  
EL CASO SACYR EN MOZAMBIQUE  
UN CASO DE ACAPARAMIENTO DE TIERRAS  
SIN COMPENSACIONES QUE ESTABLECE LA LEY  
SIN SEGURIDAD  
IMPACTO EN LA SALUD DE LAS PERSONAS  
CRIMINILIZACIÓN DE LA PROTESTA SOCIAL  
LA RESPONSABILIDAD DE SACYR  
LA CAMPAÑA



[www.alianzaporlasolidaridad.org](http://www.alianzaporlasolidaridad.org)



**Edita**

[www.alianzaporlasolidaridad.org](http://www.alianzaporlasolidaridad.org)



**Financia**

Esta publicación forma parte del convenio 14-CO1-621 financiado por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID). El contenido de dicha publicación es responsabilidad exclusiva de Alianza por la Solidaridad y no refleja necesariamente la opinión de la AECID.



Esta obra está distribuida bajo una licencia Reconocimiento- NoComercial-CompartirIgual 3.0 España (CC BY-NC-SA 3.0) disponible en: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/es/>

