

### ASAMBLEA GENERAL

Trigésimo quinto período de sesiones  
Tema 64 b) de la lista preliminar\*  
ASISTENCIA ECONOMICA ESPECIAL Y  
DE SOCORRO EN CASOS DE DESASTRE

CONSEJO DE SEGURIDAD  
Trigésimo quinto año

### Asistencia a Zambia

#### Informe del Secretario General

1. En su resolución 34/128, de 14 de diciembre de 1979, la Asamblea General pidió al Secretario General, entre otras cosas, que perseverase en sus esfuerzos por movilizar los recursos necesarios para un programa eficaz de asistencia financiera, técnica y material para Zambia, que mantuviese la situación de Zambia en constante examen y que presentase un informe sobre los progresos logrados a tiempo para que la Asamblea General examinase la cuestión en su trigésimo quinto período de sesiones.
2. En el párrafo 5 de su resolución 460 (1979), aprobada el 21 de diciembre de 1979, el Consejo de Seguridad instó a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a los organismos especializados a que prestasen ayuda urgente a Rhodesia del Sur <sup>1/</sup> y a los Estados de primera línea para fines de reconstrucción, y a que facilitasen la repatriación a Rhodesia del Sur de todos los refugiados y las personas desplazadas. Además, en el párrafo 8, el Consejo de Seguridad pidió al Secretario General que prestara asistencia en la aplicación del párrafo 5, mediante la organización inmediata de toda clase de asistencia financiera, técnica y material a los Estados de que se trataba a fin de que pudieran superar las dificultades económicas y sociales a que hacían frente.
3. En cumplimiento de esas resoluciones, el Secretario General dispuso que una misión visitase Zambia en febrero de 1980 para celebrar consultas con el Gobierno. En el informe de la misión, que se anexa al presente documento, se resume la condición económica y financiera del país, se destacan los principales problemas de transportes y alimentos con que tropieza el país, se presenta una lista de las

\* A/35/50.

<sup>1/</sup> Rhodesia del Sur se independizó el 17 de abril de 1980, a las 24.00 horas, y pasó a ser la República de Zimbabue.

necesidades del Gobierno en materia de transportes y telecomunicaciones y de reconstrucción agrícola y de otra índole, y se informa sobre la aplicación del programa de asistencia económica especial.

4. En el párrafo 10 de la resolución 34/128, la Asamblea General invitó a diversos organismos especializados y otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas a que señalaran a la atención de sus órganos rectores, para su consideración, la asistencia que prestaban a Zambia, y que informaran de los resultados de esa asistencia y de sus decisiones al Secretario General a tiempo para que la Asamblea General los examinase en su trigésimo quinto período de sesiones. Las respuestas de los organismos y de las organizaciones se reproducirán en un informe del Secretario General sobre Zambia y otros países para los cuales la Asamblea General ha pedido al Secretario General que organice programas de asistencia económica especial.

ANEXO

Informe de la misión de estudio a Zambia

(17 a 23 de febrero de 1980)

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I. INTRODUCCION .....	1 - 9	3
II. RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES PRINCIPALES .....	10 - 20	5
III. LA SITUACION ECONOMICA .....	21 - 38	6
A. Generalidades .....	21 - 27	6
B. Finanzas gubernamentales .....	28 - 31	7
C. Balanza de pagos .....	32 - 34	9
D. Perspectivas para 1980 .....	35 - 38	9
IV. ASPECTOS ESPECIALES DE LA SITUACION DE ZAMBIA .....	39 - 59	12
A. Sistema de transporte .....	40 - 48	12
B. Situación alimentaria .....	49 - 56	15
C. Refugiados .....	57 - 59	18
V. NECESIDADES DE RECONSTRUCCION Y REHABILITACION .....	60 - 106	19
A. Transportes .....	61 - 88	19
1. Sistema ferroviario .....	62 - 75	19
a) Ferrocarril de Zambia .....	63 - 68	19
b) Ferrocarril Tanzania/Zambia .....	69 - 75	21
2. Transporte por carretera .....	76 - 84	23
a) Zambia/Tanzania Road Services .....	77 - 80	23
b) Contract Haulage Ltd. ....	81 - 83	24
c) United Bus Company of Zambia .....	84	25

/...

INDICE (continuación)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
3. Transporte aéreo .....	85 - 88	25
B. Telecomunicaciones .....	89 - 92	27
C. Rehabilitación del sector agropecuario y de otros sectores en las zonas fronterizas .....	93 - 106	29
1. Proyectos de abastecimiento de agua .....	94	29
2. Proyectos de lucha contra la zoonosis .....	95 - 97	30
3. Otros proyectos para el sector agrícola ...	98 - 99	30
4. Reparación y sustitución de edificios y equipo .....	100 - 102	31
D. Otros proyectos de rehabilitación y desarrollo .	103 - 106	32
VI. PROGRESOS REALIZADOS EN LA EJECUCION DEL PROGRAMA ESPECIAL DE ASISTENCIA ECONOMICA .....	107 - 112	33
A. Asistencia internacional .....	108 - 110	33
B. Asistencia a proyectos concretos de desarrollo .	111 - 112	35

Map showing existing internal paved roads and railways.

## I. INTRODUCCION

1. En informes anteriores del Secretario General sobre la asistencia a Zambia (A/34/407, A/33/343 y E/1978/114/Rev.1) se indicaron las diversas resoluciones aprobadas por el Consejo de Seguridad, la Asamblea General y el Consejo Económico y Social y los informes presentados a esos órganos por el Secretario General sobre la asistencia a Zambia.
2. El 14 de diciembre de 1979, la Asamblea General aprobó la resolución 34/128, relativa a la asistencia a Zambia. En dicha resolución, la Asamblea exhortó a la comunidad internacional a que prestase a Zambia asistencia financiera, material y técnica y pidió al Secretario General que dispusiera la realización de un examen de la situación en Zambia y los progresos logrados en la organización y ejecución del programa de asistencia económica especial a ese país a tiempo para que la Asamblea General examinase la cuestión en su trigésimo quinto período de sesiones.
3. A raíz de los fructíferos resultados de la Conferencia de Lancaster House en cuanto a lograr un acuerdo sobre una constitución para un Zimbabwe libre e independiente, así como sobre disposiciones para una cesación del fuego, el Consejo de Seguridad, en su 2181a. sesión, celebrada el 21 de diciembre de 1979, aprobó la resolución 460 (1979). En el párrafo 5 de esa resolución, el Consejo de Seguridad instó a los Estados Miembros y a los organismos especializados a que prestasen ayuda urgente a Rhodesia del Sur y a los Estados de primera línea para fines de reconstrucción, y a que facilitasen la repatriación a Rhodesia del Sur de todos los refugiados y las personas desplazadas. En el párrafo 8, pidió al Secretario General que prestase asistencia mediante la organización de asistencia financiera, técnica y material a los Estados de que se trataba.
4. En respuesta a la resolución 34/128 de la Asamblea General y la resolución 460 (1979) del Consejo de Seguridad, el Secretario General dispuso que una Misión visitase Zambia del 17 al 23 de febrero de 1980, con objeto de celebrar consultas con el Gobierno sobre la situación económica, los progresos logrados en la ejecución del programa de asistencia económica especial y las necesidades de rehabilitación y reconstrucción. La Misión fue dirigida por el Coordinador Común de Programas de Asistencia Económica Especial de la Oficina de Cuestiones Políticas Especiales, y entre sus miembros figuraban representantes de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y el Departamento de Cooperación Técnica para el Desarrollo.
5. El jefe de la Misión fue recibido por el Presidente de la República de Zambia, Dr. Kenneth D. Kaunda, quien describió los progresos logrados en la ejecución del programa de estabilización económica durante 1978 y 1979, y esbozó las necesidades urgentes de asistencia para la reconstrucción.
6. La Misión se reunió con el Ministro de Transportes y Comunicaciones, quien describió la grave situación en materia de transporte por la que atravesaba Zambia y las necesidades de asistencia de reconstrucción en el sector de los transportes y las comunicaciones.

7. El Gobierno de Zambia había preparado diversos documentos de antecedentes para facilitar la labor de la Misión. En dichos documentos se trataban las finanzas gubernamentales, la balanza de pagos, los acontecimientos económicos y monetarios de 1979, las necesidades de alimentos y las necesidades de rehabilitación y reconstrucción a raíz de la solución del problema de Rhodesia del Sur.

8. Durante todo el tiempo que permaneció en Zambia, la Misión celebró reuniones regulares con un Comité de altos funcionarios, presidido por el Secretario Adjunto del Consejo de Ministros. Integraban dicho Comité representantes del Banco de Zambia, el Ministerio de Finanzas y Cooperación Técnica, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Agricultura, la Comisión de Planificación Nacional, el Ministerio del Interior y la Secretaría de Planificación para Casos de Emergencia. Los miembros de la Misión también se entrevistaron con altos funcionarios de la National Agricultural Marketing Board (NAMBOARD), los Ferrocarriles de Zambia, las Zambia Airways y los Zambia-Tanzania Road Services. En estas reuniones se analizaron minuciosamente las necesidades de reconstrucción y diversos aspectos de la situación económica y financiera. La Misión también se reunió con miembros residentes de la comunidad diplomática de Lusaka para darles información preliminar sobre sus conclusiones.

9. La Misión desea dejar constancia de su reconocimiento por la asistencia recibida del Gobierno de Zambia. La Misión desea también agradecer la asistencia que recibió del Representante Residente del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y otros representantes del sistema de las Naciones Unidas en Zambia.

## II. RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES PRINCIPALES

10. Zambia ha ejecutado con éxito un programa de estabilización económica y ha logrado reducir el atraso de sus pagos al exterior. Además, la balanza de pagos de Zambia ha pasado de una situación de déficit a una de superávit; los cálculos provisionales para 1979 indican un excedente de 37 millones de kwacha a/.
11. En 1979, el producto interno bruto calculado en valores reales declinó en un 5% con respecto al nivel del año anterior. En valores corrientes, sin embargo, el PIB fue considerablemente superior en 1979, en gran parte como resultado de precios más altos para las exportaciones minerales.
12. El Gobierno de Zambia prevé un mejoramiento de la situación económica y un excedente mayor en la balanza de pagos en 1980. Además, el Gobierno espera que casi todos sus gastos sean cubiertos por los ingresos y los préstamos a largo plazo.
13. Los transportes siguen siendo el problema principal. La situación se ha agravado por la destrucción de 11 puentes (véase el mapa al final del informe). En consecuencia, se han acumulado cantidades considerables de exportaciones e importaciones atrasadas. Como se necesitará algún tiempo para reparar los daños, es probable que los transportes sigan constituyendo una limitación seria en el futuro próximo.
14. Zambia hizo frente a una grave escasez de maíz en 1979, como resultado de la sequía y de demoras en la llegada de fertilizantes. El Gobierno tuvo que importar grandes cantidades, para las que se necesita un volumen adicional de asistencia financiera externa. Esas importaciones en gran escala significarán un mayor esfuerzo para la capacidad de transporte disponible.
15. El panorama para la cosecha de 1980 es desfavorable y, en ocasión de la visita de la Misión, se calculó que deberían importarse unas 209.000 toneladas de maíz. Todo esto demandará financiación externa.
16. Zambia tendrá que emprender programas importantes de reconstrucción y rehabilitación para aprovechar las nuevas circunstancias y recuperarse de las pérdidas de los últimos años. En total, se necesitarán unos 295 millones de kwacha.
17. En el sector de los transportes, será preciso recibir asistencia por un total de 267.493.000 de kwacha. De esa suma, se requerirán unos 94 millones de kwacha para la rehabilitación del sistema de ferrocarriles de Zambia, alrededor de 34 millones de kwacha para satisfacer las necesidades del transporte por carretera y más de 140 millones de kwacha para cubrir las exigencias del transporte aéreo.
18. Se calcula que las inversiones en telecomunicaciones serán de alrededor de 1,7 millones de kwacha.
19. La rehabilitación de las zonas fronterizas exigirá más de 26 millones de kwacha.
20. El Gobierno firmó varios acuerdos de asistencia internacional en 1979, por un monto total de aproximadamente 232,6 millones de dólares estadounidenses, de los que alrededor del 29% se concedió en forma de subsidios.

---

a/ La unidad monetaria nacional es la kwacha (k). En el presente informe, las conversiones a dólares estadounidenses se han efectuado al tipo de cambio de una kwacha = 1,27 dólares.

### III. LA SITUACION ECONOMICA

#### A. Generalidades

21. En los informes anteriores del Secretario General (A/34/407, A/33/343 y E/1978/114/Rev.1) se describió con algún detalle la evolución de la grave situación económica y financiera de Zambia. En resumen, desde 1973, año en que se cerró la frontera con Rhodesia del Sur, el producto interno bruto prácticamente no ha aumentado en valores reales. Más aún, en 1973, 1975, 1977 y 1979 hubo declinaciones reales. En el mismo período, la posición financiera del Gobierno se deterioró en forma aguda, y el déficit general acumulado para el período comprendido entre 1973 y 1979 ascendió a 1.300 millones de kwacha. La debilitación de la posición externa de Zambia fue aún más seria. La balanza general de pagos fue altamente desfavorable y el déficit acumulado de la deuda externa ascendió a más de 900 millones de kwacha para el período comprendido entre 1973 y 1979. Se acumularon sumas considerables de pagos atrasados, especialmente a partir de 1975.

22. El factor fundamental a que puede atribuirse la evolución de la crisis financiera y económica fue la aplicación de sanciones obligatorias contra Rhodesia del Sur, que no sólo produjo gastos directos masivos, sino que alteró gravemente el programa normal de desarrollo de Zambia. Además, el precio del cobre, exportación principal de Zambia, siguió siendo bajo durante la mayor parte del período y el sistema de transporte resultó insuficiente para atender a las importaciones y exportaciones de Zambia. Como país en desarrollo que no produce petróleo, Zambia hizo frente a una cuenta mayor de importaciones como resultado del aumento de los precios del petróleo, y realizó gastos de transporte muy superiores, tanto para las importaciones como para las exportaciones. Además, los ataques armados por parte del régimen ilegal de Rhodesia del Sur produjeron fuertes pérdidas y daños.

23. Durante 1978 y 1979, Zambia aplicó con éxito un programa importante de estabilización económica. Ese programa dio por resultado una mejora considerable de la posición financiera del Gobierno y de la posición de Zambia en cuanto a los pagos al exterior. El programa implicó un control severo del nivel de las importaciones y la limitación del crecimiento de los gastos gubernamentales. Si bien mejoró la posición financiera del Gobierno, el programa produjo un efecto deprimente sobre el desarrollo económico inmediato.

24. Se calcula que el producto interno bruto real declinó en un 5% de 1978 a 1979. La utilización de la capacidad siguió siendo baja en varias industrias importantes, como consecuencia de la escasez de repuestos importados y materias primas necesarias, debida a la falta de divisas y a atascamiento en materia de transporte.

25. La producción minera se redujo en 1979, en comparación con 1978; el volumen de la producción de cobre, de unas 585.000 toneladas, fue inferior en un 12% aproximadamente. Sin embargo, en 1979, hubo una mejora considerable en el precio

de las principales exportaciones minerales de Zambia. El precio del cobre aumentó de 1.440 dólares por toneladas en diciembre de 1978 a más de 2.000 dólares por tonelada en marzo de 1979. Los precios del cobalto aumentaron en un 350%, con lo que dicho mineral pasó a ser un factor importante para el ingreso de divisas y ayudó a incrementar las utilidades de la industria minera. El precio del plomo ascendió a niveles sin precedentes. En consecuencia, el valor de la producción del sector minero en precios corrientes aumentó en casi un 40%.

26. En valores reales, el valor de la producción industrial aumentó en un 9% en 1979. En cambio, el sector agrícola no tuvo un año de buen rendimiento y se calcula que la producción total disminuyó en un 9% en valores reales. Esa declinación se debió casi enteramente a la postrísima cosecha de maíz ocasionada por la falta relativa de lluvias durante la estación de crecimiento de 1978/79 y la escasez de fertilizantes provocada por los problemas del transporte. En consecuencia, la producción de maíz no llegó a cubrir el 50% de las necesidades internas y hubo que importar gran cantidad de maíz. La producción de trigo también fue ligeramente inferior en 1979. Sin embargo, con respecto a otros cultivos, la situación mejoró considerablemente: la producción de algodón casi se duplicó y la de tabaco aumentó en cerca de un 25% en tanto que la cosecha de girasol superó en un 50% la del año anterior.

27. En otros sectores, la economía tuvo resultados variados. En la industria de la construcción, gravemente afectada por la reducción de gastos de capital, el valor de la producción decayó en un 19%. Como consecuencia de las importaciones marginalmente más altas y del aumento de la oferta de las industrias locales, el volumen del comercio al por mayor y al por menor aumentó en ligera medida. Los transportes siguieron representando una limitación importante en las actividades económicas del país.

#### B. Finanzas gubernamentales

28. Entre los grandes problemas que el Gobierno de Zambia ha enfrentado en los años recientes se han contado los desequilibrios internos ocasionados por crecidos déficit gubernamentales. En 1979, el Gobierno siguió aplicando la política de ajustar los gastos estrictamente al nivel de los ingresos y de la financiación convenida. Ello permitió que el Gobierno cumpliera todos sus compromisos, manteniendo al mismo tiempo el alto nivel de gestión y disciplina fiscales logrado en 1978.

29. Los ingresos gubernamentales en 1979 ascendieron a 615 millones de kwacha, suma superior aproximadamente en un 5% a los cálculos presupuestarios. Los ingresos por concepto de impuestos sobre la renta totalizaron 230 millones de kwacha y los procedentes de derechos aduaneros, impuestos sobre el consumo e impuestos sobre las ventas totalizaron 300 millones de kwacha. En razón de las pérdidas acumuladas, las compañías mineras no contribuyeron a los ingresos gubernamentales durante el año, aunque volvieron a una situación lucrativa.

30. Los gastos periódicos correspondientes a 1979 fueron rigurosamente controlados por el Gobierno y los gastos de capital se mantuvieron en unos 67 millones de kwacha por debajo de los cálculos presupuestarios. En consecuencia, el total de gastos gubernamentales fue sólo marginalmente superior a los cálculos presupuestarios, pese a las grandes necesidades imprevistas de asistencia financiera para la NAMBOARD. Durante 1979, la NAMBOARD experimentó una crisis financiera ocasionada en parte por una diferencia de larga data entre sus precios de compra y de venta y en parte por el alto costo del maíz importado necesario para compensar la escasez de la producción local. Las pérdidas acumuladas de la NAMBOARD durante los tres años anteriores, calculadas en unos 93 millones de kwacha, tuvieron que ser cubiertas con adelantos del Gobierno. El Gobierno concedió otros adelantos a la NAMBOARD con cargo a la cuenta de capital. Con excepción de esa demanda extraordinaria, los gastos periódicos y de capital del Gobierno se mantuvieron por debajo de las cifras presupuestarias previstas para el año.

31. Las cuentas gubernamentales de 1979 y los cálculos para 1980 se indican en el cuadro 1.

Cuadro 1

Cuentas gubernamentales de 1979 y 1980

(en millones de kwacha)

	<u>1979</u> <u>Presupuesto</u>	<u>1979</u> <u>Cifras reales</u> <u>(provisionales)</u>	<u>1980</u> <u>Presupuesto</u>
Ingresos	584,0	615,0	758,0
Gastos periódicos	641,7	757,0	838,3
Superávit (deficit) corriente	(57,7)	(142,0)	(80,3)
Gastos de capital	195,4	128,0	191,3
Total de gastos	837,1	885,0	1 029,6
Superávit (déficit) global	(253,1)	(270,0)	(271,6)

Fuente: Gobierno de Zambia.

### C. Balanza de pagos

32. Los cálculos preliminares indican un cambio en la situación de la balanza de pagos de Zambia, pues se registran superávit en la cuenta corriente y en la cuenta global. Las exportaciones alcanzaron un nivel sin precedentes, por un total de 1.080 millones de kwacha. Las importaciones de mercancías se elevaron en un 25% y pasaron a 625 millones de kwacha, lo cual arrojó un superávit comercial de 455 millones de kwacha. Aunque el volumen de mercancías importadas fue ligeramente superior al de 1978, el volumen de las importaciones es aún poco más de la mitad del volumen de comienzos del decenio de 1970.

33. Los cálculos preliminares revelan que, en 1979, hubo un superávit de 37 millones de kwacha en la cuenta corriente de la balanza de pagos, en comparación con un déficit de 162 millones de kwacha en 1978.

34. En los dos últimos años, el Gobierno ha llevado a cabo con éxito un programa de estabilización. Al final del programa, en marzo de 1980, se habían cumplido todos los plazos de los giros trimestrales del Fondo Monetario Internacional; dichos giros ascendían a 325 millones de kwacha. Los recursos externos disponibles permitieron a Zambia mantener un nivel mínimo de importaciones y reducir en unos 157 millones de kwacha los pagos externos atrasados. A fines de 1979, las obligaciones pendientes ascendían a 360 millones de kwacha. Teniendo en cuenta todos los ingresos y pagos, se prevé que la balanza de pagos global para 1979 indicará un modesto superávit, en comparación con el déficit de 260 millones de kwacha en 1978.

### D. Perspectivas para 1980

35. Al presentar el presupuesto para 1980, el Ministro de Finanzas anunció que el país aplicaría una política económica caracterizada por un criterio cauteloso y moderado, con miras a seguir mejorando la posición financiera nacional. El Ministro de Finanzas señaló que, a fin de reducir las consecuencias inflacionarias de una excesiva toma de préstamos por el Gobierno del sistema bancario, continuaría la limitación de los gastos públicos. Se concedería atención al sector privado y a las instituciones paraestatales como medios de promover el desarrollo económico, y al mejoramiento del sector de los transportes y la creación de nuevas y productivas oportunidades de empleo.

36. En general, se estima que la posición económica del país mejorará en 1980. En comparación con 1979, el Gobierno prevé un modesto superávit en la balanza de pagos y un menor déficit presupuestarios. En el cuadro 2 infra se presenta el proyecto de presupuesto para 1980.

37. Según el Ministro de Finanzas, el presupuesto de 1980 tiene por objeto alcanzar tres objetivos: controlar la inflación; estimular el empleo; y fortalecer la balanza de pagos del país y reducir los pagos atrasados. Como se puede ver en el cuadro, el déficit presupuestario general previsto para 1980 está al mismo nivel que el año anterior. La mayor parte del déficit se sufragará con préstamos a largo plazo de fuentes internas y externas. Solamente unos 60 millones de kwacha se financiarían con préstamos a corto plazo del sistema bancario.

38. El Gobierno espera que los ingresos alcancen los 758 millones de kwacha, es decir, que superen en más de 140 millones de kwacha los ingresos de 1979. La introducción de nuevas medidas previstas para desalentar el consumo de artículos de lujo y mercaderías importadas costosas representará 27 millones de kwacha. Los artículos afectados serán las bebidas alcohólicas, los cigarrillos, la gasolina y el combustible diésel. El Gobierno pronostica un aumento pequeño, pero significativo, del sector minero, de alrededor de 40 millones de kwacha. El Gobierno se propone aumentar el nivel de gastos de capital, debido a la moderada mejora de las condiciones económicas y las perspectivas algo más satisfactorias en materia de recaudación de ingresos. Así, tiene intenciones de asignar 191 millones de kwacha para gastos de capital en 1980, en comparación con gastos reales de 128 millones de kwacha en 1979. El aumento de los gastos periódicos, aproximadamente del 11%, obedece principalmente a una elevación de los sueldos y salarios de los funcionarios públicos.

Cuadro 2

Presupuesto interno: 1979 y 1980

(millones de kwacha)

	1979 Cálculo presupuestario	1979 Cifra real	1980 Cálculo presupuestario
Ingresos periódicos	584,0	615,0	758,0
Gastos periódicos	641,7	757,0	838,3
Déficit corriente	(57,7)	(142,0)	(80,3)
Gastos de capital	195,4	128,0	191,3
Déficit general	253,1	(270,0)	(271,6)
Financiación:			
Interna	41,0	41,0	67,0
Externa	149,5	141,0	144,6
Déficit neto	(62,6)	(88,0)	(60,0)

Fuente: Gobierno de Zambia.

#### IV. ASPECTOS ESPECIALES DE LA SITUACION DE ZAMBIA

39. Hay tres aspectos especiales de la situación de Zambia que merecen consideración detallada. Son ellos: la situación del transporte; la situación alimentaria; y el problema de los refugiados.

##### A. Sistema de transporte

40. Zambia, país sin litoral y con un gran volumen de importaciones y exportaciones, depende de un sistema de transporte de funcionamiento apropiado. En 1965, cuando el Gobierno de Rhodesia del Sur declaró ilegalmente la independencia, las importaciones y exportaciones de Zambia se transportaban casi exclusivamente por la ruta del ferrocarril meridional. Sólo una pequeña proporción del tráfico de Zambia pasaba por Lobito, en Angola, al Ferrocarril de Benguela. Después de 1965, con la aplicación progresiva de sanciones internacionales contra el régimen ilegal de Rhodesia del Sur y la decidida política de Zambia de reorientar su comercio hacia otros países y a través de otros países de conformidad con las resoluciones del Consejo de Seguridad, se produjo un gran aumento del volumen de importaciones y exportaciones que se transportaban por carretera a Dar es Salaam y por ferrocarril a Lobito. Además, se comenzó a utilizar en gran medida la ruta por carretera y ferrocarril que cruzaba Mozambique. A pesar de dichos esfuerzos, cuando en 1973 se cerró la frontera entre Zambia y Rhodesia del Sur, aproximadamente dos tercios del comercio exterior de Zambia se realizaban todavía por la ruta meridional.

41. El cierre de la frontera perjudicó enormemente el comercio habitual y el desarrollo normal de Zambia. Entre 1973 y mediados de 1975, la ruta ferroviaria que cruzaba el Zaire hasta Lobito se convirtió en el medio más importante de transportar las importaciones y exportaciones de Zambia. Sin embargo, para poder atender todo el tráfico, aumentó la utilización de camiones, que viajaban por sistemas de carreteras inadecuadas hasta Dar es Salaam, Mombasa y Mozambique y representaban costos más elevados. En 1975, cuando se inauguró el Ferrocarril Tanzania/Zambia (TAZARA), que coincidió con el cierre de la ruta de Lobito, las carreteras y el ferrocarril a Dar es Salaam se convirtieron en la ruta principal de las importaciones y exportaciones de Zambia. Para 1977, casi un millón de toneladas del tráfico de Zambia se transportaban a Dar es Salaam por conducto de TAZARA y más de 300.000 toneladas se transportaban por carretera al puerto de Dar es Salaam y desde él.

42. Sin embargo, por numerosas razones, las rutas a Dar es Salaam resultaron insuficientes para atender todo el tráfico. Como la situación del puerto depende del funcionamiento apropiado del tráfico por ferrocarril y carretera, la imposibilidad de transportar las importaciones y exportaciones de Zambia produjo congestiones en el puerto, lo cual a su vez, contribuyó a aumentar la ineficacia del sistema y provocó más congestiones. La situación se volvió tan seria que, a finales de 1978, Zambia volvió a abrir la ruta ferroviaria meridional a los puertos de Sudáfrica. En 1979, dicha ruta se convirtió en la principal vía para las importaciones y exportaciones de Zambia, aunque la suma del tráfico por carretera y ferrocarril que pasaba por Dar es Salaam era mayor y representaba prácticamente la mitad del comercio total de Zambia.

43. En el cuadro 3 se presenta el volumen total de tráfico de Zambia durante los últimos ocho años en las diversas rutas disponibles.

Cuadro 3

Quotas para el comercio exterior de Zambia

Total de importaciones y exportaciones, 1972-1979

(en miles de toneladas)

	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>
Ferrocarril de Lobito a Zaire	314	807	947	566	135*	132*	98*	54*
Carretera de Dar es Salaam	412	484	590	660	571	337	226	305
Ferrocarril de Dar es Salaam	-	-	-	115	675	937	913	451
Carretera de Mombasa	-	113	172	24	34	4	-	-
Carretera y ferrocarril de Mozambique	46	150	135	235	212	68	104	68
Ferrocarril meridional	1 331	40	-	-	-	-	136	637
Otras (incluida la ruta aérea)	8	78	62	61	30	65	52	34
<b>Total</b>	<u>2 111</u>	<u>1 672</u>	<u>1 906</u>	<u>1 661</u>	<u>1 657</u>	<u>1 543</u>	<u>1 529</u>	<u>1 549</u>

Fuente: Gobierno de Zambia.

\* El tráfico del Zaire sólo después de mediados de 1975, cuando cesó el tráfico internacional por el ferrocarril de Bengala a Lobito.

44. Se observará que Zambia utilizaba varias rutas para sus importaciones y exportaciones. Dichas rutas incluían el transporte por carretera hasta Dar es Salaam, TAZARA, la ruta combinada de carretera y ferrocarril que cruzaba Mozambique y el sistema ferroviario meridional. Ninguno de los sistemas funcionaba sin limitaciones. La ruta meridional no tenía más que una capacidad reducida, porque durante parte del año los trenes funcionaban únicamente de día y sólo se permitía que 35 vagones de ferrocarril cruzaran la frontera diariamente en cada dirección. TAZARA se encontraba ante un grave problema de falta de locomotoras y de interrupción de tráfico cuando un extenso tramo de la línea se veía afectado por inundaciones. El sistema de transporte por carretera no contaba con vehículos suficientes. Todos los elementos del sistema de transporte sufrían las consecuencias de la escasez de repuestos importados y de divisas.
45. Esta grave situación del transporte se vio acentuada en 1979 por la destrucción producida por las fuerzas del régimen ilegal de Rhodesia del Sur. El transbordador de Kazungula quedó destruido en abril, con lo que se cortó el enlace por carretera a través de Botswana hasta la cabecera del ferrocarril en Francistown. Simultáneamente, el Ferrocarril de Rhodesia introdujo un sistema de operaciones diurnas únicamente, lo cual redujo casi a la mitad el tráfico transportado por ferrocarril en la ruta meridional. Durante octubre y noviembre, se hicieron volar 11 puentes en Zambia, dos de ferrocarril y nueve de carretera. En el segundo informe provisional del Comité ad hoc del Consejo de Seguridad establecido por la resolución 455 (1979) (S/13694) figuran los detalles de la destrucción de los puentes. En resumen, la destrucción de los puentes ferroviarios de Chambeshi y Lunsenfwa alteró gravemente el tráfico ferroviario hasta Dar es Salaam. También fueron destruidos los puentes viales sobre los ríos Chambeshi y Lunsenfwa, con lo que se cerró la ruta de tráfico por carretera hacia Dar es Salaam. También se cerraron otras rutas que pasaban por Malawi y Mozambique. El puente de Chongwe y otros dos puentes cerca de Rufunsa fueron destrozados por explosión, situación que interrumpió el tráfico en la carretera oriental. Si bien la conexión del ferrocarril meridional no resultó afectada por los ataques, tres puentes fueron destruidos en la carretera de Kafue a Chirundu, y la carretera de Lusaka a Livingstone quedó cortada cuando se destruyó el puente de la carretera de Kaleyá.
46. El Gobierno de Zambia calculó que se necesitarían 18,7 millones de dólares para reparar y sustituir los puentes dañados. En su resolución 455 (1979), de 23 de noviembre de 1979, el Consejo de Seguridad exhortó a la comunidad internacional a que prestara ayuda a Zambia en la reconstrucción de su infraestructura. Las promesas de asistencia internacional para este fin figuran en el informe del Comité ad hoc del Consejo de Seguridad establecido por la resolución 455 (1979) (S/13774, de fecha 31 de enero de 1980).
47. Además, el Gobierno de Zambia creó un fondo para la reconstrucción de puentes e hizo un llamamiento a la nación a fin de lograr donaciones para la reconstrucción de puentes. El pueblo de Zambia respondió al llamamiento con la donación de 2,3 millones de kwacha.
48. Así, pues, al término de 1979, la única ruta intacta para las importaciones y exportaciones de Zambia era el enlace ferroviario meridional, que también transportaba un considerable tonelaje de Zaire y sólo funcionaba de día. Se

adoptaron medidas para evitar algunos de los puentes destruidos, y se crearon métodos especiales para atender al tráfico en tránsito, pero los arreglos representaban gastos sustancialmente más elevados y no permitían transportar todo el tonelaje necesario. En consecuencia, se produjo una gran acumulación de importaciones y exportaciones. En febrero de 1980, había más de 80.000 toneladas de importaciones de Zambia acumuladas en el puerto de Dar es Salaam; 15.000 toneladas de importaciones se hallaban abandonadas en las rutas que cruzaban Malawi y Mozambique; y 300.000 toneladas de importaciones se encontraban acumuladas en Sudáfrica, Botswana y Rhodesia del Sur. El cobre y otras exportaciones de minerales también se habían acumulado dentro de Zambia. El aumento de la capacidad de las rutas existentes y la reparación de todos los daños ha de tomar algún tiempo. Por consiguiente, es probable que el transporte continúe siendo un grave problema durante 1980. A continuación se examinan en detalle las necesidades del sector de los transportes

## B. Situación alimentaria

49. Zambia se autoabasteció de maíz en 1976 y un año más tarde pudo exportar el excedente a los países vecinos. Sin embargo, en 1978-1979 hubo una cosecha muy mala a consecuencia de la insuficiencia de las lluvias y la llegada tardía de los fertilizantes, por lo que hubo que importar grandes cantidades de maíz para satisfacer las necesidades internas. La producción comercializada de maíz en 1978-1979 fue de sólo 3,5 millones de bolsas, es decir, 315.000 toneladas métricas, en comparación con 6,5 millones de bolsas (585.000 toneladas) en 1977-1978.

50. Afortunadamente, Zambia pudo cubrir la mayor parte del déficit de su producción gracias a los préstamos y donaciones de algunos países para la compra de alimentos. La mayor parte del maíz incluido en los acuerdos negociados a comienzos de 1979 se entregó a tiempo. La calidad en general fue aceptable, con excepción de unas 2.000 toneladas de un envío del Programa Mundial de Alimentos que llegaron a Zambia en muy mal estado por haber estado almacenadas demasiado tiempo y en condiciones inadecuadas en el puerto de Dar es Salaam.

### 1. Existencias de maíz

51. La NAMBOARD calculó que las existencias de maíz del país al 19 de febrero de 1980 eran de 117.000 toneladas. Teniendo en cuenta que el consumo mensual de Zambia es de unas 54.000 toneladas, sólo se podría satisfacer algo más de las necesidades de consumo de dos meses con las existencias disponibles. Antes de que los consumidores puedan disponer de la nueva cosecha (1979-1980) alrededor del 1º de julio, el Gobierno tendrá que importar unas 150.000 toneladas de maíz. Aunque se sabe que esa cantidad se podrá entregar pronto, el transporte planteará grandes problemas. No se ha conseguido financiación para todo el maíz disponible y se requiere asistencia internacional adicional para ese fin. En el cuadro 4 figuran cálculos de las existencias de maíz para el período que finaliza en julio de 1980.

## 2. Producción de maíz: cosecha de 1979-1980

52. Durante la estación de siembra de 1979-1980, las lluvias fueron abundantes en todo el país y el Gobierno esperaba una buena cosecha. Sin embargo, en los primeros meses de 1980, llovió muy poco en las provincias orientales y septentrionales y en el resto del país no hubo virtualmente lluvias.

53. La proyección más reciente de la próxima cosecha que comenzará en julio de 1980, suministrada por el Ministerio de Agricultura, indica que la producción tal vez sea de sólo 5,5 millones de bolsas, es decir, 495.000 toneladas. El Gobierno calcula que se consumirán unas 704.000 toneladas. Esta cifra proyectada prevé un aumento anual del consumo de un 7% y presupone un 5% de pérdidas en almacenamiento y tránsito. Sobre la base de esa proyección, Zambia tendrá que importar unas 209.000 toneladas de maíz en 1980. La cosecha final dependerá de las lluvias que haya en marzo y abril. Se informó a la misión de que el Gobierno proporcionaría a los posibles donantes proyecciones revisadas de la cosecha.

## 3. Medidas especiales con respecto a la situación alimentaria

54. Al Gobierno le preocupan los déficit periódicos de la producción de maíz. Se está considerando la posibilidad de establecer un sistema de alerta anticipada y un programa de seguridad alimentaria. Este programa, que fue preparado por una misión FAO/PMA, requiere una reserva de por lo menos un millón de bolsas, la construcción de silos mejorados en todo el país y teniendo en cuenta el grave problema interno que plantea el transporte, la mejora del sistema de distribución del maíz.

55. Además, el Gobierno asignará prioridad a la importación de fertilizantes para que los agricultores los reciban a tiempo y se pueda aumentar la superficie cultivada. Además de estas medidas, el Gobierno ha anunciado recientemente un aumento de los precios recibidos por el productor como incentivo para que los agricultores del sector de subsistencia vendan el maíz a los organismos locales de comercialización.

56. Dada la gran escasez de divisas, es evidente la necesidad de Zambia de recibir ayuda alimentaria de la comunidad internacional.

Cuadro 4

Ventas y existencias de maíz, durante el período que termina en julio de 1980  
 (miles de toneladas)

(cálculos al 19 de febrero de 1980)

	<u>Agosto</u> <u>1979</u>	<u>Septiembre</u>	<u>Octubre</u>	<u>Noviembre</u>	<u>Diciembre</u>	<u>Enero</u> <u>1980</u>	<u>Febrero</u>	<u>Marzo</u>	<u>Abril</u>	<u>Mayo</u>	<u>Junio</u>	<u>Julio</u>
Existencias iniciales	142,8	243,9	286,2	267,2	252,6	206,8	161,5	106,7	127,0	148,2	106,6	63,4
Compras (Importaciones)	141,2	95,1	23,8	33,8	,1	-	-	72,0 <sup>2</sup>	72,0 <sup>2</sup>	-	-	150,0 <sup>3</sup>
Total parcial	284,0	339,0	310,0	301,0	252,7	206,8	161,5	178,7	199,0	148,2	106,6	213,4
Consumo	40,1	52,8	42,8	48,4	45,9	45,3 <sup>1</sup>	54,8	51,7	50,8	41,6	43,2	52,7
Saldo de cierre	243,9	286,2	267,2	252,6	206,8	161,5	106,7	127,0	148,2	106,6	63,4	160,7

Fuente: Junta Nacional de Comercialización Agrícola de Zambia.

Hipótesis:

1. A partir de enero de 1980, el consumo proyectado sobrepasa en un 7% el consumo mensual durante el año anterior.
2. Entregas previstas según los acuerdos firmados en 1979.
3. Compras de la producción propia de la nueva cosecha.

C. Refugiados

57. En 1979 el número de refugiados en Zambia continuó aumentando y para comienzos de 1980 había en los campamentos más de 45.000 refugiados zimbabwenses, sobre todo niños y mujeres. Además, Zambia proporcionó asilo también a namibianos y sudafricanos.

58. Después de la cesación del fuego en Rhodesia del Sur se inició una importante operación de repatriación en cooperación con el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR). Según los procedimientos establecidos en el Acuerdo de Lancaster House, se repatriaron 4.292 refugiados zimbabwenses durante la primera etapa de esa operación, que finalizó el 24 de febrero. Al parecer, algunos refugiados regresaron por sus propios medios. Cuando la misión visitó Zambia en febrero de 1980, quedaban unos 40.000 refugiados en los campamentos que esperaban ser repatriados. Se preveía que la segunda etapa del programa de repatriación comenzaría en marzo. Será necesario organizar un programa de rehabilitación y reasentamiento y habrá que construir nuevas escuelas y dispensarios para los refugiados a su regreso.

59. Aunque se prevé que la mayor parte de los refugiados zimbabwenses serán repatriados en un futuro próximo, algunos permanecerán en Zambia por razones de salud o educación. Así pues, se seguirá necesitando asistencia internacional para esos refugiados, así como para los refugiados de Sudáfrica y Namibia.

## V. NECESIDADES DE RECONSTRUCCION Y REHABILITACION

60. La independencia de Zimbabwe y el establecimiento de relaciones normales en la región brinda nuevas oportunidades para que Zambia emprenda un programa de desarrollo normal. Durante casi 15 años, desde que Rhodesia del Sur declaró ilegalmente la independencia en 1965, el desarrollo económico de Zambia se vio seriamente distorsionado. Además, el país sufrió cuantiosas pérdidas debido a las sanciones económicas impuestas por las Naciones Unidas y daños considerables debido a los ataques de las fuerzas del régimen ilegal. Zambia tendrá que emprender programas de reconstrucción y rehabilitación en gran escala para aprovechar las nuevas circunstancias y recuperarse de las pérdidas de los últimos años. En total, se necesitarán unos 295 millones de kwacha. Las principales necesidades de reconstrucción y rehabilitación se relacionan con el sistema de transportes, las comunicaciones y la reconstrucción y rehabilitación de las regiones fronterizas.

### A. Transportes

61. La necesidad más inmediata de asistencia para la reconstrucción es la del sector de los transportes. Antes de 1965, Rhodesia del Sur mantenía importantes relaciones comerciales con Zambia. Cabe prever que al normalizarse las relaciones con Zimbabwe aumentará considerablemente el volumen del tráfico de carga y el transporte de pasajeros. Por ello será necesario mejorar y ampliar sustancialmente todo el sistema de transportes de Zambia.

#### 1. Sistema ferroviario

62. Hay dos líneas de ferrocarriles en Zambia explotadas y administradas por empresas independientes. El Ferrocarril de Zambia funciona entre la frontera meridional y la frontera con el Zaire y presta servicios a la región de las minas de cobre. El Ferrocarril Tanzania/Zambia (TAZARA) conecta con el Ferrocarril de Zambia en Kapiri Mposhi y se extiende hasta el puerto de Dar es Salaam, en la República Unida de Tanzania.

##### a) Ferrocarril de Zambia

63. El Ferrocarril de Zambia ha transportado en promedio unos 5 millones de toneladas anuales de carga en los últimos años, lo cual incluye 3 millones de tráfico local, 1,4 millones de exportaciones e importaciones y 600.000 toneladas de tráfico de tránsito para el Zaire. Más del 50% del tráfico local y casi todo el tráfico de exportación provienen de la exportación y refinación del cobre.

64. La flota de locomotoras del Ferrocarril de Zambia está compuesta de 64 locomotoras de servicio de línea y 12 de maniobras, que también se utilizan en el servicio de línea. Además, el Ferrocarril de Zambia ha conseguido en alquiler 10 locomotoras de maniobras y 6 de servicio de línea. En promedio hay sólo 48 locomotoras que pueden prestar servicios, o sea un 63% de la flota, ya que algunas locomotoras han sufrido daños y hay una escasez crónica de piezas de repuesto, que tienen que importarse. Además de la flota mencionada, el Ferrocarril de Zambia cuenta con 15 locomotoras de maniobras con motor diesel hidráulico de baja potencia, para servicios de playa y mantenimiento de vías, pero en la actualidad sólo funcionan dos unidades.

65. La flota de vagones está compuesta de 8.000 vagones, de los cuales 2.000 son de propiedad extranjera. Con la excepción de 100 vagones que resultaron muy dañados en descarrilamientos y 150 vagones que no se pueden utilizar por falta de piezas de repuesto, la mayor parte de los vagones está en buen estado. Además de la flota de vagones mencionada, hay todavía en Angola unos 500 vagones que quedaron allí cuando se cerró la frontera de Angola con el Zaire en 1975. Aunque esos vagones se devolverán a Zambia, muchos de ellos necesitarán reparaciones importantes antes de que puedan volver a utilizarse.

66. Para el transporte de pasajeros, el Ferrocarril de Zambia cuenta con 93 vagones de viajeros y 17 vagones motorizados en buen estado, la mayoría de los cuales se adquirieron hace poco tiempo.

67. Para poder atender el tráfico que se prevé para el futuro habrá que introducir importantes mejoras en el sistema. Tras dos años de negociaciones, Zambia ha concluido un acuerdo sobre un proyecto de gran envergadura destinado a mejorar su sistema ferroviario. Se calcula que el proyecto costará en total 144,6 millones de kwacha. Será financiado por un consorcio organizado por el Banco Mundial, que proporcionará la mayor parte de los fondos. El proyecto incluye lo siguiente:

- a) La renovación de 112 kilómetros de vías;
- b) El mejoramiento de sistemas de comunicaciones;
- c) La adquisición de 40 locomotoras y 1.000 vagones, inclusive piezas de repuesto;
- d) El mejoramiento de los servicios de mantenimiento;
- e) Servicios de asesoramiento a niveles administrativos superior y medio y capacitación a todos los niveles para que el Ferrocarril de Zambia no tenga que depender tanto de personal administrativo y técnico expatriado.

68. A pesar de la ayuda que se prestará con arreglo a este proyecto del Banco Mundial, el Ferrocarril de Zambia necesitará locomotoras y vagones adicionales para hacer frente al aumento del tráfico:

	<u>Costo</u>
	(en miles de kwacha)
a) <u>Locomotoras</u>	
12 locomotoras, más piezas de repuesto . . . . .	12 000
b) <u>Talleres de locomotoras y vagones</u>	
Renovación y mejoramiento de los talleres de locomotoras, coches y vagones en Livingstone . . .	1 000
c) <u>Flota de vagones</u>	
Compra de 300 vagones-plataforma para contenedores	4 000
Compra de 800 vagones de costado alto . . . . .	32 000
Compra de 42 vagones de pasajeros . . . . .	14 700
	<u>63 700</u>

b) Ferrocarril Tanzania/Zambia

69. El Ferrocarril Tanzania/Zambia es de propiedad conjunta de los Gobiernos de Zambia y de la República Unida de Tanzania. El ferrocarril tiene unos 1.860 kilómetros de vías, de los cuales 880 kilómetros se encuentran en Zambia. El servicio comenzó a funcionar en octubre de 1975 y su construcción y equipo fueron financiados con un préstamo de la República Popular de China.

70. El Ferrocarril Tanzania/Zambia tiene una flota de 85 locomotoras y 1.818 vagones. Debido a problemas de funcionamiento de la flota de locomotoras, a dificultades para asegurar el mantenimiento adecuado del equipo y obtener piezas de repuesto y a los deslizamientos de tierra ocurridos después de copiosas lluvias en una zona de suelos volcánicos entre Mlimba y Makumbako, el tráfico disminuyó en los últimos dos años y fue muy inferior al proyectado. A fines de 1979 y comienzos de 1980 se redujo aún más por la destrucción de puentes ferroviarios.

71. En el cuadro 5 se presentan datos estadísticos sobre el funcionamiento de los ferrocarriles en los últimos años.

Cuadro 5

Funcionamiento del Ferrocarril Tanzania/Zambia: 1976-1979

(en miles de toneladas)

	<u>1976-1977</u>	<u>1977-1978</u>	<u>1978-1979</u>	<u>1979-1980</u>
Capacidad de la línea	2 000	2 000	2 000	2 000
Metas proyectadas	1 400	1 600	1 400	1 060
Capacidad real de transporte	1 135	1 273	756	no hay datos
Déficit respecto de las metas proyectadas	29%	21%	46%	no hay datos

72. Las principales razones del funcionamiento deficiente del ferrocarril Tanzania/Zambia han sido la falta de tracción y el largo tiempo que emplean los ferrocarriles en completar un ciclo. Sólo funcionan 34 locomotoras de servicio de línea de un total de 85. La falta de divisas para la compra de repuestos, los frecuentes desperfectos de las locomotoras y la escasez de mano de obra capacitada para mantener y manejar el ferrocarril contribuyeron a la falta de tracción.

73. Recientemente se han hecho arreglos con la asistencia financiera de la República Federal de Alemania para reacondicionar cuatro locomotoras con motores nuevos a título de ensayo. Si el proyecto tiene éxito, se proyecta reacondicionar 40 locomotoras diesel hidráulicas. Como este proyecto llevará tiempo, será necesario comprar nuevas locomotoras para aumentar la tracción.

74. Inicialmente, la duración del viaje de ida y vuelta entre Dar es Salaam y Kapiri Mposhi se calculaba en 10 días y, cuando los ferrocarriles comenzaron a funcionar, el tiempo necesario para hacer el viaje se aproximaban bastante a ese cálculo. Sin embargo, durante los últimos dos años el tiempo real se ha prolongado y en 1979 el promedio fue de 24,4 días, en comparación con 11,4 días en 1977. Este ha sido un factor importante que ha hecho que disminuya el tonelaje total transportado por el Ferrocarril Tanzania/Zambia.

75. Para que el Ferrocarril Tanzania/Zambia pueda transportar 1 millón de toneladas anuales de carga en cada sentido, que es su capacidad total, se requieren las siguientes inversiones:

	<u>Costo</u>
	(en miles de kwacha)
a) <u>Vías</u>	
Investigación de las causas de los deslizamientos de tierra que han dañado las vías en el tramo de Mlimba a Makumbako . . . . .	1 500
b) <u>Locomotoras</u>	
Instalación de nuevos motores y reacondicionamiento de 40 locomotoras . . . . .	8 207
Compra de 25 nuevas locomotoras diesel hidráulicas de 2.000 HP . . . . .	14 000
c) <u>Flota de vagones</u>	
Compra de 120 nuevos vagones. . . . .	5 346
d) <u>Equipo y máquinas</u>	
1 niveladora . . . . .	286
3 grúas ferroviarias . . . . .	643
1 torno para ruedas. . . . .	76
	30 058
	30 058

2. Transporte por carretera

76. La flota de Zambia incluye en total 160.000 vehículos, de los cuales cerca de 18.000 son camiones utilizados para el transporte de mercaderías. La empresa Contract Haulage Ltd., filial de la National Transport Corporation, de propiedad del Gobierno de Zambia, y la empresa Zambia Tanzania Road Services de propiedad conjunta de los Gobiernos de Zambia y la República Unida de Tanzania, explotan el 40% de los camiones. Contract Haulage Ltd. funciona en las carreteras del sur y la ruta a Mozambique y Zambia Tanzania Road Services en la ruta a Dar es Salaam. La United Bus Company, otra filial de la National Transport Corporation, administra servicios de autobuses de pasajeros y de taxímetros. Se prevé que cuando se normalicen los viajes y el tráfico en la región, aumentará la demanda de transporte por carretera. Además, mientras se mejoran los ferrocarriles, se prevé que la capacidad de transporte de carga por carretera entre Zambia y Zimbabwe se utilizará intensamente para las importaciones de maíz, fertilizantes y otros insumos esenciales.

a) Zambia Tanzania Road Services

77. Cuando comenzó a funcionar el Ferrocarril Tanzania/Zambia, se esperaba que disminuyera el tráfico por carretera a Dar es Salaam. Sin embargo, debido a las dificultades del ferrocarril, fue necesario continuar transportando por carretera un volumen considerable de importaciones y exportaciones. La empresa Zambia Tanzania Road Services ha experimentado dificultades debido a la falta de vehículos y a deficiencias de mantenimiento. Con el propósito de modernizar su flota y de transportar por carretera la carga que no puede absorber el Ferrocarril Tanzania/Zambia, la empresa emprendió un programa de adquisición de nuevos vehículos y mejoramiento de los talleres existentes en Kitwe y Dar es Salaam.

78. El cuadro 6 infra muestra la flota de vehículos de Zambia Tanzania Road Services y el tráfico durante los últimos años, así como las perspectivas para el futuro inmediato.

Cuadro 6

<u>Flota de vehículos (unidades)</u>	<u>1978-1979</u>	<u>1979-1980</u>	<u>1980-1981</u>
Vehículos . . . . .	478	475	500
Nuevas unidades . . . . .	236	98	75
Total . . . . .	714	573	575
Vehículos retirados del servicio . .	239	73	75
Saldo . . . . .	475	500	500
Disponibilidad real . . . . .	416	372	375
<u>Tráfico (en miles de toneladas)</u>			
Exportaciones . . . . .	202	181	182
Importaciones . . . . .	187	167	169

79. Como puede advertirse en el cuadro 6, la empresa Zambian Transport Road Services previó sólo un aumento moderado de la carga adicional que deberá transportar. Sin embargo, habida cuenta de la limitación de la capacidad de los ferrocarriles, en la actualidad se calcula que será necesario transportar en camiones un volumen mayor de exportaciones e importaciones, al menos durante los próximos dos años. Ello requerirá inversiones sustanciales en la mencionada empresa, que, de todos modos, necesita un programa de modernización para poder transportar con la carga normal.

80. El programa de inversiones para la Zambian Transport Road Services es el siguiente:

	<u>Costo</u> (en miles de kwacha)
<u>Reemplazo de camiones y remolques</u>	
Compra de 75 camiones . . . . .	3 450
Compra de 20 remolques . . . . .	440
<u>Mejoramiento de los talleres de</u>	
Kitwe . . . . .	50
Dar es Salaam . . . . .	50
Total parcial . . . . .	<u>3 990</u>

b) Contract Haulage Ltd.

81. La empresa Contract Haulage Ltd. desempeñó un importante papel en la redistribución inicial de las importaciones y exportaciones de Zambia vía Dar es Salaam, pero en los últimos años ha utilizado principalmente las carreteras que conducen a los puertos de Mozambique. Por otra parte, también se utilizó a esta empresa para operaciones de emergencia, cuando a fines de 1979 fueron destruidos los puentes carreteros y ferroviarios. La compañía fue organizada en una situación de emergencia y desde su creación tuvo que enfrentar problemas debidos a la falta de estandarización, la utilización de vehículos inadecuados y la falta de talleres adecuados de reparación y mantenimiento. Durante los últimos tres años, la falta de piezas de repuesto afectó seriamente el funcionamiento de la flota de camiones. En la actualidad, la empresa utiliza unos 400 vehículos, de los cuales 104 son camiones cisterna. Su flota se compone en total de cerca de 700 camiones comunes y camiones cisterna.

82. Se ha asignado a la empresa el transporte de las mercaderías procedentes de la zona meridional, en particular, maíz y fertilizantes de Lions Den y Wankie. En 1979 la empresa transportó 343.000 toneladas y se calcula que en 1980 transportará cerca del doble. La República Federal de Alemania está prestando asistencia técnica para los talleres y se ha concluido un acuerdo sobre un programa de capacitación de mecánicos.

83. Las necesidades adicionales para la rehabilitación de la empresa son las siguientes:

	<u>Costo</u> (en miles de kwacha)
<u>Tracción mecánica</u>	
Compra de 180 unidades (235 HP) . . . . .	10 800
Compra de 50 unidades para transporte pesado (320 HP) . .	3 500
<u>Remolques</u>	
210 remolques volcadores laterales con barra de tracción	7 350
70 semirremolques cisterna con barra de tracción . . . .	<u>4 200</u>
Total parcial . . . . .	<u>25 850</u>

c) United Bus Company of Zambia

84. La United Bus Company of Zambia transporta cerca de la mitad del total de pasajeros de Zambia. El funcionamiento del servicio es deficiente debido a la falta de talleres y la escasez de mano de obra especializada y de repuestos esenciales. La compañía necesita comprar nuevos autobuses y mejorar sus talleres en diversas localidades del país para poder absorber el tráfico previsto. La asistencia necesaria es la siguiente:

	<u>Costo</u> (en miles de kwacha)
<u>Omnibus</u>	
Compra de 10 autobuses de pasajeros . . . . .	960
<u>Talleres</u>	
Establecimiento de nuevos talleres y mejoramiento de los existentes . . . . .	<u>2 735</u>
Total parcial . . . . .	<u>3 695</u>

3. Transporte aéreo

85. La empresa Zambia Airways fue creada en 1967 tras la disolución oficial de Central African Airways. Cuando comenzó a funcionar, Zambia Airways no pudo establecer ningún servicio regional o internacional debido a la falta de aviones, equipo y personal. Sólo después de que el Gobierno realizó importantes inversiones, la empresa estuvo en condiciones de establecer servicios regulares regionales e internacionales.

86. La flota actual se compone de:

- 4 aviones Hawker Siddeley 748 para vuelos regionales;
- 1 avión Boeing 737 para vuelos regionales;
- 4 aviones Boeing 707, de los cuales 2 son aviones de carga, y  
 2 aviones de pasajeros utilizados para vuelos intercontinentales a Europa.

Debido al aumento del costo del combustible, la línea aérea zambiana suspendió varios vuelos que arrojaban menores beneficios (a Chipre, Yugoslavia y Mozambique). En la actualidad se han reanudado los vuelos a Salisbury, localidad con la cual el tráfico era bastante importante antes de la declaración unilateral de la independencia de Rhodesia del Sur.

87. Para poner a la línea aérea en buenas condiciones se consideran vitales varias inversiones importantes. Además, para absorber el aumento del tráfico en el Africa meridional, cumplir con reglamentaciones más rigurosas en lo que respecta al ruido en las rutas intercontinentales y hacer frente al aumento de la competencia de otras líneas aéreas, la compañía necesita lo siguiente:

	<u>Costo</u> (en miles de kwacha)
<u>Aeronaves</u>	
Compra de un avión de fuselaje ancho . . . . .	68 200
Compra de un avión Boeing 737 . . . . .	10 100
Compra de 12 aviones pequeños (20 asientos) para rutas nacionales . . . . .	14 400
<u>Infraestructura técnica</u>	
Infraestructura técnica, instalaciones de servicio y capacitación de personal . . . . .	<u>47 500</u>
Total parcial . . . . .	<u>140 200</u>

88. En resumen, la asistencia adicional necesaria para el sector del transporte únicamente asciende a 267.493.000 kwacha.

**B. Telecomunicaciones**

89. Con el restablecimiento de relaciones normales será necesario establecer servicios modernos de telecomunicaciones entre Zimbabwe y Zambia.

90. Los servicios de telecomunicaciones existentes, consistentes en una combinación de estaciones conjugadas con líneas de tierra, enlaces por microondas y estaciones terrestres de comunicaciones mediante satélites resultan insuficientes para satisfacer la demanda y además, han sido dañados por los bombardeos y las incursiones militares.

91. Será preciso establecer un nuevo sistema que permita hacer frente al incremento previsto del tráfico con Zimbabwe.

a) Necesidades en materia de telecomunicaciones para el tráfico con Zimbabwe

	<u>Costo</u> (en miles de kwachas)
i) <u>Enlace de alta frecuencia vía Chirundu</u>	
La actual línea aérea es de mucha longitud y vulnerable a los rayos, los daños materiales y los ruidos parásitos. Se proyecta conectar Zambia y Zimbabwe mediante un sistema de banda ancha que termine en Livingstone. La instalación del sistema llevaría unos 36 meses . . . . .	400
ii) <u>Enlace de hiperfrecuencia: de Siavonga a Karoi vía Kariba</u>	
Para proporcionar 60 canales de Siavonga a Lusaka vía el enlace Siavonga-Kariba-Karoi . . . .	200
iii) <u>Incremento de la capacidad actual en materia de conmutación telefónica</u>	
Para hacer frente al incremento previsto del tráfico entre los dos países . . . . .	200
iv) <u>Ampliación de los servicios de télex</u>	
Para hacer frente al incremento de la demanda . . .	60

	<u>Costo</u> (en miles de kwachas)
<b>v) <u>Enlace por microondas</u></b>	
Se proyecta instalar un enlace por microondas de 120 canales con una estación repetidora situada en Katombola, cerca de Livingstone, que permitirá asimismo establecer una conexión con Botswana . . . .	150
Total parcial .	<u>1 010</u>
<b>b) <u>Necesidades en materia de telecomunicaciones para el tráfico con Mozambique</u></b>	
<b>i) <u>Enlaces de hiperfrecuencia</u></b>	
A fin de restablecer el sistema de comunicaciones con Mozambique, se necesitará un enlace mediante canales de hiperfrecuencia con la zona de Kaleto-Tefe, donde están las instalaciones de cabeza de línea y por la cual transitará en el futuro un volumen considerable de exportaciones e importaciones de Zambia . . . . .	200
<b>ii) <u>Enlaces por microondas</u></b>	
En la actualidad se está construyendo un enlace por microondas de 120 canales entre Lusaka y Chipata. Se necesita un ramal para establecer la conexión con Mozambique . . . . .	150
<b>c) <u>Mejoramiento de las telecomunicaciones con Angola</u></b>	
Se proyecta establecer un enlace de hiperfrecuencia de 120 canales entre Kalabo y Angola . . . . .	300
<b>d) <u>Mejoramiento de las líneas internacionales</u></b>	
A fin de facilitar la comunicación mediante satélite para el acceso a las líneas internacionales, Zambia necesita ampliar su estación terrestre. . . . .	50
Total parcial .	<u>700</u>

92. Resumiendo, para mejorar las comunicaciones a fin de aprovechar la oportunidad de establecer relaciones normales en la región se precisa una inversión total de 1.710.000 kwachas.

**C. Rehabilitación del sector agropecuario y de otros sectores en las zonas fronterizas**

93. En los siete últimos años, el desarrollo agropecuario de Zambia se ha visto afectado por los problemas de transporte, los ataques armados y la inseguridad de las zonas fronterizas. Estos factores, unidos a los problemas de distribución y comercialización, han provocado una reducción de la producción agropecuaria en los sectores comercial y tradicional. Al normalizarse las relaciones con Zimbabwe, ahora es posible rehabilitar la agricultura y las pesquerías en las zonas fronterizas y llevar a la práctica proyectos de desarrollo que se habían aplazado debido a la situación en materia de seguridad. La necesidad de reubicación a la población en zonas más seguras a fin de protegerla de los constantes ataques ha creado un grave problema de dislocación de las comunidades; de ahí que sea necesario volver a establecer condiciones económicas y sociales más normales. Los planes de aprovechamiento de los recursos hídricos y de lucha contra las enfermedades del ganado también se vieron perjudicados. Además, en las regiones fronterizas los edificios y demás infraestructura sufrieron daños considerables. Llevará cierto tiempo evaluar con exactitud todos los daños sufridos, ya que aún no se han retirado las minas en ciertas zonas y se siguen recibiendo informes de casos de destrucción accidental.

**1. Proyectos de abastecimiento de agua**

94. La ejecución de los cuatro proyectos de abastecimiento de agua siguientes financiados parcialmente con un costo estimado de 23,7 millones de kwachas, fue aplazada o perturbada.

**a) Proyecto de captación de agua - Kariba septentrional, distrito de Gwembe**

Se aprobó un proyecto para la construcción de varias presas en la zona, financiado íntegramente por los Países Bajos. No obstante, debido a la situación en materia de seguridad hubo que suspender el proyecto. El Gobierno desea reanudar lo antes posible. Se calcula que su costo ascenderá a 5,7 millones de kwachas;

**b) Proyecto de abastecimiento de agua - Distrito de Luangwa**

Se prepararon propuestas para el mejoramiento y rehabilitación de los sistemas de abastecimiento de agua en el distrito de Luangwa, que habrían de ser objeto de negociaciones con la Comunidad Económica Europea (CEE) a fin de obtener su asistencia. Sin embargo, antes de que se concertara un acuerdo, el distrito fue atacado por fuerzas rebeldes, con lo cual resultó imposible ejecutar el proyecto. Se necesitan unas 400.000 kwachas para volver a poner en marcha el proyecto;

**c) Proyecto de abastecimiento de agua - Zona de Chirundu**

Debido a la situación en materia de seguridad, resultó imposible ejecutar este proyecto en la zona de Chirundu, a pesar de haberse preparado el documento de proyecto a fin de iniciar negociaciones con la CEE. En la actualidad el Gobierno desea reanudar la ejecución de este proyecto, cuyo costo ascenderá a 600.000 kwachas;

d) Plan de aprovechamiento de recursos hídricos - Distrito de Sesheke

En virtud de un acuerdo de asistencia técnica concertado con el NORAD, se había proyectado llevar a cabo un plan intensivo en el distrito de Sesheke. Fue preciso interrumpir la ejecución del proyecto debido a las constantes incursiones de las fuerzas rebeldes. Se calcula que el costo de ejecución del proyecto será de 17 millones de kwachas.

2. Proyectos de lucha contra las zoonosis

95. Las actividades de lucha contra las zoonosis solían ser muy eficaces en Zambia, pero en la actualidad la situación es alarmante. En las zonas fronterizas con Zimbabwe, Botswana y Angola se han interrumpido esas actividades. A principios de junio de 1979, se produjo un brote de fiebre aftosa en las riberas del Zambeze. No fue posible aplicar medidas curativas y fue menester destruir la leche y el ganado infectados. También se había empezado a ejecutar un proyecto para el establecimiento de una barrera sanitaria en Zambia para proteger al ganado contra las enfermedades transmisibles en la región fronteriza con Angola. Con el deterioro de la situación en materia de seguridad, no era posible supervisar al personal del proyecto, por lo que se abandonó el proyecto de barrera sanitaria. Es difícil evaluar en qué medida se ha propagado la pleuroneumonía bovina en Zambia y resulta una amenaza para la industria ganadera del país. Con la vuelta a unas relaciones normales en la región, el Gobierno de Zambia tiene especial interés en obtener asistencia internacional para hacer una evaluación general de la situación sanitaria del ganado.

96. Con todo, ha sido posible identificar algunos proyectos para su ejecución inmediata. Es preciso contener urgentemente el brote de fiebre aftosa en la zona situada a lo largo del Zambeze ya que la enfermedad sigue difundiéndose. Se requiere personal para examinar al ganado y atender las barreras en los caminos. Además se necesitan tres funcionarios para supervisar las barreras en los caminos y vacunar al ganado en la zona. También se precisan por lo menos 100.000 dosis de vacuna antiaftosa, así como jeringas automáticas y carbonato sódico. Para la campaña de vacunación se necesitarían cinco vehículos de tipo landrover. Si se incluyen todos estos gastos, se calcula que el costo de la campaña ascendería a 111.000 kwachas.

97. Además, deberían vacunarse 78.000 cabezas de ganado en la zona situada entre Livingstone y Sesheke. El costo de las vacunas para esa campaña sería de 100.000 kwachas. El costo total de los proyectos de lucha contra las zoonosis es de 210.905 kwachas.

3. Otros proyectos para el sector agrícola

98. La ejecución de dos importantes proyectos en la zona de Chirundu-Kariba se ha visto gravemente perturbada; como resultado de los bombardeos de las fuerzas rebeldes, edificios, diques, canales, bombas de agua y maquinaria diversa han sufrido daños. Algunos edificios tuvieron que ser abandonados con los consiguientes daños ocasionados por los térmitas y el deterioro general.

99. Se requiere urgentemente asistencia financiera, por valor de 295.000 kwachas aproximadamente, para la ejecución de los dos proyectos siguientes:

a) Instituto de capacitación agrícola de Zambesi

El Gobierno calcula que se requieren 250.000 kwachas en asistencia inmediata para reparar los edificios y sustituir el mobiliario a fin de que ese instituto de capacitación agrícola pueda volver a funcionar;

b) Plan de explotación bananera de Chirundu

El plan de explotación bananera resultó gravemente afectado por los ataques de los rebeldes. Se necesita una nueva bomba de agua y es preciso sustituir un bote de motor para el acceso a los campamentos situados a lo largo del río Zambeze. Para que el plan de explotación bananera pueda ser de nuevo operacional se necesitará una suma de 45.000 kwachas.

4. Reparación y sustitución de edificios y equipo

100. El Gobierno proporcionó a la misión una lista de los edificios, vehículos, etc. que habían sufrido daños, así como la estimación del costo de su reparación y sustitución. Se requieren urgentemente 200 detectores manuales de minas y 20 detectores motorizados de minas para que el Gobierno pueda localizar y eliminar las minas que aún están enterradas en caminos, campos y zanjas.

101. A continuación se da una estimación del costo de reparación y sustitución de los edificios y el equipo esenciales.

	<u>Costo</u> (en kwachas)
Rehabilitación de los edificios de inmigración y policía en el puesto fronterizo de Chirundu . .	600 000
Reparación del puesto aduanero de Chirundu . . .	250 000
Reparación de los edificios de inmigración y policía de Kazungula . . . . .	700 000
Reparación de los puestos aduaneros de Kazungula y Katima Mulilo . . . . .	75 000
Sustitución de lanchas rápidas para los departamentos de policía e inmigración . . . . .	123 000
Sustitución de cinco vehículos para patrullas fronterizas . . . . .	35 000
Teléfono, electricidad, agua, comunicaciones y barreras para los puestos aduaneros . . . . .	94 000
Total parcial	<u>1 877 000</u>

/...

102. Resumiendo, será preciso llevar a cabo los siguientes proyectos a fin de lograr la rehabilitación inmediata de las zonas fronterizas gravemente afectadas:

	<u>Costo</u> (en kwachas)
1. Proyectos de abastecimiento de agua . . . . .	23 700 000
2. Proyectos de lucha contra las zoonosis . . .	210 905
3. Otros proyectos para el sector agrícola . . .	295 000
4. Gastos de sustitución y reparación . . . . .	1 877 000
Total .	<u>26.082 905</u>

D. Otros proyectos de rehabilitación y desarrollo

103. Desde hace varios años, como consecuencia de la situación en materia de seguridad, se había abandonado el desarrollo de la región fronteriza con Zimbabwe. Dadas las nuevas circunstancias, el Gobierno de Zambia tiene especial interés en aprovechar el potencial turístico de toda la zona del río Zambeze. A ese respecto, el Gobierno ha identificado varios proyectos. Sin embargo, no se dispone de estimaciones del costo de dichos proyectos.

104. Es necesario realizar un estudio sobre las posibilidades de establecer albergues de turismo, mejorar la red vial y construir un campo de aviación a fin de promover la industria turística en la zona del Lago Kariba. Además, el Gobierno tiene especial interés en restablecer las pesquerías del lago, no sólo para abastecer de pescado a los hoteles de turismo sino también proporcionar alimentos para la población local y crear oportunidades de empleo. Además, el Gobierno desea examinar las posibilidades de crear centros de recreo y turismo en las islas del Lago Kariba. A fin de promover el turismo en las zonas fronterizas será necesario mejorar considerablemente la actual red vial. También será menester mejorar la red vial para incrementar la producción de algodón en la región.

105. El desarrollo de otra importante zona turística (Luangwa) se ha visto demorado por razones de seguridad. El Gobierno desea estudiar la posibilidad de establecer un instituto de capacitación turística en Luangwa, así como de hacer preparar un estudio sobre el mejoramiento de las carreteras principales y la creación de servicios de prevención de las inundaciones a fin de prolongar la duración de la temporada turística.

106. Otra esfera a la que el Gobierno de Zambia asigna alta prioridad es la expansión del comercio con Zimbabwe. Con tal fin deberá realizarse un estudio minucioso de los posibles mercados para las exportaciones de Zambia a Zimbabwe y para las importaciones procedentes de este último país.

VI. PROGRESOS REALIZADOS EN LA EJECUCION DEL PROGRAMA ESPECIAL DE ASISTENCIA ECONOMICA

107. Durante los dos últimos años Zambia ha atravesado una grave crisis financiera y ha estado recibiendo asistencia internacional, fundamentalmente en dos aspectos. Como ya se ha dicho en este informe, el programa de estabilización que se había iniciado con el apoyo del Fondo Monetario Internacional se ha cumplido con éxito y han terminado todos los giros trimestrales. El programa de estabilización mejoró en forma significativa la situación económica general de Zambia y, hasta el 31 de marzo de 1980, se proporcionaron en virtud de este programa 324,7 millones de kwachas. Además, el Gobierno siguió recibiendo asistencia para cubrir sus necesidades de alimentos y abonos, para fortalecer el sector del transporte y para atender a las prioridades del Tercer Plan de Desarrollo (1979-1983).

A. Asistencia internacional

108. En el informe presentado por el Secretario General a la Asamblea General en su trigésimo cuarto período de sesiones (A/34/407) se daba una lista de los principales acuerdos de asistencia bilateral concluidos en 1978.

109. El cuadro 7 del presente informe, facilitado por el Gobierno de Zambia, muestra los principales acuerdos de asistencia internacional concluidos en 1979.

Cuadro 7

Principales acuerdos de asistencia internacional - 1979

<u>País donante/país que concede el préstamo</u>	<u>Tipo de asistencia</u>	<u>Importe</u> (en millones de dólares EE.UU.)
1. Estados Unidos de América	a) abonos - donación	20,0
	b) alimentos - donación	10,0
	c) alimentos - préstamo	12,5
	d) préstamo en especie	8,8
2. Iraq	a) préstamo general - objeto a convenir	30,0
	b) donación - objeto a convenir	9,0
3. Japón	préstamo en especie	26,2
4. Comunidad Económica Europea	a) proyecto de desarrollo de la producción de algodón - donación	2,2
	b) proyecto de desarrollo de la producción de algodón - préstamo	8,1
	c) lotes y servicios - préstamo	3,2

/...

Cuadro 7 (continuación)

<u>País donante/país que concede el préstamo</u>	<u>Tipo de asistencia</u>	<u>Importe (en millones de dólares EE.UU.)</u>
	d) establecimiento ganadero de Batoka - préstamo	2,4
	e) abastecimiento de agua en la zona urbana de Mpika - préstamo	2,7
	f) diversas actividades agropecuarias - préstamo	2,9
5. Rumania	préstamo en especie	15,0
6. Países Bajos	a) préstamo en especie	10,6
	b) préstamo en especie	2,4
7. India	préstamo en especie	12,3
8. Asociación Internacional de Fomento	a) proyecto de producción de café - donación	6,0
	b) crédito de asistencia técnica	5,0
9. Suecia	donación para proyectos de desarrollo	10,8
10. Fondo de Desarrollo Agrícola	abastecimiento de agua y alcantarillado - préstamo	10,2
11. Banco Africano de Desarrollo	minas de carbón de Maamba - préstamo	6,4
12. República Federal de Alemania	a) ayuda alimentaria - donación	1,3
	b) asistencia en especie - donación	5,0
13. Fondo Especial de la OPEP	proyecto ferroviario - préstamo	4,5
14. Canadá	ayuda alimentaria - donación	3,0
15. Noruega	ayuda alimentaria de emergencia - donación	1,9
16. Austria	ayuda de emergencia - donación	,2
TOTAL		<u>232,6</u>

/...

110. En total, esos acuerdos representaban 232,6 millones de dólares EE.UU., de los cuales 69,4 millones de dólares correspondían a donaciones y 163,2 millones a préstamos.

**B. Asistencia a proyectos concretos de desarrollo**

111. Aunque algunas esferas concretas - como los transportes, las comunicaciones y las zonas fronterizas gravemente afectadas de Zambia - necesitan asistencia urgente a corto plazo, el país también necesita asistencia para proyectos y programas de desarrollo a más largo plazo que reflejen las prioridades del Gobierno en materia de desarrollo. Esos proyectos, que se enumeran en el cuadro 8, forman parte del Tercer Plan de Desarrollo del país (1979-1983).

112. En el cuadro 8 se ve claramente que Zambia atribuye especial importancia al desarrollo rural y al establecimiento de industrias basadas en materias primas nacionales. La lista de proyectos también refleja los esfuerzos del Gobierno por extender el desarrollo a todo el país.

**Cuadro 8**

**Proyectos urgentes de desarrollo que necesitan asistencia financiera**

Proyecto y asistencia necesaria	Situación	Costo total estimado a/
<u>(en miles de dólares EE.UU.)</u>		
<b>A. <u>Proyectos de desarrollo rural</u></b>		
1. <u>Planes integrados de ordenación de la cría de porcinos</u>		
Establecimiento de dos planes de ordenación de la cría de porcinos en Choma y Kabompo, para alentar a pequeños agricultores, mediante servicios de extensión agrícola y asesoramiento sobre la coordinación, a mejorar sus técnicas de cría de porcinos	En curso	500
2. <u>Plan de producción de leche en las zonas rurales</u>		
Participación de 25 pequeños productores de leche adicionales en cada año del Plan proporcionándoles ganado, materiales de construcción, equipo básico y servicios de extensión y de asesoramiento	En curso	650

a/ Los costos estimados cubren todo el período del Plan, 1979-1983.

Cuadro 8 (continuación)

Proyecto y asistencia necesaria	Situación	Costo total estimado
		(en miles de dólares EE.UU.)
<b>3. <u>Viveros de arboles frutales</u></b>		
Utilización plena de las instalaciones existentes para la producción y venta de arboles cítricos en los viveros provinciales	En curso	500
<b>4. <u>Producción de anacardos</u></b>		
Establecimiento de cultivos comerciales viables en la Provincia Occidental para servir a una fábrica de elaboración de anacardos en Mongu	En curso	50
<b>5. <u>Planes de cría de porcinos en las p.ovincias</u></b>		
Establecimiento de dependencias de cría en todos los institutos agropecuarios provinciales para atender a la creciente demanda de animales reproductores	En curso	650
<b>6. <u>Estación central de investigaciones veterinarias</u></b>		
Terminación del trabajo ya comenzado para el establecimiento de una estación central de investigaciones veterinarias	En curso	930
<b>7. <u>Zambia Cattle Development Ltd.</u></b>		
Asistencia a un organismo paraestatal encargado de todas las centrales lecheras rurales que anteriormente eran financiadas exclusivamente por el Gobierno	En curso	18 750
<b>8. <u>Fábrica de productos porcinos de Chipata</u></b>		
Establecimiento de una fábrica de productos porcinos en Chipata	Listo para su ejecución	2 500
<b>9. <u>Zambia Farm Development</u></b>		
Asistencia a un organismo paraestatal encargado de las explotaciones agrícolas que anteriormente eran financiadas exclusivamente por el Gobierno	Listo para su ejecución	5 000

Cuadro 8 (continuación)

Proyecto y asistencia necesaria	Situación	Costo total estimado
<u>(en miles de dólares EE.UU.)</u>		
10. <u>Afe Ltd. (Proyecto de tractores de Tinkabi)</u>		
Suministro de tractores sencillos de poca potencia adecuados para su utilización por los pequeños agricultores	Listo para su ejecución	3 750
11. <u>Junta de producción lechera (ampliación de la granja lechera)</u>		
Aumento del ganado de la Granja	En curso	625
12. <u>Zambia Horticultural Products Ltd.</u>		
Asistencia a la nueva empresa (creada en 1978), cuyas responsabilidades incluyen la comercialización y elaboración de productos hortícolas, en la instalación de:	Listo para su ejecución	7 500
a) estación de productos del mango y de extracción de pulpa del mango;		
b) instalaciones para la maduración de bananas;		
c) depósitos, cámaras refrigeradas y otras instalaciones de elaboración.		
13. <u>Lint Company of Zambia</u>		
Asistencia a una compañía recientemente establecida, cuyas responsabilidades incluirán la comercialización y la elaboración del algodón, a fin de que instale cobertizos de almacenamiento y compre vehículos, instalaciones y maquinaria	Listo para su ejecución	2 250
14. <u>Elaboración de cera de abejas</u>		
Establecimiento de una central de elaboración de cera de abejas líwickero	Listo para su ejecución	105

Cuadro 8 (continuación)

Proyecto y asistencia necesaria	Situación	Costo total estimado
<u>(en miles de dólares EE.UU.)</u>		
15. <u>Producción de carbón de leña</u>		
Comienzo de la producción en gran escala de carbón de leña, utilizando una tecnología suficientemente avanzada para satisfacer la creciente demanda de carbón de leña en las principales ciudades	Listo para su ejecución	135
16. <u>Programa de almacenamiento de la NAMBOARD</u>		
Construcción de instalaciones de almacenamiento de maíz y abnocs en forma de tinglados permanentes en centros escogidos de todas las provincias	Listo para su ejecución	16 250
17. <u>Proyectos adicionales</u>		
Junta del almacenamiento refrigerado: fabricación de cola industrial, como subproducto del matadero de la Junta del almacenamiento refrigerado	Listo para su ejecución	130
18. <u>Planes de regadío</u>		
Iniciación de proyectos experimentales de regadío de tamaño medio en varios distritos, para demostrar las técnicas de regadío a los campesinos	Estudios de viabilidad iniciados	9 000
19. <u>Lucha contra la tripanosomiasis y la mosca tsetse</u>		
Desbrozo de 44.500 kilómetros cuadrados de tierras para volverlos aptos para la agricultura, en zonas donde la presencia de la mosca tsetse ha sido un obstáculo para el desarrollo	En curso	24 500
20. <u>Laboratorios de diagnóstico regionales y de distrito</u>		
Establecimiento de laboratorios de diagnóstico provinciales y de distrito para el diagnóstico rápido de las zoonosis	En curso	6 500

/...

Cuadro 8 (continuación)

Proyecto y asistencia necesaria	Situación	Costo total estimado
		(en miles de dólares EE.UU.)
21. <u>Construcción de tanques para baños medicamentosos</u>		
Construcción de tanques e instalaciones para baños medicamentosos en zonas donde existan epizootias, en particular las dermatosis de Senkobo y otras enfermedades transmitidas por la garrapata	En curso	11 500
22. <u>Abastecimiento de agua (nacional)</u>		
Nuevas obras y mejoramiento del abastecimiento de agua existente en municipios y distritos		19 400
23. <u>Planes de cuencas fluviales y zonas de captación</u>		
Construcción de presas y pozos en zonas rurales para el abastecimiento de agua para usos domésticos, para el riego y para el ganado		5 800
	Total parcial	136 975
B. <u>Proyectos industriales basados en materias primas nacionales</u>		
24. Destilería de alcohol y central de producción de levaduras de pienso	Listo para su ejecución	15 000
25. Fábrica de pasta y papel kraft	Listo para el estudio de viabilidad definitivo y financiación	125 000
26. Fábrica de ácido sulfúrico	Listo para el estudio de viabilidad definitivo y financiación	30 000

/...

Cuadro 8 (continuación)

Proyecto y asistencia necesaria	Situación	Costo total estimado
		(en miles de dólares EE.UU.)
27. Fábrica de laminados de cobre	Proyecto en estudio	
23. Proyecto de producción de cerámica	Listo para su ejecución	18 000
	Total parcial	188 000
<u>C. Minería</u>		
29. Estudio de la cuenca sísmica de los terrenos sedimentarios occidentales: iniciación de estudios sismológicos y otros estudios geográficos y de perforaciones para identificar yacimientos de carbón y esquistos bituminosos y posibles yacimientos de petróleo en la región occidental de Zambia	A comenzar en 1980	3 350
	Total parcial	3 350
	TOTAL	328 325

