

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

CONSEJO DE SEGURIDAD
Trigésimo quinto año

Asistencia a Mozambique

Informe del Secretario General

1. En su resolución 34/129, 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 a Mozambique, mantuviese la situación en Mozambique en constante estudio y presentara un informe sobre los progresos logrados a tiempo para que la Asamblea General examinara 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 prestaran ayuda urgente a Rhodesia del Sur (Zimbabwe) 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, especialmente mediante la organización inmediata de toda clase de asistencia financiera, técnica y material a los Estados de que se trataba, a fin de que pudiesen superar las dificultades económicas y sociales a que hacían frente.
3. De conformidad con estas resoluciones, el Secretario General dispuso que una misión visitase Mozambique en febrero de 1980 a fin de celebrar consultas con el Gobierno. En el informe de la Misión, que se incluye como anexo al presente documento, se reseña la situación económica y financiera del país, se proporciona una lista de las necesidades prioritarias del Gobierno para hacer frente a la grave situación económica, y se enumeran los proyectos y programas necesarios para la reconstrucción y para poner a Mozambique en condiciones de superar las dificultades económicas y sociales por que atraviesa.

A/35/50.

4. En el párrafo 14 de la resolución 34/129, la Asamblea General invitó a varios 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 ayuda que estaban prestando a Mozambique y a que informasen al Secretario General de los resultados de esa ayuda y de las decisiones que hubieran adoptado, a tiempo para que fuesen examinados por la Asamblea General en su trigésimo quinto período de sesiones. Las respuestas de los organismos y organizaciones se publicarán en un informe del Secretario General sobre Mozambique y otros países respecto de los cuales la Asamblea General ha pedido al Secretario General que organice programas de ayuda económica especiales.

ANEXO

Informe de la misión de estudio enviada a Mozambique
(8 a 17 de febrero de 1980)

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I. INTRODUCCION	1 - 9	2
II. RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES PRINCIPALES	10 - 28	3
III. RESEÑA DE LA SITUACION ECONOMICA Y FINANCIERA	29 - 50	6
A. Generalidades	29 - 35	6
B. Situación financiera del Gobierno	36 - 47	7
C. Balanza de pagos (estimaciones)	48 - 50	13
IV. CARACTERISTICAS ESPECIALES DE LA SITUACION EN MOZAMBIQUE	51 - 67	15
A. Situación en materia de alimentos y fertilizantes	51 - 64	15
B. Refugiados	65 - 67	21
V. NECESIDADES EN MATERIA DE REHABILITACION Y RECONSTRUCCION	68 - 131	22
A. Transporte	69 - 108	22
1. Ferrocarriles	72 - 84	22
2. Puertos marítimos	85 - 98	24
3. Necesidades en materia de reconstrucción	99 - 104	27
4. Aeropuertos	105 - 108	31
B. Telecomunicaciones	109 - 111	32
C. Rehabilitación de la agricultura en zonas fronterizas	112 - 131	33
1. Provincia de Manica	116 - 122	33
2. Provincia de Gaza	123 - 127	35
3. Provincia de Tete	128 - 131	36
VI. PROGRESOS REALIZADOS EN LA EJECUCION DE PROGRAMAS ESPECIALES DE ASISTENCIA ECONOMICA	132 - 149	37
A. Asistencia internacional a Mozambique, 1979	133 - 134	37
B. Proyectos que requieren asistencia	135 - 149	37

/...

I. INTRODUCCION

1. En informes anteriores del Secretario General sobre la ayuda prestada a Mozambique (A/34/377, A/33/173 y Corr.1, A/32/96, A/32/268; E/5812 y Corr.1 y Add.1) se enumeraron diversas resoluciones aprobadas por el Consejo de Seguridad, la Asamblea General y el Consejo Económico y Social, así como informes sobre la asistencia prestada a Mozambique presentados a dichos órganos por el Secretario General.
2. En diciembre de 1979, la Asamblea General aprobó la resolución 34/129 sobre asistencia a Mozambique. En dicha resolución la Asamblea exhortó a la comunidad internacional a que proporcionara a Mozambique asistencia financiera, material y técnica y pidió al Secretario General que dispusiera la realización de un examen de la situación económica de Mozambique y de los progresos logrados en la organización y ejecución del programa especial de asistencia económica a ese país a tiempo para que la Asamblea General examinase la cuestión en su trigésimo quinto período de sesiones.
3. Después del éxito de la Conferencia de Lancaster House en lograr un acuerdo sobre la Constitución para un Zimbabwe libre e independiente y en la adopción de medidas para el cese de fuego, el Consejo de Seguridad en su 2181a. reunión, celebrada el 21 de diciembre de 1979, aprobó la resolución 460 (1979). En el párrafo 5 de dicha resolución el Consejo de Seguridad instó a todos los Estados Miembros y a los organismos especializados a que prestaran ayuda urgente a Rhodesia del Sur y a los Estados de primera línea para fines de reconstrucción, y a que facilitaran la repatriación a Rhodesia del Sur de todos los refugiados y las personas desplazadas. En el párrafo 8, pidió al Secretario General que prestara asistencia para la organización de asistencia financiera, técnica y material a los Estados de que se trataba.
4. En respuesta a la resolución 460 (1979) del Consejo de Seguridad y a la resolución 34/129 de la Asamblea General, el Secretario General dispuso que una misión visitase Mozambique del 8 al 17 de febrero de 1980, a fin de celebrar consultas con el Gobierno sobre la situación económica, los progresos logrados en la ejecución del programa especial de ayuda económica y las necesidades de rehabilitación y reconstrucción. La misión fue presidida por el Coordinador Común de programas especiales de asistencia económica de la Oficina del Subsecretario General de Cuestiones Políticas Especiales y participaron en ella representantes de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), y el Departamento de Cooperación Técnica para el Desarrollo, de la Secretaría.
5. El Gobierno de Mozambique designó una comisión, presidida por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, encargada de hacer todos los preparativos necesarios para la labor de la misión. Durante su permanencia en Mozambique la misión celebró reuniones periódicas con una comisión de funcionarios de los Ministerios de Obras Públicas y Vivienda, Relaciones Exteriores, Finanzas, Agricultura, Comercio Interior y Comercio Exterior. La misión también se reunió con funcionarios de alta jerarquía de la Junta Nacional de Energía y de la Comisión Nacional de Planificación. Además, la misión se reunió con miembros de la comunidad diplomática para ofrecerles una reseña preliminar sobre sus conclusiones.

6. El Gobierno de Mozambique tomó medidas para que algunos de los miembros de la misión visitasen Beira, a fin de evaluar la situación del puerto y de los talleres ferroviarios.

7. Para facilitar la labor de la misión el Gobierno de Mozambique había preparado una serie de documentos de antecedentes. Dichos documentos se referían a la situación presupuestaria, a la situación en materia de balanza de pagos, a las necesidades de alimentos en 1980 y a lo necesario para la rehabilitación y reconstrucción del sector de transporte y comunicaciones y de la agricultura en las zonas fronterizas.

8. El Coordinador Común de programas especiales de asistencia económica de la Oficina del Subsecretario General de Cuestiones Políticas Especiales, que regresó a Mozambique para estudiar el proyecto de informe de la misión a la luz de los programas de reconstrucción y desarrollo de Zimbabue, fue recibido por los Ministros de Finanzas, de Comercio Interior, de Puertos y Transporte de Superficie y por el Secretario de Estado para el Carbón y los Hidrocarburos.

9. La misión desea dejar constancia de su reconocimiento por la ayuda recibida del Gobierno de Mozambique. Este había realizado un gran esfuerzo por prepararse para la visita de la misión y proporcionó a la misma toda la información requerida para el estudio. La misión desea asimismo agradecer la ayuda que recibió del Representante Residente del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y de otros representantes del sistema de las Naciones Unidas en Mozambique.

II. RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES PRINCIPALES

10. La economía de Mozambique ha dado indicios de mejoría a lo largo de los últimos dos años. La escasez de divisas sigue siendo crítica.

11. El sector industrial continúa sufriendo por la escasez de materias primas y repuestos, lo que se traduce en bajos niveles de producción.

12. En 1979 se registraron apreciables incrementos de la producción de té, azúcar y camarones, que contribuyeron a que el valor de las exportaciones aumentase el 40% en comparación con 1978.

13. La actividad económica se vio seriamente obstaculizada en cinco provincias como consecuencia de los bombardeos por tierra y aire y de las incursiones de las fuerzas del régimen ilegal de Rhodesia del Sur a/. Se estimó que tan sólo en 1979 las pérdidas directas llegaron a 26 millones de dólares. Resultaron dañados varios puentes carreteros y ferroviarios, se hundieron dos dragas en el puerto de Beira y se destruyó una central eléctrica.

a/ Rhodesia del Sur se independizó el 17 de abril de 1980 y pasó a ser la República de Zimbabue.

14. Como resultado del estricto control de los gastos, el Gobierno estima que en 1979 logró un pequeño superávit periódico de aproximadamente 10 millones de dólares. Se prevé un déficit periódico de 66 millones de dólares en el presupuesto para 1980.
15. El Gobierno estima que en 1979 el déficit global de la balanza de pagos se aproximó a los 140 millones de dólares y que en 1980 el déficit será más o menos similar. Por lo tanto, es apremiante obtener ayuda internacional, en especial en la forma de apoyo a la balanza de pagos.
16. En 1979 Mozambique recibió ayuda internacional de varias fuentes. La ayuda proporcionada o prometida como resultado de los principales acuerdos celebrados durante el año ascendió a 113 millones de dólares.
17. Más de la mitad del gasto total del Gobierno en 1980 se asigna a los sectores económicos, principalmente agricultura, obras públicas, transporte y comunicaciones, a fin de fortalecer la infraestructura básica y sentar las bases para el desarrollo económico.
18. Se prevé que en 1980 la inversión total pasará de 660.000 millones de dólares. Casi el 76% será financiado con cargo al presupuesto estatal, el 19% con créditos bancarios y el 5% por empresas autofinanciadas. La ayuda externa sólo cubrirá alrededor del 23% de la participación del Gobierno en las inversiones.
19. En 1979 Mozambique debió hacer frente a una grave escasez de maíz como consecuencia de la sequía y de trastornos a la producción ocasionados por los ataques realizados por las fuerzas del régimen ilegal de Rhodesia del Sur. El Gobierno debió importar grandes cantidades de trigo, maíz y arroz.
20. En 1980 el país también atraviesa por un período de grave sequía que obligará a importar grandes cantidades de alimentos. Se estima que, durante los meses restantes del año, aparte de las compras comerciales y de la ayuda en alimentos ya prometida, habrá que importar 48.500 toneladas de trigo, 190.000 toneladas de maíz y 20.000 toneladas de arroz. Es apremiante obtener financiación externa para estas importaciones de alimentos. Las necesidades en materia de fertilizantes se aproximarán en total a los 15 millones de dólares.
21. Para rehabilitar su economía Mozambique necesitará asistencia internacional en tres importantes sectores: el transporte, las telecomunicaciones y la agricultura de las zonas fronterizas.
22. En el sector del transporte, se necesitarán casi 127 millones de dólares para rehabilitar puertos, ferrocarriles y aeropuertos.
23. En la esfera de las telecomunicaciones, se estima que habrá que invertir unos 2 millones de dólares, principalmente para adquirir equipo, repuestos y vehículos.
24. Como las actividades agrícolas normales de las zonas fronterizas se vieron gravemente interrumpidas durante casi cuatro años, el Gobierno de Mozambique necesita ayuda financiera y técnica inmediata para mejorar las condiciones

generales de las tres provincias fronterizas más seriamente afectadas (Manica, Gaza y Tete). En total se necesitarán aproximadamente 13 millones de dólares para trabajos de rehabilitación en estas tres provincias.

25. El Gobierno de Mozambique necesita con urgencia asistencia internacional para tres proyectos destinados a reparar los daños ocasionados por los actos del régimen ilegal de Rhodesia del Sur. Dichos proyectos se relacionan con la reconstrucción de generadores en Muvuzi, la reparación de las instalaciones petroleras de Beira y la instalación de centrales de abastecimiento de electricidad de emergencia en la provincia de Sofala. El costo estimado de estos tres proyectos es de alrededor de 4,5 millones de dólares.

26. Además, se necesitarán otros 5 millones de dólares para terminar la construcción de almacenes para las reservas de seguridad en materia de alimentos.

27. El Gobierno también señaló varios proyectos de desarrollo importantes para los cuales se desean inversiones extranjeras. Comprenden proyectos forestales, de desarrollo del algodón, de exploración y explotación carbonera y petrolera, y una gran instalación para carbón a granel en el puerto de Maputo.

28. En resumen, la ayuda necesaria para rehabilitación y reconstrucción asciende a unos 152 millones de dólares. Además de la ayuda en alimentos ya prometida, en 1980 se necesitan alrededor de 258.500 toneladas de maíz, trigo y arroz.

III. RESEÑA DE LA SITUACION ECONOMICA Y FINANCIERA

A. Generalidades

29. En informes anteriores del Secretario General sobre la asistencia a Mozambique se describió con algún detalle la economía de ese país (A/32/96 y A/33/173 y Corr.1). Aunque la economía ha mostrado signos de mejoría en los dos últimos años, la situación económica y financiera del país continúa siendo grave.

30. El sector industrial carece de materias primas y repuestos a raíz de la escasez de divisas de que sufre el país. La producción industrial sigue muy por debajo de su capacidad, aunque algunas industrias a las que se asignaron divisas para la compra de maquinaria, repuestos y materias primas han podido aumentar su producción. Por ejemplo, la producción de carbón aumentó en más de un 25% en 1979 en comparación con el año anterior. Sin embargo, las exportaciones de carbón fueron interrumpidas cuando varios puentes ferroviarios de la línea de Moatize fueron dañados a causa de las hostilidades en la zona. La cantidad de té exportada en 1979 fue más del doble del volumen exportado en 1978, aunque el valor aumentó en solamente un 67% a consecuencia de los precios más bajos. La producción de azúcar aumentó en casi el 25% y el valor de esa producción aumentó a más del cuádruple como resultado del alza de los precios. Se lograron igualmente resultados notables en la pesca de camarones - gracias a un plan de mejoramiento de los aparejos - y en la exportación de algodón; los aumentos del valor de las exportaciones en 1979 y en 1978 fueron el 42% y el 75%, respectivamente. La producción de maní llegó a las 10.000 toneladas. En resumen, el Gobierno calcula que en 1979 el valor de las exportaciones fue un 40% más alto que en 1978.

31. El Gobierno sigue dando preponderancia a varios importantes objetivos de desarrollo: mejorar la productividad y acrecentar la producción en materia agrícola; alcanzar los niveles de producción de 1973 respecto de industrias seleccionadas; aumentar las exportaciones; y fortalecer los sectores del transporte y las comunicaciones. Las mejoras en el sector del transporte son particularmente importantes para que Mozambique vuelva a obtener los ingresos procedentes del comercio de tránsito que se habían perdido a causa de la aplicación de sanciones contra Rhodesia del Sur.

32. La actividad económica normal fue seriamente perturbada en cinco de las diez provincias de Mozambique como resultado de bombardeos, ataques aéreos e incursiones efectuados por las fuerzas del régimen ilegal de Rhodesia del Sur. El cálculo hecho por el Gobierno de los daños directamente causados por la agresión enemiga figuran en el documento del Consejo de Seguridad S/13706, de fecha 22 de diciembre de 1979, que fue distribuido oportunamente. En dicho documento se enumeran los principales incidentes y se presenta un cálculo de los daños sufridos durante los años 1976 a 1979.

33. En 1979, las pérdidas directamente causadas por ataques fueron calculadas en casi 26 millones de dólares. En este cálculo se incluye solamente la destrucción de equipo, edificios e infraestructura, y no las pérdidas debidas a la perturbación de las actividades económicas ni el costo de las medidas de emergencia que se tomaron para hacer frente a la situación.

34. La provincia más afectada fue Sofala: sufrieron averías dos puentes ferroviarios a lo largo de la línea de Moatize, dos dragas fueron hundidas en el puerto de Beira y fueron dañados dos de los principales generadores de la central de energía eléctrica de Mavuzi. Además, en Beira fueron atacadas las instalaciones petroleras con la consiguiente destrucción de oleoductos, depósitos de petróleo y estaciones de bombeo.

35. En la provincia de Gaza fueron destruidos tres puentes de carretera sobre los ríos de Conhane, Changane y Mazimuchopes y parcialmente destruidas las represas de Limpopo y Chokwe. En la provincia de Manica los puentes carreteros de Barue y Maminga fueron destruidos junto con otros elementos de la infraestructura económica y social.

B. Situación financiera del Gobierno

36. En informes anteriores se ha subrayado que el Gobierno estaba al tanto de la necesidad de una reorganización básica del sistema de hacienda pública de Mozambique. En el curso de los dos últimos años, el Gobierno ha hecho una amplia reforma en virtud de la cual las operaciones de la mayoría de las organizaciones gubernamentales y paraestatales fueron incluidas dentro del presupuesto ordinario y del sistema de asignaciones. Además, el Gobierno introdujo reformas importantes del sistema tributario estableciendo impuestos más altos y más progresivos destinados a movilizar más ingresos.

37. El presupuesto ordinario del Gobierno para 1979 había previsto ingresos ordinarios de 12.000 millones de escudos b/ y gastos ordinarios de 14.200 millones de escudos, con un déficit ordinario proyectado de 2.200 millones de escudos. Las cifras reales preliminares indican que los ingresos ordinarios (11.500 millones de escudos) fueron ligeramente inferiores a los previstos. No obstante, los gastos fueron estrictamente controlados por el Gobierno y se calculan provisoriamente en sólo 11.200 millones de escudos, o sea un 79% del presupuesto. Por lo tanto, en lugar del déficit ordinario proyectado de 2.200 millones de escudos, hubo un pequeño superávit de 300 millones de escudos.

38. Se siguió progresando en la preparación del presupuesto estatal para 1980 como documento único en que se incorporan tanto los gastos de funcionamiento del aparato estatal y las instituciones paraestatales como las inversiones que se realizarán en cada sector. Este procedimiento ha permitido al Gobierno obtener una visión más clara de los recursos asignados a los diversos sectores y efectuar una mejor planificación financiera abarcando todo el país. Los ingresos ordinarios del Gobierno se calculan en 15.000 millones de escudos y los gastos ordinarios en 17.000 millones de escudos. Aunque el déficit previsto para 1980 es menor que los de años anteriores, se seguirá necesitando un estricto control de la utilización de los recursos materiales y financieros.

b/ La moneda nacional es el escudo. Todas las conversiones en este informe se han hecho aplicando la tasa siguiente: 1.000 escudos = 33 dólares EE.UU.

39. En el cuadro siguiente (cuadro 1) se indica la asignación general por sectores de los gastos ordinarios del Gobierno en el presupuesto estatal para 1980. El programa de inversiones del Gobierno no se incluye en el presupuesto vigente.

Cuadro 1

Asignación por sectores de los gastos ordinarios del Gobierno, 1980

(millones de escudos)

<u>Sector</u>	<u>Importe</u>
Sectores económicos	4 272
Sectores sociales	4 758
Otros sectores	<u>7 970</u>
Total	17 000

Fuente: Gobierno de Mozambique.

Inversiones

40. El programa nacional de inversiones para el período bienal 1978-1979 fue descrito con algún detalle en el informe del Secretario General (A/34/377 y Corr.1). En resumen, el programa comprende inversiones por un total de 460 millones de dólares, de los cuales 320 millones de dólares constituyen la participación del Gobierno. No se dispone todavía de cifras definitivas sobre la ejecución del programa de inversiones 1978-1979, pero se calcula que se ha ejecutado aproximadamente un 60% del programa.

41. En el cuadro 2 se indica el programa nacional de inversiones para 1980, tal como figura en la ley de presupuesto (Ley No. 13/79, del 26 de diciembre de 1979).

Cuadro 2

Programa nacional de inversiones, por sectores, 1980

(millones de escudos)

a) <u>Sectores económicos</u>	
Agricultura	3 848
Industria y energía	2 105
Transporte y comunicaciones	4 560
Comercio interior	514
Obras públicas y vivienda	4 553
Otros	<u>785</u>
	16 365
b) <u>Sectores sociales</u>	
Educación	548
Salud	<u>390</u>
	1 038
c) <u>Otros sectores (incluso la reserva presupuestaria)</u>	<u>2 603</u>
Total	<u>20 006</u>

42. La participación del presupuesto estatal, incluso asistencia del exterior, en este programa es de aproximadamente el 75%, o sea 15.147 millones de escudos. El resto del programa se sufragará mediante financiación bancaria o autofinanciación por las empresas.

43. Se ha dispuesto financiación extranjera para los siguientes proyectos, los cuales están incluidos en el programa de inversiones del Gobierno:

<u>Proyecto</u>	<u>Fuente de financiación</u>
Carretera central-norte-este	Banco Africano de Desarrollo (BAD)
Proyecto de rehabilitación del té	BAD
Proyecto agrícola de Licma	BAD
Estudio para el riego de Pequeños Libombos	BAD
Programa Monap (diversos proyectos agrícolas)	Países nórdicos
Fortalecimiento de la estación de bombeo de Maputo	Dinamarca
Planta de industrialización de aves de corral y otros tipos de equipos agrícolas	Dinamarca
Varios estudios sobre el sector del transporte	Suecia y Noruega
Proyecto experimental de mantenimiento de carreteras	Noruega
Estudio de factibilidad sobre el riego de Massingir	Kuwait
Estudio de la línea de alta tensión centro-norte	Suecia
Construcción y mantenimiento de la línea de alta tensión centro-norte	Francia e Italia
Proyecto de riego y avenamiento del Valle de Umbeluzi	FAO
Extensión de la central eléctrica de Nacala	Países Bajos
Inventario de recursos hidroeléctricos	Noruega
Proyecto de desarrollo forestal	PNUD
Industria forestal de Manica	SIDA/BADEA

44. En el cuadro 3 se indican la distribución sectorial de las inversiones que habrán de financiarse con fondos del presupuesto estatal y la participación de recursos externos en la financiación de cada sector. En total, se prevé que los fondos del exterior cubran solamente un 22,75% del programa de inversiones. El presupuesto estatal y otras fuentes internas de financiación tendrán que aportar un 77,25% de los recursos necesarios para el programa de inversiones, a menos que se proporcione asistencia internacional considerablemente aumentada. El Gobierno indica la escasez de recursos como una de las principales razones para la ejecución parcial de los programas de inversiones de 1978 y 1979, de los cuales sólo fue ejecutado un 60%. Por lo tanto, existe la necesidad urgente de recibir más asistencia internacional para que se pueda llevar a cabo el programa de inversiones de 1980.

Cuadro 3

Sector	Inversiones (millas de escudos)	Porcentaje del total de inversiones	Participación en las inversiones efectivas, por fuente de financiación extranjera
A. Sectores económicos			
Agricultura	3 841 038	25,4	MONAP a/, 22,19; Suecia, 0,11; Países Bajos, 0,76; Dinamarca, 2,36; BAD, 9,83; PNUD, 0,08. (35,33)
Industria y energía	1 381 898	9,1	Suecia, 14,76; Países Bajos, 13,97; Naciones Unidas, 3,80; Noruega, 1,99; Reino Unido, 8,55. (43,07)
Transporte y comunicaciones	434 226	2,9	CEP, 10,13; Suecia, 4,60; PNUD, 3,63; OIM, 0,27; (18,63)
Construcción interior	514 000	3,4	MONAP, 12,06; Estados Unidos, 38,27. (50,33)
Abastecimiento de agua, represas y riego	872 622	5,8	Bulgaria, 9,07; Dinamarca, 1,14; Países Bajos, 3,67; FAO, 1,45; UNICEF, 1,51. (16,84)
Carreteras y puentes	1 349 818	8,9	BAD, 24,52; Suecia, 0,73; OPEP, 5,11; Reino Unido, 7,30; Países Bajos, 2,62; MONAP, 0,48. (41,76)
Diversas construcciones, vivienda y planificación del medio físico	961 182	6,3	Ninguna
Equipo para obras públicas	1 359 678	9,1	Ninguna
Otros	784 990	5,2	Suecia, 0,034. (0,034)
B. Sectores sociales			
Educación	647 604	4,3	Suecia, 12,16; Países Bajos, 0,67; Noruega, 12,06; Dinamarca, 1,57; Francia, 1,01; UNESCO, 0,39; UNICEF, 1,69; Federación Mundial Internacional, 0,36; URSS, 24,86; Estados Unidos, 0,10; Otros, 0,254. (55,32)
Salud	386 635	2,5	Suecia, 9,80; PNUD, 1,04; <u>Torre de Mombaça</u> , 3,10; Suiza, 3,49. (17,44)
Otros	2 603 058	17,1	Países Bajos, 0,61. (0,61)
Total	15 146 769	100	(22,73)

Fuente: Gobierno de Mozambique.

a/ MONAP es el Programa Agrícola Nórdico para Mozambique financiado por los cinco países nórdicos, con arreglo a un acuerdo. Por ejemplo, se prevé que en 1980 las participaciones relativas serán como sigue: Dinamarca, 22,94%; Finlandia, 15,77%; Islandia, 0,72%; Noruega, 16,13%; y Suecia, 44,44%.

45. En el cuadro siguiente (cuadro 4) se indican las asignaciones sectoriales de los gastos totales del Gobierno, los gastos periódicos y las inversiones, según figuran en el presupuesto estatal para 1980.

Cuadro 4

Asignaciones sectoriales de los gastos gubernamentales, 1980
(millones de escudos)

<u>Sectores</u>	<u>Importe</u>
Económico	16 781 722
Social	5 792 678
Defensa y seguridad	4 735 000
Demás ramas del Gobierno	3 416 769
Deuda pública y otros gastos del Estado	<u>1 420 000</u>
Total	32 146 769

Fuente: Basado en información proporcionada por el Gobierno de Mozambique.

46. Como puede verse en el cuadro 4, el Gobierno ha asignado a los sectores económicos más de la mitad de sus gastos totales. Más de las tres cuartas partes de los gastos de inversión del Gobierno se han asignado a agricultura, obras públicas y transporte y comunicaciones, a fin de fortalecer la infraestructura básica.

47. Se prevé que aproximadamente una quinta parte de los gastos gubernamentales corresponderá a los sectores sociales, principalmente la educación, la salud y la seguridad social, dándose prioridad a la terminación de programas que ya están en ejecución.

C. Balanza de pagos (estimaciones)

48. La información disponible indica que Mozambique deberá probablemente hacer frente, por algún tiempo, a un serio déficit de balanza de pagos pese a las mejoras que se han introducido y a la reapertura de la frontera con Zimbabue. Se han registrado importantes aumentos en las exportaciones de ciertos productos a pesar de las dificultades que en años recientes Mozambique ha experimentado como resultado de calamidades naturales y de la agresión por el régimen ilegal de Rhodesia del Sur. En el cuadro 5 se indican los cálculos de balanza de pagos para el período 1976-1980.

Cuadro 5

Cálculos de balanza de pagos
 (millones de escudos)

	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>
A. Comercio de mercancías					(cálculos)
Importaciones	13 068	16 335	16 000	18 500	23 000
Exportaciones	<u>4 851</u>	<u>4 950</u>	<u>5 340</u>	<u>8 300</u>	<u>12 700</u>
Saldo	-8 217	-11 385	-10 660	-10 200	-10 300
B. Rubros invisibles					
Pagos	3 168	2 970	2 500	2 370	4 000 b/
Ingresos a/	<u>8 019</u>	<u>6 600</u>	<u>6 540</u>	<u>6 600</u>	<u>8 000 b/</u>
Saldo	4 851	3 630	4 040	4 230	4 000 b/
C. Cuenta de capital					
Saldo	-1 715	-1 650	-625	-900	-
D. Saldo global	<u>-5 081</u>	<u>-6 105</u>	<u>-7 245</u>	<u>-6 870</u>	<u>-6 300</u>

Fuente: Gobierno de Mozambique.

a/ Incluye asistencia del exterior.

b/ Incluye movimientos netos de capital (estimaciones).

49. El aumento del valor de las importaciones refleja los precios más altos del petróleo crudo y el programa de inversiones del Gobierno. Por ejemplo, las importaciones de equipo aumentaron de 3.520 millones de escudos en 1978 a 6.270 millones de escudos en 1979.

50. Se prevé que en 1980 el valor de las exportaciones aumentará en más de un 53% y el de las importaciones en aproximadamente el 25% en comparación con 1979. El déficit comercial previsto de 10.350 millones de escudos (aproximadamente 312 millones de dólares EE.UU.) es aproximadamente el mismo que en 1979.

IV. CARACTERISTICAS ESPECIALES DE LA SITUACION EN MOZAMBIQUE

A. Situación en materia de alimentos y fertilizantes

51. Pese a los grandes esfuerzos del Gobierno por reorganizar el sector agropecuario y no obstante el alto orden de prelación asignado al desarrollo agrícola, el país no ha logrado producir suficientes alimentos como para bastarse a sí mismo. Entre las principales razones de la escasez de alimentos figuran los cambios en los hábitos de consumo de la población, la escasez de insumos agrícolas básicos y una serie de desastres naturales que se produjeron en los años posteriores a la independencia.

52. Como Mozambique se ve ante una escasez crónica de divisas, la ayuda alimentaria ha aportado una importante contribución al esfuerzo de desarrollo. Si no se hubiese dispuesto de ayuda internacional en forma de alimentos habría sido necesario usar para la adquisición de los mismos una gran parte de los recursos destinados al desarrollo de los sectores productivos.

53. En el cuadro que figura a continuación se señala la cantidad de ayuda en alimentos recibida por Mozambique en los últimos tres años:

Cuadro 6

Productos	Ayuda recibida (toneladas)		
	1977	1978	1979
Trigo	109 158	80 580	79 737
Arroz	4 842	4 089	16 003
Maíz	-	-	27 193
Harina de trigo	-	-	1.225
Mantequilla clarificada	-	547	110
Pescado enlatado (miles de latas)	953	1 190	-
Carne enlatada (miles de latas)	-	821	-

54. En 1979 Mozambique recibió la mayor parte de la ayuda alimentaria que se había prometido y los alimentos se distribuyeron oportunamente, evitando así el hambre en las zonas más gravemente afectadas. En el cuadro 7 se indican las donaciones de los tres principales rubros de alimentos recibidas en 1979.

Cuadro 7
Donaciones de alimentos, 1979

(toneladas)

País	Trigo	Maíz	Arroz
Estados Unidos de América	-	30 000	15 800
Dinamarca	27 168		
Suecia	19 100	9 500	
CEE	16 500*		
Canadá	11 000		
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	7 500		
Italia	3 000*		
Bélgica	1 600		
Australia	<u>1 100</u>	-----	-----
Total	<u>89 968</u>	<u>39 500</u>	<u>15 800</u>

* Por entregar.

Fuente: Gobierno de Mozambique.

55. La producción de alimentos en Mozambique se vio gravemente obstaculizada por intensificación de los ataques realizados por las fuerzas del régimen ilegal de Rhodesia del Sur hasta fines de 1979. Se volaron puentes, dañaron carreteras y destruyeron estaciones agrícolas. Además, hubo que evacuar a muchas familias de las zonas seriamente afectadas antes de que pudiesen plantar sus cultivos. Más aún, en 1979, seis de las 10 provincias del país fueron afectadas por una sequía que destruyó los cultivos de maíz, especialmente en la región meridional de Mozambique. El Gobierno estimó que en 1979 la sequía perjudicó directamente a 480.000 familias y que se perdieron 100.000 toneladas de maíz.

Necesidades alimentarias en 1980

56. Con la precipitación de suficientes lluvias al principio de la época de siembra, hacia fines de 1979 las perspectivas de la producción de cereales para 1980 parecían satisfactorias. No obstante, las precipitaciones de diciembre fueron inferiores a lo normal en el sur y centro del país, en enero estuvieron bastante por debajo de lo normal en todo el país y fueron particularmente insuficientes en Mozambique meridional. En el cuadro 8 se da información sobre la precipitación durante los últimos tres meses de 1979 y enero de 1980. Aunque se carece de mediciones detalladas, también en febrero y marzo las lluvias fueron muy inferiores a lo normal y condujeron a una pérdida masiva de cultivos.

/...

Cuadro 8

Mozambique: precipitación mensual

(milímetros)

	Sur	Centro	Norte
Octubre de 1979	101 (50,0) a/	56,8 (n.a.)	0 (n.a.)
Noviembre de 1979	52,3 (80,3)	34,6 (n.a.)	213,3 (n.a.)
Diciembre de 1979	80,6 (109,2)	77,5 (186,6)	241,7 (209,1)
Enero de 1980	33,8 (128,6)	180,6 (226,9)	104,1 (270,4)

Fuente: A partir de informaciones proporcionadas por el Gobierno de Mozambique.

a/ Las cifras entre paréntesis indican el promedio mensual de 10 años.

57. Cuando la misión visitó Mozambique en febrero de 1980, el Gobierno estimaba que la producción interna de maíz sólo sería alrededor del 15% menor que la del año anterior. A partir de esta base, se hizo un cálculo preliminar de las necesidades de ayuda alimentaria en materia de maíz, trigo y arroz para 1980 (cuadro 9).

Cuadro 9

Necesidades de los principales cereales en 1980

(toneladas)

	Consumo a/	Producción interna comercializada	Importaciones requeridas	Necesidades no satisfechas b/
Trigo	150 000	-	150 000	48 000
Maíz	250 000	105 000	145 000	105 000
Arroz	<u>130 000</u>	<u>60 000</u>	<u>70 000</u>	<u>43 900</u>
Total	<u>530 000</u>	<u>165 000</u>	<u>365 000</u>	<u>196 900</u>

Fuente: Gobierno de Mozambique.

a/ Sin incluir los cereales cultivados y consumidos en las granjas.

b/ Después de descontar las compras comerciales y las promesas de ayuda alimentaria.

58. Las cifras del cuadro 9 revelan claramente la necesidad de que la comunidad internacional proporcione ayuda alimentaria. Las proyecciones de las importaciones de cereales en 1980 cubren el 68% de las necesidades comerciales de Mozambique. Las compras comerciales y la ayuda en alimentos ascendieron en total a 168.000 toneladas, lo que deja un saldo de necesidades no satisfechas de casi 197.000 toneladas de los tres cereales principales. A fines de enero de 1980 se habían recibido las siguientes promesas de ayuda alimentaria (cuadro 10).

Cuadro 10
Promesas de ayuda alimentaria
 (toneladas)

	Trigo		Maíz		Arroz
Suecia	20 000	Yugoslavia	10 000	Japón	1 695
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	15 000	PIA	5 400		
Dinamarca	10 000				

Fuente: Gobierno de Mozambique.

59. Sin embargo, la sequía que ha venido afectando a casi la totalidad del país ha obligado a hacer una reevaluación de las necesidades de alimentos para 1980. El Gobierno ha proporcionado una estimación del número de personas afectadas por la sequía, incluidos los niños del grupo de edades de 0 a 4 años, por zona de residencia (cuadro 11).

Cuadro 11
Población afectada por la sequía

Provincias	Porcentaje de la población	Número de personas	Número de niños de 0 a 4 años
Cabo Delgado	64	621 240	101 248
Tete	97	809 853	154 230
Manica	75	475 125	182 000
Sofala	80	919 280	94 050
Inhambane	90	916 740	106 200
Gaza	80	790 960	144 320
Maputo	40	482 640	84 080
Total	-	<u>5 015 846</u>	<u>920 128</u>

60. La estimación revela que el 40% de la población total del país fue afectada por la sequía y que el 42% de la población estimada del grupo de 0 a 4 años encara una grave escasez de alimentos.

61. El Gobierno ha adoptado una serie de medidas de emergencia para paliar la situación en las zonas afectadas por la sequía. Se ha transportado maíz y frijoles desde las provincias en que aún existen algunas reservas a fin de ayudar a las zonas más gravemente afectadas, aunque ello significó reducir los suministros a la industria de molienda. Al mismo tiempo, se ha prohibido la exportación de frijoles y se ha limitado la cantidad de maíz que puede entregarse a las fábricas de aceite. Pese a estas medidas de emergencia, el Gobierno estima que se necesitarán 120.000 toneladas de maíz para distribuir las en las zonas más gravemente afectadas (véase el cuadro 12).

Cuadro 12

Necesidades de maíz (estimaciones)
 (toneladas)

Provincias

Cabo Delgado	5 000
Tete	25 000
Manica	21 600
Sofala	30 000
Inhambane	12 200
Gaza	13 200
Maputo	<u>13 000</u>
Total	<u>120 000</u>

62. Las necesidades estimadas que se indican en el cuadro 12 se basan en un consumo anual de 23,92 kilogramos de maíz per cápita. El Gobierno ha pedido a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y al Programa Mundial de Alimentos que envíen una misión para evaluar la cantidad de alimentos que se necesitará el resto de 1980. Sin embargo, a partir de las estimaciones de las necesidades arriba indicadas, las compras comerciales y la ayuda en alimentos prometida hasta ahora, las necesidades mínimas para el resto de 1980 parecerían ser: 20.000 toneladas de arroz, 190.000 toneladas de maíz y 48.500 toneladas de trigo.

Fertilizantes

63. Para poder alcanzar la meta de producción alimentaria, que ha fijado el Gobierno para 1981-1982 es indispensable importar fertilizantes y distribuirlos en abril y mayo de 1981. En el cuadro que sigue (cuadro 13) se suministra información sobre las importaciones de fertilizantes que se necesitan para los cultivos de la temporada 1981-1982, así como las materias primas requeridas para las fábricas de fertilizantes:

Cuadro 13

Solicitudes de fertilizantes y de materias primas para las fábricas de fertilizantes, 1981

<u>Materias primas a/</u>	<u>Toneladas</u>	<u>Valor</u> (Dólares EE.UU.)
Fosfato diamónico	7 000	2 000 000
Urea (46%)	1 000	300 000
Clorato de potasio	3 000	700 000
Amonio	4 000	1 500 000
Azufre	2 000	600 000
Roca fosfatada	2 000	<u>80 000</u>
	Total parcial	5 180 000
 <u>Fertilizantes</u>		
Urea (46%)	10 000	3 000 000
Nitrato de calcio amónico	15 000	2 100 000
Superfosfato triple	5 000	1 250 000
Clorato de potasio	1 500	150 000
Nitrato de amonio	2 000	400 000
Fertilizantes compuestos:		
NPK 4.18.15	1 000	620 000
NPK 6.18.15	500	125 000
NPK 24.8.8	7 000	<u>2 100 000</u>
	Total parcial	9 745 000

a/ Estas materias primas permitirían producir 18.000 toneladas métricas de sulfato de amonio, 4.000 toneladas métricas de superfosfato al 18% y 16.500 toneladas métricas de fertilizantes compuestos NPK.

64. Cabe señalar que, en el caso de que Mozambique no pudiera importar las materias primas que necesita para las fábricas de fertilizantes, aumentaría proporcionalmente la cantidad de fertilizantes que habría que importar.

B. Refugiados

65. En 1979, el número de refugiados en Mozambique continuó aumentando a razón de 4.000 al mes y hacia fines del año había en el país alrededor de 150.000 naturales de Zimbabwe que recibían ayuda internacional de emergencia.

66. Después del cese del fuego en F Rhodesia del Sur se inició una importante operación de repatriación en colaboración con la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR). Con arreglo a los métodos enunciados en el Acuerdo de Lancaster House, durante la primera etapa de dicha operación, que terminó el 24 de febrero, fueron repatriados 10.935 refugiados de Zimbabwe. Al parecer, algunos refugiados regresaron por sus propios medios. Cuando la misión visitó el país había alrededor de 100.000 refugiados en cinco grandes asentamientos organizados y unos 20.000 en asentamientos espontáneos o campamentos de tránsito en espera de ser repatriados.

67. Aunque se prevé que la mayoría de los refugiados de Zimbabwe serán repatriados en el futuro próximo, algunos permanecerán en Mozambique por razones de educación y salud. Por lo tanto, seguirá necesitándose ayuda internacional para dichos refugiados.

V. NECESIDADES EN MATERIA DE REHABILITACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN

68. Mozambique necesita asistencia internacional en tres esferas principales para rehabilitar su economía y llevar a cabo un programa normal de desarrollo. Se trata del transporte, las telecomunicaciones y la rehabilitación de la agricultura en las zonas de frontera.

A. Transporte

69. El deficiente sistema de transporte interno constituye uno de los obstáculos básicos que se interponen al desarrollo económico de Mozambique. El país no tiene ninguna conexión ferroviaria norte-sur. El sistema de carreteras secundarias y caminos tributarios que se necesita para comunicar la población rural de Mozambique con los centros de comercialización y las concentraciones urbanas es insuficiente.

70. El sistema de transporte empeoró en los años anteriores a la independencia cuando se redujeron los fondos de mantenimiento e inversión. Además, el éxodo de personal capacitado dejó lagunas en materia de administración, organización y servicios técnicos. En el momento de la independencia había una grave escasez de repuestos y equipo.

71. Al cerrarse la frontera con Rhodesia del Sur en marzo de 1976, el tráfico se desvió de las rutas establecidas. Esto produjo desempleo, una fuerte disminución del tráfico y una reducción considerable de los ingresos en divisas. La rehabilitación del sistema de transporte de Mozambique es de fundamental importancia para toda la región. Se necesita con urgencia considerable asistencia internacional para que el sistema pueda atender el tráfico procedente de Zimbabwe, Zambia y Botswana.

1. Ferrocarriles

72. El servicio ferroviario de Mozambique está a cargo de la Companhia Ferroviaria de Mozambique (CFM). El sistema de la CFM está integrado por tres líneas principales: sur, central y norte. Las líneas sur y central se conectan entre sí pasando por Zimbabwe, mientras que la línea central conecta con la norte pasando por Malawi.

73. El sistema ferroviario sur de la CFM consta de tres secciones principales:

- a) Maputo-Goba (74 km), que conecta con los Ferrocarriles de Swazilandia;
- b) Maputo-R. Gancia (88 km) que conecta con los Ferrocarriles de Sudáfrica, y
- c) Maputo-Chicualacuala (534 km), conocida también con el nombre de Ferrocarril de Limpopo, que conecta con los Ferrocarriles de Zimbabwe.

74. La línea ferroviaria Maputo-Chicualacuala sufrió graves daños durante la lucha por la liberación, así como a causa de ataques por las fuerzas ilegales de Rhodesia del Sur. Es necesario reemplazar en total 150 km de vías férreas, 90 de los cuales se encuentran en Zimbabwe y en otros 75 km es necesario renovar determinadas partes, tales como abrazaderas y durmientes de concreto.

75. Además, habrá que reconstruir tres puentes ferroviarios y viales de la provincia de Gaza. El puente vial sobre el río Changane y el puente ferroviario Maxim Chopes han quedado totalmente destruidos. El puente ferroviario y vial de la represa de Macarretane ha sido dañado y será necesario realizar muchos trabajos de reparación para que vuelva a ser transitable.

76. A lo largo de la línea de Limpopo los depósitos de agua, las líneas telefónicas y las comunicaciones de larga distancia fueron dañadas por la guerra o se hallan en mal estado por la prolongada falta de mantenimiento. El Gobierno estima que se tardará de 6 a 9 meses para que esta línea vuelva a funcionar en Mozambique. Sin embargo, antes de que vuelva a funcionar normalmente, será necesario también efectuar reparaciones dentro de Zimbabwe.

77. El sistema ferroviario central de la CFM está integrado por tres secciones principales y dos ramales. Las secciones principales son las siguientes:

- a) Beira-Machipanda (317 km) que conecta con los ferrocarriles de Zimbabwe;
- b) Dona Anna-Moatize (254 km) que conecta con los yacimientos de carbón de Mozambique, y
- c) Dondo-Villa Nova (335 km) que conecta con Malawi.

78. Los dos ramales son:

- a) Inhamitanga-Mannomsu (88 km), y
- b) Quelimane-Mocuba (145 km).

79. La línea central carece de equipo de señalización y los rieles y el terraplén se hallan en mal estado debido a la falta de mantenimiento y a daños de guerra. Tal es el caso, en particular, de la sección Beira-Machipanda. El estado de las vías férreas y los límites de peso en los puentes no permiten usar locomotoras diesel. Las autoridades ferroviarias han decidido concentrar el uso de locomotoras en la línea central y trasladar de Maputo a Beira el taller para locomotoras de vapor.

80. Las vías de la sección Beira-Dondo (28 km) se encuentran actualmente en muy mal estado y, en vista del previsto aumento de tráfico, particularmente de mercancías en tránsito desde y hacia Zambia, Zimbabwe y Malawi, las autoridades ferroviarias consideran necesario que esta sección tenga doble vía.

81. El sistema ferroviario norte de la CFM consiste en una sola línea principal desde el puerto de Nacala hasta Lichinga (aproximadamente 500 km), con ramales de Cuamba a Entre Lagos que conectan con el sistema ferroviario de Malawi. La línea norte es afectada por tiempos de ida y vuelta relativamente largos - especialmente en las rutas directas a Malawi - el equipo de señalización deficiente y la escasez de vagones de carga (sólo se dispone de unos 850). Las autoridades ferroviarias consideran necesario mejorar el ramal de Nacala a fin de que pueda atender el creciente tráfico de Malawi y el aumento de las importaciones y exportaciones nacionales.

82. El mantenimiento de las locomotoras y del equipo rodante de Mozambique se realiza en los talleres de Maputo, Beira y Nampula. Esos tres talleres padecen de las mismas deficiencias básicas: falta de mano de obra calificada, escasez de repuestos y pocas herramientas de precisión.

83. Los talleres de Maputo son los más grandes y se usan principalmente para reparar vagones y locomotoras diesel. En los talleres de Beira se reparan las locomotoras de vapor. Actualmente es necesario realizar reparaciones importantes y reacondicionar 18 locomotoras de vapor. Los talleres tienen capacidad para cuatro o cinco locomotoras y se calcula que se necesitan de cuatro a seis meses para reparar y reacondicionar una locomotora de vapor. Por lo tanto, si se tiene en cuenta la falta de repuestos, la escasez de mano de obra calificada, etc., se necesitarán por lo menos dos años para reparar y reacondicionar 18 locomotoras de vapor.

84. Los talleres ferroviarios de Nampula, que prestan servicios a la línea norte, tienen instalaciones para reparar locomotoras diesel. Recientemente se construyó un nuevo cobertizo de mantenimiento que contribuirá a ampliar la capacidad de la línea norte.

2. Puertos marítimos

85. El previsto aumento de tráfico tendrá repercusiones inmediatas en los principales puertos marítimos de Mozambique y, por lo tanto, es necesario mejorarlos con urgencia. Mozambique tiene tres puertos marítimos importantes: Maputo/Matola, atendido por la línea sur; Beira, atendido por la línea central; y Nacala, atendido por la línea norte. Será necesario efectuar importantes inversiones en los puertos de Maputo y Beira para que puedan hacer frente al aumento de tráfico previsto.

Maputo/Matola

86. El puerto de aguas profundas de Maputo tiene instalaciones modernas de carga. Hay más de 3 kilómetros de atracaderos con un total de 17 embarcaderos, incluso un muelle para acero, uno para contenedores, uno para carbón y una terminal mecanizada para azúcar. En Matola hay un muelle y un espigón para petróleo, así como instalaciones para carga de madera y carga de minerales a granel.

87. El puerto de Maputo es un punto importante de embarque a Sudáfrica y Swazilandia. Se prevé que, cuando funcione la línea de Limpopo para las exportaciones de Zimbabwe, el carbón, el azúcar, los contenedores, el acero y el plomo pasarán por Maputo/Matola. Si bien el puerto tiene suficientes grúas de pórtico eléctricas, carece de carretillas de horquilla elevadora, repuestos y mano de obra calificada. Se deberán realizar importantes inversiones para construir una instalación de carga de carbón a granel cerca de Matola para atender al previsto aumento de las exportaciones de carbón de Swazilandia y Zimbabwe.

Beira

88. Beira es un puerto de marea al que se llega por un canal marítimo de unos 30 kilómetros de largo por el que es necesario navegar con un práctico. La profundidad del canal, que es de unos seis metros, limita el tamaño de los barcos a 20.000 ó 25.000 toneladas de carga bruta. El canal debe ser dragado con

regularidad, operación que se efectuaba anteriormente con una draga pesada y otra liviana. Las dragas fueron hundidas durante ataques y, como resultado de ello, el canal se halla considerablemente alegamado.

89. El muelle se extiende unos 1.700 metros de longitud y tiene nueve amarraderos para carga general y uno para barcos de pesca. El puerto tiene también instalaciones para la carga de petróleo a granel y un transportador de correas para la carga de carbón a granel. El puerto cuenta con unos 55.000 metros cuadrados de espacio de almacenamiento bajo techo y unos 310.000 metros cuadrados de almacenaje al aire libre.

90. En términos generales, las operaciones del puerto de Beira se ven gravemente entorpecidas por la escasez de carretillas de horquilla elevadora, la falta de repuestos, la escasez de herramientas de precisión en los talleres y el escaso número de tractores con remolque que son particularmente importantes para los contenedores. También hay una grave escasez de mano de obra calificada.

91. Es preciso profundizar el puerto para hacer frente al gran aumento de las exportaciones de carbón de Moatize. El Gobierno de Mozambique trata de obtener ayuda financiera internacional para realizar un estudio de factibilidad sobre el dragado del puerto de Beira para que lo puedan utilizar barcos de 60.000 toneladas de carga bruta. El costo del estudio detallado de factibilidad se estima en 1,7 millones de dólares.

Nacala

92. Nacala tiene un puerto natural de aguas profundas con dos muelles que miden en total un kilómetro aproximadamente. Las instalaciones actuales del puerto son adecuadas para el movimiento existente y constan de cuatro amarraderos de carga general. Con pequeñas mejoras y con aumentos del equipo de carga, el puerto podría atender sin dificultad un tráfico considerablemente mayor.

Tráfico portuario

93. Durante los dos últimos años ha mejorado considerablemente la capacidad de Mozambique para manejar el tráfico de sus principales puertos. Sin embargo, el tonelaje total manejado es todavía mucho menor que el de 1973, particularmente en Maputo y Beira.

94. En el cuadro 14 se indica el tonelaje total transportado a través de Maputo/Matola, Beira y Nacala en años seleccionados desde 1973:

Cuadro 14

Tráfico portuario total (importaciones y exportaciones)

(miles de toneladas)

	<u>1973</u>	<u>1975</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>
Maputo-Matola	14 167 (100)	10 920 (77)	7 974 (56)	7 634 (54)	8 787 (62)
Beira	2 982 (100)	3 003 (101)	1 737 (58)	1 681 (56)	1 722 (56)
Nacala	793 (100)	758 (96)	702 (89)	600 (76)	n.a.

Fuente: Gobierno de Mozambique.

El porcentaje correspondiente al tráfico de 1973 se indica entre paréntesis.

95. El tonelaje transportado por los puertos de Maputo/Matola aumentó más del 15% en 1979 en relación con 1978 y, sobre la base del tráfico de los dos primeros meses del año, las autoridades portuarias prevén un aumento aún mayor en 1980. En lo que respecta al puerto de Beira, el tonelaje de mercancías exportadas aumentó casi un 12% en 1979 en relación con 1978, mientras que el tonelaje de las importaciones no cambió notablemente. Sin embargo, para 1980 se prevé un aumento considerable del tonelaje transportado por el puerto de Beira.

96. Aproximadamente las dos terceras partes del tonelaje que pasa por Maputo/Matola está compuesto por mercancías en tránsito para Sudáfrica y Swazilandia. En Beira y Nacala, aproximadamente una tercera parte del tonelaje es para Malawi.

97. Es necesario examinar en conjunto la cuestión de los ferrocarriles y los puertos marítimos de Mozambique. Actualmente, funcionan muy por debajo de los niveles alcanzados antes del cierre de la frontera con Rhodesia del Sur. Para atender niveles de tráfico como los que prevalecían anteriormente, es necesario efectuar grandes inversiones para reparar los daños sufridos durante los ataques de las fuerzas del régimen ilegal de Rhodesia del Sur y para compensar la falta de inversiones y de mantenimiento que comenzó en los años anteriores a la independencia.

98. Tradicionalmente, el sistema de transporte de Mozambique (puertos/ferrocarriles) ha atendido las necesidades del interior del Africa meridional. El tráfico ferroviario en tránsito a Maputo y Beira antes del cierre de la frontera de Mozambique con Rhodesia del Sur en marzo de 1976, representaban las tres cuartas partes del tráfico ferroviario total y más de las cuatro quintas partes de los ingresos totales de la CFM.

/...

3. Necesidades en materia de reconstrucción

99. En vista de la importancia que tiene para la región, tiene gran urgencia la inmediata reconstrucción de la red de transporte. El Gobierno también está ansioso por utilizar mejor los servicios de transporte existentes. Por consiguiente, se necesita la siguiente asistencia para elevar la calidad del sector ferroviario y portuario y mejorar su funcionamiento:

(miles de dólares)

Línea ferroviaria sur (Maputo-Chicualacuala)

- | | |
|--|-------|
| 1. Reparación de las vías férreas, reposición de rieles, durmientes y tirafondos dañados, y suministro del equipo necesario | 1 380 |
| 2. Reconstrucción de puentes destruidos o dañados por los ataques: | |
| a) Puente vial sobre el río Changane (completamente destruido) | 400 |
| b) Puente vial de la represa de Macarretane (un pilar destruido, reparación de los dos tramos adyacentes) | 535 |
| c) Puente ferroviario de Macarretane (tramo de 15 metros de cemento armado destruido) | 500 |
| d) Puente ferroviario de Mazin'Chopes (completamente destruido; debe ser reconstruido totalmente) | 3 000 |
| 3. Reconstrucción de siete estaciones de bombeo dañadas, que suministran agua a las estaciones de ferrocarril y a la población. Se trata de las estaciones de Maguda, Chokwe, Aldeiaola, Eamagen, Mabelane, Combomuna, Mapai y Chicualacuala | 300 |
| 4. Reconstrucción y mejoramiento del sistema de comunicaciones (incluso volver a tender cables aéreos) e instalación de un sistema de comunicaciones por radio a larga distancia, así como de comunicaciones entre estaciones y entre estaciones y locomotoras | 650 |

(miles de dólares)

5.	Se necesita el siguiente material rodante y otro equino para hacer frente al aumento del tráfico ferroviario debido a la apertura de la frontera con Zimbabwe:	
	a) Material rodante:	
	i) locomotoras eléctricas diesel (16 unidades) incluso repuestos	16 000
	ii) 1.000 vagones, del tipo siguiente: 600 de costados abatibles 300 de costados altos 100 cerrados	27 000
	b) Vehículos, equipo y vivienda de apoyo	450
6.	Equipo de mantenimiento y herramientas de precisión para los talleres de Mbalane y Chicualacuala	200
7.	Equipo suplementario para atender al volumen de tráfico previsto en el puerto de Maputo: carretillas de horquilla elevadoras (5 unidades), cargadoras rodantes (4), tractores (15), remolques de 20 toneladas (30), etc. icos y repuestos esenciales	2 600
	Subtotal	53 015

Línea ferroviaria central (Beira-Machipanda)

1.	Construcción de vías dobles entre Esira y Dondo, y renovación de rieles	10 000
2.	Mejoramiento de las comunicaciones	
	a) Equipo de radio para comunicaciones entre estaciones y entre estaciones y locomotoras	120
	b) Reconstrucción del cable aéreo de comunicaciones: dos pares de cables aéreos a lo largo de 120 kilómetros	250

/...

(miles de dólares)

3. Equipo de tráfico ferroviario
- a) Compra de 1.200 vagones de los tipos siguientes:
- 400 de costados abatibles
 - 400 de costados altos
 - 200 cerrados
 - 200 cisterna 40 000
- b) Compra de camionetas y camiones 220
4. Compra de equipo y vehículos de mantenimiento para mejorar el funcionamiento de los talleres 2 000
5. Para que el puerto de Beira pueda hacer frente al volumen de tráfico que había antes del cierre de la frontera sería necesario comprar como mínimo lo siguiente: 2 700
- 1) carretillas de horquilla elevadora de 5 toneladas (10 unidades)
 - 2) carretillas elevadoras de horquilla de 23 toneladas (2 unidades)
 - 3) tractores (5 unidades)
 - 4) remolques de 20 toneladas (30 unidades)
 - 5) grúas móviles de 12 toneladas (4 unidades)
 - 6) carretillas de horquilla elevadora para contenedores internos (3 unidades)
 - 7) carretillas de horquilla elevadora de 15 toneladas para bandejas (2 unidades)
 - 8) carretillas de horquilla elevadora de 3,5 toneladas para trabajos dentro de los barcos (4 unidades)
 - 9) abrazaderas de 5 toneladas para manipulación de pulpas (2 unidades)
 - 10) grúa móvil de 35 toneladas (1 unidad)

/...

(miles de dólares)

- 11) quince juegos de neumáticos para carretillas elevadoras
- 12) brazos articulados conductores de productos del petróleo

6. Obras marítimas:

Una draga pesada, dos dragas livianas y equipo hidrográfico y de señalización

15 000

Subtotal

70 290

100. El gobierno también necesita que se realicen cuatro estudios con consultores en las siguientes esferas:

a) Estudio de la capacidad de las locomotoras de vapor de la línea ferroviaria central

101. De conformidad con la actual política del Gobierno, durante varios años se utilizarán todas las locomotoras de vapor en la línea central. El problema más grave es la falta de talleres debidamente equipados para realizar las reparaciones necesarias. Por lo tanto, el Gobierno solicita los servicios de un consultor por un período de hasta 6 meses, con el objeto de que proponga diversas opciones para mejorar los talleres. Además, el consultor debería asesorar sobre cuestiones administrativas, incluyendo el inventario y control de los repuestos. Los pedidos y entregas de repuestos han planteado grandes obstáculos y, durante los últimos años, han hecho demorar considerablemente las reparaciones.

b) Estudio del volumen del tráfico de contenedores de Zimbabwe que es probable que pase por puertos de Mozambique

102. Actualmente, el Gobierno de Mozambique dispone de pocos datos sobre el nivel futuro del tráfico de contenedores y necesita con urgencia los servicios de consultores. Los resultados del estudio se necesitan para planificar el desarrollo futuro de los ferrocarriles y los puertos y para evaluar las necesidades de equipo de manipulación de cargas.

c) Estudio sobre la electrificación de la línea sur

103. El volumen del tráfico de mercancías en tránsito que pasa por el puerto de Maputo/Matola parecería justificar la electrificación de las líneas ferroviarias. Además, el Gobierno de Zimbabwe está iniciando un proyecto experimental de electrificación y estudiando la posibilidad de electrificar la línea que conecta Zimbabwe con Maputo. Se prevé que entre los principales productos que se exportarán

/...

de Zimbabwe vía Maputo figurarán: cromo y ferrocromo, azúcar y acero, contenedores y carbón. En efecto, se prevé que las exportaciones de carbón de Zimbabwe y Swazilandia llegarán a más de 5 millones de toneladas anuales dentro de los próximos cinco años. En tales circunstancias, el Gobierno desea que se realicen estudios sobre la viabilidad de electrificar todo el sistema ferroviario del sur dado que en la región se dispone de energía eléctrica y que el costo del diesel es elevado.

d) Estudio de viabilidad sobre el dragado del puerto de Beira para recibir barcos de 60.000 toneladas de carga bruta

104. Este estudio es esencial para la planificación a más largo plazo de la red de transporte de Mozambique.

4. Aeropuertos

105. La línea aérea nacional presta servicios de transporte entre las regiones septentrional y meridional del país. Los aeropuertos nacionales parecen ser satisfactorios si se considera su uso limitado, con excepción del aeropuerto de Beira, que es necesario mejorar con urgencia. En los últimos años, se realizaron pocas inversiones debido al nivel relativamente bajo del tráfico. En las nuevas circunstancias, se prevé que el volumen del tráfico aumente fuertemente.

106. Para hacer que los aeropuertos vuelvan a funcionar normalmente y para satisfacer las normas internacionales de seguridad, es necesario extender la pista principal y renovar su superficie. Además, es necesario instalar un sistema de señales luminosas de navegación y un sistema moderno de comunicación por radio.

107. Los detalles de las obras necesarias son:

Mejoras en el aeropuerto de Beira

(miles de dólares)

a) Renovación de la pista principal con una capa asfáltica de 5 centímetros de espesor que cubrirá 170.000 metros cuadrados, y pintura del sistema diurno de señales	1 200
b) Instalación de un sistema de señales luminosas para la navegación	1 900
c) Instalación de un sistema de radiocomunicaciones	370
d) Instalación de equipo meteorológico	194
Subtotal	<u>3 664</u>

108. En total, para la rehabilitación del sector del transporte (ferrocarriles, puertos y aeropuertos) se necesitará asistencia financiera internacional por valor de más de 127 millones de dólares.

B. Telecomunicaciones

109. El Gobierno ha informado que durante los últimos años los circuitos nacionales e internacionales de teléfonos y télex de Mozambique han sufrido daños considerables a consecuencia de los frecuentes ataques del régimen ilegal de Rhodesia del Sur. Por razones estratégicas y económicas, el Gobierno atribuye gran importancia a las vías internacionales de comunicación entre Mozambique y los países vecinos.

110. Recientemente se instaló un sistema de telecomunicaciones entre Beira y Maputo, pero se necesitan repuestos y vehículos para que funcione adecuadamente. También hace falta equipo suplementario de mantenimiento cotidiano. Se necesitan vehículos y equipo de aire acondicionado para que se pueda utilizar el sistema instalado, particularmente en las estaciones de Maputo, Massinga, Beira y en M. Xiluvo. Además, se necesitan repuestos y equipo para el mantenimiento de los sistemas de cable portador descubierto entre Beira y Machipanda.

111. Es necesario instalar un sistema de microondas entre M. Xiluvo y Untali para atender al aumento del tráfico de comunicaciones con Salisbury. El proyecto incluye un estudio de preinversión y el suministro e instalación del equipo. Las necesidades en el sector de las telecomunicaciones ascienden en total a 2.030.000 dólares EE.UU. y son las siguientes:

(miles de dólares)

a) Sistema de difusión troposférica (Maputo-Beira)

Suministro de repuestos y vehículos para las estaciones de Maputo, Massinga, Beira y M. Xiluvo

1 000

b) Sistema de cable portador descubierto (Beira-Machipanda)

Suministro de repuestos para el mantenimiento de diversos sistemas (SOJ-A-A 12CH, SOX-128-1, STO-A/STO-B 3/6, transistores y resistencias)

30

c) Sistema de microondas

Financiación del estudio de preinversión, suministro e instalación de equipo para atender al aumento del tráfico entre Beira y Salisbury

1 000

Subtotal

2 030

...

C. Rehabilitación de la agricultura en zonas fronterizas

112. Durante los últimos cuatro años, las actividades agrícolas normales en las zonas fronterizas se vieron gravemente interrumpidas por intromisiones e incursiones de las fuerzas del régimen ilegal de Rhodesia del Sur. En muchas zonas, la producción agrícola se detuvo completamente o fue muy disminuida, y nuevos programas de desarrollo fueron aplazados o enteramente abandonados.

113. Las provincias más gravemente afectadas por estas acciones fueron Manica, Gaza, Tete y, en menor medida, Sofala e Inhambane. Se infligieron grandes daños a particulares, bienes, equipo, cosechas y plantaciones. Varios proyectos con asistencia bilateral y multilateral debieron ser suspendidos y muchas personas tuvieron que dejar las zonas fronterizas, abandonando aldeas con instituciones en funcionamiento.

114. El Gobierno de Mozambique ha identificado varios proyectos y programas para rehabilitar la agricultura, la ganadería y la silvicultura en las zonas más afectadas del país. Sin embargo, se necesita asistencia internacional para ejecutar los programas.

115. Se necesita asistencia financiera y técnica para reemplazar la infraestructura y el equipo dañados o destruidos durante incursiones fronterizas, para reorganizar proyectos donde los planes anteriores ya no se consideran válidos, y para comenzar nuevas obras no consideradas previamente que ayudarán a rehabilitar las zonas afectadas.

1. Provincia de Manica

116. En la provincia de Manica, que fue la más gravemente afectada por las incursiones, es necesario rehabilitar el sector de la silvicultura, donde se destruyeron equipo y plantaciones. El programa de desarrollo para el sector de la silvicultura incluye el establecimiento de una fábrica de casas prefabricadas y el estudio detallado de una zona en los distritos de Sussendenga donde cuatro aserraderos quedaron completamente destruidos. Además, el plan de desarrollo de la silvicultura prevé un inventario forestal detallado y un plan de explotación. El Gobierno también está ansioso por desarrollar un "complejo de la industria forestal" que incluirá una planta de pulpa para papel en lo futuro. Aun cuando ya se está recibiendo asistencia técnica y financiera, se necesitará financiación adicional, incluso inversiones.

117. La provincia de Manica ofrece grandes posibilidades para el cultivo de maíz, girasol, habichuelas, tabaco, tomates y frutas cítricas. La granja experimental y la estación de producción de semillas en Sussendenga fueron atacadas y dañadas por incursiones frecuentes, y dejaron de funcionar. Se necesitará ayuda técnica, así como financiera, para rehabilitar la granja experimental y empezar las operaciones en la estación de producción de semillas.

118. La producción de algodón ha sufrido no solamente por los trastornos causados por las incursiones sino también por la destrucción de la infraestructura, los transportes y los almacenes. Se han preparado programas para rehabilitar

la industria del algodón y aumentar la producción en las provincias de Manica y Sofala. Se han planificado centros y talleres de mecanización agrícola para apoyar la producción agrícola tanto en el sector familiar como en el estatal. Debido a los hábitos alimentarios cambiantes y al aumento del nivel de vida, las importaciones de trigo están aumentando. El Gobierno se propone rehabilitar la producción de trigo, especialmente en zonas que han estado abandonadas desde fines de 1975. Se propone emprender un plan de producción de semillas de patata en las zonas altas de la provincia que lindan con Zimbabwe.

119. Hace algunos años, se iba a establecer en la provincia una fábrica de productos lácteos. El proyecto nunca se llevó a la práctica, y la producción lechera local en la zona fronteriza fue considerablemente disminuida por frecuentes ataques y disturbios. Un nuevo programa - el Chimoio Dairy Development Programme - ha sido diseñado ahora para las granjas estatales así como para los productores en pequeña escala. Ya se ha suministrado asistencia técnica para el período inicial y se espera atraer fondos del mismo donante para la importación de terneros.

120. La producción de carne vacuna ha ido disminuyendo continuamente debido a las incursiones enemigas, y el Gobierno ha decidido reorganizar el sector estatal para lograr mayor producción en el futuro cercano. Se prevé la rehabilitación a corto plazo de dos unidades de producción y dos granjas que habían sido abandonadas a causa de los frecuentes ataques.

121. Habida cuenta de la complejidad de los futuros programas y la competitiva demanda de recursos de agua y tierra en Manica, habrá necesidad de asistencia para realizar estudios de planificación del uso de la tierra y el agua. Esto puede ser sustentado en parte por un proyecto ya existente.

122. La asistencia que se necesita en la provincia de Manica es la siguiente:

Necesidades de rehabilitación urgentes

(miles de dólares)

a) Silvicultura

i) Plantaciones forestales en Sussendenga	2 500
ii) Inventario de las selvas naturales	700
iii) Fábrica de casas prefabricadas	500
	<hr/>
Subtotal	3 700
	<hr/>

/...

(miles de dólares)

b) <u>Agricultura</u>	
i) Producción de semillas en Sussendenga	1 573
ii) Centro de mecanización	1 900
iii) Estudios de planificación de tierras y agua	1 100
Subtotal	<u>4 573</u>
c) <u>Ganadería</u>	
i) Granjas y elaboración de productos lácteos	500
ii) Producción de carne vacuna	1 200
Subtotal	<u>1 700</u>

Por lo tanto, se necesita urgentemente un total de 9.973.000 dólares para rehabilitar la silvicultura, la agricultura y la ganadería en la provincia de Manica.

2. Provincia de Gaza

123. La provincia de Gaza, zona de escasas lluvias, fue gravemente afectada por la sequía del año pasado. También ha sido afectada por incursiones fronterizas que causaron grandes pérdidas de ganado. Estos factores han complicado las dificultades que planteó la ejecución de programas y proyectos de desarrollo en los últimos años, y una gran proporción de la población agrícola autóctona se ha retirado, causando el cierre de la granja estatal en Chicualecuala y el abandono de varias unidades ganaderas y granjas.

124. Ante los grandes sufrimientos de la población, el Gobierno anhela rehabilitar el sector estatal de producción de carne vacuna y aplicar un programa integrado de agricultura, silvicultura y ganadería para las aldeas y el sector familiar. Esto significará suministrar animales y formación para las unidades de tracción a sangre, variedades de árboles adecuadas, abejas y semillas - en particular de mijo y maíz - especialmente escogidas para las condiciones locales.

125. También será importante suministrar herramientas, talleres y apoyo general para mecanizar la agricultura. Asimismo existe la necesidad de rehabilitar azuadas, presas de tierra y pozos para consumo de humanos y animales.

126. Un proyecto para la erradicación de la mosca tsé-tsé en la provincia de Gaza fue muy afectado por las incursiones. El bombardeo de la estación principal de control detuvo el proyecto y amplias zonas de la provincia han vuelto a ser infestadas por la mosca tsé-tsé, que también se ha difundido en la provincia de Inhumbane septentrional. Sin embargo, el Gobierno opina que es preciso reconsiderar el programa original. La asistencia para la rehabilitación inmediata necesaria en la provincia de Gaza es la siguiente:

(miles de dólares)

1) Agricultura	
i) Herramientas agrícolas y equipo para la remoción de tierra	1 000
2. Ganadería	
i) Asistencia técnica en mejoramiento de pastizales; reemplazo de vehículos	1 200
	<hr/>
Subtotal	2 200
	<hr/>

127. En total, las necesidades relacionadas con la rehabilitación inmediata de la agricultura y del sector ganadero en la provincia de Gaza se calculan en 2.200.000 dólares.

3. Provincia de Tete

128. Para apoyar la producción de cereales, especialmente en el sector familiar, el Gobierno necesita asistencia financiera para la rehabilitación de dos centros de mecanización de la agricultura. Además, se necesitan fondos para suministrar equipo y transportes para robustecer la organización de comercialización de cereales. El Gobierno también desea reactivar el estudio y control de la infestación de malezas en la presa de Cabora-Bassa.

129. La asistencia para la rehabilitación que se necesita en la provincia de Tete es la siguiente:

(miles de dólares)

1. Agricultura	
i) Centros de mecanización: 2 unidades; suministro de talleres; maquinaria agrícola; herramientas	258
ii) Estudio y control de la infestación de malezas en la presa de Cabora-Bassa	478
	<hr/>
Subtotal	736
	<hr/>

130. En total, se necesitan 736.000 dólares para rehabilitar la agricultura en la provincia de Tete.

131. En resumen, la asistencia financiera inmediata que se necesita para mejorar la situación agropecuaria en las tres provincias fronterizas más gravemente afectadas asciende a casi 13 millones de dólares.

/...

**VI. PROGRESOS REALIZADOS EN LA EJECUCION DE PROGRAMAS
ESPECIALES DE ASISTENCIA ECONOMICA**

132. En el programa de inversiones de 1970-1979 y en el programa de inversiones para 1980 se incluyeron algunos proyectos identificados en informes anteriores sobre asistencia a Mozambique. En el párrafo 43 se enumeran los proyectos más importantes para los que se ha suministrado financiación internacional.

A. Asistencia internacional a Mozambique, 1979

133. Mozambique ha venido obteniendo un volumen sustancial de asistencia de los países socialistas dentro del marco de los acuerdos de cooperación mutua en virtud de los cuales se ha proporcionado asistencia material, financiera y técnica a casi todos los sectores de la economía. También otros países ejecutan importantes programas de asistencia. En el siguiente cuadro (cuadro 15), proporcionado por el Gobierno de Mozambique, se indican los valores aproximados de la asistencia en materia de alimentos, proyectos y programas proporcionada o prometida en 1979 por varios países y organizaciones.

134. Se proporcionaron en total unos 3.424 millones de escudos (113 millones de dólares aproximadamente).

B. Proyectos que requieren asistencia

135. El Gobierno de Mozambique ha identificado algunos de los principales proyectos para los que procura obtener apoyo financiero internacional.

1. Proyectos identificados en informes anteriores

136. Cuatro proyectos que identificó el Gobierno en 1979 no han recibido hasta el momento asistencia del exterior. Los cuatro proyectos se siguen considerando de alta prioridad.

137. El primer proyecto consiste en la reparación y reconstrucción de la central hidroeléctrica de Mavuzi, que sufrió grandes daños durante un ataque a comienzos de 1979. Una empresa consultora francesa ha terminado recientemente la inspección de los generadores e instalaciones dañados; se va a presentar en breve al Gobierno la evaluación definitiva de los costos. Sin embargo, el Gobierno calcula que ascenderán a 2 millones de dólares.

138. El segundo proyecto se relaciona con el suministro de ayuda para reemplazar y reparar las instalaciones petroleras en Beira, que resultaron dañadas en unos ataques del enemigo a comienzos del año pasado. Se calcula que los daños totales ascendieron a 1,7 millones de dólares.

Cuadro 15 (continuación)

<u>Fuente</u>	<u>Tipo de asistencia</u>	<u>Valor</u> (miles de escudos)
Bélgica	Trigo: 1.600 toneladas	<u>8 000</u>
Canadá	Trigo: 11.000 toneladas	<u>55 000</u>
CEE	Trigo: 16.500 toneladas	82 500
	Leche: 1.000 toneladas	19 000
	Manteca clarificada: 200 toneladas	7 800
	Mantas, pescado seco (para las víctimas del tifón "Angela")	2 640
	Fábrica de elaboración de pescado en Beira	99 000
	Subtotal	<u>210 940</u>
EE.UU.	Arroz: 7.633 toneladas	72 513
	Maíz: 4.365 toneladas	19 575
	Arroz: 6.500 toneladas (para las víctimas del tifón "Angela")	135 000
	Trigo: 17.000 toneladas (compra con crédito a largo plazo)	72 600
	Arroz: 10.000 toneladas (compra con crédito a largo plazo)	92 000
	Subtotal	<u>453 438</u>
Iraq	Apoyo a la balanza de pagos	320 000
Japón	Arroz: 1.600 toneladas	15 200
Italia	Trigo: 3.500 toneladas	<u>16 500</u>
	TOTAL	<u>3 423 713</u>

Cuadro 15 (continuación)

<u>Fuente</u>	<u>Tipo de asistencia</u>	<u>Valor</u> <u>(riles de escudos)</u>
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	7.500 toneladas de trigo	37 500
Noruega		
	<u>Fondo de personal</u>	13 000
	<u>Apoyo a las importaciones</u>	
	Papel para fines educativos	87 700
	Equipo meteorológico	5 200
	Equipo energético	33 800
	Equipo de pesca	1 950
	Repuestos para automóviles	19 500
	<u>Estudios y proyectos</u>	
	Proyecto experimental de conservación de caminos	6 500
	Estudio energético	5 200
	Estudio del transporte	13 000
	Subtotal	<u>185 850</u>
MONAP (Noruega, Suecia, Finlandia, Dinamarca, Islandia)	Personal del SIDA (expatriado)	54 720
	Personal de la FAO (expatriado)	45 300
	Equipo, vehículos y maquinaria	415 758
	Construcción	68 998
	Gastos administrativos	9 933
	Otros	17 224
	Subtotal	<u>611 933</u>
Países Bajos	Donaciones diversas	234 000
	Préstamos	118 000
	Subtotal	<u>352 000</u>
OPEP (préstamo)	Apoyo a la balanza de pagos a/	<u>161 000</u>
Australia	Trigo: 1.500 toneladas	<u>7 500</u>

a/ Segundo préstamo.

/...

Cuadro 15

Principales programas de asistencia a Mozambique, 1979

<u>Fuente</u>	<u>Tipo de asistencia</u>	<u>Valor</u> <u>(miles de escudos)</u>
Suecia	<u>Asistencia especial</u>	
	Trigo: 17.500 toneladas	87 500
	Alimentos especiales enriquecidos	21 000
	Dinero en efectivo para las víctimas de la sequía	45 797
	Refugiados de Zimbabwe	42 000
	Apoyo a la Universidad Eduardo Mondland	3 160
	<u>Estudios y consultas</u>	
	Proyecto de Hondo sobre el hierro	8 400
	Mapa geológico	7 000
	Estudio de los transportes nacionales	10 500
	Estudio del transporte aéreo	21 000
	Estudio de carreteras	3 500
	Estudio del transporte urbano	4 200
	Línea de alta tensión centro-norte	21 000
	Estudio de la industria forestal	14 000
	Otros	7 000
	<u>Apoyo a las importaciones</u>	
	Fertilizantes y repuestos	426 795
	Papel kraft	140 000
	Otros	21 000
	<u>Educación</u>	
	Equipo y cursos	70 000
	<u>Fondo en efectivo para personal</u>	35 000
	Subtotal	<u>908 852</u>

139. El tercer proyecto se refiere a la instalación de generadores eléctricos de emergencia para la provincia de Sofala en general y Beira en particular. Este proyecto es de alta prioridad, ya que aseguraría el suministro de electricidad a los hospitales, las plantas de elaboración de alimentos y las instalaciones portuarias de Beira. Se calcula que el costo del proyecto será de 700.000 dólares. El Gobierno se ha puesto en contacto con el Reino Unido para que le suministre asistencia financiera pero hasta el momento no ha habido ninguna promesa firme.

140. El cuarto proyecto se refiere a la creación de una reserva de seguridad alimentaria. La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) recomendó el año pasado un proyecto consistente en el establecimiento de una reserva de seguridad alimentaria, que fue aprobado por el Gobierno. Se recibieron promesas de contribuciones para construir depósitos, y los primeros ya están en construcción por una empresa constructora suiza; el Gobierno ha recibido también seguridades de los Países Bajos de que le van a prestar asistencia técnica para continuar la ejecución del proyecto. Se requiere asistencia internacional adicional por valor de unos 5 millones de dólares para terminar el proyecto.

2. Proyectos de inversión agrícola

141. Dado que más del 90% de la población de Mozambique se dedica a la agricultura, el Gobierno ha asignado alta prioridad al desarrollo de las zonas rurales. Según los planes de mediano plazo, se asigna la máxima importancia al desarrollo de la silvicultura y de la industria algodonera, sobre todo en las zonas fronterizas y en especial en la provincia de Manica.

a) Silvicultura

142. El Gobierno tiene gran interés en instalar un complejo industrial forestal en Bandula. El programa se realizará en dos fases principales a lo largo del próximo decenio y exige una inversión total de unos 70 millones de dólares. La fase I, que ha de comenzar inmediatamente consistirá en la reparación de aserraderos y fábricas de tableros de madera comprimida. Al Gobierno le interesa desarrollar este sector para el mercado de exportaciones, en particular la fabricación de productos de madera como muebles, juguetes, etc. La inversión de capital se estima en 5,3 millones de dólares.

143. La fase II comprende la repoblación forestal y la construcción de una fábrica de pasta de madera para 1990. Se calcula que para esta fase se necesitará una inversión de 65 millones de dólares.

b) Algodón

144. La producción de algodón ha descendido en los últimos años y las exportaciones bajaron de 49.000 toneladas en 1973 a unas 6.000 toneladas en 1977. Esta disminución se debió en parte a la perturbación de las actividades normales de siembra y recolección por los ataques del enemigo y en parte al abandono de grandes explotaciones agrícolas. La producción se está recuperando ya y el programa del Gobierno supone gastos totales por valor de 27 millones de dólares en el futuro inmediato, para la rehabilitación de las explotaciones agrícolas existentes, sobre todo en la provincia de Manica, y para la adquisición de equipo y piezas de repuesto.

145. En resumen, durante el próximo decenio será necesario invertir casi 97 millones de dólares en las industrias forestal y algodonera.

c) Terminal de manipulación de carbón en Matola/Maputo

146. Con el desarrollo de las exportaciones de carbón de Swazilandia, Zimbabwe y Sudáfrica, se prevé que se van a transportar 5 millones de toneladas de carbón al año a través de Maputo. Para hacer frente a este volumen de exportaciones de carbón, será necesario contar con un sistema de manipulación a granel y ampliar el puerto para dar cabida a buques de carga de carbón a granel de 80.000 toneladas de carga bruta. El Gobierno ha dado instrucciones preliminares para la precalificación de posibles ofertas para este proyecto sobre la base del informe de los ingenieros consultores del puerto. El proyecto comprenderá un volcador giratorio de vagones en tándem, un sistema transportador de apilamiento y recuperación de dos velocidades, dos apiladores móviles de ruedas de canchales, un transportador de cinta sinfín, básculas automáticas, un aparato transportador para cargar buques y una estación marítima de transbordo. Harán falta obras marítimas sustanciales, como malecones, un amarradero de boyas, oleoductos y suministro de electricidad para servicio de los buques. También harán falta importantes operaciones de dragado.

147. El proyecto de exportación de carbón tendrá la ventaja adicional de mejorar la capacidad de los puertos para hacer frente al creciente tráfico de contenedores. Según un cálculo preliminar, el proyecto tendrá un costo total de entre 55 y 75 millones de dólares.

d) Otras inversiones

148. También se necesitarán inversiones cuantiosas para el proyecto textil de Mocuba y para el desarrollo acelerado de la región de Limpopo-Incomati, que fueron identificados en informes anteriores. El Gobierno también trata de obtener inversiones del exterior para la prospección y explotación de petróleo y gas natural y para la expansión de las exportaciones de carbón de las minas de Moatize.

149. Se puede obtener información más detallada sobre estos proyectos y programas solicitándola del Gobierno de Mozambique o de la Oficina del Secretario General adjunto de Asuntos Políticos Especiales.
