



**Asamblea General**  
**Consejo de Seguridad**

UN LIBRARY

SEP 23 1981

UN/SA COLLECTION

Distr.  
GENERAL

A/36/267

S/14627

21 agosto 1981

ESPAÑOL

ORIGINAL: INGLES

ASAMBLEA GENERAL

Trigésimo sexto período de sesiones

Tema 72 b) del programa provisional\*

PROGRAMAS DE ASISTENCIA ECONOMICA ESPECIAL

CONSEJO DE SEGURIDAD

Trigésimo sexto año

Asistencia a Mozambique

Informe del Secretario General

1. En su resolución 35/99, de 5 de diciembre de 1980, la Asamblea General pidió al Secretario General que, entre otras cosas, perseverase en sus esfuerzos por movilizar los recursos necesarios para un programa eficaz de asistencia financiera, técnica y material a Mozambique y que dispusiese la realización de un examen de la situación económica de Mozambique y de los progresos logrados en la organización y ejecución del programa de asistencia económica especial a ese país a tiempo para que la Asamblea examinase la cuestión en su trigésimo sexto período de sesiones.
2. En cumplimiento de la resolución 35/99 de la Asamblea General, el Secretario General hizo los arreglos necesarios para que una misión de estudio visitase Mozambique en junio de 1981 con el objeto de celebrar consultas con el Gobierno. El informe de la misión, que se adjunta al presente documento, resume la situación económica y financiera del país, destaca sus principales problemas de balanza de pagos y los problemas en los sectores de los alimentos y el transporte, describe sus principales necesidades de asistencia del exterior e informa acerca de la ejecución del programa de asistencia económica especial.
3. En el párrafo 12 de la resolución 35/99, la Asamblea General invitó a varios organismos especializados y organizaciones a que señalasen a la atención de sus órganos rectores las necesidades especiales de Mozambique y a que informasen al Secretario General antes del 15 de agosto de 1981 de las decisiones adoptadas por esos órganos. Las respuestas de los organismos y organizaciones se reproducirán en un informe del Secretario General sobre Mozambique y otros países para los cuales la Asamblea ha solicitado al Secretario General que organice programas de asistencia económica especial.

\* A/36/150.

ANEXO

Informe de la misión de estudio enviada a Mozambique

(18 a 25 de junio de 1981)

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I. INTRODUCCION . . . . .	1 - 6	2
II. RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES PRINCIPALES . . . . .	7 - 14	3
III. RESEÑA DE LA SITUACION ECONOMICA Y FINANCIERA . . . . .	15 - 33	5
A. Generalidades . . . . .	15 - 20	5
B. Hacienda pública . . . . .	21 - 26	7
C. Balanza de pagos . . . . .	27 - 33	11
IV. CARACTERISTICAS ESPECIALES DE LA SITUACION EN MOZAMBIQUE . . . . .	34 - 41	13
A. Alimentos . . . . .	34 - 38	13
B. Otras necesidades de socorro . . . . .	39 - 41	16
V. NECESIDADES DE REHABILITACION Y RECONSTRUCCION . . . . .	42 - 85	17
A. Transporte . . . . .	42 - 81	17
1. Ferrocarriles . . . . .	44 - 50	17
2. Puertos . . . . .	51 - 55	19
3. Comisión de Transportes y Comunicaciones . . . . .	56 - 58	22
4. Necesidades en materia de reconstrucción . . . . .	59 - 79	22
5. Aeropuertos . . . . .	80 - 81	26
B. Telecomunicaciones . . . . .	82 - 85	26
VI. PROGRESOS REALIZADOS EN LA EJECUCION DE PROGRAMAS ESPECIALES DE ASISTENCIA ECONOMICA . . . . .	86 - 87	27
A. Asistencia internacional a Mozambique en 1980 . . . . .	86	27
B. Progreso realizado en proyectos mencionados en informes anteriores . . . . .	87	31

## I. INTRODUCCION

1. En informes anteriores del Secretario General sobre la ayuda prestada a Mozambique (A/35/297-S/14007, A/34/377, A/33/173 y Corr.1, A/32/268; E/5812 y Add.1) se enumeraron diversas resoluciones aprobadas por el Consejo de Seguridad, la Asamblea General y el Consejo Económico y Social.
2. El 5 de diciembre de 1980, la Asamblea General aprobó la resolución 35/99 relativa a la asistencia a Mozambique. En esta resolución, la Asamblea exhortó a la comunidad internacional a que proporcionase a Mozambique asistencia financiera, material y técnica y pidió al Secretario General que dispusiese la realización de un examen de la situación económica de Mozambique y de 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 sexto período de sesiones.
3. En respuesta a la resolución 35/99, el Secretario General hizo los arreglos necesarios para que una misión visitase Mozambique del 18 al 25 de junio de 1981 a fin de que celebrase consultas con el Gobierno acerca de la situación económica, estudiase los progresos realizados en la ejecución del programa de asistencia económica especial y determinase las necesidades en materia 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.
4. La misión se entrevistó con el Gobernador del Banco de Mozambique, el Ministro de Puertos y Transporte de Superficie y el Ministro de Hacienda. La misión celebró también conversaciones con los Directores Nacionales de Hacienda, Puertos y Ferrocarriles y Cooperación Internacional. Durante su permanencia en Mozambique, la misión se reunió regularmente con funcionarios superiores del Ministerio de Hacienda y del Ministerio de Puertos y Transporte de Superficie y otros funcionarios de categoría superior.
5. El Gobierno de Mozambique había preparado varios documentos de antecedentes para facilitar la labor de la misión. Estos documentos se ocupaban de la situación presupuestaria, la situación de la balanza de pagos, las necesidades alimentarias para 1981, los problemas de transporte y los detalles de la asistencia externa recibida y solicitada.
6. La misión desea dejar constancia de su reconocimiento por la ayuda recibida del Gobierno de Mozambique. Este había realizado un gran esfuerzo para prepararse para la visita de la misión, a la cual proporcionó 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

7. Si bien la situación económica de Mozambique está mejorando, la disponibilidad de divisas sigue siendo un problema. La producción industrial aumenta, pero existe todavía un gran volumen de capacidad no utilizada.
8. Los sectores de la industria y la energía en conjunto se expandieron en un 10% en 1980 y se espera que sobrepasen esta tasa de expansión en 1981.
9. El presupuesto corriente del Gobierno tuvo pequeños superávits en 1979 y 1980, pero para 1981 se prevé un déficit de 77 millones de dólares EE.UU. Se produjo una mejora importante en la ejecución del presupuesto estatal de inversiones en 1980, habiéndose invertido el 80% del presupuesto (en comparación con el 60% en los dos años anteriores). El programa total de inversiones para 1981, que es de 819 millones de dólares, es superior en el 43% al de 1980; de esta cifra, corresponden al presupuesto estatal de inversiones 664 millones de dólares. Se prevé que aproximadamente el 19% del presupuesto estatal de inversiones, o sea unos 126,5 millones de dólares, proceda de fuentes de asistencia externa.
10. Para 1980, la lista de determinados programas de asistencia técnica indica una corriente de 55,3 millones de dólares, cuando el objetivo total era de 152 millones de dólares. En 1979, la asistencia internacional ascendió a 113 millones de dólares. El objetivo para 1981 es de 126,5 millones de dólares.
11. El déficit de la balanza de pagos ha sido considerable pero relativamente estable durante los últimos cinco años. El déficit del comercio visible ha sido de unos 300 millones de dólares, el superávit de los invisibles de unos 125 millones de dólares y el déficit global del orden de los 150 a 200 millones de dólares. Hasta 1978, este déficit se cubrió en gran medida utilizando las reservas de oro acumuladas, y desde entonces se ha cubierto aumentando la deuda externa y mediante otras formas de apoyo externo. Se prevé que la situación de la balanza de pagos permanezca relativamente igual en 1981.
12. Las necesidades de Mozambique en materia de asistencia externa para la rehabilitación y la reconstrucción se concentran principalmente en los sectores del transporte y las comunicaciones y en las necesidades especiales de las tres provincias fronterizas afectadas. El costo total de los proyectos de transporte y telecomunicaciones pendientes identificados en el presente informe es de 810,85 millones de dólares.
13. Las necesidades ascienden a 285,7 millones de dólares para el sistema ferroviario de Mozambique, a 336 millones de dólares para el desarrollo de puertos, y a 116,15 millones de dólares para carreteras. Los aeropuertos necesitan sistemas de iluminación y ayudas para la navegación por un valor de 8 millones de dólares, y se calcula que un sistema nacional de telecomunicaciones de microonda cueste unos 65 millones de dólares.

A/36/267

S/14627

Español

Anexo

Página 4

14. La situación alimentaria permanece grave. Seis provincias meridionales sufrieron una grave sequía en 1979-1980, que afectó a alrededor de 1,6 millones de personas, y se calculó que cerca del 50% de la producción agropecuaria se había perdido en esas zonas. Mozambique había recibido 148.000 toneladas de cereales como donaciones alimentarias en 1979, y en 1980 esta cifra aumentó a 176.000 toneladas. Si bien las lluvias fueron normales a finales de 1980 y a principios de 1981, el país necesita considerables importaciones de alimentos durante el período comprendido entre abril de 1981 y mayo de 1982. Teniendo en cuenta la producción interna y las compras y las donaciones para el consumo durante ese período, el déficit no cubierto de cereales es de 215.000 toneladas. Este déficit incluye 50.000 toneladas de maíz, 25.000 toneladas de trigo y 22.500 toneladas de arroz para las reservas de seguridad.

### III. RESEÑA DE LA SITUACION ECONOMICA Y FINANCIERA

#### A. Generalidades

15. Gracias a la independencia de Zimbabwe, 1980 fue el primer año en que Mozambique estuvo en paz desde que empezó la guerra por la independencia. Sin embargo, continuaron las incursiones de las fuerzas del régimen sudafricano. Por ejemplo, a principios de 1981 las fuerzas armadas de ese país atacaron Matola, en las afueras de Maputo. Sin embargo, con la reanudación de las relaciones económicas normales con Zimbabwe, la reconstrucción y el retorno a las prioridades normales de desarrollo son ahora posibles. Las consecuencias económicas que tuvo en Mozambique la imposición de sanciones al régimen ilegal de Rhodesia del Sur en 1976 fueron muy importantes y, si bien la asistencia internacional sirvió de ayuda en los primeros años, la mayor parte de la carga recayó en el pueblo de Mozambique. Además de los costos financieros directos, especialmente lo que se dejó de percibir por concepto de puertos y ferrocarriles, la asignación de recursos económicos se orientó, obligadamente, a las necesidades de defensa y a las situaciones de emergencia creadas por los ataques militares de Rhodesia del Sur. Por lo tanto, si bien existe ahora paz y cooperación con Zimbabwe, corresponde a la comunidad internacional ayudar a sobrellevar la carga económica que ha debido soportar Mozambique prestando mayor apoyo a los proyectos y programas de desarrollo normal que ahora resultan posibles.

16. Un censo reciente indicó que la población de Mozambique era de 12,13 millones de habitantes, en comparación con los 10 millones calculados en 1975.

17. Los sectores de la industria y la energía en conjunto se expandieron en un 10% en 1980, y se proyecta que se expandan en un 20% en 1981. En el cuadro 1 se indica la expansión registrada en 1980 por algunas industrias. En el cuadro 2 figuran las tasas proyectadas de expansión para 1981.

#### Cuadro 1

#### Expansión de algunas industrias, 1979-1980

<u>Industria</u>	<u>Porcentaje de expansión</u>
Alimentos	10
Textiles	10
Minería	10
Pinturas	15
Metalurgia	4

Cuadro 2

Expansión proyectada de algunas industrias, 1980-1981

<u>Industria</u>	<u>Porcentaje de expansión</u>
Electricidad	14
Azúcar	30
Cemento	30
Aceites vegetales	50
Minería	50
Caucho	30
Bebidas	15
Metalurgia	88
Metalmecánica	70
Vidrio	50

18. La utilización insuficiente de la capacidad industrial ha sido un problema crónico desde la independencia y continúa agravándose por los problemas de divisas que inhiben la importación de materias primas y de volúmenes adecuados de repuestos y maquinaria (si bien la maquinaria constituyó la partida más grande de las importaciones en 1980). La escasez de mano de obra capacitada es un grave obstáculo, especialmente en lo que se refiere a personal de reparaciones y mantenimiento y de administración. La Universidad ha iniciado un ambicioso programa para capacitar administradores de todos los niveles a fin de que presten servicios en las empresas estatales.

19. En el cuadro 3 se indica la producción calculada como porcentaje de la capacidad nominal en algunas industrias en 1979.

Cuadro 3

Utilización calculada de la capacidad industrial, 1979

<u>Industria</u>	<u>Utilización calculada de la capacidad</u> (Porcentaje)
Agroindustrias	Entre el 25 y el 65
Curtido de cueros	45
Calzado	33
Artículos de algodón, tejidos	60
Artículos de algodón, de punto	18
Tejidos sintéticos	40
Prendas de vestir	40
Sacos de yute	45
Papel	20
Sal	60

20. Se están aplicando varias medidas de política económica que tienen por objeto resolver, en el presente decenio, los problemas fundamentales de desarrollo relacionados con el analfabetismo, el desempleo, la malnutrición, la vestimenta inadecuada y las enfermedades endémicas. Con este objeto, se está limitando el consumo, en especial, de los bienes de consumo privado y de los productos de petróleo a fin de proporcionar recursos para el desarrollo.

#### B. Hacienda pública

21. Los estrictos controles de gastos y las reformas fiscales de 1978-1979 permitieron que el déficit presupuestado en cuenta corriente de 2.200 millones de meticaís (63 millones de dólares EE.UU.) a/ se convirtiera en un pequeño superávit de 162,8 millones de meticaís. En el presupuesto de 1980 se calcularon los ingresos en 15.000 millones de meticaís y los gastos en 17.000 millones de meticaís; los ingresos reales fueron de 14.700 millones de meticaís y los gastos de 13.700 millones de meticaís, lo que produjo otra vez un pequeño superávit en cuenta corriente de 1.000 millones de meticaís (29 millones de dólares EE.UU.). Para 1981 se proyecta un déficit corriente de 2.700 millones de meticaís (77 millones de dólares EE.UU.), con ingresos calculados de 16.000 millones de meticaís y gastos de 18.700 millones.

22. El hecho de que en 1980 se haya gastado menos de lo previsto refleja en parte las dificultades que han experimentado algunos departamentos para ejecutar plenamente sus presupuestos. Refleja asimismo la política constante de racionalización de las estructuras estatales, que dio lugar a considerables economías en los gastos de personal. Hubo también una cierta expansión del ámbito que abarca el sector paraestatal, que redujo los gastos de personal en el presupuesto del Estado. Por ejemplo, las obras de vialidad, construcción de puentes y sistemas de riego se han transferido del Ministerio de Obras Públicas al sector paraestatal, y si bien un 90% de los ingresos paraestatales proceden del presupuesto estatal, dicho presupuesto paga sobre la base de los resultados logrados, y no de los gastos efectuados; se calcula que este sistema ha producido economías del orden del 10%.

23. La proyección de gastos corrientes para 1981 es superior en el 10% a la del presupuesto de 1980. Una gran proporción del aumento se refiere a los sectores sociales (educación y salud), y gran parte del resto está destinada a sufragar los gastos de estructuras estatales adicionales de alto nivel para la administración económica y para el fortalecimiento de los gobiernos de los distritos y las ciudades.

24. En 1980, el programa nacional de inversiones fue de 20.010 millones de meticaís, de los cuales 15.290 millones correspondieron al presupuesto estatal y 4.720 millones al sector paraestatal. En el sector estatal se invirtieron unos 12.000 millones de meticaís, o sea, se ejecutó casi el 80% de este programa de inversiones, en comparación con alrededor del 60% en 1978 y 1979. No se dispone todavía de cifras efectivas para el sector paraestatal. El programa nacional de

---

a/ Se ha utilizado el tipo de cambio de 1 dólar EE.UU. = 35 meticaís.



inversiones para 1981 ha aumentado en un 43% en comparación con el presupuesto de 1980, es decir, a 28.680 millones de meticaís (819 millones de dólares EE.UU.), de los cuales 23.250 millones corresponden al presupuesto estatal y 5.430 millones al sector paraestatal.

Cuadro 4

Asignación por sectores de los gastos corrientes y de los gastos de inversión, 1981

(Millones de meticaís)

Sector	Gastos corrientes	Gastos de inversión	Total
Económico	4 491	23 626	28 117
Social	5 433	720	6 153
Otros sectores (incluso defensa, deuda pública y reservas)	8 743 <u>a/</u>	4 337	13 080
Total	<u>18 667</u>	<u>28 683</u>	<u>47 350 <u>b/</u></u>

a/ De esta cifra, los gastos de defensa se presupuestan en 5.588 millones de meticaís.

b/ 1.353 millones de dólares EE.UU.

25. Del programa de inversiones correspondiente a 1981, el 81% será financiado por el presupuesto estatal (en comparación con el 75% en el presupuesto de 1980) y el 19% será financiado por los bancos y por fondos de generación interna del sector paraestatal (en comparación con el 25% en 1980). El desglose aparece en el cuadro 5.

Cuadro 5

Programa nacional de inversiones, 1981

(Millones de meticaís)

	Presupuesto estatal	Bancos y financiación paraestatal	Total
<u>Sectores de la economía</u>			
Agricultura	4 364	144	4 508
Desarrollo acelerado de la región Limpopo-Incomati	2 046	-	2 046
Pesquerías	-	601	601
Industria y energía	6 128	428	6 556
Carbón e hidrocarburos	772	-	772
Correos, telecomunicaciones y aviación civil			385
	1 030	3 638	
Puertos y transporte de superficie			4 283
Obras públicas y vivienda	3 374	-	3 374
Comercio interno	587	125	712
Otros sectores	127	262	389
Total parcial	<u>18 428</u>	<u>5 198</u>	<u>23 626</u>
<u>Sectores sociales</u>			
Educación	407	-	407
Salud	313	-	313
Total parcial	<u>720</u>	<u>-</u>	<u>720</u>
<u>Todos los demás sectores (incluidos la reserva presupuestaria y el fondo de capital de trabajo para el sector paraestatal)</u>			
	4 101	236	4 337
Total	<u>23 249</u>	<u>5 434</u>	<u>28 683</u>

26. En el cuadro 6 se indica la contribución de los recursos externos, por sector y por fuente, al programa estatal de inversiones de 1981. Puede observarse que se prevé que los recursos externos contribuyan con el 19,04% del presupuesto estatal de inversiones. Esta cifra es inferior a la de 1980, que fue de 22,75%. Se necesita con urgencia mayor asistencia internacional para poder ejecutar el programa de inversiones correspondiente a 1981.

Cuadro 6

Contribución de los recursos externos al programa estatal de inversiones, 1981

(Miles de meticaís)

Sector	Presupuesto estatal de inversiones	Suma aproximada prevista de fuentes externas	Porcentaje pre- visto de fuentes externas	Fuentes externas (el porcentaje que se prevé recibir de cada una figura entre paréntesis)
<u>Sectores económicos</u>				
Agricultura	4 363 740	806 419	18,48	BAfD y SIDA (9,32); MONAP <u>a/</u> (8); PNUD (1,16).
Desarrollo Limpopo- Incomati	2 046 345	337 033	16,47	URSS (6,03); Bulgaria (5,46); Italia (4,98)
Industria y energía	6 127 888	2 173 562	35,47	Francia, Italia y Suecia (30,87); Reino Unido (2,54); CEE (2,06)
Carbón e hidro- carburos	772 256	16 604	2,15	SIDA (2,15)
Transporte y comu- nicaciones	1 030 000	68 701	6,67	Países Bajos (2,91); Noruega (2,21); Suecia (1,55);
Obras públicas y vivienda	3 374 000	491 592	14,57	BAfD (10,55); Países Bajos (3,58); UNICEF (0,44)
Comercio interno	586 518	330 913	56,42	BAfD (40,91); FAO (11,42); MONAP (4,09)
Otros sectores	127 000	-	-	-
<u>Sectores sociales</u>				
Educación	407 000	121 774	29,92	URSS (6,85); SIDA (3,78); otros (19,29)
Salud	313 000	78 344	25,03	PNUD (11,54); Terre des Hommes (7,98); Países Bajos (5,51)
<u>Todos los demás sectores</u>	<u>4 100 953</u>	<u>1 640</u>	<u>0,04</u>	Países Bajos (0,04)
<b>Total</b>	<b>23 248 700</b>	<b>4 426 582 <u>b/</u></b>	<b>19,04</b>	

a/ Mozambique Nordic Agricultural Programme.

b/ 126,5 millones de dólares EE.UU.

C. Balanza de pagos

27. Mozambique sigue teniendo graves problemas de balanza de pagos. En el cuadro 7 se muestra la situación correspondiente al período 1976-1981.

Cuadro 7

Balanza de pagos

(Millones de meticaís)

	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u> (cálculos)
<u>Comercio visible</u>						
Importaciones	13 068	16 335	16 000	18 500	23 200	25 200
Exportaciones	<u>4 851</u>	<u>4 950</u>	<u>5 340</u>	<u>8 300</u>	<u>11 817</u>	<u>13 800</u>
Déficit	8 217	11 385	10 660	10 200	11 383	11 400
<u>Rubros invisibles</u>						
Pagos	3 168	2 970	2 500	2 370	3 060	4 000
Ingresos	<u>8 019</u>	<u>6 600</u>	<u>6 540</u>	<u>6 600</u>	<u>7 830</u>	<u>8 700</u>
Excedentes	4 851	3 630	4 040	4 230	4 770	4 700
<u>Balanza corriente</u>	<u>-3 366</u>	<u>-7 755</u>	<u>-6 620</u>	<u>-5 970</u>	<u>-6 613</u>	<u>-6 700</u>
<u>Cuenta de capital</u> (déficit neto)	1 715	1 650	625	900	-	-
<u>Balanza total</u>	-5 081	-9 405	-7 245	-6 870	-6 613	-6 700

28. En el período de 1976-1978 el déficit externo se cubrió en gran parte gastando las reservas acumuladas (principalmente oro). Pero, en 1979-1980 el déficit se cubrió con aumentos de la deuda externa y con otras formas de apoyo externo.

29. El Gobierno de Mozambique no publica cálculos completos sobre la balanza de pagos. La información del cuadro 7 se ha presentado sobre una base de contabilidad modificada en que la asistencia financiera del exterior se incluye en los ingresos invisibles y la asistencia internacional en especie, especialmente las donaciones de alimento, se incluyen como importaciones, al valor asignado a ellas para las licencias de importación. Este procedimiento significa que, como no existen cálculos sobre la cuenta de capital, se exageran los efectos del déficit comercial sobre la balanza total. No es posible calcular en qué medida este método de evaluar la situación de la balanza de pagos exagera el déficit total efectivo. Pero dada la cantidad de ayuda alimentaria que se presta a Mozambique, los resultados pueden ser significativos.

30. Los dos rubros de importación más importantes son equipo (mecánico, eléctrico y de transporte) y petróleo, que juntos representan casi la mitad del total. El gran volumen de las importaciones de equipo refleja la política de fortalecimiento de la infraestructura industrial mediante la rehabilitación y la renovación del equipo y la eliminación de los estrangulamientos en la red de transporte vial. También fue necesario realizar importaciones de alimentos de magnitud desacomunada debido a las sequías e inundaciones de los años anteriores a 1980.

31. Un 40% del valor de las exportaciones en 1980 correspondió a cuatro importantes productos de exportación: camarones (1.111 millones de meticaís, o el 9,4% del total), azúcar y melaza (1.628 millones de meticaís o el 13,8%), té (1.138 millones de meticaís o el 9,6%) y algodón (728 millones de meticaís, o el 6,2%).

32. Para 1981 se prevé un pequeño aumento de las exportaciones e importaciones, con lo cual se mantendrá el déficit comercial del año anterior sin cambios. Se prevé que los ingresos y las salidas de invisibles producirán un excedente de la balanza del comercio invisible igual al del año anterior, con lo cual el actual déficit total se mantendrá al nivel de 1980, en aproximadamente 6.700 millones de meticaís (191 millones de dólares EE.UU.).

33. A fines de 1980 la deuda pública externa de Mozambique era de 15.680 millones de meticaís (445 millones de dólares EE.UU.). Una de las causas principales de esta deuda fue el primer tramo de la red eléctrica de alta tensión Centro-Norte, que costó unos 5.400 millones de meticaís, y los estudios sobre los recursos minerales, incluidos estudios aeromagnéticos y espectrométricos, estudios fotogeológicos y prospecciones minerales a un costo aproximado de 16,8 millones de dólares.

IV. CARACTERISTICAS ESPECIALES DE LA SITUACION EN MOZAMBIQUE

A. Alimentos

Situación en materia de alimentos en 1980-1981

34. Las sequías prolongadas en 1978/1979, la falta de inversiones agrícolas esenciales y la destrucción causada por las fuerzas del régimen ilegal de Rhodesia del Sur antes de abril de 1980 provocaron grandes pérdidas en la producción agrícola. El grave déficit alimentario resultante no fue compensado por las donaciones de alimentos, y se necesitaron cuantiosas importaciones comerciales de alimentos.

35. En las provincias de Maputo, Gaza e Inhambane, y en partes de Sofala, Manica y Tete, los lagos, ríos y pozos se secaron en 1978/1979 y siguieron secos durante la mayor parte de 1980. La única fuente segura de agua eran los pozos de sondeo. Pero una gran cantidad de esos pozos de sondeo no se podía utilizar porque el equipo era viejo o faltaban repuestos. Las seis provincias afectadas tienen una población de aproximadamente 6 millones de habitantes, vale decir, la mitad de la población del país. Se estima que la población más seriamente afectada en esta zona alcanza a casi 1,6 millones de personas, como se observa en el cuadro siguiente (cuadro 8).

Cuadro 8

Población afectada por la sequía

Provincia	Número de personas
Maputo	213 000
Gaza	385 000
Inhambane	291 000
Sofala	240 000
Manica	93 000
Tete	360 000
Total	<u>1 582 000</u>

36. En 1979/1980 se perdió aproximadamente el 50% de la producción agrícola de estas provincias. La pérdida de ganado debido a que se secaron las pasturas y hubo epidemias también fue grave. /...

37. Si bien hubo una cierta mejora gracias a las precipitaciones normales de fines de 1980 y el primer semestre de 1981, Mozambique tuvo que depender en gran medida de las importaciones comerciales y las donaciones de alimentos para satisfacer sus necesidades alimentarias. En el cuadro que aparece a continuación (cuadro 9) se indica la situación en 1980 con respecto a las donaciones de tres productos alimentarios - trigo, maíz y arroz.

Cuadro 9

Donaciones de alimentos: 1980

(Toneladas)

Donante	Trigo	Maíz	Arroz
Canadá	4 500	-	-
Dinamarca	7 618	-	-
España	2 000 <u>a/</u>	-	-
Estados Unidos de América	57 000 <u>a/</u>	-	-
Francia	1 231	-	-
India	-	-	1 000
Italia	9 640 <u>a/</u>	-	-
Japón	-	-	10 104
Países Bajos	-	7 000 <u>a/</u>	-
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	13 970	-	-
República Popular Democrática de Corea	3 000 <u>a/</u>	-	-
Suecia	20 000	-	-
Yugoslavia	9 000	10 000	-
Comunidad Económica Europea	9 606 <u>a/</u>	1	-
Programa Mundial de Alimentos	-	5 362	-
Caritas de Mozambique	-	300	-
Consejo Cristiano, Mozambique	-	639	100
Federación Luterana Mundial	-	80	1 000
Cruz Roja (República Federal de Alemania)	-	3 000	-
<b>Total</b>	<u>137 565</u>	<u>26 381</u>	<u>12 204</u>

a/ Recibida en 1981.

/...

Necesidades de alimentos: 1981-1982

38. Si bien, como se dijo anteriormente, las precipitaciones normales registradas en la segunda mitad de 1980 y la primera mitad de 1981 aliviaron la situación, siguió habiendo una gran necesidad de importar alimentos. En el cuadro siguiente (cuadro 10) se muestran los cálculos gubernamentales de las necesidades de maíz, trigo y arroz en la época de la visita de la misión. Las necesidades totales son de aproximadamente 215.000 toneladas.

Cuadro 10

Necesidades de cereales importantes que es necesario obtener en el exterior - 1° de mayo de 1981 a 30 de abril de 1982

(Toneladas)

Cereal	Necesidades de importación neta a/	Compras comerciales b/	Donaciones b/	Déficit restante
Trigo	131 200	33 000	2 700	95 500
Maíz	165 000	84 260	29 000	51 740
Arroz	<u>79 900</u>	<u>12 000</u>	<u>100</u>	<u>67 800</u>
Total	<u><u>376 100</u></u>	<u><u>129 260</u></u>	<u><u>31 800</u></u>	<u><u>215 040</u></u> c/

a/ Descontada la ayuda alimentaria ya recibida, para consumo después del 1° de mayo de 1981.

b/ Cantidades que se recibirían con posterioridad al 1° de mayo de 1981.

c/ Incluidas las reservas de emergencia de 50.000 toneladas de maíz, 25.000 toneladas de trigo y 22.500 toneladas de arroz.



B. Otras necesidades de socorro

39. A pesar de las precipitaciones normales caídas en la temporada de 1980/1981, no se han eliminado los efectos de la grave sequía anterior. La falta de alimentos y de agua ha afectado más gravemente a los grupos vulnerables: niños y madres lactantes. Entre los niños se observa malnutrición general, anemia, deshidratación, infecciones de la piel y de los ojos, mayor mortalidad infantil y neonatal y desarrollo físico y mental retardado. Con respecto a las mujeres, han aumentado enormemente los partos prematuros y la mortinatalidad, como también los abortos.

40. En 1980 el gobierno tomó varias medidas para aliviar el sufrimiento de la población afectada, y en agosto de 1980 pidió a la comunidad internacional que proporcionara alimentos, medicinas y equipo.

41. El Gobierno llevó a cabo una evaluación de las necesidades de nutrición de la población y realizó las reparaciones más urgentes de los equipos instalados en los pozos de sondeo y los pozos corrientes. Pero la escasez de repuestos y la falta de divisas para la importación de estos productos limitaron gravemente sus esfuerzos. Los detalles y las cifras de las necesidades urgentes aún no satisfechas se pueden obtener directamente de la Comisión Nacional para los Desastres Naturales, Maputo.

## V. NECESIDADES DE REHABILITACION Y RECONSTRUCCION

### A. Transporte

42. Con la reanudación del tráfico con Zimbabwe, el sistema de transporte de superficie de Mozambique se ha visto sometido a una presión creciente. Desde el principio del decenio de 1970 no se ha hecho obras de conservación ni inversiones suficientes, y hay escasez de personal técnico y de dirección en los puertos y en la red de ferrocarriles. Además de su función tradicional como principal ruta comercial exterior de Zimbabwe, el sistema de transportes de Mozambique tiene una importancia fundamental para las corrientes de comercio exterior de Zambia, Malawi, Swazilandia y Botswana. En consecuencia, la rehabilitación del sistema de transportes de Mozambique es de primera importancia para la región, y para ello se necesita bastante ayuda internacional.

43. La Comisión de Transportes y Comunicaciones de la Conferencia de Coordinación del Desarrollo del Africa Meridional (SADCC) b/ tiene su sede en Maputo, y es la primera de las comisiones de la Conferencia que ha entrado en pleno funcionamiento.

#### 1. Ferrocarriles

44. Los ferrocarriles de Mozambique (Companhia Ferroviaria de Moçambique - CFM) constan de tres sistemas principales: el meridional, el central y el septentrional. Las líneas no están conectadas directamente unas con otras (no existe una línea norte-sur), pero la línea meridional conecta con la central en Zimbabwe, y la septentrional conecta con la central en Malawi.

a) El sistema meridional, CFM(s), consta de los siguientes tramos:

- Maputo-Goba (74 km), que conecta con la red de ferrocarriles de Swazilandia;
- Maputo-R. Garcia (88 km), que conecta con la red de ferrocarriles de Sudáfrica;
- Maputo-Chicualacuala (534 km), también denominado ferrocarril de Limpopo, que conecta con la red de ferrocarriles de Zimbabwe.

b) El sistema central, CFM(c), consta de los siguientes tramos:

- Beira-Machipanda (317 km), que conecta con la red de ferrocarriles de Zimbabwe;
- Dona Anna-Moatize (254 km), que conecta con los depósitos de carbón de Mozambique;
- Dondo-Vila Nova (335 km), que conecta con Malawi.

---

b/ Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Mozambique, República Unida de Tanzania, Swazilandia, Zambia y Zimbabwe.

c) Además, hay otras dos líneas secundarias:

- Inhamitanga-Mannomeu (88) km;
- Quelimane-Mocuba (145 km).

45. El sistema septentrional consiste en una línea principal que va de Nacala a Lichinga (500 km) con un ramal de Cuamba a Malawi.

46. En el cuadro 11 figuran datos recientes sobre el tráfico de los tres sistemas principales.

Cuadro 11

Tráfico ferroviario

(Miles de toneladas)

	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u> (Enero-Abril)
<u>Sistema meridional</u>			
Nacional	806,1	1 173,0	286,9
Internacional	<u>5 571,1</u>	<u>4 943,8</u>	<u>1 296,5</u>
Total	<u>6 377,2</u>	<u>6 116,8</u>	<u>1 583,4</u>
Toneladas por km (millones)	470,9	495,8	188,3
<u>Sistema central</u>			
Nacional	720,0	979,1	319,7
Internacional	<u>589,5</u>	<u>591,5</u>	<u>150,2</u>
Total	<u>1 309,5</u>	<u>1 570,6</u>	<u>469,9</u>
Toneladas por km (millones)	329,3	293,4	132,6
<u>Sistema septentrional</u>			
Nacional	202,1	201,8	57,8
Internacional	<u>241,4</u>	<u>220,2</u>	<u>88,2</u>
Total	<u>443,5</u>	<u>422,0</u>	<u>146,0</u>
Toneladas por km (millones)	178,2	177,4	65,7

47. Un problema inmediato que tienen que afrontar los ferrocarriles de Mozambique es el de coordinar medidas con Zimbabwe para transportar buena parte del gran superávit actual de maíz de Zimbabwe. Mozambique tiene previsto importar unas 105.000 toneladas de ese maíz y la República Unida de Tanzania y Kenya han encargado otras 12.000 toneladas; se prevé un movimiento adicional muy amplio siempre que la ruta que atraviesa Mozambique sea capaz de atender el tráfico. La mayor parte de las dificultades inmediatas para el transporte de este maíz (y también de las exportaciones de acero y ferrocromo de Zimbabwe, parte de las cuales se están acumulando) residen en Zimbabwe, y guardan relación en particular con la grave escasez de locomotoras de los ferrocarriles de Zimbabwe. Aunque Mozambique tiene también escasez de locomotoras, el problema es mucho mayor en Zimbabwe y se ha llegado en consecuencia a un arreglo temporal por el cual los ferrocarriles de Mozambique han arrendado a los ferrocarriles de Zimbabwe nueve de sus locomotoras.

48. Dada la incapacidad de la línea meridional de Maputo de los ferrocarriles de Zimbabwe para transportar cantidades suficientes de maíz exportado a Mozambique, se han enviado algunos cargamentos a Beira, de donde se transportan por vapor costero con destino a Maputo, dado que el principal déficit de maíz de Mozambique está en el sur. En consecuencia, Mozambique debe hacer frente a cuantiosos gastos adicionales de transporte interno.

49. En la actualidad las exportaciones de maíz de Zimbabwe a Beira, destinadas a Maputo y a la República Unida de Tanzania y Kenya, se envían por camión a Vila Manica, al otro lado de la frontera con Mozambique, donde son descargadas y trasladadas a los vagones de los ferrocarriles de Mozambique. Estos arreglos entrañan más dificultades y crean nuevas necesidades de equipo para los cambios de vía.

50. Las necesidades más urgentes de asistencia de los ferrocarriles de Mozambique se refieren al personal técnico y al apoyo a la gestión, y se ha firmado recientemente un contrato, financiado por Kuwait, para conseguir los servicios de 37 profesionales de la India. Asimismo, Suecia prestará los servicios de ocho consejeros sobre los aspectos comerciales del sistema central. Existe también una gran necesidad de rehabilitar muchos tramos de la vía y buena parte del material rodante y otros materiales. Ya se ha obtenido parte de la financiación para estos fines y se están celebrando conversaciones respecto de otros fondos.

## 2. Puertos

51. El tráfico portuario fue bastante constante durante el período 1979-1980, a saber, de unos 10 a 11 millones de toneladas por año. En 1973 el total del tráfico portuario fue de 17,9 millones de toneladas. En 1977 descendió a 10,4 millones de toneladas, y desde entonces ha permanecido aproximadamente en el mismo nivel (véase cuadro 12).

Cuadro 12

Tráfico portuario

(Miles de toneladas)

		<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u> (primer trimestre)
Maputo	Carga	2 657	2 544	542
	Descarga	1 373	1 519	422
	Total parcial	<u>4 030</u>	<u>4 063</u>	<u>964</u>
Matola <u>a/</u>	Carga	2 550	1 834	306
	Descarga	1 557	1 706	342
	Total parcial	<u>4 107</u>	<u>3 540</u>	<u>648</u>
Beira	Carga	721	700	128
	Descarga	1 001	820	205
	Total parcial	<u>1 722</u>	<u>1 520</u>	<u>333</u>
Nacala	Carga	322	330	74
	Descarga	462	422	85
	Total parcial	<u>784</u>	<u>752</u>	<u>159</u>
Otros puertos	Carga	117	132	24
	Descarga	93	115	23
	Total parcial	<u>210</u>	<u>247</u>	<u>47</u>
	Tráfico total	<u>10 853</u>	<u>10 122</u>	<u>2 151</u>

a/ Terminal de carga próxima a Maputo.

52. El tráfico disminuyó ligeramente en el primer trimestre de 1981. Sin embargo, a mediados de 1981 los puertos estaban despejados y en situación de aceptar un mayor volumen de tráfico. En la actualidad, la mayor dificultad reside en trasladar los productos a los puertos, y no en el funcionamiento de los propios puertos.

53. Como puede comprobarse en el cuadro 13, el tráfico en contenedores ha ido aumentando rápidamente en todos los puertos.

Cuadro 13

Tráfico en contenedores (en unidades de equivalente de contenedor corriente de 20 pies)

	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u> (primer trimestre)
<u>Puerto de Maputo</u>			
Cargados	845	2 626	1 077
Vacíos	<u>415</u>	<u>1 048</u>	<u>235</u>
Total	1 260	3 674	1 312
<u>Puerto de Beira</u>			
Cargados	718	1 832	855
Vacíos	<u>-</u>	<u>1 078</u>	<u>829</u>
Total	718	2 910	1 684
<u>Puerto de Nacala</u>			
Cargados	6 417	8 709	2 725
Vacíos	<u>265</u>	<u>1 021</u>	<u>429</u>
Total	6 682	9 730	3 154
<u>Todos los puertos</u>			
Cargados	7 980	13 167	4 657
Vacíos	<u>680</u>	<u>3 147</u>	<u>1 493</u>
Total	<u>8 660</u>	<u>16 314</u>	<u>6 150</u>

54. Esta tendencia al aumento del transporte en contenedores hace necesarias otras inversiones, las más urgentes, en servicios e instalaciones portuarias (especialmente en Nacala y Maputo) y en nuevos vagones plataforma para los ferrocarriles de Mozambique. En la actualidad se están utilizando para el transporte de contenedores vagones de bordes abatibles, lo que es ineficiente y produce daños. El Gobierno tiene gran interés en discutir con posibles donantes un proyecto integrado para reforzar los servicios para contenedores del puerto de Nacala y la capacidad de carga de la línea ferroviaria septentrional de Malawi.

55. Se está realizando en la actualidad un estudio de la viabilidad de dragar mucho más el puerto de Beira, para que puedan entrar barcos de más de 60.000 toneladas de peso muerto. En la actualidad, el puerto sólo puede recibir barcos de hasta 25.000 toneladas de peso muerto. El resultado de este estudio, en caso de ser positivo, tendría repercusiones considerables para el futuro de Beira como uno de los puertos principales para el tráfico nacional e internacional.

### 3. Comisión de Transportes y Comunicaciones

56. Como se mencionó más arriba, en el marco de la Conferencia de Coordinación del Desarrollo del Africa Meridional se ha asignado a Mozambique la responsabilidad en materia de transportes y comunicaciones. Con el apoyo de los países nórdicos, ya funciona en Maputo la Comisión de Transportes y Comunicaciones, cuya función es la de planificar proyectos regionales de transporte y comunicaciones y coordinar las actividades en esos sectores para maximizar la eficiencia de los sistemas regionales.

57. Los primeros contactos operacionales entre los miembros de la Conferencia de Coordinación y la comunidad internacional de donantes han sido positivos en grado sumo, y han propiciado un entendimiento más claro del ahorro que puede conseguirse cuando los transportes y las comunicaciones se consideran en un contexto regional.

58. En lo que afectan directamente a Mozambique, se están celebrando conversaciones con posibles donantes para la mayor parte de los proyectos ferroviarios y portuarios que integran el programa de la Conferencia de Coordinación. La excepción principal, que resulta muy problemática, es la rehabilitación de la línea ferroviaria septentrional a partir de Nacala. Se trata de un proyecto fundamental para que se pueda aprovechar la gran capacidad del puerto de Nacala para servir a la región.

### 4. Necesidades en materia de reconstrucción

59. Aunque la ejecución de los proyectos de reconstrucción indicados en el informe anterior del Secretario General ha registrado ciertos progresos (véase párr. 87 infra), existen en la actualidad varios proyectos de reconstrucción en los sectores de transporte y comunicaciones que necesitan asistencia internacional.

a) Rehabilitación de la vía férrea entre Machava y Phuzumova (Swazilandia) (costo estimado: 30 millones de dólares EE.UU.)

60. Esta línea es indispensable para las exportaciones de Swazilandia y para el transporte de cal destinada a la fábrica de cemento de Matola, cerca de Maputo. En 1980, el tráfico llegó a 0,8 millones de toneladas, y para 1990 se prevé que llegará a 2,8 millones de toneladas. El objetivo del proyecto es mejorar la vía férrea para que puedan circular por ella vehículos con cargas de eje de hasta 20 toneladas. Se necesita mejorar 102 kilómetros de línea, de los cuales 22 se encuentran en Mozambique.

b) Rehabilitación del tramo Almada-Machipanda de la vía férrea entre Beira y Machipanda (costo estimado: 30 millones de dólares EE.UU.)

61. El objetivo del proyecto es mejorar el tramo Almada-Machipanda para que su capacidad de tráfico quede al nivel del resto de la línea Beira-Salisbury, de la cual forma parte. El proyecto incluye la sustitución de los rieles de 30 kilogramos por metro por rieles de 40 kilogramos por metro, la renovación de las traviesas, un aumento del balasto, y la realineación de algunas secciones de la línea para reducir las pendientes y eliminar las curvas cerradas. La rehabilitación de esta sección elevará a 2 millones de toneladas anuales el volumen que puede transportar la línea.

c) Rehabilitación de 67 kilómetros de vía férrea entre Beira y Malawi (costo estimado: 25 millones de dólares EE.UU.)

62. El objetivo del proyecto es rehabilitar 27 kilómetros de vía entre Beira y Dondo, añadir una segunda vía y rehabilitar los últimos 40 kilómetros de vía hasta la frontera con Malawi.

d) Rehabilitación de la vía férrea entre Nacala y Malawi (costo estimado: 200 millones de dólares EE.UU.)

63. Esta vía férrea está en muy malas condiciones; se producen frecuentes descarrilamientos a pesar de que en muchos tramos de la vía la velocidad máxima permitida es de 15 km/hora. La vía no sólo se utiliza para transportar mercancías dentro del país, sino también para el transporte de las importaciones y exportaciones de Malawi y de Zambia. En 1980, el tráfico llegó a 400.000 toneladas, y se prevé llegará a 600.000 toneladas en 1990.

64. El objetivo del proyecto es renovar toda la línea sustituyendo los rieles, poniendo traviesas de concreto, añadiendo balasto y realineando algunos tramos. El proyecto incluirá la instalación de una fábrica de traviesas de concreto y de un taller de soldadura de rieles, y la explotación de una cantera.

65. El proyecto sólo es viable desde el punto de vista de las finanzas si se consigue financiación en condiciones concesionarias a largo plazo.



- e) Estudio de viabilidad para electrificar el sistema ferroviario meridional (costo estimado: 700.000 dólares EE.UU.)
66. El estudio abarcará: un análisis del volumen de tráfico actual y proyectado; un plan técnico preliminar con estimaciones de costo; un análisis de la relación costo-beneficio; y la presentación de un programa de ejecución.
- f) Ampliación de la capacidad del puerto de Maputo (costo estimado: 143 millones de dólares EE.UU.)
67. Este proyecto consta de las siguientes partes: profundización de los canales de acceso a los puertos de Maputo y Matola (costo estimado: 68 millones de dólares); construcción de una terminal para carbón a granel en Matola (costo estimado: 65 millones de dólares; y equipo adicional para la terminal de contenedores de Maputo (costo estimado: 10 millones de dólares).
- g) Ampliación de la capacidad del puerto de Beira (costo estimado: 158 millones de dólares EE.UU.)
68. En la actualidad, el acceso al puerto de Beira está limitado a buques de hasta 25.000 toneladas de peso muerto. El objetivo de este proyecto es profundizar los canales de acceso y construir dos muelles de aguas profundas para que puedan usar el puerto buques de hasta 60.000 toneladas de peso muerto. La ejecución de este proyecto será decisiva para el futuro a largo plazo de Beira como puerto de importancia.
69. El costo de la profundización de los canales se ha calculado en 87 millones de dólares y el de la construcción de los muelles en 66 millones de dólares; además, se necesitarán ayudas para la navegación por un costo estimado de 3 millones de dólares. Con asistencia de los Países Bajos ya se han iniciado los estudios de viabilidad para la profundización de los canales de acceso.
- h) Terminal de contenedores del puerto de Nacala (costo estimado: 35 millones de dólares EE.UU.)
70. El tráfico de contenedores de Nacala está incrementando rápidamente; en el primer trimestre de 1981 llegó a las 1.050 unidades mensuales de equivalente de contenedores de 20 pies y se prevé que a finales de 1982 aumentará a 2.000 unidades. Actualmente, los contenedores se manipulan con equipo corriente.
71. El objetivo del proyecto es la construcción de un muelle de 400 metros para contenedores que disponga de equipo de manipulación apropiado.
- i) Rehabilitación y mejora del camino de Milange a Mocuba (costo estimado: 40 millones de dólares EE.UU.)
72. En 1979, el tráfico medio de carga diaria por este camino principal hacia Malawi era de 30 camiones. Se prevé que aumentará a 100 camiones diarios en 1983.
73. El objetivo de este proyecto es pavimentar el camino con grava para que se pueda utilizar en todas las estaciones del año. Las especificaciones del proyecto se están elaborando con la asistencia de Bulgaria.

j) Rehabilitación del tramo Matundo-Chiuta del camino entre Tete y Cassacatiza (costo estimado: 5 millones de dólares EE.UU.)

74. El camino entre Matundo y Chiuta está muy deteriorado por el tráfico de vehículos pesados, por lo que es necesario repararlo. Las especificaciones del proyecto han sido preparadas con la asistencia de Australia.

k) Rehabilitación de la carretera Zimbabwe-Tete-Malawi (costo estimado: 16 millones de dólares EE.UU.)

75. Esta carretera es la vía principal de la provincia de Tete y por ella transitan también los vehículos con destino a Zimbabwe y Malawi. Además, une a Zimbabwe con Malawi. Varios tramos de carretera y el puente sobre el Zambezi están en malas condiciones; se necesita rehabilitar esta importante vía de comunicación para ponerla en condiciones apropiadas.

l) Rehabilitación de la carretera Machipanda-Chimoio-Beira (costo estimado: 18 millones de dólares EE.UU.)

76. La carretera principal que une a Zimbabwe con Beira está en malas condiciones y es necesario repararla y fortalecerla para que vuelva a tener la calidad necesaria. El mayor volumen de tráfico se produce en el tramo de Chimoio a Beira, pero se prevé que en el futuro el tráfico aumentará en el tramo Machipanda-Chimoio.

m) Rehabilitación de la carretera entre Maputo y Swazilandia (costo estimado: 7 millones de dólares EE.UU.)

77. Esta importante carretera ha sido seriamente dañada y es necesario rehabilitarla. El tráfico de carga es muy denso cerca de Maputo (hasta Matola), y relativamente denso hacia Boane y hacia la frontera en Namaacha.

n) Carretera hacia la frontera con la República Unida de Tanzania en el puente Unidade (costo estimado: 30 millones de dólares EE.UU.)

78. El objetivo del proyecto es mejorar las condiciones de la carretera que enlaza con la República Unida de Tanzania; es necesario hacer trabajos de realineación y reconstruir 171 km de carretera entre Mueda y Negomane.

o) Estudio sobre una nueva carretera meridional entre Mozambique y el sur de Zimbabwe (costo estimado: 150.000 dólares EE.UU.)

79. Este proyecto incluye un estudio topográfico para la construcción de una carretera entre la región meridional de Mozambique y la región meridional de Zimbabwe, que atravesaría una serie de parques protegidos. La carretera también tendría por objeto la promoción del turismo en esos parques.

## 5. Aeropuertos

80. Como ya se indicó en el informe de la misión de estudio anterior, es necesario renovar el sistema de iluminación de la pista del aeropuerto de Beira. Además, es necesario mejorar el sistema de iluminación del aeropuerto de Maputo de modo que satisfaga debidamente las normas internacionales. Ya se han iniciado los estudios técnicos, y el costo total de las obras en los dos aeropuertos se ha estimado en 5 millones de dólares. También se necesitan ayudas para la navegación en otros aeropuertos para sustituir y mejorar los sistemas en uso. Las necesidades son: dos sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS) para Maputo y Beira; un radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR) para Maputo; dos radiofaros omnidireccionales de muy alta frecuencia (VOR) para Cuamba y Lichinga; un equipo radiotelemétrico (DME) para Cuamba.

81. El costo de esos sistemas, incluida la capacitación, se ha estimado en 3 millones de dólares.

## B. Telecomunicaciones

82. A pesar de que se han hecho ciertos progresos en el fortalecimiento del sector de las telecomunicaciones, todavía quedan muchas necesidades por satisfacer. En Beira, se está instalando una estación terrestre B, con asistencia proporcionada por Kuwait por valor de unos 2,5 millones de dólares EE.UU. La renovación de las líneas terrestres entre Beira y Umtali, que duplicará los 30 canales que existen actualmente, se está llevando a cabo también con el apoyo prestados por Kuwait, por valor de unos 1,6 millones de dólares. El Gobierno está montando igualmente nuevas instalaciones para la comunicación buque-tierra en Maputo, Beira y Nacala.

83. Se ha iniciado un estudio de viabilidad sobre un sistema nacional de microondas, con conexiones hacia los países vecinos. Dicho sistema reemplazaría la red de difusión troposférica obsoleta que existe actualmente. El costo del sistema completo se ha estimado en 65 millones de dólares.

84. A más corto plazo, es necesario mejorar las comunicaciones entre Nacala y Malawi, lo que complementará el sistema puerto-ferrocarril, para lo cual se han planificado importantes inversiones. Al respecto, es útil considerar las inversiones en el puerto, el ferrocarril y las comunicaciones como un proyecto único compuesto de varios elementos interdependientes.

85. Actualmente, existen solamente dos líneas de télex entre Maputo y Beira, y una línea directa de teléfono a través de Sudáfrica. Por lo tanto, es necesario mejorar a corto plazo las telecomunicaciones entre Maputo y Ruratanga, lo que permitiría que las comunicaciones Maputo-Beira se establecieran a través de Ruratanga-Bulawayo-Salisbury-Umtali.

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

A. Asistencia internacional a Mozambique en 1980

86. En el cuadro 14, suministrado por el Gobierno de Mozambique, se presentan detalles de asistencia alimentaria y de proyectos recibidos por Mozambique en 1980.

Cuadro 14

Valor aproximado de determinada asistencia alimentaria  
 y de proyectos recibida por Mozambique en 1980

<u>Fuente</u>	<u>Tipo de asistencia</u>	<u>Valor (Millones de meticaís)</u>
1. <u>Suecia</u>	<u>Estudios y consultas</u>	
	Estudios sobre transporte nacional	4,2
	Estudios sobre transporte urbano	19,6
	Navegación de cabotaje	9,1
	Línea de alta tensión	54,6
	Estudio sobre Cabora Bassa	6,3
	Aviación civil	18,9
	Iluminación del aeropuerto	14,0
	Estudio I sobre carbón	15,4
	Proyecto de construcción de Manica	8,4
	Papel	3,5
	Estudio sobre papel y pasta de celulosa	11,2
	Telecomunicaciones	14,0
	<u>Apoyo a las importaciones</u>	
	Iluminación del aeropuerto	28,0
	Equipo para la explotación del carbón	4,2
	Papel II	70,0
	Trigo (entregado al costo)	70,0
	Textiles, calzado, geología, pesca, equipo para telecomunicaciones, equipo de sanidad, equipo para caminos, etc.	259,7
	Otros	98,7
	<u>Sector de la enseñanza</u>	70,0
	<u>Fondo para personal</u>	70,0
	<u>Industria maderera</u>	<u>17,5</u>
	Total parcial	<u>867,3</u>

<u>Fuente</u>	<u>Tipo de asistencia</u>	<u>Valor</u> (Millones de meticaís)
2.	<u>Noruega</u>	
	<u>Aprovechamiento de la energía</u>	
	Estudio sobre la energía hidroeléctrica	30,0
	Cooperación institucional	3,0
	Compra complementaria de generadores y equipo diesel	18,0
	Equipo para el aprovechamiento de la energía	19,2
	<u>Caminos</u>	
	Compra complementaria de equipos para construcción de caminos	12,0
	Estudios sobre transporte por carretera	12,0
	Mantenimiento de las carreteras rurales, proyecto experimental	15,0
	<u>Fondo para asistencia técnica</u>	12,0
	<u>Centro de capacitación de mujeres</u>	3,0
	<u>Asistencia sobre productos básicos</u>	
	Equipo para talleres, escuelas vocacionales	3,0
	Papel, con fines de enseñanza	43,8
	<u>Asistencia técnica</u>	
	Expertos	4,2
	Servicios de consultores	6,0
	<b>Total parcial</b>	<u>181,2</u>
3.	<u>Países Nórdicos</u>	
	MONAP a/	<b>Total parcial</b> <u>296,0</u>

a/ El MONAP es el Programa Agrícola Nórdico para Mozambique, financiado por los cinco países nórdicos aproximadamente en la siguiente forma: Dinamarca 23%, Finlandia 16%, Islandia 1%, Noruega 16% y Suecia 44%.

<u>Fuente</u>	<u>Tipo de asistencia</u>	<u>Valor</u> (Millones de meticaís)
4.	<u>Países Bajos</u>	
	<u>Préstamos</u>	
	<u>Ministerio de Obras Públicas</u>	
	Agua	13,4
	Drenaje de Maputo	100,1
	Construcción de carreteras	33,5
	Alcantarillado	26,8
	<u>Ministerio de Puertos y Transporte de Superficie</u>	
	Dragado de Rovuma	67,0
	<u>Ministerio de Agricultura</u>	
	Almacenes	13,4
	<u>Pesquerías estatales</u>	
	Almacenamiento refrigerado	31,6
	<u>Ministerio de Industria y Energía</u>	
	Equipo de electricidad	26,8
	Acuerdo de servicios	<u>26,8</u>
	Total parcial	<u>339,4 b/</u>
	<u>Donaciones</u>	
	Para reparación de puentes	80,4
	Para los proyectos de atención primaria de la salud	80,4
	Saldo de años anteriores para servicios de salud, el Instituto Nacional del Suelo y la Escuela de Topografía	<u>81,6</u>
	Total parcial	<u>242,4</u>

b/ Quedan también 343 millones de meticaís no comprometidos correspondientes a acuerdos de concesión de préstamos concertados en el período 1975-1979.

/...

<u>Fuente</u>	<u>Tipo de asistencia</u>	<u>Valor</u> (Millones de meticals)
5. <u>NOVIB c/</u>	Contribución en especie Total parcial	<u>0,9</u>
6. <u>ICCO d/</u>	Aprovechamiento de los recursos de agua Proyecto sobre escuelas de Zimpeto Apoyo para proyectos de nutrición	1,3 0,7 <u>1,8</u>
	Total parcial	<u>3,8</u>
7. <u>CUSO e/</u>	Contribución en 1980 para el programa de Niassa Total parcial	<u>5,2</u>
8. <u>OXFAM</u>		
Canadá/ Australia/ Bélgica	Para dos aldeas comunales (Lussanhando y Oua): 6 bombas con repuestos, 6 motores, cañerías, 2 trituradores, un Landrover con repuestos, equipo para campamentos	No se dispone de datos
	Para tres aldeas comunales (Lipuzia, Chicuedo, M'sawize): 6 bombas con repuestos y 6 motores	No se dispone de datos
	Para tres aldeas: (Aldeia A, Aldeia B y Unango): herramientas de trabajo y semillas	No se dispone de datos
	Para Unango: 2 Landrovers	No se dispone datos
9. <u>Federación</u> <u>Luterana Mundial</u>		
	Ayuda alimentaria para socorro en casos de desastre, semillas, mantas, bombas motorizadas e implementos agrícolas	No se dispone de datos
	Semillas, tres trituradoras, 200 baldes y 600 mantas	<u>0,9</u>
	TOTAL GENERAL	<u>1 937,1 f/</u>

c/ Organización de los Países Bajos de Cooperación para el Desarrollo Internacional.

d/ Interchurch Coordination Committee for Developmen Projects.

e/ Canadian University Service Overseas.

f/ 55,3 millones de dólares EE.UU.

/...

B. Progreso realizado en proyectos mencionados en informes anteriores

87. En el informe anterior del Secretario General (A/35/297-S/14007), se pusieron de relieve determinados proyectos para los cuales se necesitaba asistencia internacional. A continuación se indican los progresos realizados en la ejecución de dichos proyectos:

- a) El Gobierno ha reconstruido el puente vial sobre el río Changane.
- b) Se está discutiendo con un posible donante la reparación y reconstrucción del puente vial de la represa de Macarretane, el puente ferroviario de Macarretane y el puente ferroviario de Mazin'Chopes.
- c) Se han firmado contratos para la adquisición de más locomotoras eléctricas diesel y vagones adicionales. El Gobierno se hace cargo del costo.
- d) Se está realizando con apoyo de los Países Bajos, un estudio de viabilidad sobre un mayor dragado del puerto de Beira.
- e) Kuwait ha proporcionado los fondos para la mejora del sistema de telecomunicaciones por cable monoconductor entre Beira y Macnipanda.
- f) Se está realizando un estudio de viabilidad de un sistema de comunicaciones de microondas entre Beira y Salisbury.
- g) Se ha iniciado la reparación y reconstrucción de la central hidroeléctrica de Mavuzi, con fondos del Gobierno.
- h) La cuestión de las reservas alimentarias de seguridad se ha incorporado en el sistema de seguridad alimentaria del SADCC, respecto del cual debe ocuparse Zimbabwe.
- i) La construcción de una terminal para carbón a granel en Matola, que prestará servicios principalmente a Swazilandia y a Zimbabwe, forma parte del programa de transporte del SADCC (véase párr. 67 supra).
- j) Se han obtenido todos los fondos necesarios para el proyecto textil de Mocuba, con apoyo bilateral.