

NACIONES UNIDAS

ASAMBLEA
GENERAL



Distr.
GENERAL

A/33/112
5 junio 1978
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS



33.º período de sesiones
Tema 12 de la lista preliminar*

INFORME DEL CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL

Asistencia a Lesotho

Informe del Secretario General

1. En el inciso d) del párrafo 10 de su resolución 32/98 de 13 de diciembre de 1977, sobre la asistencia a Lesotho, la Asamblea General pidió al Secretario General que mantuviera la situación de Lesotho en permanente examen, y que informara sobre la cuestión a la Asamblea General en su trigésimo tercer período de sesiones. En consecuencia, en respuesta a la petición hecha por el Gobierno de Lesotho en febrero de 1978 relativa a las nuevas restricciones impuestas a los viajes de sus ciudadanos a Sudáfrica, el Secretario General envió una misión a Lesotho para evaluar los efectos de las nuevas restricciones y proponer medidas apropiadas para hacerlas frente. En el informe adjunto figuran las conclusiones y recomendaciones de la misión.

2. En junio de 1978 se realizará un examen completo de la situación en Lesotho y de los esfuerzos del Secretario General para movilizar un programa eficaz de asistencia a ese país. Los resultados de ese examen serán presentados a la Asamblea General como adición al presente informe.

* A/33/50/Rev.1.

ANEXO

Informe de la Misión a Lesotho

(17 a 23 de marzo de 1978)

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I. INTRODUCCION	1 - 16	3
A. Antecedentes de la presente situación	1 - 3	3
B. Imposición de nuevas restricciones de viaje	4 - 6	3
C. Solicitud de misión	7 - 8	4
D. Programa de la misión	9 - 16	4
II. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA MISION	17 - 30	6
A. Conclusiones de la Misión	17 - 25	6
1. Efectos de las nuevas restricciones a los viajes	17 - 24	6
2. Otras dificultades	25	8
B. Recomendaciones: Proyectos que se necesitan con urgencia para ocuparse de las nuevas restricciones impuestas sobre los viajes	26 - 30	8
1. Generalidades	26 - 27	8
2. Resumen y costo de los proyectos recomendados	28 - 30	9
III. DETALLES DE LAS RECOMENDACIONES	31 - 115	11
A. Detalles de los proyectos recomendados	31 - 106	11
1. Proyectos para proporcionar accesos de emergencia a zonas gravemente afectadas y mejorar los servicios de transporte en esas zonas	31 - 64	11
2. Proyectos que permitan desarrollar Qacha's Nek como zona de suministros y servicios para la región	65 - 74	19

/...

INDICE (continuación)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
3. Proyectos para proporcionar empleo y mejorar el acceso a las zonas aisladas del sur y el sudeste de Lesotho	75 - 95	20
4. Otros proyectos urgentes que resultan necesarios debido a la nueva situación	96 - 106	25
B. Proyectos que están examinando los donantes y cuya prioridad ha aumentado	107 - 113	28
C. Necesidades urgentes de asistencia técnica	114 - 115	28

APENDICES

I. Nota verbal de fecha 22 de febrero de 1978 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Lesotho ante las Naciones Unidas	29
II. Mapa de la zona y proyectos	31
III. Lista de las drogas y medicinas que se necesitan	33

I. INTRODUCCION

A. Antecedentes de la presente situación

1. Los antecedentes de la actual situación y una descripción de la presión frente a Lesotho figuran en el informe de la misión a Lesotho a/ (de aquí en adelante llamado informe principal). Se proporcionó información adicional en un segundo informe (A/32/323; S/12438) que fue transmitido a los Estados Miembros con una carta del Secretario General de fecha 23 de febrero de 1978.
2. En resumen, Lesotho está totalmente rodeado por el territorio de Sudáfrica, que ha creado, a lo largo de las fronteras sur y sudeste de Lesotho, el bantustán del Transkei. Casi el 14% de la población de Lesotho vive en los distritos de Qacha Nek y Quthing, que constituyen las zonas sur y sudeste de Lesotho. Estos distritos tienen malísimos enlaces de carretera con el resto de Lesotho o carecen de ellos. En el pasado, estas regiones montañosas recibieron servicios desde Sudáfrica a través de cuatro entradas fronterizas: Ramatseliso's Gate, Qacha's Nek, Ongeluke's Nek y Tele Bridge. Las carreteras y vías férreas que proporcionaban el único acceso real a las partes sur y sudeste de Lesotho enlazaban con los centros de suministros y servicios de Matatiele, Aliwal North y Zastron en Sudáfrica.
3. Los habitantes de los distritos de Qacha's Nek y Quthing han estado habituados durante largo tiempo a usar las ciudades fronterizas vecinas de Sudáfrica para los servicios médicos, la reparación de automotores y como centros para la compra y venta de bienes y suministros. Además, como no había enlaces de carretera con Lesotho, muchos servicios gubernamentales dependían de que los funcionarios pasaran a través de la República de Sudáfrica para ir de una parte a otra de Lesotho.

B. Imposición de nuevas restricciones de viaje

4. El 22 de febrero de 1978, el Representante Permanente de Lesotho ante las Naciones Unidas transmitió al Secretario General un mensaje del Ministerio de Relaciones Exteriores de Lesotho relativo a las nuevas demandas hechas por las autoridades del llamado Transkei independiente a los ciudadanos de Lesotho que viajaban a Sudáfrica y desde ésta (véase Apéndice I).
5. El mensaje del Gobierno de Lesotho declaraba en parte que "desde el viernes 17 de febrero de 1978, las autoridades sudafricanas, por conducto de sus secuaces del Transkei, han exigido visados, a un costo de 2,50 rands cada uno, a los ciudadanos de Lesotho que atraviesan el Transkei para dirigirse a otros lugares de Sudáfrica. Esta semana la situación empeoró cuando los funcionarios sudafricanos de los puestos fronterizos de Ramatseliso, Qacha's Nek y Tele exigieron pasaportes internacionales en lugar de los documentos de viaje convenidos. Es evidente que

a/ Véanse Documentos Oficiales del Consejo de Seguridad, trigésimo segundo año, Suplemento de enero, febrero y marzo de 1977, documento S/12315.

el cumplimiento de esta exigencia implica el tácito reconocimiento del bantustán del Transkei". El mensaje indicaba a continuación las medidas específicas adoptadas por el Gobierno para resolver la situación crítica que había surgido como consecuencia de la suspensión del movimiento de bienes y de personas a través de los puestos fronterizos. Se habían destinado fondos asignados a otras necesidades para construir una instalación de ventas en Qacha's Nek y ampliar el Servicio Nacional de Autobuses de Lesotho que inmediatamente estableció un servicio ordinario entre Qacha's Nek y Quthing. Se estaban asignando a Qacha's Nek y otras zonas afectadas servicios sanitarios adicionales, consistentes en personal y medicamentos, y se estaban incrementando e intensificando los proyectos de autoayuda para suministrar alimentos y empleos. Se estaba acelerando la construcción de carreteras y se estaban enviando a las zonas afectadas suministros alimentarios de emergencia.

6. Se informó a la misión de que, con anterioridad a las restricciones de los viajes, más de 2.000 personas cada semana pasaban por Ramatseliso's Gate, Qacha's Nek, Ongeluke's Nek y Tele Bridge, de los cuales el mayor número utilizaban Tele Bridge y Qacha's Nek. Las personas que usaban estas entradas eran ciudadanos de Lesotho que iban a los centros de la República de Sudáfrica para hacer compras y obtener servicios esenciales, comerciantes de Lesotho que iban a centros de Sudáfrica para obtener productos, funcionarios de Lesotho que viajaban de una parte a otra de Lesotho, y comerciantes y transportistas de Sudáfrica que llevaban bienes y productos a Lesotho y desde Lesotho, y turistas.

C. Solicitud de misión

7. A solicitud del Gobierno de Lesotho, el Secretario General organizó una misión, dirigida por el Sr. Gordon K. Goundrey, Coordinador Conjunto de los programas de asistencia económica especial de las Naciones Unidas y formada por funcionarios superiores de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y del Programa Mundial de Alimentos, para visitar Lesotho a fin de celebrar consultas con el Gobierno sobre la situación existente.

8. La labor de la misión era evaluar los efectos de las nuevas restricciones de los viajes introducidas por el Transkei, examinar las propuestas del Gobierno para hacer frente a la nueva situación y determinar, en consulta con el Gobierno, proyectos de alta prioridad destinados a resolver las necesidades más urgentes de las zonas afectadas.

D. Programa de la misión

9. La misión visitó Lesotho del 17 al 23 de marzo de 1978. Durante ese período, se reunió con los Ministros más directamente interesados en los programas y proyectos para hacer frente a la nueva situación y celebró tres reuniones con el comité que el Gobierno de Lesotho ha establecido para coordinar el programa nacional de asistencia. La misión recibió la más amplia cooperación del Gobierno de Lesotho y se hizo todo lo posible para facilitar su trabajo. Al comenzar su labor, la misión recibió una lista de los proyectos propuestos para los que se necesitaba ayuda.

10. La misión visitó la zona más gravemente afectada. Visitó también Qacha's Nek y Tele Bridge, dos de los tres puntos fronterizos anteriormente utilizados por los ciudadanos de Lesotho para entrar en Sudáfrica. En Qacha's Nek y en Quthing, la misión se reunió con el administrador del distrito y los funcionarios encargados de servicios públicos tales como la educación, la sanidad, la policía, las obras públicas, el mercado de ganado y la sanidad animal. Además de volar sobre parte de las zonas afectadas, la misión visitó en land rover muchas millas de carretera y de senderos que se estaban construyendo o mejorando en las zonas afectadas.

11. La misión fue informada sobre la situación por el representante residente del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y otros funcionarios y expertos de las Naciones Unidas en Lesotho. También pudo reunirse con representantes de varios gobiernos y organizaciones internacionales e intergubernamentales que proporcionan asistencia a Lesotho.

12. La misión no visitó Ramatseliso's Gate, pero voló a lo largo de la carretera de Sehlabathebe a Ramatseliso's Gate. No se vieron vehículos que estuvieran utilizando la carretera ni vehículos que esperaran a un lado u otro del Gate y, en la medida en que pudo observarse, no había vehículos que fueran hacia Matatiele por la carretera de Ramatseliso's Gate.

13. La misión visitó el puesto fronterizo de Qacha's Nek el sábado 18 de marzo. La misión fue informada de que el sábado era anteriormente un día muy popular para los ciudadanos de Lesotho para ir a Matatiele. Sin embargo, no pasaron vehículos mientras la misión estuvo en el punto fronterizo y fue informada de que sólo seis vehículos habían pasado por el puesto ese día, de los cuales cuatro entraron en Lesotho y dos siguieron hasta Sudáfrica. La misión fue informada además de que todos los vehículos que pasaron tenían matrícula de Sudáfrica y que por el puesto fronterizo no había pasado ese día vehículo alguno con matrícula de Lesotho.

14. La misión no visitó el puesto fronterizo de Ongeluke's Nek, ya que ese punto sólo permite el acceso a un pequeño enclave de Sudáfrica que no está incluido en el bantustán del Transkei. La carretera de Ongeluke's Nek a Matatiele pasa a través del Transkei y según la información recibida no hay puestos fronterizos en esa carretera.

15. La misión visitó también el puesto fronterizo de Tele Bridge. Este había sido uno de los principales puestos fronterizos utilizados por la gente de la zona de Quthing para obtener muchos de sus bienes y servicios en Zastron y Aliwal North. Mientras la misión estuvo allí no pasaron vehículos por dicho punto. Según la policía y los oficiales fronterizos de Tele Bridge, el sábado 18 de marzo solamente habían pasado 11 vehículos, la mayoría de los cuales eran de matrícula sudafricana.

16. El Gobierno de Lesotho informó a la misión de que se había presentado una protesta oficial ante el Gobierno de Sudáfrica cuando las autoridades del Transkei dieron a conocer su exigencia de que todos los ciudadanos de Lesotho que entraran en el Transkei tuvieran pasaportes y visados internacionales válidos expedidos por las autoridades de Umtata. No obstante, el Gobierno sudafricano había respondido diciendo que no tenía jurisdicción sobre la cuestión.

II. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA MISION

A. Conclusiones de la Misión

1. Efectos de las nuevas restricciones a los viajes

a) Generalidades

17. Parece que las exigencias de que los ciudadanos de Lesotho tengan pasaportes internacionales válidos y obtengan visados de Umtata en el Transkei han limitado sumamente el movimiento de ciudadanos de Lesotho a través de los puestos fronterizos y que las personas que viven en las partes de Lesotho fronterizas con el Transkei se han visto efectivamente impedidas de obtener suministros y servicios en Sudáfrica. Parece también que los comerciantes de Lesotho no pueden obtener sus suministros de centros mayoristas en Matatiele o Aliwal North. Las restricciones sobre los ciudadanos de Lesotho que pasan a través del Transkei también han interrumpido el suministro de servicios del gobierno en muchas zonas.

b) Zonas afectadas por las restricciones

18. En el mapa en el anexo II figuran las zonas de Lesotho que han sido afectadas por las restricciones impuestas sobre los viajes a Sudáfrica. La zona más oriental, marcada A, es la más gravemente afectada porque prácticamente no hay comunicaciones razonables por carretera con el resto de Lesotho. Aun las pistas de aterrizaje en Sehonghong, Mashai y Sehlabathebe son de una utilidad limitada. La población de la zona utiliza la ruta de Ramatseliso Gate para obtener suministros y servicios y comercializar sus productos agrícolas. Los funcionarios de Lesotho que viajan por la zona afectada normalmente usan una vía a través de Sudáfrica y vuelven a entrar a Lesotho por el Paso de Ramatseliso. La situación en la zona marcada A es crítica y se necesitan medidas inmediatas para suministrar a la población de esta zona un acceso asegurado al resto de Lesotho.

19. La zona marcada B en el mapa también ha sido gravemente afectada. En el pasado, se exportaban productos y se obtenían bienes y servicios de Matatiele utilizando la barrera fronteriza en Qacha's Nek. Aun cuando se ha empezado a desarrollar Qacha's Nek como un centro de servicios y suministros y se han efectuado algunas mejoras en la carretera de Qacha's Nek a Quthing durante el año pasado, los otros métodos de obtener bienes y servicios son más costosos y requieren más tiempo que el que se necesita al utilizar los antiguos servicios en Matatiele.

20. La zona marcada C alrededor de Quthing también ha sido afectada por las restricciones impuestas sobre los viajes, pero en menor medida. Anteriormente, los suministros llegaban a través de la barrera fronteriza en Tele Bridge desde Zastron y Aliwal North en Sudáfrica. Es relativamente fácil hacer un rodeo en torno al Transkei y obtener los bienes y servicios de Zastron utilizando Makhaleng Bridge en lugar de Tele Bridge, aun cuando los costos de transporte son más elevados en esa ruta. Sin embargo, se ha creado un problema especial para las partes más meridionales de esa zona. Estas zonas fronterizas son actualmente inaccesibles desde la capital del distrito en Quthing. Hasta ahora, los funcionarios de Lesotho que

viajan por la zona afectada normalmente utilizan una ruta a través de Sudáfrica, entrando en la República por Tele Bridge. Esta clase de tráfico ha cesado ahora y la totalidad de la zona fronteriza entre Ongeluke's Nek y Tele Bridge es inaccesible. La población de la zona ya no tiene una fuente accesible de bienes y servicios. La enseñanza, la sanidad, la policía, la comercialización de ganado y los servicios de sanidad animal han sido afectados.

c) Servicios afectados

21. Aun cuando se están desarrollando varios pequeños centros de servicios dentro de Lesotho en lugares tales como Quthing y Qacha's Nek, no compensan plenamente los servicios anteriormente suministrados en Matatiele. Hay deficiencias en los servicios mayoristas y al por menor, almacenamiento, servicios sanitarios, reparación de automotores, transporte y comercialización de lana, muaré y ganado en pie. Un problema concreto que probablemente surgirá en mayo con el invierno es el suministro de cantidades adecuadas de carbón y otros combustibles para las zonas montañosas aisladas en la parte sur y sudeste de Lesotho.

22. Las zonas afectadas por las restricciones impuestas a los viajes se encuentran entre las zonas más pobres de Lesotho. Como la población no podrá utilizar sus rutas normales para obtener bienes y servicios o comercializar sus productos agrícolas, tendrá que depender de los sistemas de transportes y comunicaciones que se encuentran totalmente dentro de Lesotho o en rutas que rodean el Transkei. Los mayores costos de transporte tendrán como resultado una reducción del ingreso real. Los cálculos preliminares hechos por el Gobierno sugieren que en Qacha's Nek y Sehlabathebe el costo de los suministros aumentará por lo menos en un 25%. Además, los residentes de la zona probablemente sufran una reducción en las sumas que obtienen con la venta de lana, muaré y ganado porque estos productos ahora tendrán que pasar por Makhalleng Bridge a Zastron o a través de Maseru.

d) Repercusiones sobre la mano de obra migrante

23. Asimismo en el pasado la mano de obra migrante ha pasado hacia lugares de empleo en Sudáfrica a través de Matatiele. Como esto ya no es posible, las agencias que contratan mano de obra de las zonas afectadas para prestar servicios en Sudáfrica tendrán que sufragar gastos mayores, haciendo que las secciones meridional y sudoriental de Lesotho sean menos atractivas para la contratación de mano de obra. Durante un breve plazo las oficinas de contratación de mano de obra en Qacha's Nek estuvieron cerradas (estaban cerradas durante la visita de la Misión) pero ahora se han hecho arreglos para que un servicio de ómnibus transporte trabajadores contratados de Qacha's Nek a Quthing. Se informó que se ha reanudado la contratación aun cuando el número de personas contratadas parece ser inferior en comparación con el período correspondiente del año pasado. La zona depende en gran parte de los envíos de la mano de obra migrante y, para muchas personas, este es el único empleo fácilmente disponible. Cualquier reducción en el número contratado en las regiones meridional y sudoriental disminuirá los ingresos en la zona. Estas repercusiones, serán también probablemente mayores en las zonas marcadas A y B en el mapa.

e) Otras repercusiones

24. Las restricciones impuestas a los viajes hacen que resulte difícil para los ciudadanos de Lesotho recuperar ganado que se extravía en el Transkei. La situación también favorece el robo de ganado desde Lesotho. (Se mostró a la Misión un grupo de personas del Transkei que habían sido apresadas con un suministro de armas en la zona fronteriza inaccesible cerca de Ongeluke's Nek por la Unidad de Policía Móvil. Estas personas estaban detenidas como inmigrantes ilegales. Se estaban haciendo también investigaciones con respecto al asesinato de un ciudadano de Lesotho en un puesto ganadero de la zona donde fueron capturadas.)

2. Otras dificultades

25. El Gobierno expresó también otras preocupaciones principales en relación con su negativa a reconocer el llamado Transkei independiente. En primer lugar, el creciente número de ciudadanos de Lesotho que son expulsados del Transkei, contribuye a la tirantez a lo largo de la frontera y se suma a los problemas de desempleo en las zonas más afectadas. En segundo término, la información sobre disturbios en que participaron ciudadanos de Lesotho y otros trabajadores ocupados en las minas de Sudáfrica, producidos por la cuestión del Transkei han tenido como resultado el regreso de algunos ciudadanos de Lesotho y que otros se sientan poco dispuestos a aceptar contratos, acentuando así el problema del desempleo.

B. Recomendaciones: Proyectos que se necesitan con urgencia para ocuparse de las nuevas restricciones impuestas sobre los viajes

1. Generalidades

26. A base de sus conversaciones con el Gobierno y las evaluaciones sobre el terreno siguientes de los problemas socioeconómicos con que se enfrenta el país, la misión determinó varios proyectos de desarrollo que deben ser aplicados sin demora. Estos proyectos ayudarían al Gobierno de Lesotho a proporcionar servicios necesarios a las zonas afectadas, facilitar a las zonas mejor acceso al resto de Lesotho y contribuir también a su desarrollo.

27. Se requieren con urgencia 14 de los proyectos. Estos se enumeran en el párrafo 30 infra. Cinco de los proyectos, marcados con un asterisco, ya han sido identificados en el informe principal (S/12315), pero lamentablemente todavía ningún donante ha expresado su interés en financiarlos. Además, varios otros proyectos identificados en anteriores informes de las Naciones Unidas y que han sido objeto de conversaciones avanzadas con posibles donantes, han adquirido mayor urgencia como resultado de las nuevas restricciones impuestas sobre los viajes. Esos proyectos figuran en la sección III.B infra. Finalmente, también se proponen varios proyectos nuevos relacionados directamente con el suministro de servicios en las zonas afectadas.

2. Resumen y costo de los proyectos recomendados

28. Al suministrar el siguiente sumario de proyectos recomendados, la misión considera necesario destacar que el programa de asistencia de las Naciones Unidas para Lesotho ha sido creado para fortalecer la frágil economía del país y reducir su vulnerabilidad ante presiones deliberadas reduciendo su dependencia económica de Sudáfrica. Debido a los limitadísimos recursos de Lesotho, cualquier ayuda que la comunidad internacional pueda suministrar debe hacerse en forma de subsidios o de préstamos en condiciones muy favorables.

29. El costo de los 14 proyectos recomendados para aplicación urgente asciende a 6.223.000 rands (7,2 millones de dólares) b/. Esto excluye el costo de la asistencia alimentaria y la asistencia técnica. Los proyectos, que se enumeran a continuación, se destinan a mejorar carreteras, comunicaciones y servicios en las zonas afectadas y proporcionar empleo que se necesita con urgencia. Contribuirán a reducir las dificultades impuestas a la población de la zona como resultado de las nuevas restricciones a los viajes.

b/ La moneda nacional es el rand. El tipo de cambio utilizado para la conversión en el informe es de un rand equivalente a 1,15 dólares de los Estados Unidos.

30. Los proyectos recomendados son los siguientes:

Costo
 (En millones de rands)

a) Proyectos para proporcionar acceso de emergencia a zonas gravemente afectadas y mejorar los servicios de transporte en esas zonas.

Mejoras aisladas y estudio - Carretera Sehlabathebe	1 350
Programa de mantenimiento de carreteras de emergencia	1 590
Flotilla nacional de camiones <u>c/</u>	1 000
Pistas de aterrizaje mejoradas <u>c/</u>	170

b) Proyectos para que Qacha's Nek se desarrolle como una zona de suministro y servicio para la región

Proyecto hidráulico en Qacha's Nek	100
Electricidad en Qacha's Nek	250

c) Proyectos para proporcionar empleo y accesos mejorados a secciones aisladas de Lesotho meridional y sudoriental

Carreteras de acceso, carreteras secundarias, equipo y almacenamiento

Alquiler de equipo (anualmente)	375
Camiones	55
Herramientas manuales	40
Vehículos Land Rover	16
Almacenamiento	<u>283</u>
Costo total (excluidos alimentos y personal)	769

Puente de pontones en Sekakes	210
---	-----

d) Otros proyectos urgentes que resulten necesarios debido a la nueva situación

Ayuda alimentaria	(no evaluado)
Necesidades en materia de medicinas y drogas <u>c/</u>	400
Instalación de almacenamiento de drogas a granel	50
Clínicas rurales en Sixondo y Matebeng <u>c/</u>	100
Mejoras en pistas de aterrizaje-Semongkong <u>c/</u>	234
Actividades que producen ingresos	(no evaluado)
Costo total (excluidos alimentos y asistencia técnica)	<u><u>6 223</u></u>

c/ Identificados en anteriores informes de las Naciones Unidas.

III. DETALLES DE LAS RECOMENDACIONES

A. Detalles de los proyectos recomendados

1. Proyectos para proporcionar accesos de emergencia a zonas gravemente afectadas y mejorar los servicios de transporte en esas zonas

a) Acceso de emergencia: Tsoelike - Ramatseliso's Gate - Sehlabathebe

31. La población de Sehlabathebe y las zonas vecinas está ahora casi completamente aislada. Sehlabathebe está conectada con Qacha's Nek por un camino angosto que llega hasta Ramatseliso y a partir de allí hasta Tsoelike donde se une con el camino de Taung a Mpiti. La sección desde Sehlabathebe hasta Ramatseliso - aproximadamente 28 kilómetros - puede ser utilizada por vehículos con tracción en las cuatro ruedas durante la mayor parte del año. La senda desde Ramatseliso hasta Tsoelike - unos 43 kilómetros - puede utilizarse solamente con dificultad durante la estación seca por vehículos ligeros con tracción en las cuatro ruedas. La totalidad del segmento - 71,4 kilómetros - tiene una superficie descuidada y mal nivelada. La carretera está en terreno montañoso con muchas pendientes que llegan hasta el 25%. No hay drenaje y el camino resulta inutilizable durante las lluvias debido a tramos de suelo arcilloso. La conexión corriente para Sehlabathebe y la zona circunvecina es a través de Ramatseliso hasta Matatiele en Sudáfrica. Esta ruta, sin embargo, pasa a través del Transkei.

32. Es esencial que la zona de Sehlabathebe esté conectada con el paso de Qacha por una carretera transitable con cualquier clase de tiempo dentro de Lesotho. Esto permitirá transportar suministros esenciales y proporcionar a la población servicios administrativos, de enseñanza, sanitarios y comerciales, muchos de los cuales se están organizando en Qacha's Nek.

33. En el pasado, las importaciones a la zona de Sehlabathebe y las exportaciones desde ella pasaban a través de Ramatseliso. Un estudio del transporte realizado en 1974 por la compañía Roughton and Partners calculó las importaciones a través del Paso en 1970 en 4.500 toneladas y las exportaciones en 250 toneladas. Este tráfico tendrá ahora que hacerse a través de Qacha's Nek. Sin embargo, como la carretera actual no permite el paso de vehículos comerciales de tamaño mediano, no se puede transportar el tonelaje necesario.

34. La población de la zona se calcula en aproximadamente 21.000 personas, dedicadas en su mayor parte a la agricultura de tierras áridas y a la cría de ganado. Hay algunas posibilidades de aumento en el empleo remunerado y la actividad local en relación con el turismo en el parque nacional donde actualmente hay un pequeño albergue. Sin embargo, la ampliación del turismo depende críticamente del suministro de mejores accesos.

35. El Gobierno tiene la intención de construir oportunamente una carretera de grava transitable en todo tiempo (clase 3) de Tsoelike a Sehlabathebe. Los cálculos preliminares hechos por el Ministerio de Obras Públicas sugieren un costo total de 3,754 millones de rands, lo que coincide con los cálculos preparados por los

consultores en el estudio sobre el transporte nacional de 1974 para carreteras de esta clase. Sin embargo, una carretera totalmente construida según esas normas probablemente requeriría por lo menos tres años para los estudios y la construcción. Existe la necesidad inmediata de que el camino actual se mejore suficientemente para permitir el acceso de mercaderías y personas. Esto implicaría, como medida a corto plazo, realizar mejoras aisladas como las que se realizaron en la carretera de Quthing a Qacha's Nek que deben incluir desagües, alcantarillas, recubrimiento con grava en algunas partes y algunas renivelaciones de menor importancia de la carretera.

36. Basándose en el costo de las mejoras parciales realizadas en la carretera de Quthing a Qacha's Nek por valor de 10.000 rands a 11.000 rands por kilómetro, la misión calcula que un programa de mejoras aisladas para la carretera de Tsoelike/Sehlabathebe probablemente costará entre 15.000 y 16.000 rands por kilómetro. El mayor costo resulta de que el trabajo se realizará en un terreno más difícil, en una zona menos accesible y en condiciones de inflación durante el año anterior. El costo total, por lo tanto, de mejoras aisladas para esta carretera sería de aproximadamente 1,1 millones de rands.

37. Las mejoras aisladas propuestas para el sector deben ser tales que permitan el acceso inmediato a Sehlabathebe por vehículos comerciales medianos con tracción en dos ruedas y ómnibus pequeños, por ejemplo, para 20 a 25 pasajeros. Aun con estas mejoras, sin embargo, la carretera podría considerarse solamente como un camino de acceso mejorado. Como tal, el tráfico no puede ser posible en todo momento porque puede haber breves períodos durante las lluvias en que solamente podrían utilizarse vehículos con tracción en cuatro ruedas. Ese camino de acceso mejorado también resultaría muy caro de mantener.

38. Se necesita un estudio completo para determinar la clase y ubicación óptimas de una carretera adecuadamente construida basados en las necesidades sociales y las posibilidades económicas de la zona correspondiente. El proyecto para mejoras aisladas debe contener disposiciones para este estudio.

39. En resumen, por lo tanto, la misión propone un enfoque en dos etapas para proporcionar acceso adecuado en toda clase de tiempo a la zona de Sehlabathebe. La primera etapa se dedicaría a mejoras aisladas inmediatas y a renivelamientos menores para que el camino actual pudiera utilizarse, con un costo actual calculado de 1,1 millones de rands, y un estudio económico y de ingeniería para determinar la clase y la ubicación de una carretera para todo tiempo totalmente construida, a un costo calculado de 250.000 rands. El costo total de la fase 1 sería por lo tanto, de 1,350 millones de rands. La fase 2 del proyecto implicaría la reconstrucción de una carretera para todo tiempo totalmente construida. El Ministerio de Obras Públicas ha hecho un cálculo preliminar - aproximadamente 3,750 millones de rands - para construir una carretera de grava de la clase 3, en todo caso se dispondrá de cálculos más exactos cuando el estudio económico y de ingeniería, propuesto como parte de la fase 1, quede terminado. En cifras generales, el total para la fase 1 y la fase 2 será de aproximadamente 5,1 millones de rands.

40. La fase 1 del proyecto, incluido el estudio económico y de ingeniería y las mejoras aisladas inmediatas del camino actual, requerirá entre diez y doce meses para su terminación. La construcción de una carretera para todo tiempo adecuadamente construida probablemente requerirá de 18 a 30 meses.

b) Conservación de carretera de emergencia desde Quthing hasta Sehlabathebe

41. La restricción del viaje de ciudadanos de Lesotho a través de los caminos cortos que cruzan la frontera desviará el tráfico a la carretera de Quthing/Qacha's Nek. En este tráfico desviado estará incluido un número importante de vehículos comerciales de tamaño mediano que actualmente se utilizan para transportar mercaderías a las partes meridional y sudoriental de Lesotho y desde ellas. Es difícil predecir el nivel de tránsito pero en 1970, según los cálculos del estudio sobre el transporte realizado por Roughton and Partners, se importaron 25.000 toneladas de artículos básicos en las regiones meridional y sudoriental de Lesotho a través de los tres pasos fronterizos (Ramatseliso, Qacha's Nek y Ongeluke's Nek). Desde entonces la población de la zona ha aumentado aproximadamente en un 2% por año y probablemente el tráfico también ha aumentado. Sin embargo, las reducciones en el ingreso real como resultado de las limitaciones impuestas sobre los viajes probablemente conduzcan a menores niveles de consumo y a un tránsito reducido.

42. Si el nivel de importaciones continúa en aproximadamente 25.000 toneladas por año (el tonelaje exportado es menor y no afectaría considerablemente el número de vehículos necesarios para ese tránsito), se necesitarán otros 26 vehículos comerciales de tamaño mediano (siete a ocho toneladas) para los trayectos más prolongados que representa el prestar servicios a la región desde Makhaleng o Maseru. Además del transporte de mercaderías, muchos vehículos que anteriormente iban a Matatiele utilizarán la carretera de Quthing a Qacha's Nek. También habrá importante tránsito como resultado de los proyectos de emergencia en la zona, para transportar alimentos y equipo y permitir el movimiento necesario de personal relacionado con los proyectos. Probablemente el tránsito en la carretera de Quthing a Qacha's Nek exceda del que actualmente se observa y sea mucho mayor que el nivel en que se basó el programa de mejoras aisladas para la carretera Quthing-Qacha's Nek.

43. Un estudio de viabilidad para mejorar la carretera a Qacha's Nek ha quedado terminado recientemente y es probable que se construya alguna clase de carretera totalmente construida. Evidentemente, se necesitan ahora mejoras importantes en la carretera, aun cuando el programa de mejoras aisladas tuvo éxito al suministrar acceso de emergencia a Qacha's Nek.

44. Entre el momento en que se arregle la financiación para la nueva carretera y el momento en que se inicie la construcción transcurrirá bastante tiempo. Por lo tanto se necesita un proyecto de emergencia para facilitar el mantenimiento en la carretera de Quthing a Qacha's Nek.

/...

45. Consideraciones análogas se pueden aplicar a la ruta de Qacha's Nek a Sehlabathebe. En el proyecto a) que comprende un estudio completo de las posibles necesidades en materia de carreteras se incluyó un programa de mejoras aisladas de emergencia para esta ruta. Se señaló, sin embargo, que probablemente transcurran por lo menos dos años entre el final del programa de mejoras aisladas y la construcción de una carretera para todo tiempo totalmente construida.

46. Por lo tanto, hay una solicitud de un programa de mantenimiento de carreteras de emergencia hasta que se pueda reconstruir la carretera de Quthing a Sehlabathebe. No se puede exagerar la importancia del mantenimiento para asegurar comunicaciones por carretera razonables para Quthing, Qacha's Nek y Sehlabathebe.

47. Sobre todo se necesita una unidad de equipo pesado para facilitar el mantenimiento. El Ministerio de Obras Públicas ha preparado una lista del equipo necesario para el mantenimiento de emergencia en el tramo de 210 kilómetros de la carretera entre Qacha's Nek y Quthing. Se necesita lo siguiente: 3 motoniveladoras, 2 empujadoras, 2 elevadoras frontales, 6 camiones volcadores, 2 apisonadoras, un camión para reabastecimiento de agua y tres vehículos Land Rover. Estos elementos deben ser suficientes para proporcionar servicios de mantenimiento también para la carretera de Qacha's Nek a Sehlabathebe. La misión conviene en que se necesita urgentemente esa unidad de equipo pesado.

48. Si no se suministra una unidad de equipo pesado, el programa de mantenimiento podrá realizarse con equipo alquilado. Utilizando los cálculos de costos basados en equipo alquilado del Ministerio de Obras Públicas y suponiendo que la construcción de la carretera de Quthing-Qacha's Nek comience dentro de 18 meses y que la construcción de la carretera totalmente construida de Qacha's Nek a Sehlabathebe comience dentro de dos años y requiera aproximadamente dos años para su terminación, la distribución por etapas de las actividades de ese programa de mantenimiento de emergencia parecería ser la siguiente:

	<u>Primer año</u>	<u>Segundo año</u>	<u>Tercer año</u>
Quthing-Qacha's Nek	R 960 000	R 480 000	Mantenimiento incluido en el proyecto de carreteras
Qacha's Nek-Sehlabathebe	-	R 100 000	R 50 000
Total: (1.590.000 rands)	R 960 000	R 580 000	R 50 000

c. Servicio nacional de camiones

49. La propuesta de organizar un servicio nacional de camiones fue examinada durante varios años y firmemente recomendada en el estudio sobre los transportes de 1974 realizado por Roughton and Partners. Las restricciones a los viajes han aumentado considerablemente las distancias de aprovisionamiento a Qacha's Nek y Sehlabathebe. Cuando se utilizaba Matatiele como centro de aprovisionamiento, la distancia a Qacha's Nek era de 35 kilómetros y a Sehlabathebe era 45 kilómetros. Utilizando las carreteras de Lesotho, la distancia de aprovisionamiento a Zastron será de 275 kilómetros desde Qacha's Nek y 352 kilómetros desde Sehlabathebe. Si los suministros se transportan desde Maseru, las distancias aumentarán en 120 kilómetros.

50. El tráfico a granel a las regiones de Qacha's Nek y de Sehlabathebe hasta ahora se ha transportado en unos 20 vehículos. Este número será totalmente insuficiente para transportar cargas a distancias más largas.

51. En el informe de Roughton and Partners se afirmaba que en zonas remotas los comerciantes frecuentemente ocupan posiciones de monopolio y sugirió que la creación de un servicio nacional, al introducir la competencia, podría reducir los precios casi un tercio en algunos de los transportes más largos. Además, un servicio nacional más ventajoso por sus mecánicos, servicios de reparación y vehículos de recuperación reduciría el riesgo que lleva consigo el operar en zonas difíciles y remotas y reduciría los costos del transporte.

52. Se ha indicado ya que las importaciones a la zona de Qacha's Nek se calcularon en 25.000 toneladas aproximadamente en 1970. Para transportar anualmente este tráfico en camiones de siete a ocho toneladas se requerirían 3.850 viajes (3.075 a Qacha's Nek y 775 a Sehlabathebe). Utilizando las velocidades sugeridas por los transportistas que conocen la zona, el tiempo del viaje desde Zastron a Qacha's Nek y a Sehlabathebe, suponiendo que se hicieran mejoras locales en el camino actual, sería de 9 horas y 13 horas respectivamente. Incluyendo el tiempo para la carga y descarga, el paso de aduanas, las comidas y los descansos, un viaje a Qacha's Nek llevaría un día y medio y a Sehlabathebe dos días. Por consiguiente, es poco probable que puedan esperarse más de dos viajes de ida y vuelta a la semana o 25 viajes aproximadamente al año por vehículo. Estos cálculos aproximados sugieren que se necesitan de 40 a 45 vehículos con una distribución igual del tráfico a lo largo del año. Ahora bien, hay momentos en que el tránsito aumenta debido, por ejemplo, a los alimentos antes de la estación de la cosecha y al combustible antes del invierno, lo que sugiere que probablemente se necesiten de 40 a 45 vehículos aproximadamente. Suponiendo que los comerciantes privados sigan explorando sus recursos actuales, 26 camiones más parecería el mínimo necesario para absorber el tráfico en las regiones sur y sudeste de Lesotho.

53. Con el programa de mejoras locales y suficientes gastos de mantenimiento, dos camiones medianos de dos ruedas motrices podrían afrontar las condiciones de la carretera a Qacha's Nek y a Sehlabathebe. En lo posible, los servicios deberían utilizar vehículos de dos ruedas motrices. Son menos caros que los vehículos de cuatro ruedas motrices y más fáciles y más baratos de mantener y conducir. Como la Compañía Nacional de Autobuses está utilizando autobuses Mercedes exclusivamente,

probablemente sería más económico utilizar camiones Mercedes para el transporte. Esto permitiría compartir los servicios de mecánicos capacitados y realizar mayores economías en la compra de equipo para las reparaciones. También reduciría el costo de las existencias y de las piezas de repuesto ya que muchas de las piezas de los autobuses y los camiones Mercedes son intercambiables. Ahora bien, a corto plazo, algunos de los vehículos requerirán cuatro ruedas motrices hasta que se mejoren las carreteras. En cuanto se hayan llevado a cabo los programas de carreteras, los vehículos de cuatro ruedas motrices podrían destinarse a satisfacer las necesidades en otras partes del país.

54. Los servicios de camiones propuestos por el Gobierno se compondrían de 26 camiones medianos (de siete a ocho toneladas), un número reducido de los cuales sería de cuatro ruedas motrices, así como camionetas, furgonetas y vehículos especializados. El costo total de la propuesta ascendería aproximadamente a un millón de rands.

55. A juicio de la misión, hay que examinar los arreglos para la reparación y el mantenimiento de los servicios nacionales. Un centro principal de mantenimiento y reparación en Quthing sería evidentemente importante y la situación en Qacha's Nek causa cierta preocupación. Tanto la Compañía de Autobuses de Lesotho como el propuesto número de camiones requerirían mejores servicios de mantenimiento y reparación en Qacha's Nek. Ya se ha aprobado el proyecto de establecer un taller de obras públicas, pero éste por sí mismo no atendería ni las necesidades del servicio de camiones ni las de los propietarios de vehículos privados de Qacha's Nek y Sehlabathebe. En el momento actual, no hay un servicio suficiente de reparaciones y mantenimiento para los vehículos privados en todo el distrito de Qacha's Nek. Esto ha creado una grave situación dado que los ciudadanos de Lesotho ya no pueden disponer de los servicios de reparación de Matatiele.

56. Hay tres formas posibles de proporcionar estos servicios. La compañía de autobuses y la propuesta flotilla de camiones podían recibir servicios de reparación y mantenimiento mediante un nuevo centro organizado específicamente para sus necesidades. Otra posibilidad sería hacer arreglos para que el centro del Ministerio de Obras Públicas pudiera utilizarse con carácter ordinario o extraordinario. Ahora bien, ninguna de estas posibilidades satisfaría las necesidades de los propietarios de vehículos privados del distrito de Qacha's Nek. Según las estadísticas de 1975, había aproximadamente 40 vehículos de propiedad privada en la zona y es muy dudoso que un taller de obras públicas o un taller creado específicamente para las flotillas de autobuses y camiones atendiera sus necesidades. Tal vez el gobierno desee explorar la creación de un servicio de mantenimiento comercial, para el sector privado o en empresas conjunta. Evidentemente, el pequeño número de vehículos privados de la zona no justifica el establecimiento de un servicio suficiente de reparación y mantenimiento. Si se quiere que haya un servicio comercial suficiente, probablemente será necesario que el Gobierno contrate cierto nivel mínimo de mantenimiento y reparación de los autobuses y camiones.

57. Será vital para el éxito del servicio nacional de camiones disponer de excelentes medios de reparación y mantenimiento. El Gobierno se propone establecer un taller principal de reparación en Quthing y hacer arreglos para un servicio de mantenimiento en Qacha's Nek. Evidentemente estos servicios son esenciales.

/...

58. Además, para asegurar la eficacia del sistema de transportes, debería prestarse especial atención a la cuestión de la administración. Dada la urgencia de establecer el servicio nacional de automóviles, debería considerarse atentamente la posibilidad de celebrar un contrato de administración por un período inicial de dos años o crear cierto tipo de empresa conjunta con una compañía experimentada de camiones.

d) Mejora de las pistas de aterrizaje de las zonas más gravemente afectadas

59. Los proyectos a), b) y c) proporcionarán un nivel mínimo de servicios de transporte por carretera al distrito de Qacha's Nek. Para complementar estos proyectos, es necesario mejorar las cuatro pistas de aterrizaje más gravemente afectadas de la zona. Las pistas, situadas en Qacha's Nek, Sehlabathebe, Sehonghong y Mashai, figuraron entre las ocho pistas de aterrizaje que requerían mejoras señaladas en proyectos anteriores. El costo total de realizar las mejoras necesarias en las cuatro pistas de aterrizaje es aproximadamente de 170.000 rands, desglosado de la manera siguiente: Qacha's Nek, 102.000 rands; Sehlabathebe, 26.000 rands; Sehonghong, 23.000 rands y Mashai, 180.000 rands. El aumento correspondiente en los gastos ordinarios anuales se calcula en 10.000 rands.

60. Los documentos detallados de los proyectos, incluidas las especificaciones y los trabajos que han de realizarse en cada pista de aterrizaje, pueden obtenerse de las Naciones Unidas o del Gobierno de Lesotho. Estas pistas de aterrizaje se utilizan ampliamente tanto para el transporte de pasajeros como de carga, y serán incluso más importantes con la restricción de los viajes a través del Transkei y con la ampliación de los servicios de la Lesotho Airways Corporation. Dos aviones gemelos se agregarán en breve a los servicios y requerirán que se mejoren las pistas de aterrizaje.

61. Para las tres pistas de aterrizaje, Qacha's Nek, Sehonghong y Mashai, la seguridad de las operaciones y el volumen de tráfico en perspectiva justifican las mejoras. Las estadísticas del tráfico para 1976 son las siguientes:

	<u>Número de aeronaves</u>	<u>Número de pasajeros</u>	<u>Carga</u> (kilogramos)
Qacha's Nek	2 822	5 139	125 000
Sehonghong	1 534	2 340	46 176
Mashai	1 150	963	119 000

62. El caso de Sehlabathebe es algo diferente. En 1976 hubo poquísimos tráfico en Sehlabathebe. Pero la pista de aterrizaje de Sehlabathebe difícilmente se puede describir como un campo de aterrizaje. La superficie de la pista es muy áspera y está sumamente erosionada. No tiene señales de vuelo y la propia pista está mal definida y es difícil de usar. No tiene drenaje adecuado y siempre que llueve se plantean graves problemas con el agua en la pista.

/...

63. En este momento se necesita urgentemente mejorar la pista de aterrizaje de Sehlabathebe ya que la zona está prácticamente aislada. Incluso con la terminación de las mejoras locales de la carretera no será fácilmente llegar a Sehlabathebe en caso de emergencia. Si el campo de aterrizaje ha de utilizarse de alguna manera es esencial que las aeronaves puedan aterrizar con seguridad. Además de las necesidades de emergencia, es probable que haya un aumento del tráfico, debido al movimiento del personal destinado a proyectos de emergencia y al fomento de la zona, al movimiento de la mano de obra contratada y al transporte de los suministros requeridos con urgencia. También es posible que sigan aumentando los servicios de pasajeros y de carga debido al desarrollo del turismo en el Parque Nacional.

64. Sería sumamente conveniente iniciar las mejoras de las cuatro pistas de aterrizaje inmediatamente. Ahora bien, si hay que escalonar los trabajos, la misión recomienda que se dé prioridad a las mejoras en Qacha's Nek y en Sehlabathebe seguidas, lo antes posible, por las mejoras en Mashai y en Sehonghong.

2. Proyectos que permitan desarrollar Qacha's Nek como zona de suministros y servicios para la región

65. Qacha's Nek es el centro administrativo y es necesario seguir desarrollándolo para que sustituya al anterior centro de suministro y servicios de Matatielé. Entre los principales proyectos que se están llevando a cabo figuran dos servicios de venta al por mayor, un nuevo hospital y un taller de obras públicas. También será necesario establecer servicios adicionales de almacenamiento, reparaciones y mantenimiento para los autobuses y camiones que circulan entre Qacha's Nek y Quthing y que sirven a Sehlabathebe. En el momento actual, además de las escuelas primarias y secundarias, hay un centro de capacitación agrícola y una escuela normal de maestros en la zona. También se está ejecutando un proyecto para mejorar los servicios telefónicos de la zona y para sustituir el enlace HF con el resto de la zona por equipo UHF.

66. Además de los proyectos recomendados para Qacha's Nek, la misión cree que deberían adoptarse inmediatamente medidas para proporcionar a Qacha's Nek suministros suficientes y fiables de agua y electricidad.

a) Abastecimiento de agua

67. Durante la visita de la misión a Qacha's Nek, el uso del agua estaba restringido. El abastecimiento de agua existente se toma de manantiales y se envía a un depósito desde el que se proporciona el agua a los consumidores por gravedad. Las demandas de agua exceden la capacidad de los manantiales. Ya se ha preparado un proyecto para abastecer de agua a ocho centros de Lesotho. El plan para Qacha's Nek comprende la preparación de varios pozos y el bombeo del agua al depósito existente. Dada la urgencia de proporcionar agua suficiente para los establecimientos existentes y los nuevos, la misión cree que debería darse máxima prioridad al proyecto para Qacha's Nek.

68. Ahora bien, como pasará algún tiempo antes de que pueda terminarse el proyecto, debería ampliarse el abastecimiento actual de agua con carácter de emergencia. Afortunadamente, como parte de los trabajos exploratorios para el sistema final de abastecimiento de aguas, ya se ha perforado un pozo de sondeo que podría utilizarse como primer paso hacia el proyecto completo de abastecimiento. Este requeriría una bomba y tuberías para conectar el nuevo pozo con el depósito existente. El costo total de ese proyecto de emergencia ascendería aproximadamente a 100.000 rand. Con una planificación cuidadosa este esfuerzo podría integrarse en el proyecto definitivo para proporcionar un abastecimiento suficiente de agua a Qacha's Nek.

b) Electricidad

69. En el momento actual, casi toda la electricidad consumida en Lesotho procede de las líneas de transmisión de la Comisión de Suministro de Electricidad de Sudáfrica. Toda línea de transmisión para proporcionar energía eléctrica a Qacha's Nek procedente de Sudáfrica tendría que pasar por el Transkei y sería muy cara. Conectar con la red de transmisión existente dentro de Lesotho también sería sumamente caro.

70. Solamente hay dos pequeños generadores en Qacha's Nek, uno que sirve a la oficina de correos y al hospital y el otro que sirve al hotel. Las necesidades de la escuela normal de maestros, del centro de capacitación agrícola, del hotel, de la línea de policía y de los nuevos proyectos tales como el hospital, el taller de obras públicas y los dos establecimientos de ventas al por mayor y el servicio de mantenimiento y reparación para los autobuses y para los camiones justificará la construcción de una central de energía eléctrica.

71. No es posible prever la demanda precisa de energía en la zona de Qacha's Nek. Teniendo presente el tiempo requerido antes de que se terminen los estudios relativos al desarrollo de la energía hidroeléctrica y de la red nacional, el Gobierno propone construir una central en Qacha's Nek. Se propone un edificio en el que se instalarían cuatro generadores de 250 KVA. Ahora bien, en la presente fase el Gobierno proyecta solamente encargar dos generadores: uno para atender a la demanda de energía y otro como sustituto.

72. Recientemente se ha realizado un estudio sobre el costo de generar electricidad en Lesotho que indica que en tanto que los costos de capital serían más altos para los motores diesel, el costo por kilovatios hora producidos sería significativamente más bajo que si se instalaran motores de turbina de gas. El cálculo gubernamental de los costos del proyecto se ha revisado a base de alternadores de 250 KVA Rolls Royce/Petbow con silenciadores incluidos. El costo total del proyecto, incluido el edificio, los generadores, los cuadros de control, los transformadores, las subestaciones de distribución y las líneas de abastecimiento se aproxima a 250.000 rand.

73. Los ingenieros informan de que la construcción de la estación y las subestaciones requeriría según los cálculos cuatro meses y que el equipo podría entregarse en un plazo de tres meses si se encargara inmediatamente.

74. Un servicio centralizado generador de electricidad en Qacha's Nek influiría en el diseño y los costos del nuevo hospital que ha de construirse en Qacha's Nek y en los tipos de bombas y de motores que se utilizaran en el proyecto de abastecimiento de agua.

3. Proyectos para proporcionar empleo y mejorar el acceso a las zonas aisladas del sur y el sudeste de Lesotho

75. El Gobierno de Lesotho está particularmente preocupado por la reducción en el ingreso real y en las oportunidades de empleo de las partes sur y sudeste a consecuencia de las restricciones de los viajes a Sudáfrica. Se pidió a la misión que ayudara a formular proyectos para resolver las dificultades de la gente de la región. El Gobierno esperaba también que pudieran formularse proyectos para fomentar la producción y la comercialización de las cosechas destinadas a la venta.

76. En el momento actual, las dificultades de acceso y los gastos del transporte predominan sobre los restantes obstáculos para el desarrollo de la región. Por consiguiente, la misión considera que debería darse máxima prioridad a la construcción de carreteras por ser la mejor manera de crear inmediatamente oportunidades

de empleo en las zonas sur y sudeste del país. Actualmente se están ejecutando programas importantes para mejorar los medios de transporte y de acceso, financiados mediante asistencia bilateral y multilateral, incluido un programa importante de alimentos para los trabajadores en la construcción de carreteras. Sin embargo, la misión cree que deberían hacerse más esfuerzos en este sentido.

a) Carreteras de acceso y carreteras secundarias, equipo y almacenamiento

77. Además de los proyectos (véanse párrs. 31 a 48) que se refieren al problema de proporcionar y mantener una razonable red de carreteras de Quthing hacia Sehlabathebe, a través de Qacha's Nek, la misión recomienda que se dé prioridad a dos tipos más de carreteras. En primer lugar, es necesario proporcionar carreteras de acceso a las partes meridionales del distrito de Quthing que actualmente están cortadas del resto de Lesotho. En segundo lugar, se necesitan nuevas carreteras secundarias que den acceso a las zonas rurales interiores. La construcción proporcionará oportunidades de empleo y contribuirá a compensar el descenso de los ingresos reales en las regiones más gravemente afectadas.

78. Se recomiendan dos carreteras de acceso descritas aproximadamente en el mapa que figura en el anexo II. La primera carretera va desde Myanyane a Sixondo pasando por Dilly Dilly y la otra va desde Tosing a Mádile (Daliwe). La grave situación existente en esta parte de Lesotho se señaló en el párrafo 25. Ya han comenzado los trabajos en la carretera de Dilly Dilly y la misión viajó sobre partes del camino que se está construyendo con arreglo a un programa de alimentos a cambio de trabajo. Aún no han comenzado los trabajos de acceso de Tosing a Mádile (Daliwe).

79. La misión recomienda también que se construyan dos carreteras secundarias. Una iría de Seaka a Nohana y la otra desde Sekakes a Mohlanapeng, pasando por Tebellong.

80. La misión cree que debería darse prioridad a las carreteras de acceso y que la actual unidad mecánica con ayuda alimentaria que trabaja en esa zona debería emplearse en aquéllas. Además, si se quiere que las carreteras se construyan en un plazo y a un costo razonables debería proporcionarse otra unidad pesada de construcción de carretera. La unidad debería estar formada por dos aplanadoras D6, una niveladora de T600, dos compresores, un tractor y remolque y una camioneta. Ese equipo podría conseguirse alquilándolo o comprándolo. Según la información proporcionada a la misión, los costos del alquiler prolongado del parque mecánico del Gobierno para esa unidad ascenderían a 31.500 rand para cada período de 3 meses.

81. En vista de la urgencia de la situación, la misión ha preparado un proyecto para las carreteras de acceso y las carreteras secundarias partiendo del supuesto de que se construirán pagando en alimentos por el trabajo. Si se proporcionan los alimentos, el equipo, los instrumentos y la mano de obra, la construcción de las carreteras de acceso debería terminarse en el plazo de un año. Si se comienza pronto, el programa de construcción y mejora de las carreteras secundarias continuaría a lo largo del segundo año y duraría hasta el tercer año. Sería necesario mantener todos los caminos y carreteras de reciente construcción. No obstante, la misión cree que aumentando la supervisión y utilizando mayor número de trabajadores, si se dispone de ellos, durante un período más breve, sería posible acelerar el programa.

82. La misión calcula el número de trabajadores de la manera siguiente:

<u>Carreteras de acceso</u>	<u>Longitud</u>	<u>Número de trabajadores</u>
Mjanyane-Dilly Dilly-Sixondo	35 kms	200
Tosing-Mádile (Daliwe)	46 kms	400
<u>Carreteras secundarias</u>		
Sekakes-Tebellong-Mohlanapeng	80 kms	200
Seaka-Nohana	59 kms	400

83. Para el primer año, se requerirían por día 1.200 trabajadores pagados en alimentos. Después, se necesitarían 600 trabajadores por día empleados en el mantenimiento, las mejoras y la continuación de la construcción durante un período de dos años. La misión cree que dado que ya se ha comenzado la construcción de emergencia de la carretera de Dilly Dilly mediante un programa de ayuda alimentaria, la mejor forma de realizar este programa de carreteras de acceso y secundarias sería ampliar el proyecto 352/4 WFP. La cantidad de alimentos requerida, utilizando la escala de raciones del actual proyecto 352/4 WFP, sería la siguiente:

(Toneladas métricas)

	<u>Primer año</u>	<u>Segundo año</u>	<u>Tercer año</u>
Harina de maíz	870	435	435
Aceite comestible	28	14	14
Leguminosas	42	21	21
Pescado enlatado	48	24	24

84. La misión entiende que los trabajos podrían empezar en todos estos caminos utilizando la ayuda alimentaria ya disponible mediante el actual programa de ayuda, si se dispusiera de la mano de obra y del personal de supervisión. Sin embargo, sería necesario proporcionar almacenamiento y herramientas adicionales y reconstituir las existencias a medida que se fueran agotando.

85. Para realizar este programa de empleo de emergencia y de carreteras de acceso y secundarias se necesitan varios artículos. Ya se mencionó (párr. 82) una unidad pesada de construcción de carreteras. Además del vehículo ligero incluido en esa unidad, será necesario el transporte de alimentos, de materiales y de equipo para apoyar los proyectos de carreteras. Se necesitarán camiones de 6 toneladas con 4 ruedas motrices; uno para el distrito de Quthing y otro para el distrito de Qacha's Nek. El costo estimado de proporcionar estos dos camiones es de 55.000 rand aproximadamente. Además, gran número de trabajadores necesitarán

herramientas de mano tales como picos, carros de mano, palas, palancas y azadas. La misión calcula que se necesitarán 40.000 rands para suministrar estas herramientas.

86. Para una supervisión suficiente de las unidades mecánicas y de los trabajadores será necesario aumentar los recursos. La misión cree que dos técnicos voluntarios de carreteras encargados de la capacitación y la supervisión serán vitales para el éxito del plan. Estos técnicos necesitarán dos furgonetas a un costo aproximado de 16.000 rand. La misión cree también que se necesita un mecánico voluntario de equipo pesado para asegurar la óptima utilización de este equipo y para reducir el tiempo de las operaciones de mantenimiento y reparación de menor importancia.

87. Sin servicios suficientes y seguros de almacenamiento y depósito, no se podrán realizar eficazmente los proyectos de emergencia en las zonas afectadas. Además, el sistema ampliado de transportes y la dificultad de llevar y traer los productos a la región afectada requiere mayores servicios de almacenamiento y depósito que cuando los suministros procedían de Matatiele. Además, la misión cree que la nueva situación requiere algunas modificaciones en los programas ya convenidos de almacenamiento y depósito.

88. Al examinar las necesidades en materia de almacenamiento y depósito, la misión consideró la ayuda alimentaria adicional requerida por los proyectos de carreteras en el contexto de las necesidades de almacenamiento correspondientes a las rutas de suministro a los distritos afectados y dentro de los mismos y en relación con el almacenamiento propuesto por la Reserva Alimentaria de la Montaña.

i) Almacenes de ayuda noruega

89. Ahora se dispone de fondos, con cargo a un proyecto de la Organización Mundial para la Agricultura y la Alimentación y el Organismo Noruego para el Desarrollo Internacional (NORAD), para construir tres almacenes en las tierras bajas de Lesotho. La misión recomienda que esos almacenes se ubiquen de la manera siguiente: i) 12.000 metros cuadrados en Quthing para la Reserva Alimentaria de la Montaña y la ayuda alimentaria de emergencia. Este debería ser un almacén de distribución directa y de tránsito; ii) 7.500 pies cuadrados en Qacha's Nek para ayuda alimentaria de emergencia; y iii) 7.500 pies cuadrados en Mohale's Hoek para la Reserva Alimentaria de la Montaña y las existencias de tránsito de ayuda alimentaria de emergencia.

ii) Almacenes de ayuda alimentaria de emergencia

90. Además de la reubicación de los almacenes del NORAD, se necesita otro almacén en Thaba-Tseka para atender la parte septentrional del distrito de Qacha's Nek. La misión recomienda que se proporcionen 4.050 pies cuadrados a un costo estimado de 33.000 rand.

iii) Ampliación de los almacenes para la Reserva Alimentaria de la Montaña

91. A fin de facilitar una distribución más amplia de la Reserva Alimentaria de la Montaña y hacer que estas reservas fueran más accesibles a las poblaciones remotas, deberían construirse cinco almacenes más pequeños, cada uno de 2.250 pies cuadrados aproximadamente. La misión calcula que estos almacenes costarían 130.000 rand.

iv) Subalmacenes para los programas de trabajo pagado en alimentos

92. Para apoyar directamente los programas de carreteras que se recomiendan, la misión calcula que se necesitarán nueve subalmacenes. Estos almacenes utilizarán para guardar los pagos de la ayuda alimentaria procedentes de los almacenes principales y también para proporcionar almacenamiento para el equipo y las herramientas de construcción de carreteras. Estos nueve almacenes, cada uno de unos 1.650 pies cuadrados, costarían 120.000 rand.

93. El programa costaría unos 770.000 rands, excluidos los costos de los alimentos y del personal de asistencia técnica.

b) Puente de pontones en Sekakes

94. Como no hay un puente sobre el río Senqu entre Qacha's Nek y Quthing, todo el sector al norte del río no tiene acceso al sistema de carreteras de Lesotho. En efecto, durante la subida de las aguas, la zona queda de hecho cortada sin contacto con el resto de Lesotho. Una parte importante del programa de carreteras secundarias (véanse párrs. 77 a 93) era la carretera de Sekakes a Mohlanapeng pasando por Tebellong. Ese y cualquier otro proyecto para el desarrollo o la creación de empleo en la zona, requiere un cruce del río. También se necesita mejorar el acceso a las escuelas y a las clínicas.

95. Aunque se está realizando un estudio de viabilidad sobre la ampliación de la carretera Maseru-Ramabanta para enlazar con la carretera Quthing-Qacha's Nek en Sekakes, es poco probable que se disponga de esa conexión en muchos años. Entre tanto, un puente de pontones debería atender a las necesidades y sería relativamente fácil de instalar. Se ha propuesto este proyecto, junto con el ensayo de cultivo de frutas y verduras y la cría de cerdos y de aves, y debería alentarse. La misión recomienda que se construya un puente de pontones en Sekakes cuyo costo aproximado sería de 210.000 rand.

4. Otros proyectos urgentes que resultan necesarios debido a la nueva situación

96. Se requieren urgentemente varios otros proyectos para ayudar al Gobierno a suministrar a la población de las zonas más seriamente afectadas servicios que anteriormente se suministraban en la República de Sudáfrica. También podrían adoptarse algunas otras medidas para compensar las reducciones en el ingreso real.

a) Distribución de emergencia de alimentos de la Reserva de Alimentos en la región montañosa

97. En las zonas más gravemente afectadas hay 228 escuelas primarias, siete escuelas secundarias, dos hospitales y el centro de capacitación de agricultores todos los cuales se verán seriamente afectados por el aumento en el costo de los suministros. Como medida de emergencia para aliviar estos costos mayores, la misión recomienda consignaciones de maíz de la Reserva de Alimentos en la región montañosa. Las consignaciones propuestas para las siete escuelas secundarias, los dos hospitales y el centro de capacitación de agricultores sumarían en total 70 toneladas, que serían distribuidas a base del número de estudiantes y de pacientes. Para las 228 escuelas primarias, la asignación sería de 280 toneladas, distribuidas a base de inscripción. Estas consignaciones reducirían las sumas disponibles para la Reserva de Alimentos en la región montañosa y se espera que los donantes interesados o el Programa Mundial de Alimentos reconstituyan las reservas.

b) Necesidades de medicinas y drogas

98. Los informes anteriores sobre Lesotho han recomendado que se establezcan reservas adecuadas de medicinas y drogas. El programa del Gobierno prevé mantener algunas medicinas y drogas en la Reserva de Alimentos en la región montañosa para satisfacer emergencias en zonas remotas. Se prevé mantener reservas de medicinas y drogas en los hospitales para evitar la escasez causada por dificultades y mantener reservas a granel en el almacén médico central de Maseru para distribuir las en caso necesario. Respondiendo a llamamientos anteriores, la comunidad internacional proporcionó algunos de los suministros necesarios. Sin embargo, todavía existe la necesidad de medicinas y drogas que son difíciles de obtener en breve plazo de los centros de suministro en Sudáfrica o para las cuales no sería conveniente depender de estas fuentes. En el apéndice III figura una lista de las principales drogas y medicinas necesarias. El Gobierno desea sumamente disponer de reservas adecuadas de estas medicinas y drogas importantes (costo: 400.000 rand). Cabe señalar que las necesidades con respecto a algunas de estas drogas para el resto de 1978 ya han sido satisfechas.

c) Almacenamiento de drogas a granel

99. La misión visitó los almacenes médicos centrales en Maseru. El almacén funciona básicamente como tienda para distribuir medicinas y no está destinado al almacenamiento a granel. Por lo tanto, existe una necesidad urgente de construir un pequeño edificio de almacenamiento a granel en relación con los actuales almacenes médicos centrales (el costo estimado es de 50.000 rand).

/...

100. La misión también tomó nota de la urgente necesidad de disponer de farmacéuticos capacitados en los almacenes médicos centrales. Esta necesidad fue identificada en informes anteriores pero la situación se ha vuelto crítica debido a que un farmacéutico capacitado se ha pasado al sector privado.

d) Clínicas rurales en Sixondo y Matebeng

101. Debido a las restricciones de viaje en Ramatseliso y en Tele, las comunidades en torno a Matebeng y Sixondo ya no pueden obtener atención médica en la República de Sudáfrica. Por lo tanto se necesitan urgentemente clínicas rurales en cada una de estas zonas. La clínica de Sixondo fue ubicada teniendo presente el acceso por carretera propuesto y la clínica en Matebeng estará mejor servida y será más accesible para la población en el distrito de Qacha's Nek como resultado de las mejoras en las pistas de aterrizaje y carreteras en la zona. Las clínicas costarán 50.000 rand cada una. Cada clínica necesitará dos enfermeras expatriadas durante dos o tres años hasta que se disponga de enfermeras locales. Además, se debe suministrar a cada clínica un transmisor receptor para mantenerse en comunicación con el resto de Lesotho.

102. Además de las enfermeras para cada una de las clínicas, se necesita urgentemente un médico en Qacha's Nek. El hospital de Qacha's Nek será reemplazado oportunamente por un nuevo hospital con personal adecuado. Sin embargo, debido a que la población en los alrededores de Qacha's Nek y Sehlabathebe ya no puede obtener atención médica de la República de Sudáfrica, se está utilizando mucho más la instalación existente en Qacha's Nek y se necesitan urgentemente servicios de un médico.

e) Mejoras en la pista de aterrizaje en Semongkong

103. La pista de aterrizaje de Semongkong es uno de los aeropuertos más importantes en el interior de Lesotho y ha sido clasificada como campo de aviación de categoría 1 por las autoridades. Durante 1976 hubo 3.788 movimientos de aviones que transportaron 17.216 pasajeros y 326.916 kilogramos de carga. Se espera que el tránsito en este aeropuerto aumente considerablemente. La pista existente es baja y se inunda durante las lluvias. En cada uno de los dos años anteriores, el aeropuerto ha sido declarado fuera de servicio durante las temporadas de lluvias y ha sido necesario adoptar medidas provisionales para que pudiera volver a ser utilizable. Se puede obtener del Gobierno de las Naciones Unidas un documento del proyecto detallado para mejorar la pista de aviación en el que se dan los detalles y los trabajos necesarios. En términos generales, el proyecto supone elevar la pista con una superficie y desagüe adecuados. También se propone rodear con una cerca la zona de aterrizaje y ampliar la pista en preparación para su uso por aviones Twin Otters. El costo total del proyecto es de aproximadamente 234.000 rand.

/...

f) Programa para aumentar los ingresos en la zona

104. Si los proyectos recomendados para mejorar las comunicaciones por carretera y por aire no se aplican, será posible considerar la producción de cosechas comerciales de alto valor para ayudar a compensar la disminución en el ingreso real en las zonas más gravemente afectadas de Lesotho. Hasta ahora se ha hecho muy poco con respecto a estas cuestiones debido a que la inaccesibilidad y los altos costos de transporte hacen improbable que esos planes sean viables. Pero con un transporte mejorado la situación cambiará. Varios proyectos relacionados con la producción de cosechas comerciales han sido ejecutados en otras partes de Lesotho. El Gobierno cree que la experiencia obtenida en estos proyectos será de gran valor para realizar nuevas actividades en el distrito de Qacha's Nek.

105. Entre los proyectos posibles que el Gobierno desearía realizar figuran los siguientes:

- i) Semillas de patatas en Qacha's Nek (se está ejecutando un proyecto de semillas en Quthing con asistencia del Fondo de Desarrollo Europeo (FDE) y otro en Thaba-Tseke con la ayuda de la Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional (ACDI);
- ii) Fomento de la producción de legumbres de regadío (el PNUD ha apoyado un proyecto de riego experimental en Quthing);
- iii) Proyecto experimental para la producción de cebada;
- iv) Proyecto experimental para el cultivo de frutas;
- v) Proyecto de pesca, especialmente la cría de truchas en los arroyos de las montañas (el Gobierno del Reino Unido apoya actualmente la primera fase de un proyecto de desarrollo de pesquerías);
- vi) Proyectos para mejorar la cría de ganado y la administración de pastos (el Fondo de Desarrollo Europeo (FDE) está ejecutando un proyecto sobre ganado cerca de Quthing, y el Reino Unido proporciona servicios de apoyo en las zonas montañosas);
- vii) Cría de aves de corral y cerdos (esos planes ya reciben apoyo de los Países Bajos y de otros donantes y el Gobierno considera que las posibilidades de proyectos análogos en las regiones más afectadas son buenas).

106. La existencia de un centro de capacitación de agricultores en Qacha's Nek debe permitir que los donantes interesados empiecen a apoyar varios proyectos experimentales orientados hacia la introducción de productos de alto valor y de escaso bulto en el distrito de Qacha's Nek. Sin embargo, para que los centros de capacitación de agricultores en Qacha's Nek y Mohale's Hoek desempeñen una función innovadora en la introducción de nuevas cosechas y nuevas actividades, requerirán ayuda para ampliar su capacidad de funcionamiento y ampliación.

/...

B. Proyectos que están examinando los donantes y cuya prioridad ha aumentado

107. Varios proyectos identificados en informes anteriores de las Naciones Unidas sobre Lesotho son objeto de conversaciones adelantadas con posibles donantes. La pronta ejecución de algunos de estos proyectos ayudaría al Gobierno a compensar las repercusiones más graves de las nuevas restricciones sobre los viajes.

108. El mejoramiento de la carretera de Mohale's Hoek a Quthing, es sumamente importante para facilitar el acceso y reducir los gastos de transporte en el distrito de Qacha's Nek. La misión espera que pronto se pueda adoptar una decisión final sobre el proyecto y acelerar la financiación de las mejoras en la carretera.

109. El nuevo hospital en Qacha's Nek debe ser construido lo antes posible para proporcionar instalaciones y servicios de reemplazo para los anteriormente disponibles en la República de Sudáfrica.

110. A ser posible se debería acelerar, la construcción del depósito de obras públicas en Qacha's Nek.

111. Además se ha solicitado ayuda de varios organismos gubernamentales e intergubernamentales, para fortalecer la capacidad técnica del Ministerio de Obras Públicas. En consecuencia se debe proporcionar lo antes posible asistencia técnica adicional a ese ministerio.

112. Se han logrado acuerdos para mejorar la aviación civil suministrando otros dos aviones Twin Otter. Sin embargo, todavía se están celebrando conversaciones con respecto al suministro de asistencia técnica que es esencial para que los nuevos aviones puedan utilizarse al máximo. Por lo tanto se deben concentrar cuando antes los arreglos de asistencia técnica.

113. También se examina un proyecto para la producción y elaboración de aves de corral y su pronta ejecución sería muy valiosa.

C. Necesidades urgentes de asistencia técnica

114. Varios proyectos recomendados por la misión necesitan personal de asistencia técnica cuyo costo no está incluido en los cálculos para el proyecto. Para el relativo a los caminos de acceso - (véanse párrs. 77 a 93) se necesitarán los servicios voluntarios de dos técnicos en carreteras y de un mecánico de equipo pesado. Para el proyecto xi) relacionado con las instalaciones de almacenamiento de drogas a granel (véanse párrs. 99 y 100) se necesitan dos farmacéuticos capacitados. Para el proyecto relativo a clínicas rurales (párrs. 101 y 102) se necesitarán dos enfermeras.

115. Además de estas necesidades de asistencia técnica relacionadas con proyectos concretos, se necesita urgentemente un médico para satisfacer la mayor demanda en Qacha's Nek hasta que se construya el nuevo hospital.

/...

APENDICE I

Nota verbal de fecha 22 de febrero de 1978 dirigida al
Secretario General por el Representante Permanente de
Lesotho ante las Naciones Unidas a/

El Representante Permanente del Reino de Lesotho ante las Naciones Unidas saluda atentamente al Secretario General de las Naciones Unidas y tiene el honor de transmitirle el texto siguiente, recibido del Ministerio de Relaciones Exteriores de Lesotho:

"En contravención de los acuerdos sobre comercio, aduanas, trabajo y viaje existentes entre Lesotho y Sudáfrica, en particular el acuerdo de 1973 sobre trabajo en que se enumeran 15 puntos de entrada entre los dos Estados, Sudáfrica ha bloqueado en forma unilateral la frontera sudoriental de Lesotho que linda con la parte de Sudáfrica llamada Transkei.

Desde el viernes 17 de febrero de 1978, las autoridades sudafricanas, por conducto de sus secuaces del Transkei, han exigido visados, a un costo de 2,50 rands cada uno, a los ciudadanos de Lesotho que atraviesan el Transkei para dirigirse a otros lugares de Sudáfrica. Esta semana la situación empeoró cuando funcionarios sudafricanos de los puestos fronterizos de Ramatseliso, Qacha's Nek y Tele exigieron pasaportes internacionales en lugar de los documentos de viaje convenidos. Es evidente que el cumplimiento de esta exigencia implica el tácito reconocimiento del bantustán del Transkei.

El efecto práctico de la insidiosa medida de Sudáfrica es la completa interrupción de todo movimiento de bienes y personas en ambos sentidos a través de los puestos fronterizos mencionados. Para todos los fines y propósitos, la frontera sudoriental de Lesotho está cerrada. Durante la semana pasada, miles de basothos que normalmente atraviesan el Transkei para dirigirse a otras partes de Sudáfrica han quedado detenidos a ambos lados de la frontera. La negativa de las autoridades sudafricanas a permitir que ciudadanos de Lesotho regresen a su propio país es una burda violación de normas internacionalmente aceptadas.

Frente a esta situación, que amenaza su integridad y estabilidad, y acorde con su conocida posición contra el apartheid, en conformidad con la resolución 31/6 de la Asamblea General, Lesotho está movilizándose a su población con magros recursos para hacer frente a esta nueva acción en su contra del régimen racista de Sudáfrica. Concretamente, se han tomado las siguientes medidas para aliviar el sufrimiento de nuestro pueblo:

1. Se ha destinado 1.000.000 de rands para la inmediata construcción de una instalación de ventas al por mayor en Qacha's Nek y la capitalización del Servicio Nacional de Autobuses de Lesotho.

a/ Previamente publicado con la signatura S/12582.

2. Se va a iniciar inmediatamente el servicio de autobuses entre Qacha's Nek y Quthing. Junto con la indicada en l supra, esta medida está encaminada a reducir los efectos del bloqueo.
3. Se están asignando a Qacha's Nek y otras zonas afectadas servicios sanitarios adicionales, consistentes en personal y medicamentos.
4. Se están incrementando e intensificando proyectos de autoayuda para suministrar alimentos y empleos.
5. Se está acelerando la construcción de carreteras. Esto corresponde tanto a caminos de acceso como a cruces de ríos.
6. Se están enviando a las zonas afectadas suministros alimentarios de emergencia.

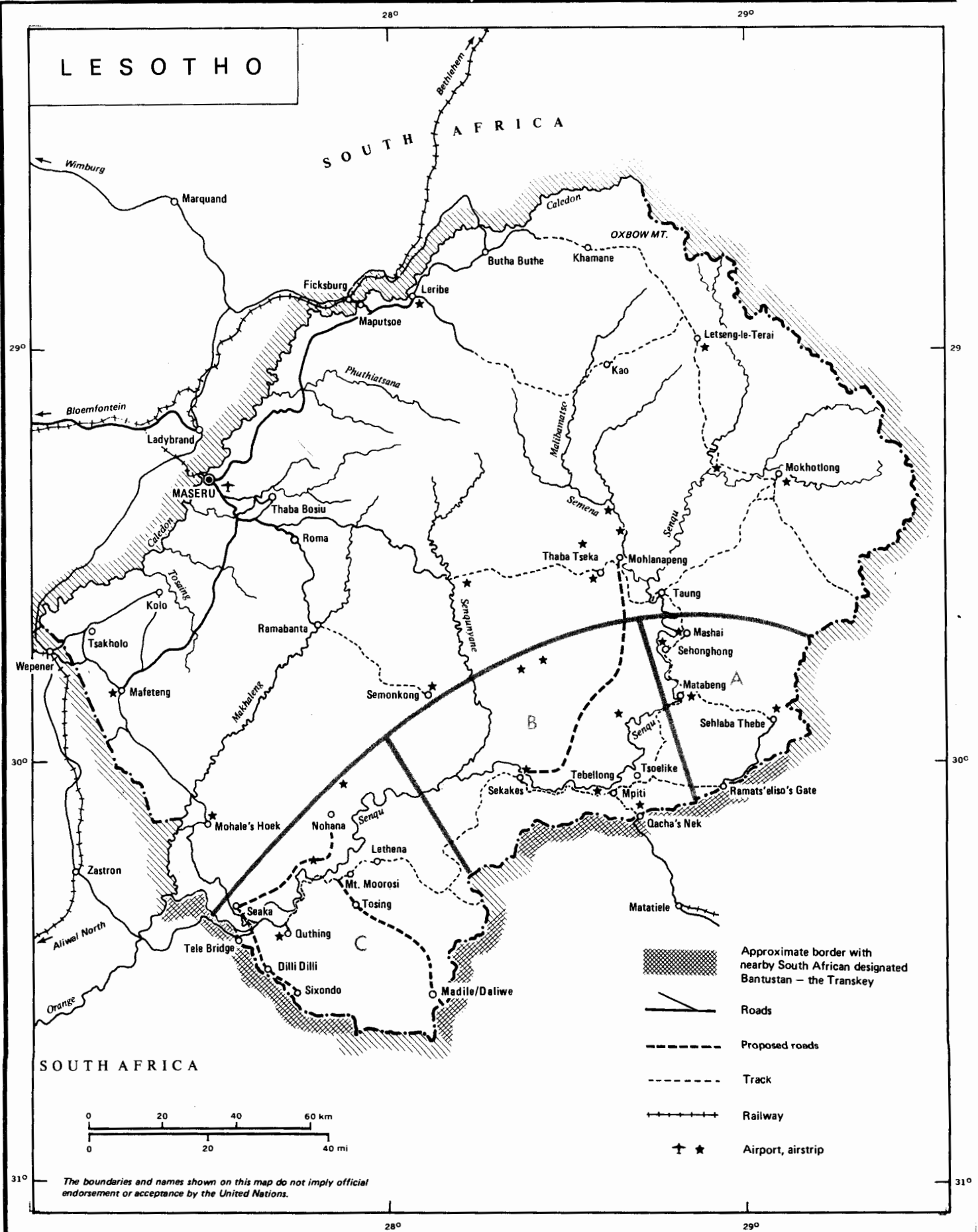
Lesotho se halla en estado de sitio y por tanto necesita apoyo moral y asistencia material de la comunidad internacional. Sus propios esfuerzos y recursos no bastan para hacer frente a la situación de emergencia que le ha impuesto Pretoria. Dado que el Consejo de Seguridad ya se ha hecho cargo del problema de nuestra frontera sudoriental con Sudáfrica, según su resolución 402, solicitamos que se organicen nuevas medidas de apoyo en nuestro favor y que se envíe inmediatamente una misión investigadora a Lesotho. De ser posible, tendría que participar en esta misión un jurista internacional con conocimientos especiales en controversias fronterizas y/o derechos y obligaciones de tránsito.

Rogamos a Vuestra Excelencia que nos preste socorro en esta hora de crisis. En razón de sus propios problemas y su empañada imagen internacional, Sudáfrica está deliberadamente, si no maliciosamente, desahogando su mal humor sobre nosotros. Necesitamos apoyo internacional para sobrevivir."

APENDICE II

Mapa de la zona y proyectos

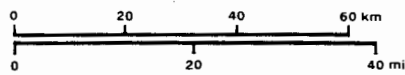
/...




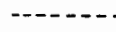
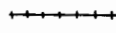



LESOTHO

SOUTH AFRICA

SOUTH AFRICA



-  Approximate border with nearby South African designated Bantustan - the Transkei
-  Roads
-  Proposed roads
-  Track
-  Railway
-  Airport, airstrip

The boundaries and names shown on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations.

APENDICE III

Lista de las drogas y medicinas que se necesitan

CLASE	CANTIDAD
Simethacone (tabletas)	600 X 1000
Methyldopa (tabletas) (500 mg)	400 X 1000
Hyochlorothiazide (tabletas) (50 mg)	200 X 1000
Slow K (tabletas) (600 mg)	200 X 500
* Diazepam (tabletas) (2 mg)	200 X 500
* Diazepam (tabletas) (5 mg)	200 X 500
* Diazepam (tabletas) (10 mg)	100 X 500
* Thioridazine (tabletas) (10 mg)	200 X 1000
* Thioridazine (tabletas) (25 mg)	200 X 1000
Spirolactone (tabletas) (25 mg)	100 X 1000
* Levodopa (tabletas) (250 mg)	10 X 1000
Phenformin T.D. (50 mg)	200 X 500
Lamprone (Clofazimme)	400 X 100
* Ethambutol	200 X 100
Rifampicin (150 mg)	100 X 100
Propantheline (10 mg)	200 X 1000
Carbamazepine (200 mg)	200 X 100
Vinaristine SO ₄ (iny.) (10 ml)	200 ampollas
Nitrogen Mustarct (iny.)	200 ampollas
Crolamiton (crema)	20.000 tubos
Na-d-thyroxine (tabletas) (2 mg)	60 X 1000
Dipyrimadole (tabletas) (25 mg)	200 X 100

/...

CLASE	CANTIDAD
Doxapram hd (iny.)	1000 ampollas
Ethacrynic acid (iny.) (50 mg)	1000 ampollas
Ethacrynic acid (tabletas) (50 mg)	100 X 100
* Ethosuximide (tabletas) (250 mg)	50 X 1000
Ethosuximide (iny.) (250 mg 15 ml)	1000
Psyllium hydrophillic mucilloid	5000
Priscoline	100 X 100
Declinax (Debrisoquine SO ₄) (20 mg)	200 X 100
Fluphenazine Deconoate inj. long acting	1000 ampollas
Limbriton-forte (tabletas)	100 X 500
Rivotril (tabletas) (0,5 mg)	100 X 100
Rivotril (iny.) (1 mg 2 ml)	1000 ampollas
Doxorubicin (iny.) (50 mg)	400 X 100
5 fluorouracil (tabletas) (500 mg)	400 X 100
5 fluorouracil unguento	400 X 100

* Estas drogas y medicinas han sido suministradas por conducto de la Cruz Roja japonesa. Por lo tanto, las necesidades de estos productos para el resto de 1978 han sido satisfechas. Sin embargo, hacia fines de 1978 se necesitarán suministros adicionales de estos productos.