



INFORME DE LA MISION ESPECIAL DEL CONSEJO DE SEGURIDAD
ESTABLECIDA EN VIRTUD DE LA RESOLUCION 326 (1973)

CONSEJO DE SEGURIDAD

ACTAS OFICIALES

VIGESIMO OCTAVO AÑO
SUPLEMENTO ESPECIAL No. 2

NACIONES UNIDAS

Nueva York, 1973

NOTA

Las firmas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas y cifras. La mención de una de tales firmas indica que se hace referencia a un documento de las Naciones Unidas.

Los documentos del Consejo de Seguridad (símbolo S/. . .) se publican normalmente en *Suplementos* trimestrales de las *Actas Oficiales del Consejo de Seguridad*. La fecha del documento indica el suplemento en que aparece o en que se da información sobre él.

Las resoluciones del Consejo de Seguridad, numeradas según un sistema que se adoptó en 1964, se publican en volúmenes anuales de *Resoluciones y decisiones del Consejo de Seguridad*. El nuevo sistema, que se empezó a aplicar con efecto retroactivo a las resoluciones aprobadas antes del 1º de enero de 1965, entró plenamente en vigor en esa fecha.

S/10896 y Corr.1 y Add.1

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
CARTA DE ENVIO		vi
I. INTRODUCCION.	1 - 35	1
A. Establecimiento de la Misión Especial.	1 - 13	1
B. Atribuciones y procedimientos.	14 - 21	5
C. Actividades de la Misión	22 - 35	6
II. VISITA AL REINO UNIDO	36 - 58	9
A. Reunión con Lady Tweedsmuir, Ministra de Estado, en la Oficina de Asuntos Exteriores y del Commonwealth del Reino Unido	38 - 43	9
B. Reunión con el Sr. A. Campbell, Subsecretario Auxiliar, y otros funcionarios de la Oficina de Asuntos Exteriores y del Commonwealth	44 - 49	10
C. Reunión con funcionarios de la Secretaría del Commonwealth	50 - 58	12
III. VISITA A LA REPUBLICA DE ZAMBIA ^F	59 - 130	14
A. Reunión con el Comité Ministerial de Zambia encabezado por el Sr. E.H.K. Mudenda, Ministro de Relaciones Exteriores	60 - 71	14
B. Reseña informativa del Sr. A.G. Zulu, Ministro de Defensa de Zambia, y de representantes del Ministerio de Defensa.	72 - 87	17
C. Reunión informativa sobre problemas económicos a cargo del Sr. A.M. Milner, Secretario General de Gobierno y de expertos gubernamentales.	88 - 95	19
D. Otras actividades de la Misión Especial en Zambia.	96 - 122	22
1. Viaje en avión a lo largo de las fronteras de Zambia	96 - 98	22
2. Visitas a puntos de la frontera	99 - 100	22
3. Inspección de los lugares de incidentes con minas terrestres.	101 - 106	23
4. Visita a Siavonga en el lago Kariba	107	24

INDICE (continuación)

		<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
	5. Visitas a hospitales	108 y 109	25
	6. Visita al Centro de Liberación de la aldea de Kamwala	110 - 113	26
	7. Visita al campamento de refugiados de Maheba.	114 - 116	26
	8. Pruebas documentales y otras comunicaciones	117 - 122	28
	E. Audiencia con el Presidente de la República de Zambia, Sr. Kenneth D. Kaunda.	123 - 130	29
IV.	VISITA A LA REPUBLICA UNIDA DE TANZANIA.	131 - 147	32
	A. Reunión con el Sr. A.B. Nyaki, Secretario Principal del Ministerio de Relaciones Exteriores.	132 - 138	32
	B. Reunión con el Sr. R.M. Kawawa, Primer Ministro de la República Unida de Tanzania	139 - 145	32
	C. Inspección del puerto de Dar es Salaam y de las instalaciones portuarias de almacenamiento	146 - 147	34
V.	VISITA A KENIA	148 - 159	35
	A. Reunión con funcionarios de la Comunidad del Africa Oriental	149 - 154	35
	B. Reunión con el Sr. Njorge Mungai, Ministro de Relaciones Exteriores.	155 y 156	36
	C. Reunión con el Sr. Omole Okero, Ministro de Energía y Comunicaciones.	157 - 159	36
VI.	SOLICITUDES DE COOPERACION A LAS PARTES INTERESADAS	160 - 162	37
VII.	EVALUACION HECHA EN CONFORMIDAD CON LA RESOLUCION 326 (1973) DEL CONSEJO DE SEGURIDAD.	163 - 170	40
VIII.	EVALUACION HECHA EN CONFORMIDAD CON LA RESOLUCION 327 (1973) DEL CONSEJO DE SEGURIDAD.	171 - 179	42

ANEXOS

	<u>Página</u>
Anexo I. Informe presentado por el grupo de expertos de las Naciones Unidas a la Misión Especial del Consejo de Seguridad establecida en virtud de la resolución 326 (1973) del Consejo de Seguridad	45
Apéndice I: Estadísticas de importaciones y exportaciones de Zambia	63
Apéndice II: Capacidad de diversos puertos para manipular el tráfico comercial de Zambia	71
Apéndice III: Otras rutas posibles	81
Apéndice IV: Necesidades en materia de telecomunicaciones exteriores	106
Anexo II: Mapa de las posibles rutas de transporte	109

CARTA DE FECHA 6 DE MARZO DE 1973 DIRIGIDA AL PRESIDENTE DEL CONSEJO
DE SEGURIDAD POR LOS MIEMBROS DE LA MISION ESPECIAL DEL CONSEJO DE
SEGURIDAD ESTABLECIDA EN VIRTUD DE LA RESOLUCION 326 (1973)

Tenemos el honor de presentarle el informe de la Misión Especial del Consejo de Seguridad preparado en cumplimiento del párrafo 9 de la resolución 326 (1973) y del párrafo 5 de la resolución 327 (1973).

Chaidir Anwar SANI (Indonesia)
Presidente

Peter JANKOWITSCH (Austria)

Javier PEREZ DE CUELLAR (Perú)

Rahmatalla ABDULLA (Sudán)

I. INTRODUCCION

A. Establecimiento de la Misión Especial

1. En una carta al Presidente del Consejo de Seguridad de fecha 24 de enero de 1973 (S/10865), el Representante Permanente de Zambia ante las Naciones Unidas solicitó una sesión urgente del Consejo para examinar "graves actos de agresión" cometidos contra Zambia "por el régimen ilegal y racista de la minoría blanca de la colonia británica de Rhodesia del Sur". El Representante Permanente agregaba que, "en colusión con el Gobierno fascista de Sudáfrica, el régimen ilegal, presa del pánico, cerró la frontera entre la colonia británica de Rhodesia del Sur y Zambia e impuso un bloqueo económico" contra Zambia el 9 de enero de 1973. Desde el comienzo del bloqueo económico, el régimen ilegal y racista había cometido muchos actos de subversión y sabotaje contra Zambia, y sus tropas, reforzadas por 4.000 hombres de Sudáfrica, habían sido desplegadas a lo largo de las 400 millas de frontera. A juicio del Gobierno de Zambia, estos actos constituían una grave amenaza para la paz y la seguridad internacionales.
2. En una carta de fecha 23 de enero de 1973 (S/10866), los Representantes Permanentes de Guinea, Kenia y Sudán ante las Naciones Unidas solicitaron una reunión urgente del Consejo de Seguridad para examinar "la explosiva situación existente en las fronteras de Zambia, que constituye una amenaza para la paz y la seguridad de toda la región". El 26 de enero el Representante Permanente de Yugoslavia ante las Naciones Unidas dirigió al Presidente del Consejo una petición en el mismo sentido, para considerar "la situación que se ha creado en las fronteras de Zambia como consecuencia del bloqueo económico y las actividades militares emprendidos por el régimen ilegal racista de Rhodesia del Sur" (S/10869).
3. En una carta de fecha 26 de enero de 1973 (S/10870), el Representante Permanente de la República de Sudáfrica ante las Naciones Unidas transmitió un mensaje del Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Sudáfrica en el que, con referencia a la mencionada comunicación del Representante Permanente de Zambia de fecha 24 de enero de 1973, se señalaba una declaración del Primer Ministro de la República de Sudáfrica, el Sr. B.J. Vorster, con respecto a la denuncia de Zambia. En la declaración se negaba, como ya se había hecho antes, que se hubieran desplegado 4.000 soldados sudafricanos a lo largo de la frontera entre Zambia y Rhodesia del Sur.
4. El Consejo de Seguridad examinó el tema titulado "Denuncia de Zambia" en sus sesiones 1687a. a 1691a., celebradas del 29 de enero al 2 de febrero de 1973. De conformidad con el Artículo 31 de la Carta de las Naciones Unidas, los siguientes Estados Miembros fueron invitados, a su petición, a participar en la discusión sin derecho a voto: Argelia, Camerún, Cuba, Chile, Egipto, Ghana, Guyana, Marruecos, República Unida de Tanzania, Senegal, Somalia y Zaire.
5. En la 1687a. sesión, hablando ante el Consejo de Seguridad, el representante de Zambia declaró que el cierre de la frontera era un acto de agresión de un régimen rebelde cuya política racista había sido condenada y contra el cual las Naciones Unidas habían impuesto sanciones obligatorias. Este acto tenía por objeto poner en grave peligro la economía de Zambia para impedir que Zambia apoyara al movimiento de liberación y para obligarla a someterse a la autoridad del régimen de Smith. El representante de Zambia agregó que las autoridades de Salisbury

habían actuado en colusión con el régimen racista de Pretoria, el cual por su parte había formulado amenazas y cometido violaciones del territorio de Zambia. Además, los dos regímenes racistas habían colocado minas terrestres en territorio de Zambia desde 1964. Las tropas sudafricanas eran soldados con uniforme militar y provistos de armas letales. Estas tropas habían efectuado repetidas incursiones militares en Zambia. El representante enumeró varios incidentes recientes de cruce de fronteras, disparos contra aldeanos pacíficos y colocación de minas terrestres en territorio de Zambia. Estos incidentes habían causado cierto número de muertos y heridos, y era probable que aumentarían. La tendencia actual, de continuar, conduciría indudablemente a Rhodesia del Sur a considerar la posibilidad de bombardear objetivos en Zambia. Los actos de Rhodesia del Sur y su amenaza de emplear la fuerza constituían una gran escalación del conflicto en el África meridional. El representante de Zambia pidió, con carácter de urgencia, que se obligara a Rhodesia del Sur a poner fin a sus incursiones punitivas en Zambia, y a Sudáfrica a retirar inmediatamente sus fuerzas de Rhodesia del Sur. Refiriéndose a las sanciones obligatorias contra Rhodesia del Sur, el representante de Zambia declaró que su Gobierno había decidido de una vez para siempre establecer otras rutas permanentes para sus importaciones y exportaciones, y abandonar completamente la ruta del sur a fin de hacer imposible toda excusa para la no aplicación de las sanciones obligatorias.

6. En una carta de fecha 29 de enero de 1973 (S/10877), el Representante Permanente de Zambia transmitió al Consejo de Seguridad un mensaje del Sr. Kenneth D. Kaunda, Presidente de la República de Zambia, en el que se decía que la tensión seguía aumentando a medida que las minas terrestres colocadas en suelo de Zambia por el régimen de Ian Smith y Sudáfrica causaban muertes en Zambia. Estos actos de agresión destacaban la grave amenaza planteada para la paz y la seguridad internacionales. El Presidente de Zambia agregaba que el Gobierno británico había respondido con "un gran silencio" a las actividades de agresión de su colonia ilegal. El Presidente de Zambia instaba al Consejo a considerar la adopción de medidas para poner fin a esta crítica situación y para asegurar el retiro de las tropas de Sudáfrica, puesto que esa presencia militar en Rhodesia del Sur era uno de los grandes obstáculos para los esfuerzos encaminados a poner término a la rebelión de Smith.

7. En la 1690a. sesión, celebrada el 1.º de febrero, el representante del Sudán presentó dos proyectos de resolución (S/10875 y S/10876) copatrocinados por Guinea, Kenia, el Sudán y Yugoslavia. El representante del Sudán dijo que el primer proyecto de resolución contenía propuestas que se referían principalmente a los aspectos políticos de la denuncia de Zambia, mientras que el segundo proyecto de resolución se refería a la asistencia a Zambia. En la 1691a. sesión, los proyectos de resolución fueron modificados. Además, la India e Indonesia se unieron a los patrocinadores de estos proyectos de resolución.

8. El Consejo de Seguridad procedió entonces a votar sobre estos proyectos de resolución. El proyecto de resolución contenido en el documento S/10875/Rev.1 fue aprobado por 13 votos contra ninguno y 2 abstenciones, como resolución 326 (1973). El proyecto de resolución contenido en el documento S/10876/Rev.1 fue aprobado por 14 votos contra ninguno y 1 abstención, como resolución 327 (1973).

9. Las partes dispositivas de las resoluciones aprobadas por el Consejo de Seguridad dicen así:

Resolución 326 (1973):

1. Condena todos los actos de provocación y hostigamiento, incluso el bloqueo económico, el chantaje y las amenazas militares contra la República de Zambia por parte del régimen ilegal en connivencia con el régimen racista de Sudáfrica;
2. Condena todas las medidas de represión política, que violan los derechos y las libertades fundamentales del pueblo de Rhodesia del Sur (Zimbabwe), en particular las medidas recientemente adoptadas sobre castigos colectivos;
3. Insta al Reino Unido a que tome todas las medidas eficaces necesarias para poner fin a tales actos del régimen ilegal y racista de Rhodesia del Sur y del de Sudáfrica;
4. Lamenta que las medidas adoptadas hasta la fecha no hayan logrado poner fin a la rebelión en Rhodesia del Sur (Zimbabwe);
5. Condena la presencia continuada de fuerzas armadas y militares de Sudáfrica en Rhodesia del Sur en oposición a la resolución 277 (1970) del Consejo de Seguridad;
6. Exige que las fuerzas armadas y militares de Sudáfrica se retiren inmediata y completamente de Rhodesia del Sur y de la frontera de dicho Territorio con Zambia;
7. Pide al Gobierno del Reino Unido que, en su carácter de Autoridad Administradora, asegure que se dé cumplimiento efectivo al párrafo 6 de esta resolución;
8. Pide al Comité del Consejo de Seguridad establecido en cumplimiento de la resolución 253 (1968), relativa a la cuestión de Rhodesia del Sur, que acelere la preparación del informe solicitado en la resolución 320 (1972) del Consejo de Seguridad, teniendo en cuenta los acontecimientos recientemente ocurridos en Rhodesia del Sur;
9. Decide enviar inmediatamente una misión especial compuesta de cuatro miembros del Consejo de Seguridad, que serán designados por el Presidente del Consejo de Seguridad previa consulta con los miembros, para que evalúe la situación en la zona, y pide a dicha misión que presente un informe al Consejo a más tardar el 1º de marzo de 1973;
10. Invita al Gobierno de Zambia, al Gobierno del Reino Unido y al Gobierno de Sudáfrica a que brinden a la misión la cooperación y la asistencia necesarias para el desempeño de su tarea;
11. Decide seguir ocupándose activamente de la cuestión.

Resolución 327 (1973):

1. Felicita al Gobierno de Zambia por su decisión de romper todas las restantes relaciones económicas y comerciales con Rhodesia del Sur en cumplimiento de las decisiones del Consejo de Seguridad;
2. Toma conocimiento de las dificultades económicas especiales con que se enfrenta Zambia como resultado de su decisión de poner en práctica las decisiones del Consejo de Seguridad;
3. Decide encargar a la misión especial, compuesta de cuatro miembros del Consejo de Seguridad, a que se hace referencia en el párrafo 9 de la resolución 326 (1973), con ayuda de un grupo de seis expertos de las Naciones Unidas, que evalúe las necesidades de Zambia en lo que se refiere a mantener sistemas adicionales de comunicaciones por carretera, vía férrea, aire y mar para la circulación normal del tráfico;
4. Pide además a los Estados vecinos que brinden a la misión la máxima cooperación en el desempeño de su tarea;
5. Pide a la misión que presente un informe al Consejo de Seguridad a más tardar el 1º de marzo de 1973.

10. En su intervención al concluir la 1691a. sesión, el Presidente del Consejo de Seguridad se refirió a las disposiciones del párrafo 9 de la resolución 326 (1973) y declaró que, para responder a la urgencia de la situación, iniciaría inmediatamente consultas a fin de constituir la misión especial y asegurarse de que partiera hacia Zambia a la mayor brevedad.

11. El 5 de febrero de 1973, el Presidente del Consejo de Seguridad expidió una nota (S/10880) en la que comunicaba que, después de celebrar consultas con los miembros del Consejo de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 9 de la resolución 326 (1973), se había convenido en que la misión especial del Consejo de Seguridad estuviera compuesta por los siguientes miembros: Austria, Indonesia, Perú y Sudán.

La Misión Especial quedó constituida en la siguiente forma:

Sr. Chaidir Anwar Sani (Indonesia), Presidente

Sr. Peter Jankowitsch (Austria)

Sr. Javier Pérez de Cuéllar (Perú)

Sr. Rahmatalla Abdulla (Sudán)

12. El Secretario General designó además a los siguientes expertos de las Naciones Unidas para asistir a la Misión Especial en el cumplimiento de su mandato en virtud de la resolución 327 (1973):

Sr. Gordon Goundrey (Canadá), economista de desarrollo, ex Asesor Económico Superior del Gobierno de Zambia y Profesor de Economía en la Memorial University, de Terranova, Canadá (jefe del equipo);

Sr. Claude Brisson (Francia), Asesor Superior de Planificación de los Transportes, Director del Bureau Central d'Etude de l'Equipement d'Outre-Mer (BCEOM) y Asesor de la Misión del BCEOM para la Planificación de los Transportes de Zambia en 1969;

Sr. John Cella (Estados Unidos), Asesor Técnico Superior de Transportes en el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo;

Sr. Miloslav Dancak (Checoslovaquia), Asesor Interregional de Economía del Transporte Aéreo en la Organización de Aviación Civil Internacional;

Sr. Stanley Hayden (Estados Unidos), Asesor Superior en Dirección de Operaciones de Transportes de la Misión Permanente en Africa Oriental del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, Nairobi;

Sr. J.V. Mettam (Reino Unido), Experto en instalaciones portuarias y Director del Proyecto conjunto PNUD/BIRF para el Estudio del Puerto de Dar es Salaam.

13. El Secretario General asignó asimismo personal de la Secretaría que asistiera a la Misión Especial y la acompañara en sus visitas.

B. Atribuciones y procedimientos

14. Las atribuciones de la Misión Especial determinadas por el Consejo de Seguridad quedaron enunciadas en el párrafo 9 de la parte dispositiva de la resolución 326 (1973) y en el párrafo 3 de la parte dispositiva de la resolución 327 (1973) en los siguientes términos: "que evalúe la situación en la zona" y "que evalúe las necesidades de Zambia en lo que se refiere a mantener sistemas adicionales de comunicaciones por carretera, vía férrea, aire y mar para la circulación normal del tráfico".

15. Antes de partir de Nueva York, la Misión Especial examinó la cuestión de sus atribuciones y decidió que en el cumplimiento de su mandato, en virtud de las resoluciones 326 (1973) y 327 (1973), habría de guiarse por las disposiciones pertinentes de los preámbulos y partes dispositivos de esas resoluciones. La Misión Especial entendió que su cometido, en virtud de la resolución 326 (1973), comprendía la evaluación de los aspectos tanto político como militar de la situación reinante en la zona a que se refería la resolución, así como de las perspectivas para disminuir la tensión y eliminar las amenazas para la paz y la seguridad internacionales en la zona.

16. La Misión Especial convino también en ciertos procedimientos y métodos de trabajo para el cumplimiento de sus atribuciones. Decidió que, en cumplimiento de su mandato, visitaría el Reino Unido, Zambia, la República Unida de Tanzania y Kenia. Durante esas visitas la Misión Especial celebraría consultas con los Gobiernos y otras autoridades interesadas, visitaría determinadas zonas y recibiría declaraciones orales o escritas y demás elementos de prueba documentales que fueran pertinentes a su mandato.

17. La Misión Especial convino en que, a fin de cumplir su mandato en virtud de las resoluciones 326 (1973) y 327 (1973), dirigiría una comunicación al Gobierno de la República de Sudáfrica. Se acordó además dirigir comunicaciones a los Gobiernos de Malawi y Zaire de acuerdo con lo dispuesto en la resolución 327 (1973).

18. La Misión Especial acordó también recabar la cooperación de dos organizaciones intergubernamentales para el cumplimiento de su tarea, a saber, la Secretaría del Commonwealth de Londres y la Comunidad del Africa Oriental en Nairobi y Dar es Salaam.

19. En cuanto hace a la presentación de informes al Consejo de Seguridad según las resoluciones 326 (1973) y 327 (1973), la Misión Especial acordó hacerlo simultáneamente, teniendo presente la interrelación de las cuestiones que se examinarían.

20. En vista de la complejidad de los problemas que planteaba la autorización de evaluar las necesidades de Zambia en lo que se refiere a mantener sistemas adicionales de comunicaciones, la Misión Especial llegó a la conclusión de que esa evaluación no se haría para el 1º de marzo de 1973, según lo pedido en la resolución 327 (1973). A este respecto, el 20 de febrero de 1973 el Presidente de la Misión Especial dirigió al Presidente del Consejo de Seguridad un telegrama según el cual la Misión Especial comunicaba que, debido a la compleja naturaleza del mandato que se le había confiado por la resolución 327 (1973), no podría presentar su informe al Consejo el 1º de marzo de 1973, y solicitaba un aplazamiento hasta el 8 de marzo de 1973.

21. Al recibo de este telegrama, el Presidente del Consejo de Seguridad celebró consultas con los miembros del Consejo. Como resultado de estas consultas, los miembros del Consejo convinieron en acceder a la anterior solicitud. En consecuencia, el plazo para la presentación del informe de la Misión Especial se prorrogó hasta el 8 de marzo de 1973 (véase S/10886).

C. Actividades de la Misión

22. Antes de partir de Nueva York, la Misión Especial celebró dos sesiones en la Sede, el 6 y 7 de febrero de 1973, a fin de discutir las cuestiones que originaba su mandato en virtud de las resoluciones 326 (1973) y 327 (1973) y para hacer los preparativos necesarios en relación con su viaje y programa de trabajo. En la primera sesión, celebrada en presencia del Presidente del Consejo de Seguridad, los miembros de la Misión Especial eligieron como su Presidente al Embajador Chaidir Anwar Sani, Representante Permanente de Indonesia ante las Naciones Unidas. La Misión decidió incluir en su itinerario el Reino Unido, Zambia, Kenia y la República Unida de Tanzania. La Misión Especial decidió además viajar a Rhodesia del Sur si el Gobierno del Reino Unido, en su condición de Autoridad Administradora, disponía lo necesario para esa visita.

23. También antes de partir de Nueva York, el Presidente de la Misión Especial celebró consultas con el Presidente del Consejo de Seguridad y con los Representantes Permanentes de varios Estados Miembros interesados en la situación cuya evaluación se había encargado a la Misión.

24. La Misión Especial partió de Nueva York el 8 de febrero y se dirigió a Londres. En la mañana del 9 de febrero la Misión Especial celebró discusiones con funcionarios de la Oficina de Asuntos Exteriores y del Commonwealth del Reino Unido, en primer lugar con Lady Tweedsmuir, Ministra de Estado, y posteriormente con un grupo de expertos y especialistas británicos sobre los problemas del Africa meridional, bajo la presidencia del Sr. A. Campbell, Subsecretario Auxiliar. En la tarde del mismo día, la Misión Especial celebró una reunión con un grupo de

funcionarios de la Secretaría del Commonwealth encabezados por el Sr. Arnold Smith, Secretario General para el Commonwealth, y Sir John Carter, Presidente del Comité de Sanciones del Commonwealth.

25. La Misión Especial partió de Londres el 10 de febrero y llegó a Lusaka (Zambia) el 11 de febrero. Fue recibida allí por el Sr. E.H.K. Mudenda, Ministro de Relaciones Exteriores, el Sr. A.J. Soko, Ministro de Comercio e Industria y otros altos funcionarios del Gobierno de Zambia y del United National Independence Party. Salieron también al encuentro de la Misión Especial cerca de 3.000 personas que portaban carteles en los que se condenaba el racismo y el régimen ilegal de Rhodesia del Sur y se pedía a las Naciones Unidas que adoptaran medidas rápidas y eficaces.

26. El día 12 de febrero la Misión Especial celebró una sesión matutina con expertos de las Naciones Unidas nombrados de conformidad con la resolución 327 (1973) a fin de hacer planes para sus programas de trabajo. El mismo día la Misión Especial celebró reuniones con funcionarios del Gobierno de Zambia. En la mañana se reunió en sesión plenaria con una delegación ministerial de Zambia encabezada por el Sr. E.H.K. Mudenda, Ministro de Relaciones Exteriores, y compuesta además por los Ministros de Defensa, del Interior, de Hacienda, de Energía, Transportes y Obras Públicas, y de Comercio e Industria, así como el Secretario General del Gobierno. Por la tarde, la Misión Especial recibió informaciones acerca de la situación militar en las fronteras de Zambia de parte del Sr. A.G. Zulu, Ministro de Defensa, acompañado por funcionarios del Ministerio. Expertos de la Misión Especial se reunieron con un grupo de funcionarios gubernamentales de economía presididos por el Sr. A.M. Milner, Secretario General del Gobierno. Más tarde los miembros de la Misión Especial visitaron el African Liberation Centre de Kamwala, en Lusaka, en donde fueron recibidos por el Sr. Banda, funcionario del Gobierno de Zambia encargado de los asuntos de los movimientos de liberación, y por representantes de los movimientos.

27. El 13 de febrero, la Misión Especial inició un viaje de dos días a lo largo del lado de Zambia de las fronteras occidental y meridional en un avión especial de la Fuerza Aérea de Zambia, acompañados por el Sr. A.G. Zulu, Ministro de Defensa, el Sr. L. Changufu, Ministro del Interior y otros altos funcionarios. Visitó primero el campamento de refugiados de Meheba, cerca de Solwezi, y luego voló a lo largo de las fronteras de Zambia con Angola, Namibia y Botswana, así como la porción oriental de la frontera con Rhodesia del Sur. La Misión Especial pasó la noche en Livingstone, Victoria Falls, y el 14 de febrero visitó el puente cercano que comunica a Zambia con Rhodesia del Sur y recorrió los lugares de las tres explosiones de minas terrestres cerca de la frontera entre Zambia y Rhodesia, en Kazungula. Inspeccionó además la zona en que convergen las fronteras de Zambia, Rhodesia del Sur, Botswana y Namibia. El grupo abordó nuevamente el avión y voló a lo largo de la porción restante de la frontera de Zambia con Rhodesia del Sur y parte de la frontera con Mozambique.

28. En la mañana del 15 de febrero, la Misión Especial visitó el Hospital de la Universidad de Lusaka, en donde observó a las víctimas heridas en las explosiones de minas terrestres. La Misión Especial fue conducida luego en helicóptero a Chirundu, en donde inspeccionó el lugar de una anterior explosión de mina terrestre y el lugar de la explosión que acababa de ocurrir veinte minutos antes de su llegada. Visitó también a Siavonga, en el Lago Kariba, en donde se reunió con el Gobernador de ese Distrito y vio a las víctimas del último incidente mencionado, en el

Hospital de Mtendere, cerca de Chirundu. Más tarde, ese mismo día, la Misión Especial fue recibida por el Sr. Kenneth D. Kaunda, Presidente de la República de Zambia.

29. El 16 de febrero, la Misión Especial voló a Dar es Salaam, República Unida de Tanzania, en donde fue recibida por el Sr. Nyangany, Ministro Adjunto de Salud y por el Sr. A.B. Nyakyi, Secretario Principal del Ministro de Relaciones Exteriores. Por la tarde, la Misión Especial se reunió con un grupo de funcionarios del Gobierno de Tanzania y especialistas en economía encabezados por el Sr. Nyakyi.

30. El 17 de febrero, la Misión Especial fue recibida para celebrar una discusión con el Primer Ministro de la República Unida de Tanzania, Sr. Rashid M. Kawawa, acompañado por el Ministro de Hacienda, el Ministro Adjunto de Salud y otros altos funcionarios del Gobierno de Tanzania. Más tarde, ese mismo día, los miembros de la Misión recorrieron las instalaciones portuarias de Dar es Salaam, incluyendo el Depósito de Ubungo, en barco y automóvil.

31. El 18 de febrero, la Misión Especial viajó en avión de Dar es Salaam a Nairobi (Kenia), en donde fue recibida a su llegada por el Jefe de Protocolo, Sr. Gachukia.

32. El 19 de febrero, la Misión Especial celebró una reunión con un grupo de funcionarios superiores de la Comunidad del Africa Oriental encabezados por el Sr. C.G. Maina, Secretario General de la Comunidad.

33. El 20 de febrero, la Misión Especial celebró dos reuniones con funcionarios del Gobierno de Kenia. Se reunió en primer lugar con el Sr. Njoroge Mungai, Ministro de Relaciones Exteriores y funcionarios superiores del Ministerio y, en segundo lugar, con el Sr. Omolo Okero, Ministro de Energía y Comunicaciones y funcionarios superiores del Ministerio.

34. El 21 de febrero, habiendo concluido su visita a los países abarcados en el cumplimiento de su mandato, la Misión Especial partió para Nueva York.

35. El informe preparado por la Misión Especial en cumplimiento de las resoluciones 326 (1973) y 327 (1973) fue aprobado el 6 de marzo.

II. VISITA AL REINO UNIDO

36. Habida cuenta de la responsabilidad primordial del Gobierno del Reino Unido, en su carácter de Autoridad administradora, respecto de su colonia de Rhodesia del Sur, la Misión Especial comenzó sus actividades efectuando, conjuntamente con ese Gobierno, un examen de las cuestiones tratadas en las resoluciones 326 (1973) y 327 (1973), teniendo presente que en la resolución 326 (1973) se pedía expresamente a ese Gobierno que brindase a la Misión Especial la cooperación y la asistencia necesarias para el desempeño de su tarea.

37. El 9 de febrero de 1973, la Misión Especial celebró conversaciones con funcionarios de la Oficina de Asuntos Exteriores y del Commonwealth del Reino Unido: primero con Lady Tweedsmuir, Ministra de Estado, y más tarde con un grupo de expertos bajo la presidencia del Sr. A. Campbell, Subsecretario Auxiliar.

A. Reunión con Lady Tweedsmuir, Ministra de Estado, en la Oficina de Asuntos Exteriores y del Commonwealth del Reino Unido

38. En la reunión celebrada con Lady Tweedsmuir, la Misión Especial manifestó su interés por obtener del Reino Unido, en su calidad de Potencia administradora, información para evaluar la situación, tal como se indicaba en la resolución del Consejo de Seguridad. La Misión solicitó la asistencia del Reino Unido para desempeñar su tarea y explorar la posibilidad de visitar Rhodesia del Sur.

39. La Ministra de Estado declaró que el Reino Unido había acogido con satisfacción la reapertura de la frontera por las autoridades de Rhodesia del Sur. El hecho de que Zambia, por su parte, hubiera decidido cerrar la frontera era una cuestión que incumbía exclusivamente a ese país. Se preveía que el cierre de la frontera acarrearía ciertas dificultades para Zambia, pero ello seguía siendo un asunto interno de ese país. El Reino Unido tenía interés en que disminuyera la tirantez en el río Zambezi, ya que cualquier confrontación en esa zona podría generar un conflicto mucho más grave en Africa. Había instado al régimen de Smith a la moderación, en la medida de sus posibilidades, ya que el Reino Unido no estaba efectivamente representado en la región. La reapertura de la frontera por Rhodesia del Sur había contribuido grandemente a disminuir la tirantez en la zona. Por otra parte, también disminuiría esa tirantez si se pudiera lograr la suspensión de los ataques "terroristas". En última instancia, la eliminación de la tirantez dependía de un arreglo concertado libremente en la propia Rhodesia del Sur, de conformidad con los cinco principios propugnados por el Reino Unido. Si no se lograba ese arreglo, era probable que la situación condujera a la confrontación y la violencia. Se dijo también que, si no se llegaba a un arreglo convenido, habría un movimiento paulatino hacia el apartheid en Rhodesia del Sur. Sin embargo, a ese respecto no se consideraba que la presencia de un pequeño contingente de efectivos policiales sudafricanos en las zonas fronterizas del norte fuera uno de los principales factores.

40. La Misión Especial señaló la presencia de fuerzas armadas y militares sudafricanas en Rhodesia del Sur y destacó la disposición de la resolución 326 (1973) en que se pedía al Gobierno del Reino Unido que asegurase el retiro de esas fuerzas. La Ministra de Estado respondió que se había enterado de que, según se informaba, había 4.000 soldados sudafricanos estacionados en Rhodesia del Sur. Sin embargo, el Gobierno sudafricano había afirmado que esos informes no eran exactos. El

Hospital de Mtendere, cerca de Chirundu. Más tarde, ese mismo día, la Misión Especial fue recibida por el Sr. Kenneth D. Kaunda, Presidente de la República de Zambia.

29. El 16 de febrero, la Misión Especial voló a Dar es Salaam, República Unida de Tanzania, en donde fue recibida por el Sr. Nyangany, Ministro Adjunto de Salud y por el Sr. A.B. Nyakyi, Secretario Principal del Ministro de Relaciones Exteriores. Por la tarde, la Misión Especial se reunió con un grupo de funcionarios del Gobierno de Tanzania y especialistas en economía encabezados por el Sr. Nyakyi.

30. El 17 de febrero, la Misión Especial fue recibida para celebrar una discusión con el Primer Ministro de la República Unida de Tanzania, Sr. Rashid M. Kawawa, acompañado por el Ministro de Hacienda, el Ministro Adjunto de Salud y otros altos funcionarios del Gobierno de Tanzania. Más tarde, ese mismo día, los miembros de la Misión recorrieron las instalaciones portuarias de Dar es Salaam, incluyendo el Depósito de Ubungo, en barco y automóvil.

31. El 18 de febrero, la Misión Especial viajó en avión de Dar es Salaam a Nairobi (Kenia), en donde fue recibida a su llegada por el Jefe de Protocolo, Sr. Gachukia.

32. El 19 de febrero, la Misión Especial celebró una reunión con un grupo de funcionarios superiores de la Comunidad del Africa Oriental encabezados por el Sr. C.G. Maina, Secretario General de la Comunidad.

33. El 20 de febrero, la Misión Especial celebró dos reuniones con funcionarios del Gobierno de Kenia. Se reunió en primer lugar con el Sr. Njoroge Mungai, Ministro de Relaciones Exteriores y funcionarios superiores del Ministerio y, en segundo lugar, con el Sr. Omolo Okero, Ministro de Energía y Comunicaciones y funcionarios superiores del Ministerio.

34. El 21 de febrero, habiendo concluido su visita a los países abarcados en el cumplimiento de su mandato, la Misión Especial partió para Nueva York.

35. El informe preparado por la Misión Especial en cumplimiento de las resoluciones 326 (1973) y 327 (1973) fue aprobado el 6 de marzo.

II. VISITA AL REINO UNIDO

36. Habida cuenta de la responsabilidad primordial del Gobierno del Reino Unido, en su carácter de Autoridad administradora, respecto de su colonia de Rhodesia del Sur, la Misión Especial comenzó sus actividades efectuando, conjuntamente con ese Gobierno, un examen de las cuestiones tratadas en las resoluciones 326 (1973) y 327 (1973), teniendo presente que en la resolución 326 (1973) se pedía expresamente a ese Gobierno que brindase a la Misión Especial la cooperación y la asistencia necesarias para el desempeño de su tarea.

37. El 9 de febrero de 1973, la Misión Especial celebró conversaciones con funcionarios de la Oficina de Asuntos Exteriores y del Commonwealth del Reino Unido: primero con Lady Tweedsmuir, Ministra de Estado, y más tarde con un grupo de expertos bajo la presidencia del Sr. A. Campbell, Subsecretario Auxiliar.

A. Reunión con Lady Tweedsmuir, Ministra de Estado, en la Oficina de Asuntos Exteriores y del Commonwealth del Reino Unido

38. En la reunión celebrada con Lady Tweedsmuir, la Misión Especial manifestó su interés por obtener del Reino Unido, en su calidad de Potencia administradora, información para evaluar la situación, tal como se indicaba en la resolución del Consejo de Seguridad. La Misión solicitó la asistencia del Reino Unido para desempeñar su tarea y explorar la posibilidad de visitar Rhodesia del Sur.

39. La Ministra de Estado declaró que el Reino Unido había acogido con satisfacción la reapertura de la frontera por las autoridades de Rhodesia del Sur. El hecho de que Zambia, por su parte, hubiera decidido cerrar la frontera era una cuestión que incumbía exclusivamente a ese país. Se preveía que el cierre de la frontera acarrearía ciertas dificultades para Zambia, pero ello seguía siendo un asunto interno de ese país. El Reino Unido tenía interés en que disminuyera la tirantez en el río Zambezi, ya que cualquier confrontación en esa zona podría generar un conflicto mucho más grave en Africa. Había instado al régimen de Smith a la moderación, en la medida de sus posibilidades, ya que el Reino Unido no estaba efectivamente representado en la región. La reapertura de la frontera por Rhodesia del Sur había contribuido grandemente a disminuir la tirantez en la zona. Por otra parte, también disminuiría esa tirantez si se pudiera lograr la suspensión de los ataques "terroristas". En última instancia, la eliminación de la tirantez dependía de un arreglo concertado libremente en la propia Rhodesia del Sur, de conformidad con los cinco principios propugnados por el Reino Unido. Si no se lograba ese arreglo, era probable que la situación condujera a la confrontación y la violencia. Se dijo también que, si no se llegaba a un arreglo convenido, habría un movimiento paulatino hacia el apartheid en Rhodesia del Sur. Sin embargo, a ese respecto no se consideraba que la presencia de un pequeño contingente de efectivos policiales sudafricanos en las zonas fronterizas del norte fuera uno de los principales factores.

40. La Misión Especial señaló la presencia de fuerzas armadas y militares sudafricanas en Rhodesia del Sur y destacó la disposición de la resolución 326 (1973) en que se pedía al Gobierno del Reino Unido que asegurase el retiro de esas fuerzas. La Ministra de Estado respondió que se había enterado de que, según se informaba, había 4.000 soldados sudafricanos estacionados en Rhodesia del Sur. Sin embargo, el Gobierno sudafricano había afirmado que esos informes no eran exactos. El

Reino Unido entendía que se habían enviado efectivos policiales sudafricanos y había protestado por ello, cosa que seguía haciendo periódicamente. El Reino Unido no tenía motivos para poner en duda la afirmación del Gobierno sudafricano, que negaba la presencia de fuerzas militares. El Reino Unido consideraría asunto muy serio la presencia efectiva en Rhodesia del Sur de un gran contingente de tropas sudafricanas. Se estimaba que el número de efectivos policiales no alcanzaba a 4.000.

41. La Ministra de Estado recordó que el Reino Unido estaba tratando de persuadir al régimen de Rhodesia de que prestara su acuerdo a las Propuestas de Arreglo de 1971 1/. Si bien tenía responsabilidad por Rhodesia del Sur, no la tenía a nivel interno desde hacía muchos años, y no podía imponer un arreglo. Los propios "rhodesios" eran quienes debían tratar de ponerse de acuerdo en su país y ver cómo resolver el problema. Con tal fin, el Sr. Smith debía entablar conversaciones con los africanos de su propio país. El Reino Unido había estimulado los contactos entre el régimen rhodesio y todos los sectores de la opinión africana, incluido el African National Council. Esos contactos se hallaban en sus comienzos, y la Ministra abrigaba la esperanza de que continuasen. Todas las partes interesadas en el Reino Unido estaban convencidas de que el problema no debía resolverse por la fuerza, sino mediante la negociación.

42. La Ministra de Estado sostuvo que el Reino Unido respetaba las sanciones, en tanto que muchos otros países las violaban. Confirmó que aún se mantenía una patrulla naval para vigilar el puerto de Beira. La patrulla de Beira seguía operando eficazmente, incluso después del retiro de un contingente aéreo que había estado estacionado en Majunga, en Madagascar. No existían pruebas de que hubiera llegado petróleo a Rhodesia del Sur a través de Beira, aunque podía haber otras vías por las que se introdujeran productos de petróleo en Rhodesia del Sur.

43. Con respecto a la solicitud de la Misión Especial de visitar Rhodesia del Sur, la Ministra declaró que no se le podría dar curso, pues el Reino Unido no tenía ninguna autoridad en la región. Se señaló que Rhodesia del Sur había gozado de autonomía interna desde 1923, inclusive el derecho a no permitir la entrada de personas al país. La declaración unilateral de independencia por el régimen de Smith era una rebelión contra la Corona británica. En vista del estado de rebelión, el Gobierno del Reino Unido no podía asegurar el ingreso a Rhodesia del Sur de la Misión Especial.

B. Reunión con el Sr. A. Campbell, Subsecretario Auxiliar, y otros funcionarios de la Oficina de Asuntos Exteriores y del Commonwealth

44. Inmediatamente después de entrevistarse con Lady Tweedsmuir, la Misión Especial celebró una reunión matutina con funcionarios de la Oficina de Asuntos Exteriores y del Commonwealth bajo la presidencia del Sr. A. Campbell, Subsecretario Auxiliar. En la reunión, esos funcionarios trataron principalmente los siguientes puntos.

1/ Véase Actas Oficiales del Consejo de Seguridad, Vigésimo Sexto Año, Suplemento de octubre, noviembre y diciembre de 1971, documento S/10405.

45. Los funcionarios del Reino Unido declararon que el Reino Unido había contribuido a la aplicación eficaz de las sanciones participando en el Comité de Sanciones del Commonwealth y en el Comité del Consejo de Seguridad establecido en cumplimiento de la resolución 253 (1968), relativa a la cuestión de Rhodesia del Sur.

46. El Reino Unido reconocía el deseo del Gobierno zambiano de no poner en peligro a Zambia y a su economía. Reconocía también que la decisión de Zambia había contribuido a la eficacia de las sanciones y al cumplimiento de las resoluciones del Consejo de Seguridad. Sin embargo, correspondía a Zambia decidir cuáles eran sus necesidades y qué asistencia necesitaría del Reino Unido.

47. El Reino Unido proporcionaba aproximadamente 7 millones de libras esterlinas en asistencia técnica a Zambia. Esta ayuda incluía la instalación de una central eléctrica en la ribera norte del río Zambezi. Además, el Reino Unido había concedido a Zambia ayuda de emergencia, incluido un puente aéreo para el transporte de petróleo. El Reino Unido, aunque no se sentía obligado a proporcionar ayuda de emergencia en la situación actual, consideraría cualquier solicitud que Zambia le dirigiera a ese respecto.

48. Los funcionarios de la Administración de Desarrollo de Ultramar proporcionaron a la Misión Especial más detalles sobre la asistencia que el Reino Unido brindaba a Zambia. Manifestaron que, en los últimos años, las necesidades más apremiantes habían sido las de recursos humanos. Debido al nivel de sus exportaciones de minerales y al precio del cobre en el mercado mundial, Zambia no reunía las condiciones necesarias para recibir ayuda de capital en la misma medida que otros países en desarrollo. La suma gastada por el Reino Unido en funcionarios expatriados para servicios de educación, capacitación, etc., era de aproximadamente 4 millones de libras esterlinas por año. Los funcionarios expatriados, que totalizaban 2.370, estaban empleados directamente por el Gobierno de Zambia. Periódicamente se celebraban conversaciones con el Gobierno de Zambia para determinar las categorías de personal expatriado que necesitaba Zambia. Además, el Reino Unido enviaba algunos asesores para desempeñar distintas funciones y recibía a cierto número de zambianos para que se capacitaran en el Reino Unido. También se habían asignado fondos para la investigación y otros trabajos científicos en Zambia. La Corporación de Desarrollo del Commonwealth, que era una entidad autónoma pero que recibía la mayor parte de sus fondos de la Administración de Desarrollo de Ultramar, había realizado inversiones considerables en Zambia. El Reino Unido había asumido ante el Banco Mundial la responsabilidad por la construcción de la central eléctrica de Kariba-Norte. Este proyecto implicaba la consignación de 15 millones de libras esterlinas en un período de 15 años. Además, se había eximido al Gobierno de Zambia de ciertas obligaciones en materia de pensiones respecto de funcionarios expatriados empleados anteriormente por dicho Gobierno.

49. El Reino Unido había examinado con el Gobierno de Zambia las consecuencias de los últimos acontecimientos y las dificultades económicas a que hacía frente este último país. Si bien no se había llegado a ninguna conclusión definitiva, el Reino Unido tenía la intención de mantener su actual programa de ayuda, así como sus planes a largo plazo. Se consideraría toda solicitud que, en vista de la nueva situación, pudiese presentarle Zambia. Sin embargo, el Reino Unido se enfrentaba con limitaciones generales en cuanto a la magnitud de la ayuda. Todos los años se tomaba una decisión respecto de su cuantía, después de celebrar consultas detenidas y de examinar las solicitudes presentadas por todos los Gobiernos.

C. Reunión con funcionarios de la Secretaría del Commonwealth

50. El 9 de febrero, la Misión Especial se reunió con el Secretario General del Commonwealth, Sr. Arnold Smith, con el Presidente del Comité de Sanciones del Commonwealth, Sir John Carter, y con otros funcionarios de dicha organización. La Misión solicitó que se le prestase asistencia para cumplir con el mandato del Consejo de Seguridad, y señaló que la Secretaría del Commonwealth había tenido recientemente ocasión de celebrar conversaciones con el Gobierno de Zambia sobre la situación imperante en la zona.

51. El Secretario General del Commonwealth destacó que, en el nuevo enfrentamiento con el régimen minoritario ilegal de Rhodesia del Sur, no había sido del Gobierno de Zambia el que había tomado la iniciativa. Por el contrario, dicho régimen había implantado unilateralmente un bloqueo económico, que luego había levantado. Era muy comprensible que el Gobierno de Zambia sostuviese que no podía esperarse de él que, para realizar importaciones y exportaciones imprescindibles, dependiese de una ruta que se podía abrir y cerrar en forma irresponsable y sin consulta previa. Por lo tanto, deseaba contar con otras rutas posibles, para poder aplicar en mayor medida la política de sanciones convenida en la reunión de los Jefes de Gobierno del Commonwealth celebrada en 1966 y con la resolución obligatoria del Consejo de Seguridad.

52. En el pasado, el Commonwealth había tomado medidas para prestar asistencia a Zambia en el marco de las actividades de su Fondo de Cooperación Técnica. Tras el establecimiento del Comité de Sanciones del Commonwealth, se habían realizado varias actividades, entre las que se encontraban el establecimiento de un puente aéreo, la prestación de asistencia para la construcción de una carretera y un oleoducto y el suministro de camiones. Sin embargo, esas actividades habían disminuido notablemente en los últimos años. Durante las recientes consultas celebradas con el Gobierno de Zambia, éste había presentado una lista del equipo de transporte y otros artículos que necesitaba. El 19 de febrero había de celebrarse una reunión del Comité de Sanciones del Commonwealth para examinar la forma en que los miembros del Commonwealth podían colaborar con el Gobierno de Zambia. Las recomendaciones del Comité de Sanciones se presentarían a los Jefes de Gobierno. Los funcionarios del Commonwealth consideraban que, en la situación existente, podría resultar conveniente volver a prestar atención a los aspectos de las atribuciones del Comité de Sanciones relacionados con la prestación de asistencia.

53. El Secretario General expresó la esperanza de que, como resultado de las actividades emprendidas por la Misión Especial, así como por la organización que él representaba, los miembros del Commonwealth hiciesen lo que estuviese a su alcance para prestar asistencia a Zambia. El Commonwealth no tenía un mecanismo de prestación de asistencia multilateral de capital análogo al BIRF, y la ayuda en esta materia quedaba librada a las decisiones que tomasen cada uno de los gobiernos del Commonwealth. Sin embargo, como ya se había indicado, existía un Fondo de Asistencia Técnica, de carácter multilateral, que era algo análogo al PNUD.

54. Tras la declaración unilateral de independencia por el régimen minoritario, se había establecido un Subcomité de Ayuda a Zambia y el Comité de Sanciones también había participado en las actividades en la materia. El Secretario General esperaba que el Commonwealth y las Naciones Unidas combinaran sus esfuerzos para prestar

ayuda a Zambia y que, en algún momento, se estableciese un sistema para coordinar las labores en esa esfera. Se sugirió que se mantuviese algún enlace con las Naciones Unidas para determinar en qué medida podía el Commonwealth prestar asistencia en respuesta a la solicitud presentada por el Gobierno de Zambia.

55. La evasión de las sanciones por algunos países industrializados poderosos, así como por países vecinos de Rhodesia del Sur, revestía suma importancia. Las sanciones se habían implantado en forma fragmentaria y algo lenta y no habían producido todo el efecto que los gobiernos habían esperado que tuviesen. A largo plazo, las sanciones, en especial las financieras, tenían efectos acumulativos y crecientes. Era necesario examinar medios prácticos que permitiesen mejorar la aplicación eficaz de las sanciones. Periódicamente, el Comité de Sanciones del Commonwealth había hecho sugerencias sobre el particular a los gobiernos del Commonwealth. Por ejemplo, había indicado la posibilidad de utilizar los servicios de expertos técnicos para analizar minerales y otros productos a fin de determinar su origen. También se habían hecho recomendaciones encaminadas a desalentar a los transportistas nacionales y la emisión de seguros sobre mercaderías procedentes de Rhodesia del Sur, o destinadas a ésta; otras recomendaciones se referían al examen de las mercaderías y sus certificados de origen, al enjuiciamiento de las compañías o personas que violasen las sanciones, etc.

56. El Secretario General dijo que el Comité de Sanciones del Commonwealth tenía en estudio la aplicación de las sanciones y hacía recomendaciones cuando procedía. También formulaba recomendaciones, según lo exigiesen las circunstancias, sobre los métodos que permitieran cumplir con el compromiso asumido por el Commonwealth de prestar asistencia a Zambia para atender sus necesidades especiales, resultantes de su ubicación geográfica.

57. En opinión de los funcionarios del Commonwealth, la decisión del Gobierno de Zambia de cerrar su frontera con Rhodesia del Sur había tenido algunas repercusiones sobre los ingresos de divisas del régimen minoritario. La desviación del tráfico por otras rutas tendría efectos considerables sobre la economía de Rhodesia del Sur. Ello coincidiría con uno de los objetivos básicos de la política de sanciones y ponía de relieve la necesidad de prestar adecuada asistencia internacional a Zambia, para que pudiese desempeñar cabalmente el papel que le correspondía en la aplicación de esa política.

58. Esos funcionarios estimaban que era importante que el Reino Unido y varios otros Estados ejerciesen presión sobre los países que evadían las sanciones. Dentro de las Naciones Unidas podría pedirse a los gobiernos que proporcionasen información sobre las operaciones llevadas a cabo en sus países en relación con Rhodesia del Sur. Otros miembros del Commonwealth ya estaban ejerciendo una presión máxima sobre el Reino Unido en este sentido. Además, periódicamente el Comité de Sanciones del Commonwealth había indicado que sería conveniente que el Consejo de Seguridad considerase aspectos concretos, como la ampliación del alcance de las sanciones.

III. VISITA A LA REPUBLICA DE ZAMBIA

59. La Misión Especial permaneció en la República de Zambia del 11 al 15 de febrero de 1973. Las actividades de la Misión Especial en Zambia abarcaron principalmente las conversaciones sostenidas con las autoridades de ese país sobre los problemas del caso y el estudio de la situación existente en las fronteras entre Zambia y Rhodesia del Sur, a fin de reunir la información necesaria para cumplir el mandato encomendado a la Misión en virtud de las resoluciones 326 (1973) y 327 (1973).

A. Reunión con el Comité Ministerial de Zambia encabezado por el Sr. E.H.K. Mudenda, Ministro de Relaciones Exteriores

60. El 12 de febrero la Misión Especial celebró una reunión con el Comité Ministerial del Gobierno de Zambia. Esta reunión fue presidida, por parte de Zambia, por el Sr. E.H.K. Mudenda, Ministro de Relaciones Exteriores, y participaron en ella el Sr. A.G. Zulu, Ministro de Defensa; el Sr. L. Changufu, Ministro del Interior; el Sr. J.M. Mwanakatwe, Ministro de Hacienda; el Sr. F.M. Mulikita, Ministro de Energía, Transportes y Obras Públicas, el Sr. A.J. Soko, Ministro de Comercio e Industria; el Sr. A.M. Milner, Secretario General del Gobierno de Zambia; y el Sr. P.J.F. Lusaka, Representante Permanente de Zambia ante las Naciones Unidas. También asistieron a la reunión otros funcionarios de alta categoría del Gobierno de Zambia. El Ministro de Relaciones Exteriores dio comienzo a la reunión con una declaración del Gobierno de Zambia sobre la situación que se había encomendado a estudiar a la Misión Especial.

61. El Ministro de Relaciones Exteriores señaló que Zambia estaba muy agradecida por la pronta reacción del Consejo de Seguridad ante la grave situación que aquejaba a Zambia y que constituía una grave amenaza a la paz y la seguridad internacionales. A continuación expuso el problema fundamental a que hacía frente su país. El Ministro indicó que Zambia creía en la igualdad humana, en la democracia y se oponía al racismo, en tanto que en Rhodesia del Sur la situación era diferente: la camarilla que regía el país creía en la discriminación basada en el color de la piel y la practicaba. Se trataba de racistas que no creían en la igualdad de los seres humanos. La misma situación imperaba en Sudáfrica.

62. Zambia era un país sin litoral y sus fronteras daban a Angola, Sudáfrica, Rhodesia del Sur y Mozambique, dominados por regímenes hostiles de minorías blancas. Esta situación geopolítica hacía de Zambia la línea de demarcación natural entre el Africa libre e independiente y los últimos vestigios de poder de las minorías blancas; asimismo, dejaba a Zambia en una posición sumamente vulnerable a las violaciones de su integridad y soberanía territoriales por dichos regímenes hostiles.

63. Seguramente la Misión Especial sabía que no era ésta la primera vez que Zambia señalaba a la atención del Consejo de Seguridad incidentes de violaciones fronterizas y actos de agresión contra Zambia perpetrados por los regímenes minoritarios. Cabía recordar que durante la sesión del Consejo de Seguridad solicitada por Zambia en julio de 1969 se habían señalado a la atención del Consejo incidentes de violaciones fronterizas y actos de agresión cometidos por Portugal contra Zambia. En esa oportunidad se había informado al Consejo de 24 incidentes de ese tipo. No obstante, posteriormente habían tenido lugar varios incidentes fronterizos análogos. En 1970 se habían registrado 82 violaciones fronterizas y en 1971, 58 violaciones del mismo tipo. Las violaciones se habían llevado a cabo utilizando diversos medios, por

ejemplo, vuelos por sobre el territorio de Zambia, fuerzas extranjeras que habían cruzado el río Zambezi en embarcaciones y desembarcado en territorio de Zambia, y fuerzas extranjeras que habían cruzado deliberadamente la frontera a pie, entrando en territorio de Zambia con objeto de colocar minas terrestres.

64. El Ministro de Relaciones Exteriores dijo que tal vez a la Misión Especial le interesara saber que incluso después de la reciente sesión del Consejo de Seguridad que había tenido como resultado la creación de la Misión Especial, las fuerzas armadas de Rhodesia del Sur habían seguido llevando a cabo actos de agresión. Por ejemplo, el 2 de febrero un sargento zambiano había resultado gravemente herido por la explosión de una mina terrestre en Chirundu. Este incidente había elevado a seis el número de explosiones de minas terrestres desde el 9 de enero de 1973, fecha en que Rhodesia del Sur cerró la frontera con Zambia. Un total de siete personas había muerto y más de 14 habían resultado gravemente heridas. De todos estos actos de agresión contra Zambia, los que entrañaban una amenaza inmediata a la paz y la seguridad internacionales de la zona eran los perpetrados por Sudáfrica y Rhodesia del Sur.

65. El Ministro de Relaciones Exteriores añadió que no se podía esperar que Zambia controlara sus extensas fronteras con los países dominados por las minorías racistas. Si Zambia hubiera estado en condiciones de hacerlo, habría impedido que sus enemigos cruzaran el río Zambezi para colocar minas contra personal y vehículos en territorio zambiano. Zambia consideraba insensato que Ian Smith la responsabilizara por la lucha que se libraba en el extremo oriental de Zimbabwe pues, como la Misión Especial sabía, Zambia no se encontraba en la parte oriental de Zimbabwe. Era el pueblo de Zimbabwe mismo el que luchaba por su libertad. Zambia no tenía ningún tipo de control sobre el pueblo de Zimbabwe, por lo que no se planteaba la cuestión de permitir o no que los combatientes por la libertad cruzaran el río Zambezi. La decisión del régimen rebelde de cerrar la frontera con Zambia se había debido únicamente a su desesperación. Zambia había informado claramente al mundo que lo que sucedía en Rhodesia del Sur era resultado de la conciencia política del pueblo de Zimbabwe en su lucha por la libertad. Los combatientes por la libertad tenían sus bases dentro de la propia Rhodesia del Sur. Después del cierre de la frontera por Smith se había recibido información sobre nuevas escaramuzas en que habían participado combatientes por la libertad. La adhesión de Zambia a la lucha por la liberación total de Africa era bien conocida; se basaba en sus obligaciones como miembro de la comunidad internacional.

66. El Ministro de Relaciones Exteriores añadió que, ateniéndose a los Artículos 49 y 50 de la Carta de las Naciones Unidas, Zambia había dado a conocer las dificultades que había experimentado en aplicar las sanciones obligatorias contra Rhodesia del Sur impuestas por el Consejo de Seguridad. La clausura de la frontera por el régimen ilegal demostraba a las claras que Zambia no podía contar en absoluto con la ruta meridional. Por consiguiente, Zambia había decidido responder al desafío y aplicar las diversas resoluciones sobre sanciones aprobadas por el Consejo de Seguridad. Por esta razón, a pesar de que el dirigente rebelde Ian Smith había reabierto la frontera por el 3 de febrero, Zambia había mantenido cerrado su lado de la frontera. La decisión de Zambia se basaba en su convicción de que, mientras en Zimbabwe no hubiera gobierno de la mayoría, la ruta meridional a través de Rhodesia del Sur continuaría siendo azarosa. Al desviar su tráfico de Rhodesia del Sur, Zambia contribuiría a lograr el derrocamiento del régimen ilegal de ese país.

67. En las resoluciones 253 (1968) y 277 (1970) del Consejo de Seguridad se pedía a los Estados Miembros de las Naciones Unidas, a las propias Naciones Unidas, a los organismos especializados y a otros organismos internacionales del sistema de las Naciones Unidas que, como cuestión de prioridad, prestaran asistencia a Zambia para ayudarle a resolver los problemas económicos especiales que se le pudiesen plantear como resultado de la aplicación de las decisiones del Consejo de Seguridad.

68. En la conversación sostenida después de la declaración formal de apertura del Ministro de Relaciones Exteriores, éste formuló varias observaciones de importancia relacionadas con el mandato de la Misión Especial. El Ministro de Relaciones Exteriores indicó que el verdadero objetivo de la decisión del Gobierno de Zambia de aplicar las resoluciones del Consejo de Seguridad desviando su tráfico era el de encontrar una solución política para Zimbabwe. Si la comunidad internacional ayudaba eficazmente a Zambia a desviar su tráfico de Rhodesia del Sur, sería muy difícil que Ian Smith y los rebeldes mantuvieran su posición durante mucho tiempo.

69. El Ministro de Relaciones Exteriores añadió que era efectivo que Sudáfrica y Rhodesia obraban de consuno. Había fuerzas de seguridad sudafricanas en Rhodesia del Sur. Este no era ningún secreto, pues Ian Smith había hecho un anuncio al respecto cuando dos supuestos policías sudafricanos habían resultado muertos en Rhodesia del Sur. Por lo tanto, no había ninguna duda de la colaboración existente entre Sudáfrica y Rhodesia del Sur.

70. La situación era muy parecida en lo tocante a los portugueses. Estos también tenían la costumbre de cruzar la frontera para colocar minas contra personal. Zambia había sufrido ataques iniciados incluso desde los territorios controlados por Portugal. Todos esos regímenes eran enemigos de Zambia y creaban problemas muy análogos a este país.

71. Zambia estaba profundamente agradecida a Botswana, Kenia, Malawi, la República Unida de Tanzania y Zaire por sus generosos ofrecimientos; el uso de esas facilidades dependía del grado en que la comunidad internacional pudiera ayudar a Zambia proporcionándole camiones y el equipo necesario restante.

B. Reseña informativa del Sr. A.G. Zulu, Ministro de Defensa de Zambia, y de representantes del Ministerio de Defensa

72. El 12 de febrero la Misión Especial celebró una reunión vespertina con representantes del Ministerio de Defensa de Zambia. La reunión fue abierta por el Ministro de Defensa, Sr. A.G. Zulu. A continuación, un representante del Ministerio de Defensa informó a la Misión Especial sobre la situación militar que existía en las fronteras de Zambia con los regímenes minoritarios, limitándose principalmente a los incidentes recientes que habían comenzado cuando Rhodesia del Sur cerró la frontera.

73. Dijo que después del cierre de la frontera, Zambia había descubierto que, más o menos al mismo tiempo que cerraba la frontera, Rhodesia del Sur había enviado a Zambia tropas que colocaron minas en ciertos parajes con la consiguiente pérdida de vidas zambianas. Estos incidentes fueron los siguientes:

74. El 11 de enero la explosión de una mina contra vehículos destruyó un vehículo civil en Kazungula. Un hombre resultó muerto y otras dos personas, entre ellas una mujer, quedaron heridas.

75. El mismo día, 11 de enero, tuvo lugar otro incidente en Chiawa cerca de Chirundu, donde la explosión de una mina antipersonal causó la muerte de una niña de 14 años.

76. Al día siguiente, 12 de enero, en Chirundu, una explosión destruyó un vehículo de transporte de tropas del ejército en la misma zona. La explosión mató a un soldado de Zambia e hirió gravemente a otros cuatro.

77. El mismo día, 12 de enero, hubo otra explosión de mina terrestre en Kazungula. Un camión civil quedó destruido y el único ocupante del vehículo resultó herido.

78. El 26 de enero, la explosión de una mina terrestre destruyó un vehículo land rover en Kazungula; tres personas quedaron muertas en el acto y otras resultaron heridas; una de ellas murió después en el hospital.

79. El 2 de enero, en Chiawa, cerca de Chirundu, otro vehículo del ejército fue destruido por la explosión de una mina terrestre que hirió gravemente a un soldado. Durante este mismo período había habido incidentes en el río entre Kariba y Feira, donde lanchas patrulleras de Rhodesia del Sur habían violado las aguas de Zambia.

80. Con mucha frecuencia las tropas de Rhodesia del Sur que patrullaban la frontera habían violado el territorio de Zambia, habían desembarcado en la ribera zambiana del Zambezi y se habían dedicado a la caza furtiva en islas zambianas, particularmente en la zona de Kariba, habían intimidado a zambianos inocentes, los habían molestado y habían quitado por la fuerza el pescado a pescadores zambianos indefensos. Estas violaciones continuaron incluso después de la clausura de la frontera. En tales circunstancias, las tropas de Zambia se habían comportado de la manera más ejemplar y no habían tomado represalias.

81. Aparte de estos incidentes había habido otros en el pasado en que habían cometido actos de agresión no solamente las fuerzas del régimen ilegal de Rhodesia del Sur sino también las de los regímenes minoritarios de Mozambique, Angola y Sudáfrica. Se habían mencionado únicamente los incidentes que habían causado

pérdida de vidas o que consistían en graves ataques contra los ciudadanos de Zambia o contra sus bienes. Además, estos incidentes continuaban hasta el presente. El espacio aéreo y el territorio de Zambia eran violados.

82. Con respecto a la frontera de Zambia con Namibia, el Primer Ministro de Sudáfrica había hecho el 6 de octubre de 1971 una declaración en la que afirmaba que Zambia permitía que los que él llamaba "terroristas" pasasen a molestar a los sudafricanos en Namibia, que Sudáfrica iba a atacar a Zambia de manera que ésta no lo olvidaría y que Sudáfrica iba a perseguir a los terroristas hasta los lugares de donde procedían. Las tropas sudafricanas habían cruzado, de hecho, la frontera. El 8 de octubre de 1971, por ejemplo, una lancha sudafricana ancló en la ribera zambiana del río Kwando y varios sudafricanos desembarcaron para colocar minas a lo largo de los senderos utilizados por los aldeanos y los funcionarios de Zambia. Estas minas mataron a dos soldados y a dos miembros de la fuerza paramilitar en noviembre. Las minas fueron colocadas el 8 de octubre de 1971, dos días después de que el Primer Ministro de Sudáfrica dijo que iban a perseguir a los "terroristas" hasta los países de donde venían. Zambia tenía pruebas de que las tropas de Sudáfrica colocaron las minas en ese paraje. Aldeanos zambianos escucharon el ruido de la lancha sudafricana y siguieron las huellas de los sudafricanos. Posteriormente fueron colocadas más minas terrestres en la zona pero los aldeanos zambianos tenían ahora más conciencia del peligro y advertían a los funcionarios, los que estaban en condiciones de descubrir esas minas y hacerlas estallar.

83. El Gobierno de Zambia tiene conocimiento de que algunos zambianos han sido reclutados por las autoridades sudafricanas; la mayoría de ellos habían sido llevados a Namibia con el pretexto de que se les había ofrecido empleo en la nueva fábrica Fiat en Livingstone. Se sabía que estos hombres estaban recibiendo entrenamiento militar y adoctrinamiento político a fin de que luchasen contra el Gobierno de Zambia.

84. También en la frontera con Mozambique y Angola habían ocurrido muchos incidentes. El estallido de varias minas terrestres había matado y lesionado a zambianos inocentes y causado grave destrucción de propiedades. Se había intimidado a los zambianos y se los había raptado del territorio de Zambia; su propiedad había sido robada o destruida. Desde 1966 las fuerzas de seguridad de Zambia habían detenido a algunos soldados portugueses que habían entrado ilegalmente en Zambia. Estos fueron procesados luego ante un tribunal. Se hizo mención de dos soldados zambianos que se hallaban detenidos por las autoridades portuguesas en Mozambique. Se dijo que los dos soldados habían formado parte de una patrulla que tal vez había entrado por error en Mozambique. Si alguna vez existió alguna violación por parte de Zambia, se recalcó que ésta fue la única.

85. En respuesta a una pregunta de un miembro de la Misión Especial, el Ministro de Defensa dijo que las fuerzas militares en Angola, Mozambique y Rhodesia del Sur eran mixtas, los oficiales eran europeos y los soldados, africanos. El representante del Ministerio de Defensa declaró que Rhodesia del Sur había sido ayudada por fuerzas de Sudáfrica durante largo tiempo. El Ministro añadió luego que los llamados policías sudafricanos eran soldados, aunque Sudáfrica no lo reconocía, tal vez para evitar repercusiones internacionales. El representante añadió que si estos hombres eran policías sudafricanos, se los utilizaba para desempeñar un papel militar. Todas las lanchas patrulleras empleadas en una parte de la frontera habían sido sudafricanas. Dos hombres fueron detenidos en Zambia cuando su lancha

se incendió reconocieron que eran sudafricanos que ayudaban militarmente a Rhodesia del Sur. Así, pues, eran muchos los hechos que atestiguaban la presencia de tropas sudafricanas en Rhodesia del Sur.

86. Pese a las continuas negaciones de parte de Sudáfrica, había habido contradicciones. El Ministro de Defensa dijo que en una ocasión el Jefe de Policía de Sudáfrica había declarado que no había policías en Rhodesia del Sur; al día siguiente el Jefe de Policía había estado en Rhodesia del Sur y había visitado la zona donde habían sido muertos dos miembros del personal militar. Los sudafricanos entraron en Rhodesia del Sur en septiembre de 1967. Se explicó que el contingente militar sudafricano que había venido ese año era distinto del que realizaba operaciones contra los combatientes por la libertad en Rhodesia del Sur en el momento de la visita de la Misión Especial. El régimen de Smith y Sudáfrica hacían todo lo posible para ocultar el número de soldados de Sudáfrica que ayudaban a las fuerzas rebeldes. Zambia estaba familiarizada con las negativas de los sudafricanos y del régimen ilegal. Sin embargo, era un hecho aceptado que las fuerzas de Sudáfrica habían estado en Rhodesia del Sur desde 1967 y no era probable que se retirasen si no se tomaban medidas en el plano internacional. Esas fuerzas constituían la mayor amenaza en el momento actual.

87. Respondiendo a una pregunta de un miembro de la Misión Especial, el Ministro de Defensa declaró que era muy difícil determinar el número de soldados de Sudáfrica en Rhodesia del Sur pero que estaba convencido de que los 4.000 soldados mencionados hace poco en la prensa constituían una fuerza adicional distinta de la que había estado en Rhodesia del Sur durante varios años. El representante del Ministerio de Defensa concluyó diciendo que si algo caminaba como un pato, tenía la figura de un pato y graznaba como un pato, debía ser un pato. Estos denominados policías usaban botas como soldados, llevaban fusiles como soldados, viajaban en vehículos militares y realizaban tareas militares, de manera que debían ser militares.

C. Reunión informativa sobre problemas económicos, a cargo del Sr. A.M. Milner, Secretario General de Gobierno y de expertos gubernamentales

88. El 12 de febrero, la Misión Especial se reunió con el Sr. A.M. Milner, Secretario General de Gobierno de la República de Zambia, y con representantes de varios ministerios. En su declaración introductoria, el Sr. Milner lamentó que el Gobierno británico no hubiese derrocado al régimen de Smith. A fin de reforzar las medidas adoptadas por las Naciones Unidas, que incluían la aplicación de amplias sanciones obligatorias como medio de sofocar la rebelión, el Gobierno de Zambia decidió, a gran costo y con tremendos sacrificios, aplicar plenamente la política de sanciones de las Naciones Unidas manteniendo la clausura de su lado de la frontera. La desviación de las importaciones y exportaciones de Zambia de la ruta meridional era, por lo tanto, permanente hasta que se estableciese en Rhodesia del Sur un gobierno más aceptable y de elección popular, basado en el principio de un voto por persona.

89. Antes de la independencia, la economía zambiana se hallaba estrechamente vinculada con la de Rhodesia del Sur. La mayoría de las industrias de Zambia eran subsidiarias de compañías matrices rhodesianas, como herencia de la Federación Centroafricana. Zambia dependía asimismo del sur en relación con las rutas comerciales. Luego de la independencia, y especialmente a raíz de la rebelión de

noviembre de 1965, el Gobierno de Zambia había iniciado con carácter de urgencia una política destinada a desviar sus rutas comerciales y a reducir su dependencia económica del sur.

90. Sin embargo, las importaciones zambianas que venían por la ruta meridional eran todavía de más de 800.000 toneladas cada año y las exportaciones de más de 440.000 toneladas, principalmente de cobre. El problema de Zambia consistía ahora en encontrar otras rutas posibles para ese volumen de importaciones y exportaciones. Esta desviación del tráfico exigiría: a) nuevos vehículos y repuestos para aumentar la capacidad de transporte; b) arreglos para que Zambia pudiese utilizar las instalaciones a lo largo de las nuevas rutas; y c) cubrir el mayor costo de la desviación de las importaciones. Estos requisitos tendrían las siguientes repercusiones a largo plazo: la dislocación del Segundo Plan Nacional de Desarrollo de Zambia, una mayor presión sobre los limitados recursos de la economía de Zambia, y un costo de vida más alto.

91. El Secretario General explicó el aumento de gastos que significaba para Zambia la desviación de las rutas mencionando los costos más altos del transporte para el envío de mercaderías esenciales. Dado que Rhodesia del Sur era un problema de las Naciones Unidas, la comunidad mundial debía dar a Zambia un apoyo real que aumentase su capacidad para aplicar plenamente la política de sanciones. Las nuevas rutas que Zambia utilizaría eran las siguientes: Dar es Salam, Mombasa, Nacalla, Beira (por Malawi) y Lobito.

92. Durante la conversación que siguió a continuación, el Sr. Milner añadió que Rhodesia del Sur perdería millones de kwacha como resultado de la desviación del comercio de Zambia a otras rutas y que, si podía mantenerse cerrada la frontera, se privaría al régimen de Smith de gran cantidad de divisas que le eran muy necesarias. Para concluir, el Sr. Milner insistió en que el problema de hallar rutas sustitutivas era de gran magnitud y exigiría grandes sacrificios para el pueblo de Zambia y una nueva asignación de los limitados recursos de Zambia.

93. La conversación prosiguió con la participación de expertos gubernamentales por parte de Zambia y de los expertos de las Naciones Unidas nombrados en virtud de la resolución 327 (1973) del Consejo de Seguridad. Los expertos zambianos proporcionaron varias estadísticas concretas y prometieron más detalles para el día siguiente en respuesta a las preguntas de los expertos de las Naciones Unidas. Las conversaciones incluyeron cálculos de las capacidades de diversos puertos y rutas, los diversos tipos de importaciones, sus fuentes y rutas, las necesidades de nuevos vehículos y de maquinaria de carga y descarga, las necesidades de repuestos, reparación y mantenimiento, el aumento de los costos de mantenimiento de las vías que soportarían un tráfico mayor tanto en Zambia como en los países vecinos, la necesidad de más instalaciones de transbordo en los puertos, la infraestructura que debía establecerse, el aumento de la carga administrativa a que debería atender Zambia, la necesidad de comunicaciones más rápidas y en mayor número, las fechas de entrega del nuevo equipo necesario, la posibilidad de un puente aéreo, la necesidad de hallar otra fuente para obtener carne vacuna, los problemas del transporte de aceite de cocina por carretera, los tipos y fuentes de suministros para las minas de cobre, y muchos otros problemas técnicos que causarían la desviación de los embarques de Zambia de la ruta de Rhodesia del Sur.

94. Por parte de Zambia se insistió en que la decisión de desviar los embarques de Zambia de la ruta de Rhodesia del Sur tendría efectos muy graves sobre la economía

del país. El problema más difícil sería el de las importaciones, las que en adelante tendrían que venir por carretera; no se preveía ningún problema de importancia respecto de las exportaciones. Los precios de los artículos importados aumentarían inevitablemente, en tanto que el mayor costo del transporte de las exportaciones reduciría las utilidades que de ellas se obtenían. También los ferrocarriles de Zambia perderían ingresos. El problema inmediato era el de determinar dónde podría obtener Zambia el dinero para atender a estos mayores gastos. A menos que la comunidad internacional la ayudase, Zambia se enfrentaría con una situación sumamente difícil. Los efectos económicos y también políticos perturbarían la vida normal del país. En tal coyuntura, las Naciones Unidas podían desempeñar un papel vital, ya fuese en forma colectiva o mediante la acción individual de sus Miembros. El cierre de la frontera y la decisión de desviar el comercio tendría también consecuencias para el Segundo Plan Nacional de Desarrollo de Zambia y el país esperaba recibir asistencia en este sentido de la comunidad internacional.

95. El Sr. L.M. Lishomwa, Asistente Especial del Presidente de Zambia, concluyó la reunión con un llamamiento a la Misión Especial. Dijo que la fuerza del argumento en favor de Zambia provenía de que el problema era resultado de una situación mundial que Zambia no había provocado. Expresó la esperanza de que se dispusiese sin tardanza de asistencia para aliviar las dificultades que pudiese experimentar Zambia.

D. Otras actividades de la Misión Especial en Zambia

1. Viaje en avión a lo largo de las fronteras de Zambia

96. A las 09.30 horas, aproximadamente, del 13 de febrero, la Misión Especial, acompañada por el Ministro de Defensa, Sr. A.G. Zulu, el Ministro del Interior, Sr. L. Changufu, y otros funcionarios, despegó del aeropuerto de Lusaka en una aeronave especial para volar a Solwezi, en el norte, cerca de la frontera con el Zaire. Luego de una escala durante la cual visitó el campamento de refugiados de Meheba (véanse los párrafos 114 a 116 infra), la Misión Especial sobrevoló, comenzando en Loloma, el lado zambiano de la frontera con Angola, Namibia, Botswana y Rhodesia del Sur, llegando a Livingstone cerca de las 18.00 horas, tras hacer escala en Mongu, para que el aparato se reabasteciese de combustible, y volar en círculo sobre Sesheke. El vuelo de Solwezi a Livingstone tardó unas cinco horas.

97. Al día siguiente, el 14 de febrero, luego de visitar la zona de Kazungula en automóvil, la Misión Especial reanudó su vuelo a lo largo del lado zambiano de la frontera. El vuelo a lo largo de las fronteras meridional y occidental la llevó sobre el lago Kariba, Chirundu y Feira y hasta el río Luangwa cerca de la frontera con Mozambique. La Misión Especial llegó de regreso a Lusaka ya avanzada la tarde. Según la información recibida, la distancia total recorrida durante los dos días de vuelo a lo largo de las fronteras fue de unas 1.800 millas o 2.880 kilómetros.

98. De acuerdo con las informaciones proporcionadas por el Ministro de Defensa durante el vuelo, Rhodesia del Sur había construido una carretera no lejos de su frontera con Zambia, para fines militares. El Ministro declaró que, dondequiera que hubiese un abundante suministro de agua disponible en el lado rhodesio de la frontera, las fuerzas armadas de Rhodesia del Sur habían establecido un campamento para impedir que las personas sospechosas de ser combatientes por la libertad usasen el agua. Indicó que el carácter accidentado del terreno y la extensión de la frontera, que había podido observar la Misión Especial, hacían casi imposible ejercer control alguno sobre el movimiento de personas a través de la frontera. La Misión Especial pudo formarse un cuadro claro de la zona abarcada y observar sus vastas extensiones no pobladas.

2. Visitas a puntos de la frontera

99. Durante su permanencia en Livingstone, en la mañana del 14 de febrero la Misión Especial fue llevada en automóvil al punto de cruce entre Zambia y Rhodesia del Sur en Victoria Falls, donde hay una carretera y un sistema ferroviario, ninguno de los cuales se hallaba en funcionamiento. Los miembros de la Misión Especial y los funcionarios del Gobierno de Zambia recorrieron la mitad del puente, hasta llegar al punto exacto donde estuvieron frente a los agentes de seguridad de Rhodesia del Sur que se hallaban del otro lado de la frontera. La fuerza de Rhodesia del Sur estaba integrada por dos policías africanos encabezados por dos europeos. El Ministro de Defensa declaró que en ningún caso se permitía a los policías africanos estar solos en el lado rhodesio del puente.

100. El mismo día, la Misión Especial fue llevada también en automóvil a un punto en el lado zambiano de la frontera frente a Botswana, Rhodesia del Sur y Namibia. Pudo observar al otro lado del río a algunos soldados de Rhodesia del Sur y lo que parecía ser un cuartel de ejército. El Ministro de Defensa informó a la Misión de los planes para construir un puente a través del río que uniese a Zambia y Botswana. Un transbordador que servía de comunicación entre los dos países no estaba en funcionamiento en el momento de la visita.

3. Inspección de los lugares de incidentes con minas terrestres

101. El 14 de febrero, la Misión Especial fue llevada en automóvil desde Livingstone a la zona de Kazungula, en el río Zambezi, junto a la frontera con Rhodesia del Sur. El propósito del viaje era inspeccionar los lugares de tres explosiones de minas terrestres comunicadas por el Gobierno de Zambia al Consejo de Seguridad. El Ministro de Defensa explicó que las fuerzas de Rhodesia del Sur-Sudáfrica habían colocado las minas terrestres antes del cierre de la frontera el 9 de enero. Subrayó el hecho de que todas las víctimas de estas explosiones y los vehículos destruidos por ellas habían sido civiles.

102. Lugar No. 1: En un camino de tierra junto a la frontera, la Misión Especial pudo observar un cráter y un camión destruido por una mina antivehículo. Según la explicación proporcionada por el Ministro de Defensa, el incidente había ocurrido el 11 de enero. Se informó a la Misión Especial que, como consecuencia de la explosión, un hombre había muerto y otras dos personas, incluida una mujer, habían quedado gravemente heridas. El Ministro de Defensa describió las circunstancias como sigue: el camión había pasado sobre la mina cuando iba a la aldea de Munyana a buscar agua para la aldea de Lubinda. La persona que había ayudado a los soldados de Rhodesia del Sur a colocar la mina era un zambiano, un simple aldeano a quien se había dicho que la mina sólo mataría a personas que vistiesen uniforme y a combatientes por la libertad. El aldeano había sido detenido, juzgado y condenado a seis años de trabajos forzados con una suspensión de la condena de dos años (véase el párrafo 117 infra).

103. Lugar No. 2: Poco después, la Misión Especial llegó a otro cráter abierto por la explosión de una mina terrestre. A pocos pies de distancia, la Misión Especial pudo examinar los restos de un vehículo land rover. El incidente había ocurrido el 26 de enero. Los funcionarios de Zambia declararon que el vehículo transportaba a empleados del Gobierno que llevaban la paga de otros empleados que hacían trabajos en el camino. El conductor y otros dos civiles habían muerto instantáneamente, otro había fallecido más tarde en el hospital y tres habían quedado gravemente heridos. Algunos otros habían sufrido heridas menores y más tarde se les había dado de alta en el hospital.

104. Lugar No. 3: A continuación, la Misión Especial fue llevada al lugar donde había explotado una mina terrestre el 12 de enero. Se examinaron los restos de un camión de volquete destruido. Se informó a la Misión Especial que nadie había resultado muerto, si bien varias personas habían sufrido heridas a consecuencia de la explosión. El Ministro de Defensa observó, al respecto, que otro incidente similar había ocurrido el 12 de enero en Chirundu. A su juicio, estos sucesos habían sido bien planificados y las tropas de Rhodesia del Sur habían cruzado la frontera y colocado las minas de manera que las explosiones se produjesen poco después del cierre de la frontera.

105. En la mañana del 15 de febrero, la Misión Especial se trasladó en dos helicópteros de la Fuerza Aérea de Zambia a Chirundu. Al llegar a la aldea de Chiawa, la comitiva fue recibida por el Gobernador del distrito y un gran número de aldeanos que habían acudido al lugar de un cráter abierto por la explosión de una mina terrestre para reunirse con la Misión Especial. Se informó a la Misión Especial que el 11 de enero una muchacha había muerto al pisar y hacer explotar una mina antipersonal cuando iba al río a unos 40 metros de su aldea. Los aldeanos llevaban varios carteles en que se condenaba a Rhodesia del Sur y se pedía protección contra nuevas incursiones. El Gobernador del distrito, el Reverendo J.M.P. Chipeso, formuló una declaración en que lamentó la pérdida de vidas y propiedades entre la población de la zona. Afirmó que la población del distrito un día tomaría represalias, e hizo un llamamiento al Consejo de Seguridad para que pusiese fin al régimen ilegal de Ian Smith. Dirigiéndose a la muchedumbre, el Ministro de Defensa la instó a cooperar con las fuerzas de Zambia que patrullaban la zona, e informar sobre cualquier persona de la que se supiese que ayudaba a los soldados de Rhodesia del Sur a colocar minas terrestres. El Ministro de Defensa encareció a los aldeanos que se organizaran en patrullas para la defensa de la zona. Reiteró su solicitud de cooperación y les pidió que informasen sobre cualquier persona que cruzase el río Zambeze de Rhodesia del Sur a Zambia.

106. La Misión Especial voló luego a Chilimanga para inspeccionar el lugar de una explosión ocurrida el 2 de febrero. A su llegada, se le informó que una mina antipersonal plástica había explotado en el lugar de la inspección 20 minutos antes, dejando heridas a dos mujeres, una muchacha y dos niños. Las víctimas habían sido llevadas rápidamente al Hospital Mtendere, cerca de Chirundu, a 80 millas al sur de Lusaka y 50 millas al norte de la presa de Kariba. La Misión Especial fue llevada al lugar, donde observó el cráter y los destrozos dejados por la reciente explosión. A continuación, fue transportada al Hospital Mtendere, cerca de Chirundu, donde vio a las cinco víctimas. Dos de ellas, una mujer y un niño, heridos de gravedad, fueron llevadas en uno de los helicópteros a Lusaka. La Misión Especial supo más tarde que había sido necesario amputar una pierna a la mujer y que el niño había perdido un ojo.

4. Visita a Siavonga en el lago Kariba

107. La Misión Especial viajó luego a Siavonga, en el distrito de Gwembe, donde fue recibida por el Gobernador del distrito. En una declaración formulada ante la Misión Especial, el Gobernador indicó que las fuerzas armadas de Rhodesia del Sur habían venido violando las aguas jurisdiccionales de Zambia desde 1971. Las violaciones habían sido cometidas por lanchas patrulleras que llevaban de 10 a 12 hombres en uniforme del ejército. El Gobernador presentó una lista escrita de las violaciones cometidas por Rhodesia del Sur, que se transcribe a continuación:

14 febrero 1973

"En las fechas indicadas más abajo, de 1971 a febrero de 1973, soldados de Rhodesia han violado las aguas jurisdiccionales de Zambia. En todas estas ocasiones, vestían uniformes del ejército, llevaban armas modernas e iban en grupos de 10 a 12 en lanchas patrulleras.

- "1. El 7 de octubre de 1971, en el muro de la presa de Kariba, cruzaron al lado zambiano a las 09.30 horas, aproximadamente.
- "2. El 31 de enero de 1972, cruzaron al lado zambiano a las 10.30 horas, aproximadamente.
- "3. El 25 de febrero de 1972, cruzaron al lado zambiano, al Leisure Bay Motel, a las 10.00 horas.
- "4. El 27 de febrero de 1972, cruzaron al Leisure Bay Motel, en el lado zambiano, a las 17.55 horas.
- "5. El 1.º de julio de 1972, cruzaron al Namomba Fishing Camp a las 15.30 horas, aproximadamente.
- "6. El 31 de julio de 1972, cruzaron al lado zambiano a pie, vistiendo uniformes militares y portando armas modernas; fueron al túnel No. 5 de la Mitchell Construction Company y amenazaron a dos auxiliares preventivos de aduana con que les dispararían si intentaban de alguna manera informar a las autoridades mientras se hallaban en el túnel No. 5.
- "7. El 1.º de agosto de 1972, cruzaron al Namomba Fishing Camp a las 18.00 horas.
- "8. El 4 de septiembre de 1972, cruzaron al Namomba Fishing Camp a las 19.00 horas.
- "9. El 5 de septiembre de 1972, cruzaron al Leisure Bay Motel a las 18.00 horas.
- "10. El 1.º de noviembre de 1972, cruzaron a Government Harbour a las 14.00 horas.
- "11. El 18 de enero de 1973, cruzaron al Namomba Fishing Camp a las 20.30 horas.

"INFORMADO POR EUARISTO MUSONDA MUTALE
GOBERNADOR DEL DISTRITO
DISTRITO DE GWEMBE"

5. Visitas a hospitales

108. En la mañana del 15 de febrero, la Misión Especial se trasladó al Lusaka University Hospital, acompañada por los Ministros de Defensa y de Salud, a fin de visitar a algunas de las víctimas heridas en las anteriores explosiones de minas terrestres en Chirundu. La primera víctima visitada fue el soldado Namunkombwe, de 20 años de edad, herido el 12 de enero. Había sido arrojado del vehículo como consecuencia de la explosión y, según el informe del médico, había sufrido una fractura cervical de la columna vertebral. Pese a haber sido sometido a una intervención quirúrgica, había permanecido paralizado desde la cintura hacia abajo. La segunda víctima era el Sargento Mulwanda, de 27 años de edad, herido en la explosión del 12 de enero. Se le había amputado la pierna izquierda y se suponía que tendría que amputársele también el otro pie.

109. Como se ha indicado en el párrafo 106 supra, la Misión Especial visitó también el Hospital Mtendere, cerca de Chirundu, donde vio a las víctimas del incidente ocurrido poco antes de su llegada.

6. Visita al Centro de Liberación de la aldea de Kamwala

110. El 12 de febrero, la Misión Especial visitó el Centro de Liberación Africana de Kamwala, en las afueras de Lusaka. Fue acompañada por varios funcionarios, incluido el Sr. C.T.A. Banda, representante del Ministerio encargado de los asuntos de los movimientos de liberación.

111. En nombre de los movimientos de liberación presentes en el Centro, el Secretario Administrativo de la Zimbabwe African National Union (ZANU), Sr. Mudzi, formuló una declaración ante la Misión. Se refirió a las actividades humanitarias realizadas por el Gobierno de Zambia, y a los problemas resultantes de la continuación del régimen opresivo racista en Rhodesia del Sur. Las diversas organizaciones representadas en el Centro eran las fuerzas combatientes en el Africa meridional; necesitaban asistencia de la comunidad mundial en la forma de alimentos y equipo sanitario y médico. El Sr. Mudzi señaló asimismo la necesidad de que Zambia recibiese asistencia para mantener su economía ante las amenazas de los regímenes coloniales y minoritarios. También formuló una declaración un representante de COREMO, movimiento de liberación de Mozambique, el Sr. Gumane. Indicó que los propios pueblos del Africa meridional habían decidido empuñar las armas y luchar contra los racistas. Todas sus armas estaban dentro de sus respectivos países. Los movimientos de liberación sólo tenían oficinas en Zambia y no mantenían armas allí.

112. Posteriormente, la South West African People's Organization (SWAPO) de Namibia, presentó a la Misión Especial un memorando escrito en el que declaraba su pleno apoyo a la posición adoptada por el Gobierno de Zambia con respecto a los actos no provocados del régimen de Ian Smith. El cierre unilateral de la frontera por Rhodesia del Sur, decía el memorando, no era un incidente aislado: apuntaba a lesionar la economía de Zambia en colusión con Sudáfrica. Desde 1966, Sudáfrica había venido cometiendo actos de agresión contra Zambia desde Namibia. En ese año, Sudáfrica había construido la base militar de Mpatcha en Katima Mulilo, en la Faja de Caprivi, "a pasos de la frontera de Zambia". El memorando enumeraba varios incidentes ocurridos en 1967, 1968 y 1970 que habían entrañado la interceptación de buques de Zambia y el aterrizaje de helicópteros del ejército de Sudáfrica y la colocación de minas terrestres en territorio de Zambia. En consecuencia, la SWAPO estaba convencida de que Sudáfrica era el principal culpable de la explosiva situación que se estaba produciendo en esa parte del Africa.

113. Además, en el memorando se subrayaba que las afirmaciones de Sudáfrica, "Rhodesia" y Portugal al efecto de que los combatientes por la libertad africanos que actuaban en los territorios colonizados mantenían "campamentos de entrenamiento de terroristas" en Zambia, carecían de fundamento. Los pueblos de Namibia, Angola, Mozambique, Sudáfrica y Zimbabwe estaban librando una lucha por la liberación de sus respectivos países.

7. Visita al campamento de refugiados de Maheba

114. El 13 de febrero, la Misión Especial fue llevada en avión de Lusaka a Solwezi, en la frontera septentrional con el Zaire, a fin de visitar el principal campamento de refugiados del país, en Meheba. La Misión fue acompañada por Ministros y

funcionarios del Gobierno de Zambia, incluido el Comisionado para los Refugiados del Ministerio del Interior, Sr. A.M. Mbanga. Luego de detenerse brevemente en la sede de la gobernación provincial, fue llevada en automóvil al campamento, donde fue recibida por un comité de recepción. La Misión recorrió el campamento y observó varios carteles en que se pedía a las Naciones Unidas que ayudasen a obtener la libertad para Mozambique, Namibia y Angola.

115. Según la información recibida por la Misión Especial, hay tres asentamientos de refugiados en Zambia, a saber, Nyimba, en la Provincia Oriental, Mayukwayukwa, en la Provincia Occidental, y Meheba, en la Provincia Noroccidental. La población total de refugiados de estos asentamientos era, al 31 de enero de 1973, como sigue:

Meheba . . .	6.300
Nyimba . . .	2.900
Mayukwayukwa	<u>1.050</u>
Total	<u>10.250</u>

116. Además, se creía que había unos 14.000 refugiados que vivían fuera de los asentamientos. La política del Gobierno de Zambia consistía en alentar a los refugiados a ser autosuficientes en cuanto a la producción de alimentos; se daban a los refugiados parcelas en las que podían cultivar sus propios alimentos. El asentamiento de refugiados de Meheba era el mayor de los tres y abarcaba 89.000 acres. La gran mayoría de los refugiados provenían en Angola y Mozambique, y unos 250 eran oriundos de Namibia. El asentamiento era mantenido conjuntamente por el Gobierno de Zambia, la Lutheran World Federation, que desarrolla sus actividades en Zambia bajo el nombre de Zambia Christian Refugee Service, y el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados.

8. Pruebas documentales y otras comunicaciones

117. Durante la audiencia concedida a la Misión Especial por el Sr. Kenneth D. Kaunda, Presidente de Zambia, el 15 de febrero, se hizo comparecer a dos presos y más tarde se facilitaron a la Misión copias de sus antecedentes judiciales. Los dos presos habían sido juzgados y condenados por colaborar con soldados de Rhodesia del Sur en la colocación de minas terrestres, una en Kazungula y otra en Chirundu. El juicio del primer preso, el Sr. S.M. Sekeleti, acusado de espionaje y de colocar minas, se había efectuado el 26 de enero; había sido condenado a seis años de reclusión con trabajo forzado, con dos años en suspenso. El segundo preso, el Sr. Y.M. Njovu, juzgado por cargos similares, había sido sentenciado el 9 de febrero a nueve años de reclusión con trabajo forzado, con tres años en suspenso.

118. Durante su permanencia en Zambia, la Misión Especial recibió tres comunicaciones por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores de Zambia.

119. La primera comunicación fue un telegrama dirigido al Sr. Kenneth D. Kaunda, Presidente de la República de Zambia, por el Presidente del Consejo de Ministros de la Organización de la Unidad Africana. El mensaje decía lo siguiente:

"Excelencia, el Consejo de Ministros de la OUA, en su 20^o período de sesiones, apoya plenamente la posición justa y firme adoptada por su Gobierno respecto de las medidas de provocación adoptadas por la camarilla racista minoritaria de Salisbury en un intento por estrangular la economía de Zambia. El Consejo afirma que la lucha de Zambia es también la lucha de Africa y que el desafío de Smith a Zambia equivale a un desafío a la OUA. La OUA promete a Zambia su pleno apoyo y efectiva solidaridad. La mayor consideración y estima.

"(Firmado) Baba Hassane
Presidente del Consejo de Ministros"

120. La segunda comunicación contenía una resolución aprobada por el Consejo de Ministros de la Organización de la Unidad Africana después que el Gobierno de Rhodesia clausuró la frontera. Decía lo siguiente:

"El Consejo de Ministros,

"...

"23. Condena enérgicamente el acto criminal de intimidación del régimen rebelde minoritario y racista de Smith contra el país y pueblo hermanos de Zambia.

"24. Condena vigorosamente la colusión de Gran Bretaña con las minorías racistas blancas de Sudáfrica y Portugal por su abierto y deliberado apoyo al vergonzoso acto del régimen minoritario de Salisbury.

"25. Rinde tributo al pueblo y al Gobierno de Zambia y al Sr. Kaunda, Presidente de Zambia, por su valiente y heroica actitud ante la agresión económica de Rhodesia y por su decisión de apoyar la lucha de los movimientos de liberación y les hace llegar su activa solidaridad y su resuelto apoyo.

"26. Declara que todo ataque contra Zambia o cualquier Estado Miembro cercano a las zonas de combate constituye un ataque directo contra toda Africa.

"27. Se compromete a dar a Zambia toda la ayuda y asistencia necesarias en las esferas económica, política y militar a fin de que pueda hacer frente a la situación planteada."

121. La tercera comunicación contenía un artículo publicado por la Escuela de Humanidades y Ciencias Sociales de la Universidad de Zambia y titulado "El bloqueo rhodesio". En particular, en el artículo se hacía una evaluación de las ganancias y pérdidas económicas de cada una de las partes como consecuencia del bloqueo impuesto por el régimen de Smith.

122. Se recibió una carta de fecha 13 de febrero de 1973, enviada por los alumnos de la escuela secundaria de Sesheke, en la que expresaban su apoyo a los pueblos que luchaban en Namibia, Zimbabwe, Angola y Mozambique; en la carta se hacía un llamamiento a la Misión Especial para que hiciera gestiones en las Naciones Unidas a fin de obtener la libertad y la paz para los pueblos oprimidos de esos países.

E. Audiencia con el Presidente de la República de Zambia,
Sr. Kenneth D. Kaunda

123. El 15 de febrero, la Misión Especial fue recibida por el Sr. Kenneth D. Kaunda, Presidente de la República de Zambia.

124. El Presidente dio la bienvenida a la Misión Especial y destacó el deseo de Zambia de que la Misión viera todo lo posible durante su breve estadía en el país. El Presidente dijo que si bien algunas personas, incluso algunos zambianos, creían que las Naciones Unidas era una Organización impotente, él y muchos otros la tenían en alta estima. Veían en ella la única esperanza que quedaba al hombre en el complicado mundo actual. Cuando algo salía mal, cuando las Naciones Unidas no reaccionaban, se sentían más inclinados a culparse a sí mismos que a la Organización. Este criterio era importante porque el Gobierno de Zambia y la nación zambiana reconocían la gran importancia de las Naciones Unidas, representada en Zambia por la Misión Especial. Consideraban que era el único instrumento eficaz para cumplir la noble tarea que el hombre debía realizar: unir a toda la raza humana.

125. Con respecto al mandato de la Misión Especial, no faltaría quien afirmara, por ejemplo, que las minas que colocaban los soldados rebeldes y sus partidarios sudafricanos eran obra de los disidentes zambianos. Otros dirían a la Misión que Zambia, al clausurar la frontera, había adoptado una actitud extrema y desencadenado todo el problema. Otros dirían que si Zambia se comportara mejor no se produciría una escalada de los problemas del Africa meridional. Pero los miembros de la Misión Especial podrían ver que, de hecho, todas estas alegaciones eran incorrectas; provenían de fuentes prejuiciadas y representaban las ideas de mentes igualmente poco ecuánimes. Dada la situación que existía en ese momento en el Africa meridional, no podrían encontrarse atajos. La solución era humanizar las políticas imperantes en Angola, Mozambique, Zimbabwe, Namibia y en la propia Sudáfrica. En toda el Africa meridional se podía advertir la evolución de una conflagración a la que el Presidente y sus colegas se habían estado refiriendo desde 1966. Sus predicciones se estaban cumpliendo: se estaba produciendo una escalada y aumentaba

la presión. No había manera de retroceder porque el negro no podía ser eternamente esclavo del blanco en el Africa meridional. Los negros no lo aceptarían jamás y se estaban rebelando.

126. Zambia deseaba que los miembros de la Misión Especial comprendieran la peligrosa situación existente en el Africa meridional, donde nada que no fuera la independencia y el gobierno de la mayoría podía detener la escalada hacia la catástrofe. En eso consistía el enfrentamiento; el punto de choque era el río Zambezi. El problema de las minas terrestres, la violación del espacio aéreo y de las aguas, los raptos, los asesinatos y mutilaciones de zambianos no habían comenzado el día que Smith clausurara la frontera. Existía todo un catálogo en que se enumeraban hechos y personas que se remontaba a 1965. Se habían volado puentes y tanques de petróleo y había habido actos de sabotaje, pero nada de ello había sido obra de zambianos. Había sido obra de los grupos minoritarios y de sus agentes, perfectamente adiestrados y enviados a Zambia para que atacaran a la población. Zambia había perdido soldados y policías en las fronteras con Sudáfrica y Namibia. La frontera había sido cruzada por extraños que habían colocado minas en territorio de Zambia; estos extraños eran soldados sudafricanos.

127. El Presidente Kaunda criticó la actitud del Gobierno del Reino Unido ante la decisión de Zambia de no hacer uso de las rutas a través de Rhodesia del Sur con fines de tránsito porque, a su juicio, esa actitud dejaba implícito que Zambia debía reanudar el empleo de esas rutas cuando las autoridades de Rhodesia del Sur reabrieran la frontera. El Gobierno del Reino Unido, que no tenía control sobre Rhodesia del Sur, no podía garantizar que el régimen de Smith no volviera a clausurar la frontera.

128. El Presidente dijo que la batalla que libraba Zambia no era exclusivamente zambiana sino también una batalla de la raza humana para rectificar errores. Zambia, por intermedio de la Misión Especial, pedía a la comunidad internacional que le prestara oído. En Rhodesia del Sur había una lucha real que iba en aumento. Su incremento se debía a que los combatientes por la libertad contaban ya con el apoyo de las masas. El propio hecho de que Smith dijera que iba a iniciar una campaña de gran escala de multas y castigos contra todos los que apoyaran a los combatientes por la libertad era un indicio de que las cosas iban empeorando en el territorio rebelde. De manera que Zambia no podía retroceder y jugar su porvenir a la carta de Rhodesia, pues ello significaría adoptar una actitud nada realista. El Presidente añadió que al tener miles de soldados en Angola, Mozambique, Rhodesia del Sur y Sudáfrica, los regímenes de esos países no estaban en condiciones de patrullar las fronteras e impedir la entrada de los combatientes por la libertad. Querrían que Zambia lo hiciera por ellos, lo que no podía ser. Existía una imposibilidad física: Zambia tenía también que ocuparse de los refugiados, cuyo número iba en aumento. Cuando en esos países la lucha se intensificaba, llegaban los refugiados y Zambia tenía la obligación de acoger a sus hermanos y hermanas en desgracia.

129. El Presidente declaró que era imposible que Zambia volviera a recurrir a las rutas de transporte de Rhodesia. Por consiguiente, pedía que la comunidad internacional cumpliera su obligación. Zambia celebraría toda medida que adoptaran las Naciones Unidas. Además, esperaba que los Estados Miembros acudieran en ayuda de Zambia porque, como destacó, no se trataba tan sólo de una lucha de Zambia, sino de una batalla por la causa de la humanidad, a fin de aliviar el sufrimiento de las masas del Africa meridional. Así pues, la labor de la Misión Especial no era

solamente en pro del pueblo de Zambia. Todo internacionalista que creyera en las Naciones Unidas debía reconocer que lo que estaba haciendo Zambia no le concernía sólo a ella sino también a toda la humanidad.

130. Durante la entrevista comparecieron dos personas ante la Misión Especial. El Presidente dijo que eran presos ya sentenciados que habían reconocido haber colocado minas terrestres en Kuzungula y Chirundu, las que habían causado bajas.

IV. VISITA A LA REPUBLICA UNIDA DE TANZANIA

131. La Misión Especial permaneció en la República Unida de Tanzania dos días - el 16 y 17 de febrero de 1973 - durante los cuales se reunió con funcionarios del Gobierno y fue recibida por el Primer Ministro, Sr. R.M. Kawawa.

A. Reunión con el Sr. A.B. Nyaki, Secretario Principal del Ministerio de Relaciones Exteriores

132. El 16 de febrero la Misión Especial celebró una reunión de trabajo con el Sr. A.B. Nyaki, Secretario Principal del Ministerio de Relaciones Exteriores. También estuvieron presentes varios altos funcionarios del Gobierno tanzaniano y de la Comunidad del Africa del Este.

133. En su declaración, el Sr. Nyaki dio la bienvenida a la Misión Especial, diciendo que demostraba el deseo y el propósito de la comunidad internacional y, en particular, de las Naciones Unidas, de prestar apoyo a Zambia. Añadió que Zambia necesitaba una ayuda real y positiva que le permitiera no sólo sobrevivir sino además eliminar de una vez por todas el chantaje y la intimidación de los rebeldes.

134. La República Unida de Tanzania, como país vecino de Zambia, con la que tenía objetivos comunes, sentía una responsabilidad especial. Había puesto a disposición de Zambia todos los servicios a que podía recurrir para que el tránsito aéreo, ferroviario, marítimo y de carretera se desarrollara sin contratiempos y prometía seguir prestando apoyo costase lo que costase.

135. El Gobierno y el pueblo de la República Unida de Tanzania esperaban que la Misión Especial informase detalladamente a los miembros del Consejo de Seguridad de las consecuencias que para la paz y la seguridad mundiales entrañaba la nueva y peligrosa situación existente entre Zambia y el régimen de Ian Smith.

136. El Gobierno de la República Unida de Tanzania había observado que el Gobierno del Reino Unido había declarado nuevamente que el problema de Rhodesia del Sur incumbía al Reino Unido. El Gobierno tanzaniano no estaba en desacuerdo en absoluto con esta declaración.

137. La República Unida de Tanzania esperaba que, cuando la Misión Especial regresara a Nueva York, los miembros del Consejo de Seguridad comprendiesen mejor la tragedia de Rhodesia del Sur y acordasen adoptar nuevas medidas para hacer frente a la nueva y grave situación imperante en aquella parte del mundo.

138. Tras la declaración del Sr. Nyaki, hubo un debate sobre los problemas y trastornos económicos que podía causar la decisión de Zambia de desviar su tráfico de la ruta de Rhodesia, así como de las medidas que la República Unida de Tanzania podía adoptar para ayudar a Zambia.

B. Reunión con el Sr. R.M. Kawawa, Primer Ministro de la República Unida de Tanzania

139. El 17 de febrero la Misión Especial se reunió con el Sr. R.M. Kawawa, Primer Ministro de la República Unida de Tanzania, a quien acompañaban el Sr. Lusinde, Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas, el Sr. Msuya, Ministro de Hacienda, el Sr. Nyanganyi, Ministro de Salud, y el Sr. Nyaki, Secretario Principal del Ministerio de Relaciones Exteriores.

140. El Primer Ministro declaró que en toda recomendación o conclusión que aprobara la Misión Especial debía tenerse en cuenta que la situación en Rhodesia del Sur y las consecuencias que ella entrañaba para Zambia habían alcanzado un nivel explosivo y estaban empeorando. Se había llegado a esta situación debido a la intensidad, la magnitud y el éxito de la lucha por la libertad y la dignidad que libraba el pueblo de Zimbabwe. Ian Smith, en un intento desesperado de aplastar este movimiento, había declarado una guerra permanente contra Zambia. Zambia se había negado firmemente a ceder ante las amenazas de Ian Smith y el régimen de Smith se había visto obligado a abrir nuevamente su frontera con Zambia. La firmeza con que Zambia había hecho frente a Ian Smith en relación con la triunfante lucha de Zimbabwe había humillado profundamente a Ian Smith y a sus partidarios.

141. Por consiguiente, teniendo presente lo anterior, el Gobierno de Tanzania deseaba que la Misión Especial informase al Consejo de Seguridad de que era indudable que Ian Smith, para encubrir sus fracasos y humillaciones, no dejaría de intensificar sus operaciones militares, económicas y políticas contra Zambia y que además intensificaría su campaña contra el pueblo de Zimbabwe. Como se desprendía de acontecimientos recientes ocurridos en Zimbabwe, el régimen de Ian Smith estaba empleando las formas más bárbaras de represión, recurriendo al castigo colectivo de aldeas y comunidades enteras so pretexto de que ayudaban y prestaban asistencia a los combatientes por la libertad.

142. La cooperación militar entre Portugal, Rhodesia del Sur y Sudáfrica había aumentado y continuaría aumentando, lo que agravaría aún más la explosiva situación no sólo a lo largo de las fronteras de Zambia y Rhodesia del Sur sino también en toda el Africa meridional.

143. Por consiguiente, el Consejo de Seguridad y todo el sistema de las Naciones Unidas tenían la obligación moral y jurídica, en particular con arreglo al Artículo 50 de la Carta de las Naciones Unidas, de extender a Zambia ayuda material y de otro tipo para que hiciera frente a sus dificultades actuales y futuras. Zambia había tenido que hacer considerables sacrificios para aplicar las decisiones y resoluciones del Consejo de Seguridad y de la Asamblea General sobre Rhodesia del Sur. Por consiguiente, correspondía desplegar todos los esfuerzos posibles para ayudar a Zambia. De esa forma, las Naciones Unidas contribuirían a aumentar la capacidad de Zambia para aplicar las decisiones de los órganos de las Naciones Unidas sobre Rhodesia del Sur.

144. El Gobierno de la República Unida de Tanzania deseaba señalar a la atención de la Misión Especial el hecho de que el Gobierno del Reino Unido había declarado nuevamente que Rhodesia del Sur era un problema que incumbía al Reino Unido. La única posibilidad que quedaba abierta era que el Gobierno Británico cooperase plenamente con el Consejo de Seguridad y con las Naciones Unidas en su esfuerzo conjunto para poner fin al problema de Rhodesia del Sur.

145. Por su parte, el Gobierno y el pueblo de la República Unida de Tanzania estaban decididos a hacer todo lo posible para ayudar a Zambia. El Gobierno tanzaniano esperaba que la Misión Especial hiciese las recomendaciones adecuadas, a fin de que se instara a los Estados Miembros a que ofrecieran ayuda material a Zambia, no sólo en las circunstancias actuales sino también para hacer frente a los acontecimientos futuros.

C. Inspección del puerto de Dar es Salaam y de las instalaciones portuarias de almacenamiento

146. El 17 de febrero, por invitación del Sr. E.B. Bisamanyu, Director General de la East African Harbours Corporation, la Misión Especial recibió información acerca de los servicios portuarios de Dar es Salaam e hizo una visita en barco y en coche para inspeccionar de cerca esas instalaciones. Los miembros de la Misión Especial visitaron también el Depósito Ubungo en el que se almacenaban temporalmente las mercancías destinadas a Zambia.

147. El Sr. Bisamanyu y otros funcionarios aseguraron a la Misión Especial que harían todo lo posible para facilitar el aumento del tránsito de mercancías procedentes de Zambia ocasionado por el cierre de la frontera entre Zambia y Rhodesia del Sur. Declararon que las mercancías podían despacharse más eficazmente y reducirse el período de tránsito mejorando ciertos procedimientos de administración, especialmente los relativos a la tramitación de la documentación.

V. VISITA A KENIA

148. El 19 y 20 de febrero de 1973, mientras se encontraba en Nairobi, República de Kenia, la Misión Especial se reunió con representantes del Gobierno de Kenia y de la Comunidad del Africa Oriental.

A. Reunión con funcionarios de la Comunidad del Africa Oriental

149. El 19 de febrero, la Misión Especial se entrevistó con funcionarios superiores de la Comunidad del Africa Oriental. Entre los presentes estaban los señores C.G. Maina, Secretario General de la Comunidad del Africa Oriental, P.K. Kinyanjui, Presidente de la East African Harbours Corporation, E.N. Gakuo, Director General de la East African Railways Corporation, y A.S. Fundikira, Presidente de la East African Airways Corporation.

150. El Sr. C.G. Maina, hablando en nombre de la Comunidad del Africa Oriental, aseguró a la Misión Especial que la Comunidad haría todo lo posible para ayudar a Zambia en sus momentos difíciles.

151. Después hubo un debate general respecto de los problemas económicos a los que se enfrentaría Zambia como resultado de su clausura de la carretera meridional y las medidas que podría tomar la Comunidad del Africa Oriental para ayudar a resolver estos problemas. Se indicó que Zambia ya había decidido canalizar parte de sus exportaciones de cobre a través del puerto keniano de Mombasa. Las importaciones a través de Mombasa podían ser traídas a Nairobi por tren y enviadas por avión de ahí a Zambia, o podrían enviarse a la República Unida de Tanzania por tren y después por carretera a Zambia, o ser embarcadas en el Lago Victoria, o podrían hacer todo el trayecto desde Mombasa por carretera.

152. El Presidente de la East African Airways Corporation indicó que habría suficiente capacidad de transporte de carga para llevar cualquier mercancía que pudiera fletarse por aire a Zambia. La Kenya National Transport Company, ayudaría a solucionar el transporte de mercancías por carretera a Zambia y desde Zambia, aunque tal vez necesitaría más camiones y desearía que se le asegurara un suficiente cargamento de regreso de Zambia.

153. Los funcionarios de la Comunidad pusieron de relieve la necesidad de que Zambia tomara una decisión respecto a la cantidad exacta de mercancías que desearía enviar por Kenia, con el objeto de permitir la previa planificación necesaria y la utilización eficaz de los servicios existentes. No valdría la pena gastar dinero en nuevos servicios sólo para descubrir más tarde que ya no se necesitarían. Por esta razón, Zambia debía dar una firme garantía sobre las mercancías que deseaba trasladar mediante los servicios suministrados. Se recalcó que Zambia había realizado contactos a nivel gubernamental, pero no aún a nivel operacional, para tomar esas decisiones. La cuestión financiera del traslado de mercancías zambianas por diversas carreteras sería importante porque los importadores y exportadores zambianos utilizarían el camino más económico.

154. Después de un debate sustancial sobre los problemas concretos implícitos en estas cuestiones, el Sr. Maina puso fin al debate reiterando la obligación de los Gobiernos del Africa Oriental y de la Comunidad del Africa Oriental de hacer todo

lo posible para ayudar a Zambia tan pronto como ésta indicara lo que deseaba. Los recursos y los servicios de emergencia podrían ser movilizadas de una manera coordinada.

B. Reunión con el Sr. Njorge Mungai, Ministro de Relaciones Exteriores

155. El 20 de febrero, la Misión Especial se reunió con el Ministro de Relaciones Exteriores, Sr. Njorge Mungai.

156. En su declaración, el Sr. Mungai dijo que consideraba que la visita de la Misión Especial era importante para el Africa. Declaró que la amenaza contra Zambia era una amenaza contra todo el Africa. Si Zambia perdía su orgullo o su independencia, todos los Estados africanos independientes perderían su orgullo o independencia. Africa no podía existir con un régimen minoritario impuesto a un Estado africano. Los Estados africanos no podían permitirse estar divididos por un régimen blanco minoritario. Kenia consideraba que la amenaza a Zambia era una amenaza a Kenia. Si los pueblos africanos estaban oprimidos por el poder de la violencia, debía utilizarse cualquier medio para liberarlos.

C. Reunión con el Sr. Omole Okero, Ministro de Energía y Comunicaciones

157. El 20 de febrero, la Misión Especial celebró una reunión con el Sr. Omole Okero, Ministro de Energía y Comunicaciones.

158. El Ministro abrió la reunión diciendo que entendía que el debate debía referirse a la utilización de carreteras dentro de Kenia con el objeto de prestar asistencia a Zambia en el transporte de sus importaciones y exportaciones. Recalcó que su Ministerio estaba dispuesto a dar cualquier posible asistencia a Zambia. Sin embargo, señaló que no podía haber ningún compromiso hasta que supiera lo que Zambia deseaba pedir. Zambia tenía las puertas abiertas para pedir asistencia, y entonces el Ministro vería lo que era posible dar.

159. El debate que siguió se refirió principalmente a cuestiones técnicas de las carreteras entre Kenia y Zambia, el número de camiones disponibles y la cantidad adicional requerida, la eficiencia de las operaciones de carga y descarga, la posibilidad de que Zambia se uniera a la Comunidad del Africa Oriental, la necesidad de una corriente equilibrada de tráfico por diversas rutas a los diversos puertos de la Comunidad del Africa Oriental y otros temas semejantes.

VI. SOLICITUDES DE COOPERACION A LAS PARTES INTERESADAS

160. El 9 de febrero de 1973 el Presidente de la Misión Especial dirigió al Representante Permanente de Sudáfrica ante las Naciones Unidas, por conducto del Presidente del Consejo de Seguridad, un mensaje cuyo texto es el siguiente:

"Tengo el honor de hacer referencia a las resoluciones 326 (1973) y 327 (1973) aprobadas por el Consejo de Seguridad en su 1691a. sesión, celebrada el 2 de febrero de 1973, luego del examen del tema del orden del día titulado "Denuncia de Zambia".

"Como Vd. sabe, en la resolución 326 (1973), el Consejo de Seguridad constituyó su Misión Especial con el mandato de evaluar la situación en la zona e informar al Consejo a más tardar el 1.º de marzo de 1973. Invitó también al Gobierno de Sudáfrica a que brindara a la Misión la cooperación necesaria para el desempeño de su tarea.

"En su resolución 327 (1973) el Consejo, tras felicitar al Gobierno de Zambia por su decisión de romper todas las restantes relaciones económicas y comerciales con Rhodesia del Sur, encargó a la Misión Especial que evaluara las necesidades de Zambia en lo que se refería a mantener sistemas adicionales de comunicaciones por carretera, vía férrea, aire y mar para la circulación normal del tráfico. Simultáneamente, el Consejo pidió a los Estados vecinos que brindaran a la Misión la máxima cooperación en el desempeño de su tarea.

"Al respecto, la Misión Especial desea pedir a su Gobierno que le proporcione toda la información pertinente sobre las medidas que ha adoptado ya en relación con la aplicación del párrafo 6 de la resolución 326 (1973) en que se pide "que las fuerzas armadas y militares de Sudáfrica se retiren inmediata y completamente de Rhodesia del Sur y de la frontera de dicho territorio con Zambia".

"Ahora bien, si no se han adoptado aún medidas de esa naturaleza, la Misión agradecerá que se le proporcione información sobre el despliegue de fuerzas armadas de Sudáfrica en Rhodesia del Sur y los planes para su retiro, así como cualquier otra información que guarde relación con la situación actual, situación que, conforme lo determinó el Consejo, "amenaza gravemente la soberanía y la integridad territorial de Zambia y de otros Estados africanos vecinos".

"La Misión Especial agradecerá también recibir comentarios adicionales que revistan utilidad para el cumplimiento por la Misión de sus tareas de conformidad con las resoluciones 326 (1973) y 327 (1973) del Consejo."

161. En una carta de fecha 14 de febrero de 1973 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad, el Representante Permanente de Sudáfrica ante las Naciones Unidas transmitió un mensaje del Ministro de Relaciones Exteriores de Sudáfrica, Sr. H. Muller. La parte sustantiva de este mensaje es como sigue:

"Ha planteado Vd., por conducto del Representante Permanente de Sudáfrica, algunas cuestiones relacionadas con la resolución 326 (1973) del Consejo de Seguridad. Para empezar, deseo ocuparme, desde el punto de vista de Sudáfrica,

de algunos aspectos fundamentales de la resolución 326, que constituían la base de las medidas contempladas en esa resolución.

"Aunque en la resolución se toma nota de la carta de Zambia del 24 de enero de 1973 (S/10865) dirigida al Presidente del Consejo, se desconoce la carta de Sudáfrica del 26 de enero dirigida al Secretario General (S/10870), en la que se explica muy claramente que no se envió fuerza militar alguna a Rhodesia y que la acusación contenida en la carta de Zambia carecía de fundamento.

"A pesar de la carta de Sudáfrica, en el séptimo párrafo preambular de la resolución se habla del "despliegue de fuerzas armadas sudafricanas en la frontera con Zambia". Fuerzas policiales y no fuerzas militares de Sudáfrica han estado estacionadas en Rhodesia desde 1967. Nunca hemos ocultado este hecho. Fueron colocadas allí a causa de la amenaza que planteaban los terroristas con base en Zambia y en camino hacia Sudáfrica para la seguridad de la República. Permanecerán allí solamente mientras continúe esa amenaza. No han sido reforzadas recientemente ni se han enviado fuerzas militares a Rhodesia, como pretende Zambia. Las fuerzas policiales no fueron de ninguna manera responsables de la reciente escalación de la situación en la frontera entre Rhodesia y Zambia. Esta situación fue creada enteramente por la actividad creciente por parte de los terroristas con base en Zambia, que originó una actividad creciente por parte de las unidades de seguridad situadas en el lado rhodesio de la frontera. Evidentemente debía haberse visto que esto era inevitable.

"En el octavo párrafo preambular de la resolución se expresa profunda conmoción y aflicción por las pérdidas de vidas humanas ocasionadas, pero aparentemente el Consejo de Seguridad no tiene presentes las vidas de los hombres, mujeres y niños inocentes perdidas a causa de los actos terroristas.

"Los párrafos 1 y 3 de la resolución se refieren a Sudáfrica como un "régimen racista". Este lenguaje puede conciliarse difícilmente con la solicitud al Gobierno de Sudáfrica de que proporcione a la Misión del Consejo de Seguridad "la cooperación y la asistencia necesaria", contenida en el párrafo 10.

"No obstante, en bien de la claridad y para evitar malentendidos, se repite, con referencia a la cuestión relativa al párrafo 6 de la resolución 326 (1973), que no hay fuerzas armadas en Rhodesia sino sólo unidades policiales para los fines antes indicados.

"Como he dicho antes, estas unidades policiales serán retiradas tan pronto como nos convenzamos de que los terroristas que operan desde bases extranjeras han cesado sus actividades. En la Cuarta Comisión, en octubre de 1967, el representante de Sudáfrica dijo que "... los que equipan y entrenan a los terroristas sudafricanos, los que les prestan socorro de otras formas y les permiten que operen desde territorios bajo su jurisdicción, sólo necesitan poner fin a esas prácticas ilegales y desaparecerá la necesidad de mantener policía sudafricana en Rhodesia. Esta sigue siendo nuestra posición. Los acontecimientos recientes en la frontera entre Rhodesia y Zambia constituyen prueba de los peligros reales y potenciales de tratar de solucionar los problemas por medios violentos. Confío sinceramente en que la inutilidad comprobada de

estos medios, y el sufrimiento que producen, harán comprender a todos la urgente necesidad de preservar la paz y la tranquilidad en esa zona y de hallar medios para solucionar el conflicto en los que no tenga parte alguna la violencia.

"Con referencia a la resolución 327 (1973) del Consejo de Seguridad, deseo decir que Sudáfrica no cree en boicoteos ni en contraboicoteos. Esto se expresó claramente en mi carta del 26 de enero de 1973 al Secretario General. En ningún momento durante el conflicto reciente impuso el Gobierno de Sudáfrica una prohibición al comercio con Zambia. Confío, tal como manifesté públicamente en ese momento, en que la reapertura de la frontera contribuirá al retorno a la normalidad y a la desaparición de la situación tensa en la zona, y conducirá a la eliminación de las causas que dieron lugar originalmente al cierre de la frontera."

162. El Presidente de la Misión Especial dirigió también, en nombre de la Misión, mensajes idénticos a los Representantes Permanentes de Malawi y de Zaire ante las Naciones Unidas en los que, con referencia a las resoluciones 326 (1973) y 327 (1973), la Misión pidió a los Gobiernos de Malawi y Zaire que le proporcionaran cualquier información que, en su opinión, pudiera ser útil para el cumplimiento del mandato de la Misión de conformidad con la resolución 327 (1973) del Consejo de Seguridad.

VII. EVALUACION HECHA EN CONFORMIDAD CON LA RESOLUCION 326 (1973)
DEL CONSEJO DE SEGURIDAD

163. Como consecuencia de las consultas y visitas descritas en los párrafos 36 a 162, la Misión Especial estima necesario que las siguientes conclusiones se consideren como la evaluación de la situación existente en la zona, pedida por la resolución 326 (1973) del Consejo de Seguridad.

164. La Misión Especial pudo comprobar que en la zona a que se refiere la resolución 326 (1973) del Consejo de Seguridad continúa existiendo un grado considerable de tensión, cuyos orígenes no provienen exclusivamente de los acontecimientos recientes ocurridos en la frontera de Zambia y Rhodesia del Sur. Es necesario tener presente también la situación general existente en el Africa meridional: los acontecimientos que el Consejo de Seguridad ha estado examinando son, en gran parte, la consecuencia de la denegación del derecho de libre determinación a la mayoría de los pueblos de Africa que viven bajo la dominación de los regímenes racistas, minoritarios y coloniales del Africa meridional. Sin embargo, el estado de tensión ha sido aumentado notoriamente después de los actos de provocación y agresión cometidos por el régimen ilegal de Rhodesia del Sur contra la República de Zambia. Los efectos de esos actos se reflejan en las esferas política, militar y económica. La Misión pudo verificar directamente la existencia en Zambia de un gran número de refugiados de los territorios vecinos.

165. El Gobierno de la República de Zambia ha mantenido uniformemente una política de ponderación, calma y moderación frente a la actitud hostil de los regímenes racistas y colonialistas vecinos del sur. El Gobierno de Zambia estima que es incapaz de ejercer influencia alguna sobre las actividades de los movimientos de liberación existentes en territorios que están sujetos al colonialismo, el racismo y el gobierno de una minoría. Por lo tanto, no puede atribuirsele responsabilidad por los acontecimientos que ocurren en esos territorios.

166. La gira por la frontera ha proporcionado a la Misión Especial la oportunidad de observar los preparativos militares que se realizan frente a grandes trechos de la frontera de Zambia, a lo largo del Río Zambezi. Esto es, obviamente, un factor importante en el aumento de la tensión y una causa legítima de preocupación para el Gobierno de la República de Zambia. El estado de tensión fue agravado más aún por incidentes ocurridos a lo largo de la frontera, especialmente en puntos que se hallan junto a antiguas líneas de comunicación entre Zambia y Rhodesia del Sur. La repetición de esos hechos podría conducir a un aumento peligroso de la tensión ya existente y podría tener un efecto adverso en la actitud de ponderación adoptada hasta ahora por Zambia.

167. El continuo despliegue de fuerzas armadas de Sudáfrica en las proximidades de la frontera con Zambia y su presencia no desmentida en otros territorios fronterizos es un factor muy importante de la continuación del actual estado de tensión.

168. En el cumplimiento de su mandato, la Misión Especial trató de conocer las opiniones de los Gobiernos interesados acerca de los mejores métodos posibles para reducir y eliminar la tensión en la zona. En su evaluación, la clave de la solución del problema a que se refiere la resolución 326 (1973) radica en la aplicación de la norma del gobierno de la mayoría en el Territorio de Rhodesia del Sur, la aplicación estricta de las sanciones obligatorias contra el régimen ilegal de Rhodesia del Sur y la aplicación de las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad respecto de la totalidad de la zona.

169. En relación con esto, las medidas adoptadas por el Gobierno de Zambia al decidir la aplicación de las sanciones se conforman a las resoluciones del Consejo de Seguridad. Estas medidas son al mismo tiempo un resguardo contra los peligros que entrañan las comunicaciones inseguras a través de Rhodesia del Sur.

170. La Misión Especial tomó nota de la calma y la determinación mostradas al respecto por el Gobierno y el pueblo de Zambia, así como de la solidaridad y las expresiones de firme apoyo de sus vecinos de Africa, tanto en las esferas política como económica.

VIII. EVALUACION HECHA EN CONFORMIDAD CON LA RESOLUCION 327 (1973)
DEL CONSEJO DE SEGURIDAD

171. Como consecuencia de sus consultas, y a la luz del informe del equipo de expertos de las Naciones Unidas, la Misión Especial estima necesario evaluar en la siguiente forma las necesidades de Zambia de mantener sistemas de reemplazo de las comunicaciones por carretera, ferrocarril, aire y mar, para mantener el flujo de tránsito normal.

172. La corriente normal de tráfico alcanza a aproximadamente 120.000 toneladas mensuales de importaciones (sin incluir el transporte por tuberías) y entre 68.000 y 80.000 toneladas mensuales de exportaciones. Debido a que el tonelaje de las importaciones es mayor, y a que las importaciones son más voluminosas que las exportaciones, las rutas de reemplazo para transportar las importaciones normales tendrán capacidad para transportar las exportaciones.

173. Unas 75.000 toneladas de mercaderías importadas, que anteriormente se traían a Zambia cada mes a través de Rhodesia del Sur, tendrán que ser desviadas por rutas de reemplazo a través de Zaire, Malawi o la República Unida de Tanzania o deberán traerse a Zambia por vía aérea.

174. De las 120.000 toneladas de importaciones que se necesitan mensualmente, la ruta a través de Zaire podrá permitir el transporte de 23.000 toneladas de importaciones mensualmente; la ruta que pasa por Malawi, de unas 17.000 toneladas de importaciones mensualmente, y la ruta que cruza la República Unida de Tanzania (incluso las importaciones que llegan por el puerto de Mombasa), de unas 65.000 toneladas mensualmente, si se proporciona la ayuda adecuada. Esto dejaría un déficit de transporte terrestre de unas 15.000 toneladas de importaciones cada mes, las que habría que transportar por vía aérea para mantener la corriente normal de tráfico.

175. Las rutas terrestres solamente podrían permitir el transporte de tonelaje adicional si se proporcionaran instalaciones, equipo y mano de obra a Zambia, Malawi y la República Unida de Tanzania, y estos Estados vecinos prestaran su cooperación y ayuda. Al respecto, se observó que el Gobierno de la República Unida de Tanzania expresaba su intención de reservar para Zambia instalaciones adicionales en el puerto de Dar es Salaam. Se necesitan camiones de diversas clases, equipo ferroviario para los ferrocarriles de Zambia y de Malawi, equipo para la manipulación de la carga, bodegas, talleres e instalaciones para el mantenimiento y equipo de radio, así como conductores, mecánicos y otras clases de personal. El costo de estas necesidades se calcula en 77 millones de kwachas o 124 millones de dólares.

176. El transporte aéreo de carga para alcanzar el nivel del "transporte normal" - unas 15.000 toneladas al mes - probablemente costaría mensualmente unos 4 millones de kwachas o 6 millones y medio de dólares. En todo caso, el transporte aéreo de carga será necesario para asegurar que Zambia disponga de materiales y suministros esenciales, para evitar la congestión de los puertos y ayudar, en general, a satisfacer las necesidades de Zambia hasta que se pueda aumentar la capacidad de las rutas terrestres de reemplazo.

177. Para ayudar a Zambia a realizar esta tarea de gran envergadura, consistente en reemplazar las rutas para transportar sus importaciones y exportaciones, se necesitará proporcionarle un volumen importante de asistencia técnica, incluso personal que realice los trabajos.

178. Además de las necesidades señaladas anteriormente, el mayor costo del transporte proveniente de la utilización de rutas de reemplazo alcanzará anualmente una cifra comprendida entre los 31 y los 39 millones de kwachas. Este mayor costo aumentará el nivel de precios en Zambia, la estructura de los costos en el sector minero y el déficit del Gobierno. Además, los gastos de comercio exterior en que deberá incurrir Zambia para transportar sus importaciones y exportaciones aumentarán aproximadamente al doble.

179. En los próximos cuatro o seis meses, la economía de Zambia será afectada en un grado importante por la escasez de productos importados, el agotamiento de reservas y costos más altos. La producción de cobre probablemente se verá afectada, y también es probable que Zambia tenga problemas de comercio exterior y se necesiten rígidos controles del comercio exterior y de las importaciones. Solamente la asistencia adecuada y oportuna hará posible que la economía de Zambia continúe funcionando en forma normal.

ANEXOS

Anexo I

INFORME DEL GRUPO DE EXPERTOS DE LAS NACIONES UNIDAS A LA MISION ESPECIAL DEL CONSEJO DE SEGURIDAD ESTABLECIDA EN VIRTUD DE LA RESOLUCION 326 (1973)

Introducción

1. Por su resolución 327 (1973), el Consejo de Seguridad decidió encargar a la Misión Especial, compuesta de cuatro miembros del Consejo de Seguridad, a que se hace referencia en el párrafo 9 de la resolución 326 (1973), con ayuda de un grupo de seis expertos de las Naciones Unidas, que evaluara las necesidades de Zambia en lo referente a mantener sistemas adicionales de comunicaciones por carretera, vía férrea, aire y mar para la circulación normal del tráfico.
2. El Sr. Robert Gardiner, Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Africa, tras celebrar consultas con el Presidente de Zambia y la Misión Especial del Consejo de Seguridad, impartió directrices generales y orientación a los expertos de las Naciones Unidas.
3. Los representantes residentes del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en cada uno de los países visitados - el Sr. A.C. Gilpin en Zambia, el Sr. Peter Lowes en Malawi, el Sr. L. Mattsson en la República Unida de Tanzania, y la Srta. Suzanne Drouilh, Representante Residente Adjunta en Kenia - no sólo prestaron toda la asistencia posible al Grupo sino que hicieron arreglos para que todos los expertos de las Naciones Unidas y los organismos especializados que prestaban servicios en sus respectivos países estuviesen a disposición del grupo para la celebración de consultas.
4. El grupo visitó Zambia, y diversos miembros también visitaron Malawi, la República Unida de Tanzania y Kenia. El jefe del grupo celebró conversaciones con el Presidente de Zambia y varios de sus ministros y funcionarios. Además, asistió a sesiones informativas de la Misión Especial del Consejo de Seguridad en Londres y sostuvo conversaciones técnicas con el Sr. Arnold Smith, Secretario General del Commonwealth, y con funcionarios de la Secretaría del Commonwealth.
5. El grupo celebró varias reuniones con funcionarios del Gobierno de Zambia a fin de determinar "la circulación normal del tráfico" y examinar las medidas necesarias para mantenerla. A continuación, el grupo hizo su evaluación de la capacidad de las rutas sustitutivas para absorber este tráfico y lo que se precisaba para que pudiesen hacerlo.

A. Descripción de la situación

La circulación normal del tráfico

6. No fue tarea fácil hacer un cálculo de la corriente normal del tráfico, puesto que durante la última década Zambia ha debido hacer frente a una sucesión de situaciones especiales. En 1963 se disolvió la Federación de Rhodesia y Nyasalandia, y las consecuencias de la disolución aún se hacían sentir cuando, el 11 de noviembre de 1965, Rhodesia del Sur declaró ilegalmente su independencia. La economía de Zambia sufrió graves perturbaciones como resultado de esta acción, así como de los

esfuerzos para desviar el comercio de conformidad con las sanciones impuestas contra el régimen ilegal. Los años siguientes fueron testigo de grandes fluctuaciones en el precio del cobre, el principal producto de exportación, y una prolongada sequía que hizo necesarias considerables importaciones de maíz, el alimento básico. En 1970, un desastre acaecido en la mina Mufulira causó la pérdida de muchas vidas y una reducción de la producción de cobre. La rehabilitación de Mufulira aún no había quedado terminada cuando el régimen ilegal de Rhodesia del Sur cerró la frontera con Zambia a todo tráfico el 9 de enero de 1973. Desde 1963, el Gobierno de Zambia había venido aplicando una política de sustitución de las importaciones; y desde 1965 procuraba encontrar fuentes sustitutivas para los productos importados anteriormente de Rhodesia del Sur. Todos estos factores afectaban la circulación del tráfico, así como su volumen y composición, y hacían difícil emplear una definición estadística para la circulación normal. En tales circunstancias, el grupo se reunió con funcionarios del Gobierno de Zambia para convenir en una definición.

7. Tras una prolongada consideración de las posibilidades, se convino en que una definición aceptable de "circulación normal del tráfico" sería la siguiente: "Los volúmenes de importaciones y exportaciones que permitirían a los ciudadanos de Zambia mantener sus condiciones normales de vida y a la economía desarrollarse de manera normal, esto es, como si no se hubiese producido la situación especial".

8. Se convino en que las importaciones calculadas para 1972, ajustadas para tener en cuenta todo movimiento anormal significativo, parecerían corresponder en términos generales a la corriente normal de importaciones en el futuro inmediato. Excluido el tráfico por tubería, esto arroja un total de importaciones de unos 1,430 millones de toneladas, transportadas "normalmente" como sigue:

por la ruta meridional	900 000 toneladas
por el Zaire	200 000 toneladas
por Tanzania	300 000 toneladas
por Malawi	20 000 toneladas
por vía aérea y otros medios	10 000 toneladas
	<hr/>
Total	1 430 000 toneladas
	<hr/>
Mensual.	119 000 toneladas (aproximadamente 120.000)

Cabe esperar que el tonelaje de las importaciones aumente en un 5% anual, aproximadamente, con el crecimiento normal de la economía, pero este aumento debe ser absorbido por la creciente eficiencia operacional de los sistemas de transporte.

9. En el apéndice I se indican los tonelajes efectivos de 1969 a 1971, y los cálculos para 1972. Se observará que la corriente normal de tráfico, según se calcula más arriba, se ajusta en general al nivel de años anteriores, y se aproxima al tonelaje calculado para 1972. Se convino en que las cifras de 1972 incluían movimientos anormales de maíz que, según se esperaba, no se repetirían en 1973 ni en 1974.

10. Fue necesario considerar las exportaciones en forma ligeramente diferente. Las principales exportaciones "normales", en cuanto a tonelaje y valor, son el cobre, el plomo y el zinc. En el curso de los años, las compañías que extraen el

cobre han elaborado y puesto en marcha programas de desarrollo que permiten suponer que, en condiciones normales, las exportaciones de cobre aumentarán de 700.000 toneladas (cifra efectiva) en 1972 (lo reducido de esta cifra refleja el desastre de Mufulira) a 870.000 toneladas en 1975. Las exportaciones de plomo y zinc se mantendrían en unas 85.000 toneladas anuales durante el mismo período. Por lo tanto, la corriente "normal" de exportaciones parecería ser como sigue:

	<u>Cobre</u>	<u>Plomo y zinc</u>	<u>Total</u>
1972 (cifras efectivas)	700 000	85 000	785 000
1973	735 000	85 000	820 000
1974	810 000	85 000	895 000
1975	870 000	85 000	955 000

11. En consecuencia, resulta claro que el problema principal residirá en el transporte de las importaciones a Zambia, no sólo porque el tonelaje de las exportaciones será sustancialmente más reducido, sino también porque la relación volumen-peso favorecerá a las exportaciones. En otras palabras, "los sistemas adicionales de comunicación por carretera, vía férrea, aire y mar" para transportar la corriente normal de las importaciones tendrán capacidad suficiente para transportar todas las exportaciones normales.

12. También se procuró establecer el período durante el cual persistirá la necesidad de hacer circular el tráfico normal por rutas sustitutivas. Los dos principales acontecimientos relacionados con las rutas de transporte de que dispone Zambia que comenzarán a dar frutos en breve son la terminación del ferrocarril a Dar es Salaam (el TAZARA), y la terminación de la variante Cubal del ferrocarril de Benguela a Lobito. Aunque no es posible determinar el día en que estos proyectos de gran envergadura entrarán plenamente en la fase operacional, al parecer sólo se dispondrá de la primera ruta al cabo de unos tres años (aproximadamente, a fines de 1975) y de la segunda en unos 16 meses (aproximadamente, a mediados de 1974). En consecuencia, los sistemas sustitutivos tendrán que funcionar durante unos tres años, con la probabilidad de que la situación se alivie ligeramente para mediados de 1974.

13. En suma, el tráfico que habría que transportar ascendería a 120.000 toneladas de importaciones al mes. La disponibilidad de sistemas adicionales para transportar este tonelaje de importaciones permitiría transportar sin dificultad las exportaciones.

Rutas sustitutivas

14. Las principales rutas por las que será necesario desviar el tráfico meridional son las siguientes:

- a) a través del Zaire por ferrocarril;
- b) a través de Malawi por carretera (que conecta con un ferrocarril);
- c) a través de Tanzania por carretera.

15. En el apéndice II se da una descripción detallada de cada uno de los puertos estudiados y en el apéndice III se analiza cada una de estas rutas. En resumen, el grupo considera que será posible transportar mensualmente a Zambia, a través de Zaire, alrededor de 23.000 toneladas de importaciones (correspondientes a 38.000 toneladas mensuales de exportaciones). El grupo considera que a través de Malawi será posible transportar 17.000 toneladas mensuales. Otras 65.000 toneladas aproximadamente pueden transportarse a través de Tanzania. Esto representa un total mensual de 105.000 toneladas, con lo cual queda un saldo de 15.000 toneladas que habrán de transportarse por otros medios.

16. Además de las 15.000 toneladas mensuales que deben transportarse por otros medios, el equipo cree que se requerirán algunos meses para llegar hasta los tonelajes mencionados en el párrafo 8 *supra*. Además de camiones, equipos portuarios de manipulación, mejoras en las carreteras, cobertizos de almacenamiento y talleres de mantenimiento, serán necesarios mejoramientos considerables de la manipulación de la carga, deberá acelerarse la documentación e introducirse cambios en las prácticas administrativas en todas las etapas, y se alargará considerablemente la línea de suministro. A corto plazo - es decir, en los tres o cuatro meses próximos - sería necesario un puente aéreo si se desea transportar los tonelajes normales. Si bien Zambia podría "apretarse el cinturón" y reducir las importaciones necesarias a un nivel significativamente inferior a la corriente normal, será necesario utilizar el transporte aéreo para asegurar la disponibilidad de suministros de necesidad crítica, eliminar la congestión en los puertos, etc.

17. Si se cuenta con algún tiempo, el saldo de 15.000 toneladas mensuales podría cubrirse de diversos modos. Sería posible aumentar el tráfico a través de Malawi, quizás en 5.000 a 10.000 toneladas mensuales. El resto - 5.000 a 10.000 toneladas mensuales aproximadamente - podría cubrirse por uno o más de los siguientes medios:

- a) Aumentando la eficiencia de las operaciones en Dar es Salaam;
- b) Disponiendo el transporte de un tonelaje adicional a través de Mombasa;
- c) Mediante un puente aéreo desde ciudades que cuenten con aeropuertos adecuados (distintas de Dar es Salaam);
- d) Utilizando a Matadi y la Voie Nationale.

Perspectivas a corto plazo

18. Los cálculos antes mencionados son teóricos en gran medida. Se basan en tonelajes totales mensuales. Parecerían aplicables en un plazo aproximado de seis meses, cuando se hayan concertado arreglos para desviar los diversos tipos de carga a los distintos puertos y sistemas de transporte más adecuados para atenderlos. Mientras tanto, deben tenerse en cuenta algunas consideraciones fundamentales que se relacionan con: a) las importaciones a bordo de los barcos que se desvíen a Lobito, Beira, Dar es Salaam y Mombasa; b) la línea de pedidos ya colocados; c) el alargamiento de la línea a consecuencia del empleo de nuevas fuentes de suministro y nuevas rutas; d) el movimiento hacia el interior de camiones y otros suministros necesarios para establecer las rutas.

19. Resulta claro ya que las existencias de algunos materiales y suministros en Zambia son inadecuadas para cubrir el déficit hasta que se importen nuevos embarques por medio de las rutas antes mencionadas. Ya escasean, por ejemplo, los productos de carne, ciertos repuestos y suministros para las minas y para los ferrocarriles de Zambia, suministros médicos, e hilazas para la fábrica de cobijas. El Gobierno de Zambia ha emprendido un gran estudio de las existencias disponibles que, una vez terminado, hará posible calcular la escasez inmediata teniendo en cuenta las mercaderías que ya se encuentren a bordo de los barcos. Será necesario entonces tratar de remediar esa escasez ya sea mediante arreglos especiales en los puertos o utilizando el transporte aéreo según convenga. Se empleará la carga aérea en parte para despejar los puertos y en parte para transportar las importaciones desde sus lugares de origen para satisfacer necesidades críticas en Zambia. La reconstitución de las existencias acrecentará los tonelajes "normales" mencionados en el párrafo 10 supra.

Necesidades de Zambia para mantener la corriente normal

20. La Misión ha preparado cálculos sobre lo que será necesario para manipular 105.000 toneladas mensuales. Tales cálculos sólo pueden ser indicación de necesidades reales, ya que en algunos casos se desconocen las especificaciones. La naturaleza concreta de la asistencia requerida deberá ser analizada por los gobiernos y los organismos interesados.

21. El Gobierno de Zambia suministró al equipo la siguiente evaluación de sus necesidades inmediatas:

	<u>Costo</u>
300 vehículos pesados con remolques	8 100 000 ^{a/}
Adiciones a los talleres e instalaciones para la flota de camiones	2 000 000
Necesidades de mano de obra	1 000 000
Costos de movilización (incluido el alquiler de equipos)	1 000 000
Mejoras en las comunicaciones	100 000
Repuestos a razón de 200.000 kwachas mensuales durante seis meses	1 200 000
Total	<u>13 400 000</u>

a/ Todos los costos mencionados en el informe se dan en kwachas; el tipo aproximado de cambio es de 0,62 kwachas = 1 dólares de los EE.UU.

22. A plazo más largo, es decir, para mantener la corriente normal de tráfico, la evaluación preliminar de las necesidades, hecha por el Gobierno de Zambia, fue la siguiente (incluyendo las necesidades inmediatas del párrafo 21 supra):

<u>Partidas</u>	<u>Costo</u>
1.200 vehículos pesados (de diversos tipos)	27 000 000
Conductores	4 800 000
Otros costos de mano de obra	2 300 000
Habitaciones para la mano de obra adicional	1 484 000
Costos de capacitación	1 000 000
Instalaciones de talleres - ruta de Dar es Salaam .	2 000 000
- ruta de Malawi	500 000
- otras instalaciones	1 900 000
Servicios de almacenamiento	1 428 000
Equipo de manipulación	626 020
Ferrocarriles de Zambia - 200 vagones	3 000 000
- 4 locomotoras	1 100 000
Total	<u>47 134 020</u>
<u>Más instalaciones para almacenamiento y manipulación</u> de trigo y aceites vegetales	2 350 000
Total	<u><u>49 484 020</u></u>

23. El Gobierno de Zambia calculaba además que el costo adicional de manipular el tráfico normal, sobre la base de un estudio preliminar de productos básicos seleccionados, sería de entre 31,9 millones y 35,9 millones de kwachas.

24. El Gobierno de Zambia indicó además que las necesidades para el ulterior mejoramiento del sistema de comunicaciones ascendían a 1,7 millones de kwachas (a precios de 1971). No se hizo esfuerzo alguno para calcular el costo adicional de los fletes aéreos para mantener la corriente normal de tráfico.

25. En resumen, la evaluación preliminar hecha por el Gobierno de Zambia sobre el costo de mantener la corriente normal de tráfico por otras rutas fue el siguiente (sin incluir el empleo del transporte aéreo):

a) Equipos y mano de obra adicionales y otros servicios: 49,5 millones de kwachas;

b) Costo adicional de la manipulación del tráfico normal: de 31,9 a 35,9 millones de kwachas;

c) Equipos adicionales de comunicaciones: 1,7 millones de kwachas.

En consecuencia, el cálculo del costo total sería de entre 83,1 millones y 87,1 millones de kwachas.

B. Evaluación hecha por el grupo de expertos

26. Luego de examinar las diversas vías posibles, el grupo de expertos considera que, en lo posible, el tráfico debe realizarse por ferrocarril a través de Lobito, por carretera únicamente a través de Dar es Salaam y Mombasa, y por carretera a través de Malawi. La posibilidad de utilizar los ferrocarriles del Africa oriental desde Mombasa o Dar es Salaam hasta Mikumi, y continuar desde allí por carretera, o la de utilizar el ferrocarril hasta Kigoma y seguir luego por vía lacustre hasta Mpulungu y después por carretera, no deben considerarse como rutas primarias, sino que deben mantenerse como métodos de reserva para descongestionar los puertos de Mombasa y Dar es Salaam. Para el caso de que la congestión llegase a un nivel crítico, se examinó también la posibilidad de utilizar el TAZARA para el movimiento de mercaderías de importación, las que luego serían transportadas por carretera, pero no se recomienda esta solución. La misma aumentaría los gastos y el tiempo de transporte y demoraría la terminación del ferrocarril. En todo caso, por el momento existe una grave escasez de material rodante para transportar esta carga de importación en el TAZARA.

Por ferrocarril a través del Zaire hasta Lobito

27. Es ésta una ruta exclusivamente ferroviaria que puede transportar hasta 38.000 toneladas mensuales de exportaciones y 23.000 toneladas mensuales de importaciones. Como se trata de un ferrocarril ya establecido, debería utilizarse en lo posible para las mercaderías al granel y para artículos pesados que no se prestan al transbordo y al acarreo por carretera. Como el tonelaje total de los productos que se transportan al granel y de los artículos pesados excederá con mucho de la capacidad de transporte hacia el interior, deberá determinarse con mucho cuidado qué importaciones han de hacerse por Lobito.

28. A fin de transportar el tonelaje de importación y de exportación se necesitan dos cosas. En primer lugar, deben proporcionarse a los ferrocarriles de Zambia equipo y suministros adicionales. En segundo lugar, deben entablarse negociaciones a fin de llegar a un acuerdo con el ferrocarril de Benguela para el acarreo del volumen de carga ofrecido y a fin de que se disponga de las instalaciones portuarias apropiadas. Al evaluar las necesidades que hay que satisfacer para que esta ruta pueda utilizarse en toda su capacidad, el grupo de expertos llega a la conclusión de que el ferrocarril de Zambia necesita 300 vagones de carga general, 65 vagones con refrigeración, 4 locomotoras más y alrededor de 1 millón de kwachas en respuestos (éstos se necesitan con tanta urgencia que deberían llevarse algunos por vía aérea a Zambia aunque esto suponga un aumento sustancial del costo). Además de lo indicado, se necesitan con urgencia hasta 12 locomotoras diesel eléctricas de maniobras (de 750 a 1.000 h.p.) para que el ferrocarril continúe funcionando eficientemente.

29. En resumen, el equipo calcula que para que pueda utilizarse plenamente la capacidad de la ruta por Lobito se necesitará lo siguiente. Debe advertirse que muchos de estos artículos seguirán siendo útiles mucho después de que concluya el período de desviación del tráfico.

<u>Artículo</u>	<u>Costo</u>
300 vagones de carga general	4 500 000
65 vagones con refrigeración	1 600 000
4 locomotoras	1 100 000
12 locomotoras diesel de maniobras	1 080 000
Repuestos	1 000 000
Costo total del equipo adicional	<u>9 280 000</u>

Por carretera hasta Malawi, luego por ferrocarril hasta Nacala y Beira

30. A fin de transportar por esta ruta 17.000 toneladas mensuales, el grupo de expertos calcula que el ferrocarril de Malawi necesita lo siguiente. La mayor parte de estos artículos seguirán siendo útiles mucho después de que se haya atendido a las necesidades presentes.

<u>Artículo</u>	<u>Costo</u>
80 vagones	960 000
70 cubiertas de lona	5 600
2 locomotoras de maniobras	180 000
4 montacargas de horquilla	32 000
3 grúas móviles	75 000
Subtotal	<u>1 252 600</u>
Gastos adicionales de mantenimiento de carreteras	<u>60 000</u>
Costo total (excluidos los camiones)	<u>1 312 600</u>

31. Para la ruta de Malawi parece que se necesitarán unos 450 camiones, de los que cerca de 50 podrían proporcionarse localmente. Esto significa que aún deben proporcionarse unos 400 camiones, a un costo de 9 millones de kwachas. Se necesitan, además, en Balaka y Salima nuevos talleres de mantenimiento e instalaciones para atender al movimiento de camiones a Malawi, por un total de 500.000 kwachas. Se necesitarán locales adicionales de almacenamiento en Balaka (10.000 kwachas) y en Salima (18.000 kwachas). Para las operaciones de carga y descarga se necesitarán unos 16 montacargas de horquilla (144.480 kwachas) y 8 grúas (272.000 kwachas). Estos artículos suman en total 9.044.480 kwachas.

32. En resumen, para transportar unas 17.000 toneladas de importaciones y 7.000 toneladas de exportaciones por la vía de Malawi se necesita lo siguiente:

<u>Artículo</u>	<u>Costo</u>
Equipo y material rodante	1 252 600
Mantenimiento adicional de las carreteras	60 000
Camiones adicionales	9 000 000
Talleres	500 000
Almacenes	28 000
Montacargas de horquilla	144 480
Grúas	272 000
	<hr/>
Total (ruta de Malawi)	<u>11 257 080</u>

La ruta a través de Tanzania

33. La ruta principal que se usará tanto para las importaciones como para las exportaciones es la ruta exclusivamente vial de Zambia a Dar es Salaam y Mombasa. Otras modalidades de transporte proporcionarán servicios importantes de reserva si la congestión en los puertos parece demasiado grande. La gran ampliación del tráfico vial a estos puertos exigirá que se mejoren las instalaciones y la administración portuarias, que se hagan arreglos oportunos para retirar la carga de los puertos, que se instalen servicios de mantenimiento para el parque de camiones en diversos lugares a lo largo de las rutas, que se aumente la capacidad de almacenamiento, que se aumenten en forma sustancial el número de camiones y el personal que ha de conducirlos, que se mejore el sistema de comunicaciones y que se establezca una nueva estructura administrativa para el despacho de importaciones y exportaciones.

34. El mejoramiento de las instalaciones portuarias se logrará mediante un programa de 26 millones de dólares para el mejoramiento de los puertos que se ha emprendido con la asistencia del Gobierno del Canadá y mediante un programa importante de construcción, de tamaño similar, financiado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. Estos programas se acelerarán en cuanto sea posible,

aunque esto no es probable que pueda hacerse con el segundo programa. El programa canadiense financiará la construcción de gabarras adicionales de transbordo (que se construirán si es posible en el Africa oriental) y proporcionará montacargas de horquilla y grúas móviles. El programa original de cuatro años destinado a proporcionar 98 tractores diesel de remolque (38 x 8 toneladas y 60 x 20 toneladas) y 440 remolques de plataforma se acelerará tanto cuanto sea posible. Esta asistencia contribuirá en gran medida a aumentar la capacidad de los puertos del Africa oriental para recibir el tráfico de Zambia.

35. También se necesita un nuevo camino de entrada por detrás de la dársena 6 en el puerto de Dar es Salaam y la pronta terminación del camino de Gerazani. Un puente de emergencia, tal vez un puente Bailey en la carretera de Mombasa, un poco al norte de Tanga permitiría utilizar el camino más corto para el tráfico que entra y sale de Mombasa. No se dispone de un cálculo de gastos, pero 100.000 kwachas bastarán sin duda para cubrirlos.

36. A fin de retirar las mercaderías de los puertos, será necesario disponer de playas de clasificación fuera de la zona portuaria (la Kenya National Transport Company tiene una de estas playas en Mombasa y existe un almacén de tránsito en Ubungu, en Dar es Salaam). Sin embargo, se necesitarán playas y locales de almacenamiento adicionales en Dar es Salaam y una flota de vehículos que permita retirar la carga del puerto. No es posible calcular hasta qué punto se usarán con este objeto los tractores y remolques que se proporcionarán a la autoridad portuaria. El grupo de expertos considera que es necesario proporcionar además otros tractores y remolques que tendrían su base en Dar es Salaam. Parece que se necesitarían unos 50 tractores y 125 remolques a reserva de la disposición definitiva del equipo por parte de la autoridad portuaria y de la disponibilidad de otro equipo en la zona del muelle. Su costo ascendería aproximadamente a 2.125.000 kwachas.

37. Parece que el camino que conecta Dar es Salaam con Zambia podría soportar el volumen de tránsito que se espera, siempre que se realizaran las labores de mantenimiento adecuadas y se aplicaran estrictamente limitaciones de peso. La carretera del norte grande dentro de Tanzania ha sido terminada, salvo un tramo de 121 millas entre Dar es Salaam y Morogoro todavía en construcción. Las condiciones críticas para el transporte del volumen de tránsito esperado son el mantenimiento adecuado y una aplicación estricta de las limitaciones de peso. Es imposible exagerar la importancia de la segunda pues un exceso de peso bien podría arruinar secciones de la Gran Carretera del Norte.

38. La distribución efectiva del tráfico entre Dar es Salaam y Mombasa debería mantenerse flexible en la práctica. Sin embargo, a fin de calcular las necesidades de Zambia, se utilizaron los siguientes tonelajes:

Tonelaje mensual por la vía de Mombasa:	importaciones: 22.000 y exportaciones: 10.000
por la vía de Dar es Salaam:	importaciones: 43.000 y exportaciones: 20.000

Dado el tiempo que permanecen normalmente en los terminales los vehículos de los Servicios Camineros de Zambia y Tanzania, ajustado de acuerdo con los viajes sin carga y el tiempo de inactividad, el grupo de expertos calcula que se necesitarán 1.310 camiones (de 30 toneladas) para el tráfico por Dar es Salaam y 760 camiones (de 30 toneladas) para el tráfico por Mombasa. Como actualmente hay unos 820 camiones disponibles, o, según entendemos, se ha pedido su envío, habría que agregar a la flota actual unos 1.250 camiones para transportar la carga a Mombasa y Dar es Salaam. Su costo aproximado será de 25 millones de kwachas. El número podría reducirse si se pudiera disminuir el tiempo que los vehículos permanecen en los terminales.

39. El aumento del parque de camiones en las carreteras a Dar es Salaam y Mombasa exigirá que se aumenten los talleres existentes de reparaciones. El Gobierno de Zambia calculó el costo de estas nuevas instalaciones en 2 millones de kwachas. El grupo de expertos examinó este cálculo con las autoridades de Zambia, entre ellas, funcionarios de los Servicios Camineros de Zambia y Tanzania y está de acuerdo en que es razonable.

40. En Dar es Salaam o en Mombasa se necesitará aumentar la capacidad de las bodegas para almacenar aceites vegetales y aceites no comestibles. Esto costará unas 157.000 kwachas.

41. En resumen, para la utilización de las rutas a través de Tanzania se necesitará lo que a continuación se indica. Muchos de estos artículos serán útiles después que termine la situación de emergencia.

<u>Artículo</u>	<u>Costo</u> (en kwachas)
Puente Bailey y accesos al mismo	100 000
Tractores y acoplados adicionales en Dar es Salaam	2 125 000
Camiones adicionales	25 000 000
Taller de mantenimiento	2 000 000
Aumento de la capacidad de las bodegas	157 000
Total	<u>29 382 000</u>

42. El total indicado no incluye muchos otros gastos en Zambia, como el costo del personal necesario o el costo del equipo de telecomunicaciones que se necesite en Tanzania o en Kenia.

Otros gastos

43. Se ha calculado que los nuevos talleres e instalaciones que se necesitan en Zambia para atender al transporte a través de Malawi costarán 1,9 millones de kwachas.

44. Los galpones adicionales de almacenamiento en Lusaka costarán alrededor de 900.000 kwachas y el almacenamiento adicional en Ndola y Kitwe costarán unas 500.000 kwachas.

45. Dentro de Zambia se necesitarán más montacargas de horquilla con un costo aproximado de 70.000 kwachas y grúas que costarán unas 135.000 kwachas.

46. El transporte del trigo y de los aceites vegetales planteará problemas especiales. Para los aceites vegetales se necesitarán unos 30 camiones cisternas, que costarán aproximadamente 1,2 millones de kwachas, así como tanques de almacenamiento, que costarán unas 215.000 kwachas. Para el trigo se necesitarán silos cuyo costo será de unos 2,25 millones de kwachas.

47. A fin de dirigir el tráfico a través de Dar es Salaam y Mombasa, los sistemas de telecomunicaciones tendrán que mejorarse en forma radical. Zambia tiene preparados dos grandes proyectos para mejorar las comunicaciones con el exterior: una estación terrestre y un sistema de enlace por medio de microondas hasta la frontera con Tanzania, pero ambos requerirán por lo menos dos años, contados desde su iniciación, para quedar terminados. Las necesidades de emergencia se satisfacen mejor mediante comunicaciones de radio de alta frecuencia. El equipo necesario (véase el apéndice IV) costará alrededor de 1,1 millones de kwachas, y su instalación costará unas 600.000 kwachas más. Esta cifra de 1,7 millones de kwachas no incluye ningún equipo que se necesite en los países vecinos.

48. Otra fuente importante de gastos será la necesidad de proporcionar el personal necesario para conducir el número mayor de camiones. La experiencia de los Servicios Camineros de Zambia y Tanzania indica que se necesitan de dos a seis meses para capacitar a un conductor, según sea su preparación anterior, y unos seis meses para formar a un mecánico medianamente calificado. La formación de un mecánico calificado lleva cerca de un año. El total de personal que se necesita para una flota de 500 camiones es de unos 2.500 hombres, entre ellos: unos 1.425 cargadores, peones, etc.; unos 450 mecánicos y ajustadores medianamente calificados; unos 100 mecánicos y ajustadores calificados; unos 450 conductores, y unos 75 ingenieros y funcionarios administrativos.

49. El grupo de expertos estima que la flota de camiones debería utilizarse en unidades de unos 700 vehículos cada una. Esto ofrecería la ventaja de permitir que hubiera varias fuentes de suministro de equipo, sin impedir un alto grado de uniformidad, y haría más fácil atender el control y suministro de repuestos (que siempre es una cuestión crítica). También los problemas financieros podrían ser más fáciles, se introduciría un cierto grado de competencia y podría establecerse cierta flexibilidad en los procedimientos administrativos, (por ejemplo: alquiler, subcontrato, etc.).

50. Como se necesitarán unos 2.000 camiones adicionales para transportar la carga, el personal adicional necesario será aproximadamente el que sigue:

<u>Categorías</u>	<u>No.</u>	<u>Costo</u> (en kwachas)
Conductores	1.800	4 000 000
Cargadores, etc.	3.800	3 800 000
Mecánicos semicalificados	1.200)	4 500 000
Mecánicos calificados	270)	
Ingenieros y administradores	200)	
TOTAL	7.270	12 300 000

51. En Zambia, parece que la vivienda para el personal calificado y semicalificado costará aproximadamente 2.000 kwachas por unidad y, para el personal de categoría superior, aproximadamente 15.000 kwachas por unidad. Si es necesario proporcionar vivienda como parte de las condiciones de servicio, los costos de vivienda para el personal adicional serían de unos 5.940.000 kwachas. Cabe observar que tal programa de construcción podría requerir un aumento de las importaciones. Por otra parte, esos edificios seguirán prestando utilidades mucho tiempo después que haya pasado la situación de emergencia con que se enfrenta Zambia.

52. En resumen, estos otros gastos son los siguientes:

<u>Concepto</u>	<u>Costo</u> (en kwachas)
Talleres	1.900.000
Instalaciones de almacenamiento	1.400.000
Montacargas de horquilla y grúas	205.000
Camiones cisternas y tanques especiales para aceites .	1.415.000
Silos para el grano	2.250.000
Gastos de personal	12.300.000
Equipo de comunicaciones	1.700.000
Vivienda para el personal adicional	5.940.000
Total	<u>27.110.000</u>

53. Resumen de las necesidades para mantener el tráfico al nivel de la capacidad calculada de las rutas terrestres:

<u>Concepto</u>	<u>Costo</u> (en kwachas)
Para utilizar toda la capacidad de la ruta por el Zaire . .	9 280 000
Para utilizar toda la capacidad de la ruta por Malawi . . .	11 257 000
Para utilizar toda la capacidad de la ruta por Tanzania . .	29 382 000
Otros gastos	27 110 000
Total	<u>77 029 000</u> (es decir, <u>unos 77 mi- llones)</u>

Sin embargo, debería observarse que gran parte del equipo y de las instalaciones que se incluyen en este total habría sido necesaria en el curso normal del desarrollo de Zambia, Tanzania y Malawi. Hasta cierto punto, las necesidades urgentes no son sino una anticipación de las necesidades posteriores del desarrollo. Esto es verdad respecto de la mayor parte del material rodante de los ferrocarriles, de las necesidades de vivienda, de las instalaciones de almacenamiento y del equipo de carga y descarga. Incluso algunos de los camiones, tractores y acoplados habrían sido necesarios en los próximos años.

Transporte de la carga remanente por avión hasta que se amplíe la capacidad de las vías terrestres

54. En el párrafo 53 supra, se da el cálculo más aproximado que pudo hacer el grupo de expertos sobre los costos de las instalaciones, equipo y personal necesarios para utilizar las vías terrestres sustitutivas en toda su capacidad. Queda, sin embargo, un remanente de 15.000 toneladas mensuales de importaciones después de utilizar la capacidad calculada de cada una de estas rutas. Si este tonelaje adicional se transporta por vía aérea (utilizando los puertos adecuados más cercanos con capacidad disponible), es probable que el costo exceda de las 250 kwachas por tonelada, es decir, un gasto adicional de cerca de casi 4 millones de kwachas mensuales.

Gastos adicionales causados por la desviación a otras rutas

55. Aun en el caso de que se proporcionasen todas las instalaciones y todo el equipo que se ha mencionado antes, habría todavía importantes gastos adicionales para el transporte por las rutas sustitutivas. El grupo de expertos no puede mejorar en forma significativa el cálculo de gastos proporcionado por el Gobierno de Zambia (véase el párr. 23 supra), es decir, entre 30 y 35 millones de kwachas.

C. Observaciones generales

56. Las cifras que sobre la capacidad de las diversas rutas se dan en el párrafo 15 supra son cálculos de lo que podrá hacerse si se satisfacen las necesidades expuestas en el párrafo 53 supra y se deja el tiempo suficiente, digamos, de cuatro a seis meses, para que cada una de las rutas llegue a funcionar efectivamente. Si se comienza de inmediato, y se presta especial atención a la tarea de mejorar la eficiencia de las operaciones, podrían reducirse las necesidades. Pero aunque se realice un esfuerzo concertado, el grupo de expertos opina que llevará muchos meses, y exigirá grandes esfuerzos y gran volumen de asistencia técnica el lograr un tráfico mensual "normal". Durante los próximos seis meses, se reducirá necesariamente el ritmo de actividad en Zambia; será necesario un control estricto de las importaciones y de las divisas y deberán establecerse nuevos plazos para los programas gubernamentales, aparte de otras modificaciones.

57. El funcionamiento normal del Gobierno, en condiciones tan anormales, forzará la capacidad administrativa de la administración pública y hará necesario que los funcionarios superiores dediquen todo su tiempo a las tareas ordinarias de gobierno. Las nuevas responsabilidades que acarreará la desviación del tráfico y la utilización eficaz de todas las otras rutas sustitutivas deberán atenderse recurriendo a medios especiales y a la asistencia técnica de diversos tipos.

58. En las condiciones actuales, es muy difícil hacer un pronóstico preciso sobre los puntos de entrada a Zambia de las importaciones futuras durante el período que preceda a la terminación del ferrocarril de enlace con Tanzania. Cualquier hipótesis que tienda a asignar un determinado tonelaje a una determinada ruta requerirá sin duda importantes reajustes para que se adecúe a las circunstancias que se presentarán durante este período. Las variaciones en la demanda de transporte dependerán de la pauta de necesidades de Zambia, de las variaciones de la demanda de transporte en los países vecinos y de circunstancias internacionales imprevisibles.

59. Será menester mantener considerable flexibilidad en todos los sectores del transporte, incluido el transporte marítimo, la elección de puertos de descarga, el transporte por carretera o por ferrocarril, etc. Dada la urgencia de la situación, es imposible organizar con rapidez y empezando de la nada una nueva organización eficiente que se ocupe de un problema tan enorme y complejo. El grupo de expertos opina que sería preferible encomendar a una sola empresa o consorcio la administración, manipulación, transporte y expedición de la carga que entra y sale de Zambia. El Gobierno debería determinar cuidadosamente las atribuciones de esa organización al autorizar sus actividades. Todas las relaciones y negociaciones intergubernamentales deben continuar, por supuesto, siendo responsabilidad del Gobierno de Zambia.

60. Las razones por las que se sugiere que se recurra a una sola empresa o consorcio son las siguientes:

a) La necesidad de utilizar de la mejor manera posible la capacidad de transporte o de almacenamiento de que dispone Zambia tanto en el sector público como en el privado;

b) La necesidad de contactos con los círculos relacionados con el transporte marítimo en todo el mundo, y la posibilidad de establecer oficinas, corresponsales u oficinas de enlace no sólo en Zambia y en los países vecinos, sino también en todo país que comercie con Zambia;

c) La necesidad de evitar la congestión y acelerar el transbordo de mercancías para coordinar la llegada de la carga, aprovechar al máximo el transporte terrestre disponible en cada momento y tener en cuenta las existencias y las instalaciones del almacenamiento;

d) La necesidad de centralizar y acelerar los trámites de aduanas y demás documentación.

61. La organización mencionada debe ocuparse solamente de la administración nacional del transporte de mercancías que entran y salen de Zambia y no ocuparse en absoluto del funcionamiento de la flota de camiones y otros sistemas de transporte. Sería el único organismo autorizado para tratar con las empresas de transporte, los importadores y los servicios gubernamentales. En lo tocante a la flota de camiones, parece evidente que se necesitarán varias unidades de funcionamiento. Sin embargo, sería peligroso especificar en detalle la composición exacta de la flota y la asignación exacta de las unidades a una ruta determinada. Debe dejarse un amplio margen a los encargados de los camiones para que utilicen su equipo con la máxima eficacia. Sobre la base de la evaluación hecha por el grupo de expertos, parece que se utilizarán alrededor de 3.000 camiones y remolques, pero este número puede variar no sólo con las fluctuaciones de la demanda sino también con la eficiencia de la administración y la posible utilización de nuevas rutas (por ejemplo, el East Africa Railways, que podría reducir las necesidades de transporte por carretera).

62. En la etapa actual, no es posible prever todas las consecuencias financieras y económicas que tendrán estos nuevos arreglos en materia de transporte. Puede ser necesario dar subsidios a algunos productos básicos transportados por ciertas rutas, pero la elección de las rutas debe hacerse con pleno conocimiento de los costos reales y en función de éstos, incluyendo los gastos generales y de

amortización. Sólo de esta manera puede esperarse que se evitará una distorsión permanente del empleo de medios de transporte establecidos y futuros tanto en Zambia como en los países vecinos.

63. Además del grupo administrativo que se menciona en los párrafos 58 a 62 supra, se necesitará más asistencia especializada. El Commonwealth Fund for Technical Co-operation ha proporcionado ya un asesor en coordinación general del transporte y un experto en la logística del transporte aéreo de carga. Estos expertos estarán en condiciones de determinar durante las próximas dos o tres semanas las necesidades concretas de asistencia técnica. Sin embargo, debe subrayarse que, si bien los asesores tendrán un papel que desempeñar, lo que más se necesitará será personal de operaciones y ejecutivo.

64. El grupo de expertos tiene entendido que, en caso de que sea necesario reducir el nivel de actividades en Zambia, por ejemplo si el volumen de las importaciones desciende muy por debajo de lo normal, el Gobierno de Zambia ha decidido asignar la máxima prioridad a las necesidades básicas y a las importaciones necesarias para las minas de cobre y el programa agrícola. Por esta razón el Gobierno, en cooperación con la industria minera y el sector privado, deberá prestar atención inmediata no sólo a los tonelajes necesarios sino también a la asignación de estos tonelajes, por producto básico, para que se ajusten a las prioridades establecidas.

65. No obstante, el grupo de expertos desea subrayar que, a menos que se satisfagan las necesidades antes indicadas, la economía de Zambia sufrirá considerablemente. Ya hay probabilidad de que la producción de cobre sea inferior a la cifra planeada para 1973, porque se está demorando la entrega de maquinaria y equipo necesarios. Es casi segura una disminución todavía mayor, con serios efectos para la balanza de pagos de Zambia y los ingresos fiscales.

66. La balanza anual de pagos se verá afectada en diversas maneras. Si la producción de cobre es inferior a las cifras planeadas, las exportaciones descenderán considerablemente. Si bien la desviación del tráfico reducirá los pagos a los ferrocarriles de Rhodesia en unos 28 ó 30 millones de kwachas 2/ (un ahorro de divisas para Zambia), los pagos correspondientes en distintas divisas del transporte a través del Zaire, Malawi y Tanzania serán de más del doble de esta cifra para un volumen de tráfico igual a la capacidad de estas rutas según los cálculos del grupo de expertos. Si se utiliza la vía aérea para traer nuevas importaciones y mantener así los niveles "normales", el déficit en la cuenta comercial se acercará a los 115 millones de kwachas. Inclusive los pagos por servicios se verán afectados por la necesidad de emplear a más personal expatriado para responder a la emergencia. De ahí que el déficit total en bienes y servicios pueda ser de unos 120 millones de kwachas para el tráfico "normal", o de 80 a 90 millones de kwachas si se emplea en forma limitada el transporte aéreo de carga y se utilizan las rutas terrestres en la capacidad calculada por el grupo de expertos. Como el déficit en transferencias tiene un valor relativamente fijo de unos 75 millones de kwachas anuales para los años inmediatos, el déficit total en la balanza de pagos podría ser de unos 195 millones de kwachas para un volumen "normal" de tráfico, o de 155 a 165 millones de kwachas para el tráfico al nivel de la capacidad calculada de las rutas terrestres y un uso limitado del transporte aéreo de carga.

2/ Por supuesto, la pérdida total para la economía de Rhodesia del Sur será mucho mayor.

67. Mejoras recientes en los precios del cobre pueden compensar en cierto grado este gran déficit, e inclusive compensar parte de los efectos de una disminución de la producción de cobre. Sin embargo, el reciente aumento de los precios puede deberse a la evaluación hecha por los mercados de la repercusión de la desviación del tráfico en Zambia, y sería peligroso planificar sobre la base de precios considerablemente más elevados del cobre, a menos que se vea seriamente afectada la producción de este metal.

68. La posibilidad de que la producción de cobre se vea seriamente afectada no debe subestimarse. Los cálculos sobre las necesidades de transporte para las importaciones se han basado en general en los cálculos de tonelaje total proporcionados por el Gobierno y desglosados solamente en amplias categorías. Algunas importaciones de productos a granel que deben hacerse presentan problemas especiales de manipulación y tránsito. En el pasado, esos productos se traían por ferrocarril desde su lugar de origen (si procedían del Africa meridional) o desde el puerto de entrada (si procedían de fuera del Africa) hasta su destino. En las nuevas circunstancias sólo se dispone de una línea directa de ferrocarril (por la vía de Lobito). Como ya se ha observado, el volumen total de la carga que se llevará por Lobito se ve restringido por arreglos de transporte terrestre y el volumen de la carga a granel, por consideraciones comerciales del ferrocarril de Benguela.

69. Por consiguiente, debe prestarse particular atención al tráfico de productos a granel y a las disposiciones para su manipulación, especialmente en puertos de entrada distintos de Lobito. Los principales productos de esta clase que ha identificado el grupo de expertos son:

<u>Productos</u>	<u>Tonelaje anual que se calcula necesario</u>
Coque	80.000
Azufre	40.000
Madera	35.000
Azúcar	15.000
Abonos	112.000
Trigo	95.000
Acero	<u>120.000</u>
	<u>497.000</u> toneladas métricas

70. Además de los productos mencionados, hay que considerar las cargas de prioridad tales como maquinaria pesada, materiales refractarios, negro de humo y aceite vegetal. El tonelaje total de estos productos es por lo menos el doble de la capacidad de importación de la ruta que parte de Lobito, y los problemas planteados por la manipulación y el acarreo en camiones por otras vías posibles, serán considerables. Como la mayoría de los productos a granel son esenciales para la industria minera o constituyen necesidades básicas de la alimentación, o son necesarios para el programa de agricultura, no es posible hacer caso omiso del problema.

71. El Gobierno de Zambia encontrará sumamente difícil enjugar el déficit calculado más arriba. Ciertamente, las reservas de divisas de Zambia no son adecuadas para absorber estos costos y la situación presupuestaria del Gobierno ya es deficitaria. Hablando en general, en un país como Zambia, el déficit público refleja el déficit de la balanza de pagos. El presupuesto aprobado para 1973, que nada prevé para la situación de emergencia causada por el cierre de la frontera, calculaba un déficit muy grande. Es más, el grupo de expertos advierte que muy bien pueden reducirse partidas importantes de ingresos (procedentes de los impuestos sobre los minerales, los impuestos sobre las sociedades de capital y los derechos de importación de artículos de lujo y semilujo), como resultado del programa de desviación del tráfico de los Ferrocarriles de Rhodesia. Estas reducciones de ingresos fiscales pueden ser especialmente grandes si el tráfico desciende por debajo de los niveles "normales". Estas consideraciones subrayan la importancia de que Zambia reciba una asistencia pronta y adecuada para que continúe el desarrollo normal de la economía.

72. Como llevará algún tiempo alcanzar la plena capacidad de las diferentes rutas y proporcionar todas las instalaciones, equipo y personal que se necesita, el grupo de expertos ha tratado de formarse una idea de lo que debe suministrarse en seguida o tan pronto como sea posible. En nuestra opinión, las necesidades más urgentes son:

- a) La organización de la dependencia de administración de importaciones y exportaciones (párrs. 58 a 62);
- b) El suministro de equipo de telecomunicaciones (párr. 47);
- c) Acelerar el suministro de equipo para el puerto de Dar es Salaam (párr. 34);
- d) Piezas de repuestos y parte al menos del parque rodante para los ferrocarriles de Zambia (párr. 28);
- e) Unos 500 camiones (párr. 38);
- f) Instalaciones y equipo para aceites vegetales y no comestibles (párr. 46);
- g) Tractores y remolques para despejar la carga del puerto de Dar es Salaam (párr. 36);
- h) Una playa de clasificación de mercaderías cerca del puerto de Dar es Salaam (párr. 36);
- i) Arreglos de capacitación para mantener y hacer funcionar todos los elementos del sistema de suministros (párr. 48);
- j) Arreglos para prestar asistencia al Gobierno de Zambia a fin de que pueda superar la dificultad financiera a corto plazo y los gastos en divisas durante los próximos tres a seis meses (párr. 55).

Apéndice I

ESTADÍSTICAS DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE ZAMBIA

Cuadro I

PORTE DEL COMERCIO EXTERIOR DE ZAMBIA QUE SE REALIZA POR CADA RUTA
(Porcentaje del total)

	1969		1970		1971		1972 (primer semestre)		1972 Cálculo a/	
	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP
A través de la frontera de TANZANIA	28,1	11,4	29,9	12,3	27,7	14,4	28,0	16,0	28,0	15,3
A través con la frontera de RHODESIA	56,5	64,0	46,9	64,0	48,8	51,1	53,1	45,0	53,1	46,6 ^{b/}
A través de la frontera de MALAWI	0,9	2,7	0,7	0,9	1,1	1,4	0,5	1,2	0,5	1,1
A través de la frontera del ZAIRE	14,2	5,8	22,1	5,8	22,1	13,1	18,4	10,3	18,4	9,8
Por OLEODUCTO	-	15,5	-	16,8	-	19,7	-	27,0	-	25,8
Por OTRAS RUTAS	0,3	0,6	0,4	0,2	0,3	0,3	-	0,5	-	0,4
TOTAL GENERAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: para 1969 y 1970: Zambia's CSO - Annual Statement of External Trade 1970.

Para 1971 y el primer semestre de 1972: Zambia's CSO - Method of Transport Analysis.

a/ En el supuesto de que el volumen de las importaciones en el segundo semestre de 1972 haya sido el mismo del primer semestre.

b/ Sobre la base de datos proporcionados por los ferrocarriles de Zambia sobre el transporte por ferrocarril.

Cuadro III

RUTAS POR LAS QUE SE REALIZAN LAS EXPORTACIONES DE ZAMBIA

(En toneladas métricas)

	1969	1970	1971	1972 (primer semestre)	1972 Cálculo a/
A través de la frontera de TANZANIA	243 694	253 420	221 410	112 708	225 416
A través de la frontera de RHODESIA	489 725	398 515	390 010	214 359	428 718
A través de la frontera de MALAWI	7 793	5 749	8 879	2 396	4 792
A través de la frontera del ZAIRE	123 419	187 291	176 256	74 272	148 544
Por OTRAS RUTAS	3 182	3 630	2 160	5	10
TOTAL GENERAL	867 813	848 605	798 715	403 740	807 480

Fuente: para 1969 y 1970: Zambia's CSO - Annual Statement of External Trade 1970.

Para 1971 y el primer semestre de 1972: Zambia's CSO - Method of Transport Analysis.

a/ En el supuesto de que el volumen de las exportaciones en el segundo semestre de 1972 haya sido el mismo del primer semestre.

Cuadro IV

METODO DE TRANSPORTE DE LAS IMPORTACIONES DE ZAMBIA

(En miles de toneladas métricas)

	1969	% del total	1970	% del total	1971	% del total	1972 (primer semestre)	% del Total	1972 Cálculo a/	% del total
Por FERROCARRIL: Total	1 377	65,0	1 341	66,3	1 100	53,6	415,9	43,8	923,8	46,3
A través de Rhodesia	1 255	59,3	1 221	60,5	831	40,5	318,0	33,5	728,0 ^{b/}	36,6
Por CARRETERA: Total	401	18,9	338	16,8	543	26,5	273,6	28,8	547,2	27,5
A través de Rhodesia	103	4,8	71	3,5	217	10,6	109,5	11,5	219,0	11,0
Por OLEODUCTO	328	15,5	341	16,8	403	19,7	256,9	27,1	514,0	25,9
Por OTROS MEDIOS	13	0,6	2	0,1	4	0,2	4,0	0,3	8,0	0,3
TOTAL GENERAL	2 119	100,0	2 022	100,0	2 050	100,0	950,4	100,0	1 993,0	100,0

Fuente: Los datos para 1969 y 1970 se basan en: Zambia's CSO - Annual Statement of External Trade 1970. Los datos para 1971 y el primer semestre de 1972 se basan en: Zambia's CSO - Method of Transport Analysis.

a/ En el supuesto de que el volumen de las importaciones en el segundo semestre de 1972 haya sido el mismo del primer semestre.

b/ Sobre la base de datos proporcionados por los ferrocarriles de Zambia sobre el transporte por ferrocarril.

Cuadro V

METODO DE TRANSPORTE DE LAS EXPORTACIONES DE ZAMBIA

(En miles de toneladas métricas)

	1969	% del total	1970	% del total	1971	% del total	1972 (primer semestre)	% del total	1972 Cálculo <u>a/</u>	% del total
Por FERROCARRIL:										
Total	611,8	70,5	582,9	68,6	535,0	67,6	288,0	71,3	576,0	71,3
A través de RHODESIA	488,4	56,3	395,4	46,5	386,0	48,8	214,0	53,0	428,0	53,0
Por CARRETERA:										
Total	254,8	28,4	265,7	31,4	256,4	32,4	115,7	28,7	231,4	28,7
A través de RHODESIA	1,6	0,2	3,2	0,4			0,1	...	0,2	...
POR OTROS MEDIOS	1,2	0,1
TOTAL GENERAL	867,8	100,0	848,6	100,0	791,4	100,0	403,7	100,0	807,4	100,0

Fuente: Los datos para 1969 y 1970 se basan en: Zambia's CSO - Annual Statement of External Trade 1970. Los datos para 1971 y el primer semestre de 1972 se basan en: Zambia's CSO - Method of Transport Analysis.

a/ En el supuesto de que el volumen de las exportaciones en el segundo semestre de 1972 haya sido el mismo del primer semestre.

Cuadro VI

VOLUMEN DEL COMERCIO EXTERIOR DE ZAMBIA

(En toneladas métricas)

	1969	1970	1971	1972 (primer semestre)	1972 Cálculo ^{a/}
Importaciones	2 119 390	2 021 636	2 050 849	950 470	1 992 940 ^{b/}
Exportaciones	867 813	848 605	798 715	403 740	807 480
Saldo	1 251 577	1 173 031	1 252 134	546 730	1 185 460
IMPORTACIONES SIN LOS PRODUCTOS DE PETROLEO TRANSPORTADOS POR EL OLEODUCTO					
	1969	1970	1971	1972 (primer semestre)	1972 Cálculo ^{a/}
Importaciones	1 790 836	1 681 288	1 647 619	693 531	1 479 062
Exportaciones	867 813	848 605	798 715	403 740	807 480
Saldo	923 023	832 683	848 904	289 791	671 582

Fuente: para 1969 y 1970: Zambia's CSO - Annual Statement of External Trade 1970. Para 1971 y el primer semestre de 1972: Zambia's CSO - Method of Transport Analysis.

^{a/} En el supuesto de que el volumen de las importaciones en el segundo semestre de 1972 haya sido el mismo del primer semestre.

^{b/} Sobre la base de datos proporcionados por los ferrocarriles de Zambia sobre el transporte por ferrocarril.

Cuadro VII

PARTE DEL COMERCIO EXTERIOR DE ZAMBIA QUE SE REALIZA
POR LOS PUERTOS QUE SE INDICAN

(En miles de toneladas métricas)

Exportaciones

	1970	1972 (primer semestre)	1970	1972 (primer semestre)
LOBITO	73,3	143,4	92,3	109,4
BEIRA	154,5	231,2	116,6	708,8
LOURENÇO MARQUES	34,4	121,5	28,5	26,6
DAR ES SALAAM	112,5	252,5	181,4	299,8
OTROS PUERTOS	-	2,9	3,1	8,4
TOTAL	374,7	751,5	421,9	1 153,0

Fuente: para 1970: Zambia's CSO - Annual Statement of External Trade 1970. Para el primer semestre de 1972: Zambia's CSO - Method of Transport Analysis.

Cuadro VIII

COMPOSICION DE LAS IMPORTACIONES DE ZAMBIA REALIZADAS
A TRAVES DE RHODESIA EN 1970

	En miles de kwachas (puesto a bordo)		
	POR FERROCARRIL	POR CARRETERA	TOTAL
Alimentos	17 596	1 961	19 557
Bebidas y tabaco	82	72	154
Materias primas	3 108	215	3 323
Combustibles minerales	4 077	147	4 224
Aceites y grasas	3 108	2	3 110
Productos químicos	12 717	2 408	15 125
Manufacturas clasificadas por materiales	17 986	8 547	26 533
Maquinaria y equipo de transporte	31 202	36 095	67 297
Artículos manufacturados diversos	1 309	943	2 252
Transacciones diversas	10	49	59
Total	91 195	50 439	141 634

Fuente: Zambia's CSO - Annual Statement of External Trade - 1970.

Apéndice II

CAPACIDAD DE DIVERSOS PUERTOS PARA MANIPULAR EL TRAFICO COMERCIAL DE ZAMBIA

Introducción

La asignación de tráfico comercial a los puertos que figuran en el cuadro siguiente se ha analizado sobre la base de visitas hechas a los puertos de Dar es Salaam, Tanga y Mombasa para evaluar la situación. Las cantidades supuestas se consignan en toneladas por mes:

<u>Puertos</u>	<u>Importaciones</u>	<u>Exportaciones</u>	<u>Total</u>
Lobito	35 000	30 000	65 000
Beira	5 000	-	5 000
Nacala	12 000	7 000	19 000
Mtwara	-	-	-
Dar es Salaam	43 000	20 000	63 000
Tanga	-	-	-
Mombasa	22 000	10 000	32 000
	<u>117 000</u>	<u>67 000</u>	<u>184 000</u>

Aunque no se tiene la intención de desviar parte del tráfico zambiano por Mtwara y Tanga, estos dos puertos se han tenido en cuenta por su posible importancia. Tal vez Mtwara, se pudiera utilizar para establecer un puente aéreo. En cuanto a Tanga, el Gobierno de Tanzania ha propuesto desviar el tráfico tanzanio de Dar es Salaam a Tanga para que el primero se ocupe del tráfico de Zambia. Los distintos puertos se analizan en el orden en que aparecen en el cuadro anterior.

A. LOBITO

El equipo no se ha dirigido directamente a las autoridades portuarias de Lobito para obtener información. La desviación propuesta significará duplicar o triplicar el tráfico zambiano manipulado anteriormente. Se tiene entendido que este tráfico es pequeño en comparación con el volumen total manipulado por el puerto y parecería no haber motivos para dudar que el puerto pueda absorberlo. Hay ciertas limitaciones de capacidad en los ferrocarriles, lo que se examina por separado en relación con la capacidad probable de exportaciones e importaciones de la ruta de Lobito (calculada en 23.000 toneladas de importaciones y 35.000 de exportaciones).

B. BEIRA

En 1970 este puerto despachó un total de 231.200 toneladas de exportaciones y 708.800 toneladas de importaciones de Zambia. Se propone ahora hacer pasar por Beira sólo el tráfico que pueda transportarse por carretera y ferrocarril a través de Malawi.

Aunque el puerto no se ha visitado, no se puede dudar que ese tráfico no rebasará su capacidad. Sin embargo, si se proyecta continuar despachando aceite vegetal por este puerto, el cambio de método de transporte creará problemas de almacenamiento, de carga y de traslado de dicho producto.

C. NAKALA

Según la información disponible, probablemente ya haya cuatro atracaderos de gran calado funcionando en el puerto. Se ha informado que el tráfico es de casi 2 millones de toneladas, pero probablemente gran parte de esa cantidad comprenda petróleo u otros productos, lo que hace imposible deducir la capacidad general de carga. Se sabe que se proyecta una nueva ampliación de hasta un total de 10 atracaderos y que, muy probablemente, se terminen uno más este año y dos el próximo. No se ha confirmado la fecha exacta de terminación y dotación de equipo de esos atracaderos. Sin embargo, parece poco probable que el tráfico propuesto sea excesivo para el puerto. Es probable que el volumen de tráfico que se pueda asignar a esta ruta deba limitarse principalmente a las conexiones por carretera y ferrocarril a través de Malawi.

D. MTWARA

El puerto de Mtwara cuenta con dos excelentes atracaderos de aguas profundas (o para tres barcos de menor tamaño) con amplias superficies libres e instalaciones de almacenamiento). La East Africa Harbours Corporation (EAHC) calcula la capacidad del puerto en 320.000 toneladas por año y no prevé que el próximo año el tráfico tanzanio normal ascienda a más de 150.000 toneladas. En consecuencia, este puerto podría hacerse cargo de tráfico adicional si ello fuera necesario. Sin embargo, no hay conexiones ferroviarias, y las conexiones por carretera son extremadamente deficientes. Por consiguiente, podrá contarse con que el puerto contribuya al movimiento del tráfico de Zambia sólo si se establece un puente aéreo entre Mtwara y Zambia. Dado el reducido número de atracaderos, quizá sea conveniente calcular una capacidad máxima de menos de 320.000 toneladas por año, puesto que las demoras de los barcos serán considerables si hay gran demanda de atracaderos. Con todo, la cifra de 250.000 toneladas por año o ligeramente superior sería una suposición bastante segura.

E. DAR ES SALAAM

Como resultado de las conversaciones celebradas entre los Gobiernos de Tanzania y de Zambia, el primero ha decidido que en el futuro sus importaciones entren por Tanga, a fin de reservar la mayor capacidad posible para el tráfico zambiano.

La EAHC abriga ciertas reservas acerca de la posibilidad de desviar una gran proporción del tráfico de Tanzania, tanto por la dificultad de desviar a rutas diferentes partes del cargamento de los barcos que transportan carga para ambos países, como por las limitaciones del puerto de Tanga.

Las autoridades portuarias estiman ahora que podrán hacerse cargo del tráfico zambiano propuesto sin desviar nada a Tanga. En el cuadro siguiente figuran los cálculos de dichas autoridades, partiendo de esa premisa, sobre tráfico probable para el próximo año.

Cálculo de la EAHC del tráfico que podría pasar por
Dar es Salaam en 1973 (en toneladas)

<u>Ruta</u>	<u>Importaciones</u>	<u>Exportaciones</u>	<u>Total</u>
Zambia	515 000	240 000	755 000
Zaire)			
Rwanda)	70 000	130 000	200 000
Burundi)			
Construcción del ferrocarril de Tazara	130 000	-	130 000
Tanzania	550 000	350 000	900 000
	<u>1 265 000</u>	<u>720 000</u>	<u>1 985 000</u>

(Las cifras del cuadro anterior se refieren a la carga general y no incluyen productos de petróleo descargados en el embarcadero especial para ello ni el petróleo bruto descargado en el fondeadero correspondiente.)

La EAHC considera que por el puerto puede pasar un tráfico total de 2 millones de toneladas por año sin que sea necesario desviar carga a Tanga, siempre que la carga se despache rápidamente para evitar que se acumule en el puerto, que actualmente tiene muy poco espacio de almacenamiento debido a las obras que se están realizando.

Las instalaciones pertinentes del puerto consisten en un atracadero para barcazas, que se proyecta modernizar en los próximos dos años, y ocho atracaderos de aguas profundas.

Cuatro de los atracaderos de aguas profundas vienen funcionando hace varios años. El atracadero No. 1 tiene un cobertizo de acceso separado y para los atracaderos 2, 3 y 4 hay otro cobertizo común de gran tamaño.

Los atracaderos 5, 6, 7 y 8 se acaban de construir. Se están construyendo cobertizos de acceso para los atracaderos 5 y 6; probablemente se hayan terminado en julio de 1973. El cobertizo común de tránsito de gran tamaño propuesto para los atracaderos 7 y 8 posiblemente esté listo en septiembre u octubre del presente año, pero las zonas de carga y descarga no estarán disponibles antes de un año. Por lo tanto, todos esos atracaderos funcionarán con considerable dificultad durante el próximo año, y con un espacio de almacenamiento muy insuficiente.

No obstante las dificultades mencionadas, estos atracaderos han venido manipulando grandes cantidades de carga en los últimos meses. Se ha calculado el tráfico total del último trimestre de 1972, incluidas exportaciones e importaciones, para cada uno de los ocho atracaderos; las cifras correspondientes figuran en el cuadro siguiente.

Carga general manipulada en los atracaderos de gran calado
de Dar es Salaam

Ultimo trimestre de 1972
(en toneladas)

	Octubre	Noviembre	Diciembre
Atracadero 1	16 400	16 100	17 300
2	14 000	19 200	11 000
3	10 600	11 600	12 800
4	6 700	8 600	3 200
5	9 800	8 200	11 700
6	9 900	11 300	10 900
7	6 800	16 200	12 000
8	12 400	9 700	13 000
TOTAL	86 600	100 900	91 900

(Total de los tres meses: 280.000 toneladas, que equivalen a 1,1 millones de toneladas por año. La capacidad máxima calculada para la EAHC es de 1,4 a 1,5 millones de toneladas por año.)

Se observará que la carga despachada por los atracaderos 7 y 8 ha sido del mismo orden que la despachada por los embarcaderos 1, 2 y 3. Eso se ha logrado usando dichos embarcaderos primordialmente para productos tales como los materiales de construcción para Tazara, y descargándolos directamente en vehículos de carretera para sacarlos inmediatamente del puerto. Eso ha reducido, en la medida de lo posible, la cantidad de tráfico que debe conducirse por las superficies estrechas que conducen al cobertizo principal de los atracaderos 2, 3 y 4. El uso de los embarcaderos del 5, 6, 7 y 8 para esa clase de carga, incluido el tráfico zambiano, que puede trasladarse directamente al almacén de tránsito de Ubungo, será indispensable para utilizar al máximo esa parte del puerto. También será indispensable que se faciliten suficientes vehículos de carretera, apenas se necesiten, para trasladar desde los cobertizos de tránsito del embarcadero 1 y de los embarcaderos 2, 3 y 4 la carga de Zambia que deba almacenarse en los muelles.

Como no se puede prever la fecha exacta de llegada de barcos con carga de Zambia ni el tiempo necesario para la documentación pertinente, la única manera de garantizar un despeje rápido es disponer de una reserva de vehículos listos para faenas de descarga cerca de Dar es Salaam.

La EAHC calcula poder manipular un total de 2 millones de toneladas de carga por año a razón de aproximadamente 500.000 a 600.000 toneladas por año por barcazas y de 1,4 a 1,5 millones de toneladas por año en los 8 atracaderos de aguas profundas. Ello exige manipular un promedio de unas 180.000 toneladas por año en cada uno de los ocho embarcaderos de aguas profundas. Esta cantidad no es excesiva en relación con la carga despachada en 1970, cuando sólo funcionaban 3 atracaderos de aguas

profundas. Estos, junto con el atracadero para barcazas, despacharon 1.265.000 toneladas. Si estos embarcaderos tienen el mismo rendimiento, bastará que cada uno de los otros 5 atracaderos despache unas 150.000 toneladas el año próximo. Ello debe ser viable, pero probablemente continuará habiendo gran demanda de uso de embarcaderos y los barcos que esperen turno se retrasarán notablemente. En 1970 el promedio de las demoras fue de 1,5 días por barco. Como se ha mencionado, la escasez de espacio de almacenamiento hace indispensable que se disponga de vehículos para despejar rápidamente la carga de los muelles y de Ubungu; asimismo debe procurarse reducir al mínimo los retrasos debidos a la tramitación de documentos. Partiendo de esa premisa se consideró razonable prever que el puerto podía despachar hasta 20.000 toneladas de exportaciones y 43.000 toneladas de importaciones de Zambia cada mes, con poca o ninguna desviación de carga tanzaniana a Tanga. Sin embargo, es probable que la única manera de mejorar la disponibilidad de vehículos sea establecer un control centralizado del movimiento del tráfico de Zambia que se cerciore de cuándo la carga se acerca al puerto y sepa cuándo se descarga, se despacha y se transporta a Zambia.

Como se ha mencionado ya, hay una considerable congestión del tráfico en la zona portuaria, de manera que es importante tomar medidas para mejorar la situación. La EAHC ha mencionado dos cuestiones importantes.

La primera es que se está construyendo un nuevo camino de acceso a la altura del atracadero 6. Una vez que dicha carretera se haya construido, la entrada detrás principal a los muelles a la altura del embarcadero 4 podrá usarse para el tráfico de salida únicamente, con lo cual se facilitará la circulación, especialmente en la zona crítica a la altura del cobertizo de tránsito del atracadero 4. La construcción de esa nueva carretera de acceso se ha retrasado y la EAHC tropieza con dificultades con el contratista (la compañía Mecco propiedad del Gobierno de Tanzania). Puede ser que sea necesaria la intervención del Gobierno de Tanzania para dar pronta solución a ese problema.

El segundo punto mencionado por la EAHC es que se puede mejorar el tráfico vial con la terminación de la carretera de Gerazani, parcialmente ya construida. Debido a que esa carretera no se ha terminado, una gran proporción del tráfico llega a los muelles por la entrada a la altura del atracadero de barcazas y se dirige por la parte más congestionada de los muelles para salir por la entrada principal a fin de evitar un rodeo por la ciudad. No existen estadísticas exactas acerca del volumen de tráfico que pasa de esa manera indebida por la zona de los muelles, pero probablemente es considerable.

Otra manera de acelerar el tráfico que sale por la entrada principal del muelle consiste en simplificar los procedimientos de inspección de los vehículos que salen. Hay dos puntos de inspección en los que las autoridades aduaneras y la policía actúan separadamente. Si se pudieran hacer arreglos para que ambas inspecciones se hicieran conjuntamente, se haría más rápido el tráfico y se eliminarían las colas de camiones en el primer punto de inspección (que está cercano a un cruce importante a la altura del embarcadero 4).

El estudio portuario del PNUD correspondiente al puerto de Dar es Salaam acaba de comenzarse y durará doce meses. Un problema que constituirá un punto importante del estudio es el análisis de la circulación en los muelles existentes. Además de estudiar pequeñas mejoras como las citadas, se proyecta hacer un estudio detallado de la cuestión general del funcionamiento de ferrocarriles en el puerto. El puerto

actual está trazado como puerto con servicio de ferrocarriles y a todas horas hay en él un número considerable de vagones. Hay vías de ferrocarril por toda la superficie de descarga de cada uno de los fondeaderos profundos. Eso ha hecho necesario que se adopte un trazado algo insatisfactorio de algunas de las dársenas, lo cual hace difícil la circulación de vehículos. Para los nuevos embarcaderos 6, 7 y 8, que se están terminando, y para los embarcaderos 9, 10 y 11, que están a punto de comenzarse, prosigue la aplicación de un trazado orientado al transporte por vía férrea, con la complicación adicional de que tanto la East African Railways como la Tazara Railway, que tienen vías de diferente ancho, deben tener acceso a la misma zona. Se va a realizar un estudio detallado de la eficacia de las operaciones portuarias. Cabe mencionar el peligro que existe de prejuzgar los resultados de ese estudio. La EAHC ha indicado que prevé que todo el tráfico de exportación de Tanzania se traerá a los embarcaderos por carretera y que un 20%, como máximo, de las importaciones de Tanzania saldrán de los muelles directamente por tren. Además, la mayor parte del tráfico de Zaire, Rwanda y Burundi sale normalmente de los muelles por tren (por lo general del embarcadero 1). Sobre esa base, parece que el espacio ocupado por las vías férreas en los muelles no está justificado y que podría aliviarse considerablemente la congestión del puerto suprimiendo completamente o en gran parte el transporte por tren dentro de los muelles. Esta parte del estudio portuario no iba a comenzar hasta alrededor de mayo del presente año y puede ser difícil adelantarlos, pero sin embargo Bertlin and Partners, los consultores, están considerando esa posibilidad.

La EAHC señaló que se necesitaba un volumen considerable de equipo adicional para el puerto. En los cuatro próximos años se proveerá equipo portuario por valor de unos 26 millones de dólares que se asignarán de un préstamo del Canadá. Además, se han estado celebrando conversaciones entre los gobiernos del Canadá y Tanzania para equipo adicional por valor de 6 a 8 millones de dólares, que podrá proporcionarse rápidamente. Las autoridades canadienses están examinando actualmente con carácter de urgencia la situación relativa a ese equipo y la aceleración del envío de parte del equipo abarcado por el préstamo principal. Una de las necesidades más urgentes es que se provean barcazas adicionales. Se está estudiando su construcción en el Africa oriental.

Se están llevando a cabo varias mejoras de las carreteras de Tanzania con ayuda de los Estados Unidos. Probablemente se terminarán en breve 20 millas de carretera entre Dar es Salaam y Morogoro. Se prevé que las restantes 112 millas quedarán terminadas en octubre de 1974, pero tal vez sea posible adelantar esa fecha en unos seis meses. La carretera más importante desde el punto de vista de la descongestión del puerto es una nueva ruta que comunicará al puerto con la principal carretera cerca de Obungo. Los estudios de diseño de ese tramo de la carretera no han comenzado pero se iniciarán en breve. Probablemente requerirán unos 12 meses, debido a la dificultad que presentan el paso de los ríos y los cruces de las vías férreas del Africa oriental y Tazara. No parece improbable que la construcción se termine en mucho menos de tres años.

F. TANGA

La capacidad actual del puerto de Tanga es de unas 240.000 toneladas de mercadería por año; gran parte de este movimiento consiste en la exportación de sisal, que está disminuyendo. La EAHC calcula que esta capacidad puede aumentarse en unas 10.000 toneladas por mes utilizando el equipo actual, aumentando el número de turnos.

Todo otro aumento dependerá de que se suministren chalanas adicionales y otro equipo con el que no se cree que pueda contarse antes de seis meses.

Un buque con 10.000 toneladas de cemento fue desviado de Dar es Salaam a Tanga y la descarga empezó la semana pasada. El administrador del puerto abrigaba serias dudas de que los ferrocarriles del Africa Oriental pudieran absorber la tasa máxima de descarga de cerca de 1.000 toneladas por día que creía que se podía lograr. Pensaba que tal vez 500 toneladas diarias fuera el límite máximo de la capacidad ferroviaria.

En vista de esto y de la limitadísima capacidad de almacenamiento disponible en el puerto, es dudoso que se pueda prever una desviación de más de unas 10.000 toneladas de carga por mes, por lo menos durante seis meses.

Se ha mencionado el muelle de fertilizantes de Tanga, descrito como un muelle de fines múltiples y se ha sugerido la posibilidad de utilizarlo para recibir una parte de la carga general desviada. La disposición del muelle es muy complicada y la circulación de vehículos es sumamente limitada, de modo que incluso la circulación de materias primas de fertilizantes, para la que se proyectó el muelle, es muy lenta y difícil. El espacio de almacenamiento más cercano es el de los embarcaderos de chalanas. Por lo tanto, no se considera práctico recibir carga desviada en este muelle.

G. MOMBASA

El puerto de Mombasa tiene 13 atracaderos de gran calado y un muelle de chalanas con una capacidad equivalente a la de otra dársena de gran calado.

Se están construyendo dos atracaderos más; se espera que empiecen a funcionar a fines de 1974.

Se prevé que en 1973 el tráfico normal del puerto será de unos 2,4 millones de toneladas. La desviación de 22.000 toneladas de importaciones y 10.000 toneladas de exportaciones zambianas por mes harán ascender el total anual a unos 2,8 millones de toneladas.

Actualmente el puerto funciona con dos turnos en cada atracadero y con un tercer turno, de selección, en aproximadamente la tercera parte de los atracaderos, para despachar los barcos que están por terminar o empezar a descargar, y para trabajar en escotillas diferentes que están en distintas etapas de descarga.

Si se establece un tercer turno para todos los atracaderos, no se planteará ningún problema para manipular los 2,8 millones de toneladas, siempre que se despachen con razonable rapidez.

La disposición del puerto es mucho más satisfactoria que la de Dar es Salaam. Es primordialmente un puerto ferroviario, y alrededor del 60% de las importaciones se transporta directamente por riel desde los muelles. Otra parte del tráfico va por carretera a depósitos desde los que es cargado sobre vagones ferroviarios.

El puerto ya ha construido una playa para almacenar cobre que puede manipular 10.000 toneladas por mes de exportaciones de este metal; se dispone de otro solar que podrá manipular el doble de esta cantidad una vez que se haya renivelado, cercado y dotado de alambrado. Este trabajo demoraría unos tres meses.

Las condiciones del puerto son mucho más satisfactorias que en Dar es Salaam, por lo que no se cree que la manipulación de 2,8 millones de toneladas por año presente dificultades. Si es preciso añadir otras cantidades de tráfico a Mombasa o Dar es Salaam, recomendamos firmemente que las cantidades adicionales se envíen por Mombasa y no por Dar es Salaam.

Se está suministrando el equipo necesario en virtud del programa canadiense. Si este suministro puede acelerarse, será posible aumentar la capacidad a muy breve plazo.

Mombasa es el único puerto del Africa oriental con instalaciones para manipular aceites vegetales a granel. Se planteó la cuestión de desviar el tráfico zambiano a través de estas instalaciones. La capacidad total de almacenamiento (4.000 toneladas) se alquila a UNILEVER. Se tiene entendido que el Gobierno de Kenia se ha puesto en comunicación con UNILEVER en cuanto a la posibilidad de subalquilar a Zambia una parte de la capacidad de los depósitos. También existe un plan para aumentar la capacidad de almacenamiento con dos tanques de 500 toneladas cada uno.

Además, UNILEVER está considerando la posibilidad de instalar tanques de aceite vegetal en Dar es Salaam y en la actualidad se están celebrando reuniones sobre el tema. Esta cuestión tiene relación con el suministro de tanques para la exportación de melazas.

El problema de la temperatura es importante en relación con la circulación de aceite vegetal por carretera. Incluso en Mombasa el aceite se calienta a 105°F para poderlo bombear. También sería necesario calentarlo en el punto de descarga en Zambia, pero normalmente hay restricciones en cuanto a aumentar su temperatura más de 3°F en 24 horas. Esto podría dificultar el movimiento por carretera. Los tanques de petróleo no son adecuados porque las placas deflectoras de los buques petroleros hacen muy difícil sacar el aceite vegetal de los tanques y limpiar estos últimos. En cambio, el plazo más optimista para contar con instalaciones para aceite vegetal en Dar es Salaam es de unos 12 meses.

H. CONCLUSION

La conclusión de este breve estudio de capacidad portuaria es que es poco probable que los puertos de Lobito, Beira y Nacala planteen problemas graves en relación con la asignación de carga que se prevé ahora, aunque podría haber otras limitaciones decisivas.

Indudablemente el puerto de Mombasa también puede manipular un tráfico zambiano mensual del orden de 10.000 toneladas de exportaciones y de 22.000 toneladas de importaciones. Sin embargo, es necesario asegurarse de que las importaciones sean despachadas eficazmente del puerto.

El puerto de Dar es Salaam plantea un problema mayor. Durante muchos años ha estado manipulando más carga por atracadero que Mombasa y ha venido provocando mayores retrasos a los barcos. Aún no se han terminado los nuevos atracaderos necesarios para solucionar esta situación y la mitad de los ocho atracaderos de gran calado disponibles en la actualidad no tienen espacio de almacenamiento ni cobertizos de tránsito, de modo que la carga tiene que despacharse directamente desde el muelle. La EAHC ha resultado sorprendentemente eficaz en las disposiciones que ha tomado en este sentido.

La EAHC está segura de poder manipular un total de unos 2 millones de toneladas por año de carga general, con un grado de congestión y de retrasos similar al de 1970. Esta hipótesis se basa en la manipulación de 500.000 a 600.000 toneladas con chalanas (esto se ha logrado anteriormente) y el saldo en los ocho atracaderos de gran calado.

Según los cálculos de la EAHC sobre el tráfico del puerto en 1973, lo anterior permitirá que la carga zambiana se manipule a una tasa de unos 0,75 millones de toneladas por año sin desviar tráfico alguno de Dar es Salaam a Tanga.

El cálculo de la capacidad de la EAHC no pudo confirmarse en una breve visita porque no se disponía de datos suficientemente detallados sobre las operaciones portuarias. Este tipo de información se obtendrá en los próximos doce meses durante el estudio de puertos del PNUD, que, desgraciadamente, apenas acaba de empezarse. A juzgar por la información de que se dispuso durante la visita, un movimiento total de mercancías de aproximadamente 2 millones de toneladas por año sería al parecer factible si se hicieran arreglos eficaces para el despacho de la carga en el puerto. También sería aconsejable desviar a Dar es Salaam gran parte de las mercaderías a granel o los bienes pesados que pueden despacharse directamente del muelle de descarga, en los atracaderos 5, 6, 7 y 8.

Para facilitar la circulación en la zona del puerto, la nueva puerta de acceso situada detrás del embarcadero 6 deberá habilitarse lo antes posible, y deberán simplificarse los procedimientos para controlar la salida de vehículos. También deberá habilitarse cuanto antes la nueva carretera de Gerazani porque el atraso de esta obra hace que un volumen innecesariamente grande de tránsito utilice la zona del puerto como atajo.

También se recomienda que se considere la posibilidad de reducir la circulación de ferrocarriles en la zona del puerto y destinar parte del espacio que actualmente ocupan los vagones de carga al almacenamiento de mercaderías al aire libre y a la circulación de vehículos.

No se considera probable que el puerto de Tanga pueda manipular más de unas 10.000 toneladas por mes de mercaderías provenientes de Tanzania desviadas de Dar es Salaam hasta que no se disponga de muchas más barcasas y equipo. Ello requeriría unos seis meses o más.

Si pueden desviarse hacia Tanga unas 10.000 toneladas de mercaderías por mes, y si con ello se reducen a menos de 1,9 millones de toneladas por año el tráfico de Dar es Salaam, disminuirían considerablemente las demoras y la congestión en el puerto.

No se considera aconsejable enviar a través de Dar es Salaam más de 750.000 toneladas de la carga procedente de Zambia hasta que no se disponga de más equipo en Tanga y de más cobertizos y espacio de traspuerto en Dar es Salaam. Sin embargo, parte de la carga podría enviarse a través de Mombasa.

Además del movimiento total de mercaderías de Zambia - unas 400.000 toneladas por año - que la EAHC dice que podrá manipular fácilmente en Mombasa, quizá sea posible manipular otras 200.000 toneladas siempre que se adopten disposiciones sumamente eficaces para su despacho en el puerto.

Apéndice III

OTRAS RUTAS POSIBLES

I. Ruta a través del ZAIRE

A. Ruta Zambia-Lobito

De todas las demás rutas posibles la línea férrea Zambia-Lobito constituye la más conveniente para el tráfico de exportación e importación de Zambia. Aunque considerablemente más larga que otras posibles rutas, permite evitar totalmente el transbordo de mercaderías y el transporte por carretera.

Desde el punto de vista operacional, la ruta puede dividirse en cuatro secciones:

- 1) Ferrocarriles de Zambia (tracción con locomotoras diesel): Zambia a Sakania.
- 2) KDL (Zaire) (tracción con locomotoras diesel): Sakania a Lubumbashi.
- 3) KDL (Zaire) (tracción con locomotoras eléctricas): Lubumbashi a Dilolo.
- 4) CFB (Angola) (locomotoras de vapor alimentadas a leña): Dilolo a Lobito.

La capacidad actual de la ruta (determinada en la práctica por la capacidad del CFB) es de unos 2 millones de toneladas anuales de tráfico de exportación. En comparación, el tráfico previsto es el siguiente:

Angola, tráfico interno.	1.000.000 de toneladas por año
Zaire, tráfico de exportación. . . .	600.000 toneladas por año
Zambia, tráfico de exportación (nivel previsto para 1973)	<u>456.000 toneladas por año</u>
TOTAL	<u><u>2.056.000 toneladas por año</u></u>

A los efectos prácticos, la línea está funcionando al máximo de capacidad.

El principal obstáculo que impide aumentar la capacidad de la línea es el terreno escarpado cerca de Lobito, donde la pronunciada pendiente y la mala alineación entorpecen seriamente las operaciones: en este tramo sólo pueden moverse unos pocos vagones cada vez en dirección oeste-este. Si bien el CFB tiene en servicio diez locomotoras diesel recientemente adquiridas, la parte del tráfico correspondiente a Zambia quedará limitada a 1.000 vagones por mes durante los próximos 15 meses aproximadamente.

Se han iniciado importantes obras para la reubicación de la línea con miras a facilitar las operaciones en el tramo mencionado. Esta obra no se completará hasta abril de 1974, y no se podrá aprovechar de inmediato el aumento de la capacidad de la línea.

Debido a la relación volumen/peso de las exportaciones de metales y la carga general o las importaciones a granel, el problema crítico que enfrentan los ferrocarriles es el transporte de mercaderías importadas. Por lo tanto, el factor restrictivo es la capacidad de la línea en dirección oeste-este. Esta capacidad máxima del tramo Lobito-Zambia se ha determinado en 23.000 toneladas de mercaderías importadas por mes (que corresponden a 38.000 toneladas mensuales de metales exportados) o 1.000 vagones por mes.

Otra seria dificultad (aún no resuelta) es la proporción de carga a granel y de carga general que aceptará el CFB. Por la ruta de Lobito se puede transportar carga a granel (cobre, azufre, trigo, etc.) más eficientemente que por las demás rutas disponibles. Por consiguiente, las compañías mineras suelen enviar la mayor parte de su carga a granel a través de Lobito. Sin embargo, a) es improbable que el CFB acepte transportar un volumen demasiado grande de carga a granel por sus líneas, ya que ese tráfico no es lucrativo y b) las necesidades de Zambia en cuanto a carga a granel sobrepasan con mucho la capacidad del ferrocarril. Por lo tanto, debería llegarse a alguna solución de transacción con el CFB, y desviar el resto de la carga a granel y la carga general a otros puertos.

B. Voie Nationale (Zaire)

La Voie Nationale del Zaire (Lubumbashi, Ilebo (Port Francqui), Kinshasa, Matadi) parece tener cierta capacidad que podría ser aprovechada por Zambia. Esa capacidad, que el grupo no pudo investigar, es digna de estudio. Sin embargo, la ruta presenta serias desventajas: dos trasbordos (del ferrocarril al río en Ilebo, y del río al ferrocarril en Kinshasa); el costo relativamente elevado en comparación con la ruta de Lobito u otras rutas; la lentitud, debido al transporte fluvial y a las dificultades de organización del ferrocarril del Zaire; y, por último, la congestión crónica en el puerto de Matadi. También parece haber una escasez de electricidad en las líneas electrificadas del KDL.

No obstante, debería realizarse un estudio a fin de poder aprovechar la capacidad que haya en la ruta del Zaire para transportar carga general con objeto de aliviar la demanda impuesta al transporte por carretera y la congestión de los puertos del Africa oriental. A este respecto, convendría estudiar la posibilidad de que parte del tráfico del Zaire que actualmente utiliza la ruta de Lobito se desvíe hacia la Voie Nationale, ya que el BIRF y el PNUD están llevando a cabo un proyecto de gran envergadura para mejorar esta carretera.

C. Ferrocarriles de Zambia

La red ferroviaria tropieza con algunas dificultades, al cabo de años de administración indiferente y de un mantenimiento insuficiente. Afortunadamente, la administración actual es competente, dedicada y enérgica, pero tiene que hacer frente a una difícil tarea de rehabilitación y reorganización. Al parecer las principales dificultades se deben a la conservación atrasada del material rodante y las vías férreas, y a la falta de un número suficiente de mano de obra calificada. La renovación de vías férreas no podrá efectuarse por ahora debido a la falta de capital; de todos modos, la modernización de las vías férreas no tendría efectos inmediatos sobre la situación actual. Por lo tanto, el grupo concentró su atención en el material rodante.

1. Vagones de ferrocarril

Se ha comparado la situación con respecto al material rodante antes y después del cierre de la frontera con Rhodesia:

	<u>1972</u>	<u>1973</u>
Ferrocarriles de Zambia, vagones para todo uso	1 200	1 200
Vagones utilizados en común (Rhodesia, Sudáfrica): vagones para todo uso . . .	4 241	3 200
Vagones frigoríficos	72	8 (arrendados)
Vagones cisterna	42	81
Vagones para explosivos	55	26 (4 arrendados)
	<u>5 610</u>	<u>4 515</u>

2. Tráfico actual: necesidades de vagones

1. El ferrocarril suministra importantes servicios de transporte interno, tales como el transporte de carbón a las fundiciones, de metales y concentrados dentro del cinturón de cobre, de cereales, etc. El tráfico interno asciende actualmente a 5 millones de toneladas por año, lo que lleva al siguiente cálculo de necesidades de vagones:

$$5.000.000 \text{ T/año } \div 12 \text{ meses} = 420.000 \text{ T/mes}$$

$$\frac{420.000}{30} = 14.000 \text{ T/día}$$

Con una carga estimada de 30 T/vagón:

$$\frac{14.000}{30} = 460 \text{ vagones}$$

$$460 \text{ vagones} \times 8 \text{ días de tiempo de rotación} = 3.680 \text{ vagones (véase la nota)}$$

Debe preverse en alguna forma la distribución por ferrocarril de mercaderías que llegan a Zambia por las distintas rutas de camiones. Estas se calculan en 20.000 toneladas por mes. Sobre la base de un tiempo de rotación de 8 días y de 24 toneladas de carga por vagón, las necesidades adicionales ascienden a 220 vagones.

Por último, el ferrocarril debe proporcionar para la ruta de Lobito otros 1.000 vagones.

Resultaría entonces que los ferrocarriles de Zambia, para continuar sus operaciones, necesitarían aproximadamente 300 vagones de carga general y 65 vagones frigoríficos.

Los vagones frigoríficos se necesitan con urgencia, pues la principal fuente de suministro está en el sur, y las principales zonas de consumo se hallan en el cinturón de cobre. En lo que respecta a los vagones de explosivos, varios de ellos resultaron destruidos en una explosión ocurrida hace dos años. Aunque se espera que los seguros cubran los daños, el caso está en litigio y no se prevé su solución a corto plazo. Mientras tanto, se cree que Zambia podrá autoabastecerse en materia de explosivos en un futuro muy próximo. Los 22 vagones de explosivos que quedan en la red deberían bastar sobradamente para asegurar el transporte de accesorios de detonación.

Nota:

Se estima que entre 10% y 15% de la flota de vagones está en reparación o en trabajos de mantenimiento en cualquier momento dado. Así, pues, debe añadirse un porcentaje similar al total de 3.680 vagones necesarios para satisfacer las exigencias del tráfico. No obstante, se considera que deben tenerse en cuenta los siguientes factores:

a) Las operaciones de ferrocarril (con excepción del trayecto de Lobito) están actualmente limitadas al tráfico interno y, por tanto, bajo la jurisdicción de los Ferrocarriles de Zambia. El mejoramiento de las operaciones y las medidas correctivas en curso deberían reducir el tiempo de rotación.

b) El equipo ferroviario tiene una larga vida útil, y no se sabe aún la incidencia que tendrá el ferrocarril de Tazara (que, conforme lo proyectado, deberá entrar en servicio dentro de aproximadamente tres años) sobre las necesidades de material rodante. Es preciso actuar entonces con cautela para evitar inversiones de capital innecesarias, que podrían emplearse en forma más útil en otro sitio.

c) Un número limitado de vagones que se utilizan ahora para fines especiales estarán disponibles para el tráfico general. Por ejemplo, 22 de los vagones cisterna se destinarán al transporte de petróleo de tipo C de la refinería a la mina, dejando así libres para otros usos más de 60 vagones de transporte de carbón.

Parecería razonable esperar que la desviación de más de 700.000 toneladas por año al sector de carreteras diera como resultado un exceso de material rodante. Sin embargo, deben tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

a) Los 1.000 vagones asignados a la ruta del Lobito tendrán un tiempo de rotación que duplicará aproximadamente (30 días en comparación con 15) el que tenían antes del cierre de la frontera.

b) Los vagones heredados por Zambia del equipo utilizado anteriormente en común tienen cinco años de atraso en cuanto a mantenimiento. Entre el 30% y 40% del equipo tiene más de 30 años y debe retirarse de circulación. Si se continúa usándolo, ello dará como único resultado una pérdida de eficiencia, una mayor carga para los talleres de mantenimiento y reparación, y costos operacionales adicionales.

3. Locomotoras de carga

Los ferrocarriles de Zambia cuentan con 42 locomotoras Diesel eléctricas (General Electric de 2000 HP): 22 unidades son modelos de 1967, y las restantes son nuevas (1970).

Las 22 unidades más viejas deberían haber sido sometidas a su primera revisión a fondo hace unos dos años. La falta de mantenimiento está empezando a tener graves consecuencias operacionales, y la red experimenta actualmente tres o cuatro interrupciones del servicio por día. Es evidente que esto agrava la situación para las locomotoras que permanecen en servicio. Sin embargo, la demanda es tal que no puede prescindirse de esas locomotoras.

1. Debido a la insuficiencia de mano de obra calificada en los talleres, una revisión a fondo lleva actualmente seis meses.

2. Aunque el ferrocarril reconoce que mediante la concentración de la mano de obra y de capacitación podría reducirse esta demora a menos de la mitad, no hay bastantes repuestos para emprender un programa en gran escala de reparaciones a fondo. El ferrocarril ha tenido dificultades en obtener las licencias de importación y de divisas que requiere para financiar sus necesidades en materia de repuestos, las cuales, acumuladas, ascienden actualmente a más de un millón de kwachas.

Parece, pues, que se necesitan con urgencia cuatro locomotoras adicionales, así como todos los repuestos encargados. Más todavía, un porcentaje considerable de los repuestos encargados que se necesitan con prioridad deberán ser transportados por aire, si se quiere evitar un deterioro gradual del sistema dentro de los próximos 12 meses, aproximadamente.

Nota:

Además de su propio tráfico interno, los Ferrocarriles de Zambia proporcionan también servicios de arrastre (locomotoras solamente) para unas 300.000 toneladas de tráfico de coque y carga general de Rhodesia a Zaire, con algunos cargamentos de retorno, cosa que es probable que continúe durante el futuro próximo.

4. Locomotoras de maniobras

Aunque este problema no se ha mencionado antes, se necesitan con urgencia locomotoras de maniobras. El ferrocarril posee 18 locomotoras Diesel hidráulicas Henschell de 750 HP, nueve de las cuales no están en servicio actualmente. La tracción hidráulica es totalmente inadecuada para las operaciones del ferrocarril y ha resultado preciso sacar de donde se tenían en reserva algunas viejas locomotoras de vapor para las operaciones de maniobras. Sin embargo, no existen repuestos para esas locomotoras, y es menester hallar alguna solución permanente dentro de los próximos meses. La misión calcula que se necesitan inmediatamente 12 locomotoras de maniobras Diesel eléctricas (de entre 750 y 1.000 HP). Las Henschells que no están actualmente en servicio deberían sacarse de circulación y desarmarse para conseguir repuestos a fin de mantener las unidades restantes en servicio durante los próximos dos o tres años; las unidades restantes deberían retirarse de circulación a medida que se deterioraran y se agotara la escasa disponibilidad de repuestos.

II. Ruta por MALAWI

A. Carreteras

1. En Zambia (de Lusaka a Chipata y Mchinji, en la frontera con Malawi - 396 millas).

La Great East Road es una carretera de Clase 1 B, en construcción desde 1967; ya está completamente asfaltada y tiene una calzada de dos carriles, de 22 pies de ancho. No hay problemas de capacidad; el tráfico diario, medido en unidades TDM (tráfico diario medio) es de alrededor de 205; el 55% corresponde a camiones. Los puentes se han reconstruido según la carga tipo británica 153 H.A. El puente de Luangwa, de 1.000 pies y de vigas rectas de acero (dos carriles) ha sido construido para tráfico normal; el equipo pesado y los convoyes excepcionales requieren que se verifique la capacidad de conformidad con especificaciones precisas y teniendo en cuenta la distribución de la carga.

2. En Malawi

De la frontera al ferrocarril hay dos rutas posibles:

- a) Mchinji a Lilongwe y Salima (137 millas)
- b) Mchinji a Lilongwe y Balaka (219 millas)

El tramo entre Mchinji y Lilongwe (71 millas) es de grava. Las últimas 8 millas desde el desvío hacia el aeropuerto hasta el lugar para la nueva capital, están asfaltadas.

El trazado actual tiene una pendiente de un 4% a un 5% y el tráfico es, en término medio, de 75 vehículos por día (22 camiones) entre la frontera y Namitate; de 150 vehículos por día (20 camiones) entre Namitate y el desvío hacia el aeropuerto en Lilongwe y de 300 TDM más allá de ese punto.

Este tramo está bien conservado y puede considerarse transitable en cualquier tiempo. Se está estudiando la posibilidad de hacer un nuevo trazado y de introducir otras mejoras y consultores británicos están haciendo un estudio de viabilidad, como parte de un proyecto del PNUD. La Agencia para el Desarrollo Internacional (Estados Unidos) prevé financiar este tramo, si el estudio de viabilidad demuestra que los trabajos se justifican. Una de las posibilidades en consideración supone un trazado totalmente nuevo, con el que disminuiría en parte la distancia y se evitaría el breve trecho que ahora cruza territorio de Zambia; El consultor ha de entregar el estudio de viabilidad en abril. Se estima que los trabajos insumirán aproximadamente dos años, una vez tomada la decisión de construir el camino.

Lilongwe-Salima (66 millas): la carretera tiene un carril único de 12 pies de ancho con revestimiento bituminoso; los bordes son anchos para permitir el paso de otros vehículos. Aunque el revestimiento es liviano, no está en muy malas condiciones, excepto en ciertas partes en las que hay muchos baches. La conservación de este tramo plantea el problema de mantener los bordes a igual nivel que la calzada revestida, un problema habitual en los caminos de un sólo carril cuando el tráfico supera la capacidad prevista.

El tramo Lilongwe-Balaka (148 millas) se ha reconstruido hace poco tiempo y es ahora una carretera asfaltada de 22 pies de ancho, de 2 carriles, de clase 1. Está en muy buenas condiciones y puede aceptar tráfico pesado, si la carga está distribuida normalmente sobre los ejes: el revestimiento es una capa de 3/4 de pulgada de concreto asfáltico, que puede resultar gravemente dañada por cargas excesivas.

B. Los ferrocarriles en Malawi

Los ferrocarriles de Malawi conectan con los puertos de Beira y Nacala, en Mozambique. La longitud de las vías entre la frontera de Malawi y Beira es de 206 millas y, desde la frontera hasta Nacala, de 384 millas. La línea de Beira y la de Nacala se cruzan en Nkaya. Desde Nkaya, la línea sigue hasta Balaka (11 millas al norte) y hasta Salima (108 millas al norte). La longitud de las vías desde Salima es de 496 millas hasta Beira y de 554 millas hasta Nacala. El tramo comprendido entre Balaka y Salima (97 millas) está en muy malas condiciones y tanto la velocidad como la carga de eje (que no puede ser de más de 11 toneladas) están estrictamente limitadas. La distancia desde Balaka hasta el puerto de Beira es de 399 millas y, hasta Nacala, de 457 millas. En la línea de Beira, la pendiente del terraplén es de alrededor de 2,5%.

1. Capacidad del ferrocarril

El cuadro que aparece al final de esta sección indica la capacidad actual de las diversas secciones de la línea, de acuerdo con las condiciones en que se encuentran las vías y la capacidad de tracción disponible.

El total de la capacidad diaria es, en la actualidad, de sólo 1.000 toneladas en una sola dirección - hacia Salima o desde Salima - en el tramo Nkaya-Balaka, lo que da una capacidad mensual de 30.000 toneladas.

En mayo, el ferrocarril recibirá cuatro nuevas locomotoras diesel obtenidas con ayuda del Canadá (saldrán de Nueva York en marzo). Ello aumentará la capacidad de las secciones 2, 3 y 5 al siguiente número de trenes en cada dirección:

Sección 2 = 2 trenes de dos locomotoras y 4 de una locomotora

Sección 3 = 4 trenes

Sección 5 = 7 trenes

lo que da el siguiente tonelaje bruto y neto en cada dirección por día:

Sección 2 = 3.600 bruto (1.200 neto)

Sección 3 = 3.000 bruto (800 neto)

Sección 5 = 5.250 bruto (1.400 neto)

Las limitaciones, para el transporte desde Balaka y Salima, y hacia estas localidades, seguirán estando en la sección Nkaya-Balaka, en la que sólo se podrán transportar 1.400 toneladas por día, o sea 42.000 por mes. Las estadísticas de 1972 sobre el tonelaje recibido en Salima y Balaka (véase el cuadro correspondiente a

11 meses de 1972 al final de esta sección) indican que el mes pico es septiembre, con alrededor de 18,000 toneladas. Esto deja disponibles 24.000 toneladas para el tráfico de importación de Zambia, siempre que el ferrocarril cuente con los vagones necesarios.

2. Capacidad de vagones

La capacidad del material rodante de los Ferrocarriles de Malawi era, según informes, de 20.218 toneladas a fines de 1971, distribuidas de la siguiente manera:

Vagones cubiertos	327 con 11.833 T
Vagones de costados altos	56 con 2.184 T
Vagones de costados bajos	138 con 5.411 T
Vagones para paleta (para té)	<u>20</u> con <u>800</u> T
Total	541 con 20.218 T

(promedio: 37,37 T por vagón)

Además, en 1971 la diferencia entre los vagones extranjeros que se estaban usando en Malawi y los de este país que estaban en el extranjero indicaba que había una capacidad adicional de 8.355 toneladas (224 vagones), lo que da una capacidad total en Malawi de 28.573 toneladas.

El tráfico interno estimado de alrededor de 480.000 toneladas por año, o de 40.000 toneladas por mes, exige aproximadamente 400 3/ vagones. Esto deja disponibles 141 vagones de los Ferrocarriles de Malawi para el tráfico de importación y exportación.

A estos vagones deben añadirse los de las demás redes ferroviarias (Mozambique, Rhodesia, Sudáfrica), cuya cantidad puede variar. Las autoridades de Malawi han indicado que podrían atender un tráfico adicional de 17.000 toneladas de importaciones en tránsito para Zambia durante un breve período, pero que necesitarían contar con nuevos vagones si este nivel de tráfico tuviese que mantenerse por un período más prolongado. Sobre la base de la información proporcionada en Blantyre, se estima que el transporte de 17.000 toneladas exigiría la adquisición de por lo menos 80 vagones nuevos. Si los ferrocarriles de Mozambique no pudiesen atender este tráfico, los de Malawi necesitarían 125 vagones más.

C. Instalaciones de despacho y transbordo de mercancías en Balaka y Salima

a) Salima ofrece excelentes instalaciones de transbordo. Se dispone de mano de obra y los cobertizos son de fácil acceso por tren y por carretera. Se pueden cargar simultáneamente ocho camiones desde los cobertizos.

3/ Sobre la base de 100 toneladas por vagón y por mes.

El equipo actual comprende lo siguiente:

3 elevadores de horquilla (2 de 6.000 libras y 1 de 5.000 libras)

1 grúa móvil de 5 toneladas

1 grúa de pórtico de 10 toneladas (operada a mano)

b) Balaka, por el contrario, ofrece instalaciones limitadas, excepción hecha del sector de Zambia, que tiene 9.600 pies cuadrados de modernos cobertizos. Los cobertizos del ferrocarril son viejos y el acceso de camiones es deficiente, pero al parecer será posible ampliar las actuales instalaciones y crear nuevos cobertizos (en la zona de Zambia la superficie de cobertizos podría duplicarse).

En la actualidad el equipo comprende lo siguiente:

2 elevadores de horquilla (6.000 libras)

1 grúa móvil (5 toneladas)

1 grúa de pórtico de 10 toneladas (operada a mano).

También en Balaka se dispone de mano de obra.

Al parecer, la capacidad de almacenamiento y transbordo de Salima abarca fácilmente un tráfico de 7.000 toneladas mensuales y probablemente se pueda duplicar sin grandes inversiones. Indudablemente las posibilidades actuales de Balaka son limitadas, pero el volumen manejado podrá ciertamente aumentarse en gran medida en un período breve.

La empresa de ferrocarriles de Malawi no planea ampliar las instalaciones de Balaka, pero ha manifestado la necesidad de contar con dos locomotoras de maniobras para el despacho de mercaderías en Balaka y Salima, además de cuatro elevadores de horquilla y de tres grúas móviles de 8 toneladas cada una.

D. Ferrocarriles de Mozambique

El Grupo no efectuó una evaluación detallada de la capacidad de los ferrocarriles de Mozambique. Las autoridades de Malawi suponen que estos ferrocarriles podrían aumentar fácilmente su tráfico para satisfacer las nuevas demandas de Zambia. En 1972, los CFM se vieron afectados por la falta de capacidad motriz, ya que algunas locomotoras fueron voladas en la región de Tete. Se ha dicho ^{4/} que los ferrocarriles de Mozambique han recuperado ahora su capacidad motriz mediante la adquisición de nuevas locomotoras y la transferencia de algunas unidades de otras líneas férreas.

El material rodante de que se dispone se verá afectado por la capacidad liberada por la supresión del tráfico a Zambia que pasaba por Rhodesia.

^{4/} Fuente: Nacala Port Traffic Advisory Committee, Blantyre, 30 de enero de 1973.

E. Puertos de Beira y Nacala

1. BEIRA

Beira es el puerto tradicional de entrada por ferrocarril a Malawi, tal como lo era para la ruta de Rhodesia a Zambia. No es necesario describir las instalaciones de Beira, ya que son bien conocidas, pero cabe destacar lo siguiente:

- a) Durante el año pasado (1972), Beira sufrió una congestión de cargas destinadas a Zambia, Rhodesia, Cabora Bassa y Malawi. Las actividades del Frelimo en las carreteras de Tete a Cabora Bassa están provocando dificultades.
- b) Beira era uno de los puertos usados con mayor frecuencia para el tráfico de Zambia. Por lo tanto, en Beira hay capacidad para Zambia y los agentes de embarques conocen bien las condiciones existentes para el despacho de mercaderías en Beira.
- c) Dado que el plomo, el zinc y el cobre son cargas de fondo, podrían cargarse mucho más fácilmente en Beira, ya que la South East Conference sirve en este puerto a los barcos que van a Europa o vuelven de Europa.

2. NACALA

La Bahía de Nacala ofrece excepcionales condiciones de puerto: hay una vasta extensión de agua protegida del viento y corrientes con buen calado natural, de manera tal que cualquier barco puede penetrar (el canal tiene 60 metros de profundidad y 900 de ancho). Las posibilidades de obras y ampliaciones del puerto son prácticamente ilimitadas. En la actualidad, el puerto comprende lo siguiente:

2 fondeaderos con un calado de 10,00 metros (312 metros de largo)

1 fondeadero con un calado de 7,5 metros (111 metros de largo).

Los fondeaderos pueden albergar simultáneamente dos transatlánticos y un buque de cabotaje.

En estos momentos, se están construyendo 613 metros de fondeaderos nuevos (408 metros de fondeadero de 15 metros de calado y 205 metros de fondeadero de 7,5 metros de calado). Se espera que los contratistas completen los primeros 100 metros antes de junio o julio de 1973; lo cual permitirá albergar un transatlántico más.

Nacala ofrece buenas instalaciones para el despacho de mercancías:

Barcazas:

6 barcazas de 100 toneladas cada una

3 barcazas de 120 toneladas cada una

1 embarcación de desembarco de 400 toneladas, autopropulsada.

Cobertizos de ferrocarril:

4 cobertizos de 3.000 metros cuadrados cada uno

1 cobertizo de 2.400 metros cuadrados.

Grúas eléctricas:

10 de 5 toneladas

1 de 10 toneladas

1 de 20 toneladas

(Se han encargado otras 20 grúas eléctricas).

1 grúa flotante de 25 toneladas de capacidad

Grúas móviles (2 a 7 toneladas)

Elevadores de horquilla (2 de 4 toneladas)

Tractores de maniobras y de energía.

Movimiento del puerto de Nacala 5/

a)	<u>Llegadas de buques</u>	<u>Buques de cabotaje</u>	<u>Transatlánticos</u>	<u>Total</u>
	Noviembre 1972	15	23	38
	Diciembre 1972	9	16	25
b)	<u>Tonelajes en el puerto</u>	<u>Importaciones de Malawi</u>	<u>Exportaciones desde Malawi</u>	<u>Total del tráfico de Malawi</u>
	Noviembre 1972	4.052	3.100	7.152
	Diciembre 1972	4.214	18.203	22.417
c)	<u>Tonelaje anual:</u>	1971	655.819 toneladas	
		1972	718.309 toneladas	
d)	<u>Demoras ocasionadas a los buques (diciembre 1972)</u>			
	Ninguna		19 buques	
	1 a 2 días		3 buques	
	2 a 3 días		2 buques	
	5 a 6 días		1 buque	

5/ Fuente: Nacala Port Traffic Advisory Committee, Blantyre, 30 de enero de 1973.

Desventajas actuales de Nacala

Nacala es el último puerto para la European Eastern Africa Conference. Las llegadas de buques a Nacala se ven a veces demoradas por atrasos producidos en otros puertos. Se han mencionado ejemplos recientes de buques llegados con retraso de hasta 16 días, y todavía sigue siendo difícil inducir a los buques a que vayan a Nacala.

Ventajas de Nacala

La principal ventaja de pasar por Nacala es que las líneas férreas y las instalaciones portuarias no están congestionadas y las mercancías llegan a Malawi una semana después de haber sido descargadas. Las demoras de que se tiene conocimiento fueron provocadas por la deficiente circulación de los vagones de los CFM en 1972 y a principios de enero de este año, pero, según se afirma, la situación ha vuelto a la normalidad. Los problemas, tal como en el caso de Beira, se debieron a la falta de suficiente capacidad motriz, pero ahora que los ferrocarriles de Mozambique han conseguido en préstamo dos locomotoras diesel es posible que el problema se haya solucionado. También se ha indicado que los CFM esperan trabajar exclusivamente con locomotoras diesel a fines de 1973, lo que mejoraría notablemente la situación en materia de capacidad motriz.

Capacidad ofrecida al tráfico de Zambia

El puerto de Nacala parece ofrecer buenas posibilidades para el tráfico de Zambia; ciertamente, el aumento de importaciones podría representar un incentivo para que los buques frecuentaran ese puerto. Sin embargo, si se prevé la posibilidad de exportar cobre a Europa, será necesario discutir con la Conference posibles derroteros nuevos para los buques, haciendo que algunos de ellos efectúen su primera escala en Nacala.

F. Capacidad global de la ruta de Malawi

El Gobierno de Malawi ha ofrecido una capacidad de 17.000 toneladas para importaciones a Zambia, de las que 12.000 toneladas se importarían a través de Nacala y 5.000 toneladas a través de Beira. El tránsito sería de 7.000 toneladas a través de Salima y de 10.000 toneladas a través de Balaka.

Las exportaciones mensuales por la ruta de Malawi serían de 7.000 toneladas a través de Balaka (plomo y zinc) a Beira.

Además, la ruta de Malawi se usará durante los próximos ocho meses para importar alrededor de 56.000 toneladas de abono (es decir, 7.000 toneladas por mes) provenientes de Sudáfrica como arreglo especial. Este tonelaje no plantea problemas de capacidad de vagones, pues los ferrocarriles de Sudáfrica suministran los vagones. Este tráfico se canalizará a través de Balaka, lo que dará una carga de regreso para los camiones que traen las exportaciones de zinc y de plomo.

Los tonelajes que anteceden no son exagerados, siempre que:

- a) Se disponga de los camiones necesarios
- b) Mejoren las condiciones de transbordo en Balaka
- c) Se suministren vagones para los ferrocarriles de Malawi
- d) Se aumenten los presupuestos de mantenimiento para los tramos fronterizos de las carreteras de Salima-Lilongwe y Lilongwe-Zambia
- e) Los camiones que entren y salgan de Zambia respeten las limitaciones existentes para cargas de ejes en Malawi.

El Gobierno de Malawi ha calculado las inversiones correspondientes a los puntos b) y c) en 1.252.600 kwachas, que se desglosan de la manera siguiente:

80 vagones	12 000 kwachas cada uno	960 000
70 cubiertas de lona	80 kwachas cada una	5 600
2 locomotoras de maniobras	90 000 kwachas cada una	180 000
4 elevadores de horquilla (de 6.000 libras)	8 000 kwachas cada uno	32 000
3 grúas móviles (de 8 toneladas)	25.000 kwachas cada una	<u>75 000</u>
	TOTAL	<u><u>1.252 600</u></u>

Respecto de los costos adicionales de mantenimiento de carreteras, el departamento de carreteras ha hecho un cálculo para el tramo fronterizo de Lilongwe-Zambia por valor de 30.000 kwachas. No se ha hecho ningún cálculo para el tramo de Salima-Lilongwe.

Los cálculos de la división de carreteras para los costos adicionales de mantenimiento de carreteras (realizados sobre la base del costo de volver a engrujarrar) han sido comprobados, utilizando curvas que relacionan los costos anuales de mantenimiento por milla con el tráfico diario medio, por el consultor del Reino Unido que estudia actualmente la viabilidad de mejorar la carretera de Lilongwe-Mchinji. El orden de magnitud es correcto y pensamos que la suma de 40.000 kwachas por año será adecuada para este tramo, pero no tenemos ningún cálculo de los problemas que plantea el tramo de Lilongwe-Salima. Una primera aproximación sería la suma de alrededor de 20.000 kwachas por año.

Capacidad de transporte en camiones entre Malawi y Zambia

Del lado de Malawi se propone actualmente que el tonelaje se divida en un 50% para las compañías grandes y 50% para las pequeñas. Estas últimas no brindan las garantías necesarias para atender al tráfico internacional. Por ejemplo, camiones cargados se han visto demorados porque los transportistas habían omitido ordenar pasaportes para que los conductores cruzaran la frontera. Debe examinarse la función de los pequeños camioneros; de lo contrario, puede ocurrir un estrangulamiento debido a deficiencias en la capacidad de transporte en camiones de los transportistas de Malawi.

G. Tarifas en la ruta de Malawi

No se ha podido calcular el costo exacto del transporte de Lusaka a los puertos de mar por la ruta de Malawi. Los costos por carretera pueden calcularse sobre la base de 6 ngwe por tonelada/milla, pero ciertamente dependerán de la composición exacta del tráfico, cosa que no se conoce en este momento. Las tarifas de ferrocarril deben negociarse con Malawi y Mozambique.

El Gobierno de Malawi desea aumentar los tonelajes de exportación a fin de mejorar el factor de carga de regreso y está ansioso por exportar cierta cantidad de cobre, además de plomo y zinc. Sin embargo, hay problemas para usar Nacala para el cobre, que probablemente se exportará a través de Beira. Esto quizás no armonice con ninguna limitación del tonelaje de entrada y salida de Beira, a fin de mantener capacidad abierta para el tráfico de Blantyre y Limbe. En consecuencia, no está claro que una cuota de exportación de cobre a través de Malawi sea un arreglo satisfactorio.

El Gobierno de Malawi evidentemente es partidario del uso de Salima 6/ por dos motivos:

a) Justificar la rehabilitación de la vía férrea de Balaka a Salima, que se está realizando actualmente con fondos de los Ferrocarriles de Malawi.

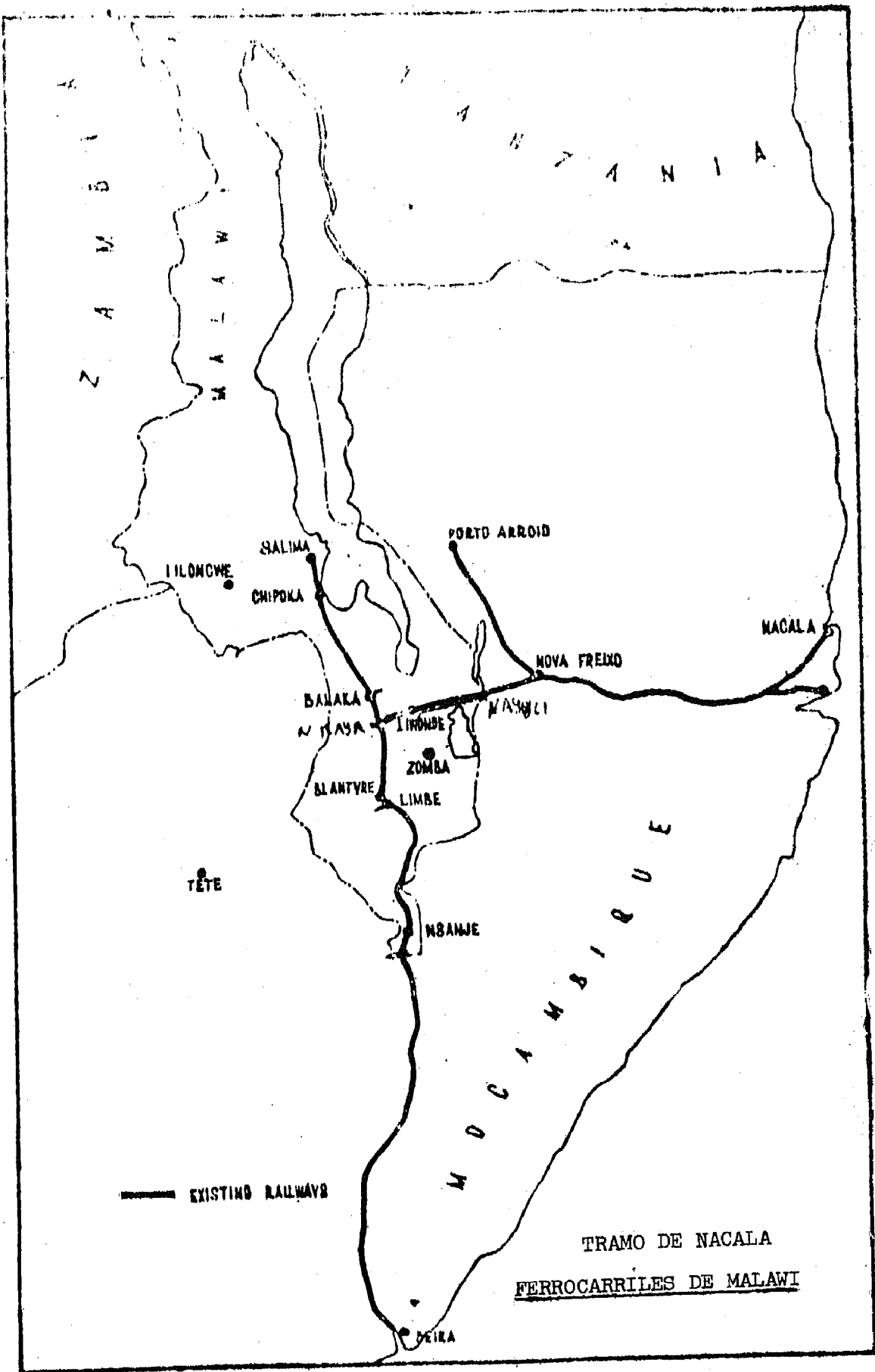
b) La existencia de buenas instalaciones de almacenamiento en Salima y la condición deficiente de los cobertizos del ferrocarril y las instalaciones de transbordo en Balaka.

6/ En un cálculo para ofrecer una posible capacidad de importación de 27.000 ó 37.000 toneladas a Zambia, se dio por sentado que el aumento del tráfico iría principalmente a Salima.

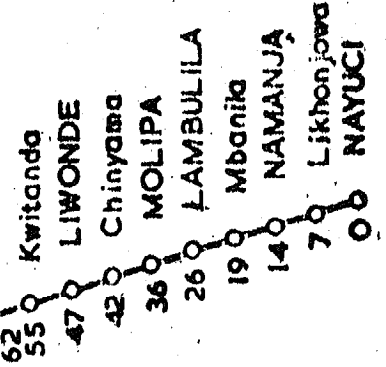
El uso de Balaka en lugar de Salima ahorraría capacidad de vagones de ferrocarril y, como el tramo de carretera entre Salima y Lilongwe está en condiciones deficientes, se recomienda decididamente que se considere la posibilidad de mejorar la estación de Balaka.

Ampliación de la capacidad de la ruta de Malawi más allá de las 17.000 toneladas de importaciones

El estrangulamiento ocurre en la capacidad de las vías férreas y el material rodante. No parece razonable considerar la ampliación en el ejercicio inmediato.



SALIMA	496	
Lifidzi	486	
CHIPOKA	479	
Noodzi	471	
NTAKATAKA	461	
Mua	458	
GOLOMOTI	447	
KASINJE	438	
SHARPE VALE	431	
BWANJE	427	
PENGA PENGA	417	
BILILA	413	
FARINGDON	410	
Khwisa	406	
BALAKA	399	
Bazale	392	
NKAYA		62
UTALE	384	55
SHIRE NORTH	376	47
Gwaza	372	
NAMATUNU	367	
Mirale	365	
LIRANGWE	359	
MALEULE	348	
BLANTYRE	335	
MUDI	334	
LIMBE	329	
Malabvi	323	
NANSADI	315	
Makandi	308	
LUCHENZA	302	
KHONJENI	296	
Makapwa	287	
SANDAMA	285	
TEKERANI	276	
Tukutu	269	
SANKULANI	264	
MAKANGA	255	
CHIROMO	253	
BANGULA	250	
Pokera	246	
TENGANI	237	
Nyamula	230	
NSANJE	222	
BORDER	206	



55/63^A

Capacidad de los Ferrocarriles de Malawi

Sección	Capacidad práctica diaria de la línea de trenes en cada dirección <u>a/</u>	Capacidad de tráfico (en trenes diarios en cada dirección con la actual flota de locomotoras	Carga bruta por trenes por sección en toneladas cortas	Tonelaje bruto por día	Tonelaje neto por día (toneladas cortas <u>b/</u>
1) Frontera SANKHULANI	11	4	1.100	4.400	1.500
2) SANKHULANI LIMBE	6	6	450	2.700	900
3) LIMBE NKAYA	9	3	750	2.250	600
4) NAYUCI NKAYA	12	2	1.200	2.400	800
5) NKAYA BALAKA	10	5	750	3.750	1.000
6) BALAKA SALIMA	6	5	375 Un solo tren diesel hidráulico	1.875	650

Fuente: Ferrocarriles de Malawi, febrero de 1973.

a/ Considerada como el 60% de la capacidad teórica por sección, según la longitud, los cruces y las pendientes.

b/ Conforme a la modalidad actual del transporte de mercaderías y asignando el mismo factor de carga, por vagones.

TONELAJE DESPACHADO Y RECIBIDO

<u>1972 (Total)</u>	Salima		Balaka	
	Despachado	Recibido	Despachado	Recibido
Enero ...	1.044	7.515	1.432	4.631
Febrero ...	1.252	7.286	1.637	1.730
Marzo ...	783	8.434	2.354	2.097
Abril ...	1.244	6.804	5.812	1.732
Mayo ...	1.864	6.042	2.628	1.516
Junio ...	4.066	6.887	2.678	3.556
Julio ...	6.805	7.787	5.241	3.003
Agosto ...	5.889	13.025	8.367	3.865
Septiembre ...	9.300	11.334	13.809	6.499
Octubre ...	4.599	11.442	8.985	4.297
Noviembre ...	8.148	9.226	10.175	4.413
TOTAL (suma de Malawi y Zambia)	44.994 ^{a/}	95.782 ^{b/}	63.118 ^{c/}	37.339

Fuente: Ferrocarriles de Malawi - febrero de 1973.

a/ De las cuales, 3.414 toneladas de Zambia.

b/ De las cuales, 2.449 toneladas a Zambia.

c/ Ningún tráfico de Zambia o a Zambia.

III. Ruta a través de la República Unida de Tanzania

La ruta a través de Tanzania va de Lusaka a Dar es Salaam y Mombasa a lo largo de la Gran Carretera del Norte. La carretera de Tan-Zam - con excepción de un tramo en Tanzania, entre Morogoro y Dar es Salaam (121 millas), todavía en construcción - es una carretera asfaltada, de dos carriles, que llega hasta Dar es Salaam. El camino a Mombasa sale de la carretera de Tan-Zam en Chilenze y corre hacia el norte hasta Moshi. La ruta más corta, vía Tanga, hasta la frontera de Kenia y Tanzania, no puede usarse debido a un puente en construcción. Como resultado de ello, el tráfico de camiones debe seguir la ruta por Moshi y después hacia el este hasta Voi, en Kenia, para seguir a Mombasa por la carretera principal Nairobi-Mombasa. La ruta empleada ahora partiendo de la carretera Tan-Zam hacia Mombasa está en buenas condiciones y la otra ruta más corta podría prestar servicios si se lograra acelerar la construcción del puente. Las autoridades de Kenia han sugerido la posibilidad de instalar temporariamente un puente Bailey para abrir la ruta; el grupo de expertos opina que valdría la pena analizar la idea.

El mantenimiento de la ruta dentro de Zambia es generalmente adecuado y no es probable que el aumento del número de vehículos recargue la carretera si se mantiene un control adecuado sobre la carga por eje. Del lado de Tanzania no hay, o casi no hay actividad de mantenimiento en la carretera de Tan-Zam y en la ruta a Moshi. El aumento del tráfico causará problemas, a menos que las cargas se mantengan dentro de los límites permitidos por el diseño de la carretera y que el Gobierno de Tanzania adopte medidas adecuadas para llevar a cabo un mantenimiento regular.

Mientras siga la construcción, se limitará el tráfico en el tramo Morogoro-Dar es Salaam y cualquier aumento del mismo originará indudablemente trabajos (y gastos) de mantenimiento adicionales. En este tramo habrá también demoras en el paso de los camiones, a fin de evitar entorpecimientos de los trabajos de construcción.

En Kenia, las medidas de mantenimiento son generalmente adecuadas y, siempre que se respeten las citadas limitaciones de la carga por eje, no se sobrecargará indebidamente la carretera.

En el apéndice II, sobre capacidad de los puertos, se examina el problema del acceso a los puertos. Se ha discutido la necesidad de retirar rápidamente las cargas de los sectores portuarios y se ha determinado la necesidad de contar con carreteras auxiliares desde los puertos y la creación de zonas de clasificación de cargas adecuadas fuera de los puertos.

Las necesidades del transporte por camión en la ruta que atraviesa Tanzania (así como en la ruta por Malawi que se describen en otra parte) se basan en las siguientes evaluaciones conjuntas de las asignaciones de tonelaje:

<u>Puerto</u>	<u>Importaciones</u>		<u>Exportaciones</u>		<u>Total</u>	
	<u>Anuales</u>	<u>Mensuales</u>	<u>Anuales</u>	<u>Mensuales</u>	<u>Anual</u>	<u>Mensual</u>
Lobito ^{a/}	276.000	23.000	420.000	35.000	696.000	58.000
Beira-Nacala ^{b/}	204.000	17.000	84.000	7.000	288.000	24.000
Mombasa ^{c/}	264.000	22.000	120.000	10.000	384.000	32.000
Dar es Salaam ^{d/}	516.000	43.000	240.000	20.000	756.000	63.000
Total	1.260.000		864.000		2.124.000	

a/ Las exportaciones a través de Lobito están limitadas por la capacidad de los CFB. Se asignan 1.000 vagones por mes y las cargas hacia el interior se limitan según las pendientes de la línea.

b/ El tráfico entre Beira y Nacala está limitado por la capacidad de las dos líneas ferroviarias a Malawi.

c/ El Gobierno de Kenia ha señalado que, en estos momentos, las necesidades de Kenia permitirán importaciones y exportaciones de 22.000 toneladas mensuales en ambas direcciones.

d/ El Gobierno de Tanzania ha ofrecido poner el total de la capacidad teórica de Dar es Salaam a disposición de las importaciones de Zambia, desviando las cargas de Tanzania hacia Tanga. El grupo de expertos cree que los problemas de las rutas interiores desde Tanga y las limitaciones de orden práctico para el logro de la capacidad teórica en Dar es Salaam no permitirán la plena utilización de la capacidad calculada. Sin embargo, la misión estima que, haciendo algunos ajustes, Dar es Salaam podría atender las necesidades de Tanzania y de Zambia (véase el apéndice II sobre capacidad portuaria).

A. Cálculos de las necesidades de camiones

Los siguientes cálculos de las necesidades de camiones se basan en las estadísticas operacionales actuales y las predicciones de objetivos de los Servicios de carretera de Zambia y Tanzania para el recorrido entre Zambia y Dar es Salaam.

Días	Descarga Dar	Serv. Dar	Carga (artículos los días versos)	Descarga (artículos los días versos)	Serv. Kitwe	Carga Cobre	Tiempo en carretera (viaje ida y vuelta)	Total
Cifra actual	2,0	2,0	3,0	3,0	2,0	2,0	9,0	23,0
Objetivo	1,0	1,5	3,0	3,0	1,5	1,0	8,0	19,0

El tiempo de transporte por camión a Mombasa, según calculan los servicios de carretera de Zambia y Tanzania, es de dos días más que a Dar es Salaam y a Malawi es de dos días menos que a Dar es Salaam. Se calcula que, en todo momento, 25% de la flota está inactiva por razones de atención, mantenimiento y reparación. Las cargas permitidas son de 30 toneladas métricas por unidad para las exportaciones (cobre) y de 20 toneladas por unidad para las importaciones.

B. Número de camiones necesarios

1. Dar es Salaam

Tonelaje mensual

Importaciones 43.000

Exportaciones 20.000

Cargas unitarias de exportaciones $20.000 \div 30 = 667$ cargas

Transporte de retorno $667 \times 20 = 13.340$ toneladas métricas

Para cubrir el recorrido de los camiones que van hacia el este vacíos

$43.000 - 13.340 = 29.660 \div 20 = 1.483$ cargas

Excluido el tiempo para servicio, las cargas de cobre requieren 16 días por cada viaje de ida y vuelta o 1,88 viajes de ida y vuelta por mes

$667 \div 1,88 = 355$ camiones

Otras cargas requieren 14,0 días por viaje de ida y vuelta o 2,14 viajes de ida y vuelta por mes

$1.483 \div 2,14 = 693$ camiones

Total parcial 1.048 camiones

+ 25% para
tiempo de
inactividad

262

1.310 camiones

2. Mombasa

Tonelaje mensual Importaciones 22.000

Exportaciones 10.000

Cargas unitarias de exportaciones $10.000 \div 30 = 334$ cargas

Transporte de retorno $334 \times 20 = 6.680$ toneladas métricas

Para cubrir el recorrido de los camiones que van hacia el este vacíos

$22.000 - 6.680 = 15.320 \div 20 = 766$ cargas

Excluido el tiempo para servicio, las cargas de cobre requieren 18 días por cada viaje de ida y vuelta o 1,67 viajes de ida y vuelta por mes

$334 \div 1,67 = 200$ camiones

Otras cargas requieren 16 días por viaje de ida y vuelta o 1,88 viajes de ida y vuelta por mes

$766 \div 1,88 = \underline{408}$ camiones

Total parcial = 608 camiones

+ 25% para
tiempo de
inactividad

152

760 camiones

3. Malawi

Tonelaje mensual

Importaciones 17.000

Exportaciones 7.000

Cargas unitarias de exportaciones $7.000 \div 30 = 234$ cargas

Transporte de retorno $234 \times 20 = 4.680$ toneladas métricas

Para cubrir el recorrido de los camiones que van hacia el este vacíos

$17.000 - 4.680 = 12.320 \div 20 = 616$ cargas

Excluido el tiempo para servicio, las cargas de plomo y zinc requieren 14 días por cada viaje de ida y vuelta o 2,15 viajes de ida y vuelta por mes

$234 \div 2,15 = 109$ camiones

Otras cargas requieren 12 días por viaje de ida y vuelta o 2,5 viajes de ida y vuelta por mes

$616 \div 2,5 = \underline{247}$ camiones

Total parcial = 356 camiones

+ 25% por
tiempo de
inactividad

89

445 camiones

4. Resumen

Dar es Salaam 1.310 camiones

Mombasa 760 camiones

Malawi 445 camiones

2.515 camiones

Apéndice IV

NECESIDADES EN MATERIA DE TELECOMUNICACIONES EXTERIORES

A. SITUACION

Hasta hace poco las comunicaciones exteriores de Zambia han comprendido lo siguiente:

ZAMBIA - REINO UNIDO	4 canales telefónicos) 10 canales de télex)	Radio de alta frecuencia
ZAMBIA - AFRICA ORIENTAL	4 canales telefónicos) 4 canales de télex)	Radio de alta frecuencia
ZAMBIA - MALAWI	3 canales telefónicos) 2 canales de télex)	Conductor aéreo sobre tierra (con onda portadora)
ZAMBIA - SALISBURY	92 canales telefónicos) 16 canales de télex)	Conductor aéreo sobre tierra (con onda portadora)
ZAMBIA - SUDAFRICA	Canales telefónicos encaminados vía Salisbury	

Zambia tiene actualmente dos proyectos importantes para el mejoramiento de sus telecomunicaciones exteriores, a saber, la construcción de una estación terrestre para la que próximamente se firmará un contrato, y la construcción de un enlace por microondas desde Lusaka hasta la frontera con Tanzania y de allí a Dar es Salaam. Los dos proyectos son a plazo mediano y su ejecución requerirá unos dos años a partir de su iniciación. En consecuencia, no contribuirán en nada a aliviar la situación inmediata.

B. NECESIDAD INMEDIATA

La necesidad actual para dar apoyo a la reorientación de las rutas principales de comercio y suministros de Zambia hacia el norte es el establecimiento de telecomunicaciones con otros posibles puertos de entrada y el robustecimiento de sus telecomunicaciones hacia el norte en general. Esta es una necesidad a corto plazo para atender la situación durante los dos próximos años. En consecuencia, es fundamental la rapidez en la compra e instalación. Con este fin lo más adecuado parece ser el radioenlace de alta frecuencia. Los enlaces que se requieren son los siguientes:

ZAMBIA - TANZANIA (Dar es Salaam)	8 canales radiotelefónicos (6 de télex) de alta frecuencia, de banda lateral independiente (2 terminales de alta frecuencia)	
ZAMBIA - BAHIA DE LOBITO	2 canales radiotelefónicos (uno de télex) de alta frecuencia, de banda lateral independiente (un terminal de alta frecuencia)	

ZAMBIA - GABORONE	4 canales radiotelefónicos (uno de télex) de alta frecuencia, de banda lateral independiente (un terminal de alta frecuencia)
ZAMBIA - AFRICA ORIENTAL	Aumentar los canales radiotelefónicos actuales de 4 a 8 e instalar 4 nuevos canales de télex (2 terminales de alta frecuencia)
ZAMBIA - MALAWI	Aumentar los canales radiotelefónicos actuales de 3 a 24 mediante un mayor suministro de equipos de transmisión múltiple
ZAMBIA - BEIRA	2 canales radiotelefónicos de alta frecuencia, de banda lateral independiente, y un canal de télex (un terminal de alta frecuencia)
ZAMBIA - ZAIRE	Establecer un enlace por microondas de 100 km con el sistema de Zaire

C. EJECUCION

La ejecución requerirá lo siguiente:

a) Será necesario llegar a acuerdos con las otras administraciones a fin de establecer los enlaces antes mencionados.

b) Será necesario asegurar el suministro de equipos no solamente para Zambia sino también, muy probablemente, para algunas de las otras administraciones, a fin de acelerar la instalación de los circuitos necesarios.

c) En lo relacionado con los enlaces radiotelefónicos de alta frecuencia, el equipo, que deberá suministrarse por vía aérea, debe comprender para cada terminal y para cada relación un transmisor de 7,5 kw con cuatro excitadores de banda lateral independiente, antenas y torres, equipos Lincompex, equipos de corrección automática de errores, y auxiliares para la terminación de los canales, la conmutación telegráfica y los equipos de télex. Los demás detalles relacionados con el equipo solo pueden darse sobre la base de un estudio en el terreno. Las informaciones que se proporcionaron al Grupo sugerían la necesidad de equipos semejantes a los siguientes o compatibles con ellos:

- i) Transmisor Marconi H11303 de 7,5 kw con unidad excitadora y alimentador;
- ii) Radioteleimpresor Marconi H5512, más Lincomplex;
- iii) Filtro Marconi H1103 para interferencia de televisión;
- iv) Antenas periódicas logorítmicas;

v) Terminal de radioteleimpresor RACAL LA 1005;

vi) Terminal de corrección automática de errores, con seis diplexores AB, subdivisores y bastidor VFT;

d) En cuanto a instalación, los proveedores deben proporcionar grupos de instaladores que lleven a cabo el trabajo hasta su terminación y entrega.

D. COSTOS

En seguida se da un cálculo muy preliminar del costo de las anteriores propuestas. Las cifras deben mirarse con considerable reserva debido a que se basan en cotizaciones de 1971.

Equipo

a) Terminales de radio de alta frecuencia

7 terminales a razón de 150.000 kwachas aproximadamente
cada uno 1 050 000

b) Equipo de transmisión múltiple adicional para Lusaka-
Blantyre, para reemplazar el equipo actual de tres
canales; 48 terminales de canal a razón de 400 kwachas
cada uno 19 200

1 069 200

c) Enlace por microondas Zambia-Zaire

2 receptores y 2 repetidores; aproximadamente 400 000

Instalación

a) 80 meses-hombre, a razón de 2.000 kwachas cada mes . . . 160 000

b) Pasajes 20 000

c) Gastos de viaje y dietas 50 000

d) Transporte local 40 000

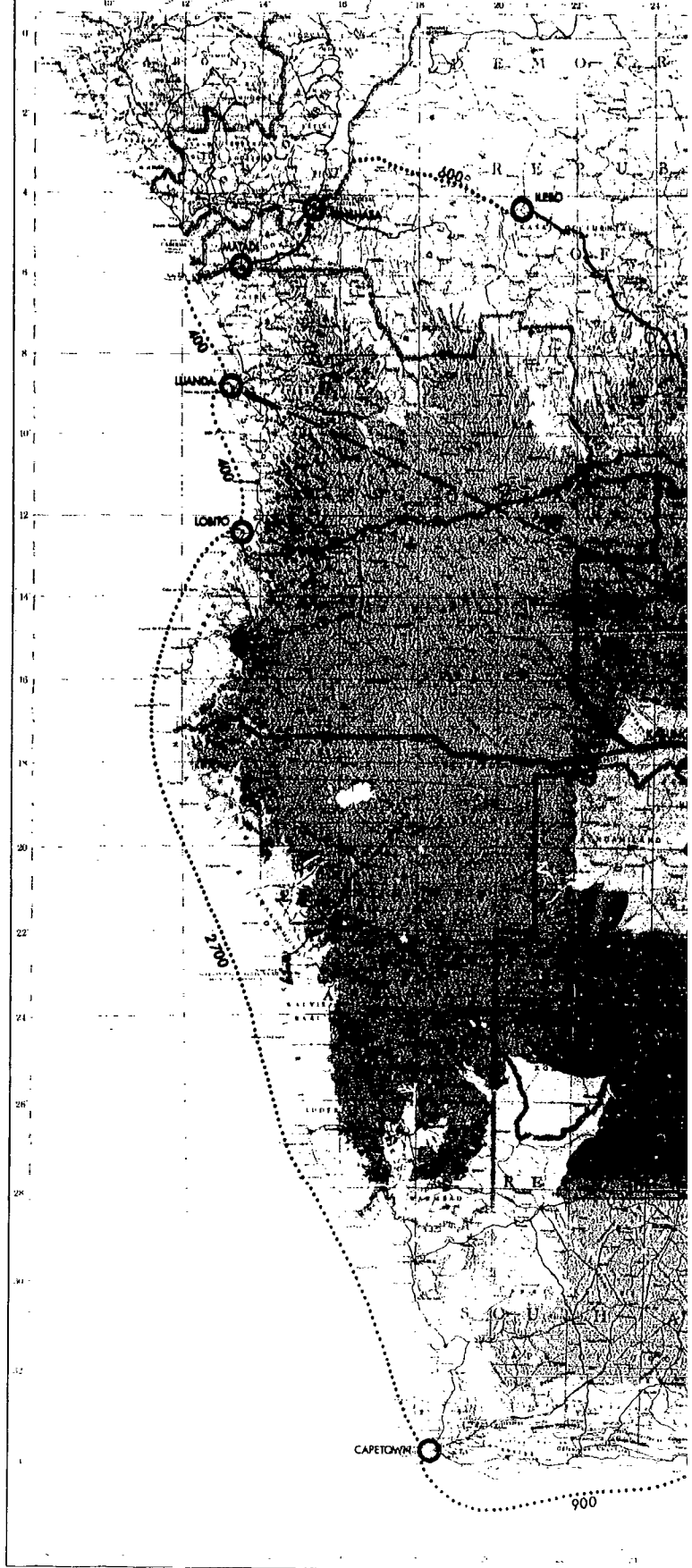
1 739 200

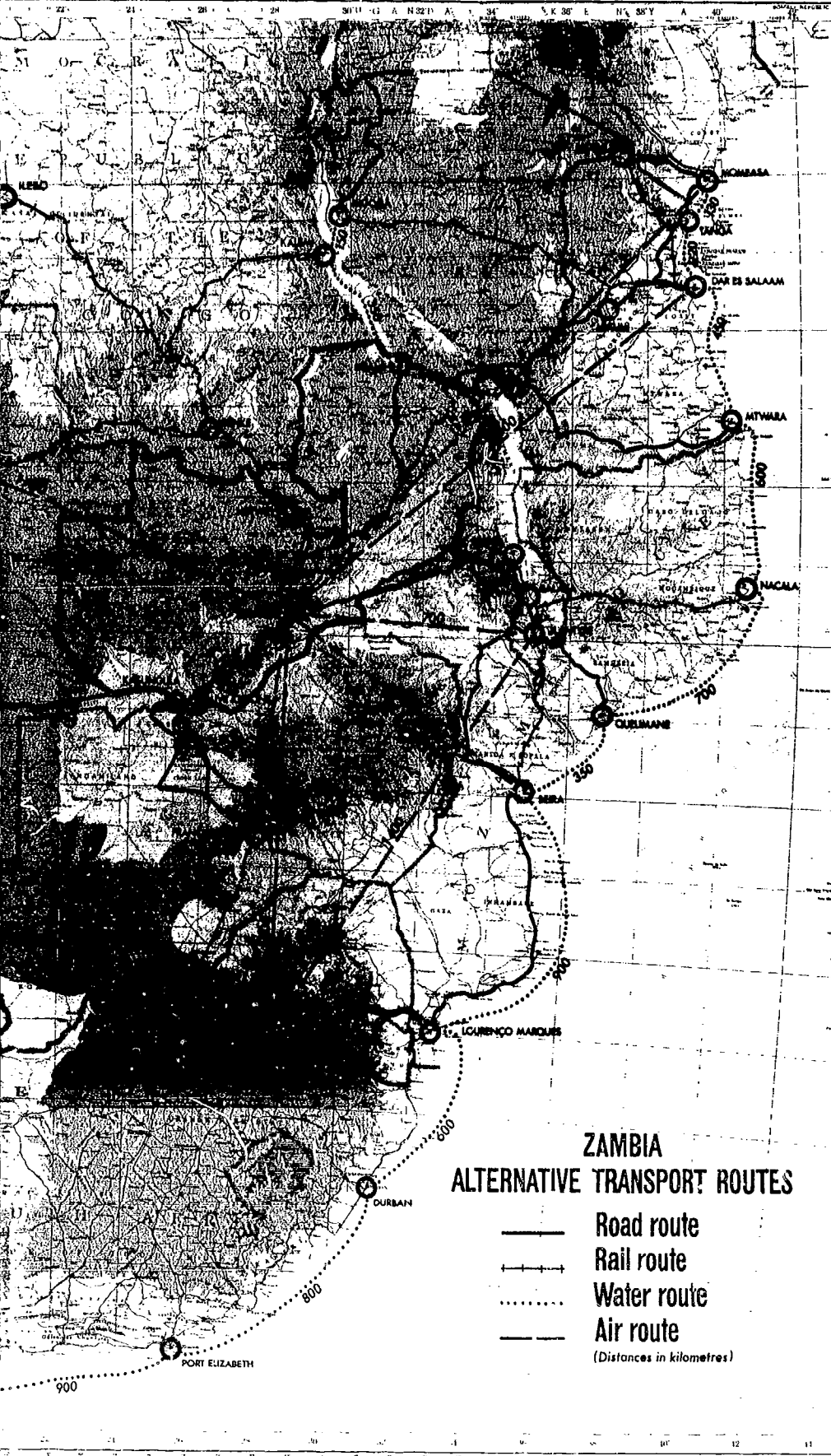
Cabe recalcar que las anteriores medidas solo se considerarían para satisfacer una necesidad muy urgente en el futuro inmediato y que el éxito de la empresa depende por entero de la rápida compra e instalación del equipo. Deben proseguirse, en todo caso, las medidas a plazo mediano para proporcionar las telecomunicaciones permanentes mencionadas más arriba.

En estas necesidades no está comprendido ningún equipo de comunicaciones móviles entre bases de operaciones y unidades de transporte en camión para el grupo de administración de suministros y los organismos de transporte en camión. Según el método de control de tráfico que se adopte, puede haber necesidades adicionales de equipo radiotelefónico.

Anexo II

MAPA DE LAS POSIBLES RUTAS DE TRANSPORTE





**ZAMBIA
ALTERNATIVE TRANSPORT ROUTES**

- Road route
- +—— Rail route
- Water route
- Air route

(Distances in kilometres)

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre librairie ou adressez-vous à: Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.
