

NOV 12/ABR 2013

Xitimela

CFM Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P

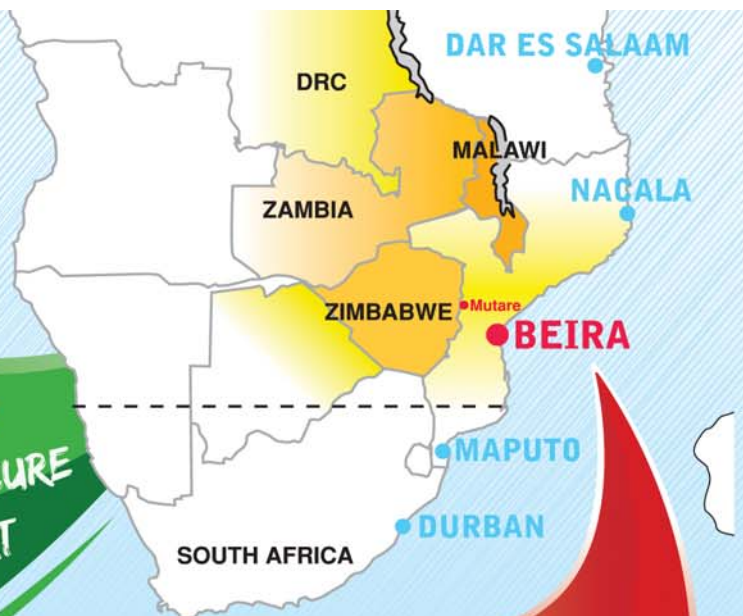
2013

Ano para
melhorar a
capacidade de
tracção ferroviária e
expansão portuária

2013- Year to improve the
capacity of rail haulage and
port expansion

- Rosário Mualeia,
PCA da empresa CFM

- Rosário Mualeia,
CEO of the company CFM



**SAFE
AND SECURE
PORT**

**STRATEGICAL
LOCATION**

**EXCELLENT
CONNECTIVITY**



**MODERN
CARGO HANDLING
EQUIPMENT**

Outstanding Benefits

- Well-trained and experienced staff
- Safe and cost effective gateway for Mozambique and its landlocked countries
- Customer satisfaction

Porto da Beira

E-mail: cornelder@cornelder.co.mz • Tel: +258 23 322735 • Fax: +258 23 322736 • C.P. 236
Website: www.cornelder.co.mz



Director

Alves Cumbe

Redacção & Colaboradores

Adélio Dias, Adelino Mesquita, António Sopa, Boaventura Mandlate, Celina Mapilele, Domingos Bainha, Domingos Manjate e Refinaldo Chilengue

Fotografia

Photography

Abalade Vasconcelos, Joshua João e Naíta Ussene

Tradução

Translation

Gil Lauriciano e Manuel Mucari

Publicidade

Publicity

Irene Inroga

Design

Abalade Vasconcelos

Produção Gráfica

SOJORNAL

Edição

Publisher

Gabinete de Comunicação e Imagem do CFM
Communication and Image Office off CFM

Endereço

Address

CP/PO Box - 2158
Praça dos Trabalhadores
Maputo . Moçambique/ Mozambique

Telefone

Phone Number

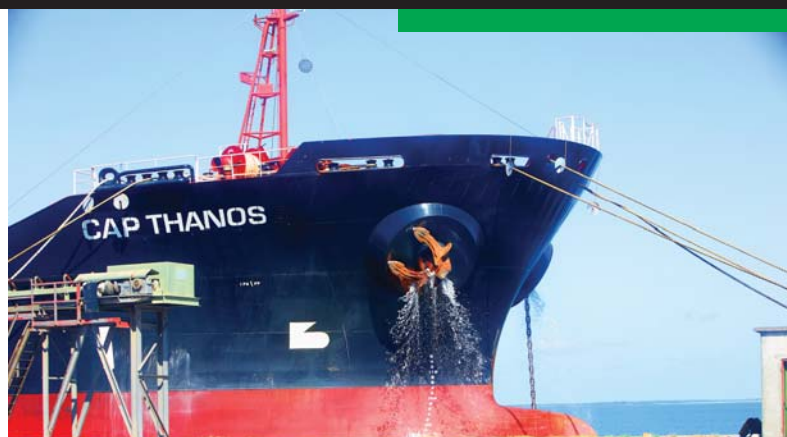
429 659
(fax) 301 390

E-Mail

Xitimela@cfm.co.mz
Alves.Cumbe@cfm.co.mz

Número de Registo

Registry Number
7/GABINFO - DE/96



SUMÁRIO

12

22



34



06 Nota do Editor

08 Breves

Aumento da capacidade do Porto de Maputo
no âmbito da implementação do plano-
director

22 Porto da Beira e a dragagem dos
seus canais de acesso

34 2013 - Ano para melhorar a capacidade de
tracção ferroviária e expansão portuária

50 As três primeiras mulheres maquinistas do
CFM

58 Lourenço Marques/Maputo
O porto carvoeiro da África Austral

66 Saber estar no desporto como na vida – Um
dos princípios do Clube Ferroviário de Mapu-
to - Eng.º Adelino Mesquita

CONTENTS

22

58

66

06 Note from the Editor

10 brief

16 Increased Capacity of the Port of Maputo in line with the Implementation of the Master Plan

26 Beira port and the dredging of its access channels

42 In 2013 -Improve the capacity of rail haulage and port expansion
-Rosário Mualeia, CEO of the CFM Company

54 The first three women train pilots of CFM

62 Lourenço Marques/Maputo:
The Coal Port of Southern Africa

70 Know Being in Sport as in life on of principles of the Clube Ferroviário de Maputo - Eng.º Adelino Mesquita





Retomada

Caro leitor da revista XITIMELA!

Neste retomar das nossas edições periódicas, para já semestrais, depois de um interregno estratégico de aproximadamente dois anos, quero lhe saudar e compartilhar consigo uma ótima notícia: o CFM tem como propósito principal para 2013 que se avizinha o melhoramento da sua capacidade de tracção ferroviária e expansão portuária, com o intuito de acompanhar os desenvolvimentos que se assistem à escala nacional, com principal enfoque para a pesquisa, descoberta e início de exploração de diversos recursos em diferentes regiões do nosso não só vasto e belo, mas também riquíssimo Moçambique.

Esse esforço está enquadrado num conjunto de iniciativas já em curso e outras até já concluídas de dragagem de emergência dos canais de acesso, cais e bacias de manobras do Porto da Beira, bem como do Aterro hidráulico para a construção do futuro Terminal de Carvão. Foram investidos neste projecto 43 milhões de euros, dos quais 23 milhões são do Governo moçambicano, via Banco Europeu de Investimentos, 10 milhões provenientes do Governo holandês (via ORET, NL) e 10 milhões de fundos próprios do CFM.

Aliás, a retomada da edição da XITIMELA, com uma nova Direcção Editorial, enquadra-se na filosofia da melhoria contínua do desempenho dos mais variados sectores da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, rumo à modernização e a ganhos em termos de competitividade, com uma forte aposta nas novas tecnologias e no desenvolvimento do capital humano, totalmente constituído por moçambicanos.

Consideramos que estes aspectos são fundamentais para que o CFM consolide a melhoria dos seus resultados e o seu posicionamento no mercado específico a nível da região. A empresa treinou e continua a treinar quadros nacionais, aplicando milhões de dólares e de meticalis, conforme, aliás, poderá constatar nesta edição.

Permita-me, estimado leitor, aproveitar esta oportunidade para lhe desejar uma ótima quadra festiva e que 2013 lhe reserve excelentes perspectivas. ●



Dr. Alves Cumbe
Director de Comunicação e Imagem
Director of Communication and Image

Resumption

Dear XITIMELA magazine reader!

In resuming our regular editions, up to bi-annual, after a strategic interruption of about two years, I would like to greet you and share with you a great news: CFM main goals for the upcoming 2013 is to improving its railway haulage ability and the port expansion, in order to meet these developments taking place nationwide, with primary focus on the

exploration, discovery and early exploration of different kinds of resources in different regions of our vast and not only beautiful, but also very rich Mozambique.

This effort is framed in a number of initiatives underway and others already completed such as the Emergency Dredging of the access channel, wharf and maneuver bowls of the Port of Beira, as well as the hydraulic landfill to build the future Coal Terminal. In this project 43 million Euros were invested, of which 23 million from the Mozambican government, via the European Investment Bank, 10 million from the Dutch government (via BERT, nl) and 10 million from CFM capital.

Moreover, the resuming of the edition of XITIMELA, with a new Editorial Board, fits the philosophy of continuous improvement of various sectors of the Ports and Railways of Mozambique company towards modernization and gains in competitiveness, with a strong focus on implementing new technologies and the development of human capital, entirely consisting of Mozambicans.

We believe that these issues are central for CFM to consolidate the improvement in its results and its position in the specific market within the region. The company has trained and continues to train national staff, and investing million of Meticalis, as indeed you may find out in this edition.

Allow me, dear reader, to take this opportunity to convey wishes of a happy festive season and that the year 2013 may bring to you all that which is excellent and prosperous. ●

Rigor e Qualidade

Performance & Quality



Ao Serviço da Actividade Seguradora
Working for Insurance Activity

Rua da Sé 114, 1º andar
Rovuma Carlton - MAPUTO
Tel.: +258 21 306888 / 21 310427
Cel.: +258 82 3073700 / 82 3011982
Fax: +258 21 306998
E-mail: poliseguros@poliseguros.co.mz


POLISEGUROS
CORRETORES E CONSULTORES DE SEGUROS, LDA

FLASH POINTS

CFM e Vale sensibilizam comunidades

A Vale Moçambique, em parceria com a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique - CFM, promoveu em Agosto de 2012 uma campanha de consciencialização sobre segurança ferroviária, nas regiões por onde operam as linhas-férreas que escoam o carvão de Moatize.

O objectivo desta campanha é informar as comunidades sobre as operações ferroviárias, alertá-las sobre os riscos de se aproximarem dos carris e orientá-las sobre as atitudes a tomar para evitar acidentes.

... e formam 125 maquinistas

Num esforço combinado entre a Vale e a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique foram formados este ano na Beira e em Tete 125 aprendizes de maquinista em Tete e na Beira.

A iniciativa decorreu no âmbito de uma parceria entre a Vale Moçambique e a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) iniciada em 2010.

O projecto tem como principal objectivo atender as necessidades de formação de mão-de-obra local, no sector ferroviário no país.

17 milhões de MZNs para treinar quadros

Num esforço orçado em 17 milhões de meticals, suportados integralmente pela empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique - CFM, arrancou em 2012 um curso de formação de 120 instruendos (60 maquinistas e 60 factores), numa cerimónia presidida pelo Presidente do Conselho de Administração do CFM, Rosário Mualeia.

Os candidatos a este curso passaram por um processo rigoroso de selecção a partir de um universo de dois mil candidatos. Deste grupo, três são candidatas a maquinistas e 18 a factoras. Aspecto particular deste curso é o apuramento de candidatos do sexo feminino, afastando, deste modo, o mito de que a actividade ferroviária é masculina por excelência.

Destaca-se também a participação de jovens numa clara demonstração do enorme interesse destes em abraçar a carreira ferroviária numa altura em que nos são impostos grandes desafios em termos de volume de tráfego e modernização do transporte e operações ferro-portuárias.

Participação do CFM na gala desportiva e cultural da SARSCO – Suazilândia

A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique esteve representada na Gala Desportiva e Cultural da SARSCO – SOUTHERN AFRICAN RAILS SPORTS & CULTURE Edição 2012, realizada no vizinho reino montanhoso da Suazilândia nos dias 27 e 28 de Julho de 2012, precisamente no Campus da Universidade da Suazilândia. Para além da representação da empresa CFM e da anfitriã Swazy Railways, participaram no evento responsáveis da Rail Safety, da África do Sul, Botswana Railways e da Zambia System Railways

O CFM fez-se representar nas modalidades de futebol de onze, xadrez, bilhares e puxa-corda. O CFM sagrou-se vencedor no futebol onze e ocupou o terceiro lugar nas modalidades de xadrez, bilhares e puxa-corda.

No quadro das premiações, o CFM foi agraciado com o prémio melhor jogador do torneio, jogador “fair-play” e contemplado no sorteio patrocinado pelo Hotel Southern Sun (com uma viagem oferecida aos atletas do evento e seus familiares para uma semana de lazer num hotel do grupo patrocinador).

FLASH POINTS

Estação de M'puzi reaberta após 36 anos de inactividade

Localizada na linha do Limpopo entre Combomune e Mapai, a Estação de M'puzi foi encerrada em 1976, depois de um sangrento ataque armado perpetrado pelas tropas invasoras do antigo regime minoritário racista e rebelde da Rodésia do Sul, então dirigido por Ian Smith, no tristemente célebre massacre de Mapai, a 26 de Junho de 1976, onde também perderam a vida centenas de passageiros que viajavam de comboio.

Sob o espectro da guerra de desestabilização foi imperioso encerrar a Estação de M'puzi. Presentemente, o volume de tráfego gerado neste troço, associado ao aumento assinalável do tráfego na linha do Limpopo, o CFM decidiu reabrir a Estação de M'puzi, com novas instalações construídas no âmbito do projecto de reabilitação das estações da região Sul, com financiamento da União Europeia. Deste modo, os serviços oferecidos compreendem a venda de bilhetes, despacho de mercadorias, aluguer de vagões, entre outros serviços. Sublinhe-se que a estação está apetrechada com um grupo gerador e um depósito de água para servir a população circunvizinha.

CLIN e Governo moçambicano assinam contratos de concessão ferroviária

A Empresa Corredor Logístico Integrado do Norte (CLIN), constituída pela Vale Moçambique em 80% e pelos CFM em 20%, assinaram a 13 de Julho de 2012 com o Governo de Moçambique contratos de Concessão Ferroviária e Portuária que preconizam a construção de linhas e ramais ferroviários ligando Moatize e Nampula e de um novo Terminal Portuário em Nacala-a-Velha, que farão parte do Sistema Integrado de Logística. Este criará capacidade para o escoamento da produção de carvão da região de Moatize até ao novo Porto de Nacala-a-Velha, além do aumento do nível de serviços e competitividade no transporte das diversas cargas da região e também da expansão e melhoria do transporte de passageiros.

O contrato foi assinado pelo Ministro dos Transportes e Comunicações, Eng.º Paulo Zucula, representando o Governo de Moçambique, por Ricardo Saad, Director de Projectos da Vale para África, Ásia e Austrália, e pelo Presidente do Conselho de Administração dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, Eng.º Rosário Mualeia, ambos representando o Corredor Logístico Integrado do Norte.

Recorde-se ainda que em Dezembro transacto a Vale assinou com o Governo do Malaui um contrato de concessão ferroviária para a construção e operação de parte do Corredor de Nacala, cobrindo 137 km de linha-férrea, entre a fronteira de Moçambique e Malaui até ao trecho ferroviário existente no Malaui.

O Corredor Logístico Integrado do Norte (CLIN) compreende a construção de uma linha ferroviária ligando a região de Moatize, em Tete, à Nacala-a-Velha, em Nampula, passando pelo Malaui, com a construção de raiz de 230 km e a reabilitação de 682 km, para além da construção de um terminal portuário e de todas as infra-estruturas associadas num investimento de USD\$4,5 biliões.

FLASH POINTS

CFM and Valle sensitize communities

Vale Moçambique, in partnership with Ports and Railways of Mozambique - CFM, in August 2012 promoted a campaign to raise awareness about rail safety, in the regions where they operate the railway lines that transport Moatize coal.

The goal of this campaign is to inform communities about railway operations, warn them about the risks of approaching the rails and educate them about the steps to take to avoid accidents.

... and train 125 machinists

In a combined effort between Vale and the company Ports and Railways of Mozambique 125 machinist apprentices were trained this year in Beira and Tete.

The initiative took place as part of a partnership between Vale Moçambique and the company Ports and Railways of Mozambique (CFM) that began in 2010.

The project's main objective is to meet the training needs of skilled local labor, in the railway sector in the country.

17 million MZM to train cadres

In an effort budgeted at 17 million MZM, borne by the company Ports and Railways of Mozambique - CFM, a training course of 120 trainees (60 drivers and 60 factors) began in 2012, in a ceremony presided over by the Chairman of the Board of Directors CFM, Rosario Mualeia.

Candidates for this course have gone through a rigorous selection process in a universe of two thousand candidates.

Of this group, three are candidates for drivers and 18 to factors. Particular aspect of this course is the selection of female candidates, removing thus the myth that the railway business is essentially male.

Also noteworthy is the participation of young people in a clear demonstration of their enormous interest in embracing the railway career at a time when major challenges are being imposed in terms of traffic volume and modernization of transport and rail and port operations.

CFM Participation in the SARSCO sports and cultural gala - Swaziland

The company Ports and Railways of Mozambique was represented at the Sports and Cultural Gala SARSCO - SOUTHERN AFRICAN SPORTS & CULTURE RAILS Edition 2012, held in neighboring mountain kingdom of Swaziland on 27th and 28th of July 2012, precisely at the University of Swaziland campus. Apart from representatives of the company CFM and the host Swazi Railways, participated in the event representatives of Rail Safety, from South Africa, Botswana Railways and Zambia System Railways.

CFM was represented in eleven soccer, chess, billiards and rope pulling. CFM was the winner in soccer and occupied the third place in chess, billiards and rope pulling.

As part of the prizes, CFM was awarded with the best player in the tournament, "fair play" player and contemplated in tournament sponsored by Southern Sun Hotel (with a trip offered to athletes and their families for the weeklong leisure event in the sponsor's group hotel).

FLASH POINTS

M'puzi station reopened after 36 years of inactivity

Located on the Limpopo line between Combomune and Mapai, the M'puzi station was closed in 1976 after a bloody armed attack perpetrated by the invading forces of the old racist minority regime and the Southern Rhodesia rebel, then led by Ian Smith, in the infamous massacre of Mapai, in the June 26th, 1976, where also lost their lives hundreds of passengers traveling by train.

Under the specter of destabilization war it was imperative to close M'puzi station. At present, the volume of traffic generated in this section, together with the marked increase in traffic in the Limpopo line, CFM decided to reopen M'puzi station, with new facilities constructed under the project of rehabilitation of stations of the south region, funded by the European Union. Thus, the services offered include ticket sales, clearance of goods, freight wagons for hire, among other. It should be noted that the station is equipped with a generator and a water tank to serve the surrounding population.

CLIN and the Mozambican government sign railway concession contracts

The Company Northern Integrated Corridor Logistics (CLIN), constituted by Vale Moçambique with 80% and CFM with 20%, signed on July 13rd, 2012 with the Government of Mozambique Railway and Harbour concession contracts aimed at the construction of lines and railway sidings linking Moatize and Nampula and a new port terminal in Nacala-a-Velha, which will form part of the Integrated Logistics. This will create capacity for the transportation of coal production in the region of Moatize to the new Port of Nacala-a-Velha, in addition to the increased level of services and competitiveness in the transport of diverse cargoes in the region as well as the expansion and improvement of passengers transport.

The contract was signed by the Minister of Transport and Communications, Engineer Paulo Zucula, representing the Government of Mozambique, by Ricardo Saad, Project Manager at Vale for Africa, Asia and Australia, and President of the Board of Ports and Railways of Mozambique, Engineer Rosario Mualeia, both representing the Northern Corridor Integrated Logistics.

It is also recalled that last December the Company has signed with the Government of Malawi a concession contract for the railway construction and operation of part of the Nacala Corridor, covering 137 km of railway line between the border of Mozambique and Malawi to the existing railroad in Malawi.

The Northern Integrated Corridor Logistics (CLIN) involves the construction of a railway line linking the region of Moatize, in Tete, to Nacala-a-Velha, in Nampula, passing through Malawi, with the construction from scratch of 230 km and rehabilitation of 682 km, apart from the construction of a port terminal and all associated infrastructure at a \$4.5 billion investment.

AUMENTO DA CAPACIDADE DO PORTO DE MAPUTO NO ÂMBITO DA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO-DIRECTOR

Existem milhões de toneladas de carvão, ferrocrómio, níquel e até mesmo minério de ferro que têm de encontrar uma saída para os mercados mundiais. E o Porto de Maputo é o ponto de saída.

Por Adélio Dias



O Porto de Maputo está localizado a Sudeste de Moçambique, a Sul do canal de Moçambique, concretamente, à margem esquerda do Rio Matola, e é composto por duas importantes áreas, designadamente o **Porto Comercial de Maputo** e o **Complexo Industrial da Matola**.

A profundidade do canal de acesso ao cais é de 11 metros abaixo do zero hidrográfico.

A principal estratégia adoptada pelo CFM na concessão das actividades portuárias e ferroviárias desde meados da década de 90 foi a privatização da gestão de algumas áreas específicas, como os terminais portuários.

Nesse sentido, desde 2003, a gestão do Porto de Maputo foi concessionada à empresa *Maputo Port Development Company* - MPDC. A MPDC é uma empresa registada em Moçambique, formada para operar a transformação do Porto de Maputo.

A empresa *Maputo Port Development Company* é um consórcio de parceiros internacionais e moçambicanos que detêm, em conjunto, 51% do capital da empresa sob o nome de Potus Índico. O CFM detém os restantes 49%.

O acordo da concessão do Porto prevê que esta sociedade concessionária realize investimentos tendo em vista a incrementação dos volumes de tráfego durante um período de 25 anos. Em 2011, o Governo de Moçambique estendeu esta concessão operacional do Porto por mais 15 anos, ou seja, até ao ano 2043.

O Porto de Maputo contempla o **Cais de Carga Geral**, **Terminal de Cabotagem**, **Terminal de Contentores**, **Terminal de Açúcar**, **Terminal de Petróleos**, **Terminal de Melaço**, **Terminal de Carvão da Matola** e o **Terminal Granaleiro da Matola**.

O número de navios suportados pelos Portos gêmeos de



Maputo e Matola subiu para um record anual de mais de 1000, transportando mais de 12 milhões de toneladas de carga em 2011, em comparação com uns meros cinco milhões de toneladas em 2003.

O **Terminal de Cargas Geral** é gerido pela Maputo Produce Terminal; tem um cais com 440 metros de extensão e possui, ainda, um cais especial com capacidade para receber navios de 40.000 toneladas de arqueação bruta. Existem 35 guindastes de três a cinco toneladas e um *heavy lift* de 60/80 toneladas com um alcance de 23 e 27 metros.

Este equipamento está habilitado para manusear um volume de quatro milhões de toneladas por ano. As suas instalações são compostas por armazéns totalizando 53.000 metros quadrados de área. Tem 360 metros de cais e possui cinco guindastes em plena operação. As instalações frigoríficas têm uma capacidade de 185.000 toneladas por ano.

O **Terminal de Cabotagem** tem um cais de 310 metros de comprimento, uma profundidade de oito metros e uma área de 6200 metros quadrados. A sua capacidade anual é de 200.000 toneladas de carga diversa e possui uma área de armazenagem a céu aberto de 20.000 metros quadrados e outra coberta de 5000 metros quadrados. Este terminal é gerido pela TCM - Terminal de Cabotagem de Maputo.

O **Terminal de Contentores** está sob gestão da DP World Maputo e possui 300 metros de cais e uma área de 129.000 metros quadrados, com uma capacidade de 1000 TEU'S, podendo, presentemente, manusear 150 000 TEU'S por ano. Está equipado com dois modernos pórticos com capacidade para manusear contentores de seis e 12 metros e dois guindastes móveis Gottwald com capacidade de 100 toneladas cada.

O **Terminal de Açúcar** é gerido pela STAM - Sociedade Terminais de Açúcar de Moçambique. É constituído por três





armazéns com capacidade de 40.000 toneladas líquidas cada e um armazém com capacidade para 45.000 toneladas.

O carregamento a navios é feito através de um sistema de tapete rolante que possui 150 metros. A capacidade média de enchimento é de cerca de 750 toneladas por hora. Este terminal também manuseia açúcar ensacado através de um armazém localizado junto ao cais tendo transitado através deste 172.000 toneladas em 2009.

O Terminal de Petróleo é gerido pelo CFM e dispõe de uma plataforma de acostagem com uma área de 150 metros quadrados e duques d'alba posicionados de forma a permitir a atracação de navios com 240 metros de LOA, sendo a profundidade mínima de 12 metros. O terminal está equipado com quatro braços articulados de carga e descarga e um sistema de condutas que encaminha os produtos para os depósitos de armazenamento de empresas gasoleneiras localizadas a cerca de 1600 metros de distância. Em 2009 iniciou-se o projecto de reabilitação e ampliação da capacidade de manuseamento para 8,5 milhões de toneladas por ano. Este investimento, realizado pelo CFM, ficou orçado em USD 7 milhões.

Já o **Terminal de Melaço** está sob gestão da Companhia Exportadora de Melaço e possui um cais de 153 metros de comprimento e uma área de 3060 metros quadrados. Tem uma capacidade anual de 60 mil toneladas. Neste terminal, sob gestão do Maputo Liquid Storage Company Lda (MLSC), existem tanques para o manuseamento de produtos de óleo vegetal com uma capacidade de 10.000 metros cúbicos a razão de seis tanques com 1670 metros cúbicos cada.

O Terminal de viaturas é gerido pela Grindroad Terminals e possui uma capacidade anual para manuseamento de 250.000 veículos. Este terminal, construído de raiz, está em plena operação desde 2007 e está equipado para efectuar o transbordo de veículos em dois sentidos, com as embarcações do Extremo Oriente e Europa a efectuarem transacções de veículos através do Porto de Maputo.

O Terminal de carvão da Matola é gerido pelo TCM - Terminal de Carvão da Matola e possui um extenso sistema de manuseamento de carvão por meio de tapete rolante. Para descarga existem dois trippers para operar 20 vagões por hora. A sua capacidade de manuseamento é de 6 milhões por ano, estando a ponderar a possibilidade de elevar esta capacidade para cerca de 20 milhões de toneladas ao ano.

O Terminal de Granaleiro da Matola é operado pela STEMA- Silos e Terminal Granaleiro da Matola. Este terminal tem capacidade para manusear 400.000 toneladas por ano, um cais com 210 metros de comprimento e uma profundidade de 9,5 metros. Está equipado com 27 silos com capacidade para armazenar 80.000 toneladas de cereais por ano. Para além de manuseamento de cereais, este terminal tem facilidades para manusear óleo vegetal e outros produtos a granel bem como paletes de madeira para exportação com recurso a tecnologias de ponta. 

INCREASED CAPACITY OF THE MAPUTO IN LINE THE IMPLEMENTATION OF THE MASTER PLAN

There are millions of tons of coal, ferrochrome, nickel and ore even iron mineral that need to find a way out to the world markets. And the Port of Maputo is the exit point.

By :Adélio Dias

The Port of Maputo is located southeast of Mozambique, south of the Mozambique Channel, specifically, on the left bank of the Matola River and consists of two main areas, namely the Commercial Port of Maputo and Matola Industrial Complex.

The depth of the access channel to the pier is 11 meters below chart datum.

The main strategy adopted by CFM in the port and rail concessions activities since the mid 90 was the privatization of



some specific management areas such as Port Terminals.

Accordingly, since 2003, the management of the Port of Maputo was licensed to the company Maputo Port Development Company - MPDC. The MPDC is a company registered in Mozambique created to operate the transformation of the Port of Maputo.

The company Maputo Port Development Company is a consortium of international partners and Mozambicans holding together 51% of the capital of the company under the name of Indian Potus. CFM holds the remaining 49%.

The concession agreement provides that the Port concessionaire makes investments aimed at incrementing traffic volumes over a period of 25 years. In 2011, the Government of Mozam-

bique has extended this operational concession of the Port for over 15 years, i.e. until the year 2043.

The Port of Maputo includes the General Cargo Pier, Cabotage Terminal, Container Terminal, Sugar Terminal, Petroleum Terminal, Molasses Terminal, Matola Coal Terminal and Matola Grain Terminal.

The number of ships attended to by the twin ports of Maputo and Matola rose to an annual Record of over 1000, carrying over 12 million tons of cargo in 2011, compared with a mere five million tons in 2003.

The General Cargo Terminal is managed by the Maputo Produce Terminal; has a 440 meters long pier and also has a pier with special capacity to receive vessels of 40,000 GRT. There are 35 cranes from three to five tons and a heavy lift of 60/80 tons with a range of 23 and 27 meters.

This equipment is able to handle a volume of Four million tons per year. Its facilities consist of warehouses totaling 53,000 square meters of area. A 360 meters pier and has five cranes in full operation. The refrigeration facilities have a capacity of 185,000 tons per year.

The Cabotage Terminal has a 310 meters long pier, a depth of eight meters and an area of 6200 square meters. Its annual capacity is 200,000 tones of cargo and has an area of open storage of 20,000 square meters and another covert area of 5,000 square meters. This Terminal is managed by TCM - Terminal de Cabotagem de Maputo (Maputo Cabotage Terminal).

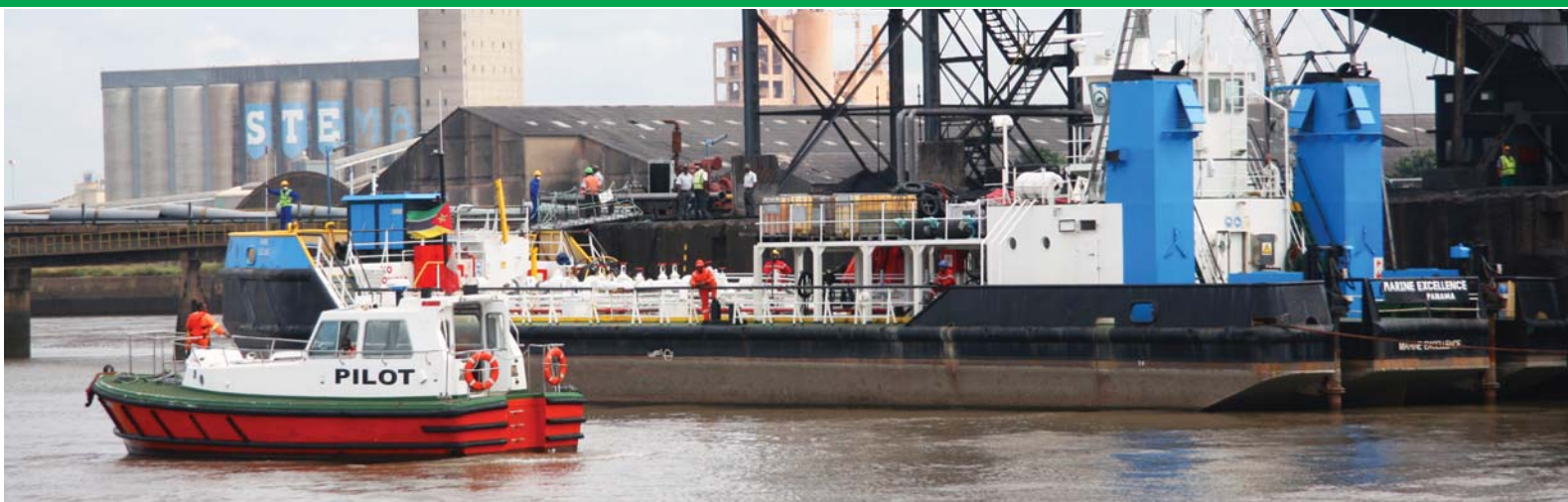
The Container Terminal is under the management of DP World Maputo and has 300 meters of quay and an area of 129 000 square meters, with a capacity of 1000 TEU'S, and currently can handle 150,000 TEU'S per year. It is equipped with two frames with modern container handling capacity of six and 12 meters and two Gottwald mobile cranes with a capacity of 100 tons each.

The Sugar terminal is operated by STAM - Sociedade Termiais de Açúcar de Moçambique (Sugar Terminals Company of Mozambique). It consists of three warehouses with a capacity of 40,000 net tons each and a warehouse with a capacity of 45,000 tons.

The loading to ships is performed by means of a conveyor system that has 150 meters. The average filler capacity is of about 750 tons per hour. This terminal also handles bagged sugar through a warehouse located near the pier having transited through this, 172,000 tons in 2009.

The Oil Terminal is managed by CFM and has a berthing platform with an area of 150 square meters and dukes d'alba po- ➡





sitioned to allow berthing of vessels with LOA of 240 meters, with a minimum depth of 12 meters. The terminal is equipped with four articulated arms for loading and unloading and pipeline system that forwards the goods for storage tanks of petrol companies' stations located about 1600 meters away. In 2009 began the project of rehabilitation and expansion of the handling capacity to 8.5 million tones per year. This investment, made by CFM, was budgeted at \$ 7 million.

As for the **Molasses Terminal**, it is under the management of the Companhia Exportadora de Melaço (Molasses Exporting Company) and it has a 153 meters long pier and an area of 3060 square meters. It has an annual capacity of 60 thousand tons. In this Terminal, under the management of Maputo Liquid Storage Company Ltd (MLSC), there are tanks for handling vegetable oil goods with a capacity of 10,000 cubic meters to a ratio of six tanks with 1,670 cubic meters each.

The **Car Terminal** is managed by Grindroad Terminals and has an annual capacity of 250,000 vehicles for handling. The terminal,

built from scratch, is in full operation since 2007 and is equipped to carry out the transfer of vehicles in both directions, with vessels from the Far East and Europe to conduct vehicle transactions through the Port of Maputo.

The **Matola Coal Terminal** is managed by TCM - Terminal de Carvão da Matola (Matola Coal Terminal) and has an extensive system of handling coal via conveyor. To discharge there are two tipplers to operate 20 carriages per hour. Its handling capacity is 6 million tons a year, and is under consideration the possibility of increasing this capacity to about 20 million tons per year.

The **Matola Grain Terminal** is operated by STEMA- Silos e Terminal Granaleiro da Matola (Silos and Matola Grain Terminal). This terminal has a capacity to handle 400,000 tons per year, a pier with 210 meters and a depth of 9.5 meters. It is equipped with 27 silos with a capacity to store 80,000 tons of corn per year. Apart from handling grain, this terminal has facilities for handling vegetable oil and other bulk commodities as well as wooden pallets for export using cutting edge technologies. 



**UMA NOVA LINHA,
UMA NOVA META**



PATROCINADOR OFICIAL



www.cfm.co.mz



Cidade de Maputo



Porto da Beira e a dragagem dos seus canais de acesso

TERMINOU, A 10 DE JULHO DE 2011, O PROJECTO DESIGNADO “**DRAGAGEM DE EMERGÊNCIA DOS CANAIS DE ACESSO, CAIS, BACIAS DE MANOBRAS DO PORTO DA BEIRA E A REPULSÃO DO ATERRO HIDRÁULICO PARA A FUTURA TERMINAL DE CARVÃO**”

(Por Domingos Bainha, Eng. Civil do CFM)

Antes de falarmos deste projecto, gostaríamos de fornecer aos estimados leitores da revista XITIMELA alguns dados históricos que vão ajudar a entender a importância dos canais de acesso e a dimensão do Porto da Beira.

Foi no Século XIX que a Beira, pantanosa, junto à Ponta Chiveve, situada no Banguè, Prazo Cheringoma, terra que se dizia pertencer a Magude-Gudo, irmão de Gungunhana, que os navegadores e exploradores portugueses se interessaram pelo Rio Punguè, como via de penetração ao interior da zona centro de Moçambique. De lá para cá, foram sendo feitos estudos e erguidas infra-estruturas acostáveis.

Algumas datas importantes

- 1885 – Estudo hidrográfico do Rio Punguè feito pelo segundo-tenente Emílio Cáceres Fronteira, dando lugar em 1889 à indicação dos canais de entrada ao Punguè;
- 1887 – 20 de Agosto é considerado o dia da cidade da Beira e lembra-nos a criação do Posto Militar de Aruângua.
- 1890 – Início do estudo do Porto pelo tenente da Marinha Ivans Ferraz que completou o levantamento hidrográfico da baía,

executou a balizagem e estudou o curso do Rio Buzi. Mais tarde, o capitão do porto, o capitão-tenente Gabriel Portella, descobriu um novo canal de acesso que ficaria baptizado com o seu nome, Canal da Portella, facilitando assim a navegação;

- 1900 – A canhoeira inglesa Rambler descobriria um novo canal, que ficaria com o nome de Rambler;
- 1927 – Início de grandes obras no Porto da Beira, cais do Punguè para navios e cais do Chiveve para barcaças e cabotagem;
- 1928 – Modificação do farol do Macuti, cuja lanterna passou a ter um alcance de 30 milhas e faz parte da balizagem do porto;
- 1937 – 24 de Janeiro, entra pela primeira vez no Porto da Beira um navio-tanque, transportando 2699 tons. de combustível (óleos);
- 1942 – Cessam os poderes majestáticos da Companhia de



Moçambique, mas o porto continua sob gestão privada;

- 1949 – 1 de Janeiro, o Porto da Beira deixa de ser administrado pela empresa privada Beira Works, Ltd. e passa a integrar o CFM;
- 1968 – Início da reutilização do canal de Macuti, à cota -6m (ZH), reaberto pela Secção de Dragagens da Marinha Portuguesa, sob a chefia do capitão-tenente Rosa Coutinho, tendo a Fragata Álvares Cabral sido a primeira a experimentar a nova passagem, ainda balizada com bidões;
- 1968 a 1971 – Estudo do Modelo Reduzido do Porto da Beira, que tinha em vista, entre outras acções, os levantamentos

plani-altimétricos, hidrográficos, medições de correntes, colheita de amostras de fundo, transporte de sedimentos e limnigrafia, envolvendo os Rios Punguè, Buzi, Muda, orla marítima até ao Sengo (migração das areias e a erosão das praias da Beira) e a construção de um modelo físico no LNEC em Lisboa;

- 1976 a 1980 – Construção pelo CFM do actual cais do Chiveve, compreendendo a construção da extensão do cais Manarte, Plano Inclinado, cais de passageiros e cais de pesca, além do colector ligando a enseada ao “rio” Chiveve. Foi ainda neste período que foi construído o Cais 11 (Ro-Ro/Petroleiros). Os Cais 9 e 10 e os respectivos armazéns foram construídos nos finais da década de 60.

- 1989 (Fevereiro) a 1990 (Setembro) – aprofundamento do canal de Macuti da cota -6m para a cota -8m (ZH). Durante o encerramento das fronteiras com a então Rodésia do Sul, o Governo de Moçambique levou a cabo o Projecto BCA/MTC (Beira Corridor Authority/Ministério dos Transportes e Comunicações), que consistia essencialmente em três projectos-âncora e 57 subprojectos, nomeadamente a demolição e construção do actual terminal de contentores (cais 2 a 5), a construção do terminal de combustíveis (cais 12), projectos realizados durante cerca de 10 anos.

- 2010 (Julho) a 2011 (Julho) – executado o Projecto designado “Dragagem de Emergência do Canal de Acesso, Cais, Bacias de Manobras do Porto da Beira e a Repulsão para o Aterro Hidráulico da futura Terminal de Carvão”. ➡



- 2011 a 2013 – Projecto em curso, designado “Melhoria da Operação do Serviço Marítimo do Porto da Beira”.

Feita esta cronologia, resta-nos fazer as seguintes considerações:

1. O Porto da Beira foi desde a primeira hora considerado pelos portugueses como a porta de penetração para o interior da zona centro e a entrada para os países vizinhos Zimbabué, Malaui, Zâmbia e também Botsuana, República Democrática do Congo e a própria África do Sul (via Zimbabué). Para isso, contribuíram as linhas-férreas ligando o Porto da Beira àqueles países.

2. Os acessos ao Porto da Beira, por ordem cronológica, terão sido o canal de Macuti, os canais da Portela, Rambler e a Barra Velha e de novo (1968) o canal de Macuti.

3. Em 1968, é reaberto o Canal de Macuti, cujas vantagens são, entre outras, encurtar o percurso entre a Barra e o Porto Interior, canal mais abrigado (parte estende-se por zonas de baixios) e manutenção mais fácil, com o encurtamento dos percursos das dragas.

4. Entre 1989 e 1990 e durante o encerramento das fronteiras com a então Rodésia do Sul, o Governo de Moçambique levou a cabo o Projecto BCA/MTC, que consistia essencialmente em três projectos-âncora, nomeadamente a demolição e construção do actual terminal de contentores (cais 2 a 5), a construção do terminal de combustíveis (cais 12) e o aprofundamento

do Canal de Macuti, projecto que inaugurado em 1992.

5. No Projecto BCA/MTC, o Canal de Macuti foi aprofundado, passando a sua cota de menos 6 para menos 8 metros (ZH ou CD), para permitir a entrada de navios até 60.000 DWT (toneladas brutas de arqueação).

6. Factores de índole económica não permitiram que a empresa pública EMODRAGA, criada pelo Decreto 38/94, de 13 de Setembro e sucedânea da Secção de Dragagens da Marinha Portuguesa e Serviço de Dragagens de Moçambique, pudesse fazer a manutenção dos canais de acesso ao porto, por insuficiência de meios, nomeadamente dragas, o que resultou num volume acumulado, em 2010, de cerca de 9 milhões de metros cúbicos de sedimentos por remover e limitando assim o porto a receber navios até 30 mil dwt.

7. Não obstante a EMODRAGA ter recebido sob doação do Governo japonês duas dragas de sucção, a “Aruangwa” e “Alcântara Santos”, em Dezembro de 1999 e Julho de 2006, respectivamente, a EMODRAGA viu de novo a sua capacidade de dragagem reduzida com o afundamento da Draga BUZI, já de si muito velha, não tendo conseguido manter o canal do Macuti à cota de -8m (ZH).

8. Perante esta dificuldade em matéria de dragagem, o CFM e a EMODRAGA, apoiados pelo Governo (Ministérios das Finanças e dos Transportes e Comunicações), foram de novo em busca de financiamentos em 2005, tendo resultado nos dois grandes projectos, a seguir indicados:

8.1. Projecto “Dragagem de Emergência dos Canais de Acesso, Cais, Bacias de Manobras do Porto da Beira e o Aterro hidráulico e para o futuro Terminal de Carvão”. O aterro hidráulico foi feito com





a repulsão das areias dragadas na curva de Macuti.

Foram dragados no total 9.320.000 m³, dos quais 5.880.000 m³ de lodos e 3.440.000 m³ de areias, incluindo 3.000.000 m³ de areias repulsadas para a futura Terminal de Carvão.

O custo deste projecto foi de 43 milhões de euros, disponibilizados por três fontes, o Governo de Moçambique (via empréstimo ao Banco Europeu de Investimentos), o Governo holandês (via ORET, nl) e o CFM (com fundos próprios), sendo 23, 10 e 10 milhões de euros, respectivamente.

A supervisão deste projecto, no valor total de 611.133,91 euros, foi efectuada pelo CFM/DHV, co-financiado pelo CFM e pela Embaixada da Holanda, em Moçambique.

A dragagem iniciou em 1 de Julho de 2010 e terminou a 10 de Julho de 2011, isto é, cerca de três meses antes do prazo contratual e foi executado pela empresa holandesa, vencedora do concurso internacional lançado para o efeito, a Van Oord Dredging & Marine Contractors bv.

8.2. O projecto de “Melhoria da Operação do Serviço Marítimo do Porto da Beira”, que consiste na aquisição de uma draga de sucção e repulsora, com capacidade de porão de 2500 m³, de um Barco de sondagens hidrográficas, ambos para a EMODRAGA, incluindo assistência técnica na formação, operação e manutenção, está em curso. Integram ainda este projecto a reabilitação do rebocador “Buzi” e a lancha “Pilotos 2”, ambos do CFM.

Este projecto está orçado em 38.151.753,43 de euros e é co-financiado pelo Governo de Moçambique, em 68%, e pelo Governo dinamarquês (via DANIDA), em 32%.

O prazo de execução é de 35 meses, contados a partir de 28/02/2011, sendo adjudicatário o consórcio dinamarquês Johs. Gram-Hanssen A/S e Rohde Nielsen A/S (JGH/RN), vencedor

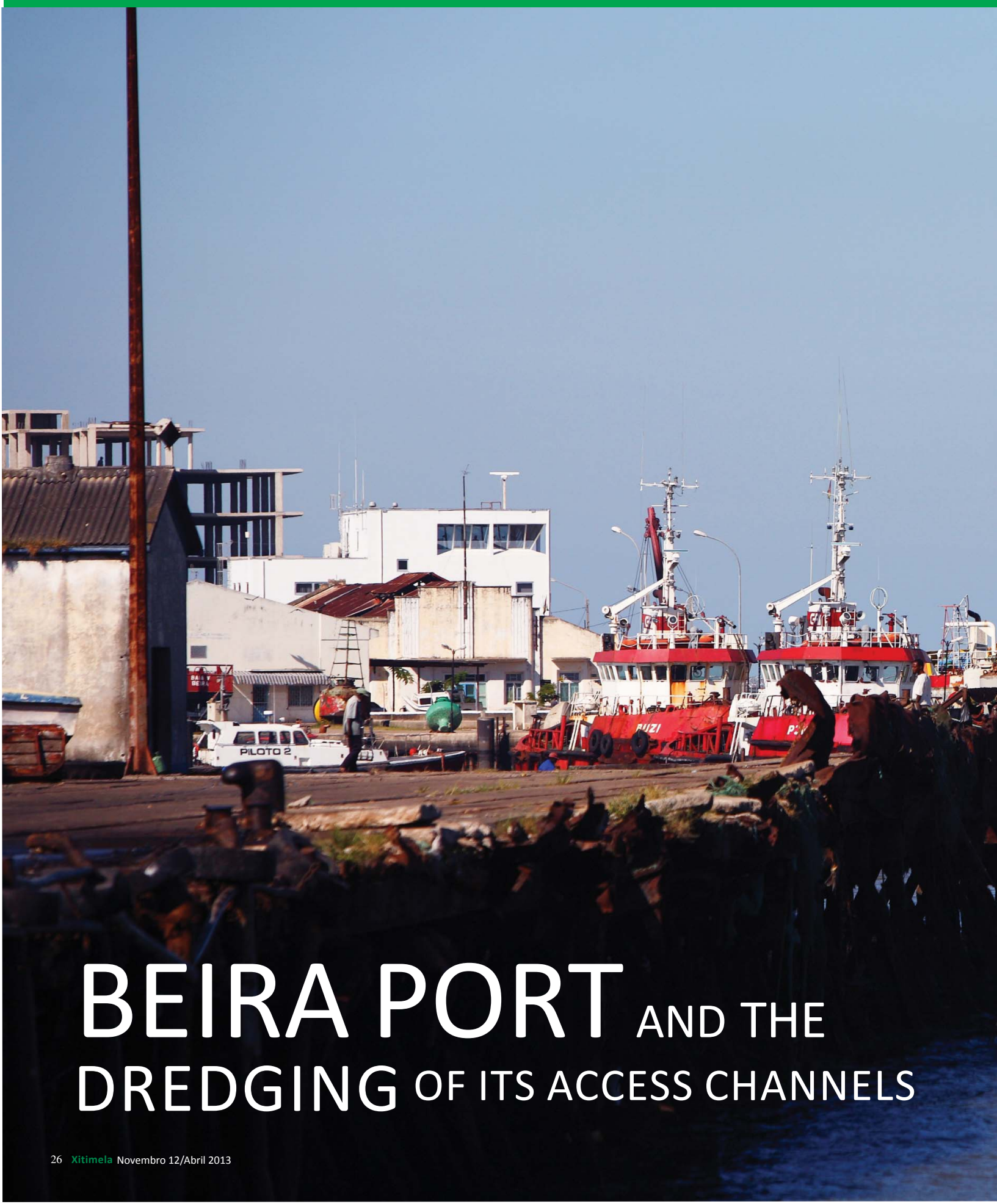


do concurso. Para este projecto, foi contratado o consultor em arquitectura e construção naval OSK-ShipTech, que com o CFM/EMODRAGA fará também a supervisão, apoiados pelo INAMAR (Instituição Reguladora do MTC).

O objectivo principal deste projecto é permitir que o Porto da Beira disponha de meios capazes de fazerem a manutenção dos acessos e do cais do Porto da Beira. Sabe-se que anualmente será necessário remover cerca de 2,6 milhões de metros cúbicos de sedimentos.

9. O Porto da Beira tem um canal de acesso com 28 km de extensão, dividido em 15 secções, largura de 135 a 230 m e cotas de -8 a -9,2m (ZH).

10. Actualmente, as instituições responsáveis pelo Porto da Beira são: Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, EP (CFM) como operador, dono das infra-estruturas e responsável pelo serviço marítimo (entradas, saídas, acostagens e monitoramento das condições de navegabilidade); Instituto Nacional de Hidrografia e Balizagem (INAHINA), responsável pelos levantamentos hidrográficos, sinalização e balizagem, produção de cartas de aproximação e avisos à navegação; a Empresa Moçambicana de Dragagens (EMODRAGA), responsável pelas dragagens de manutenção e a Administração Marítima, como responsável pela fiscalização e policiamento. Todas estas instituições são tuteladas pelo Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC).



BEIRA PORT AND THE DREDGING OF ITS ACCESS CHANNELS



As we come to the conclusion of the **“Emergency Dredging of Access Channels, Dock, Maneuvering Bowls of the Beira port and Repulsion of Hydraulic Landfill for the future Coal Terminal”,**

(By Domingos Bainha, Civil Eng CFM)

We would like to provide our esteemed readers some historical data that will help you understand the importance of access channels and the dimension of the Beira port.

It was in the nineteenth century that Beira, then a swampy near Ponta Chiveve, in Banguè, Cheringoma, when it was declared as property of the late to Magude-Gudo, brother of Emperor Gungunhana that Portuguese navigators and explorers become interested in the Púngue River, as a route to penetrate to the interior of central Mozambique. Since then, studies were being made and docking infrastructure built.

Some important dates:

- 1885 – A Hydrographic Study of the Púngue River by Second Lieutenant Emilio Caceres Fronteira was completed, giving way to the establishment, in 1889, of access chanel to the Púngue;
- 1887-20 August is considered the day of the Beira City and reminds us of the creation of the Aruangua Military Post by the Portuguese;
- 1890 – Beginning of the study of the port by Navy lieutenant Ivans Ferraz, which included a hydrographic survey of the Bay, laying of buoys and studying of the Buzi River course. Later, the Captain of the Port, Capt. Lt. Gabriel Portella discovered a new access channel that would be christened

with his name, Portella Channel, thereby facilitating navigation;

- 1900 - The English gunboat "Rambler" discovered a new channel, which took the name "Rambler"
- 1927 - Beginning of great works in the port of Beira, the Púngue Dock for ships and Chiveve Dock for small ships and cabotage;
- 1928 - Modification of the Macúti lighthouse, whose lantern now has a range of 30 miles and is part of the Port buoys;
- 1937-24 January for the first time, a tanker carrying 2699 tons of crude arrives at the Port of Beira a tanker;
- 1942 – The majestic powers of the Company of Mozambique cease, but the Port remains under private management;
- 1949-1 January, the Port of Beira is no longer managed by private company Beira Works, Ltd and becomes part of CFM(Mozambique Railways Company);
- 1968 – The Macúti Channel is reopened at the quota -6m (ZH), by the Dredging Unit of the Portuguese Navy, under the command of Captain-Lieutenant Rosa Coutinho, and the frigate Alvares Cabral was the first to try the new passing still marked out with drums;
- 1968 to 1971 – A study of a Reduced Model of the Beira port, intended, among other actions, planimetric-altimetric surveys, hydrographic surveys, measurement of currents, sampling and transport of bottom sediment and limnigrafia, involving Púngue, Búzi and Muda rivers, the coastal region up to Sengo (sands migration and erosion of the beaches of Beira) and the construction of a physical model in LNEC in Lisbon;
- 1976 to 1980 – Construction, by CFM, of the current Chiveve dock, comprising the construction of the extension of the Manarte dock, Inclined Plane, Passengers and Fishing docks, besides the manifold connecting the cove to "Rio" Chiveve. It was also during this period that Dock 11(Ro-Ro/Oil tankers). Docks 9 and 10 and their respective warehouses were built in the late 60's.
- 1989 (February) to 1990 (September) - The Macuti Channel was deepened from a quota -6m to a quota -8m (ZH). When the borders with the then Southern Rhodesia were closed, the Transport and Communications), which essentially consisted of three anchor projects and 57 subprojects, including demolition and construction of the current Container Terminal (Docks 2 to 5), the construction of Fuel Terminal (Dock 12). These projects were carried out over a period of about 10 years.
- 2010 (July) to 2011 (July) A project called "Emergency Dredging of Access Channel, Docks, basins for maneuvering of the Port of Beira and Repulsion for future landfill Hydraulic landfill of the future Coal Terminal" is concluded.
- 2011 to 2013 – A project "Improving Service Operation Sea Port of Beira" is in progress.

Given this chronology, we can only make the following considerations:

1 - The Port of Beira, was from the outset regarded by the Portuguese as the door to penetrate into the interior of Central

Mozambique and to neighboring landlocked countries such as Zimbabwe, Malawi, Zambia and also Botswana, Democratic Republic of Congo and even South Africa (via Zimbabwe). For that, the railways linking the port of Beira to those countries made a big contribution.

2 - Accesses to the port of Beira, in chronological order, have been the Macuti Channel, the Portela, Rambler and Barra Velha channels and Macuti channel again when it was reopened in 1968.

3 - In 1968, the Macuti channel was reopened. Among other advantages, the Macúti channel shortens the route between the Barra and the Inner Harbour, it is amore sheltered channel (part spans areas of shallows) and easier maintenance, with the shortening pathways for dredges.

4 - Between 1989 and 1990, and during the period of closure of the borders with the then Southern Rhodesia (now Zimbabwe), the Government of Mozambique has undertaken the project BCA / MTC, which consisted mainly of three anchor projects, including the demolition and construction of the current Container Terminal (Docks 2 to 5), construction of Fuel Terminal (Dock 12) and the deepening of the Macúti Channel, which was inaugurated in 1992.

5 - In the Project BCA / MTC Macúti Channel was deepened from its quota of minus 6 to minus 8meters (ZH or CD) in order to allow the entry of vessels up to 60,000 DWT (deadweight tons of tonnage).



6 - Factors of economic nature, did not allow the public company EMODRAGA established by Decree 38/94 of 13 September and successor of the Dredging and Dredging Unit of the Portuguese Navy and Mozambique Dredging Services, impeded it provide maintenance of access channels to the port, such as lack of means, including dredges. This resulted in an accumulation of sediment, about 9 million cubic meters of sediment, in 2010, thereby limiting the port capacity to vessels up to 30,000 dwt.

7 - Despite the fact that EMODRAGA had received a donation from the Japanese Government of two suction dredgers, the “Aruangwa” and “Alcantara Santos”, in December 1999 and July 2006, respectively, EMODRAGA saw its capacity reduced with the sinking of dredger Búzi, when?????already very old, and failed to keep the Macúti Channel at quota-8m (ZH).

8 - Faced with this difficulty in the area of dredging, CFM and EMODRAGA, supported by Government (Ministries of Finance and of Transport and Communications) were again looking for funding in 2005, resulting in two major projects indicated below:

8.1- “Emergency Dredging Channel Access, Dock, maneuvering basins of the Port of Beira and hydraulic landfill and for the future Coal Terminal.” The hydraulic landfill was done with the repulsion of sand dredged in the Macúti curve.

There were dredged in total total: 9.32 million m³, of which 5.88 million m³ of sludge and 3.44 million m³ of sand, including 3 million m³ sand, repulsed for the future Coal Terminal.

The cost of this project was 43 million euros, provided by three sources, the Government of Mozambique (via loan from the European Investment Bank), 23 million, the Dutch government (via BERT, nl), 10 million, and CFM (with equity), 10 million euros.

The supervision of this project, totaling EUR 611,133.91, was undertaken by CFM / DHV, co-funded by the CFM and the Dutch Embassy in Mozambique.

The dredging began in July 1, 2010 and was concluded on July 10, 2011, ie, about three months before the contractual schedule and was executed by the Dutch company, ^aVan Oord Dredging & Marine Contractors bv.^a After winning the international bid.

8.2 – The project “Improving Service Operation Sea Port of Beira,” which consists of the acquisition of a suction and repulsion dredgers with a capacity of 2,500 m³ bilge of a boat hydrographic surveys, for EMODRAGA and also includes Technical Assistance, mainly training EMODRAGA staff to operate and maintain the dredgers and the rehabilitation of Tug “Buzi” and launch “Pilots 2”, both property of CFM.

This project is budgeted at EUR 38,151,753.43 and is co-funded by the Government of Mozambique, 68%, and the Danish Government (thorugh the Danish International Development Agency (DANIDA via) , 32%.

The duration period of the project is 35 months, starting from February the 28 2011 and has been awarded to the Danish Consortium Johs. Gram-Hanssen A / S and Rohde Nielsen A / S (JGH / RN), winner of the contest. A specialist in architecture and shipbuilding, OSK-ShipTech has been hired to, in conjunction with CFM / EMODRAGA, supported by INAMAR (the Regulatory institution of the MTC) supervise the works.

The main objective of this project is to allow the Port of Beira to have means capable or carrying maintenance works in the access channels and dock of the Beira port. We know that dredging will be needed annually to remove about 2.6 million cubic meters of sediment.

9 - The Port of Beira has an access channel of 28-km long, divided into 15 sections, width of 135-230 at quota -8m to -9.2 m (ZH).

10 - Currently, the institutions responsible for the management of the port of Beira, are: Ports and Railways of Mozambique, EP (CFM) which as operator and owner of the infrastructure is responsible for Maritime Service (inputs, outputs, monitoring and mooring conditions of navigability; the (National Institute of Hydrography and Waymarkings (INAHINA), responsible for hydrographic surveys, signage and lighting, production of letters and notices on navigability; Mozambican Dredging Company (EMODRAGA), responsible for maintenance and dredgingç and the Maritime Administration, responsible for monitoring and policing. All these institutions are overseen by the Ministry of Transport and Communications (MTC). 





Maputo sede da SARA

A capital moçambicana, Maputo, acolhe, este ano, a terceira reunião da Associação dos Caminhos de Ferro da África Austral (SARA), visando renovar esforços de integração do sistema ferroviário da região, visto como um passo decisivo para a redução dos custos de transporte ferroviário.

Esta intenção foi sublinhada em meados de Setembro passado pelo director-executivo da SARA, Stephenson Ngubane, quando falava em Maputo numa conferência de imprensa no decurso da qual foi formalmente lançada a reunião para Novembro de 2012.

Ngubane enfatizou que a África Austral tem custos elevados no transporte ferroviário, que constituem um entrave ao comércio e ao desenvolvimento do continente que ainda sonha ligar através de uma ferrovia a Cidade de Cabo, na África do Sul, e Cairo (Egipto).

“Estamos conscientes dos elevados custos de transporte no sector ferroviário. O crescimento económico da África Austral só será possível através da redução dos custos e esse objectivo passa pela integração do sistema ferroviário da região”, sublinhou Stephenson Ngubane.

A redução de perdas nas despesas de operação das linhas-férreas e a promoção de uma maior eficiência do sistema ferroviário também são fundamentais para a redução do custo de transporte ferroviário, assinalou o director-executivo.

“Estamos optimistas em relação a um futuro com um sistema

ferroviário acessível para todos. Estamos no bom caminho quanto aos esforços que temos encetado para o embaratecimento dos custos do transporte ferroviário”, enfatizou.

O director-executivo da SARA acrescentou que as infra-estruturas de transporte foram negligenciadas pelos governos africanos nos últimos anos, defendendo a realização de investimentos para o fortalecimento do sector.

“Estamos, por isso, a trabalhar para o estabelecimento de um fundo para as infra-estruturas ferroviárias, como tem sido preconizado por vários estudos”, salientou Stephenson Ngubane.

É objectivo da SARA promover a criação de um ambiente em que a indústria dos caminhos-de-ferro seja o principal actor no sector dos transportes e tornar os caminhos-de-ferro um meio preferencial para os povos.

Promover a indústria dos caminhos-de-ferro na SADC para que providenciem um serviço previsível e ininterrupto, seguro, integrado e de custo rentável destaca-se entre os principais objectivos da SARA, formalmente constituída em 1996.

Catorze companhias ferroviárias integram a SARA com estatuto de membros efectivos, para além de outras quatro recentemente admitidas e meia dúzia delas como “membros especiais”.

A SADC é composta por África do Sul, Angola, Botsuana, RD Congo, Lesotho, Madagáscar, Moçambique, Malaui, Maurícias, Namíbia, Suazilândia, Tanzânia, Zâmbia e Zimbabué. CPM



Maputo headquarters SARA



The Mozambican capital, Maputo, hosts this year, the third meeting of the Association of Railways of Southern Africa (SARA), aiming to renew efforts of the rail system integration in the region, seen as a decisive step towards the reduction of rail transport costs.

This intention was highlighted in mid-September by the executive director of SARA, Stephenson Ngubane, speaking in Maputo at a press conference during which the meeting was formally launched for November 2012.

Ngubane emphasized that southern Africa has high transport costs in railways, which constitute an obstacle to trade and development of the continent that still dreams of a railway link through the cities of Cape Town, in South Africa, and Cairo, in Egypt.

"We are aware of the high transport costs in railways. Economic growth in Southern Africa can only be achieved through the reduction of costs and this goal involves the integration of the railway system in the region", Stephenson Ngubane noted.

The loss reduction in operating expenses of railway lines and promoting greater efficiency of the rail system are also critical to reducing the cost of rail transportation, the executive director said.

"We are optimistic about a future with an accessible rail system to all. We are on track as with the efforts we have be-

gun to cheapening the cost of rail transport", he emphasized.

The executive director of SARA added that transport infrastructure was neglected by African governments in recent years, and he advocates for investments to strengthen the sector.

"We are therefore working towards the establishment of a fund for rail infrastructure, as has been recommended by several studies", Stephenson Ngubane noted.

The aim of SARA is to promote the creation of an environment in which the industry of railways is the main actor in the transport sector and make the railways a preferred means of transport for people.

Promoting railways industry in the SADC that provides a service that is predictable and uninterrupted, secure, integrated and cost effective stands out among the main objectives of SARA, formally constituted in 1996.

Fourteen railway companies integrate SARA with effective status members, in addition to four other newly admitted and half a dozen of them as "special members".

SADC comprises South Africa, Angola, Botswana, DRC, Lesotho, Madagascar, Mozambique, Malawi, Mauritius, Namibia, Swaziland, Seychelles, Tanzania, Zambia and Zimbabwe. 





OS MELHORES DESTINOS EM UMA SÓ AGÊNCIA...

*Com alto padrão de qualidade, encantar
o cliente sempre fez parte do nosso dia a dia...*



GRUPO



AGÊNCIA
Av. Karl Marx, (esquina c/ Ahmed Sekou Touré) Nº 1179 R/C
Tel.: (+258) 82 3008950
Tel.: 21 359700 - Fax: 21 359701
E-mail: cotur@cotur.co.mz
www.cotur.co.mz
MAPUTO - MOÇAMBIQUE

BALCÃO DE ASSISTÊNCIA
Aeroporto Internacional de Maputo
Tel.: 21 466038
MAPUTO - MOÇAMBIQUE



cotur
TRAVEL & TOURS



2013

Ano para melhorar a capacidade de tracção ferroviária e expansão portuária

- Rosário Mualeia, PCA da empresa CFM

As descobertas recentes e o início da exploração e exportação de recursos minerais e hidrocarbonetos em Moçambique estão a mexer com (quase) tudo e todos e a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique não podia ser excepção. Nesta edição, o Presidente do Conselho de Administração (PCA) da instituição fala da mesma e indica os principais desafios que a ela se impõem a curto e médio prazos e enfatiza que 2013 será o ano do melhoramento da capacidade de tracção ferroviária e expansão portuária.

É na sequência dos cenários que se vislumbram para Moçambique que se impunha ouvir o pensamento e estratégia do PCA da empresa CFM, homem de verbo fácil e comunicador por excelência. O discurso do engenheiro Rosário Mualeia cativa quem o ouve e/ou o lê, caríssimo leitor não desperdiçará esta oportunidade:

Qual é o balanço que faz dos primeiros três anos de direcção dos CFM?

O Conselho de Administração dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, EP – CFM, iniciou o seu mandato numa altura em que grandes desafios se impunham ao sector, dada a dinâmica da nossa economia, com particular realce para os projectos de carvão na bacia carbonífera de Tete e a necessidade premente de criação de capacidade logística para o seu transporte, manuseamento e exportação; consolidação do processo de concessão de infra-estruturas ferro-portuárias; projectos de expansão dos diversos portos internacionais, numa altura em que também se consolida um conjunto de acções desencadeadas no âmbito do complexo Programa de Reestruturação Institucional da empresa, entretanto concluído.

2011 foi, sem dúvida, um ano de grandes desafios que foram ultrapassados com o empenho de todos. Para tal, a empresa definiu objectivos claros e tudo é feito para promover a eficiência e competitividade na prestação de serviços aos clientes e apostar na permanente formação de quadros do sector. Na componente de investimentos consolidámos a implementação do sistema informatizado integrado de gestão – PHC – que constitui um importante pilar para o desenvolvimento da qualidade e eficiência da nossa empresa. Trata-se de um investimento que visa aprimorar a qualidade da nossa gestão.

A par disso, e de forma contínua, estamos a investir em infra-estruturas de comunicações e de sinalização, mas pretendemos que as áreas da via, da tracção e do material rebocado acompanhem esse crescimento dando resposta atempada e eficaz às crescentes necessidades da operação ferroviária. Outra área de grande preocupação e que tem merecido a nossa total atenção é a segurança ferroviária, pois dela depende o sucesso da nossa actividade.

Concluimos, com sucesso, o projecto de Dragagem de Emergência dos Canais de Acesso, Cais e Bacias de Manobras do Porto da Beira, bem como do Aterro hidráulico para a construção do futuro Terminal de Carvão. Foram investidos neste projecto, 43 milhões de Euros dos quais, 23 milhões do Governo Moçambicano, via Banco Europeu de Investimentos, 10 milhões provenientes do Governo Holandês (via ORET, NL) e 10 milhões de fundos próprios do CFM.

Para complementar os trabalhos de dragagem e garantir a sua eficiente manutenção, o CFM obteve, em 2011, através da DANIDA, um financiamento de 40 milhões de Euros para a aquisição de uma nova draga e o melhoramento do serviço marítimo do Porto da Beira, o que irá melhorar significativamente a sua competitividade em relação a outros portos da região.

A nível do Porto de Maputo, também realizámos com suc-

so a dragagem do respectivo canal de acesso. Para a concretização deste projecto avaliado em cerca de USD 15 milhões foi criada a Empresa de Dragagem do Porto de Maputo (EDPM, SA), uma unidade destinada ao financiamento e à gestão dos trabalhos de dragagem daquele porto.

Este projecto é financiado em 30% pelos accionistas da EDPM, SA e os remanescentes 70% são financiados com recurso a um empréstimo bancário. Os accionistas da EDPM, SA são CFM (49%), Grindrod Mauritius (25,5%) e DP World FZE (25,5%), sendo que estessão igualmente accionistas da MPDC, concessionária do Porto de Maputo, na mesma proporção do capital social. A dragagem de aprofundamento dos canais de acesso, bacias e berços do Porto de Maputo foi aumentada de 9.4m para 11m. Agora, já é possível operar com navios de até 70 mil toneladas de arqueação. Trata-se de um projecto histórico no desenvolvimento do Porto, pois possibilita uma grande melhoria quanto a competitividade do Porto de Maputo em relação a outros portos da região.

De facto, as projecções que eram feitas em relação ao desenvolvimento da economia da região apontavam para a necessidade de potenciar o Porto de Maputo, em termos de aumento da sua capacidade de manuseamento e redução dos custos, de modo a torná-lo mais eficiente e competitivo, sendo a dragagem de aprofundamento do canal de acesso uma das acções prioritárias e básicas que se impunham.

No que tange a região centro, com apoio do nosso Governo, temos envidado esforços no sentido de garantir que as obras da reconstrução da Linha Férrea de Sena sejam concluídas em breve, o que permitirá, por um lado, a criação de condições para o desenvolvimento do Vale do Zambeze e, por outro, o desenvolvimento de condições logísticas para o escoamento dos grandes volumes de carvão que têm sido anunciados pelas empresas mineradoras estabelecidas na Bacia Carbonífera de Moatize.

O CFM investiu igualmente na expansão e aumento da capacidade do Terminal de Petróleos do Porto da Matola de dois para oito milhões de metros cúbicos por ano. É crucial, para o País e para a Região, criar-se uma reserva estratégica de combustíveis no Porto da Matola, uma iniciativa que deverá ser reforçada com a projectada edificação do Porto de Techobanine, outro dos investimentos de vulto em carteira.

Aquando da tomada de posse do Conselho de Administração, o Primeiro-Ministro desafiou-nos a repensar alguns dos programas e projectos da instituição CFM no intuito de dar resposta célere à necessidade de transporte de passageiros e de carga e a desenvolver uma gestão interactiva e inclusiva, envolvendo a participação de todos. Temos estado efectivamente ►►

a cultivar estes aspectos de modo a garantir a implementação criativa da política de transportes. A reintrodução do serviço de transporte de passageiros na Linha Férrea de Gobae de Machipanda é disso exemplo.

No âmbito dos objectivos previamente formulados, o Conselho de Administração do CFM identificou como prioridade, o desenvolvimento de uma gestão inclusiva que permite uma interacção directa entre todos os actores da nossa cadeia produtiva da empresa e, também, com os nossos parceiros.

Terminados os aspectos essenciais da reestruturação e num quadro de um CFM totalmente racionalizado, estamos apostados na organização interna da empresa que conta com uma nova estrutura orgânica e funcional e redefinição de objectivos.

A complexa área de recursos humanos continua a ser a que tem maior preponderância no contexto da gestão da empresa. A reforma institucional implicou um programa de racionalização da massalaboral. Hoje, num quadro de uns CFM reestruturados, estamos em presença de novos desafios que passam pela formação e qualificação da força de trabalho, desenvolvimento do plano de carreiras profissionais, avaliação sistemática de desempenho, inscrição dos trabalhadores no sistema de segurança social, entre outras acções.

Acreditamos que com empenho e dedicação dos colaboradores e dos gestores a vários níveis e com o apoio necessário, liderança e supervisão dos órgãos do nosso Estado e do Governo, esta empresa continuará a registar resultados positivos e a con-

tribuir para o crescimento económico e social de Moçambique. A localização geoestratégica do país impõe que o sector ferro-portuário deva constituir-se como uma alavanca para o desenvolvimento real e sustentável de Moçambique e numa ferramenta para a promoção efectiva de integração regional.

Qual é o estágio das Obras da Linha Férrea de Sena, e quando será a sua conclusão e operação?

O Sistema Ferroviário Centro foi concebido para funcionar como catalisador do desenvolvimento de toda a região centro do país e de integração regional, estando nele alicerçadas muitas das iniciativas e projectos de grande dimensão do ponto de vista do esforço de estruturação dos sistemas económico e social. Por essa razão, a monitoria da implementação do projecto da Linha de Sena e a adopção dos mecanismos para assegurar a sua operacionalidade, dentro dos parâmetros pré-estabelecidos, tem estado a merecer atenção ao mais alto nível do nosso Governo.

De recordar que o Governo de Moçambique seleccionou, por meio de um concurso público internacional, o consórcio formado pelas empresas indianas RITES para a reconstrução e operação do Sistema Ferroviário da Beira, que compreende as linhas de Sena e Machipanda, numa extensão total de cerca de 1.000kms de linha, e celebrou, com este consórcio, um contrato de concessão por um período de 25 anos.

A entrega da Linha de Machipanda à gestão privada ocorreu em Dezembro de 2004 e um ano mais tarde foi a vez da Linha



SARA – ASSOCIAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO DA ÁFRICA AUSTRAL

Significado e importância para os CFM relativamente à atribuição da presidência do SARAe ao acolhimento da 3.ª Conferência Internacional da Associação.

O SARA é uma Associação dos Caminhos de Ferro da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral- SADC, constituída em 1996, com o principal objetivo de **promover os interesses comerciais dos caminhos de ferro da Região**. É, portanto, nessa perspectiva que nós, na qualidade de uma empresa ferroviária, e partilhando desse objectivo, mostramos interesse e entusiasmo em fazer parte dessa associação, na perspectiva de criarmos um forte grupo tendo em vista a defesa de uma competição justa na área dos transportes terrestres de passageiros e mercadorias. Desde a sua criação, em 1996, o SARA já realizou dois encontros em Midrand, na África do Sul, encontros esses que propiciaram os sucessos alcançados nos anos 2010 e 2011, e dos quais impulsionaram a ideia da criação desta associação como um Fórum para a discussão de questões ferroviárias contemporâneas.

Enquanto órgão da SADC, as actividades da SARA são orientadas pelo Protocolo da SADC no que diz respeito às áreas de **Transportes, Comunicações e Meteorologia**. E os objectivos previstos nesse Protocolo poderão ser alcançados se existir uma cooperação profícua entre os membros da associação, no que diz respeito às operações comerciais, existência de recursos humanos qualificados, bem como, um intercâmbio de informações e questões políticas.

O sistema de transporte ferroviário é uma componente integrante da cadeia logística e, portanto, tem um papel importante a desempenhar na promoção da competitividade regional e edificante dos padrões de vida dos cidadãos da SADC, por ser relativamente mais barato em relação aos outros tipos de transporte, e também, por permitir ligações directas entre grandes nós industriais e Portos Marítimos.

Essas vantagens que o transporte ferroviário permite enquadram-se na Declaração do Milénio de Setembro de 2000, em que identificou uma série de objectivos específicos para reduzir a pobreza, que inclui acções como o controle de doenças, educação, sustentabilidade ambiental e o desenvolvimento de uma parceria global para o nosso desenvolvimento em perspectiva.

Veja-se, por exemplo, que alguns países do Hinterland, por não possuírem acesso directo ao mar, sofrem com elevados custos nas suas importações e exportações em decorrência do uso de meios de transporte extremamente onerosos. Esses custos elevados têm um impacto directo e negativo sobre a qualidade de vida das populações, sobre a competitividade regional e consequentemente, sobre o desenvolvimento económico da região.

É nesse sentido que na **Declaração de Almaty e o Plano de Acção de Agosto de 2003**, que procuraram atender às necessidades especiais de transporte dos países do Hinterland, ficou assente que as vias férreas seriam a solução para os problemas de acesso para aqueles países.

Portanto, esses são alguns dos problemas que são discutidos dentro da associação. Este ano (2012) coube-nos a res-

de Sena. Depois dos ajustamentos necessários no calendário, foi acordado por todas as partes que todo o sistema devia ser reabilitado até Janeiro de 2009, de acordo com padrões e calendários previamente definidos.

O Projecto foi financiado maioritariamente por créditos obtidos pelo Governo de Moçambique junto do Banco Mundial (US\$104,5 milhões) e Banco Europeu de Investimento (Euro42 milhões). Os 3 accionistas contribuíram no financiamento, respectivamente, CFM US\$7,2 milhões, RITES US\$16,8 milhões e IRCON US\$16,7 milhões.

Devido à incapacidade dos gestores da concessão em desenvolver o projecto de acordo com os termos do contrato, foram iniciados procedimentos visando salvaguardar os interesses do Governo de Moçambicano. Em meados de 2008, o nosso Go- ➡



ponsabilidade de assumir a presidência e, consequentemente, organizar a 3ª Conferência e Exposição, facto que constituiu um motivo de grande orgulho e encorajamento. Sentimo-nos, pois, orgulhosos por sabermos que os nossos colegas depositaram em nós votos de confiança para organizar um evento desta dimensão, onde estarão presentes, para além das empresas Ferroviárias associadas ao SARA, diversas entidades representando vários sectores económico-sociais do continente Africano, designadamente, Entidades Reguladoras, Investidores e Financiadores de Projectos da Indústria Ferroviária, Empresas Transportadoras e Fornecedores de combustíveis, Decisores, Instituições Financeiras, Consultores de Transportes, Especialistas em Tecnologias e Sistemas de Informação. Enfim, farão parte da Conferência, empresas e todos os outros sectores que se identificam e se interessam pelos processos Ferro-Portuários. Diversos assuntos relacionados com a forma de actuação das nossas empresas ferroviárias serão discutidos nessa conferência, focalizando a questão da **Promoção de uma Integração Perfeita dos Serviços de Transportes das Empresas Ferroviárias da África Austral**. Ou seja, os temas a serem discutidos nessa Conferência relacionam-se, de um modo mais globalizante, com os processos logístico-administrativos do transporte de mercadorias e de passageiros na nossa região.



verno manifestou formalmente a sua preocupação com o incumprimento do contrato da concessão, sugerindo à RITES&IRCON que melhorasse a qualidade do projecto, ou deixasse a CCFB para gestão dos CFM.

Em finais de 2009, altura em que terminava o contrato de gestão celebrado entre a CCFB e a RICON, os CFM tomaram a decisão de pressionar a RITES e a IRCON para que aceitassem que, a partir de então, o CFM assumisse um papel de maior relevo e activo na gestão da CCFB.

E nesse sentido que, no âmbito das orientações do Conselho de Ministros, e por incumprimento do contrato de concessão, se rescindiu o contrato com a RITES&IRCON, tendo o CFM retomado a gestão do sistema ferroviário centro desde o ano passado.

- Que acções o CFM está a desencadear após a retomada do Sistema Ferroviário da Beira? A situação está a ser tratada de forma a permitir que o Sistema Ferroviário da Beira se coloque em condições de cumprir a parte que lhe cabe no sistema logístico crítico inerente à abertura do Vale do Zambeze ao progresso e ao transporte do carvão de Tete.

Com efeito, após a rescisão do contrato e a consequente entrega do Sistema Ferroviário Centro ao CFM, foram implementadas acções tendo em vista a conclusão das obras da primeira fase de

reconstrução da via, de modo a garantir o transporte de carga e de passageiros. As obras que decorrem desde Maio deste ano, e se prolongam por um período de 8 meses, tiveram o custo total de €34.201.184,15, valor que serviu para custear o melhoramento da capacidade de transporte de carvão, de 2 milhões/ano para 6.5 milhões/ano. E isso implica, especificamente, entre várias acções; **I)** a construção das linhas de cruzamentos; **II)** o melhoramento da capacidade de trânsito, através da construção de dois novos circuitos de passagem, e subsequente lastragem e calcamento da via, o que vai permitir o aumento da velocidade das locomotivas e consequente redução de tempo de percurso.

A nossa perspectiva é de que a linha de Sena esteja em condições de atingir 12 milhões de toneladas/ano até 2013, e no prazo de 3 anos - a partir de 2016 -, possa atingir a cifra de 20 milhões de toneladas/ano.

Qual é a actual capacidade de resposta do Terminal do Porto da Beira?

O CFM tem vindo a melhorar as suas infra-estruturas com vista a proporcionar serviços de excelência para os cidadãos assim como o transporte de carga e mercadorias, contribuindo para o desenvolvimento económico do país.

Em 2010 rubricamos, com as empresas mineradoras Vale Moçambique e Riversdale um memorando visando a reabilitação, capacitação e utilização temporária do terminal existente no Porto da Beira para o embarque do carvão de Moatize, que garante às empresas mineradoras uma capacidade de manuseamento e embarque de carvão na ordem de cinco milhões de toneladas por ano.

Ao abrigo do referido memorando os signatários comprometem-se a partilhar a capacidade útil do terminal na proporção de 68% para a Vale e 32% para a Riversdale, com base em contratos de “Take or Pay” que foram firmados com os CFM na qualidade de operador portuário. As obras foram concluídas em finais de Agosto de 2011.

Com a conclusão da dragagem de emergência no Porto da Beira, estão criadas as condições para que possam atracar naquele estratégico porto navios com capacidade até 60.000 toneladas brutas de arqueação (DWT), 24 horas por dia. Dantes, e devido aos constrangimentos no canal de acesso, aquele porto só podia receber navios com capacidade inferior a 30.000 DWT e apenas durante o período diurno, o que causava enormes prejuízos a todos os actores da cadeia logística de transporte.

Foram investidos no projecto de dragagem de emergência 43 milhões de euros, dos quais 23 milhões provêm do Governo moçambicano, através do Banco Europeu de Investimentos, 10 milhões do Governo Holandês (Fundo ORET) e 10 milhões vindos de contribuições do CFM. Sublinhe-se que o novo Terminal de Carvão da Beira apenas estará totalmente operacional a partir de 2015. A conclusão da reabilitação da Linha de Sena vai, certamente, permitir o aumento do volume anual de cargas a manusear no Porto da Beira para até 20 milhões de toneladas por ano, principalmente com a exportação do carvão de Moatize.

Qual é o impacto da crise financeira internacional nos Portos e Caminhos de Ferro?

Apesar da conjuntura económica internacional adversa, apraz-nos constatar que, no exercício económico de 2010, os CFM tiveram um desempenho positivo. A empresa continuou a crescer nos seus variados domínios, designadamente, no incremento dos volumes de tráfego ferroviário e portuário, na facturação e cobrança de receitas, na concretização de investimentos que nos permitirão viabilizar o plano estratégico da empresa.

Em 2011, o resultado do exercício da empresa foi de 1645 milhões de meticais, equivalente a um aumento em cerca de 799 milhões de meticais relativamente ao ano anterior.

Para quando a concretização do Projecto de Ponta Techobanine?



Acto de assinatura do acordo sobre Ponta Techobanine

Esteprojecto, que será implantado numa área de 22 mil hectares, está avaliado entre USD 500 milhões e um bilião de USD, numa primeira fase, com projecções de tráfego entre 10 e 50 milhões de toneladas por ano. Este porto natural de águas profundas poderá constituir uma importante reserva estratégica regional de combustíveis e uma infra-estrutura ideal para exportação de minerais diversos de países comoo Botsuana, África do Sul, Zimbabué, entre outros. De referir que o Botsuana anunciou recentemente a descoberta de grandes reservas de carvão-coke e tem uma firme pretensão de exportar via Moçambique. O Governo do Botsuana, ao mais alto nível, tem vindo a manifestar interesse em participar na busca de eventuais parceiros e financiamentos para a viabilização deste projecto.

Se considerarmos que cerca de 30% do tráfego marítimo internacional realizam-se através do Canal de Moçambique, facilmente podemos concluir que este megaprojecto irá impulsionar o desenvolvimento económico regional.

As condições naturais do local onde será erguido o Porto interior na Ponta Techobanine serviram de base para conceber o porto de águas profundas para a maximização da sua utilização e eficiência. Assim, possibilita-se que, em caso de necessidade, o porto seja expandido para acomodar um tráfego de até 200 milhões de toneladas/ano de carga a granel em duas bacias e quatro terminais, designadamente: Terminal de Propósitos Múltiplos e Carga Geral; Terminal de Combustíveis (para reservas estratégicas); Terminal para Produtos Petroquímicos; Terminal de Passageiros e Marina.

Outras grandes vantagens que aquele local oferece são: ➡➡

- A distância do continente até à linha batimétrica de 25 metros é menor que 2000 metros. A profundidade deste porto pode e será suficiente para acomodar navios de 300.000 TBA ou mais e os maiores navios de contentores ora existentes;
- O mais próximo porto de águas profundas para os países do hinterland da SADC;
- A duna marinha que se estende para sul com cerca de 40 metros de altura proporciona uma protecção natural dos ventos aos depósitos de carvão;
- Sendo um porto artificial do interior e sem riscos de depositem sedimentos é reduzida ao mínimo a necessidade de dragagem.

Quais são os projectos da empresa CFM para as áreas de responsabilidade social, investimentos em locomotivas, carruagens e vagões?

Os CFM possuem uma longa e secular tradição em acções de responsabilidade social, que consiste no provimento de água e electricidade a vilas e cidades ao longo das principais vias-férreas, construção e ou reabilitação de escolas, jardins, centros de saúde, complexos e actividades desportivas, lares de estudantes e de idosos, formação profissional e académica, entre outros empreendimentos.

No sector da educação, o CFM é um parceiro estratégico, através do projecto “Um Olhar de Esperança” e “Comunidade Académica para o Desenvolvimento”, cujo objectivo é garantir que mais crianças do País tenham acesso à educação. A empresa tem atribuído bolsas de estudo a trabalhadores da empresa e seus filhos, com base em critérios de mérito. Assume, igualmente, a formação e educação de crianças e jovens que se tornaram órfãos em consequência do acidente Ferroviário de Tenga, ocorrido em Maio de 2002, cujo compromisso é de garantir a formação destes jovens até à conclusão do nível de licenciatura.

A nível da Saúde, destaca-se o patrocínio anual concedido pelos CFM ao Instituto do Coração, aos Hospitais Provinciais de Sofala e Nampula, para o desenvolvimento das suas acções de pesquisa e assistência a nossos concidadãos carenciados, entre outras instituições do ramo, facto que permite que crianças moçambicanas desprovidas de recursos tenham igualmente acesso à assistência especializada e tratamento. Ainda no sector da saúde, o CFM têm garantido total apoio aos programas de prevenção e combate ao HIV-SIDA no seio dos seus trabalhadores e seus dependentes através da sua Unidade Técnica de Combate ao SIDA (UT-CS).

Recentemente, em parceria com outras empresas públicas, e no fortalecimento do seu compromisso com o bem público, o CFM lançou a Campanha “O Património é Nosso”, que visa sensibilizar e obter, da sociedade civil e do público em geral, total colaboração nos esforços do Governo para a conservação e preservação do vasto património público nacional, de modo a estancar o roubo dos cabos eléctricos, a danificação das tubagens de fornecimento de água, a destruição de cabos de fibra óptica, o roubo de carris e outros equipamentos ferroviários, a má utilização das estradas e pontes, a falta de manutenção de edifícios e

infra-estruturas, tudo o que está na origem de danos incalculáveis para a nossa economia e sociedade.

Quais são os grandes desafios e perspectivas no que tange ao transporte ferroviário de passageiros?

Desde Janeiro de 2010 até Junho de 2012 transportámos acima de 10.000.000 de passageiros. Como se pode facilmente deprender, a procura do transporte ferroviário de passageiros tende a crescer exponencialmente, o que significa que apesar de ser um serviço iminentemente de cariz social, nós, como gestores públicos, temos vindo a envidar esforços tendentes a encontrar uma forma engenhosa de satisfazer a demanda, contribuindo para minorar a angústia e o sofrimento de milhares de cidadãos que diariamente procuram os nossos serviços.

Estamos a delinear estratégias visando alocar mais meios para que possamos realizar este serviço essencial para a nossa população com a necessária comodidade, segurança e eficiência. Trata-se de um desafio complexo, em virtude dos crescentes custos que esta operação acarreta, mas não nos devemos furtar da nossa responsabilidade no domínio do serviço público. É na esteira dessa estratégia que reintroduzimos o novo serviço de transporte de passageiros nas linhas de Goba e Machipanda.

Neste momento, ao nível do Sistema Ferroviário Sul, o CFM realiza comboios diários de passageiros nas Linhas de Goba, Ressano Garcia e Limpopo. Para além do serviço de longo curso, a empresa realiza um serviço inter-urbano de passageiros ligando a Cidade de Maputo a Matola-Gare e Marracuene, garantindo assim a circulação de milhares de pessoas e bens. A nível da região Centro, temos os comboios que circulam entre a cidade da Beira e Vila de Moatize, e entre a cidade da Beira e Vilafronteira de Machipanda.

O que está programado para 2013?

Destaque vai para o reforço e melhoria da capacidade de tracção na área ferroviária e a expansão portuária, de modo a responder à demanda crescente dos serviços destes dois sectores estimulados pela actual descoberta e exploração de minerais e hidrocarbonetos em diversas regiões de Moçambique.

E quanto ao apoio aos clubes ferroviários?

A empresa CFM no âmbito da promoção do serviço público contribui na promoção da cultura, do desporto e do apoio social que constitui o seu legado de mais de um século de existência. Para nós o desporto não significa apenas o futebol. Nós sempre cultivamos o espírito eclético. Estamos a empreender acções práticas no sentido de preservar e dignificar o vastíssimo património dos clubes ferroviários disseminado em todo o país, recuperando e reabilitando as infra-estruturas associativas e desportivas.

Para além disso, temos vindo a articular uma política nesta área que passa pela revitalização do desporto amador e do espírito de associativismo, privilegiando modalidades como o atletismo, basquetebol, natação, entre outras. Temos uma grande preocupação em manter vivas as modalidades tidas como sendo de menor expressão. Temos plena consciência de que muitas delas no

Destaque vai para o reforço e melhoria da capacidade de tracção na área ferroviária e a expansão portuária, de modo a responder à demanda crescente dos serviços destes dois sectores estimulados pela actual descoberta e exploração de minerais e hidrocarbonetos em diversas regiões de Moçambique.

passado trouxeram glórias aos clubes ferroviários e ao país.

Nesse sentido, para além de fazermos parte dos patrocinadores do Moçambola, contribuímos, igualmente, para o fundo de promoção desportiva em Moçambique.

Por outro lado, e de forma particular, defendemos que os clubes Ferroviários devem criar fontes próprias de receitas, de modo a não dependerem exclusivamente do CFM ou de outros patrocinadores que também os apoiam. Sendo assim, é pertinente recomendar que os clubes ferroviários devem ser geridos com racionalidade e os investimentos devem ter retorno, o que assegurará a sua crescente independência. Temos a preocupação de fazer dos clubes ferroviários pólos de desenvolvimento desportivo e humano, daí o nosso interesse em apoiar projectos de formação comosejam os torneios de mini-básquete e os torneios de futebol infantil. Ambos movimentam milhares de crianças em vários pontos do país. Temos também escalões de formação que produzem inúmeros talentos para o nosso clube e não só.

Para isso temos de caminhar para a separação da gestão do desporto como tal, das infra-estruturas, o que passa por explorar as vantagens da Lei de Mecenato junto das várias empresas que actuam no nosso mercado, angariando patrocínios, sendo que estes devem ser geridos de forma séria e responsável, com a devida transparência. Os sócios e atletas, que são a principal razão da existência dos clubes, devem ser regulamente informados, em fórum apropriado, sobre a gestão corrente e planos de desenvolvimento da agremiação desportiva.

Fale-nos do património dos CFM?

O imobilizado corpóreo dos CFM, composto por cerca de 30.000 itens, é diversificado, constituído por construções (edifícios industriais, administrativos e comerciais, edifícios de habitação e outros para fins sociais, obras de engenharia, reservas de terra e vias de comunicações), locomotivas e zorras diversas, equipamento rebocado (carruagens e vagões diversos), barcos rebocadores, vedetas para pilotos e outro equipamento básico diverso.

No âmbito da política do envolvimento do sector privado, através de contratos de concessão do direito de exploração, gestão e manutenção de infra-estruturas em regime de serviço público, os CFM criaram parcerias que implicaram que uma parte significativa, 47,3% do seu património (na maior parte bens do domínio público), fosse afectada às empresas concessionárias das quais os CFM são parte integrante, mantendo o direito de propriedade sobre tais infra-estruturas.

Assim, para melhor gerir este vasto património, os CFM adquiriram, neste mandato, um sistema informático de gestão integrado com módulo que permite a identificação completa do bem e criou igualmente a respectiva Direcção do Património.

A Direcção do Património é uma unidade orgânica de direcção e gestão de carácter funcional, transversal a toda a empresa, dotada da faculdade de emitir (no seu domínio de competências, e sob a orientação estratégica do Conselho de Administração) normas de cumprimento obrigatório para toda a empresa, na área do património das infra-estruturas e equipamento. 

2013

The year to improve rail haulage capacity and port expansion

- Rosário Mualeia, CEO CFM Company

Recent discoveries and the beginning of exploration and export of mineral and hydrocarbon resources in Mozambique are moving with (almost) everything and everyone and the Ports and Railways of Mozambique Company – CFM – could not be the exception.

In this edition, the Chairman of the Board of Directors of the CFM speaks of this and points the key challenges that this new era imposes on the company in the short and medium term and emphasizes that 2013 will be the year of the improvement of the rail haulage capacity and port expansion.

It is following the scenarios that glimpse for Mozambique that made it necessary to bring here the thoughts and strategy of the CEO of CFM, a man of easy verb and a communicator par excellence. Eng. Rosario Mualeia's words captivate the listener/reader so we invite you not to miss this opportunity:

What stock do you take of the first three years at the helm of CFM?

The Board of Directors of the Ports and Railways of Mozambique, - CFM - took office at a time when the sector faced great challenges, given the dynamics of our economy, with particular emphasis the beginning of exploration and export of coal from the Tete coal basin. The urgent need for a logistic capacity for transportation, handling and export, consolidation of infrastructure, leasing of rail and port; expansion projects of various international ports, a time that a set of actions undertaken under the complex Institutional Restructuring Program, now completed, were being consolidated.

2011 was certainly a year of great challenges that have been overcome thanks to the commitment of all. To this end, the company has defined clear objectives and everything is being done to promote the efficiency and competitiveness in the provision of services to customers and invest in ongoing staff training sector.

In the investments component, we consolidated the implemen-

tation of integrated computer management system - PHC - which is an important pillar for the development of the quality and efficiency of our company. It is an investment that aims to improve the quality of our management.

At the same time, and continuously, we are investing in communication and signaling infrastructure, but we also intend that track, Traction and towed material accompany this growth by giving timely and effective response to the growing needs of rail operation. Another area of great concern and that has deserved our full attention is rail safety, because it determines the success of our business.

We successfully concluded the Emergency Dredging of Access Channels, Pier and Maneuvering Bowls in the Port of Beira, as well as the hydraulic landfill for the construction of the future Coal Terminal. In this project we invested 43 million Euros of which 23 million from Mozambican Government, via the European Investment Bank, 10 million from the Dutch Government (via BERT, NL) and 10 million from CFM capital. ➡➡





To complement the dredging work and to ensure its efficient maintenance, CFM obtained, in 2011, through DANIDA, a funding of 40 million Euros for the purchase of a new dredger and improvement of the maritime service of the Port of Beira. This will significantly improve its competitiveness in relation to other ports in the region.

In the Port of Maputo, we also undertook a successful dredging of the access channels. To implement this project, valued at approximately USD 15 million, we created the Maputo Port Dredging Company - (EDPM, SA) - that will oversee the financing and dredging management of that port.

This project is funded, in 30% by the shareholders of EDPM, SA and the remaining 70% come from bank loans. The shareholders of EDPM, SA are CFM (49%), Grindrod Mauritius (25.5%) and DP World FZE (25.5%). These are also shareholders of MPDC, concessionaire of the Port of Maputo, with the social capital distributed in the same proportion.

The deepening dredging of access channels, basins and berths at the Port of Maputo was increased from 9.4m to 11m. Now you can handle vessels up to 70 tons of tonnage. It is an historical project in the development of the Port, because it allows great

improvements in terms of competitiveness of the Port of Maputo in relation to other ports in the region.

In fact, the projections that were made in relation to the region's economy pointed to the need of boosting the Port of Maputo, mainly increasing its handling capacity and reducing costs in order to make it more efficient and competitive, and the dredging to deepen the access channel was considered as one of the basic priority actions to be taken.

Regarding the central region, with the support of our government, we have endeavored to ensure that the reconstruction of the Sena railway line be completed soon, which will allow, the creation of conditions for development the Zambezi Valley, on the one hand, and the development of logistic conditions for the handling of large volumes of coal that have been announced by mining companies established in the Moatize coal basin.

The CFM also invested in the expansion and capacity of the Petroleum Terminal of the Port of Matola, from two to eight million cubic meters per year. It is crucial for the country and for the region, to create strategic reserves of fuel in the Port of Matola, and this initiative will be enhanced by the planned construction of the Port of Techobanine, which is another sizeable investment in our portfolio.

The highlight is the strengthening and improving the railway haulage and the port expansion in order to meet the growing demand of services of these two sectors stimulated by the current discovery and exploitation of minerals and hydrocarbons in various regions of Mozambique

At the inauguration of the Board of Directors, the Prime Minister challenged us to rethink some of the programs and projects of CFM in order to rapidly address the transportation of passengers and cargo and to develop an interactive and inclusive management, involving the participation of all. Actually, we have been cultivating these aspects to ensure the creative implementation of a transport policy. The reintroduction of passenger service on the Goba and Machipanda lines is an example.

Within the objectives previously formulated, the Board of Directors of CFM has identified, as a priority, the development of an inclusive management that will allow direct interaction between all actors within our production chain and also with our partners.

When all the essential aspects of restructuring are completed and within a framework of a fully rationalized CFM, we will commit ourselves to the internal organization of the company, giving it a new organic and functional structure, and redefinition of objectives.

The complex area of human resources continues to be the one with more emphasis in the management of the company. Institutional reform entailed a program of rationalization of workforce. Today, in a framework of a restructured CFM, we are facing new challenges that go through the training and qualifications of the workforce, the development of professional careers,

systematic evaluation of performance, enrollment of workers in the social security system, among other actions.

We believe that with commitment and dedication of the employees and managers at various levels, with the necessary support, leadership and supervision from the state and government, this company will continue to obtain positive results and contribute to the economic growth and social development of Mozambique. The geostrategic location of the country requires that the port and rail sector establish themselves as a lever for sustainable and effective development of Mozambique and a tool for the effective promotion of regional integration.

What is the stage of the Works in the Sena Railway, and when will be the completion and operation?

The central Railway System is designed to function as a catalyst for the development of the entire central region of the country and regional integration. It is in the central system that many initiatives and major projects, in terms of structuring of economic and social systems, are grounded. Therefore, monitoring of implementation of the Sena line project and the adoption of mechanisms to ensure its operability within the pre-established parameters, has been receiving attention at the highest levels of our Government.

It should be remembered that the Government of Mozambique selected through an international tender, the consortium formed by Indian RITES & IRCON for the reconstruction and operation of the Beira Railroad System, comprising Siena and Machipanda lines, with a total length of about 1.000kms, and celebrated with this consortium, a concession for a period of 25 years.

The transfer of the Machipanda line to private management occurred in December 2004 and, a year later, it was the turn of the Sena line. After the necessary adjustments of the calendar, it was agreed by all parties that the entire system should be rehabilitated until January 2009, according to previously defined standards and timetables.

The project was mainly financed by loans obtained by the Government of Mozambique from the World Bank (US\$104, 5 million) and the European Investment Bank (Euro42 million). The three shareholders, CFM, RITES and IRCON contributed USD7, 2 million, USD16, 8 million and USD16, 7 million respectively.

Due to the management inability to develop the project in accordance with the terms of the contract, procedures to safeguard the interests of the Government of Mozambique were activated. In mid-2008, our Government formally expressed its concern over the failure of the concession contract, asking RITES & IRCON to improve the quality of the project, or to give the CCFB management back to CFM.

In late 2009, when the contract between CCFB and RICON, CFM ended we decided to press RITES and IRCON to accept the ➡➡



SARA - SOUTHERN AFRICA RAILWAYS ASSOCIATION

- Meaning and importance to CFM of the company presidency of SARA and the hosting of the 3rd International Conference of the Association. SARA is a Railways Association of the Southern African Development Community-SADC, formed in 1996 with the main objective of promoting the commercial interests of the railways in the region. It is therefore in this context that we, as a railway company, and sharing this objective, show interest and enthusiasm in joining this association, in view to creating a strong group to ensure the defense of a fair competition in the area of land transport of passengers and goods. Since its inception in 1996, SARA has already held two meetings in Midrand, South Africa. These meetings created the environment for the successes achieved in the years 2010 and 2011 which boosted the idea of creating this association as a forum for discussion of contemporary railway issues.

While an organ of SADC, SARA's activities are guided by the SADC Protocol with regard to the areas of Transport, Communications and Meteorology. And the objectives laid out in the Protocol can be achieved if there is a fruitful cooperation between the members of the association, with respect to commercial operations, existence of skilled human resources, as well as an exchange of information and policy issues. The railway system is an integral component of the supply chain and therefore has an important role to play in promoting regional competitiveness and uplifting the living standards of the citizens of SADC, for being relatively cheaper compared to other types of transport, and also by allowing direct connections between major industrial centers and Sea Ports.

These advantages of the rail transport fall within the Millennium Decla-

ration of September 2000 which identified a number of specific targets for the reduction of poverty, including measures such as disease control, education, environmental sustainability and the development of a global partnership for our development in perspective.

See, for example, that some countries in the Hinterland, for not having direct access to the sea, suffer from the high costs on their imports and exports due to the use of extremely expensive means of transport. These high costs have a direct and negative impact on the quality of life of the people, on the regional competitiveness and hence on the region's economic development.

It is in this context that the Almaty Declaration and Action Plan of August 2003, which sought to address the special transport needs of Hinterland countries, it was agreed that the railways would be the solution to access problems for those countries.

So these are some of the issues that are discussed within the association. This year (2012) we took the responsibility of assuming the presidency and thus organize the 3rd Conference and Exhibition, a fact that fills us with great pride and encouragement. We are therefore proud to know that our colleagues have given us a vote of confidence to organize an event of this size, which will be attended, in addition to the representatives of the member railway companies, by several organizations representing various socioeconomic sectors of the African continent, namely Regulators, Investors and Financiers of Project in the Railway Industry, Fuel Transporting and Supply companies, Decision Makers, Financial Institutions, Transport Consultants, Experts in Technology and Information Systems. In a nutshell, the Conference will be attended by companies and all other actors who have identified themselves and manifested interest in rail and port processes.

Several issues related to the mode of action of our railways will be discussed at this conference, focusing on the issue of Promotion of a Perfect Integration of the Transport Services of Railway Companies in Southern Africa. In other words, the topics to be discussed in this conference relate, in a more comprehensive manner, with logistical and administrative processes of the transportation of goods and passengers in our region.

transfer of management back to CFM and, since then, CFM assume an active and greater role in the management of CCFB.

As a result of that, under the guidelines of the Council of Ministers, and for the breach of the concession contract, we terminated the contract with RITES & IRCON, and, last year, CFM took over the management of CCFB.

What actions CFM is triggering after the resumption of the Beira Railroad System management?

We are handling the situation in a way to allow the Beira Railroad System to fulfill its role in the critical logistics system inherent to the opening of the Zambezi Valley to progress and transportation of coal from Tete.

Indeed, after the termination of the contract and the subsequent transfer of the Central Rail System back to CFM actions were undertaken in order to conclude the first phase of rail reconstruction so passages and cargo can be moved. The works taking place since May this year and will extend for a period of 8 months, had a total cost of € 34,201,184.15, an amount that was used to fund the improvement of coal transport capacity from 2 million / year to 6.5 million / year. That means, among other actions, i) construction lines of intersection ii) improving the ability of transit through the construction of two new circuitry passage, and subsequent tamping and ballasting of the track, which will allow increased speed for locomotives and consequent reduction of travel time.



Armando Emílio Guebuza President of the Republic

Our perspective is to ensure that the Sena line is able to reach 12 million tons / year by 2013, and within three years - from 2016 - reach the figure of 20 million tons / year.

What is the current responsiveness of the Coal Terminal of the Port of Beira?

CFM is improving its infrastructure in order to provide excellent services for citizens as well as freight and goods, contributing to the economic development of the country.

In 2010 we signed with mining companies Vale and Riversdale Mozambique a memorandum aimed at rehabilitation, training and temporary use of existing coal terminal at the Port of Beira to ship the coal from Moatize and that allows the mining companies a capacity handle and ship about five million tons of coal per year.

Under the memorandum the signatories undertook to share the available capacity of the terminal in the proportion of 68% for Vale and 32% for Riversdale, based on "Take or Pay" contracts that were signed with CFM acting port operator. The works were completed in late August 2011.

With the completion of the emergency dredging at the Port of Beira, the conditions exist for them to dock at this strategic port ships with a capacity up to 60,000 tons of gross tonnage (DWT), 24 hours a day. Before, and due to the constraints in the access channels, the port could only handle ships with a capacity of less than 30,000 DWT and only during daytime, which caused massive losses to all players of the transport logistic chain.

For the emergency dredging project were invested 43 million

Euros, of which 23 million came from the Mozambican government, through the European Investment Bank, 10 million from Dutch Government Fund (ORET) and 10 million came from contributions from CFM.

It should be noted that the new coal terminal of Beira will only be fully operational from 2015. The completion of the rehabilitation of the Sena line will certainly enable us to increase the annual volume of cargo handled in the port of Beira to up to 20 million tons per year, mainly the export of coal from Moatize.

What is the impact of the international financial crisis in the Ports and Railways?

Despite the adverse international economic environment, we are pleased to note that, in the 2010 fiscal year, CFM registered a positive performance. The company continued to grow in various fields, namely in terms of the volumes of rail and port traffic, collection of revenue, the realization of investments that will allow us to make the company's strategic plan viable.

In 2011, the company registered revenue of 1,645 million meticals, equivalent to an increase of about 799 million meticals compared to the previous year.

When will the Ponta Techobanine Project be materialized?

This project, which will be implemented in an area of 22 hectares, is estimated at between 500 million and one billion US dollars, in its first phase, with projections of traffic of between 10 and 50 million tones per year.

This natural deep water port could be an important regional ➡

strategic reserve of fuel and an ideal infrastructure for the export of minerals from various countries such as Botswana, South Africa, Zimbabwe, among others. It is worth noting that Botswana recently announced the discovery of large reserves of coking coal and has a firm intention to export via Mozambique. The Government of Botswana, at the highest level, has expressed interest in participating in the search for potential partners and funding for the implementation of this project.

Considering that about 30% of international maritime traffic is realized through the Mozambique Channel, we can easily conclude that this mega project will boost regional economic development.

The natural conditions of the site where the Port will be built at Ponta Techobanine served as the basis for designing the deepwater port for maximizing its utilization and efficiency. Thus, in case of need, the port can be expanded to accommodate traffic of up to 200 million tons / year of bulk cargo in two basins and four terminals, namely: Multipurpose Terminal and General Cargo Terminal; Fuel Terminal (for strategic reserves); Terminal for Petrochemicals; Passenger Terminal and Marina.

Other major advantages that this site offers are:

- the distance from the mainland to the bathymetric line of 25 meters is less than 2000 meters. The depth of this port and can and will be enough to accommodate ships of 300,000 TBA or more and the largest container ships that currently exist in the world;
- The closest deepwater port for the hinterland countries of SADC;
- The dune sea that extends south with about 40 meters of height provides a natural protection from the winds for the coal deposits;
- Being an artificial interior port and without rivers that drain sediments the need for dredging is reduced to a minimum level..

What are the company's CFM projects in the areas of social responsibility, investments in locomotives, coaches and wagons?

CFM have a long and secular tradition in social responsibility initiatives, which consists in providing water and electricity to towns and cities along major railways, and construction or rehabilitation of schools, gardens, health centers, and complexes and port activities, homes for students and the elderly, vocational and academic education, among other activities.

In the education sector, CFM is a strategic partner through the project Um Olhar de Esperança (A Glimpse of Hope) and Comunidade Académica para o Desenvolvimento (Academic Community for Development), which aim to ensure that more children in the country have access to education. The company has awarded scholarships to company workers and their children, on the basis of merit. The company also invests in the training and education of children and youth who became orphans as a result of the Tenga rail accident occurred in May 2002. The commitment is to ensure education for these young people until the completion of university degrees.

In Health, a highlight goes to the annual sponsorship granted by CFM to the Heart Institute, the provincial hospitals of Sofala and Nampula, for the development of their research activities and assistance to our fellow citizens in need, among other institutions in the

field, a fact that allows Mozambican children lacking resources to also have access to specialized care and treatment. Still in the health sector, CFM have ensured full support to programs of prevention and fight against HIV-AIDS among its employees and their dependents through its Technical Unit to Combat AIDS (UT-CS).

Recently, in partnership with other public companies, and as part of its efforts to strengthen its commitment to the public well-being, CFM launched the campaign "The Heritage is Ours", which aims to raise awareness from civil society and the general public on the need for their full collaboration with the Government's efforts for the conservation and preservation of the country's vast public heritage, in order to stop the theft of electric cables, damage to the water supply network piping, destruction of fiber optic cables, theft of rails and other rail equipment, misuse of roads and bridges, lack of maintenance of buildings and infrastructure, everything that is causing incalculable damages to our economy and society.

What are the major challenges and prospects in relation to the passenger rail transport?

From January 2010 until June 2012 we transported over 10 million passengers. As it can be easily seen, the demand for passenger rail transport tends to grow exponentially, which means that despite being a service imminently of social nature, we as public managers, have been making efforts to find an ingenious way of satisfying the demand, helping to alleviate the suffering of thousands of citizens who daily seek our services.

We outline the strategies aimed at allocating more resources so we can deliver this essential service to our population with the necessary comfort, safety and efficiency. This is a complex challenge, due to the growing costs that this operation entails, but we should not evade our responsibility in the field of public service. It is in the wake of this strategy that we have reintroduced the new passenger service on the Goba and Machipanda lines.

Right now, at the level of the Southern Railway System, CFM operates daily passenger trains on the Goba, Ressano Garcia and Limpopo lines. Apart from long-haul service, the company operates an inter-urban passenger service linking Maputo City and Matola-Gare and Maputo City and Marracuene, thus ensuring the movement of thousands of people and goods. In the Central region, we have trains running between Beira and the town of Moatize, and between Beira and the border town of Machipanda.

What is scheduled for 2013?

Priority goes to the strengthening and improvement of the rolling stocks and port expansion in order to meet the growing demand for services in these two sectors stimulated by the current discovery and extraction of minerals and hydrocarbons in various regions of Mozambique.

What about support for railway clubs?

CFM as part of the public service promotion contributes to the promotion of culture, sports and social support that is its legacy for over a century of its existence. For us sports does not mean football alone. We always cherish the eclectic spirit. We are taking practical actions to preserve and dignify the vast heritage of railway clubs



Paulo Zucula, Minister of Transport and Communication

spread across the country, recovering and rehabilitating infrastructure and sporting associations.

In addition, we have been articulating a policy in this area that entails the revitalization of amateur sports and the spirit of association, favouring sports such as athletics, basketball, and swimming, amongst others. We have a great concern in keeping alive the modalities thought to be less significant. We are fully aware that many of those modalities brought glory to the railway clubs and the country in the past.

Accordingly, in addition to being part of the sponsors of Mocimboa do Vale, we contribute equally to the fund for the promotion of sports in Mozambique.

On the other hand, and in a particular way, we argue that Railways clubs should create their own sources of revenue, so as not to depend solely on CFM or other sponsors that support them also. Therefore, it is pertinent to recommend that the clubs should be managed with rationality and investments should yield returns, which will ensure their continuous independence.

We have the aim of making the railway clubs and sports and human development centers, hence our interest in supporting training projects such as tournament basketball tournaments known as mini-basket and football tournaments for children. Both tournaments bring together thousands of children across the country. We also have levels of training that produce many talents to our club and not only that.

For this we have to walk towards the separation of the management of sports as such of infrastructures, which involves exploring the benefits of the Law of Patronage from the various companies operating in our market, garnering sponsorships, and these must be managed seriously and responsibly, with due trans-

parency. The partners and athletes, who are the primary reason for the existence of the clubs, should be regularly informed, on an appropriate forum, on the current management and development plans of the sporting organization.

Can you tell us about the CFM's assets?

The CFM tangible assets, comprising some 30,000 items, is diverse, consisting of buildings (industrial buildings, administrative and commercial buildings, buildings for housing and others of social nature, engineering works, land reserves and communications means) locomotives and various dollies, towed equipment (carriages and wagons), tug boats, VEDETAS for pilots and several other basic equipment.

Under the policy of involving the private sector through concession contracts of the right of exploitation, management and maintenance of infrastructures under the public interest regime, CFM has created partnerships that allowed that a significant portion, 47.3% of its assets (mostly public domain assets), to be allocated to the concessionaire companies in which CFM is part of, while keeping the ownership rights over such infrastructure.

Thus, to better manage these vast assets, CFM acquired, in this mandate, an integrated computerized management system with a module that allows the full identification of assets and has also created the respective Directorate of Patrimony.

The Directorate of Patrimony is an organic unity of management of a functional nature, crosscutting to the entire company, endowed with capacity to issue (in its field of competence, and under the strategic guidance of the Board) mandatory compliance norms for the entire company in the area of infrastructures and equipment. 



Clotilde

Ércia

Célia

AS TRÊS PRIMEIRAS MULHERES MAQUINISTAS DO CFM

A centenária empresa Caminhos de Ferro de Moçambique fechou 2011 com “chave de ouro”, ao graduar, em Dezembro, as três primeiras mulheres formadas como maquinistas, de um total de 44 novos profissionais, depois de um longo processo que começou com um total de 167 protagonistas. A formação propriamente dita durou 16 meses.

Falando para a revista Xitimela, as três maquinistas disseram que não raras vezes tiveram de enfrentar momentos adversos, muitos deles motivados por pensamentos preconceituosos, com certas pessoas, incluindo alguns amigos e familiares, tentando desencorajá-las, alegando que tinham “abraçado um parceiro errado”, porque a profissão de maquinista “é exclusivamente para homens”. Mas também houve quem as incentivou.

O desmentido crasso da teoria de que a carreira de maquinistas está “naturalmente reservada aos homens” ►►►



pode ser encontrado na pessoa de Clotilde Maíta, 28 anos de idade, solteira e mãe de uma filha, que à data do fim do curso era, por mérito próprio, chefe do grupo dos 44 formandos. Aliás, pode se dizer mesmo que Clotilde é uma mulher ambiciosa, no sentido positivo da palavra, a avaliar pelo que nos afiançou, com um cativante sorriso: “o meu sonho de infância era tripular aeronaves, mas no lugar do ar estou na linha férrea, mas nem por isso me dou por fracassada, muito pelo contrário”. **CFM**



CLOTILDE MAÍTA

Idade: 28 anos
Estado civil: Solteira
Habilitações literárias: 12.ª classe
Altura: 1,70 metro
Peso: 62 kg
Sonho: Pilotar aeronaves
Virtude: Optimista
Defeito: Impaciente
Personalidade que admira: Ivânia Mudanisse (Dama do Bling)
Artista predilecto: Hermínio (jovem cantor moçambicano de música romântica)
Lugar que gostaria de conhecer: Dubai
Tempos livres: ler e ver televisão
Programa de televisão predilecto: Estilo e Vida (Televisão Miramar)
Desporto preferido: Voleibol
Melhor prato: Couve com camarão fresco
Bebidas: Sumo natural
Livro: “Niketche”, de Paulina Chiziane



ÉRCIA PAULO

Idade: 24 anos
Habilitações literárias: 12.ª classe
Altura: 1,76 metro

Peso: 72 kg
Sonho: Inspectora de Tracções do CFM
Personalidades que admira: Luísa Diogo (antiga Primeira-Ministra de Moçambique) e Verónica Macamo (Presidente da Assembleia da República)
Lugar para conhecer: Brasil
Artista que admira: Neyma
Tempos livres: Passear e namorar
Virtude: Facilidade de fazer amizades
Defeitos: Pessimista
Modalidade desportiva preferida: Andebol
Programa de televisão: Seja qual for, desde que aborde lazer e entretenimento
Prato predilecto: Massa esparguete acompanhada de beringela
Bebidas: Sumo natural
Livro: Sem hábito de leitura



CÉLIA GUILUNDO

Idade: 30 anos
Estado civil: Solteira
Habilitações literárias: 12.ª classe
Altura: 1,78 metro
Peso: 72 kg
Sonho: Ser médica
Personalidade que admira: Luísa Diogo
Artista que admira: Pérola (Angola)
Tempos livres: Estar em casa com a família
Programa de televisão: Programa do Gugú (Televisão Miramar)
Bebida preferida: Cerveja “Sarita”
Virtude: Desejo de aprender sempre mais algo
Defeito: Dificuldades de esquecer mágoas do passado
Lugar que gostaria de conhecer: Portugal
Modalidade desportiva preferida: Futebol
Prato predilecto: Matapa com arroz
Melhor livro: “Ualalapi”, de Ungulani Ba Ka Khosa



PORTOS DO NORTE, SA

EMPRESA MOÇAMBICANA DE GESTÃO DO PORTO DE NACALA

Gerir um porto destinado
a servir todo o norte de
Moçambique
é o nosso maior desafio



Serviços Prestados

- Gestão de Serviços Portuários
- Operação e manuseamento de equipamentos
- Administração dos serviços de estiva
- Gestão de terminais portuários
- Recebimento, armazenagem e despacho de bens e produtos
- Amarração e desamarração de navios

Rua de Sidano, N° 61, 1° Andar, Flat Nr. 3, Polana Cimento

Tel.: +258 21 49 84 77 Fax: +258 21 43 84 82

MAPUTO



Clotilde



Célia



Ércia

THE FIRST THREE WOMEN TRAIN PILOTS OF CFM

The century-old company of Caminhos de Ferro de Moçambique (Mozambique Railways) closed 2011 with the “golden key” by graduating in December, the first three women trained as train pilots, from a total of 44 new professionals, after a long process that began with a Total 167 protagonists. The training lasted 16 months.

Speaking to the magazine Xitimela the three drivers said that not rarely they had faced adverse moments, many of them motivated by prejudiced thoughts with certain people, including some friends and family, trying to discourage them, by claiming they had “embraced a wrong partner,” because the profession of train pilot is exclusively for men.” But there were also those who encouraged them.

The denial of the crass theory of crass that the career of train drivers is “naturally reserved for men” can be found in the person of Clotilde Maita, 28 years old, single mother of ►►



a daughter, who at the end of the course, to her credit, was the group leader of the 44 trainees. Indeed, it may even be said that Clotilde is an ambitious woman, in the positive sense of the word, judging by what she told us with a captivating smile: "My childhood dream was to pilot aircraft, but instead of being on the air I'm in rail line but I do not really consider it a failure, quite the contrary. " **CFM**



CÉLIA GUILUNDO

Age: 30 years old
Marital status: Single
Academic qualifications: Grade 12
Height: 1, 78 meters
Weight: 72 kg
Dream: Being a medical doctor
Personality she admires: Luisa Diogo
Beloved Artist: Pérola (Angola)
Leisure: Being home with family
Favorite TV show: Programa do Gugú (Miramar Television)
Beverage: "Sarita" beer
Virtue: Always a desire to learn something more
Defect: Difficulties to forget past hurts
Place she'd like to visit: Portugal
Favorite sport: Football
Favorite dish: Matapa with rice
Best book: Ualalapi, of Ungulani Ba Ka Khosa

Age: 28 years old
Marital status: Single
Academic qualifications: Grade 12
Height: 1, 70 meters
Weight: 62 kg
Dream: Piloting aircraft
Virtue: Optimistic
Defect: Impatient
Personality she admires: Ivânia



CLOTILDE MAÍTA

Mudanisse (Dama do Bling)
Beloved Artist: Herminio (young Mozambican singer of romantic music)
Place she'd like to visit: Dubai
Leisure: read and watch television
Favorite TV show: Estilo e Vida (TV Miramar)
Favorite sport: Volleyball
Best dish: fresh shrimp with cabbage
Beverages: Natural Juice
Book: Niketche, of Paulina Chiziane



ÉRCIA PAULO

Age: 24 years old
Academic qualifications: Grade 12
Height: 1, 76 meters

Weight: 72 kg
Dream: Being Tractions Inspector at CFM
Personalities she admires: Luisa Diogo (former Prime-Minister of Mozambique) and Verónica Macamo (President of the Assembly of the Republic)
Place she'd like to visit: Brazil
Beloved Artist: Neyma
Leisure: Walking and dating
Virtue: Easy to make friends
Defects: Pessimistic
Favorite sport: Handball
Favorite TV Show: Whatever, so long it covers leisure and entertainment
Favorite dish: Spaghetti Pasta with eggplant
Beverage: Natural Juice
Book: Without reading habit

Rede Nacional de Transmissão (Backbone)



A TDM oferece as melhores soluções em comunicações de voz, dados, Internet, sinal de Televisão e de Rádio, através de uma Rede de Transmissão moderna e eficiente, contribuindo, deste modo, para o desenvolvimento sócio-económico do País.



Lourenço Marques/Maputo

O porto carvoeiro da África Austral

Por António Sopa

A vocação do porto de Lourenço Marques/Maputo como exportador de carvão começou a revelar-se ainda nos últimos anos do século XIX. Na verdade, em Janeiro de 1897, o cônsul português em Durban, em ofício dirigido ao então Governador do distrito de Lourenço Marques, dava notícia do descontentamento existente naquela localidade provocado pelo abastecimento irregular dos navios, causando-lhes graves prejuízos. Aquela autoridade via assim uma possibilidade de o porto moçambicano poder tornar-se, com vantagem, num porto abastecedor de carvão.

Ainda nesse mesmo ano, Emílio de Roure, na qualidade de director técnico de uma mina de carvão no “distrito de Midelbourg” no Transvaal, solicitava que lhe fosse concedido um local para depósito de carvão para “exportação e consumo”, desejando estabelecer no mesmo local uma ponte-cais. Ainda se chegou a assinar um contrato provisório para a concretização deste projecto, que nunca chegou a concluir-se. Nos anos seguintes, novas solicitações nesse sentido foram feitas por outras empresas, como foi o caso da *The Hansen-Schirader Company*, que solicitou a “adaptação da ponte do caminho de ferro para descarga de carvão”. Mas talvez

o caso mais sério tenha sido apresentado pelos directores da *The Lourenço Marques Wharf Company Ltd*, *The Transvaal Consolidate Coal Mines Ltd*, igualmente sócios da empresa *Wilken & Ackerman*, apresentando-se como proprietários de “400 milhas quadradas de excelente carvão de pedra do Transvaal”, solicitando a construção duma ponte-cais neste porto. Diziam então, como justificação para o seu pedido, que tinham já exportado 15.000 toneladas de carvão do Transvaal e que tinham contratos para o fornecimento de outra quantidade igual, mas a “falta de cais acostável neste porto, e de outras comodidades que oferece o de Durban, têm já alguns navios com prejuízo dos suplicantes preferindo este ao de Lourenço Marques”.

Naquele momento, o porto de Lourenço Marques iniciava ainda os primeiros passos para a sua existência, apesar de se terem construído já algumas infra-estruturas, como era o caso da ponte da Capitania e da Alfândega, mas que não permitiam a atracação de grandes navios. Existia uma terceira ponte, conhecida como da “companhia neerlandesa”, por onde se escoava o material pesado destinado ao caminho de ferro sul-africano. Só em 1902, com a

construção duma ponte-cais definitiva, ainda em madeira, que viria a denominar-se “Cais Gorjão”, se começará a alterar esta grande limitante do porto moçambicano.

Na ausência da ponte-cais, os grandes fornecedores de carvão na cidade, como eram as empresas *De Waal, Wilcken & Ackermann, Allen Wack, Hans Schrader e Álvaro Amorim Borges*, alugavam chatas e batelões à *Empresa Africana, Rand Delagoa Bay e Anglo-German*. Um batelão destes transportava normalmente 200 toneladas, custando 5 libras diárias. O carvão era embarcado em sacas, ou então directamente dos batelões ou lanchas, empregando-se neste caso pequenos cestos. Dez sacas grandes, ou onze pequenas, carregavam uma tonelada daquele mineral.

A empresa *Allen Wack*, neste período, movimentava diariamente cerca de 200 toneladas de carvão, empregando para isso 30 trabalhadores negros, que recebiam um salário variável entre 600 e 800 réis, sendo estes dirigidos por um capataz branco.

Mas ainda assim, havia uma visão optimista no que respeitava à exportação do carvão pelo nosso porto, em resultado também dos progressos que se davam nas minas sul-africanas:

“Quase todos os navios entram com bastante carga, e saem com muito pouca, ou em lastro, devendo, contudo, esperar-se que em pouco tempo possa exportar-se por aqui em grande escala o carvão de pedra, cuja exploração começa a fazer-se em maior escala no Transvaal, e a encontrar-se aquele de melhor qualidade.”

Ainda na fase inicial da construção do porto definitivo, quando se discutia a administração do cais e as disposições para o seu projecto de regulamento, pôs-se então a questão de levar a cidade a deixar de ser apenas uma “estação de trânsito” e transformar-se num importante centro comercial. Para isso importava vencer as desvantagens ainda existentes, que se prendiam com a instabilidade dos direitos aduaneiros, a falta de uniformidade das tarifas e os elevados direitos a que estavam sujeitas as mercadorias estrangeiras.

Até esse momento, a cidade vivia apenas do tráfego ferroviário ascendente, do serviço combinado. Importava descobrir um tráfego descendente que, aproveitando os vagões vazios, pudessem gerar dividendos para o caminho de ferro local. Será assim que, em 15 de Fevereiro de 1906, o eng^o Lisboa de Lima, director dos CFLM (Caminhos de Ferro de Lourenço Marques), afirmaria o seguinte:

“Mas atenta à natureza das explorações actuais do Transvaal, o único tráfego descendente que, pela sua importância, poderíamos ambicionar para os CFLM era o tráfego do carvão; é este o único que, quer pela sua qualidade, quer pelas novas condições que cria para o porto, merece a pena provocar ainda que nos leve a despesas importantes, decerto rápida e largamente compensadas num curto prazo de tempo (...). O criar-se o tráfego do carvão em larga escala por meio de adequadas tarifas e adequa-

do processo de recepção e fornecimento a navios ancorados no porto ou atracados ao cais, tudo por forma a permitir um preço convidativo para a tonelada de carvão posto a bordo, e um rápido processo de fornecimento do mesmo aos navios, é o problema mais interessante dos actuais problemas de Lourenço Marques e seu porto.”

Já nessa altura o Transvaal reclamava insistentemente por esse melhoramento, por encarar o nosso porto como a saída natural do carvão da região de Witbank. Mas os custos de utilização do porto moçambicano eram ainda desvantajosos, quando comparados com os de Durban. Só após demoradas negociações, concluídas com a assinatura dum acordo em Fevereiro de 1908, foi estabelecido que os caminhos de ferro sul-africanos pagariam aos CFLM uma taxa terminal de 4,5 pence por tonelada de carvão exportada por Lourenço Marques. Por seu lado, os caminhos de ferro moçambicanos comprometiam-se a construir um depósito de carvão e, quando o aumento da exportação o justificasse, outras facilidades seriam concedidas como a construção de instalações especiais.

No ano seguinte, o carvão representava já o maior tráfego de exportação do porto moçambicano e, em 1914, este era considerado o primeiro porto da África Austral, no que respeitava à exportação de carvão como carga. O aumento constante do tráfego levou ainda a que se criasse em 1913 uma *Secção de Carvão*, instalada provisoriamente num dos armazéns do cais. Esta exportação era fundamentalmente destinada ao mercado indiano, sofrendo forte concorrência do minério japonês e australiano.

Apesar das previsões serem as mais optimistas, este tráfego viria a sofrer profundas alterações no final da década de 20. As exportações tinham uma tendência crescente para diminuir, afectando também fortemente as receitas, em virtude das tarifas terem sido reduzidas, com o objectivo de facilitar a saída do carvão pelo porto local. A “Associação dos Proprietários das Minas do Transvaal” tinha dificuldades em competir com o carvão inglês e indiano, nos mercados orientais. Por outro lado, o carvão do Transvaal tinha também encontrado um novo mercado no interior da própria África do Sul, com o estabelecimento das indústrias do aço e a extracção de óleos. O porto de Lourenço Marques viu-se assim obrigado a encontrar novos tráfegos, como fruta e açúcar, que pudessem substituir com êxito a diminuição do tráfego do carvão.

Esta situação viria a inverter-se no decorrer da II Guerra Mundial, fazendo-se nessa altura as maiores exportações de carvão no decorrer do antigo período colonial. O bom desempenho do porto de Lourenço Marques permitiu igualmente obter-se outras importantes vantagens para o CFM. O engenheiro Fernando Teixeira, director da empresa no antigo período colonial, afirmaria nas páginas desta revista, por ocasião do centenário do CFM:

“Quer na I quer na II Guerra, o porto de Lourenço Marques ➡➡

serviu essencialmente para exportação de carvão para abastecimento de navios, e ele, aproveitando isso, conseguiu dos americanos os fornecimentos de equipamentos e materiais, que eram por

quotas. Ele conseguiu que fossem fornecidos os sobressalentes e pneus necessários para manter a camionagem a trabalhar. Se não fosse isso, todo o país tinha parado.”

TRÁFEGO DE CARVÃO NO PORTO

ANOS	TRÁFEGO TOTAL (EXPORTAÇÃO, CONSUMO LOCAL E CFLM)	EXPORTAÇÃO
1905	63.000	?
1906	63.000	39.794
1907	84.000	58.821
1908	127.000	107.582
1909	182.000	165.381
1910	164.000	156.719
1912	388.000	364.597
1913	693.000	662.292
1914	605.875	578.215
1915	525.729	495.172
1916	815.423	771.443
1927 28	584.552	246.545
1928 29	576.367	224.022
1929 30	512.668	200.662
1930 31	430.176	347.651
1931 32	284.956	203.686
1932 33	249.540	172.636
1933 34	342.765	272.107
1934 35	366.940	299.415
1936	461.195	385.638
1937	571.558	506.305
1938	694.733	611.640
1939	573.553	487.129
1940	605.632	517.693
1941	676.315	579.921
1942	1.138.432	1.044.486
1943	1.402.354	1.305.999
1944	2.518.304	2.410.129
1945	2.706.969	2.577.010
1946	2.312.806	2.180.859
1947	936.241	1.450.564
1948	1.338.664	785.450
1949	1.688.280	1.172.966
1950	881.539	1.513.202
1951	630.710	729.751
1952	1.610.655	475.298

ANOS	TRÁFEGO TOTAL (EXPORTAÇÃO, CONSUMO LOCAL E CFLM)	EXPORTAÇÃO
1953	723.361	580.612
1954	874.849	666.110
1955	747.516	556.979
1956	776.981	563.865
1957	1.029.423	772.459
1958	1.101.891	837.270
1959	723.355	440.636
1960	628.192	448.300
1961	700.916	460.030
1962	914.956	616.226
1963	731.830	320.248
1964	904.736	584.555
1965	958.086	542.613
1966	818.405	500.580
1967	696.923	398.396
1968	855.573	529.806
1969	?	80.262
1970	?	143.950

Instalações e maquinismos

Inicialmente, o processo de exportação consistia em levar os vagões que vinham do Transvaal, carregados de carvão, até à ponte-cais. Aí, eram baldeados em cestos, transportados à cabeça de trabalhadores africanos, para os porões ou *bunkers* (paióis) dos navios. O serviço feito desta forma era considerado moroso e caro, sendo ainda encarado como uma “solução imperfeitíssima quando se trata(va) de navios que o transportavam nos porões em grande quantidade”. O transporte realizado desta maneira provocava também problemas graves de armazenagem no porto, obrigando a demoras consideráveis dos vagões. Assim, viria a ser construído um depósito de carvão, localizado no km 3, com a capacidade de 3000 toneladas, que entrou em funcionamento em finais de 1907.



Ainda que o acordo de 1908, assinado entre os caminhos de ferro sul-africanos e moçambicanos, obrigasse à construção duma instalação carvoeira no porto de Lourenço Marques, até Outubro de 1913, esta só viria a ser inaugurada em 18 de Maio de 1914. A “carvoeira n.º 1”, como viria a ser futuramente conhecida, que ainda existe no porto, foi montada pela empresa *Bottomley Engineering Co*, de Joanesburgo, tendo a fiscalização dum engenheiro da casa construtora – *McMyler*.

O aparelho foi erguido a montante do cais, tendo a capacidade normal para o carregamento de 400 toneladas por hora. O aparelho é uma estrutura de ferro de 20 metros de altura que eleva por meio dum “berço” accionado por guinchos eléctricos, os vagões carregados de carvão. Cada ciclo de operações, isto é: puxar o vagão para o berço, elevá-lo, despejá-lo, arriá-lo e retirá-lo do aparelho, para dar entrada a outro, incluindo a pesagem do vagão cheio e depois de esvaziado, deve levar cerca de quatro minutos.

A instalação é movida exclusivamente por electricidade e compreende sete motores. Para manobrar estes motores e respectivos guinchos eram precisos apenas três homens, um dos

quais trabalhava no compartimento à altura de 15 metros, outro no extremo exterior do tabuleiro e o terceiro a nível do cais.

Posteriormente, após avarias que a “carvoeira n.º 1” viria a sofrer, em 1918, 1919, 1920 e 1921, e às perspectivas optimistas que este tráfego apresentava, o Conselho de Administração do CFLM pensava, desde 1916, prolongar a ponte-cais e instalar uma nova carvoeira. Pensava-se então aproveitar o guindaste de 60 toneladas, ainda existente no porto de Maputo, que fora construído em Cardiff (Inglaterra), especialmente para carregar carvão. Esta solução foi posta de lado e, em Outubro de 1920, foi aberta a proposta para a construção das novas instalações. Três anos mais tarde, em Maio de 1923, esta encontrava-se já completamente pronta. As instalações da “carvoeira n.º 2” começariam a ser demolidas em Outubro de 1968. *CFLM*



LOURENÇO MARQUES | MAPUTO

The Coal Port of Southern Africa

By António Sopa

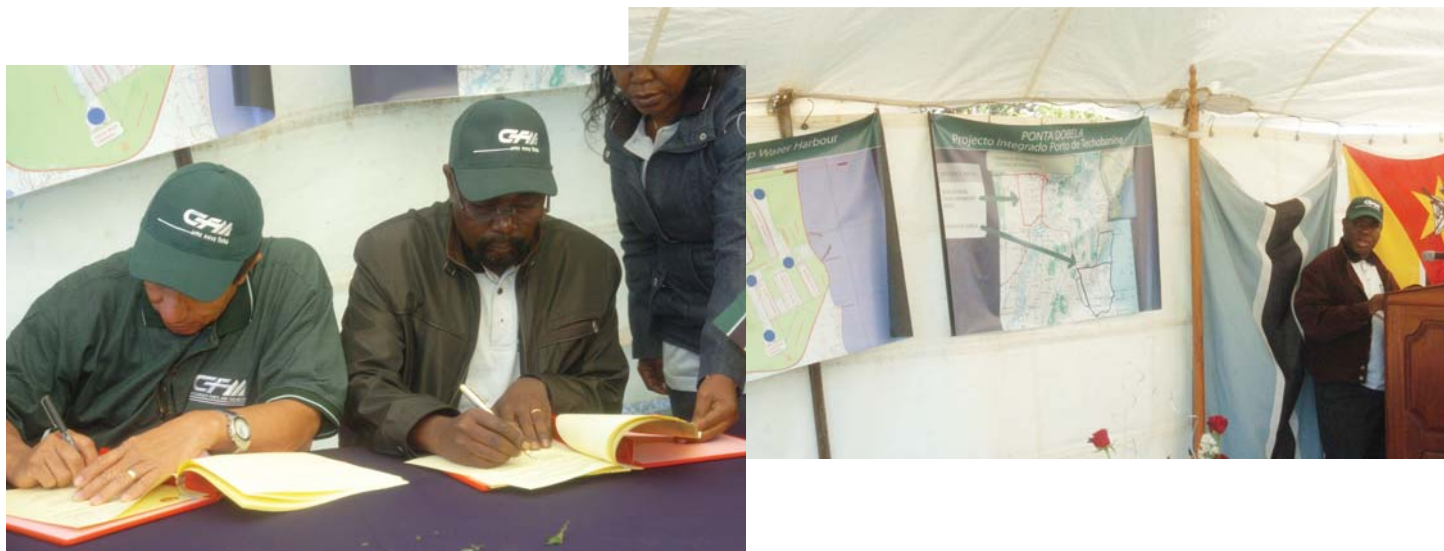
The vocation of the port of Lourenço Marques | Maputo as an exporter of coal began to reveal itself in the late years of the nineteenth century. In fact, in January 1897, the Portuguese consul in Durban, in a letter to the then Governor of the District of Lourenço Marques gave news of discontent existing in that locality caused by irregular supply vessels, causing them serious harm. Thus, that authority was considering the possibility of the Mozambican port becoming advantageously a coal bunkering port.

Later that same year, Emilio de Roure, acting as technical director of a coal mine in the “district of Midelbourg”, in Transvaal, was requesting that he be granted a place to deposit coal for “export and local consumption”, and wanted to establish, at

the same place, a jetty. A provisional contract to implement this project was signed, but it was never concluded.

In the following years, new requests to this effect were made by other companies, as was the case of The Hansen-Schirader Company, requesting the “adaptation of the railway bridge for unloading coal.” But perhaps the most serious case was presented by the directors of The Lourenço Marques Wharf Company Ltd, the Transvaal Consolidate Coal Mines Ltd, which was also partner in Wilken & Ackerman, presenting themselves as owners of “400 square miles of excellent coal in Transvaal”, and requesting the construction of a jetty in the Lourenço Marques port.

As a justification for their request, they said to already have exported 15,000 tons of Transvaal coal and had contracts to su-



pply another equal amount, but the “lack of berth at the port and other facilities, like the ones Durban offered, has already harmed some ships, causing losses to the petitioners forcing to opt for this and not Lourenço Marques”

At that time, the port of Lourenço Marques also had began the first steps for its existence, despite having already built some infrastructure, as was the case of the Captaincy bridge and of the Customs bridge, but that did not allow the berthing of large ships. There was a third bridge, known as belonging to the “Dutch company”, through which heavy material for the South African railways were being flowed. Only in 1902, with the construction of a definitive jetty, still in wood, which would be called “GorjãoWharf”, the big limitations of the Mozambican port started to change.

In the absence of a jetty, the major coal suppliers in the city, as were the companies De Waal, Wilcken & Ackermann, Allen Wack, Hans Schrader and Álvaro Amorim Borges, rented barges from the African Company, Rand Delagoa Bay and Anglo-German. A barge, normally, carrying 200 tons, cost 5 pounds daily. The coal was shipped in bags, or directly from barges or boats, in this case, using small baskets. Ten big bags or eleven small bags had a capacity to carry a ton of that mineral.

The company Allen Wack, in this period, moved about 200 tons of coal daily, employing for that 30 black workers, who

received a salary varying between 600 and 800 reis, and were overseen by a white foreman. But still, there was an optimistic view in exporting coal through our port, also as a result of the progress that was taking place in South African mines:

“Almost all ships come with enough cargo, and leave with very little, or in ballast, however we must expect to export coal through here in large scale very soon. Coal exploration in Transvaal is now being done in a larger scale, and finding one of better quality. “

Still in the early phase of the construction of the port, when the administration of the pier and the provisions for its draft regulation were still being discussed, a question of bringing the city to stop being just a “transit station” and transform it into an important commercial center had been raised. To overcome this, it was important to subdue the still existing disadvantages, which clung to the instability of custom duties, lack of uniformity of rates and the high duties that foreign goods were subject to.

Until that time, the city was just living of ascending rail traffic, the combined service. It was important to discover a downward traffic that, making the best of empty wagons, could generate dividends for the local railway. It would be so that, on 15 February 1906, Eng^o Lisbon Lima, director of CFLM [Railways of Lourenço Marques], would say the following:

“But, mindful of the nature of the current explorations of ►►

the Transvaal, the only descending traffic which, by its importance, we could aspire for the CFLM was coal traffic, this is the only one, because of its quality, either by creating new conditions for port, it is worth still, although that leads us to major expenses, certainly, quickly and largely to offset in a short period of time

YEARS	TOTAL TRAFFIC (EXPOR, LOCAL CON- SUMPTION CFLM)	EXPORT
1905	63.000	?
1906	63.000	39.794
1907	84.000	58.821
1908	127.000	107.582
1909	182.000	165.381
1910	164.000	156.719
1912	388.000	364.597
1913	693.000	662.292
1914	605.875	578.215
1915	525.729	495.172
1916	815.423	771.443
1927 28	584.552	246.545
1928 29	576.367	224.022
1929 30	512.668	200.662
1930 31	430.176	347.651
1931 32	284.956	203.686
1932 33	249.540	172.636
1933 34	342.765	272.107
1934 35	366.940	299.415
1936	461.195	385.638
1937	571.558	506.305
1938	694.733	611.640
1939	573.553	487.129
1940	605.632	517.693
1941	676.315	579.921
1942	1.138.432	1.044.486
1943	1.402.354	1.305.999
1944	2.518.304	2.410.129
1945	2.706.969	2.577.010
1946	2.312.806	2.180.859
1947	936.241	1.450.564
1948	1.338.664	785.450
1949	1.688.280	1.172.966
1950	881.539	1.513.202
1951	630.710	729.751
1952	1.610.655	475.298

[....]. creating the traffic of coal on a large scale through appropriate rates and adequate process of receiving and supplying the ships anchored in port or moored to the pier, all to enable an affordable price for a ton of coal put on board, and a rapid process of providing the same vessels, is the most interesting pro-

YEARS	TOTAL TRAFFIC (EXPOR, LOCAL CON- SUMPTION CFLM)	EXPORT
1953	723.361	580.612
1954	874.849	666.110
1955	747.516	556.979
1956	776.981	563.865
1957	1.029.423	772.459
1958	1.101.891	837.270
1959	723.355	440.636
1960	628.192	448.300
1961	700.916	460.030
1962	914.956	616.226
1963	731.830	320.248
1964	904.736	584.555
1965	958.086	542.613
1966	818.405	500.580
1967	696.923	398.396
1968	855.573	529.806
1969	?	80.262
1970	?	143.950

blem of current problems of Lourenço Marques and its harbor. “

At that time already, Transvaal insistently demanded that improvement, because it saw our port as the natural outlet of the coal produced in the Witbank region. But the costs of using the Mozambican port were still disadvantageous when compared with Durban. Only after lengthy negotiations, concluded with the signing of an agreement in February 1908, it was established that South Africans railways would pay a fee to CFLM terminal of 4.5 pence per ton of coal exported by Lourenço Marques. For its part, the Mozambican railways undertook to build a coal deposit and, when the increase in exports was justified, other facilities would be provided such as the construction of special facilities.

In the following year, coal already accounted for the most export traffic going through the Mozambican port and, in 1914; this was considered the first port in southern Africa, in what the export of coal as cargo concerned. The steady increase in traffic

led to further creation, in 1913, of a Division of Coal, which was temporarily installed within one of the warehouses of the pier. This export was mainly destined for the Indian market, experiencing strong competition from Japanese and Australian ore.

Despite the fact of the forecasts being the most optimistic, the traffic would undergo profound changes in the late 20s. Exports had an increasing tendency to diminish, strongly affecting revenues because tariffs had been reduced, in order to facilitate the exit of coal through the port site. The "Mine Owners Association of the Transvaal" had difficulty competing with the English and Indian coal in eastern markets.

On the other hand, Transvaal coal had also found a new market within South Africa itself, with the establishment of the steel and oil extraction industries. The port of Lourenço Marques was thus forced to find new trades, such as fruit and sugar, which could successfully replace the decline in coal traffic.

This situation would reverse itself during World War II, becoming, at that time, the largest coal exports during the colonial period. The good performance of the port of Lourenço Marques, also allowed other important advantages for CFM to be obtained. The engineer Fernando Teixeira, former director of the company in the colonial period, argue in the pages of this magazine on the occasion of the centenary of CFM:

"Either during First or in the Second War, the port of Lourenço Marques served primarily to export coal to supply ships, or, the port, taking advantage of that, managed to receive quotas of supplies in equipments and materials from the Americans. The port succeeded in ensuring that spare parts and tires needed to keep trucking work were supplied. If that had not happened, the whole country would have stopped."

Plant and Machinery

Initially, the export process, consisted of bringing the wagons, loaded with coal, coming from the Transvaal up to the jetty. There, they were transshipped in baskets, which were head carried by African workers to vessels' bunkers. The service done this way was time consuming and expensive, and even seen as a worse "solution when it comes to ships carrying large quantities."

The transport performed in this manner also caused serious problems of storage in the port, forcing significant delays and thus long time to free the wagons. Thus, a coal deposit, located at km 3, with capacity of 3,000 tons, would be built and it came into operation in late 1907.

Though the agreement of 1908, signed between the South

Africans railways and Mozambicans, obliged the construction of a coal plant in the port of Lourenço Marques, until October 1913, this was only to be opened on May 18, 1914. The "Carvoeira Nr. 1" (Coal-cellar 1), as it came to be known, and that still exists in the harbour, was assembled by Bottomley Engineering Co, Johannesburg, with the supervision of an engineer home builder - McMyler.

The device was built upstream of the pier, with the normal loading capacity of 400 tons per hour. The device is a steel structure 20 feet high that elevates through "cradle" driven by electric winches, wagons loaded with coal. Each cycle of operations, i.e.: pull the wagon to the crib, elevate it, lower it, and remove it from the device to give space to another, including the weighing of the wagon full and after emptying, all that should take about four minutes.

The installation is powered exclusively by electricity and comprises seven engines. To handle these motors and their respective winches, only three men were needed, one of which worked in a compartment at 15 meters height, the other in the outer end of the tray and the at the jetty level.

Later, after "Carvoeira 1" had been damaged, in 1918, 1919, 1920 and 1921, and the optimistic outlook that this traffic had presented, the Board of Directors of CFLM had thought, since 1916, of extending the jetty and install a new coal-cellar.

At the time, It was thought of using the 60-ton crane, still existing in the port of Maputo, which had been built in Cardiff (England), specially to load coal. This solution was put aside and, in October 1920, a proposal for the construction of new facilities was opened. Three years later, in May 1923, it was already completely ready. The premises of "Carvoeira 2" would begin to be demolished in October 1968. 





**SABER ESTAR
DESPORTO
NO
COMO NA VIDA – UM DOS
PRINCÍPIOS DO CLUBE
FERROVIÁRIO DE MAPUTO**



Na presente edição da revista, decidimos dedicar um capítulo ao desporto, por isso conversámos com o presidente cessante do Ferroviário de Maputo, Eng.º Adelino Mesquita, para nos dar uma breve resenha sobre a sua passagem pelo clube.

**PRESIDENTE CESSANTE DO
CLUBE FERROVIÁRIO DE MAPUTO**
Eng.º Adelino Mesquita



“Não é fácil conciliar a tarefa de presidente de clube com a de gestor sénior no CFM.”

Constituiu para mim uma grande honra e privilégio ter dirigido a direcção do Clube Ferroviário de Maputo, o qual detém um longo e vasto historial desportivo que se reflecte não só na sua dimensão como clube e património edificado, mas, sobretudo, nas inúmeras conquistas desportivas nas suas diversas modalidades.

Não é fácil conciliar a tarefa de presidente de clube com a de membro do Conselho de Administração no CFM, mas, graças a uma equipa de colaboradores dedicados que constituíam o elenco directivo assim como uma Direcção Executiva virada para a gestão do clube no seu quotidiano, foi possível gerir o clube e conquistar alguns sucessos de relevo.

“Temos de ser honrados e honrarmos os nossos compromissos. Temos de saber estar no desporto como na vida”

Quando assumi a direcção em 2010, o clube estava a desenvolver um trabalho de rejuvenescimento das suas equipas em todas as suas modalidades, sendo de destacar o futebol sénior, por tudo o que representa para os nossos associados e para a sociedade no geral.

Passámos por momentos difíceis porque estávamos, simultaneamente, a preparar uma equipa para o futuro e a competir ao mais alto nível. Ora, em alta competição e para os sócios, em particular, os resultados imediatos são importantes. No futebol, sem resultados, é como se quase nada estivesse a ser feito.

Este cenário acontece quando a crise económica mun- ➤➤



dial atingiu o seu auge e muitos parceiros do clube tiveram de suspender os seus patrocínios e por consequência perdemos muitos atletas considerados preponderantes.

A conjuntura económica difícil que afectava o clube levou-nos a tomar a decisão de consciencializar os sócios para a possibilidade de termos uma época desportiva muito difícil pelo facto de terem saído do clube atletas nucleares. Decidimos que não embarcaríamos em decisões pouco acauteladas, nem gastaríamos o que não tínhamos.

Se tivéssemos tomado a decisão de assumir compromissos com vários jogadores com maior experiência que os nossos, para fazer o campeonato, provavelmente seríamos campeões durante anos consecutivos. Mas, naturalmente, não estaríamos bem connosco e seríamos manchete em toda imprensa e no cidadão comum pela negativa. Essa não é a nossa forma de estar no desporto, porque temos de ser honrados e honrarmos os nossos compromissos, temos de saber estar no desporto como na vida. Temos de formar atletas e formar a pessoa humana. Ter orgulho de ter produto da casa.

Como resultado das dificuldades financeiras que atravessávamos tivemos de recorrer ao CFM, como patrono do clube, para reforçar o apoio que nos prestava.

Não obstante as referidas dificuldades financeiras, apostamos fortemente na formação de talentos, onde se destacam os

torneios infantis de futebol e mini-“basket” realizados anualmente, movimentando cerca de 1000 petizes.

Entendemos, assim, estar a prestar um grande serviço em prol do desporto nacional despertando nas crianças o interesse pelo desporto, contribuindo, deste modo, para a melhoria da qualidade de vida e para o crescimento salutar de milhares de crianças e jovens no país.

Não menos importante, e que nos honra bastante, é a reorganização da estrutura funcional do clube focada para a valorização do nosso principal activo, o capital humano. A nossa acção também foi focada para essa vertente.

“Não há direcção nenhuma, por mais abnegada e capaz que seja, que consiga manter a sua hegemonia sem a participação dos sócios e simpatizantes.”

O clube tal como se destaca, desde o plano desportivo até o patrimonial, não pode continuar a ter apenas contabilizados cerca de 10.000 sócios, dos quais somente 61 pagam quotas. É verdade que temos passado por dificuldades e por essa razão algumas modalidades não estão a funcionar em pleno, o que supostamente poderia estar a retrain os simpatizantes, mas convém referir que há fraca dinamização entre os sócios.

O entusiasmo e a dedicação não custam muito dinheiro. É necessário um pouco de trabalho, obviamente, trabalho dos ferroviários, da direcção, mas essencialmente com a dinamização



de todos, porque, ninguém se iluda, não há direcção nenhuma, por mais abnegada que seja, por mais capaz que seja, que consiga manter a sua hegemonia sem a participação dos sócios e simpatizantes, ou melhor, de toda gente que gravita à volta do clube.

“Em termos financeiros almejávamos o saneamento e a auto-suficiência.”

Os tempos que correm são, para muitos clubes nacionais, de dificuldades e de desafio e o clube Ferroviário certamente não foge a essa realidade.

Quando tomámos os destinos da direcção em 2010 já havia um profundo trabalho virado para a procura de soluções para que não se onerasse ainda mais o clube, propósito que demos seguimento. Saliente-se que dos cerca de 2000 efectivos a nível desportivo, entre atletas e treinadores, que constituíam a nossa folha de salário, reduzimos para pouco mais de 700.

Por outro lado, constatámos que as receitas do clube não são suficientes para que o clube encontre o equilíbrio financeiro necessário e ansiávamos descobrir novas fórmulas para aumentar as nossas parcas receitas através do público, “merchadising”, entre outras.

O CFM aparece como o principal financiador participando com cerca de 70% do orçamento do clube e o remanescente provém dos demais patrocinadores. Dedico, pois, uma palavra de apreço a patrocinadores como a mcel, a Petromoc, o BCI, o BIM e o MPDC, que têm apoiado de forma abnegada as actividades do clube, apesar da delicada situação económica vivida no país.

A auto-sustentabilidade do desporto sempre foi o nosso principal desafio, pelo que exige, como disse anteriormente, a união de todos para que o mérito e o desempenho sejam sempre premiados.

Deixamos a Direcção do Clube Ferroviário mantendo o desafio para os que continuam de prosseguir com o nosso propósito de em termos financeiros estarmos saneados e auto-sustentáveis.

“A sustentabilidade passa por nos associarmos a grandes clubes”, destacou ainda o nosso entrevistado.

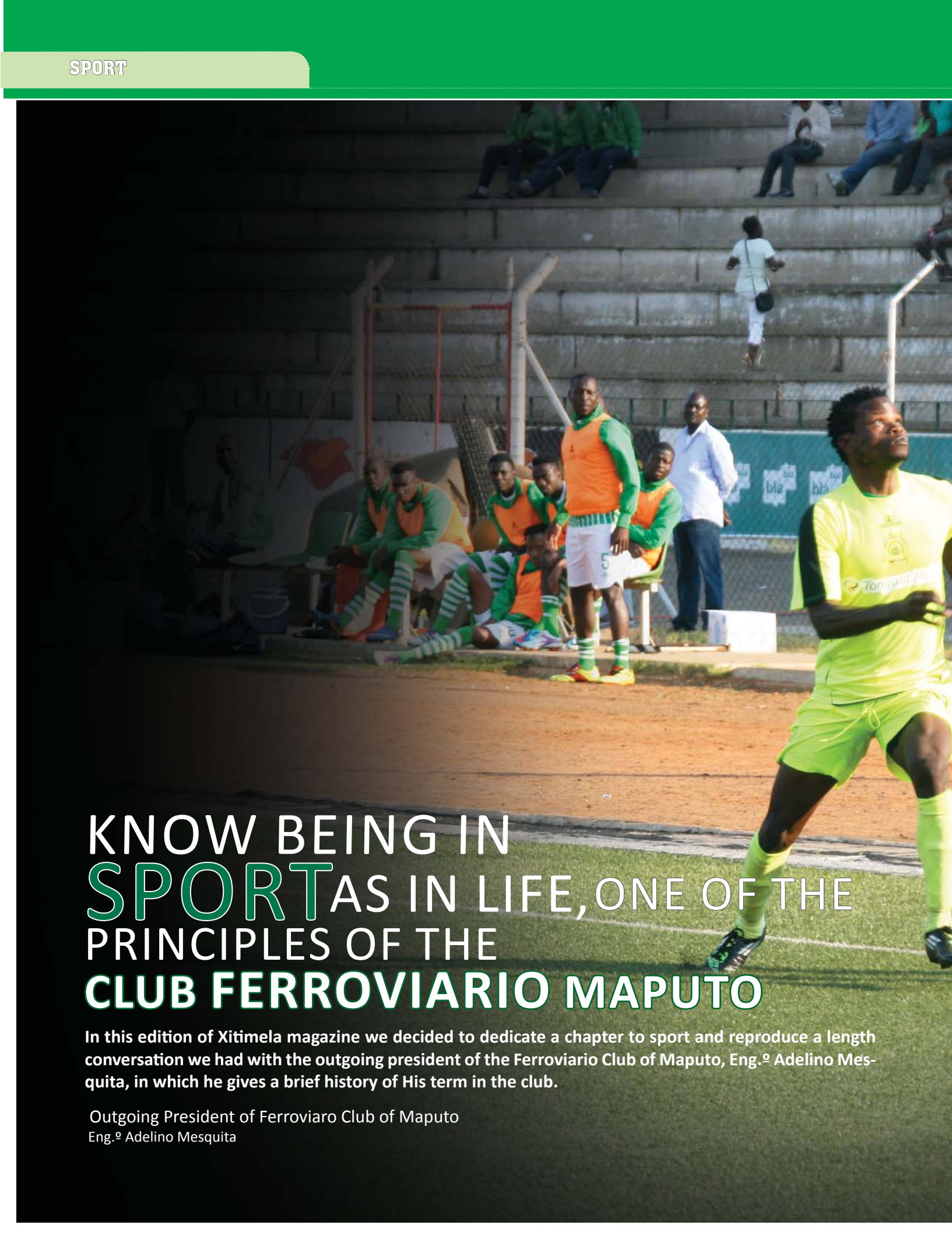
Há vários anos que o CFM tem estado à busca das melhores práticas de gestão desportiva para sermos autónomos financeiramente, cuja sustentabilidade passa por nos associarmos a grandes clubes.

Para o efeito, contamos muito brevemente estabelecer uma parceria com o Futebol Clube do Porto (FCP), cujo prestígio a nível da sua gestão e a nível competitivo das suas equipas é incontestável e certamente representará uma mais-valia para o nosso clube.

Há outros clubes da América Latina e da Europa interessados em associar-se ao Ferroviário, mas até agora o FCP apresenta-se como o provável parceiro do clube. No entanto, estamos receptivos a tudo que possa ser benéfico para engrandecer os clubes ferroviários de Moçambique e, quiçá, o país.

Só com cidadãos saudáveis o país pode enveredar pelo crescimento económico sustentável.

A todos que nos apoiaram e continuam a apoiar, o nosso profundo e sincero obrigado. *CFM*



KNOW BEING IN **SPORT** AS IN LIFE, ONE OF THE PRINCIPLES OF THE **CLUB FERROVIARIO MAPUTO**

In this edition of Xitimela magazine we decided to dedicate a chapter to sport and reproduce a length conversation we had with the outgoing president of the Ferroviario Club of Maputo, Eng.º Adelino Mesquita, in which he gives a brief history of His term in the club.

Outgoing President of Ferroviario Club of Maputo
Eng.º Adelino Mesquita



It is not easy to conciliate the task of being president of a club with that of senior manager of CFM."

For me it was a great honour and privilege to have headed the management of a club such as Ferroviario with a long and vast history in sport, which is reflected not only by the dimension of the club and heritage, but above all by its vast achievements in diverse sport modalities.

It is not easy to conciliate the task of being president of a club with that of senior manager of CFM, but thanks to the youth team

that was part of the management cast as well as CFM Executive Directorate, which is compromised with the management of the club; it was possible to achieve some prowess.

"We have to be honourable and honour our commitments, to know how to be in sport as in life"

When I took over as the president of the club, in 2010, the club was rejuvenating its teams in all modalities, most notably the senior football team because of its significance to our associates.

We went through difficult moments because we were building a team for the future and, at the same time, competing at the highest level. At this level of competition, and, for our associates in particular, the results matter. In football, when ➤➤➤

there are no results, it is like if almost nothing was being done.

This scenario took place when the global economic crisis reached its peak and most of our partners had to suspend their sponsorship leading to the loss of many important players.

The difficult economic climate that was hitting the club led us to take the decision of raising awareness among the associates about the probability of experiencing a very difficult sport season because of the loss of nuclear athletes but we were not going to embark in ill advised decisions nor spending what we did not have.

If we had decided to commit ourselves with more experienced players than those we had, to participate in the championship, probably, we would be champions for consecutive years. But, naturally, we would not be well with ourselves and would make for the headlines not only in the media but also among ordinary citizen, clearly from a negative angle. That is not our way of being in sport, because we have to be honourable and honour our commitments, we need to know how to be in sport as in life. We need to mould new athletes and mould a human person that can be proud of being a house product.

As a result of financial difficulties we were going through, we had to resort to CFM, as the patron of the club, to reinforce the support they were providing.

Notwithstanding the financial difficulties were undergoing, we bet heavily in the moulding of new talents, mainly children's football and mini-basketball tournaments. These tournaments take place every year and involve over 1000 infants.

It is our understanding that by doing this, we are doing a good job for the national sport by motivating children's interest in sport and contributing to improve the life quality of thousands of children and youth in the country.

Not less important, which honours us a lot, is the restructuring of our club aimed at valorization of our main asset, the human capital. Our actions were also focused on that.

"There is management team, no matter how dedicated and capable it can be, can succeed maintaining its hegemony without the associates and supporters participating."

As it stands out, from the plan as well as estate, the club can not continue to have only 10,000 associates accounted for of which only 61 pay their quotas. It is true that we have had some difficulties, and because of that some modalities are not fully functioning, and that could be the reason for some associates to retract, but we must recognize too little is being done to boost the associate's motivation.

The enthusiasm and dedication do not cost a lot of money, what is needed is a little bit of work and, obviously, work of ferroviarios, of the management team but essentially with all of us motivated. Let us have no illusion. No management team, no matter how dedicated and capable can be, can succeed maintaining its hegemony without the associates and supporters participating or, to put it better, without the participation of everyone around the club.

"In terms of finances, we strive for restructuring and self sufficiency."

In these days when national clubs are faced with difficulties and challenges, certainly Ferroviário Club of Maputo does not escape that reality.

When I took over as chairman in 2010, work was underway to find solutions and not worsen the burden on the club, so I and my colleagues followed up with that. It should be noted that from a total of about 2000 sport personnel, including athletes and coaches, which were in our pay role, we reduced to just over 700.



On the other hand, we found that what the club was earning was not sufficient for the club to achieve the much needed financial balance and we strived to find new ways of increasing our lean earnings through, among others, merchandising.

The CFM is our main sponsor, responsible for about 70% of the club's budget. The rest comes from other sponsors. Meanwhile, I would like to dedicate some words of appreciation to our sponsors, such as mCel, Petromoc, BCI, BIM e MPDC for the forgetful support to our club's activities despite the awkward economic situation our country is going through.

The self-sustainability of sport has always been our main challenge; therefore, as I said earlier, it requires that all be united if our performance and merit are to be rewarded.

We leave the helm at the club maintaining the challenge for those who continue in the management to continue striving for sound finances and are self-sustainable.

"Sustainability requires us to be associated with big clubs," wrapped up our interviewee.

CFM has, for long time, been looking for best practices in sport management so that we can financially autonomous, whose sustainability requires that we associate ourselves with big clubs.

For that we are about to establish a partnership with Clube do Porto, of Portugal whose management and competitive level can not be contested and, certainly that will add value to our club.

There are clubs in Latin America and in Europe that are interested in associating with the Ferroviário, but so far the FCP is the most likely partner of our club. Meanwhile we are open to all that benefit and augment the Ferroviário and who knows the country.

Only with healthy citizenry the country can pursue economic sustainability. To all those who supported us and continue supporting, our deep and sincere THANK YOU. 





A OPINIÃO DOS CLIENTES

		1	2	3	4	5
1.	O pessoal do escritório é útil e amigável?					
2.	São fornecidas informações correctas sobre mudança de passagens?					
3.	Será que o pessoal é rápido e eficiente?					
4.	As salas de espera são limpas e confortáveis?					
5.	Há porteiros e carrinhos disponíveis?					
6.	São feitos anúncios regulares?					
7.	Os comboios são limpos?					
8.	Os comboios são pontuais?					
9.	Os avisos e listas das plataformas são exibidos correctamente?					
10.	Outros					

Por favor, coloque um “x” na caixa APLICÁVEL.

1 = POBRE

2 = JUSTO

3 = SATISFATÓRIO

4 = BOM

5 = EXCELENTE





CUSTOMER FEEDBACK

		1	2	3	4	5
1.	Is the office staff helpful and friendly?					
2.	Are the correct ticket, change and information given?					
3.	Is the staff fast and efficient?					
4.	Are the waiting rooms clean and comfortable?					
5.	Are there porters and trolleys available?					
6.	Is there regular announcements made?					
7.	Are the trains clean?					
8.	Are the trains on time?					
9.	Are notices and platform lists properly displayed?					
10.	Other					

Please place a cross on the appropriate box.

1 = POOR

2 = FAIR

3 = SATISFACTORY

4 = GOOD

5 = EXCELLENT



Estação Central do CFM - Maputo



CFM Centra Station - Maputo

HAWKER BEECHJET 400A



Uma nova linha... aérea

A new airline... company



Temos a honra de lhe apresentar a nossa mais recente aquisição, o Hawker Beechjet 400A, um exemplar avião a jacto da célebre Hawker Beechcraft Company, cujo nome já é uma garantia por si só.

Neste luxuoso avião, conta com um telefone por satélite para continuar com o seu trabalho e comunicações pessoais enquanto estiver a voar e, para o seu bem-estar, o interior está equipado até ao mais ínfimo pormenor onde todos os ambientes transbordam charme e requinte.

Agora sim, estamos prontos para dar resposta às necessidades de deslocação dos executivos mais exigentes. Num tempo de voo muito mais reduzido, experimentará uma sensação ímpar de conforto em viagem.

Ficamos a aguardar a sua visita. Até breve.

We are honoured to present you our most recent acquisition, Hawker Beechjet 400A, one of Hawker Beechcraft Company's famous jet planes, whose name speaks for it self.

On this luxurious plane, you can count with a Satellite Telephone System that will allow you to continue your work while you are flying and, for your wellbeing, it's interior is equipped to the slightest detail, where everything feels charming and sophisticated.

Now we are ready to answer our most sophisticated executive client's transportation demands. In a much shorter flight time you'll experience a unique sensation of comfort abroad.

We're counting on your visit. See you soon.



www.paginasamarelas.co.mz