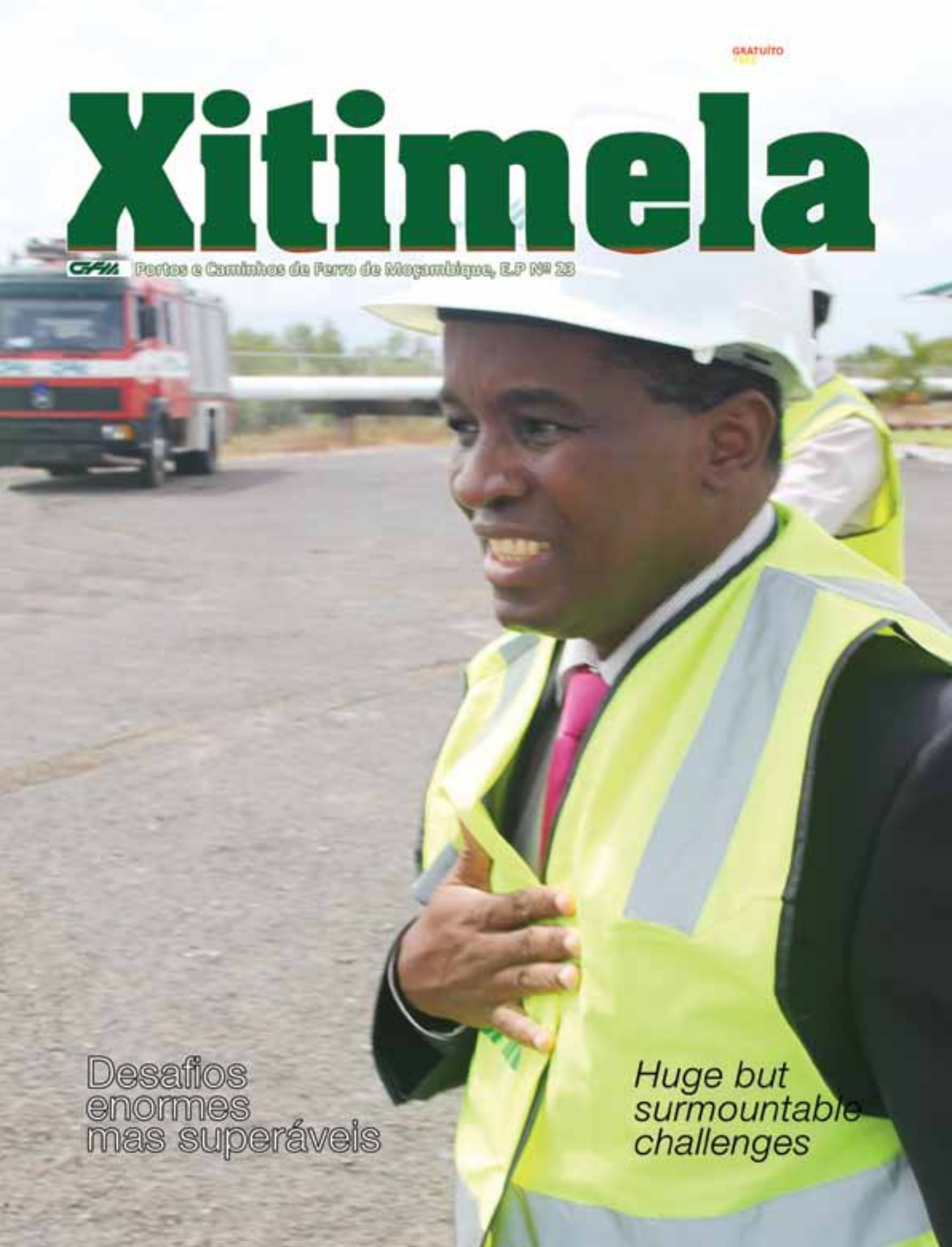
GRATUITO

Xitimela

CFM Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P Nº 23



Desafios enormes mas superáveis

Huge but surmountable challenges

Technical Data Ficha técnica

XITIMELA

Série *Series* II nº 23

DIRECTOR
Alves Cumbe

COLABORADORES
CONTRIBUTORS
Adélio Dias, António Sopa, Boaventura Mandlate, Celina Mapilele, Domingos Bainha, Domingos Manjate e Refinaldo Chilengue

FOTOGRAFIA
PHOTOGRAPHY
Abalade Vasconcelos, Jochua João, Naita Ussene e Adelino da Paula

TRADUÇÃO
TRANSLATION
Paul Fauvet

PUBLICIDADE
PUBLICITY
Irene Inroga

DESIGN
Abalade Vasconcelos

PRODUÇÃO GRÁFICA
SOJORNAL

EDIÇÃO
PUBLISHER
Gabinete de Comunicação e Imagem do CFM
Communication and Image Office of 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 / *Contents*

04 Frase do Presidente do Conselho de Administração
Phrase from the Chairperson of the Board of Directors

05 O nosso empenhamento
Our commitment

06 Flash Points
Flash points

10 CFM cria Museu
CFM sets up a museum

14 Desafios enormes mas superáveis
The challenges are enormous, but they can be over come

18 Reforçada capacidade da ponte sobre rio Umbeluzi
Capacity of the bridge over the Umbeluzi River enhanced

22 Resultados operacionais dos CFM crescem 41% em 2014
CFM operational profits grow 41% in 2014

26 CFM cada vez mais apetrechada
CFM increasingly equipped

28 Investidas das comunidades perigam segurança ferroviária
Community incursions endanger railway safety

32 Comboios mudam a vida no vale do Zambeze
Trains change life in the Zambezi Valley

34 Porto de Pemba na rota do gás natural
Pemba Port on the natural gas route

60 Impactos nocivos recomendam opção ferroviária
Damaging impacts recommend the rail option

66 Corredor da Beira reergue-se
The Beira Corridor revives

Frase do Presidente do Conselho de Administração

"Os desafios que temos pela frente são enormes, mas superáveis. Para o efeito, está em processo uma série de estudos que estamos a levar a cabo a nível da qualidade das infra-estruturas tendo em vista garantir e melhorar o desempenho das nossas ferrovias"

Phrase from the Chairperson of the Board of Directors

"The challenges that face us are enormous, but they can be overcome. To this end, we are undertaking a series of studies about the quality of the infrastructures, in order to guarantee and improve the performance of our railways".

Victor Pedro Gomes
Presidente do Conselho de Administração
Chairperson of the Board of Directors

Editorial

O nosso empenhamento

Nos últimos tempos tem sido recorrente, animada e justificada a discussão sobre a utilização dos caminhos-de-ferro na movimentação de pessoas e bens em Moçambique, movimento ao qual a Empresa CFM é, obviamente, parte interessada e activa.

Longe de ser um debate meramente academico-científico ou técnico-comercial apenas, julgamos nós ser transversal.

É precisamente na base deste entendimento que a Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique está, nos últimos tempos, empenhada num conjunto de esforços visando responder à demanda da actualidade em todas as suas vertentes, multiplicando investimentos nas esferas humanas e em equipamento.

O Conselho de Administração desta empresa e todos os colaboradores assumem e encaram os desafios que se nos apresentam quer a nível nacional quer internacional e estão em prontidão para responder em conformidade a esta conjuntura.

Os conteúdos da presente edição da Xitimela – desde os de carácter noticioso aos de pesquisa & análise – são ilustrativos desse empenhamento: em Pemba, na Beira, em Maputo e em todos os pontos de actuação da nossa empresa, ou seja, a revista está a fazer a sua parte, trazendo ao público interessado matérias sobre os passos que se vão dando nesta árdua e apaixonante batalha de colocar Moçambique no concerto das nações de referência em matérias ferro-portuárias de nível mundial.

É nosso desiderato final bem servir aos moçambicanos, à África Austral e ao Mundo no sector em que operamos.

Saudações ferro-portuárias!

Txotxolosa!

Our commitment

Recently there has been a recurrent, lively and justified discussion about the use of the railways in moving people and goods in Mozambique. The company CFM is obviously an interested and active part in this discussion.

Far from being a merely academic and scientific, or technical and commercial debate, we believe that it cuts across many sectors.

It is precisely on the basis of this understanding that the company Ports and Railways of Mozambique has recently been engaged in a series of efforts seeking to meet today's demands in all their components, by multiplying investment in human capital and in equipment.

The Board of Directors of this company, and all the CFM staff, accept and face the challenges confronting us, at national and international level, and are ready to respond in accordance with this conjuncture.

The contents of the present issue of Xitimela – from news items to articles of research and analysis – illustrate this commitment: in Pemba, in Beira, in Maputo and in all the ports where our company operates. That is, the magazine is doing its part, by bringing to the interested public material on the steps that are being taken in this tough and passionate battle to place Mozambique among the nations who are world reference points in rail and port questions.

It is our end purpose to serve well Mozambicans, southern Africa and the world in the sector where we are operating

Rail and port greetings!

Txotxolosa!

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

flash points

O comboio volta a apitar em Lichinga

A reposição da linha-férrea Cuamba-Lichinga, no Niassa, deverá estar concluída até Maio de 2016, período em que se prevê que as obras atinjam Lichinga, a capital da maior e menos povoada província de Moçambique: Niassa.
A reabilitação já foi feita em mais de 100 quilómetros, de uma extensão total que ronda os 300 quilómetros, num investimento de cerca de USD 102 milhões da Vale Moçambique. As obras encontram-se actualmente na região de Mitande, no distrito de Cuamba.
Até este ponto, a reabilitação contemplava um quilómetro/dia, desempenho que agora vai ser reduzido para 600 metros diários.
Esta redução é justificada pela complexidade do troço pela frente, dominado por muitos acidentes geográficos, incluindo curvas para contornar o relevo acidentado, e pelo facto de as obras passarem a contemplar a aplicação de travessas de betão, para corresponder à natureza dos solos. De Cuamba a Mitande foram aplicadas provisoriamente travessas metálicas.

The train whistles again in Lichinga

The restoration of the Cuamba-Lichinga railway, in Niassa province, should be completed by May 2016, when it is forecast that the reconstruction work will reach Lichinga, capital of the largest and least populated province in Mozambique: Niassa.
Already over 100 kilometres has been rehabilitated, out of a total length of around 300 kilometres, in an investment of around USD 102 million dollars by Vale Moçambique. The reconstruction has currently reached the Mitande region, in Cuamba district.
So far, the rehabilitation has been proceeding at the rate of a kilometre a day, but this will now be reduced to 600 metres a day.
This reduction is justified by the complexity of the stretch ahead, dominated by many geographical obstacles, including curves to circumvent the uneven terrain, and because the job will include installing concrete sleepers, because of the nature of the soils. Between Cuamba and Mitande metallic sleepers were used.

CFM regista crescimento

A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) registou, de 2000 a esta parte, um crescimento médio de 25% no sector ferroviário.
Dados oficiais indicam ainda que na área portuária, em 2014, em termos de toneladas métricas realizadas, a produção cresceu três pontos percentuais e na área ferroviária foram transportados 31% de toneladas métricas a mais, comparativamente a 2013.
Efectivamente, nas ferrovias sob gestão da empresa CFM foram realizados, só em 2014, cerca de 4.029 milhões de toneladas/quilómetro contra cerca de 3.079 milhões toneladas/quilómetro em 2013. Este desempenho representa 95% do volume em toneladas/quilómetro realizado em todas as linhas geridas por esta companhia.

CFM records growth

The company Ports and Railways of Mozambique (CFM) recorded from 2000 to now, an average growth of 25% in the rail sector.
Official data also indicate that, in the port area, in 2014, in terms of metric tonnes handled, production grew by three percentage points, and in the rail area 31% more metric tonnes of cargo were carried than in 2013.
In the rail lines managed by CFM, 4.029 million tonne/kilometres were handled, compared with 3.079 million tonne/kilometres in 2013. This performance represents 95% of the volume in tonne/kilometres achieved in all the lines managed by this company.

flash points

Mais pilotos de barra em formação

Na sua permanente política de optimização do desempenho, a Empresa Pública Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM-EP) está a formar, na cidade da Beira, província central de Sofala, 12 pilotos da marinha mercante com especialidade de barra.
O esforço decorre numa altura em que se assiste a uma crescente demanda dos serviços ferroportuários naquela região, caracterizada pelo incremento acentuado de navios que atracam a infra-estrutura de referência regional.
Os instruendos estão a beneficiar de formação, num exercício que prevê a partilha de experiências com pilotos estrangeiros que devem permanecer no Porto da Beira, em regime de contrato de curta duração, num período de um a dois anos.
Os pilotos de barra devem estar dotados de conhecimentos sólidos sobre as especificidades do canal de acesso ao porto, bem como as infra-estruturas de acostagem dos navios.
São os pilotos de barra que têm a complexa responsabilidade de comandar as operações de ingresso e saída de navios no porto.

More pilots being trained

In its permanent policy of optimising its performance, the public company Ports and Railways of Mozambique (CFM-EP) is training 12 pilots of the merchant navy, specialising in the bar of the ports, in the city of Beira, in the central province of Sofala.
This effort is under way at a time when there is a growing demand for rail and port services in that region, with a sharp increase in the number of ships mooring at Beira port.
The trainees are benefiting from an exchange of experiences with foreign pilots who should remain in Beira Port on short term contracts for one or two years.
The bar pilots must be endowed with solid knowledge about the specific nature of the port access channel, as well as about the berthing facilities for the ships.
The bar pilots have the complex responsibility of commanding the operations whereby ships enter and leave the port.

Crescem ganhos e investimentos

A Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) deverá obter este 2016 um resultado de exploração positivo na ordem de 1,4 bilião de meticais, correspondente a uma variação de 0,07% face a 2015.
De acordo com dados contidos na lei do orçamento para 2016, esta empresa pública espera proveitos de nove mil milhões de meticais, que, a concretizar-se, representarão um crescimento de 2,29% face ao ano anterior.
A empresa deverá contribuir, em impostos e taxas para a receita do Estado, com cerca de 30 milhões de meticias, contra aproximadamente 23 milhões de 2015, o que representa uma evolução de 30%.
A previsão de investimentos da empresa CFM para este ano é estimada em pouco mais de 200 milhões de meticais, com destaque para a aquisição de meios circulantes e outro tipo de materiais.

Gains and investments grow

The company Ports and Railways of Mozambique (CFM) expects to obtain in 2016 a positive operating result of 1.4 billion meticais, corresponding to an increase of 0.07% compared with 2015.
According to data contained in the budget law for 2016, this public company expects income of nine billion meticais which, if the forecast is correct, would be an increase of 2.29% over the previous year.
The company should contribute about 30 million meticais in fees and taxes to state revenue, against approximately 23 million in 2015, which is an increase of over 30 per cent.
The forecast for investment by CFM this year is estimated at slightly more than 200 million meticais, notably for the acquisition of rolling stock and other materials.

AOS CENTO E VINTE ANOS DE IDADE

CFM cria museu

AT THE AGE OF 120 YEARS

CFM sets up a museum

Moçambique possui desde meados de 2015 um museu alusivo aos Portos e Caminhos-de-Ferro, cuja inauguração foi presidida pelo Presidente da República, Filipe Jacinto Nyusi, ele próprio quadro da empresa CFM.

A infra-estrutura, concebida na década de 60 do século passado, expõe diverso material histórico desta empresa ferroportuária, bem como o diverso património socio-cultural e humano que retrata a vivência da empresa CFM desde a sua criação, já lá vão 120 anos.

Dos artigos expostos à data da inauguração do museu destaque vai para uma carruagem de madeira construída em 1911, que pertenceu aos Caminhos de Ferro de São Tomé e Príncipe, oferecida à empresa CFM em 1930, e zorras usadas na inspecção das primeiras ferrovias de Moçambique.

Uma das grandes atracções do museu da companhia CFM é a história da primeira ligação ferroviária entre Moçambique e a vizinha República da África do Sul, a chamada linha Lourenço-Marques (hoje Maputo) e Transvaal (Mpumalanga), datada de 1895.

Basicamente, a criação deste museu visa a protecção, conservação e exposição em público dos espólios ferroviários desta empresa que tem a sua sede em Maputo como uma das principais atracções turísticas. ○

Since mid-2015, Mozambique has possessed a museum on the country's ports and railways. The museum was inaugurated by the President of the Republic, Filipe Jacinto Nyusi, who himself once worked at CFM.

The museum, first imagined in the 1960s, exhibits a variety of historical material from this port and rail company. It shows the experience of CFM, since its creation 120 years ago, through the story of its socio-cultural and human heritage.

Among the articles on display at the inauguration of the museum, there stands out a wooden carriage, built in 1911, which once belonged to the railways of São Tomé and Príncipe, and was offered to CFM in 1930, and dollies used to inspect the first railways in Mozambique.

One of the great attractions of the CFM museum is the history of the first rail connection bewen Mozambique and South Africa, the line from what was then Lourenço Marques (today's Maputo) to the Transvaal (Mpumalanga), dating from 1895.

Basically the establishment of this museum seeks to protect, conserve and display to the public a collection of objects from this company, whose headquarters in Maputo is in itself a major tourist attraction. ○

Portefólio / *Portfolio*

Desafios enormes mas superáveis

– Victor Pedro Gomes, PCA dos CFM

The challenges are enormous, but they can be over come

– Victor Pedro Gomes, Chairperson of CFM

O Presidente do Conselho de Administração (PCA) da Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), Victor Pedro Gomes, considerou superáveis os desafios que a companhia tem pela frente, reconhecendo, porém, a sua magnitude.

The Chairperson of the board of directors of the company Ports and Railways of Mozambique (CFM), Victor Pedro Gomes, believes the company can overcome the challenges ahead of it, but he recognises how large they are.

O PCA apontou o caminho que a empresa que dirige deve seguir no futuro, quando falava no XIX Conselho de Directores dos CFM, realizado entre os dias 8 e 9 de Março de 2015.

"Os desafios que temos pela frente são enormes, mas superáveis. Para o efeito, está em processo uma série de estudos que estamos a levar a cabo a nível da qualidade das infra-estruturas tendo em vista garantir e melhorar o desempenho das nossas ferrovias", realçou o responsável.

Na sua alocução, aquele responsável destacou que a empresa mantém o compromisso e o desafio de prosseguir os índices de crescimento que tem vindo a averbar nos últimos anos, cumprindo a vocação de contribuir para o desenvolvimento do país.

Entre os empreendimentos que os CFM se propõem a levar a cabo, apontou Gomes, incluem-se os estudos para elaboração do Projecto de Reabilitação, Modernização e Expansão da Linha de Machipanda, Projecto de Reabilitação, Modernização e Expansão da Linha de Sena, Ramal da Vila Nova de Fronteira, o Terminal Petroleiro do Porto da Beira, bem como o respectivo estudo de viabilidade técnica, económica e ambiental, visando o aumento da respectiva capacidade.

O PCA indicou ainda que estão em avançado nível de implementação o Projecto de Reconstrução de duas pontes da Linha de Ressano Garcia, uma ao Km 78+650 e outra ao Km 74+100, o Projecto de Reabilitação e Aumento da Capacidade no Sistema Ferroviário da Beira, na Linha de Sena, o Projecto de Construção da Linha Férrea Moatize-Nacala (via Malawi) e o Projecto de Reabilitação do Porto de Nacala.

"Mostra-se necessário imprimir maior eficiência na execução dos projectos, incluindo avaliar o retorno de cada um deles, sem descurar a componente de racionalização de recursos", exortou o timoneiro do CFM.

O dirigente salientou o imperativo de a principal companhia ferro-portuária moçambicana identificar as possibilidades e oportunidades de superação das actuais ameaças e incertezas em relação ao futuro dos principais "commodities" transportados pelas ferrovias e manuseados nos portos da empresa.

No entender do PCA da empresa CFM, é primordial que a organização que dirige assuma uma postura mais criativa na actual conjuntura, como forma de manter firme a sua responsabilidade de promover o desenvolvimento socioeconómico do país e da região em que está inserido, a África Austral.

Victor Gomes sketched out the path that Mozambique's main rail and port company should follow in the future, when he spoke at the 19th CFM Council of Directors, held on 8-9 March.

"The challenges that face us are enormous, but they can be overcome. To this end, we are undertaking a series of studies about the quality of the infrastructures, in order to guarantee and improve the performance of our railways", he said.

Gomes stressed that the company is maintaining the commitment and challenge to pursue the growth levels that it has been recording, complying with its vocation to contribute to the development of the country.

Among the undertakings that CFM is proposing to carry out, Gomes said, are studies to draw up the Project for the Rehabilitation, Modernisation and Expansion of the Machipanda line, the Project for the Rehabilitation, Modernisation and Expansion of the Vila Nova de Fronteira branch of the Sena Line, and the Beira Port Oil Terminal, as well as technical, economic and environmental viability studies, seeking to increase the terminal's capacity.

Gomes also indicated that the Project to rebuild two bridges on the Ressano Garcia line, one at Km 78+650 and the other at Km 74+100, is at an advanced stage of implementation. So are the Project to Rehabilitate and Increase the Capacity of the Sena Line, in the Beira rail system, the Project to Build the Moatize-Nacala railway (via Malawi), and the Project to Rehabilitate the Port of Nacala.

"It is necessary to ensure greater efficiency in implementing projects, including assessing the return on each of them, without neglecting the component of rationalising resources", urged the CFM chairperson.

Gomes stressed the imperative of the main Mozambican port and rail company identifying the possibilities and opportunities of overcoming the current threats and uncertainties about the main commodities transported by the railways and handled by the company's ports.

In his understanding, it is crucial that CFM should take a more creative stance in the current situation, as a way of keeping firm its responsibility to promote the socio-economic development of the country and of the southern African region.

As for the major rail and port projects in the region and their impact on the Mozambican transport system and on rail management, Gomes stressed the need for the company to pay attention to the implications

Em relação aos Grandes Projectos Ferro-Portuários na Região e seu impacto no Sistema de Transportes em Moçambique e na Gestão Ferroviária, O PCA da empresa CFM sublinhou a necessidade de a empresa estar atenta às implicações dos diferentes projectos em curso na África Austral, para os portos moçambicanos, defendendo o reforço da carteira de investimentos.

Nessa perspectiva, Gomes recordou que a Declaração de Brazaville de 2006 preconiza a transferência pelos governos africanos de 5% do Produto Interno Bruto (PIB) à componente de infra-estruturas.

O PCA da empresa CFM ressalvou que a eficiência operacional só será alcançada e mantida se a firma dotar-se cada vez mais de infra-estruturas e meios adequados suficientes para responder à demanda dos mercados e com a prossecução da manutenção regular das vias, visando a redução dos tempos de trânsito.

Transporte de passageiros

No domínio da responsabilidade social, enfatizou o responsável, os CFM encaram como um enorme desafio a área do transporte de passageiros, como contributo para a mitigação da falta de transporte urbano e inter-urbano.

for Mozambican ports of the various projects under way in southern Africa, and called for strengthening the portfolio of investments.

In this perspective, Gomes recalled that the Brazzaville Declaration of 2006 advocated the spending by African governments of 5% of the Gross Domestic Product (GDP) on infrastructures.

Gomes noted that operational efficiency will only be achieved and maintained, if the company is endowed with more infrastructures and adequate resources that can meet the demands of the markets. It must ensure regular maintenance of the lines, seeking to reduce transit times.

Passenger transport

In the sphere of social responsibility, Gomes stressed, CFM regards passenger transport as an enormous challenge, and as a contribution to mitigating the shortage of urban and inter-city transport.

"Thus CFM-Centre and South are acquiring carriages and guards vans. It is envisaged that the first consignment of 10 carriages will arrive in June", he announced.

As for human resources, the company will continue to prioritise training to endow its workers with skills so that

"Deste modo, está em execução a aquisição de carruagens e furgões para os CFM Centro e Sul, prevendo-se que o primeiro lote composto por 10 carruagens chegue durante o mês de Junho", anunciou o PCA.

Na componente dos recursos humanos, a empresa continuará a privilegiar a formação com vista a dotar os trabalhadores de competências e habilidades para que respondam com sucesso aos desafios que a empresa enfrenta.

Ainda no campo do capital humano, assinalou Victor Pedro Gomes, está em andamento o processo de constituição de um Fundo de Pensões complementar para os trabalhadores dos CFM, com a assistência técnica de uma empresa de consultoria.

"Este processo encontra-se numa fase avançada e prevê-se que seja executado ainda no decurso deste ano", informou Gomes.

O PCA também dedicou parte da sua alocução ao âmbito da organização da empresa, apontando a revisão e redefinição do Plano Estratégico da Estrutura Orgânica da empresa como intervenções prioritárias.

they can respond successfully to the challenges that the company faces.

Also in the field of human capital, Gomes stressed that that the constitution of a complementary Pension Fund for CFM workers is under way, with the technical assistance of a consultancy company.

"This process is at an advanced stage, and it is envisaged that it will be implemented during this year", he said.

The CFM Chairperson also devoted part of his address to the organisation of the company, indicating the revision and redefinition of the CFM Strategic Plan and Organic Structure as priority interventions.

Reforçada capacidade da ponte sobre o rio Umbeluzi

Capacity of the bridge over the Umbeluzi River enhanced

O Ministro dos Transportes e Comunicações, Eng. Carlos Mesquita, procedeu, no passado dia 10 de Agosto de 2015, ao lançamento da primeira pedra para a construção de uma ponte ferroviária.

Trata-se da ponte sobre o rio Umbeluzi, em Boane, na linha-férrea Maputo-Goba, concretamente ao Km 37+900. É a primeira obra do género após a Independência Nacional e terá uma capacidade para 108 toneladas de carga por vagão.

Dirigindo-se aos presentes, Carlos Mesquita referiu que o acto simbolizava um marco importante na história daquela linha, por se tratar do primeiro empreendimento de raiz de uma ponte ferroviária.

Assim, com a construção desta infra-estrutura, é

Mozambique's Minister of Transport and Communications, Eng. Carlos Mesquita, on 10 August 2015, laid the first stone for the construction of a railway bridge in the district of Boane.

This is the bridge over the Umbeluzi River in Boane, on the Maputo-Goba railway line, specifically at Km 37 + 900. It is the first work of its kind since the country's independence, and it will have a load--bearing capacity of 108 tonnes of cargo per wagon.

Addressing those present, Mesquita said that the act marked an important milestone in the history of that line, because it is the first brand new construction of a railway bridge.

Thus, with the construction of this bridge "**the**

"**expectativa do Governo que estejam criadas as necessárias condições para o incremento da carga transportada, bem como reforçada a capacidade de resiliência da linha, contra as adversidades naturais, particularmente no período chuvoso, em que nos deparávamos com recorrentes restrições de passagem nesta ponte**". O governante exortou a administração dos CFM para que seja "**rigorosa nas obrigações de manutenção das suas infra-estruturas**".

A nova ponte está a ser construída 15 metros ao lado da antiga, que tem mais de 50 anos. A ponte em construção permitirá a passagem de comboios com 27 toneladas por eixo, contra as actuais 20 toneladas por eixo que, segundo o PCA do CFM, Dr. Victor Pedro Gomes, torna difícil satisfazer a demanda dos clientes.

Aliás, é sob este princípio que a "**empresa tem estado a executar diversas intervenções na perspectiva de mantermos operacional o nosso sistema de transporte ferroviário e, com isso, continuarmos a honrar o nosso compromisso para com os nossos clientes**"– esclareceu Victor Gomes.

Recorde-se que a empresa CFM está empenhada na reabilitação de pontes, pontecas e passagens de níveis, num esforço visando recuperar aquelas infra-estruturas.

Assim, na linha de Ressano Garcia, por exemplo, foram reabilitadas as pontes junto aos Km 26+900; Km 74+100; Km 78+650, Km 61+900 e Km 71+600. Do mesmo modo, na linha de Sena, cerca de 40 pontes e pontões foram reabilitados.

Para além dos quadros dos CFM, participou na cerimónia o governador da província de Maputo, Raimundo Diomba. Na sua intervenção enalteceu o trabalho desenvolvido pelo CFM tendo em vista corresponder aos esforços do Governo e, de forma particular, mostrou-se satisfeito por este empreendimento ser implantado na província de Maputo. Estiveram igualmente presentes o presidente do município de Boane e o administrador local. ●

Government expects that the necessary conditions have been created to increase the amount of cargo transported, and to strengthen the resilience of the line against natural adversities, particularly during the rainy season, when we face recurrent restrictions on traffic passing at this point". The Minister urged the CFM administration to be "strict in its duty to maintain its infrastructures".

The new bridge is being built 15 metres to the side of the old one, which has been in existence for more than 50 years. The bridge now under construction will allow the passage of trains with27 tonnes per axle, rather than the current bridge's limitation of 20 tonnes per axle which, according to CFM Chairperson, Dr Victor Pedro Gomes, makes it difficult to satisfy customer demand.

Furthermore, it is under this principle that "**the company has been implementing various measures with a view to keeping our railway system operational, and we are thus continuing to honour our commitment to our customers**", explained Victor Gomes.

It should be recalled that CFM is committed to the rehabilitation of bridges and level crossings, in an effort aimed to recovering these infrastructures.

Thus, on the Ressano Garcia line, for example, bridges have been rehabilitated at Km 26 + 900; Km 74 + 100; Km 78 + 650; Km 61 + 900 and Km 71 + 600. Similarly, on the Sena Line, about 40 bridges and culverts have benefitted from rehabilitation.

In addition to CFM staff, the ceremony was attended by the Governor of Maputo Province, Raimundo Diomba. In his speech, Diomba praised the work undertaken by CFM, in order to meet the government's efforts. In particular, he was pleased by this project being built in Maputo province. Also present were the Mayor of Boane and the local administrator. ●

DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO

Resultados operacionais dos CFM crescem 41% em 2014

ECONOMIC AND FINANCIAL PERFORMANCE

CFM operational profits grow 41% in 2014

A Empresa Portos e Caminhos de Ferros de Moçambique (CFM) registou um resultado operacional de cerca de 2.625 milhões de meticais em 2014, o que representa um crescimento de 41% comparativamente a 2013, ano em que a empresa atingiu proveitos de cerca de 1.867 milhões de meticais, indica o Relatório de Desempenho Económico e Financeiro dos CFM de 2014, divulgado durante o XIX Conselho de Directores dos CFM, que decorreu entre os dias 8 e 9 de Março,

Ainda em 2014, segundo os resultados anunciados no encontro, os terminais sob gestão dos CFM manusearam cerca de 5.807 mil toneladas métricas, um incremento de 3% relativamente a 2013.

A carga manuseada no ano passado pelos terminais da empresa representou 17% do total manuseado em todos os portos.

Em 2014, as linhas-férreas da companhia ferro-portuária moçambicana transportaram cerca de 4.029 milhões de toneladas quilómetros contra cerca de 3.079 milhões de toneladas quilómetros do ano anterior.

Este volume representa 95% do volume em toneladas quilómetros realizadas em todas as linhas sob a gestão dos CFM.

Conjuntura desfavorável

Comentando os dados do Relatório de Desempenho Económico e Financeiro dos CFM de 2014, o PCA da empresa, Victor Pedro Gomes, afirmou que a empresa operou numa conjuntura internacional adversa, como reflexo da crise financeira que vem afectando a economia mundial, de forma geral, e impactando no sector de logística de transportes, em particular.

Gomes referiu, citando um relatório do FMI, que, na Zona Euro, o crescimento económico em 2014 foi de 4,4%, 0,3% abaixo do registado em 2013, resultante, dentre outros aspectos, da redução do crescimento dos países exportadores de "commodities", principalmente petróleo.

A região da África Subsaariana também registou, em 2014, uma desaceleração da actividade económica para 4,8%, comparativamente aos 5,2% registados em 2013, devido, entre outras razões, à queda dos preços do carvão e do petróleo.

Na região da SADC, o crescimento económico situou-se em 4,7%, em 2014, uma queda de 0,3% em relação a 2013, influenciada, sobretudo, pelas baixas taxas de crescimento da África do Sul (1,5%) e Angola (4,7%), como consequência directa da queda dos preços das principais "commodities", designadamente, petróleo, carvão, minério de ferro, magnetite, entre outros.

O PCA dos CFM indicou que, em relação ao carvão, uma das maiores "commodities" transportadas pela principal companhia ferro-portuária moçambicana, o futuro cenário mostra-se pouco animador, tendo em conta a preocupação mundial de reduzir a poluição ambiental e controlar o aquecimento global, procurando soluções energéticas mais viáveis.

Nos Estados Unidos da América, só nos últimos cinco anos, 24 companhias de carvão foram encerradas e na China, principal destino do carvão moçambicano, o consumo, em 2014, baixou 1,6%, e a indústria local demanda, actualmente, 54% da sua capacidade, cifra mais baixa dos últimos 35 anos, acrescentou Victor Pedro Gomes.

The Company Ports and Railways of Mozambique (CFM) recorded an operational profit of about 2,625 million meticais in 2014, which is a growth of 41% compared with 2013, when the company made a profit of about 1,867 million meticais, according to the Report on the Economic and Financial Performance of CFM in 2014, announced during the 19th meeting of the CFM Council of Directors, held on 8-9 March.

Also in 2014, according to the results announced at the meeting, the terminals under CFM management handled about 5.807 million tonnes, an increase of 3% over the 2013 figure.

The cargo handled last year in the company's terminals accounts for 17% of the total handled in all the ports.

In 2014, the railways of the Mozambican port and rail company carried about 4,029 million tonne-kilometres against about 3,079 million tonne-kilometres the previous year.

This amount represents 95% of the volume in tonne-kilometres achieved in all the lines under CFM management.

Unfavourable conjuncture

Commenting on the data in the Report on the Economic and Financial Performance of CFM in 2014, the company chairperson, Victor Pedro Gomes, said that CFM is operating in an adverse international conjuncture, as a reflection of the financial crisis which has been affecting the world economy in general, with a particular impact on the transport logistics sector.

Citing a report from the IMF, Gomes said that economic growth in the Euro Zone in 2014 was 4.4%, 0.3% below the figure for 2013, resulting, among other aspects, from a slowdown in the growth of countries exporting commodities, particularly oil.

Sub-Saharan Africa also registered in 2014 a slowdown in economic growth to 4.8%, compared with 5.2% recorded in 2013, due, among other causes, to the fall in coal and oil prices.

In the SADC region, economic growth was 4.7%, in 2014, a fall of 0.3% compared with 2013. This was influenced above all by low growth rates in South Africa (1.5%) and Angola (4.7%), as a direct result of the declining prices for the main commodities, namely oil, coal, and iron ore, among others.

The CFM Chairperson said that, with regard to coal, one of the main commodities carried by CFM, the future scenario is not very encouraging, bearing in mind the international concern to reduce environmental pollution and control global warming, by looking for more viable energy solutions.

In the United States of America, in the last five years alone, 24 coal companies closed down, while in China, the main destination for Mozambican coal, consumption in 2014 dropped by 1.6 per cent, and the local industry demand is currently at 54% of its capacity, the lowest figure for the last 35 years, added Gomes.

CFM cada vez mais apetrechada
CFM increasingly equipped

A Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique conta, desde o dia 12 de Outubro de 2015, com 56 carruagens da 3.ª classe, 4 da 2.ª classe, duas da 1ª classe e 8 furgões.

A inauguração oficial das carruagens decorreu em Maputo, onde o Ministro dos Transportes e Comunicações presidiu à cerimónia e, na Beira, o evento foi dirigido pelo director provincial dos Transportes e Comunicações, em representação da governadora de Sofala.

Na ocasião, o Ministro Mesquita manifestou a sua satisfação com o passo dado pela empresa, tendo acrescentado que o investimento tende, acima de tudo, a minimizar o crónico dilema dos transportes no país. "**É um sinal muito forte que a empresa CFM está a transmitir, mostrando que está engajada para, junto do Governo, implementar as estratégias delimitadas no Plano Quinquenal do Governo (PQG 2015 - 2019) para a área de transporte, que continua sendo um grande dilema para a população moçambicana**".

O timoneiro para a área de transportes aproveitou a ocasião para apelar ao público utente das carruagens para que olhe para estes bens como um património público e, por isso, propriedade de todos os moçambicanos. "**O conforto e segurança que todos almejamos passam necessariamente pela colaboração do público no uso e conservação deste equipamento, evitando a danificação prematura de vidros, cadeiras e outros acessórios das carruagens**", defendeu o ministro.

Para a região Centro, a frota irá reforçar as carreiras nas linhas de Sena e Machipanda. Segundo o director provincial dos Transportes e Comunicações, Hélcio Canda, "**as carruagens surgem numa altura, em que o Governo procura revitalizar o uso dos corredores de transportes e as linhas de Sena e Machipanda muito benefício trazem às populações desta região do país**".

Para o Sistema Ferroviário Sul, os veículos irão operar nas linhas de Chicualacuala, Goba e Ressano Garcia.

Na sua intervenção, o presidente do Conselho de Administração do CFM, Victor Gomes, disse que a instituição que dirige, no âmbito das orientações do Governo, tem-se empenhado profundamente na criação de condições e meios de mobilidade para as populações e seus bens. "**As carruagens, que tivemos o privilégio de ver inauguradas por Sua Excelência o Ministro dos Transportes e Comunicações, constituem a devida resposta**", sublinhou.

Estes meios circulantes foram adquiridos na China, contam com melhores sistemas de segurança e a sua manutenção será feita dentro da empresa, o que vai permitir reduzir custos para o efeito.

A alternativa ao transporte ferroviário apresenta-se a mais viável para a problemática de transporte de passageiros. Nos últimos cinco anos, só na rede ferroviária Sul "foram transportados cerca de 15 milhões de passageiros, correspondendo a uma média anual de 3,0 milhões de passageiros, e diária de cerca de nove mil passageiros", referiu o PCA do CFM.

Recorde-se que no ano passado o CFM adquiriu 10 locomotivas novas para reforçar a sua frota, o que contribuirá para os seus planos de modernização das infra-estruturas ferro-portuárias, como um todo. ●

On 12 October 2015, Mozambique's publicly owned ports and railways company (CFM) took possession of 70 items of rolling stock. This consignment consisted of 56 third class, four second class, and two first class carriages, and eight vans.

The official inauguration of the carriages took place in Maputo, where the Minister of Transport and Communications, Carlos Mesquita, presided over the ceremony. In Beira a similar event was chaired by the Provincial Director of Transport and Communications, who represented the Governor of Sofala Province.

Speaking during the occasion, Minister Mesquita said he was satisfied with the step taken by the company, adding that this investment tends to minimize the chronic dilemma of transport in the country. "**CFM is transmitting a very strong signal, showing that it is committed, together with the government, to implementing the strategies outlined in the Government's Five Year Programme (PQG 2015-2019) for the transport area, which remains a major dilemma for the Mozambican population**".

The Minister took the opportunity to urge the users of the carriages to take care of them as a public asset, and therefore the property of all Mozambicans. "**The comfort and safety we all seek necessarily involves the collaboration of the public in the use and maintenance of this equipment, avoiding premature damage to the windows, the chairs and other accessories of the carriages**", he urged.

For the central region, this fleet of carriages will enhance the scheduled train services on the Sena and Machipanda lines. According to Helcio Canda, the Sofala Provincial Director of Transport and Communications, "**the carriages come at a time when the government is seeking to revive the use of the transport corridors and the Sena and Machipanda lines, which bring a great deal of benefit to the people living in this part of the country**".

For the southern rail system, the carriages and vans will operate on the Chicualacuala, Goba and Ressano Garcia lines.

In his speech, the Chairperson of the CFM Board of Directors, Victor Gomes, said his institution, under the government's guidelines, has been deeply committed to creating the conditions and means of mobility for people and their goods. "**These carriages, which we had the privilege to see inaugurated by the Minister of Transport and Communications, constitute a proper response**", he said.

The carriages and vans were purchased in China. They have better safety systems, and they will be maintained within the company, which will ensure cost savings.

Railways provide the most viable alternative for passenger transport. In the past five years, in the Southern rail network alone, "about 15 million passengers were transported, which is an annual average of three million passengers, and a daily average of nine thousand", said the CFM Chairperson.

Last year CFM acquired ten new locomotives to strengthen its fleet, contributing to its plans to modernize rail and port infrastructure as a whole. ●

LINHAS DE SENA E DE MACHIPANDA

Investidas das comunidades perigam segurança ferroviária

THE MACHIPANDA AND SENA LINES

Community incursions endanger railway safety

TEXTO *TEXT* **HORÁCIO JOÃO**

O SISTEMA Ferroviário da Beira, formado pelas linhas de Sena, ligando a cidade do Dondo à vila carbonífera de Moatize, incluindo o ramal Inhamitanga/Marromeu, nas províncias de Sofala e Tete, e de Machipanda, entre a cidade da Beira, em Sofala, à vila de Machipanda, em Manica, enfrenta um sério problema de segurança, o fenómeno acontece sobretudo nos municípios e vilas adjacentes às ferrovias como, por exemplo, no Dondo, Sena, Moatize, Nhamatanda, Gondola, Chimoio e Manica, sobretudo pela falta da observância das regras básicas de ordenamento territorial do espaço físico.

The Beira Railway system, composed of the Sena lines, linking the city of Dondo to the coal town of Moatize, including the Inhamitanga / Marromeu extension, in Sofala and Tete, and Machipanda, between the city of Beira, in Sofala, the Village of Machipanda in Manica, faces a serious security problem, a phenomenon which occurs mainly in cities and adjacent villages to the railways, for example, in Dondo, Sena, Moatize, Nhamatanda, Gondola, Chimoio and Manica, especially the lack of compliance with the basic rules of territorial planning of physical space.

A Unidade da Gestão de Qualidade, Segurança e Ambiente da Empresa Pública Portos e Caminhos-de--Ferro de Moçambique-Centro, apresenta mesmo um quadro bastante alarmante dos acidentes ferroviários que grassam na região.Com efeito, desde Março de 2012 até Julho de 2015 foram registados 103 casos de acidentes ferroviários ao longo das linhas de Sena e de Machipanda que resultaram em 37 mortos, 38 feridos graves e ligeiros e 28 colisões de comboios-viaturas.

Como medidas preventivas, a empresa CFM em parceria com as operadoras mineiras Vale Moçambique, ICVL, ex-Rio Tinto, e Jindal desencadeiam incansavelmente campanhas de sensibilização no sistema ferroviário da Beira.

A campanha de segurança ferroviária iniciou em 6 de Junho de 2015, tendo já coberto as comunidades circunvizinhas de Passagem de Nível, na Manga, e Mercado Vila Massane, nos arredores da cidade portuária da Beira, incluindo Dondo e Savane e escalado sucessivamente ao longo da Linha de Sena as regiões de Muanza, Inhaminga, Nhamitanga, Caia, Murraça e Mutarara, que também consiste na distribuição de panfletos educativos da prevenção de acidentes ferroviários.

Tal processo consiste em alertar as comunidades sobre o perigo iminente que correm resultante de

The Management Unit of Quality, Safety and Environment of the Central Region of Mozambique's publicly owned Ports and Railways Company (CFM) presents a rather alarming picture of rail accidents which affect the region. Meanwhile, from March 2012 until July 2015, 103 cases of railway accidents were recorded along the Sena and Machipanda lines that resulted in 37 deaths, 38 serious and minor injuries and collisions of 28-car trains.

As preventive measures, CFM in partnership with the mining operators of Brazil's Mining Giant, Vale Mozambique, the Indian ICVL, former Rio Tinto and Jindal tirelessly carried out sensitization campaigns in the Beira rail system.

The railway safety campaign began on June 6, 2015, and has already covered the surrounding communities Crossing, in the Manga, and Massane Village Market, on the outskirts of the port city of Beira, including Dondo and Savane and successively went on along the Sena Line to the regions of Mwanza, Inhaminga, Nhamitanga, Caia, Mutarara and Murraça, which also consisted in the distribution of educational pamphlets on the prevention of railway accidents.

This process alerts communities on the imminent danger they face, as a result of an incorrect action for

uma acção incorrecta cujo fenómeno surge em consequência directa da explosão demográfica à mistura do êxodo rural, caracterizado por invasão das comunidades circunvizinhas na construção de residências e práticas de actividades do comércio informal. Isto acontece precisamente numa zona da reserva da empresa CFM de um perímetro de 30 metros em cada lado da ferrovia, o que acelera cada vez mais a insegurança das locomotivas e das próprias vidas humanas.

Indivíduos de conduta duvidosa ainda há que se sentam em plena linha férrea, alegando que "a máquina também tem olhos", numa altura em que a Linha de Sena conhece intenso tráfego: uma média diária que varia entre 21 a 25 comboios.

Além disso, acentua-se o roubo de balastro para construção civil mormente na zona da Munhava e Vaz, arredores da cidade da Beira, e, como se não bastasse, junta-se a este dilema uma movimentação desordenada de gado bovino, caprino e suíno, provocando arrastamento de balastro na via.

Evidências destes factos são visíveis na região de Garuso, sendo que o respectivo chefe de estação, Ernesto Sandramo, trava "diálogo de surdos" com as comunidades no sentido de controlar os seus animais.

A situação que foi deveras preocupante na faixa compreendida entre Nhamatanda e Machipanda, resultou na tentativa de assalto do comboio de mercadorias parado para cruzamento no apeadeiro de Revuè, sendo que a colaboração popular culminou na recuperação de alguma quantidade de trigo a granel já armazenado na estação de Manica, segundo ilustrações do chefe da estação de Manica, José Sebastião.

Como resultado destes desmandos, o chefe da estação de Machipanda, Manuel Bizeque, refere que a carga transportada do Porto da Beira para Zimbabwe e Zâmbia não deixa aquele ponto do nosso país quando se confirmar sua sabotagem ou violação dos vagões.

Dotada para conferir carga nos sentidos ascendente e descendente, a Estação Ferroviária de Machipanda que conta com sete factores, dez operadores de manobras e 12 elementos da revisão de material carrega e descarrega mercadorias na estação de Mutare (Zimbabwe) que dista 12 quilómetros da fronteira de Machipanda (Manica/Moçambiauqe) para partilha de responsabilidades entre CFM e National Railways Zimbabwe (NRZ).

which the phenomenon arises as a direct result of the population explosion to the mix of rural exodus, characterized by invasion of surrounding communities to build homes and hold business practices of informal trade. This occurs precisely in a zone of the CFM Company reserves of a radius of 30 meters on each side of the railway, which increasingly speeds up insecurity of locomotives and of the human lives themselves.

There are individuals of doubtful behaviour who still sit in full railway line, claiming, and "the machine also has eyes," at a time when the Sena line experiences intense traffic: a daily average of between 21-25 trains.

In addition, theft of ballast for construction especially in the area of Munhava and Vaz, outside the city of Beira, is on the increase. Furthermore, there's this dilemma of a disorderly movement of cattle, goats and pigs, bringing about knock-on ballast on the road.

Evidence of these facts are visible in Garuso region, and its station chief, Ernesto Sandramo, holds "dialogue of the deaf" with communities to control their animals to enclosures.

The situation, which was very worrying in the range between Nhamatanda and Machipanda resulted in the attempted robbery of cargo train, stopped for crossing the way of the Revue Station, and the popular collaboration resulted in the recovery of some amount of bulk wheat already stored at the station Manica, according to illustrations of the head of Manica station, José Sebastião.

As a result of these abuses, the head of Machipanda station, Manuel Bizeque, states that the cargo of the Port of Beira to Zimbabwe and Zambia will not leave one point in our country when sabotage or violation of the wagons is confirmed.

Endowed to check load upward and downward the Machipanda Train Station, which has seven factors, ten operators of manoeuvres and 12 material elements of the revision of load and unload goods in Mutare station (Zimbabwe) that is 12 kilometres away from the Machipanda border (Manica / Mozambique) for sharing of responsibilities between CFM and National Railways of Zimbabwe (NRZ).

Dramatic scenery in Chimoio

It is dramatic the invasion phenomenon of residents of Chimoio in Machipanda line, and to curb the excesses, a memorandum of understanding of signed with the

Cenário dramático em Chimoio

É dramático o fenómeno de invasão dos munícipes de Chimoio na Linha de Machipanda, sendo que para travar os desmandos foi celebrado com a edilidade, em 2011, um memorando de entendimento que, entretanto, não conheceu qualquer avanço na sua aplicação desde aquele período a esta parte, por motivos que não precisou.

O Presidente do Conselho Municipal de Chimoio, Raúl Conde, confirmou tal versão, acrescentando existir já trabalho concreto com vista a salvaguardar a vida dos autarcas.

Indicou que o protocolo em causa consagra que o Conselho Municipal de Chimoio deve implementar a construção de infra-estruturas como feiras e colocação de vendedores só depois de uma distância de cerca de 50 metros de cada lado da Linha de Machipanda, sendo que, a par disso, prosseguem trabalhos de acomodação dos visados numa zona previamente identificada.O edil de Chimoio reconheceu que, de facto, o problema de invasão da comunidade à área de reserva dos CFM é bastante alarmante por atingir mais de 2500 vendedores, entre cadastrados e ambulantes espalhados pela Linha de Machipanda e passeios.

O vereador da Área de Mercados e Feiras no Município de Chimoio, Baptista Pereira, descreveu que a situação dos vendedores informais é preocupante, havendo muitos riscos de acidente rodoviário e ferroviário.

Indicou que isto não significa que a edilidade assiste o ambiente passivamente, tendo construído os mercados de Algarve, 7 de Abril, Mercado Feira, 25 de Junho e Francisco Manyanga que, entretanto, se apresentam com bancas desocupadas.É de deplorar o comportamento dos vendedores informais em Chimoio que ocupam passeios e áreas de reserva dos CFM, abusando grosseiramente os comerciantes formais ao pendurar os seus produtos nos estabelecimentos que, consequentemente, ameaçam encerrar as portas das suas lojas. ●

municipal authorities in 2011which, however, did not know any breakthrough in its application since then up to now for reasons that were not explained.

The Mayor of Chimoio, Raul Conde, confirmed this version, adding that there's already exists concrete work to safeguard the lives of the town citizens.

He said that the protocol in question states that the Municipal Council of Chimoio must implement the construction of infrastructure such as fairs and placement of sellers only after a distance of about 50 meters on either side of Machipanda line. Parallel to that, work is under way to accommodate previously identified target people. The mayor of Chimoio acknowledged that indeed the Community invasion problem of the reserved area of the CFM is quite alarming, reaching more than 2,500 vendors, among them, registered and street vendors scattered along the Machipanda Line and walkways.

The Chimoio City Councilman of Markets and Fairs, Baptista Pereira, described that the situation of informal vendors is worrying, with many risks of road and rail accidents.

He said this does not mean that the city council is passively watching the environment It has built the markets of Algarve, 7 de Abril, Mercado Feira, 25 de Junho and Francisco Manyanga which, however, present with unoccupied stalls. The behaviour of informal vendors in Chimoio is deplorable. They occupy walkways and CFM reserve areas, grossly abusing the formal traders, by hanging their products in front of establishments, which consequently threatens formal traders to close the doors of their shops. ●

Comboios mudam a vida no vale do Zambeze

Trains change life in the Zambezi Valley

TEXTO *TEXT* **HORÁCIO JOÃO**

A exploração dos recursos minerais na bacia sedimentar do Zambeze faz com que a linha de Sena registe um intenso tráfego diário de 21 a 25 comboios, provocando um misto de alegria e tristeza, sendo que a crise da redução do preço de carvão no mercado internacional tem reflexo mínimo na vida daquelas comunidades das províncias de Manica, Sofala, Tete e Zambézia.

The exploitation of mineral resources in the Zambezi sedimentary basin has led to intensive traffic of 21 to 25 trains a day along the Sena line. This causes a mixture of joy and sadness, although the collapse of the international coal price is only minimally reflected in the life of those communities in Manica, Tete, Sofala and Zambezia provinces.

Os dois comboios semanais de carga e de transporte de passageiros no sentido Beira-Moatize, Beira--Marromeu e vice-versa impulsionam sobremaneira as trocas comerciais e arrastam multidões.

O comboio de carga, vulgo tranship, que faz a carreira Beira-Moatize à segunda-feira, normalmente transporta para zonas rurais material de construção civil, utensílios domésticos, electrodomésticos, aparelhagens, incluindo produtos de primeira necessidade.

No sentido descendente a mesma composição carrega em Moatize cabritos de Tete, batatas de Angónia, madeira em Doa, carne bovina de Mutarara, peixe de Morrumbala, em Dona Ana, cabritos de Chemba, mapira de Maríngué, gergelim de Sena, algodão de Caia, esteiras e cocos de Chinde, em Marromeu, madeiras de Inhaminga e mandiocas de Muanza.

Por isso mesmo, o secretário permanente em Cheringoma, Eduardo Issá, descreve que a circulação dos comboios de carga e de passageiros alivia significativamentea vida das comunidades daquele distrito e não só.

Para o chefe do posto administrativo de Sena, em Caia, Adamo Ossumane, a circulação dos comboios de carga e de passageiros faz com que aquele ponto da província de Sofala reedite a hegemonia de um verdadeiro entreposto comercial lançado há 254 anos com o comércio de escravos durante o período colonial português.

O lado feio da moeda

Porque não há bela sem senão, a chegada do comboio de passageiros na vila de Sena tem causado um movimento frenético de pessoas e bens de e para Chemba, Tambara e Maríngué, acompanhado da proliferação das chamadas trabalhadoras do sexo e larápios. Estes últimos invadem currais e matam cabeças de gado bovino, caprino e suíno, para além de protagonizar saques em diversos estabelecimentos comerciais, causando desgosto indisfarçável ao chefe da estação de Moatize, Ambrósio Magona.●

The two weekly goods and passenger trains from Beira to Moatize and from Beira to Marromeu, and vice versa are greatly boosting informal trade and bringing crowds with them.

The goods train, known as the transship, which goes from Beira to Moatize on Mondays normally carries building materials, household utensils, electrical appliances, and basic foodstuffs to the rural areas.

On the down journey, back to Beira, the same train carries from Moatize Tete goats, Angonia potatoes, Doa timber, Mutarara beef, and Morrumbala fish. At Dona Ana, it picks up Chemba goats, Maringue sorghum, Sena sesame, Caia cotton, mats and coconuts from Chinde. At Marromeu, the train picks up Inhaminga timber, and Muanza cassava.

This is why the permanent secretary in Cheringoma, Eduardo Issa, says that the circulation of passenger and goods trains significantly improves the life of communities in that district and beyond.

For the head of the Sena administrative post, in Caia district, Adamo Ossumane, the movement of passenger and goods trains is making that area in Sofala province reclaim the hegemony of a true trading post, which it first had 254 years ago, with the slave trade during the Portuguese colonial period.

The ugly side of the coin

Because not everything is a bed of roses, the arrival of the passenger train in Sena town has caused frenzied movement of people and goods to and from Chemba, Tambara and Maringue accompanied by a proliferation of so-called sex workers and thieves. The latter invade livestock pens, killing cattle, goats and pigs, and also loot shops, to the undisguised disgust of the Moatize stationmaster, Ambrose Magona.●

Porto de Pemba na rota do gás natural

Pemba port on the natural gas route

TEXTO *TEXT* **ANTÓNIO SOPA**

Porto Amélia, actual cidade de Pemba, localiza-se na magnífica baía do mesmo nome, considerada uma das maiores e mais belas do mundo. Pela sua posição e profundidade de águas oferece seguro ancoradouro à navegação a quem desde longa data a visita, quer em serviço de cabotagem, quer em carreiras de longo curso.

Porto Amelia, today's city of Pemba, is located in the magnificent bay of the same name, regarded as one of the largest and most beautiful bays in the world. Because of its position and the depth of its waters, it offers a secure anchorage for the ships that visit it, either on coastal shipping services, or on international trips.

A existência de uma ponte-cais, digna desse nome, só viria a ocorrer nos finais da década de 1950.

Até essa altura, foram sendo construídas pequenas infra-estruturas de madeira, de carácter mais ou menos provisório, para responder às necessidades circunstanciais, relacionadas com a ocupação dos vastos territórios de Cabo Delgado e do Niassa, então concedidos à *Companhia do Niassa* e, posteriormente, com o primeiro conflito mundial, no norte de Moçambique.

Assim, a primitiva ponte-cais seria construída pela expedição militar portuguesa, organizada em Lisboa em 1899 e que, entre outras actividades, efectuou também o levantamento topográfico da povoação. Esta viria a ser destruída por um ciclone, em Abril de 1914, tendo sido reconstruída pelas forças expedicionárias portuguesas chegadas a Moçambique, para combater os alemães no norte do território.

Já no final do conflito mundial, em princípios de 1918, uma outra expedição, constituída por militares ingleses, viria a fornecer água à povoação, a partir da lagoa Natite, tendo igualmente construído um novo cais, permitindo a atracação de navios a qualquer hora e em qualquer maré, tendo-se esta arruinado depois por falta de manutenção.

Praticamente, na mesma época, a *Companhia do Niassa* tomou também a iniciativa da construção dum caminho-de-ferro, ligando a actual cidade de Pemba ao Lago Niassa, tendo o empreiteiro, George Pauling, iniciado a sua construção em 1912. Porém, a imensa extensão do território e a rebeldia das populações das regiões atravessadas pela ferrovia impediram a concretização deste projecto.

No ano seguinte, uma comissão de engenheiros actualizou ainda os estudos desta linha-férrea, mas a construção de outras linhas de penetração, a partir do Lumbo e Quelimane, vieram a desencorajar a sua concretização.

A existência duma ponte-cais viria novamente a pôr-se em 1953, quando o governador-geral de Moçambique, Gabriel Teixeira, determinou a construção dum cais acostável para navios de longo curso, no "prolongamento do esporão já existente próximo da Capitania e da Alfândega", local em que os grandes fundos se aproximam bastante da terra.

A obra era constituída fundamentalmente por dois

A quay worthy of the name was not built until the late 1950s.

Prior to that time, small wooden infrastructures, of a more or less provisional nature, were installed, to meet circumstantial needs, related with the occupation of the vast territories of Cabo Delgado and Niassa, then farmed out to the *Niassa Company* and, later, with the First World War, in northern Mozambique.

Thus a primitive jetty was built by the Portuguese military expedition, organised in Lisbon in 1899 which, among other activities, undertook a topographical survey of the settlement. This jetty was destroyed by a cyclone in April 1914, and was rebuilt by the Portuguese expeditionary forces which arrived in Mozambique, to fight the Germans in the north of the territory.

Towards the end of the World War, in early 1918, another expedition, formed by British troops, came to supply water to the settlement, drawn from Lake Natite. They also built a new jetty, allowing ships to dock at any time and any tide. But this fell into ruin later for lack of maintenance. At much the same time, the *Niassa Company* took the initiative to build a railway linking the current city of Pemba to Lake Niassa. The contractor, George Pauling, began its construction in 1912. But the immense extent of the territory and the rebellious state of the people living in the regions crossed by the planned railway prevented the project from ever being implemented.

The following year, a commission of engineers updated the studies for this railway, but the construction of other lines penetrating the interior, from Lumbo and from Quelimane, also discouraged work on the Pemba line.

The question of a quay was posed again in 1953, when the Governor-General of Mozambique, Gabriel Teixeira, ordered the construction of a mooring quay for long haul ships "on the extension of the existing spur near the Captaincy of the port and the Customs house". This was a place where deep water was very close to shore.

The job consisted fundamentally of two separate lines: the access ramp which was about 12.4 metres wide and 80 metres long, aligned with the spur,

ramos distintos: o ramo de ligação ou acesso com 12,40m de largura e cerca de 80m de comprimento, no mesmo alinhamento do esporão referido, e o ramo de acostagem, com 17m de largura e 120m de comprimento em alinhamento perpendicular ao mesmo. Tem a configuração de um T, tendo as abas diferentes, uma com cerca de 78m e outra com cerca de 20m, permitindo a atracação simultânea de duas embarcações, uma grande de longo curso, na face principal da acostagem, outra de cabotagem na face de acostagem voltada à terra. Uma escada de betão situada no extremo avançado do ramo de ligação facilitava o acesso ao mar.

A estrutura da ponte-cais era constituída por estacas

and the berthing area, 17 metres wide and 120 metres long, perpendicular to the access ramp. It had the shape of a T, and the top sections, one about 78 metres and the other 20 metres long, allowed two ships to dock simultaneously, one a large, long haul vessel at the main berthing area, while a coastal vessel could dock at the berthing area that faced the shore. A concrete stairway at the far end of the access ramp facilitated access to the sea.

The structure of the quay consisted of square pillars of reinforced concrete, headed by strong transversal and longitudinal beams, also of reinforced concrete , on top of which lay a deck of the same material, 25cm

quadradas, de betão armado, encabeçadas por fortes vigas transversais e vigas longitudinais, também de betão armado, sobre as quais corria um tabuleiro do mesmo material, com 25cm de espessura, com uma faixa de balastro de 18cm de altura, coberto por placa de betão de 12cm de espessura.

O perfil transversal tipo do ramo de acostagem tinha seis estacas por perfil, sendo as duas extremidades verticais e as quatro do centro inclinadas, duas para cada lado. O perfil transversal tipo ramo de acesso tinha quatro estacas inclinadas, duas para cada lado.

Em toda a extensão do ramo de acostagem, próximo da face principal, podiam manobrar guindastes sobre linha-férrea, e sobre toda a ponte podiam circular vagões de caminho-de-ferro ou *auto-omnibus*. Numa fase inicial, foram ali instalados um guindaste de cinco

thick, with a strip of ballast 18 cm higher, covered with a sheet of concrete 12cm thick.

Along the length of the berthing area cranes on rails could move and along the entire jetty railway wagons could circulate. Initially one five tonne crane, three lifts and fifteen towing vehicles were installed there.

As an indispensable complement of the quay, alongside the jetty an embankment and its retaining wall was built, 200 metres long and with an average width of 50 metres.

The quay was endowed with electric light, with fluorescent lamps, and under an agreement between the Porto Amélia municipality and the Mozambique Railway Company (CFM), the settlement came to receive electricity 24 hours a day.

The jobs were designed and directed by CFM's

toneladas, três máquinas elevadoras e quinze carros de reboque.

Como indispensável complemento da ponte-cais construiu-se junto ao enraizamento da ponte-cais um aterro e o respectivo empedrado de retenção, com um comprimento de 200 metros e uma largura média da ordem dos 50 metros.

A ponte-cais viria a ser dotada de iluminação eléctrica, com lâmpadas de luz fluorescente, e por acordo entre o município de Porto Amélia e a empresa Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), a povoação passou a receber energia eléctrica durante todo o dia.

As obras foram projectadas e dirigidas pela Brigada dos Portos da empresa CFM, sendo empreiteiro da mesma a empresa *Christiani & Nielsen (SA)* Ltd., com um largo currículo em obras portuárias no país, no antigo período colonial, após ter ganho o concurso público lançado em Dezembro de 1953.

Em Dezembro de 1956 procedeu-se à recepção provisória da ponte-cais, tendo a mesma sido inaugurada em 26 de Janeiro do ano seguinte, pelo governador-geral, Gabriel Teixeira, e pelo secretário provincial, engenheiro Pinto Teixeira, que ali chegaram a bordo do paquete *Angola*, da *Companhia Nacional de Navegação*. Em 30 de Outubro de 1957 foi aberto à exploração comercial, a cargo da empresa CFM, estando os serviços de estiva entregues à empresa *João Ferreira dos Santos*.

Port Brigades. The contractor was the company *Christiani & Nielsen* (*SA*) *Ltd.*, which had long experience in Mozambican ports in the colonial period. It won the public tender launched in December 1953.

In December 1956 the quay was provisionally delivered, and it was inaugurated on 26 January the following year by the Governor-General, Gabriel Teixeira, and by the Provincial Secretary, engineer Pinto Teixeira, who arrived there on board the steamer *Angola*, of the *Companhia Nacional de Navegacao* (*National Shipping Company*) . On 30 October 1957 it was opened to commercial operation. The quay was run by CFM, while the stevedoring service was contracted to the company *João Ferreira dos Santos*.

INVENTÁRIO DAS OBRAS REALIZADAS NA PONTE-CAIS DE PORTO AMÉLIA
LIST OF JOBS UNDERTAKEN IN THE PORTO AMÉLIA QUAY

DESIGNAÇÃO *ITEM*	VALOR TOTAL *TOTAL AMOUNT*	ADQUIR. POR *ACQUIRE BY*
1 ponte-cais com 182,5 metros de comprimento, assente em estacas de betão e o ramo de acesso / *1 Quay 182,5 metres long, resting on concrete pillars and access ramp*	26.136.275$15	FM - 322|54, 117, 253|55, 324|56, 429|55 e 186|DF|57
Capítulo C-4-D / *Chapter C-4-D*		
1 muro em perré com 200 metros de comprimento e respectivo terrapleno / *1 wall 200 metres long and respective embankment*	4.607.818$80	FM - 430|55 e 255|DF|57
2 escadas em betão armado com corrimão, colocadas no ramo de acesso à ponte-cais / *2 reinforced concrete stairways with handrails, place on the access ramp to the quay*	101.542$37	251|DF|57
1 escada de ferro no rano de acostagem / *1 Iron ladder in the mooring area*	20.388$45	Idem / *Ibid*
Capítulo C-5-A / *Chapter C-5-A*		
1 edifício para escritório e vedação / *1 Office building and fence*	709.266$61	360|54 e 118 e 173|DF|56
Capítulo C-5-C / *Chapter C-5-C*		
5 casas tipo III / *5 Type III houses*	1.023.123$38	Idem / *Ibid*
5 dependências para as casas tipo III / *5 Outhouses for the Type III houses*	145.870$05	Idem / *Ibid*
4 casas tipo III / *4 Type III houses*	1.195.456$23	Idem / *Ibid*
4 dependências para as casas tipo III / *4 Outhouses for the Type III houses*	179.694$97	Idem / *Ibid*
1 casa tipo I / 1 *Type I house*	652.781$33	Idem / *Ibid*
1 dependência para a casa tipo I / 1 *Outhouses for the Type I house*	90.375$00	Idem / *Ibid*
Capítulo C-5-E / *Chapter C-5-E*		
1 armazém ARCON de 4x15x40 / *1 ARCON warehouse measuring 4x15x40*	729.986$11	FM - 459|DF|57
1 armazém para arrecadação de materiais e combustíveis / *1 Warehouse for storing materials and fuel*	52.677$00	FM - 430|DF|55 e 255|DF|57
Iluminação da ponte-cais de Porto Amélia / *Lighting of the Porto Amelia quay*	458.740$50 76.020$00	FM - Aut. 512|DF|59 D.E.-Autº 511|DF|59

Ordens de Serviço da Direcção n.ºs 1655 e 1874, de 16 de Abril de 1959 e 21 de Abril de 1964, respectivamente.
Service Orders of the Directorate nos. 1655 and 1874, of 16 April 1959 and 21 April 1964, respectively.

MOVIMENTO DA PONTE-CAIS DE PORTO AMÉLIA (1957-1974)
MOVEMENT AT THE PORTO AMÉLIA QUAY (1957-1974)

ANOS *YEARS*	NAVIOS ENTRADOS *SHIPS CALLING*	CONTENTORES MANUSEADOS *CONTAINERS HANDLED*	CARGA TOTAL MANUSEADA *TOTAL CARGO HANDLED*
1957	21	30	9885
1958	140	447	37.932
1959	146	911	45.863
1960	142	1277	48.429
1961	135	1190	51.187
1962	163	2322	55.085
1963	146	1999	60.465
1964	151	2386	64.023
1965	161	3474	68.559
1966	161	3318	79.714
1967	143	2646	76.771
1968	167	2548	91.479
1969	165	3358	107.202
1970	194	3049	125.208
1971	169	1832	137.477
1972	174	1409	118.133
1973	152	13	134.833
1974	103	-	122.383

O período posterior à independência do país
The post-independence period

Logo imediatamente após a independência do país, o volume de carga manuseada no porto de Pemba reduziu drasticamente, tal como ocorreu na generalidade dos portos nacionais, fruto da irregularidadade da navegação que demandava aquele porto.

Na década de 1990 esta situação viria a alterar-se, em resultado do crescimento moderado do tráfego internacional, da fraca evolução da cabotagem e do forte impulso no manuseamento de contentores.

Nessa altura, o combustível, a madeira e os contentores eram os principais produtos manuseados pelo porto de Pemba.

Apesar dos resultados poucos animadores dos

Immediately after Mozambican independence, the volume of cargo handled in Pemba port fell dramatically, as happened in the country's ports in general, because of the irregularity in the number of ships calling there.

In the 1990s this situation changed, thanks to a moderate growth in international traffic, the weak evolution of coastal shipping, and a strong drive in the handling of containers.

At this time, fuel, timber and containers were the main goods handled by the port of Pemba.

Despite the disappointing results in the initial post--independence years, CFM proceeded to undertake

primeiros anos pós-indenpência, a empresa CFM fez obras de manutenção no início da década de 1980, confrontando-se com a falta de materiais, equipamentos e mão-de-obra qualificada que viriam a provocar paralisações esporádicas nas obras.

Provavelmente, as obras de maior envergadura ocorreram a partir de 1992, num financiamento conjunto dos governos norueguês e moçambicano. Estas obras visavam, entre outros objectivos, a melhoria dos meios e condições de manuseamento e armazenamento das cargas, por forma a aumentar-se os rendimentos de carga e descarga de navios, reduzindo, radicalmente, o seu tempo de permanência no porto, eliminar os danos e perdas de carga e melhorar as condições de trabalho e salubridade dos trabalhadores portuários e de segurança ambientais no porto.

Este projecto decorreu em duas fases, consistindo a primeira na restauração das infra-estruturas portuárias, nomeadamente o pavimento, drenagem e iluminação de toda a área ferro-portuária, reconstrução do armazém e outros edifícios ali existentes, aquisição e reabilitação de equipamentos de manuseamento de cargas, para além de outros serviços.

maintenance work in the 1980s. It was faced with a shortage of materials , equipment and skilled labour which caused sporadic stoppages.

The largest scale work took place as from 1992, and was jointly financed by the Norwegian and Mozambican governments, These jobs sought, among other objectives, the means and conditions for handling and storing cargoes, so as to increase productivity in loading and unloading ships, thus reducing dramatically the time they stayed in the port, eliminating loss of and damage to cargo, and improving the working conditions and health of the port workers and the environmental safety conditions in the port.

This project ran in two phases. The first consisted in restoring the port infrastructures, namely the paving, draining and lighting of the entire rail and port area, the reconstruction of the warehouses and other buildings there, the acquisition and rehabilitation of cargo handling equipment, as well as other services.

The second phase consisted fundamentally of rehabilitating and expanding the infrastructures of the quay. Later, in 2006, work on expanding the port was still continuing.

NAVIOS RECEBIDOS / *SHIPS RECEIVED*

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / *YEARS*	1975	1976	1977	1978
Total / *Total*	-	-	-	-
Longo Curso / *Long Haul*				
Cabotagem / *Coastal shipping*	-	-	-	-

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / *YEARS*	1979	1980	1981	1982
Total / *Total*	**19,0**	**26,0**	**27,0**	**27,0**
Longo Curso / *Long Haul*	-	-	-	-
Cabotagem / *Coastal shipping*	-	-	-	

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / *YEARS*	1983	1984	1985	1986
Total / *Total*	**26,0**	**27,0**	**25,0**	**37,0**
Longo Curso / *Long Haul*	-	-	-	-
Cabotagem / *Coastal shipping*	-	-	-	-

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / *YEARS*	1987	1988	1989	1990
Total / *Total*	**56,0**	**55,0**	**75,0**	**75,0**
Longo Curso / *Long Haul*	-	-	-	-
Cabotagem / *Coastal shipping*	-	-	-	-

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / *YEARS*	1991	1992	1993	1994
Total / *Total*	**58,0**	**48,0**	**43,0**	**39,0**
Longo Curso / *Long Haul*	-	-	-	-
Cabotagem / *Coastal shipping*	-	-	-	-

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / *YEARS*	1995	1996	1997	1998
Total / *Total*	**45,0**	**58,0**	**85,0**	**75,0**
Longo Curso / *Long Haul*	-	-	-	-
Cabotagem / *Coastal shipping*	-	-	-	-

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / *YEARS*	1999	2000	2001	2002
Total / *Total*	**75,0**	**65,0**	**67,0**	**66,0**
Longo Curso / *Long Haul*	-	--	-	-
Cabotagem / *Coastal shipping*	-	-	-	-

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / *YEARS*	2003	2004	2005	2006
Total / *Total*	**63,0**	**63,0**	**78,0**	**68,0**
Longo Curso / *Long Haul*	-	-	-	46
Cabotagem / *Coastal shipping*	-	-	-	22

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / *YEARS*	2007	2008	2009	2010
Total / *Total*	**65,0**	**48,0**	**49,0**	**166,0**
Longo Curso / *Long Haul*	42	29	40	40
Cabotagem / *Coastal shipping*	23	19	9	126

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / *YEARS*	2011	2012	2013	**2014**
Total / *Total*	**75,0**	**77,0**	**83,0**	**74,0**
Longo Curso / *Long Haul*	62	71	79	68
Cabotagem / *Coastal shipping*	13	6	4	6

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*
ANOS / *YEARS*	2015
Total / *Total*	**166,0**
Longo Curso / *Long Haul*	86
Cabotagem / *Coastal shipping*	80

CARGA MANUSEADA (TONS) / *CARGO HANDLED (TONNES)*

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / *YEARS*	1975	1976	1977	1978
TOTAL / *TOTAL*	**35,7**	**37,1**	**42,5**	**29,7**
Nacional / *National*	**35,7**	**37,1**	**42,5**	**29,7**
Internacional / *International*	**0,0**	**0,0**	0,0	0,0
Moçambique / **Mozambique**	**0,0**	**0,0**	0,0	0,0
Importação / *Import*	0,0	0,0	0,0	0,0
Exportação / *Export*	0,0	0,0	0,0	0,0

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / ***YEARS***	1979	1980	1981	1982
TOTAL / ***TOTAL***	**31,7**	**29,2**	**28,4**	**31,9**
Nacional / ***National***	**31,7**	**29,2**	**28,4**	**31,9**
Moçambique / **Mozambique**	**0,0**	**0,0**	0,0	0,0
Internacional / ***International***	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Importação / *Import*	0,0	0,0	0,0	0,0
Exportação / *Export*	0,0	0,0	0,0	0,0

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / ***YEARS***	1983	1984	1985	1986
TOTAL / ***TOTAL***	**22,1**	**20,8**	**27,3**	**26,6**
Nacional / ***National***	**22,1**	**20,8**	**22,9**	**21,4**
Internacional / ***International***	**0,0**	**0,0**	**4,5**	**5,1**
Moçambique / ***Mozambique***	**0,0**	**0,0**	**4,5**	**5,1**
Importação / *Import*	0,0	0,0	1,2	3,0
Exportação / *Export*	0,0	0,0	3,2	2,1

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / ***YEARS***	1987	1988	1989	1990
TOTAL / ***TOTAL***	**31,9**	**38,1**	**42,6**	**42,7**
Nacional / ***National***	**24,9**	**35,0**	**39,4**	**36,3**
Internacional / ***International***	**6,9**	**3,1**	**3,2**	**6,4**
Moçambique / ***Mozambique***	**6,9**	**3,1**	**3,2**	**6,4**
Importação / *Import*	3,6	0,9	0,1	0.2
Exportação / *Export*	3,6	2,2	3,1	6,2

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / ***YEARS***	1991	1992	1993	1994
TOTAL / ***TOTAL***	**18,3**	**27,9**	**18,1**	**29,4**
Nacional / ***National***	**17,5**	**25,1**	**8,3**	**20,1**
Internacional / ***International***	**0,8**	**2,9**	**9,8**	**9,2**
Moçambique / ***Mozambique***	**0,8**	**2,9**	**9,8**	**9,2**
Importação / *Import*	0,8	0,5	0,4	1,0
Exportação / *Export*	0,0	2,4	9,4	8,2

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / ***YEARS***	1995	1996	1997	1998
TOTAL / ***TOTAL***	**50,8**	**37,8**	**77,5**	**73,7**
Nacional / ***National***	**30,1**	**14,4**	**37,9**	**25,3**
Internacional / ***International***	**20,7**	**23,4**	**39,6**	**48,4**
Moçambique / ***Mozambique***	**20,7**	**23,4**	**39,6**	**48,4**
Importação / *Import*	4,4	5,8	2,2	13,2
Exportação / *Export*	16,3	17,6	37,4	35,2

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / ***YEARS***	1999	2000	2001	2002
TOTAL / ***TOTAL***	**82,8**	**60,4**	**78,0**	**71,2**
Nacional / ***National***	**26,6**	**25,7**	**28,9**	**28,1**
Internacional / ***International***	**56,2**	**34,7**	**49,1**	**43,1**
Moçambiquel / ***Mozambique***	**56,2**	**34,7**	**49,1**	**43,1**
Importação / *Import*	17,0	9,8	33,6	7,5
Exportação / *Export*	39,2	24,9	15,5	35,6

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / ***YEARS***	2003	2004	2005	2006
TOTAL / ***TOTAL***	**66,6**	**79,7**	**62,5**	**85,3**
Nacional / ***National***	**19,8**	**13,1**	**17,7**	**13,0**
Internacional / ***International***	**46,8**	**66,6**	**44,8**	**72,3**
Moçambique / ***Mozambique***	**46,8**	**66,6**	**44,8**	**72,3**
Importação / *Import*	10,5	12,7	11,3	14,1
Exportação / *Export*	36,3	53,9	33,5	58,2

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / ***YEARS***	2007	2008	2009	2010
TOTAL / ***TOTAL***	**97,5**	**100,6**	**99,0**	**130,8**
Nacional / ***National***	**25,9**	**19,7**	**12,4**	**36,4**
Internacional / ***International***	**71,6**	**80,9**	**86,6**	**94,4**
Moçambiquel / ***Mozambique***	**71,6**	**80,9**	**86,6**	**94,4**
Importação / *Import*	10,8	22,4	28,3	29,2
Exportação / *Export*	60,8	58,5	58,3	65,2

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / *YEARS*	2011	2012	2013	2014
TOTAL / *TOTAL*	**169,7**	**232,9**	**290,4**	**330,9**
Nacional / *National*	**29,2**	**76,0**	**72,2**	**71,7**
Internacional / *International*	**140,5**	**156,9**	**218,2**	**259,2**
Moçambique / *Mozambique*	**140,5**	**156,9**	**218,2**	**259,2**
Importação / *Import*	51,2	63,2	94,925	142,5
Exportação / *Export*	89,3	93,7	123,259	116,7

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*
ANOS / *YEARS*	2015
TOTAL / *TOTAL*	**265,9**
Nacional / *National*	**29,9**
Internacional / *International*	**236,0**
Moçambique / *Mozambique*	**236,0**
Importação / *Import*	152,8
Exportação / *Export*	83,2

CONTENTORES MANUSEADOS (TEU's) / *CONTAINERS HANDLED (TEU's)*

Indicador / *Indicator*	PERIODO / *PERIOD*			
ANOS / *YEARS*	2011	2012	**2013**	**Até Nov 2014 / *Until Nov 2014***
TOTAL / *TOTAL*	**9,217**	**11,330**	**15,536**	**12,210**
Nacional / *National*	**220**	**831**	**709**	**763**
Internacional / *International*	**8,997**	**10,499**	**14,827**	**11,447**
Moçambique / *Mozambique*	**8,997**	**10,499**	**14,827**	**11,447**
Importação / *Import*	4,476	5,598	7,607	5,425
Exportação / *Export*	4,521	4,901	7,220	6,022

A segunda fase compreendeu fundamentalmente obras de reabilitação e ampliação das infra-estruturas do cais. Posteriormente, em 2006, viriam ainda a decorrer obras de ampliação do porto.

Mas as grandes modificações por que está a passar o porto de Pemba estão directamente relacionadas com as descobertas de depósitos de gás natural, feitas pelas empresas norte-americana Anadarko e italiana ENI, a partir de 2010.

Assim, logo em Julho de 2012, a administração da empresa CFM manifestou publicamente a intenção

But the major modifications through which the port of Pemba is passing are directly related with the discovery of deposits of natural gas by the United States company *Anadarko* and by *ENI* of Italy, as from 2010.

Thus, in July 2012, the CFM administration publicly announced its intention to implement a project to develop and expand the port so as to maximise its potential.

The projections then made indicated that the expansion would cover an area of 50 hectares, with

Logo após as grandes descobertas de gás natural na bacia do Rovuma, em Fevereiro de 2011, o grupo *Bollore Africa Logistics* manifestava interesse em estabelecer uma parceria com os CFM para promover o desenvolvimento e expansão daquele porto. Estavam nos propósitos daquele grupo o arrendamento dos terrenos adjacentes ao terminal de contentores, por um período de cinco anos, estudando ainda a possibilidade de construir uma doca e, numa etapa posterior, um cais destinado ao atracamento de embarcações de assistência logística e indústria de petróleos.

No seguimento desta iniciativa, o grupo viria a construir um cais flutuante, avaliado em 15 milhões de dólares norte-americanos, destinado ao processamento de petróleo e gás natural, facilitando a actividade das empresas que realizam a prospecção de hidrocarbonetos na bacia do Rovuma.

Constituído por um aterro de acesso, com cerca de cem metros de comprimento e uma plataforma flutuante de acostagem capaz de receber dois navios em simultâneo, o novo cais é propriedade da CFM, sendo gerido pela empresa *Bollore Africa Logistics*.

O novo cais flutuante é o primeiro do género no país e foi concebido exclusivamente para manusear petróleo e gás, fazendo com que estes produtos deixem de ser processados no cais comercial do porto de Pemba.

Immediately after the major discoveries of natural gas in the Rovuma Basin, in February 2011, the *Bollore Africa Logistics* group expressed an interest in establishing a partnership with CFM to promote the development an expansion of Pemba port. The purposes of Bollore included renting land adjacent to the container terminal for a five year period, and also studying the possibility of building a dock, and, at a later stage, a quay where the vessels providing logistical assistance to the petroleum industry could moor.

Following up this initiative, the group built a floating quay, costing 15 million US dollars, intended for the processing of petroleum and natural gas, facilitating the activity of the companies exploring for hydrocarbons in the Rovuma Basin.

Formed by an access embankment about 100 metres long and a floating platform at which two ships can moor simultaneously, this new quay is owned by CFM, and managed by *Bollore Africa Logistics*.

The new floating quay is the first of its kind in the country and was designed exclusively to handle petroleum and gas, so that these products would cease to be processed at the commercial quay of Pemba port.

de implementar um projecto de desenvolvimento e expansão do porto de modo a maximizar o seu potencial.

As projecções então efectuadas indicavam que a sua expansão seria efectuada numa área de 50 hectares, com o estabelecimento de uma terminal logística ocupando uma área de 150 hectares, bem como a construção de uma terminal de minérios.

O primeiro passo para a sua execução traduziu-se na assinatura de um memorando de entendimento entre a empresa CFM e a Empresa Nacional de Hidrocarbonetos (ENH), em Outubro do mesmo ano, visando a reabilitação e ampliação dos portos de Pemba e Palma, com o objectivo de proceder ao escoamento do gás natural que vier a ser produzido na bacia do Rovuma.

À luz do referido documento, a empresa CFM tem a missão específica de desenvolver os serviços e as infra-estruturas ferro-portuárias, bem como promover

the establishment of a logistics terminal occupying an area of 150 hectares, as well as the construction of a mineral terminal.

The first step in implementing this was the signing of a Memorandum of Understanding between CFM and the *National Hydrocarbon Company* (*ENH*), in October 2012, aimed at the rehabilitation and expansion of Pemba and Palma ports, with the aim of transporting the natural gas that would be produced in the Rovuma Basin.

Under this document, CFM has the specific mission of developing the rail and port services and infrastructures, as well as promoting the development of transport activities and operations intended to make the rail and port services more modern, accessible, efficient, competitive and adequate to the current demands of the multiple users, while ENH was entrusted with managing all the natural gas exploration, production and marketing activities.

A MAIS PREMIADA DO PAÍS
Com alto padrão de qualidade, encantar
o cliente sempre fez parte do nosso dia a dia...
A AGÊNCIA Nº 1
ASATA IATA
GRUPO
AGÊNCIA
Av. Karl Marx, (esquina c/ Ahmed Sekou Touré) Nº 1179 R/C
Cel.: (+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

o desenvolvimento das actividades de transporte e operações, tendo em vista tornar os serviços ferro-portuários mais modernos, acessíveis, eficientes, competitivos e adequados à actual demanda dos múltiplos utilizadores, enquanto à ENH estava atribuída a gestão de todas as actividades de pesquisa, produção e comercialização do gás natural.

Um segundo passo viria a ser dado em 10 de Dezembro de 2013, quando o Governo moçambicano aprovou os termos de concessão dos terminais portuários e logísticos de Pemba e Palma, por um período de 30 anos, em regime de parceria público-privada, à Sociedade Portos de Cabo Delgado SA, constituída em partes iguais pela empresa CFM e ENH, delegando, no ministro da tutela, a competência para assinar o respectivo contrato de concessão.

Simultaneamente, aquela empresa manifestou, de imediato, a intenção da construção duma infra-estrutura portuária, denominada Centro de Serviços de Petróleo e Gás, a ser desenvolvida a aproximadamente cinco quilómetros (ao longo da linha costeira)

A second step was taken on 10 December 2013, when the Mozambican Government approved the terms of leasing the Pemba and Palma port and logistics terminals, for a period of 30 years, under a public-private partnership regime, to the company *Portos de Cabo Delgado SA*. This company is owed in equal parts by CFM and ENH, delegating, to the supervising ministry, the power to sign the respective lease contract.

At the same time, that company immediately expressed its intention to build a port infrastructure, to be known as the *Petroleum and Gas Service* Centre about five kilometres from the current port of Pemba (along the coast line) and diagonally opposite the city's airport (west of National Highway No. 106).

The company declared that. in an initial phase, it would invest 150 million US dollars in building various infrastructures.

Implementing these jobs was dependent on the master plan, which sought to identify the type of on-shore infrastructures needed to support the petro-

do actual porto de Pemba e diagonalmente oposto ao aeroporto daquela cidade (a Oeste da Estrada Nacional n.º 106).

Numa primeira fase, aquela empresa declarou que iria investir 150 milhões de dólares norte-americanos na construção de infra-estruturas diversas.

A execução destas obras estava dependente do plano-director que visava identificar o tipo de infra-estruturas terrestres necessárias para apoiar a indústria de petróleo e gás, em todas as suas fases, com início previsto até finais de 2018.

A nova infra-estrutura está a ser projectada dentro dum conceito de solução integrada de logística para toda a província de Cabo Delgado e região norte do país, compreendendo a construção de 300 metros de cais, com cerca de 10 metros de profundidade e estabelecimento de uma área de 36 hectares para a logística inicial de apoio às operações de perfuração e exploração.

Em 23 de Abril de 2014, a Portos de Cabo Delgado anunciou a indicação da *ENH LOGISTICS SA* (ENHILS SA) como subconcessionária da Base Logística de Pemba, que estava já envolvida nos estudos de batimetria, topografia e de impacto ambiental.

Esta última empresa é constituída pela ENH LOGISTICS SA (ENHL), com 51% do capital, e pela Orlean Invest, com os restantes 49%, contando com a parceria técnica da angolana Sonangol Integrated Logistic Services (SONILS).

O lançamento da primeira pedra da Base Logística de Pemba viria a decorrer em 17 de Agosto de 2014, com a presença do Chefe de Estado, Armando Guebuza.●

leum and gas industry, in all its phases, with the start envisaged by the end of 2018.

The new infrastructure is being projected within a concept of an integrated logistics solution for all of Cabo Delgado province and the northern region of the country. It includes the construction of 300 metres of quay, with about 10 metres of depth, and the establishment of an area of 36 hectares for the initial logistics to support drilling and exploration operations.

On 23 April 2014, *Portos de Cabo Delgado* announced the choice of *ENH LOGISTICS SA* (*ENHILS SA*) as the sub-lessee of the Pemba Logistics Base. It had already been involved in the bathymetric, topographic and environmental impact studies.

This latter company is formed by *ENH LOGISTICS SA* (*ENHL*), with 51% of the capital, and by *Orlean Invest*, with the remaining 49%, counting on the technical partnership with the *Angolan Sonangol Integrated Logistic Services* (*SONILS*).

The first stone for the Pemba Logistics Base was laid at a ceremony on 17 August 2014, with the presence of the then Head of State, Armando Guebuza.●

NAVEGABILIDADE CHIRE/ZAMBEZE

Impactos nocivos recomendam opção ferroviária

NAVIGABILITY OF THE SHIRE AND ZAMBEZI RIVERS

Damaging impacts recommend the rail option

TEXTO *TEXT* **BOAVENTURA MANDLATE**

Estudos preliminares revelam que uma eventual abertura dos rios Chire e Zambeze para navegação, em moldes comerciais e internacionais, conforme o Malawi deseja, traria impactos negativos em praticamente todas as frentes, com prejuízos a superarem largamente possíveis ganhos.

Preliminary studies show that an eventual opening of the Shire and Zambezi rivers to international commercial shipping, as Malawi wants, would cause negative impacts on practically all fronts, with the losses greatly surpassing any possible gains.

O velho sonho dos malauianos é tornar navegáveis os rios Chire e Zambeze para o transporte fluvial das suas importações e exportações, até ao porto zambeziano de Chinde, numa distância de 240 quilómetros. O governo de Lillongwe acha que esta via pode baixar o custo dos produtos em sessenta por cento.

Os estudos sobre a navegabilidade dos rios Chire e Zambeze são financiados pelo Banco Africano de Desenvolvimento (BAD), em cerca de três milhões de euros.

A própria navegação nos dois rios implicaria custos exorbitantes neste momento inquantificáveis. A título de exemplo, só a remoção das plantas aquáticas existentes nos dois rios custaria cerca de 50 milhões de dólares norte-americanos.

Perigos iminentes

O que o rio Zambeze era antes é completamente diferente do rio Zambeze de hoje, decorrrente de diversos desenvolvimentos tecnológicos, incidindo sobre o rio. Sobre a bacia do Zambeze foram construídas as barragens de Kariba, na Zâmbia, e de Cahora Bassa, em Tete (Moçambique). Estas duas obras de grande engenharia criaram grandes mudanças no caudal deste curso aquático.

Cerca de oitenta porcento do caudal do rio passaram a ser controlados e dependem hoje da operação

The old dream of the Malawians is to make the Shire and Zambezi rivers navigable for the river transport of their imports and exports to the Zambezi port of Chinde, a distance of 240 kilometres. The Lilongwe government thinks that this route could reduce the cost of the goods by 60 per cent.

The studies on the navigability of the Shire and Zambezi rivers are financed by the African Development Bank (ADB) to the sum of about three million euros.

Opening the two rivers to navigation would imply exorbitant costs which, at the moment, cannot be quantified. For example, just the removal of aquatic plants in the two rivers would cost around 50 million US dollars.

Imminent dangers

What the Zambezi River used to be is completely different from the Zambezi River of today, due to the various technological developments that have affected the river. The dams at Kariba (in Zambia) and Cahora Bassa (in Mozambique's Tete province) were built on the river. These massive engineering works caused great changes in the flow of the river. About 80 per cent of the flow of the river came under control and now depends on the operation of the two dams. To ensure full navigation it is essential that there should be

das duas barragens. Para se fazer uma navegação plena, é indispensável um caudal suficiente para que as embarcações circulem livremente, o que passa pelo trabalho de dragagem do rio, para aprofundar os caudais, para os barcos poderem passar.

Entendidos referem que a dragagem tem muitas implicações. O rio Zambeze tem muitas ilhas, com muitos bancos de areia e com muitos meandros que ajudam o rio a reduzir a velocidade das águas. A dragagem iria estreitar o rio para aumentar a sua velocidade, o que poderia provocar graves problemas de erosão nos bancos de areia nas margens do rio.

Ao longo do ano os camponeses têm as suas zonas de cultivo nos bancos de areia e se há erosão todas essas áreas serão perdidas. Algumas comunidades praticam agricultura nas ilhas e se a erosão começa a dar conta destas, são muitos os camponeses que vão perder as suas áreas agrícolas – sua fonte de subsistência.

As implicações da dragagem não são somente ecológicas, como também socioeconómicas. Outras implicações que uma eventual dragagem pode trazer têm a ver com alguns afluentes do Zambeze, que recebem água do rio, que as enviam para sítios muito importantes, tanto ecologicamente quanto economicamente para o país, sobretudo o delta do Zambeze. Se se draga o rio, os afluentes do rio vão deixar de receber água suficiente para alimentar esses locais. Em consequência, todos os processos ecológicos e económicos que dependem dessa água, no delta do Zambeze, vão reduzir ou mesmo parar, o que se pode traduzir em enormes prejuízos económicos para o país.

O banco de Sofala é o principal ecossistema para a reprodução de camarão. Sabe-se que o viveiro do camarão são os estuários dos rios e em fase posterior as larvas emigram para o alto-mar para o processo de desovacão. Se o ecossistema ao longo do rio Zambeze for desestabilizado a multiplicação do camarão também será desestabilizada. Isto afectaria as receitas de Moçambique em divisas e o nível das reservas internacionais, dificultando os objectivos macroeconómicos do país: o controlo da inflação e o crescimento sustentável do país.

Moçambique chega a encaixar cerca de USD 50/60 milhões/ano, em receitas de exportação de camarão.

A componente segurança parece ser inclusivamente a mais delicada e não pode ser subestimada, num país com notável incapacidade de fazer o controlo das cargas e pessoas que poderão ser transportadas ao longo do rio.

Fortunato Albrinho, Director das Relações Internacionais no Ministério dos Transportes e Comunicações, adverte, por outro lado, que a abertura dos dois rios à navegação intensiva pode desestabilizar a estratégia de Moçambique para o desenvolvimento de um sistema integrado de transporte.

Os corredores de desenvolvimento apresentam-se como alternativas economicamente viáveis, sobretudo o Malaui, que se interessa pela via fluvial para as suas exportações e importações. ●

enough water in the river to allow boats to circulate freely. This involves dredging the river, to deepen the flow, to allow boats to pass.

Experts point out that dredging has a lot of implications. The Zambezi has many islands, with many sandbanks, and meanders, which help the river reduce the speed of the water. Dredging would narrow the river to increase its speed, which could cause serious problems of erosion on the river banks.

During the year, the peasants grow crops on the sand banks, and if there is erosion, all these areas will be lost. Some communities practice agriculture on the islands and if erosion begins to take hold of the islands, many peasant farmers will lose their agricultural areas – which are their source of subsistence.

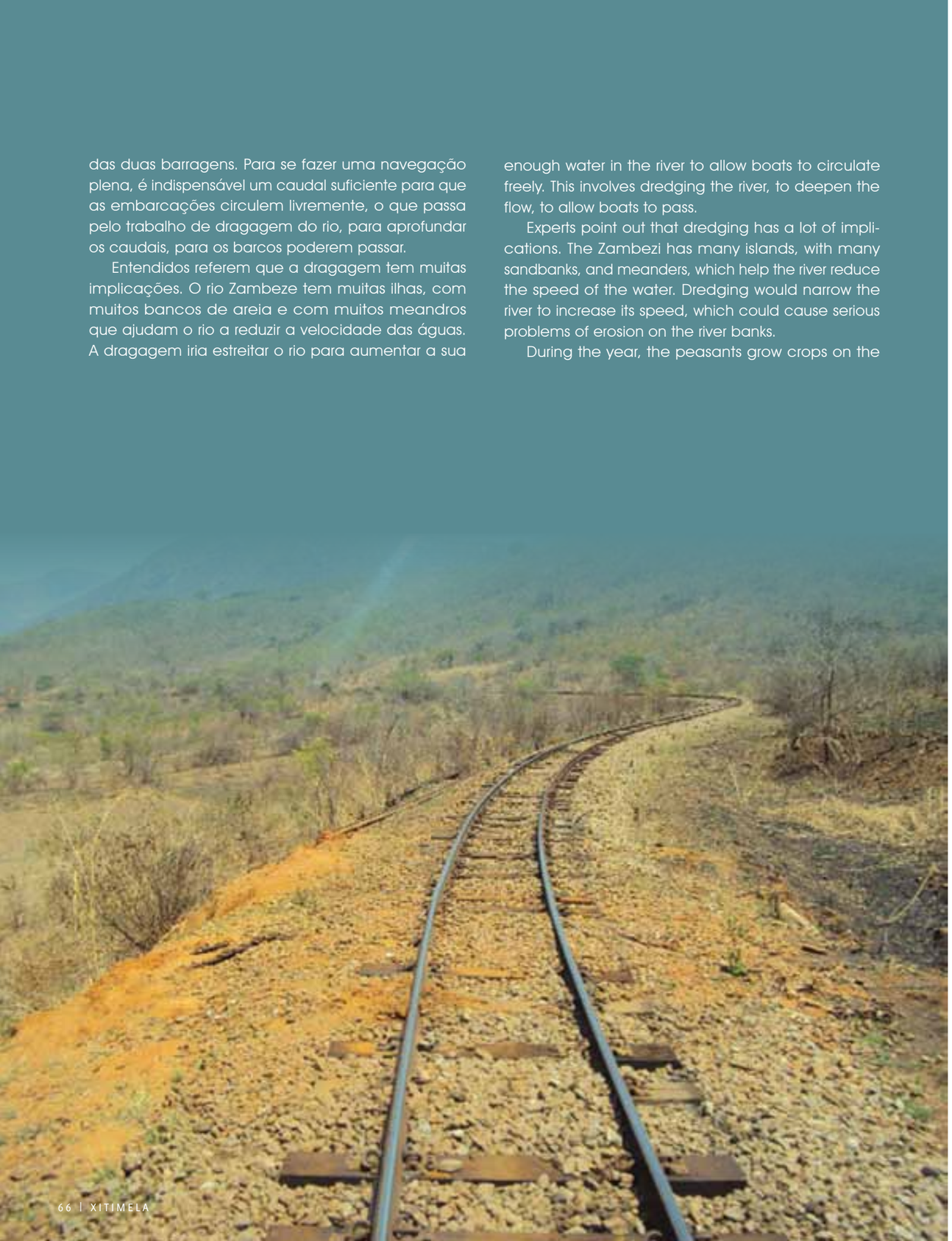
The implications of dredging are not only ecological but also socio-economic. Other implications that could arise from dredging concern some tributaries of the Zambezi, which receive water from the river. If the river is dredged, the tributaries will cease to receive sufficient water to reach places which are both ecologically and economically very important for the country. As a result all the ecological and economic processes which depend on this water, in the Zambezi Delta, will slow down or even stop, which could cause the country enormous economic losses.

The Sofala Bank is the main ecosystem for the reproduction of prawns. It is known that the prawn nurseries are the river estuaries, and at a later stage the prawns migrate to the high seas to spawn. If the ecosystem along the Zambezi River is destabilised, the reproduction of the prawns will also be destabilised. This would affect Mozambique's foreign exchange earnings and the level of its international reserves, causing difficulties for the country's macro-economic objectives: sustainable growth and controlling inflation.

Mozambique earns about 50-60 million US dollars a year in revenue from prawn exports. The security component seems the most delicate aspect and cannot be underestimated, in a control that is notably unable to control discharges and the people who might be transported along the river.

Furthermore, Fortunato Albrinho, Director of International Relations in the Ministry of Transport and Communications, warns that opening the two rivers to intensive navigation could destabilise Mozambique's strategy to develop an integrated transport system.

The development corridors are economically viable alternatives to Malawi's interest in using the rivers for its exports and imports. ●



Corredor da Beira reergue-se
The Beira corridor revives

O Corredor da Beira, através do qual a Zâmbia, Zimbabwe, Malawi e RDCongo realizam as suas importações e exportações de mercadorias, está a registar um desenvolvimento excitante graças ao investimento feito ultimamente no corredor.

The Beira Corridor, the multi-disciplinary route which serves countries in the hinterland, namely Zambia, Zimbabwe, Malawi and the Democratic Republic of Congo, which are the traditional users of the port and rail system of the Sofala capital, in central Mozambique, is undergoing exciting developments, resulting from the large sums that have been invested in recent years.

TEXTO *TEXT* **MACHECA CUNGUARA**

Trata-se do Sistema Ferroviário da Beira, formado pela Linha de Sena, entre as estações do Dondo e a vila carbonífera de Moatize, numa extensão total de 575 quilómetros, incluindo o ramal Inhamitanga-Marromeu, e a Linha de Machipanda, que liga a cidade portuária da Beira à vila fronteiriça de Machipanda, num raio de 317 quilómetros.

Enquanto a construção, ampliação e melhoramento de infra-estruturas caminhavam para o fim, os operadores já faziam uma avaliação positiva, porque o tempo de espera no manuseamento de carga tinha reduzido drasticamente.

Com a modernização da Linha de Sena, aumentou a sua capacidade de movimentação de carga de 6,5 para 20 milhões de toneladas/ano. A empreitada terminou em Fevereiro de 2015 e esteve a cargo do consórcio português Mota-Engil e Edvisa (do Grupo Visabeira). Foram investidos 410 milhões de euros.

Os trabalhos consistiram no aumento das linhas de cruzamento nas 25 das 31 estações de 750 para 1500 metros com vista a permitir a circulação de comboios-tipo formados por seis locomotivas e 100 vagões.

O director da Brigada de Reconstrução da Linha de Sena (BRLS), o engenheiro Elias Xai-Xai, revelou que neste ano a Linha de Machipanda poderá beneficiar de uma reabilitação mais consistente na plataforma em toda a sua extensão.

Com efeito, foi iniciada a identificação do consultor para estudos de viabilidade cuja acção envolve conjuntamente a Empresa Pública Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) e Mozambique Regional Satives Programe, uma instituição ligada ao desenvolvimento do tráfego internacional na África Austral.

A concretização da medida está numa fase adiantada, havendo mesmo um intenso movimento de ambos os sectores afins na busca de parcerias com vista a alavancar a única ferrovia no transporte de mercadorias de e para Zimbabwe e Zâmbia que,

The Beira rail system consists of the Sena line, which runs between Dondo station and the coal town of Moatize, over a total length of 575 kilometres, including the branch line from Inhamitanga to Marromeu, and the Machipanda Line which links the port of Beira to the border town of Machipanda, a distance of 317 kilometres.

At a moment when the construction, expansion and improvement work on the lines are approaching their end, the operators are already making a positive assessment, since the waiting time for handling cargo has fallen dramatically.

The Sena Line is undergoing modernisation to improve its performance, raising traffic from the current 6.5 million tonnes a year to 20 million tonnes a year. This work, due to end in February 2015, is in the hands of a consortium formed by the Portuguese companies Mota-Engil and Edvisa (part of the Visabeira Group) with investments of about 410 million euros.

The work consists of increasing the crossover lines in 25 of the 31 stations from 750 to 1,500 metres, in order to permit the circulation of trains formed by six locomotives and 100 wagons.

The director of the Sena Line Reconstruction Brigade (BRLS), Eng Elias Xai-Xai, says that the efforts under way indicate that, as from next year, the Machipanda Line could benefit from a more consistent rehabilitation of the track throughout its length,

Work has begun on identifying a consultant for viability studies. This activity will involve both the publicly owned Ports and Rail company, CFM, and Mozambique Regional Satives Programme, an institution linked to the development of international traffic in southern Africa.

Implementation of this measure is at an advanced stage and there is intense movement of both sectors to search for partnerships in order to leverage the only railway which transports merchandise to and from Zimbabwe and Zambia, crossing the Mozambican provinces of Manica and Sofala.

Built in 1906, the Machipanda Line is now re-emerging from the swamp in which it was abandoned during the

Com a modernização da Linha de Sena, aumentou a sua capacidade de movimentação de carga de 6,5 para 20 milhões de toneladas/ano

The Sena Line is undergoing modernisation to improve its performance, raising traffic from the current 6.5 million tonnes a year to 20 million tonnes a year

em Moçambique, atravessa as províncias de Manica e Sofala.

Construída em 1906, a Linha de Machipanda está a reerguer-se, depois de ter estado completamente abandonada durante a sua concessão à extinta Companhia Caminhos de Ferro da Beira (CCFB).

Nos últimos dois anos da sua reversão, os CFM aplicaram, com recurso a fundos internos, mais de dez milhões de dólares norte-americanos na sua franca recuperação que culminou com a estabilização da via, reabertura das linhas de cruzamento, estações e apeadeiros.

Consequentemente, o crónico problema de descarrilamento reduziu substancialmente, sobretudo com a redução de algumas curvas muito apertadas, substituição de carris e travessas, incluindo aumento das linhas de cruzamento, o que já permite o aumento de velocidade das locomotivas.

Além disso, 25 anos depois de uma completa paralisação, finalmente, a Linha de Machipanda reactivou em 2013 o transporte de carga entre Beira e Lusaka, capital zambiana, representando assim uma grande responsabilidade para o Conselho de Administração dos CFM.

Por conseguinte, Xai-Xai concluiu que a projectada restauração física de grande vulto da Linha de Machipanda, cuja capacidade actual é de cerca de dois milhões de toneladas por ano, visa justamente aumentar a confiança que os tradicionais utilizadores têm nos Caminhos de Ferro de Moçambique.

Impacto multiplicador

Para já, há benefícios directos para os utentes e consumidores com a redução dos custos de produtos e artigos de primeira necessidade, representando uma mais-valia no desenvolvimento da economia regional.

As autoridades portuárias da Beira prevêem um crescimento anual de 15 porcento no manuseamento da carga dos tradicionais operadores do Zimbabwe, Zâmbia, Malawi e RDCongo, para além das mercadorias de Moçambique para Moçambique.

Em 2013, as projecções daquele complexo ferro-portuário foram na ordem de 17 porcento comparativamente a 2012, apesar de alguns constrangimentos que, entretanto, foram sanados com a implementação da Janela Única Electrónica (JUE).

O antigo administrador-delegado da Cornelder de Moçambique e actual Ministro dos Transportes e Comunicações, Carlos Mesquita, apontou que o Porto da Beira manuseou em 2013, 184 mil contentores contra 210 mil previstos para 2014 e 6.600 mil toneladas de carga geral, das quais quatro milhões de carvão mineral de Moatize.

O êxito deve-se à produtividade atingida a partir de Março de 2013 com a chegada de mais dois novos pórticos contentores que se juntaram aos dois já existentes. Por este motivo, o manuseamento de contentores aumentou de cerca de 12 para 29 unidades por hora e o tempo de permanência de navios reduziu de seis para dois dias.

Para os operadores, o mérito conta com a Autoridade Tributária que flexibilizou o desembaraço aduaneiro nas fronteiras. O atraso que se verifica está directamente relacionado com o fluxo do tráfego rodoviário.

period in which the central rail network was leased out to the now defunct Beira Railroad Company (CCFB).

In the last two years, since it reverted to CFM management, CFM has used ten million US dollars of its own funds for the recovery of the line. This has stabilised the track, and reopened crossing points, stations and halts.

Consequently, the previously chronic problem of derailments has been substantially reduced, particularly through smoothing out some curves that were very tight, replacing rails and sleepers, as well as increasing the number of crossover points, which has made it possible to increase the speed of the locomotives.

Furthermore, after 25 years of complete paralysis, in 2013 the Machipanda Line reactivated cargo traffic between Beira and the Zambian capital, Lusaka, which is a great responsibility for the CFM Board of Directors.

Xai-Xai added that the projected large scale physical restoration of the Machipanda line, which currently has a the capacity to carry two million tonnes a year, seeks to increase the trust of the traditional users in CFM.

Multiplier impact

There are direct benefits to users and consumers, with the reduced cost of products of goods and of basic necessities, which represents an added value for the development of the regional economy.

The Beira port authorities have fixed a target of 15 per cent annual increases in handling cargo from the traditional operators of Zimbabwe, Zambia, Malawi and DRCongo, apart from Mozambican merchandise for Mozambican customers.

Last year, the projections of the Beira rail and port complex were for growth of 17 per cent in comparison with the budget for 2012, although some constraints occurred which, however, were overcome in implementing the Single Electronic Window (JUE).

The Chief Executive Officer of Cornelder de Moçambique, Carlos Mesquita, said that in 2013 the Port of Beira handled 184,000 containers. For 2014, the forecast was for 210,000 containers and 6.6 million tonnes of general cargo, including four million tonnes of coal from Moatize.

This success is due to the productivity achieved as from March 2013 with the arrival of a further two new container cranes, joining the two gantries already in the port. For this reason, the handling of containers increased from about 12 to 29 containers per hour, and the time that ship remained in port fell from six to two days.

For the operators, merit also goes to the Tax Authority which works flexibly in customs clearance at the borders, and the delays that occur are directly related to the flow of road traffic.

But both sides face some aspects which need the influence of the customs authorities in clearing merchandise at the Port of Beira. They also need to understand that the greater the volume of cargo that passes through the port, the greater the advantages and gains for all stakeholders in order to stimulate the nation and regional economy.

The recent reintroduction of use by shipping at night of the Beira Port access channel, as from March 2014, after emergency dredging, has substantially

Porém, ambas as partes debatem-se com alguns aspectos que precisam da influência das autoridades alfandegárias no desembaraço de mercadorias no Porto da Beira e discutem também a necessidade de entender que quanto maior for o volume que passa por aquele recinto maiores serão os ganhos e vantagens para todos os actores como forma de impulsionar a economia nacional e regional.

A reintrodução da circulação nocturna de navios no canal de acesso ao Porto da Beira em Março de 2014, depois da realização das obras de dragagem de emergência, melhorou substancialmente a entrada

improved the entry and exit of vessels to load and unload merchandise.

According to the executive director of CFM-Centre, Cândido Jone, up to August 2014 a total of 365 ships left Beira Port. Of these, 107 were general cargo ships, 93 were container vessels, 83 were fuel tankers, and 82 were mineral ships. This

e saída daquelas embarcações na descarga e carregamento de mercadorias.

De acordo com o director-executivo dos CFM-Centro, Cândido Jone, até Agosto de 2014 saíram do Porto da Beira 365 navios, sendo 107 de carga geral, 93 de contentores, 83 de tanques de combustíveis e 82 de carvão mineral, contra 244 de igual período do ano passado.

No Terminal de Petróleo, a Cornelder de Moçambique, entidade gestora do Porto da Beira, manuseou até Agosto de 2014 1,5 milhão de toneladas métricas contra 1,3 do mesmo período de 2013.

O crescimento de quase 40%, segundo a nossa fonte, justifica-se pela navegação nocturna. Anteriormente tinha de se esperar pelo dia seguinte e quando a maré fosse favorável.

Até Outubro de 2014 tinham sido manuseados 4.901 milhões de toneladas métricas contra anteriores 2.254 milhões, designadamente 115.798 contentores contra 71.004 em 2013, 1392 de carga geral contra 709 e 2057 de carvão contra 617.

compared with 244 in the same period the previous year.

At the Oil Terminal, Cornelder de Moçambique, the company which manages the Port of Beira, up to August 2014, handled 1.5 million tonnes compared with 1.3 million in the same period of 2013.

According to our source, this growth of almost 40%, is the result of using the channel at night, since previously ships had to wait until the following day, and could only move when the tide was favourable. But movement at night allows greater fluidity in ships entering and leaving the port.

By last month production this year in the Port of Beira had reached about five million tonnes compared with 2.2 million in the same period the previous year.

By October 2014 the port had handled 4.901 million tonnes, compared with 2.254 million in January-October 2013. This included 115,798 containers, compared with 71,004 in 2013, 1.392 million tonnes of general cargo compared with 709,000 and 2.057 million tonnes of coal compared with 617,000.

Henrique F. Vilanculos

Dia 1º de Maio

Eis o dia que celebramos,
O nosso esforço
Violado a tempos remotos,
Que os trabalhadores mártires de Chicago,
São o nosso símbolo da violência,

No ano de 1886 no séc. XIX,
Choravam os céus
De tamanha crueldade,
Que isolava a alma de trabalhadores,
Clamando justiça Foi mui sacrifício,

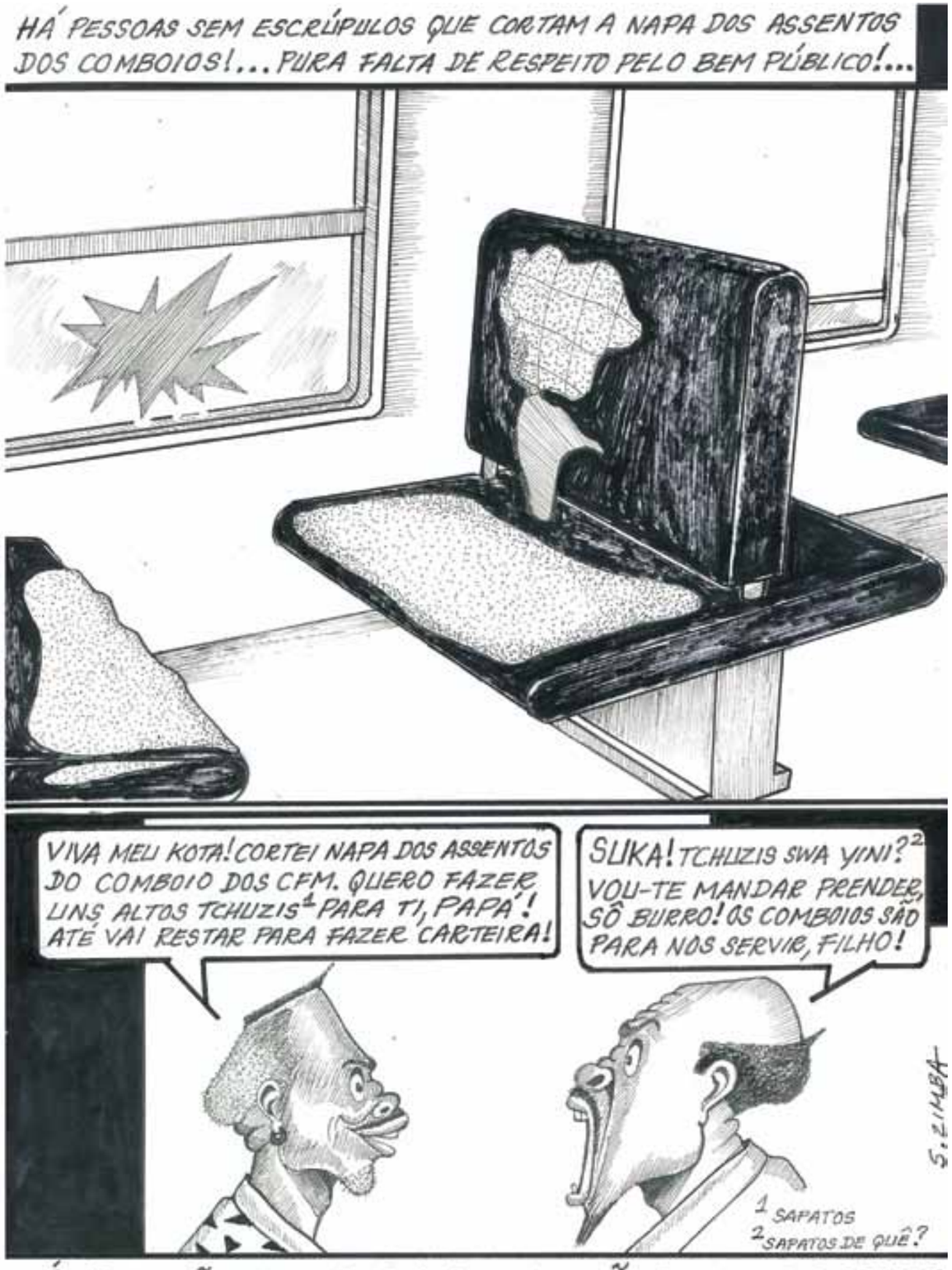
De tantas almas com benefício,
Hoje celebramos com alegria
As tristezas outrora
Porque hoje o simples operário
Ganhou um livro de reclamações

Simples operário goza da Lei do Trabalho
Porque hoje brilha,
A nossa alta estima no trabalho
Porque hoje o trabalhador tem tempo,
Para o pequeno-almoço
Até para almoçar

Porque hoje um trabalhador é assalariado
E goza de todos subsídios de direito
Cantemos e dancemos,
Canções infelizes de felicidade
Porque somos uma nova geração,
Vinda e gozando dos esforços das gerações doloridas.

Somos um bem fecundado na bondade
E parida na maldição
Somos todos trabalhadores o contrário de tudo
Mais só hoje, dia 1º de Maio
Porque os restantes são de trabalho

Avante operários dos tempos
Mãos ao trabalho
Vamos trabalhar...
Operários, combatentes do dia-a-dia



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

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.

Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P. . Praça dos Trabalhadores . P.O.Box 2159 . Maputo . Moçambique
Tel +258 21313728 . Fax +258 21322238 . Cell +258 823113000 . +258 823205320 . ttecfm@cfmnet.co.mz

CFM
Transporte e Telecomunicações, S.A.