

xitimela



Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P. | Ano 20 | nº 24 | Janeiro 2017



Novo PCA dos CFM toma posse
New CFM Chairman takes office

As 10 mais belas estações ferroviárias do mundo

The 10 most beautiful rail stations in the world



Ponte, linha férrea, vagões e edifícios

Bridge, railway, wagons and buildings



Carvão de Moatize
Moatize Coal

Subida de preço
renova expectativas

Rise in price
renews expectations

PORTO DA BEIRA

A Melhor Entrada para os Países do "Hinterland"



Distâncias Rodoviárias em Km

PORTOS	Lusaka ZAMBIA	Kitwe ZAMBIA	Lubumbashi RDC	Harare ZIMBABWE	Bulawayo ZIMBABWE	Blantyre MALAWI	Lilongwe MALAWI
BEIRA	1,054	1,370	1,600	559	726	812	950
DURBAN	2,380	2,707	2,611	1,711	1,454	2,323	2,678
DAR ES SALAAM	1,985	1,951	2,290	2,634	3,028	2,031	1,667



Cornelder
de Moçambique, S.A.



Tel: (+258) 23 322 735 / Fax: (+258) 23 322 736
Email: cornelder@cornelder.co.mz www.cornelder.co.mz
P.O.Box 236, Largo dos CFM. Beira - Moçambique



66



16



4



72



68



48

Sumário | Contents

XITIMELA

Janeiro 2017

Director

Adélio Dias

Redacção e Colaboração**Editorial and Collaborators**David Francisco, Horácio João
António Sopa, Raimundo Moiane, José Manuel**Fotografia****Photography**

Miguel Gazite, Arquivo CFM

Tradução**Translation**

Paul Fauvet

Publicidade**Publicity**

Irene Inroga

PaginaçãoZowona - Comunicação e Eventos
mnuvunga@gmail.com**Impressão****Print**

Norprint, artes gráficas

Edição**Publisher**Gabinete de Comunicação
e Imagem dos CFM
Communication and Image
Office of CFM**Edeereço****Address**C.P./P.O. Box - 2158
Praça dos Trabalhadores
Maputo | Moçambique | Mozambique**Telefone****Phone Numbers**21 429 659
[Fax] 21 301 390**E-Mail**

cfm@cfm.co.mz

Número de Registo**Registry Number**

7/GABINFO-DE/96

Nota do Director*From the Director*

2

Novo PCA dos CFM*New Chairperson of the Board of CFM*

4

A resiliência do sector*The resilience of the sector*

7

Ponte, linha férrea, vagões e edifícios*Bridge, railway, wagons and buildings*

16

Dragagem ao canal de acesso*Deepening the access channel*

22

Cornelder de Moçambique: duas décadas de crescimento contínuo*Cornelder of Moçambique: two decades of continual growth*

28

Subida de preço renova expectativas*Rise in price renews expectations*

35

Um “deus” chamado comboio*A “god” called the train*

40

Comboio arrasta multidões*Train attracts crowds*

48

900 Km de linha férrea unem Nacala à Moatize*900 kilometres of railway link Nacala to Moatize*

56

Cuamba-Lichinga*Cuamba-Lichinga*

66

CFM participam do congresso APLOP*CFM takes part in APLOP congress*

68

As dez estações ferroviárias mais belas do mundo*The 10 most beautiful railway stations in the world*

72

Samora Machel e os Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique*Samora Machel and the Ports and Railways of Moçambique*

76

Campeão Nacional de Futebol-2016*National Football Champion - 2016*

77

Xitimela, 20 anos*Xitimela, 20 years*

79



→ A presente edição da revista “XITIMELA” estava praticamente fechada quando o Conselho de Ministros designou o Eng. Miguel Matabel como novo Presidente do Conselho de Administração dos CFM. O Eng. Matabel pertenceu ao Conselho de Administração do Eng. Mário A. Dimande, de saudosa memória, que lançou esta revista há precisamente 20 anos na sala dos Grandes Actos do edifício onde funciona o Conselho de Administração. Estes dois acontecimentos - o novo PCA que, na verdade, é filho desta casa, e a efeméride desta publicação - balizam o início e o fim dos destaques da revista que o estimado leitor tem em suas mãos. Permitimo-nos, desde já, apresentar as nossas felicitações ao Eng. José Matabel pelo cargo, bem como aos precursores

da Xitimela que, para além do Eng. Mário Dimande, contou com o empenho do seu primeiro director, o Dr. Nelson Saúte. O desempenho da empresa, em 2016, demonstra uma importante resiliência do sector ferro-portuário face a um conjunto de constrangimentos, entre os quais a descida de preços das *commodities* no mercado mundial. Acresce a isso a tensão político-militar, entre outros factores endógenos e exógenos. Não obstante a crise, os resultados são bastante encorajadores. Disso damos a conhecer num artigo que traz os números do desempenho da empresa. Por outro lado, os CFM realizam um conjunto de investimentos, apostando no futuro, tanto no domínio das infra-estruturas como no âmbito do material circulante. A recente

inauguração da Ponte ferroviária sobre o rio Umbelúzi em Boane, na Linha de Goba - entre outros investimentos -, é a prova cabal desse desiderato. No mesmo diapasão trazemos o Porto de Maputo que realizou um importante trabalho de dragagem no canal de acesso, a pensar nas oportunidades que, certamente, irão ressurgir. A Cornelder de Moçambique, na Beira, assinalou duas décadas de crescimento consolidado.

A subida do preço do carvão no mercado internacional está a reanimar a logística do carvão em Moatize. Para além desse tema, um artigo de fundo aborda a história da construção da linha Moatize-Nacala. No domínio do transporte de passageiros, duas reportagens contam-nos viagens na Linha de Sena e na Linha do Limpopo. O comboio é um meio decisivo na vida das populações. Assinalamos ainda, neste contexto, a reabertura da linha Cuamba-Lichinga.

A estação dos CFM é considerada uma das mais belas do Mundo. Isso é motivo de uma exposição temporária patente numa das alas da gare ferroviária. No átrio da mesma, foi realizada, para assinalar os 30 anos de Mbuzini, uma exposição denominada "Samora Machel e os Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique". O Ferroviário da Beira, campeão nacional, em 2016, também merece destaque nesta edição, bem como a notícia da participação dos CFM no congresso da APLOP, Associação dos Portos dos Países de Língua Portuguesa. Na sequência do artigo sobre a celebração dos 20 anos da revista XITIMELA, cabe uma palavra de apreço a todos os ferro-portuários, motivo desta publicação, aos parceiros que apoiam com publicidade e colaboração e, já agora, a todos os estimados leitores. Bem hajam!#

→The current issue of the magazine "XITIMELA" was almost closed when the Council of Ministers appointed Eng. Miguel Matabel as the new Chairperson of the Board of Directors of CFM. Eng. Matabel was once a member of the Board of Directors under the late Eng. Mário A. Dimande, who launched this magazine exactly 20 years ago in the main meeting room of the building where the Board of Directors operates. These two events - the new Chairperson of the Board, who is indeed a son of this family, and the anniversary of this publication - mark the beginning and end of the main items in the magazine which you, the readers, now have in your hands. Allow us, straightaway, to congratulate Eng. José Matabel for his new position, as well as the precursors of Xitimela which, in addition to Eng. Mário Dimande, counted on the commitment of its first director, Dr. Nelson Saúte.

The performance of the company, in 2016, shows important resilience of the rail and port sector to a range of constraints, including the fall of commodity prices on the world market. To this should be added the politico-military tension, among other endogenous and exogenous factors. Despite the crisis, the results are very encouraging. We provide information about this in an article which carries the numbers on the company's performance.

Furthermore, CFM is undertaking a series of investments, betting on the future, in the areas both of infrastructures and of rolling stock. The recent inauguration of the rail bridge over the Umbelúzi River in Boane, on the Goba Line - among other investments - is the clear proof of this. In the same way, we bring information

on the port of Maputo which has carried out major dredging of the access channel, thinking about the opportunities that will certainly arise. The company Cornelder de Moçambique, in Beira, has marked two decades of consolidated growth.

The rise in the price of coal on the international market is reviving coal logistics in Moatize. As well as this theme, an in-depth article looks at the history of the construction of the Moatize-Nacala line. In the area of passenger transport, two reports tell us of journeys along the Sena Line and the Limpopo Line. The train is a decisive resource in the life of the population. We also stress, in this context, the re-opening of the Cuamba-Lichinga Line.

The CFM central station in Maputo, is regarded as one of the most beautiful in the world. This is the motive for a temporary exhibition in one of the wings of the railway station. In the station forecourt, to mark the 30th anniversary of the death of President Samora Machel at Mbuzini, an exhibition was held entitled "Samora Machel and the Ports and Railways of Moçambique". The Ferroviário da Beira sports club, the 2016 national football champion, is also covered in this edition, as is the news of CFM's participation in the Congress of APLOP, the Association of Ports of the Portuguese Speaking Countries. Following the article celebrating the 20th anniversary of the magazine XITIMELA, we have a word of appreciation for all rail and port workers, who are the reason for this publication, for the partners who support us with advertising and collaboration, and now for all our esteemed readers. Thank you!#

Eng. Miguel José Matabel

Novo PCA dos CFM

Eng. Miguel José Matabel

New Chairperson of the Board of CFM



→Numa cerimónia, dirigida pelo Primeiro-Ministro, Carlos Agostinho do Rosário, que contou com a presença do Ministro dos Transportes e Comunicações, Carlos Mesquita e demais quadros do Governo, tomou posse, no passado dia 25 de Janeiro de 2017, o novo PCA da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, Eng. Miguel José Matabel.

Na ocasião, o novo PCA dos CFM disse que a sua maior aposta é a rentabilização dos recursos de que a empresa dispõe, garantindo maior qualidade nos serviços prestados pelo CFM, respeitando padrões de qualidade e segurança.

"A minha primeira acção será familiarizar-me com o plano estratégico, olhando para os recursos da empresa e procurar rentabilizá-la. Todos nós sabemos que o lema é aumentar a produção e a produtividade. Mas também pautaremos por transportar as pessoas e os bens

com segurança", afirmou Miguel Matabel, que avança que a preocupação ambiental também estará no centro do seu mandato. O Eng. Matabel foi admitido nos CFM no dia 25 de Junho de 1974 e a partir daí iniciou a sua longa carreira na empresa. Entrou como operário ajudante; dez anos depois, em 1984, é reclassificado como Adjunto de Trabalhos de 2ª Classe. Ainda em 1984 é graduado com o nível de licenciatura na especialidade de Engenharia Mecânica. Em Janeiro de 1988 é nomeado por substituição para desempenhar o lugar de Chefe de Serviço de Manutenção Portuária. Pela Ordem de Serviço nº M35/12, de 23/12/88, é designado Chefe de Departamento de Equipamento Auto, com efeitos a partir de 21/08/87. No dia 17 de Março de 1988 é nomeado Chefe do Departamento de Material Motor nas Oficinas Gerais. Por despacho de 05/07/89, do

→At a ceremony chaired by the Prime Minister, Carlos Agostinho do Rosário, and attended by the Minister of Transport and Communications, Carlos Mesquita and other government figures, the new chairperson of the Board of Directors of the Ports and Railways Company of Mozambique (CFM), Eng. Miguel José Matabel, took office on 25 January 2017.

Speaking on the occasion, the new CFM Chairperson said that his greatest effort will be to make the resources the company possesses profitable, guaranteeing greater quality in the services provided by CFM, and respecting quality and safety standards.

"My first action will be to familiarise myself with the strategic plan, looking at the resources of the company and seeking to make it profitable. We all know that the

Director Geral do CFM, é designado para exercer as funções de Director Executivo do CFM-Norte. A 20 de Julho de 1992, é apontado para exercer as funções de Director Executivo do CFM-Sul.

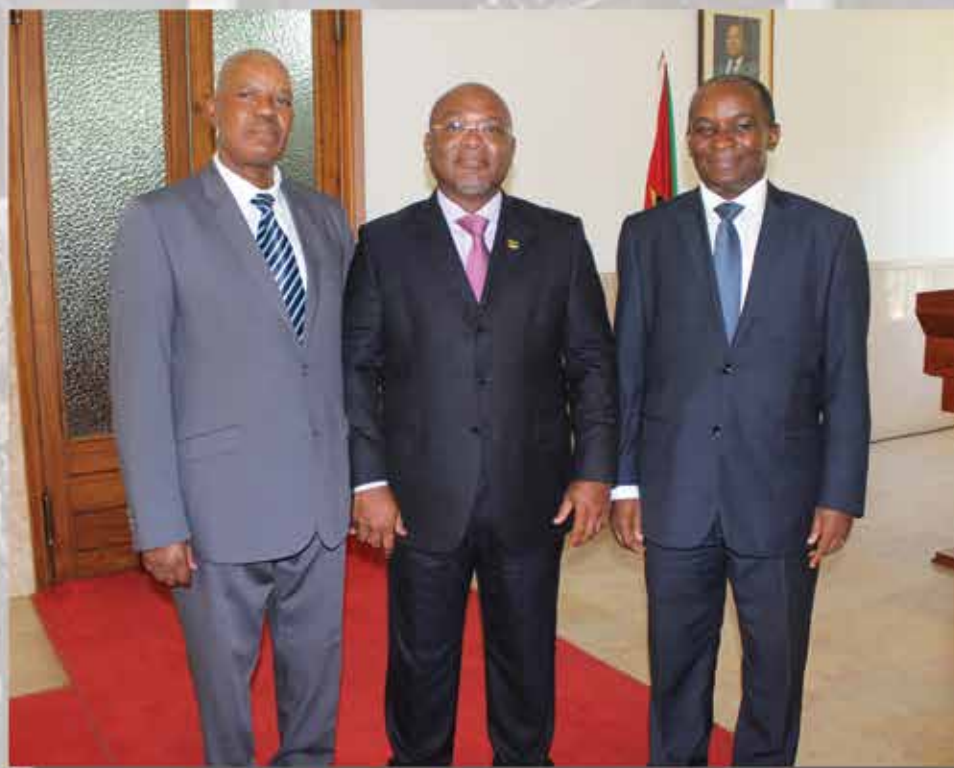
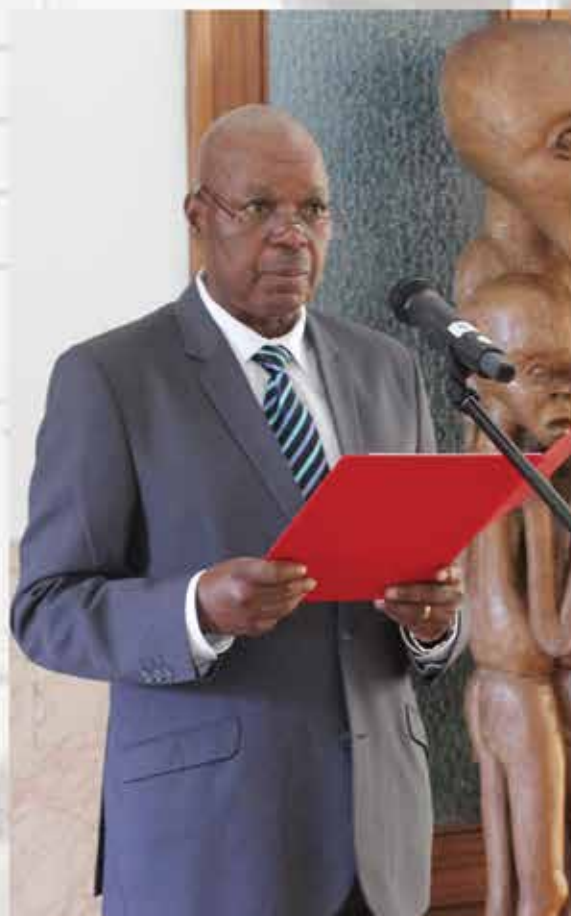
O Eng. Miguel Matabel seria nomeado a 28 de Abril de 1995, pelo Ministro dos Transportes e Comunicações, Administrador Executivo do CFM, cargo que desempenhou até 2001. Entretanto, foi-lhe atribuído, por despacho do Primeiro-Ministro, de 12/04/96, a categoria de Especialista de 2ª classe, por proposta do Conselho Nacional da Função Pública. Com categoria de Consultor do Conselho de Administração – desde 30/01/2009 –, desempenhou, até Dezembro de 2015, as funções de Inspector-geral da empresa. Aquando a sua recente nomeação para o cargo de PCA dos CFM, desempenhava, desde 2016, funções como Presidente da Comissão Executiva da EMOSE.#

watchword is to increase production and productivity, But we shall also strive to transport people and goods safely", said Miguel Matabel, adding that environmental matters will also be a central concern during his term of office.

Eng. Matabel was admitted to CFM on 25 June 1974, the date when he began his long career in the company, starting as an assistant operator. Ten years later, in 1984, he was reclassified as a Second Class Works Deputy. Also in 1984 he graduated with a licentiate degree in mechanical engineering. In January 1988 he was appointed, by substitution, to fill the place of Head of the Port Maintenance Service. Under Service Order no. M35/12, of 23/12/88, he was appointed Head of the Department of Auto Equipment, with effect as from 21/08/87. On 17 March 1988, he was appointed Head of the Department of Tractive Stock in the General Workshops.

By a dispatch of 05/07/89, the General Director of CFM appointed him Executive Director of CFM-North. On 20 July 1992, he was appointed Executive Director of CFM-South.

On 28 April 1995, the Minister of Transport and Communications appointed Eng. Miguel Matabel, Executive Administrator of CFM, a post which he held until 2001. By a dispatch of the Prime Minister, dated 12 April 1996, he was granted the category of 2nd Class Specialist, on the proposal of the National Public Service Board. With the category of consultant to the Board of Directors, since 30 January 2009, he held the position of General Inspector of the company up to December 2015. When he was recently appointed to the post of chairperson of the CFM Board, he held, and had held since 2016, the post of Chairperson of the Executive Commission of EMOSE.#







Desempenho CFM, 2016

A resiliência do sector

CFM Performance, 2016

The resilience of the sector

por/by David Francisco

A descida do preço das commodities a nível mundial teve um impacto muito grande no desempenho ferro-portuário nos primeiros 9 meses de 2016. Mas também houve a tensão político-militar, sobretudo no centro do país. Acrescem a isso as adversidades ligadas à disponibilidade de material circulante ou de tracção, ou ainda alguns constrangimentos em algumas vias. Contudo, o desempenho ferroviário, principalmente, mostra um crescimento de 9,9% comparativamente a 2015, em igual período, isto é, entre Janeiro e Outubro. O sector demonstra, assim, uma resiliência, não obstante o clima de crise.

→ No domínio do transporte ferroviário foram realizadas, até Outubro de 2016, 12 397,2 mil toneladas líquidas nos três corredores, a saber: Sul, Centro e Norte. Em igual período do ano passado, o número era de 11 280,5 mil toneladas líquidas, um crescimento na ordem dos 9,9%. Isto demonstra que o sector resiste à crise que o afecta de forma extraordinária com um conjunto expressivo de constrangimentos. Estava planeada para todo o ano a realização de 17 166,1 mil toneladas líquidas, o que significa um alcance de 72,2% do plano a 2 meses do final do ano.

O sistema ferroviário do Sul (com as linhas de Ressano Garcia, Limpopo e Goba) contribuiu, até à data, com 4813,1 mil tonela-

das líquidas; o sistema situado no Centro (Linhas de Sena e de Machipanda) teve um desempenho de 2449,7 mil toneladas líquidas; e, finalmente, o sistema ferroviário Norte (CDN e CLN) teve 5134,4 mil toneladas líquidas sobre os seus carris.

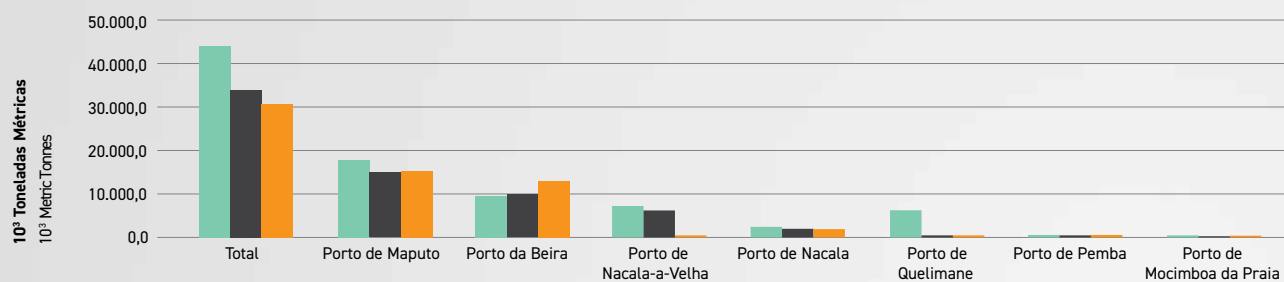
Em termos de toneladas por quilómetro, o Norte tem maior expressão (4621,4 milhões de toneladas/km), seguindo-se-lhe o Centro com 1301,6 milhões de toneladas/km e, no fim, o Sul com 552,2 milhões de toneladas/km. Comparativamente ao ano de 2015, onde foram realizadas 3518 milhões toneladas/km, verifica-se um incremento de 84%, dado que passou do valor atrás aludido para 6475,1 milhões de toneladas/km.

The fall in international commodity prices had a very great impact on rail and port performance in the first nine months of 2016. But so did the politico-military tension, particularly in the centre of the country. Added to this are adversities linked to the availability of rolling stock or locomotives, or some constraints faced on some routes. However rail performance showed a growth of 9.9% in the same period (January to October) of 2015 and 2016. The sector thus shows a resilience, despite the climate of crisis.

→ In the area of rail transport, up to October 2016, a total of 12,397,200 net tonnes of cargo were moved in the three corridors, in the South, Centre and North.

Manuseamento Portuário Global

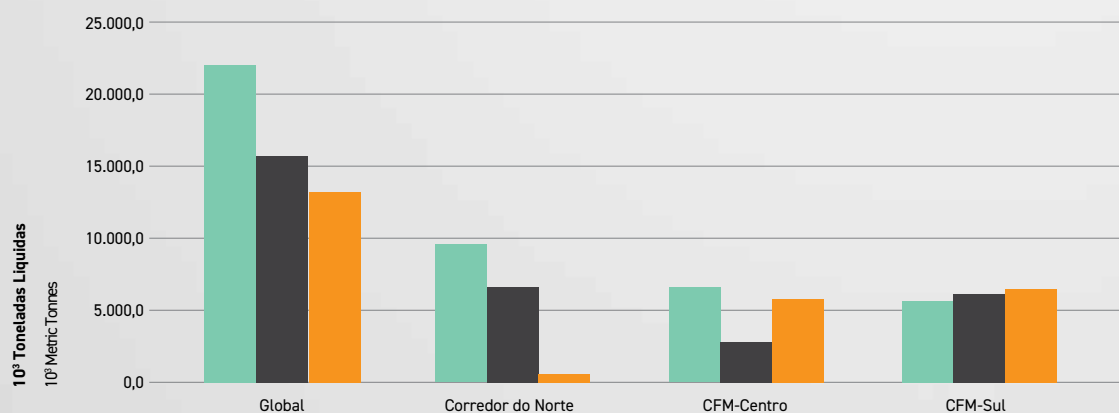
Global Port Handling



Janeiro a Dezembro 2016 - Plano	44.156,5	17.997,3	9.650,2	7.075,0	2.525,0	6.664,9	233,1	11,1
Janeiro a Dezembro 2016 - Realizado	33.988,5	15.078,1	9.966,6	6.545,0	2.146,1	126,2	125,8	0,8
Janeiro a Dezembro 2015 - Realizado	31.094,0	15.528,9	12.983,9	70,0	2.101,3	138,8	265,9	5,2

Transporte Ferroviário de Mercadoria por Região - Janeiro à Dezembro

Rail Freight Transportation by Region - January to December



Janeiro a Dezembro 2016 - Plano	22.297,2	9.815,8	6.745,5	5.735,9
Janeiro a Dezembro 2016 - Realizado	15.986,0	6.848,4	2.868,4	6.269,2
Janeiro a Dezembro 2015 - Realizado	13.368,3	714,2	5.940,5	6.713,6

Tráfego Ferroviário de Mercadorias

				10 ³ Toneladas Líquidas
Descrição	Dezembro 2016	Dezembro 2015	Janeiro à Dezembro 2016	Janeiro à Dezembro 2015
Global	1.949,2	968,5	15.986,0	13.368,3
Corredor do Norte	953,6	141,2	6.848,4	714,2
CDN	25,9	19,8	243,3	337,5
CLN	927,7	121,3	6.605,1	376,7
CFM-Centro	248,5	496,9	2.868,4	5.940,5
Linha de Sena	224,7	476,4	2.491,8	5.281,9
Linha de Machipanda	23,8	20,4	376,6	658,6
CFM-Sul	747,1	330,4	6.269,2	6.713,6
Linha de Ressano Garcia	644,1	233,9	4.877,4	5.012,6
Linha de Limpopo	24,9	25,4	442,7	681,3
Linha de Goba	78,0	71,1	949,1	1.019,7

Tráfego Ferroviário de Passageiros

				Unidade Passageiros
Descrição	Dezembro 2016	Dezembro 2015	Janeiro à Dezembro 2016	Janeiro à Dezembro 2015
Total	609.312	456.666	6.200.421	4.770.624
Corredor de Norte	21.962	4.788	130.893	127.780
CFM-Centro	95.919	62.532	907.602	538.783
Beira/Dondo	14.106	11.965	170.654	123.822
Baira/Marromeu	22.762	12.345	168.072	100.439
Beira/Moatize	59.051	38.222	568.876	314.522
CFM-Sul	491.431	389.346	5.161.926	4.104.061
Linha de R. Garcia	289.251	207.445	3.180.105	2.510.771
Urbanos	180.762	178.975	2.195.120	1.698.641
Normais	108.489	28.470	984.985	812.130
Linha do Limpopo	142.970	112.710	1.297.855	1.057.842
Urbanos	96.255	70.377	914.300	693.871
Normais	46.715	42.333	383.555	363.971
Linha de Goba	59.210	69.191	683.966	535.448
Urbanos	59.210	69.191	683.966	535.448
Normais	0,0	0,0	0,0	0,0



No domínio do transporte de passageiros, até Outubro 2016, foram transportados, em todos os corredores, 5 033 965 passageiros, muito acima dos 4 847 790 passageiros planeados para todo o ano, o que significa um cumprimento na ordem dos 103.8%. Este valor deverá crescer com a entrada em funcionamento da Linha Cuamba-Lichinga, que vai, seguramente, exponenciar os dados.

Em termos de manuseamento de carga portuária, foram realizadas 27 239,7 mil toneladas métricas, no total, até Outubro de 2016. Em Outubro de 2015, tinham sido manuseadas 26 143,4 mil toneladas métricas, o que significa um crescimento, em igual período, de 4,2%. Neste contexto, o Porto de Maputo tem uma produção de 11 970,6 mil toneladas métricas em relação a 14 986,6 mil toneladas métricas planea-

In the same period last year, the figure was 11,280,500 net tonnes, and so the increase is 9.9%. This shows that the sector is resisting the crisis, which is affecting it in an extraordinary fashion, with a significant range of constraints. For the entire year, the plan was to move 17,166,100 net tonnes – which means that, just two months from the end of the year, only 72.2% of the plan has been achieved.

The southern rail system (with the Resano Garcia, Limpopo and Goba lines) has so far contributed 4,813,100 net tonnes; the central system (the Sena and Machipanda lines) carried 2,449,700 net tonnes; and finally the northern rail system (CDN and CLN) carried 5,134,400 net tonnes on its rails.



das até Outubro de 2016 (o que corresponde a 79.9% da realização quando faltam 2 meses) contra 13 184,3 mil toneladas métricas realizadas até Outubro de 2015, ou seja, menos 9,2%. O Porto da Beira realizou 8262,4 mil toneladas métricas, até Outubro; em igual período de 2015 realizara 10 807.8 mil toneladas métricas, isto é, menos 23,6%. O Porto de Nacala-Velha entrou para estes dados estatísticos, pela primeira vez este ano, com 5075,4 mil toneladas métricas no transporte de carvão. Nada realizara em 2015, pois não operava até então. Até ao final do ano tem planeado produzir 7075,0 mil toneladas métricas em termos de manuseamento de carga portuária - está a 77,7% do plano a dois meses do fim do ano. O Porto de Nacala realizou 1726,6 mil toneladas métricas contra 1816,2 mil toneladas métricas do ano anterior, o que significa menos 4,9%. O Porto de Quelimane fez 106 mil tone-

ladas métricas contra 113,8 mil toneladas métricas enquanto o Porto de Pemba manuseou 97,9 mil toneladas métricas contra 216,2 mil toneladas métricas (nota-se um abrandamento naquela região, sobretudo nas esperadas operações logísticas do gás), Mocimboa da Praia 0,8 toneladas contra 5,2 toneladas, menos 85,3%, uma quebra acentuada.

Estes são números provisórios do ano de 2016, um ano em que o sector continua sob pressão do mercado internacional, com a descida de preços das *commodities*, e de outros factores endógenos e exógenos ao sector. Em Outubro houve a retoma na operação e logística do carvão de Tete com o incremento dos preços deste produto no mercado internacional, o que irá contribuir, seguramente, para um melhor desempenho do sector e para a sua resiliência neste complexo ano de 2016 e nos subsequentes, estamos certos. #



In terms of tonne-kilometres, the north had the highest performance (4,621.4 million tonne-kilometres), followed by the centre with 1,301.6 million tonne-kilometres, and finally the south, with 552.2 million tonne-kilometres. Compared with 2015, when the figure for the entire network was 3,518 million tonne-kilometres, there was an increase of 84%, since it increased to 6,475.1 million tonne-kilometres.

In the area of passenger transport, by October 2016, in all the corridors, 5,033,965 passengers had been carried, much more than the 4,847,790 passengers planned for the entire year (which means the target was overfulfilled by 103.8%). This figure should grow with resumption of traffic along the Cuamba-Lichinga line, which will certainly push these figures much higher.

As for the handling of cargo in the ports, this reached a total of 27,239,700 metric tonnes by October 2016. By October 2015, 26,143,400 metric tonnes had been handled. Thus in the same period of the two years there was an increase of 4.2%. Maputo Port handled 11,970,000 tonnes, which is 79.9% of the 14,986,600 tonnes planned for 2016, with two months to go before the end of the year. This compares with 13,184,300 tonnes handled by October 2015, a reduction of 9.2%. The Port of Beira handled 8,262,400 tonnes by October, whereas in the same period of 2015 the figure was 10,807,800 tonnes, a decline of 23.6%. The Port of Nacala-a-Velha entered these statistics for the first time this year, with 5,075,400 metric tonnes of coal handled. It handled nothing at all in 2015, since the port was not operational then. By the end of the year, it planned



to handle 7,075,000 tonnes – hence two months from the end of the year, it has complied with 77.7% of its plan. Nacala Port handled 1,726,600 metric tonnes of cargo, compared with 1,816,200 tonnes the previous year, which is a decline of 4.9%. The Port of Quelimane handled 106,000 tonnes compared with 113,800 tonnes in the same period last year, while the Port of Pemba handled 97,900 tonnes compared with 216,200 tonnes last year (one notes the slowdown in this region, particularly in the expected natural gas logistics operations). In Mocímboa da Praia

the figure was 0.8 tonnes, compared with 5.2 tonnes last year, a sharp fall of 85.3%. These are provisional numbers for 2016, a year when the sector remains under pressure from the international market, with the fall in commodity prices, and other factors endogenous and exogenous to the sector. In October, there was a resumption of coal operations and logistics in Tete, thanks to the increase in international coal prices which will certainly contribute to a better performance of the sector and to its resilience in this complex year of 2016 and in subsequent years. #





A LIGAR MOÇAMBIQUE AO MUNDO

Porto de Nacala:

- O único porto de águas profundas em Moçambique;
- O maior porto de águas profundas na Costa oriental de África.

Instalações Portuárias:

- Um Terminal de Carga Geral com quatro cais e capacidade para manusear 2.400.000 toneladas /ano.
- Um Terminal de Contentores com dois cais e capacidade para manusear 180.000TEUs /ano.
- Um terminal de Granéis Líquidos, ligado aos tanques de combustível através de um pipeline de 3.5 km e tanques de óleo vegetal com uma capacidade de 2.400 toneladas.

SERVIÇOS PORTUÁRIOS / SERVIÇOS E OPERAÇÕES

- MANUSEAMENTO DE GRANÉIS SÓLIDOS E LÍQUIDOS;
- ARMAZENAMENTO DE MERCADORIAS NACIONAIS E EM TRÂNSITO;
- SERVIÇOS DE ESTIVA;
- OPERAÇÕES DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE NAVIOS;
- ALUGUER DE ESPAÇOS DENTRO DO PORTO;
- SERVIÇOS DE AMARRAÇÃO E DESAMARRAÇÃO.



SEDE Zona Portuária, C.P 39 Nacala

Tel.: +258 (26) 526279/81 . Fax: +258 (26) 526390

DELEGAÇÃO DE MAPUTO: Av. Kim Il Sung, no 1118, Bairro da Sommerschild

Tel.: +258 (21) 498477 Fax: +258 (21) 498482



Ponte, linha férrea, vagões e edifícios

Bridge, railway, wagons and buildings

Os CFM realizam investimentos de vulto, apostando no futuro e nas infra-estruturas e material circulante. Algumas dessas obras são contempladas neste destaque: a nova Ponte ferroviária de Umbelúzi; a reabilitação do edifício-sede na Estação Central, uma das mais belas do Mundo, no Sul; o aumento de capacidade da Linha de Sena no sistema ferroviário da Beira; a reabilitação do Pavilhão de Desportos do Clube Ferroviário da Beira; a reabilitação de material circulante, entre outros, no Centro do País.

Ponte de Umbelúzi e outras obras no Sul

➔ A nova Ponte Ferroviária sobre o rio Umbelúzi, ao Km 37+700, em Boane, inaugurada a 28 de Setembro, pelo Presidente moçambicano Filipe Nyusi, vai per-

mitir o aumento da capacidade de carga para 5 milhões de toneladas por ano, a partir de 2017. A empreitada resulta do facto de a ponte antiga, em estrutura metálica, registar um elevado grau de degradação,

CFM is making some large scale investments, banking on the future, and on its infrastructures and rolling stock. Among this work we are stressing: in the south; the new Umbelúzi rail bridge, and the rehabilitation of the CFM head office in Maputo Central Station, one of the most beautiful railway stations in the world; in the centre of the country, the increase in capacity on the Sena Line, in the Beira rail system, the rehabilitation of the Sports Pavilion of the Beira Railway Club, and the rehabilitation of rolling stock, among others.



devido à deterioração dos materiais, aos sucessivos embates que a mesma sofreu e ao desgaste decorrente da sua exploração, visível pela fadiga dos materiais, pondo em risco a circulação de veículos ferroviários. Trata-se da primeira maior infra-estrutura do género, construída desde a Independência nacional. O custo da construção da ponte é de 588,2 milhões de meticais, fundos próprios dos CFM. A primeira pedra para a construção desta ponte foi lançada no dia 10 de Agosto de 2015, numa cerimónia presidida pelo Ministro dos Transportes e Comunicações, Eng. Carlos Mesquita.

A nova ponte, que liga o Parque Industrial de Matsapha aos portos de Maputo e Matola, poderá suportar 27 toneladas por eixo, contra as actuais 18,5 toneladas por eixo, o que vai permitir a circulação de Locomotivas com maior capacidade. Esta ponte foi projectada pela MZBETAR e fiscalizada pela mesma empresa, juntamente com a Direcção de Engenharia dos CFM.

A sua construção esteve a cargo da construtora portuguesa Mota-Engil África, sendo uma infra-estrutura mista de betão armado e estrutura metálica, com 360 metros de extensão e que assenta em cinco

Umbelúzi Bridge and other work in the South

→ The new rail bridge over the Umbelúzi River, at Km 37+700, in Boane, inaugurated on 28 September by Mozambican President Filipe Nyusi, will allow an increase in cargo capacity on the Goba Line to 5 million tonnes a year, as from 2017. This undertaking resulted from the fact that the old, metallic bridge, had undergone serious decay, due to the deterioration of the material it was built of, the successive collisions it had suffered, and



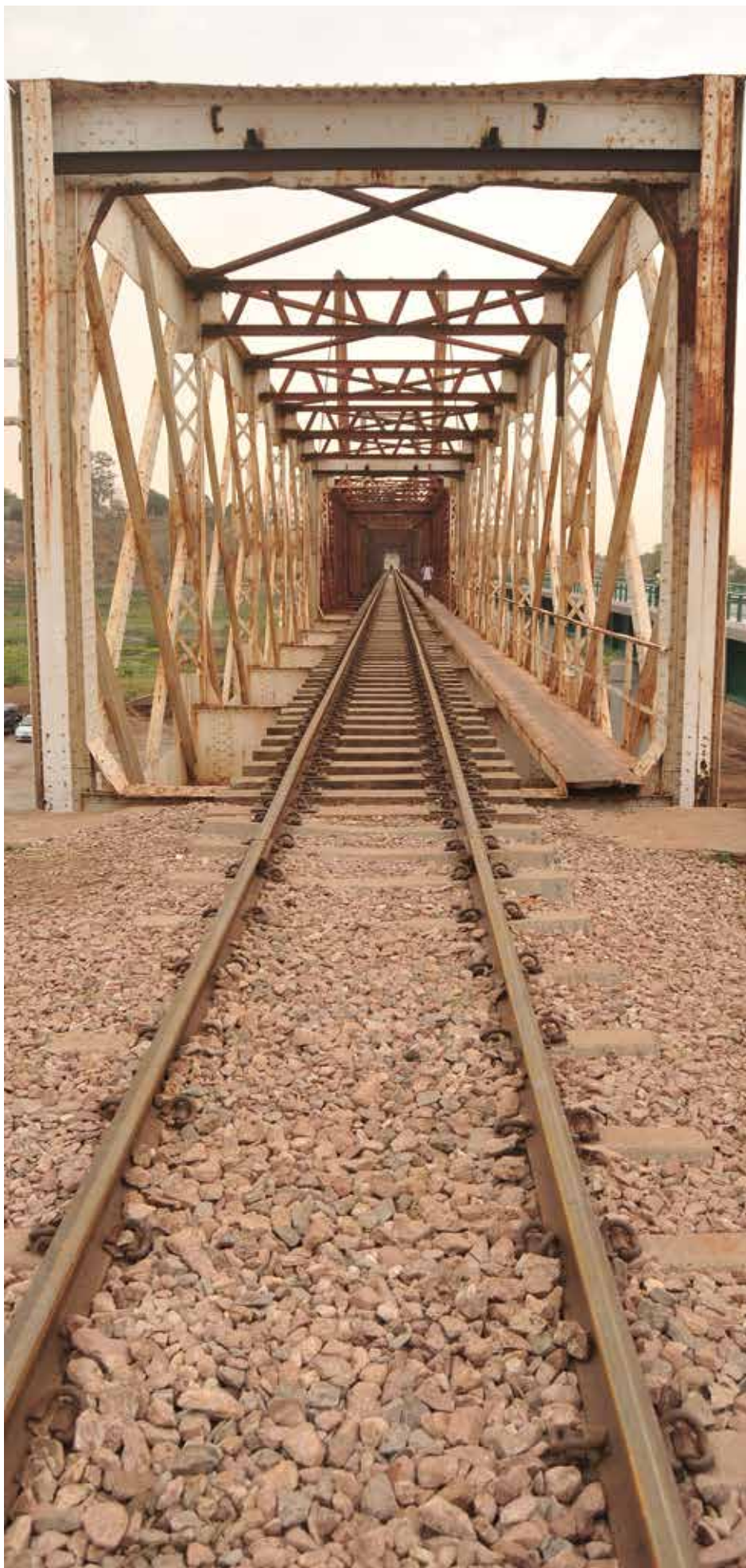
pilares, com uma altura variável entre 7 a 11,5 metros.

Com uma extensão de 74 quilómetros, a Linha de Goba é utilizada, para além do serviço social de transporte de passageiros, para o transporte de minérios, trigo, calcário (pelo ramal de Salamanga), bem como para o escoamento do açúcar produzido na Suazilândia, através do Porto de Maputo, com volumes que variam entre 200 e 300 mil toneladas por ano. Esta ponte é o exemplo cabal do grande esforço da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P. – CFM ao nível de infra-estruturas. A reabilitação da sua sede, frontispício da Estação Central em Maputo, faz parte deste leque de

projectos. Considerada uma das mais belas estações ferroviárias do Mundo, o edifício beneficiou de obras e de reabilitação e modernização, tendo sido realizadas pela empreiteira Soares da Costa. O valor inicial da empreitada foi de 77,6 milhões de meticaís, com um adicional de 5,8 milhões. Iniciada em Julho de 2014, a obra terminou no primeiro semestre de 2016. Para além do edifício e de melhoramento da sua entrada, os CFM empreenderam o melhoramento do parque de estacionamento, uma obra no valor de 4,7 milhões de meticaís. A obra iniciou-se a 1 de Outubro de 2016, estando a sua conclusão prevista para Dezembro do mesmo ano.

the wear and tear arising from its use, visible in the stresses on the materials, which put at risk the circulation of trains. This is the first large infrastructure of its kind built since Mozambican independence. The cost of building the bridge was 588.2 million meticaís, from CFM's own funds. The first stone for the construction of the bridge was laid on 10 August 2015, at a ceremony chaired by the Minister of Transport and Communications, Eng. Carlos Mesquita.

The new bridge, on the line connecting the Matsapha Industrial Park in Swaziland to the ports of Maputo and Matola, can support 27 tonnes per axles, as



against 18.5 tonnes per axle on the old bridge. This will allow the circulation of locomotives with greater capacity. This bridge was designed by MZBETAR and inspected by the same company, together with the CM Engineering Directorate. Construction was in the hands of the Portuguese building company Mota-Engil Africa. It is a mixed metallic and reinforced concrete structure. It is 360 metres long resting on five pillars with a height that varies between 7 and 11.5 metres.

The Goba line runs for 74 kilometres. Apart from the social service of passenger transport, it is used to carry minerals, wheat and limestone (on the Salamanga branch line), as well as to move sugar produced in Swaziland to Maputo port, in volumes of between 200,000 and 300,000 tonnes a year.

This bridge is a clear example of the great effort that CFM is making to improve its infrastructures. The rehabilitation of its head office, which forms the frontispiece of Maputo Central Station, is part of this range of projects. Regarded as one of the most beautiful railway stations in the world, the building has benefitted from rehabilitation and modernisation, undertaken by the building contractor Soares da Costa. The initial value of the undertaking was 77.6 million meticaïs, to which a further 5.8 million meticaïs was later added. Begun in July 2014, the work was completed in the first half of 2016.

Apart from the building and improvements to the entrance, CFM is upgrading the car park, at a cost of 4.7 million meticaïs. The work began on 1 October 2016, and is due to be finished in December of this year.



Obras ao centro

Obra de vulto, em termos de intervenção e volume de investimento, é a reabilitação e aumento de capacidade da Linha de Sena no sistema ferroviário da Beira, no centro do país. Constituem objectivos desta grande empreitada: incrementar a capacidade (para até 20 MTPA) na linha que tem vocação de transporte de carvão (de Moatize, designadamente), para além de carga geral, e responder à demanda no transporte de passageiros. Esta obra, a cargo da Mota Engil, tem um valor global de 190 milhões de USD. Iniciou-se em Junho de 2013 e a sua conclusão, em termos contratuais, deveria ser em Fevereiro de 2015, tendo, contudo, sido reajustada para Março de 2016. Outra obra de grande vulto, nesta zona do país, prende-se com a reabilitação e extensão do cais do serviço marítimo do Porto da Beira. E está orçada em cerca de 5,2 milhões de Euros, e a ser executada pela Teixeira Duarte, Lda. O seu início foi em

Março de 2016 e tem o fim previsto para Fevereiro de 2017.

Em termos de infra-estruturas produtivas, esta é uma obra de grande vulto no centro do país. Em termos de património físico edificado, o realce vai para a reabilitação do Pavilhão de Desportos do Clube Ferroviário da Beira, uma obra de cariz desportivo e social de impacto e valias consideráveis. Os CFM investem aqui 100 milhões de meticais, numa empreitada a cargo da Mondogo SA. A obra iniciou-se em Março de 2015 com prazo de execução de 12 meses. Em termos de material de tracção e material circulante, há também importantes investimentos: a reabilitação de 306 vagões nos CFM-Centro. Adjudicada em lotes a três empresas, a CRSBG tem o lote I no valor de 165 milhões de meticais, totalmente realizada; a Makeh, com o lote II por concluir, no valor de 113 milhões de meticais; e, finalmente, executado e finalizado, o lote III, no valor de 132 milhões de meticais, adjudicados à Cometal. #



Work in the central region

A major job, in terms of intervention and the volume of investment, is the rehabilitation and increase in capacity of the Sena Line, in the Beira rail system, in the centre of the country. The purpose of this great task is to increase the capacity of the line to 20 million tonnes a year. The Sena line carries coal (from Moatize), as well as general cargo and passenger traffic. The contract was won by Mota Engil, and the job has a total value of 190 million USD. It began in June 2013 and under the contract the job should have been complete by February 2015. However, this was adjusted to March 2016. Another large scale job in this part of the country is the rehabilitation and extension of the quay at the Port of Beira. Budgeted at about 5.2 million Euros, the work was undertaken by Teixeira Duarte, Lda. It began in March 2016 and is due to be completed in February 2017.

In terms of the built sporting heritage, stress should be laid on the rehabilitation of the Beira Railway Club Sports Pavilion. This job, of a sporting and social nature, has considerable impact and value. CFM is investing 100 million meticaïs here, and the job is in the hands of the company Mondego SA. The work began in March 2015 and was to be completed in 12 months.

As for traction material and rolling stock, there have also been important investments, including the rehabilitation of 306 wagons in CFM-Centre. The job was divided into three and awarded to three companies. CRSBG has batch 1 with a value of 165 million meticaïs, and this job has been completed. Makeh, has batch 2, yet to be completed, with a value of 113 million meticaïs. Finally batch 3, to the value of 132 million meticaïs, awarded to Cometal, has been completed. #

Porto de Maputo

Dragagem ao canal de acesso

Port of Maputo

Deepening the access channel

Já foram dragados cerca de 10 milhões de metros cúbicos e a operação deverá estar concluída em Fevereiro de 2017

→ A dragagem de aprofundamento do canal do Porto de Maputo dos actuais -11 metros para acomodar embarcações com uma sonda reduzida de até -14.2 metros no topo da preia-maré, iniciou-se no final de Maio e já foram dragados até ao momento quase 80% do total a ser dragado do canal (12 milhões de metros cúbicos).

Quando concluído, o projecto de dragagem irá permitir o acesso ao porto de navios de porte até 80 000 toneladas, tornando o Porto de Maputo mais competitivo nos mercados regional e internacional.

Várias dragas e equipamento de apoio foram mobilizados para esta operação. A primeira, De Lapérouse, uma draga de sucção, trabalha desde o início 24 horas por dia, 7

dias por semana, assegurando um ciclo de produção rápido e eficiente. Uma draga de sucção maior, a HAM 310, chegou a 24 de Junho, e a maior draga de corte do mundo – a JFJ – atracou no Porto de Maputo a 15 de Setembro. Esta última draga opera nos segmentos do canal onde existem algumas formações rochosas.

Outro equipamento mobilizado pela Jan de Nul inclui barcaças (que servem para o transporte do material dragado), uma embarcação para testes batimétricos, uma embarcação para a tripulação e um barco de trabalho e apoio.

Paulo Mata, Director de Projectos, disse: “Há uma coordenação permanente entre a draga e a equipa envolvida e as operações

About 10 million cubic metres have already been dredged and the operation should be concluded in February 2017

→ Dredging the Maputo Port access channel from the current 11 metres to 14.2 metres at high tide began at the end of May and so far about 80% of the total to be removed from the channel has been dredged (12 million cubic metres).

When the dredging is concluded, it will allow access to the port of ships of up to 80,000 tonnes, thus making Maputo Port more competitive on the regional and international markets.

Several dredges and support equipment were mobilised for this operation. The first, the "De Lapérouse", a suction dredge, has been working from the beginning 24

hours a day, seven days a week, ensuring a cycle of rapid and efficient production. A larger suction dredge, the "HAM 310", arrived on 24 June, and the largest cutting dredge in the world, the "JF", moored in Maputo Port on 15 September. This last dredge is operating on the sections of the channel where there are some rocky formations.

Other equipment mobilised by Jan de Nul includes barges (which transport the material dredged), a vessel for depth tests, a boat for the crew, and a work and support boat.

Paulo Mata, Director of Projects, said "There is permanent coordination between the dredge and the team involved and the port operations, so as to ensure that the channel can be navigated.





“Estes desenvolvimentos irão permitir ao porto responder à crescente demanda e atingir volumes significativamente maiores por ano.”



portuárias, de forma a assegurar a transitabilidade do canal. As operações marítimas têm, claro, prioridade e a dragagem não irá causar qualquer distúrbio ao decorrer normal das operações portuárias”.

Nesta dragagem, a configuração do canal está também a ser alterada. Paulo Mata, Director de Projectos na MPDC, explica porquê: “Tivemos de acautelar duas questões; a primeira foi a de minimizar os volumes a dragar. Sendo assim, alterámos o rumo de alguns canais, fazendo uso de áreas que já tinham fundos naturais. A segunda questão tinha a ver com o comprimento dos navios a granel de grandes dimensões que passariam a ter dificuldades em fazer algumas curvas. Foi por isso alargado o raio de curvatura.”

A dragagem foi precedida de diversos estudos de viabilidade, ambientais e simulações de manobras de navios feitas no SAMRA (South African Maritime Training Academy) em Simon's Town, Cidade do Cabo. Estas simulações levaram à optimização da curva da Katembe e do alargamento da largura do canal para 110 metros. O Canal do Norte terá agora uma largura de 150 metros.

Clearly the maritime operations take priority and the dredging will not cause any disturbance to the normal course of port operations”.

In this dredging, the shape of the channel is also being altered. Paulo Mata, Director of Projects in MPDC, explains why: “We had to take care of two questions: the first was to minimise the volumes to be dredged. Thus we changed the direction of some channels, using areas which already had natural bottoms. The second question concerned the length of large bulk cargo ships, which would find it difficult to navigate certain curves. For this reason, the bend radius was expanded.”

The dredging was preceded by several viability and environmental studies, and simulations of ship manoeuvres undertaken at SAMRA (South African Maritime Training Academy) in Simonstown, Cape Town. These simulations made it possible to optimise the Katembe bend and to widen the channel to 110 metres. The Northern Channel will now have a width of 150 metres.



O impacto desta grande operação sobre o ambiente também não foi descurado. Quanto aos locais de despejo de sedimentos, existem três aprovados pelo INAHINA e MITADER (Ministério da Terra, Ambiente e Desenvolvimento Rural): dois a Sul do canal da Xefina e um a Este do canal do Norte. A dragagem está também a ser monitorada de muito perto pelo Departamento de Ciências Biológicas da Universidade Eduardo Mondlane, através de um estudo que visa avaliar o impacto da actividade na qualidade da água, sedimento, incluindo a biota associada, e na actividade sócio-económica dos pescadores. O referido estudo compreende três fases: pré-dragagem, já terminada; fase durante a dragagem que decorre até Fevereiro de 2017; e a fase de pós-dragagem a realizar depois da dragagem.

A dragagem ao canal é apenas um de vários projectos recentemente desenvolvidos pela MPDC e pelos vários operadores dos terminais do Porto de Maputo, incluindo a expansão do terminal de ferro-crómio, o novo terminal de cereais, a expansão do terminal de contentores e a reabilitação dos cais 3, 4 e 5.

A reabilitação dos cais 6, 7 e 8 está actualmente em avaliação e deverá acontecer ainda este ano. Estes desenvolvimentos irão permitir ao porto responder à crescente demanda e atingir volumes significativamente maiores por ano.

Os grandes investimentos em infra-estrutura, equipamento e pessoal tiveram início após a mudança da estrutura accionista em 2008, quando a gestão da MPDC passou para as mãos da Grindrod e da DP World. Esta é a segunda dragagem do canal de acesso ao porto. Em 2010/2011, o canal foi dragado de -9.4 metros (a profundidade desenhada para o canal) para -11 metros o que contribuiu para o aumento do volume de carga manuseada de 12 milhões em 2011 para mais de 19 milhões em 2014. #

The impact of this large scale operation on the environment was also not neglected. Three sites for the disposal of the sediments were approved by INAHINA and MITADER (Ministry of Land, Environment and Rural Development): two south of the Xefina Channel, and one east of the Northern Channel. The dredging is also being monitored very closely by the Department of Biological Sciences of the Eduardo Mondlane University through a study that seeks to assess the impact of the activity on the quality of the water, on the sediment, including the associated biota, and on the socio-economic activity of the fishermen. This study covers three phases: the pre-dredging phase, which is now over; the phase during the dredging which runs to February 2017, and the post-dredging phase which will take place after the dredging.

The dredging of the channel is just one of several projects undertaken by MPDC and by the various operators of the Maputo Port terminals, including the expansion of the ferrochrome terminal, the new gran terminal, the expansion of the container terminal, and the rehabilitation of quays 3, 4 and 5.

The rehabilitation of quays 6, 7 and 8 is currently under assessment and should happen later this year. These developments will allow the port to respond to growing demand and to reach significantly larger volumes per year.

The major investments in infrastructure, equipment and staff began after the change in the shareholding structure in 2008, when the management of MPDC passed into the hands of Grindrod and of DP World. This is the second dredging of the port access channel. In 2010/2011, the channel was dredged from 9.4 metres (the depth for which the channel was designed) to 11 metres. This contributed to the increase in the volume of cargo handled by the port from 12 million tonnes in 2011 to more than 19 million in 2014. #



These developments will allow the port to respond to growing demand and to reach significantly larger volumes per year.





Cornelder de Moçambique: duas décadas de crescimento contínuo

*Cornelder of Moçambique:
two decades of continual growth*

→ Volvidos dezoito dos 25 anos como concessionária do Porto da Beira (o segundo maior do país), a Cornelder de Moçambique (CdM) é uma referência nacional e regional de crescimento, de evolução permanente, de persistência e adaptação às necessidades do mercado.

Essas características permitiram à empresa crescer de modo notável em termos de aumento da capacidade técnica (em recursos humanos, equipamentos e infra-estruturas), de investimento, de competitividade, de carteira de clientes e de resultados financeiros.



Além da localização geo-estratégica de excelência que o porto da Beira oferece para o país e para região, o Corredor da Beira é considerado dos mais seguros da África Austral. Esses e outros factores, agregados ao investimento permanente da CdM na melhoria dos seus serviços e modernização dos seus activos, tornam a empresa num caso de sucesso, nomeadamente em momentos de crise nacional e internacional como a que se vive presentemente. Comparado com o ano anterior, o volume de carga geral manuseado pela CdM em 2015 aumentou em 8%, atingindo um recorde de 10 800 milhões de toneladas métricas. No mesmo período o tráfego de contentores aumentou em 2%. Em termos de resultados operacionais, registou-se um

impressionante aumento em cerca de 30%, situando-se em quase 50 milhões de dólares norte-americanos, em parte explicado pela priorização de custos estritamente operacionais em detrimento de despesas menos estratégicas.

Desde o início da concessão até ao presente, a CdM já realizou investimentos na ordem de 100 milhões de dólares, fundamentalmente na aquisição de equipamentos de ponta, modernos sistemas de gestão e monitoria de carga, formação de capital humano, expansão das áreas de manuseamento e acondicionamento de carga no Terminal de Contentores e Propósitos Múltiplos e no Terminal de Carga Geral, e ainda no reforço da capacidade de geração de energia eléctrica, para que o porto possa

→ After 18 of the 25 years granted as the leaseholder of Beira port (the second largest in the country), Cornelder de Moçambique (CdM) is a national and regional reference point for growth, permanent evolution, persistence and adaptation to the needs of the market. These characteristics have enabled the company to grow remarkably in terms of increasing its technical capacity (in human resources, equipment and infrastructures), investment, competitiveness, portfolio of clients and financial results.

Apart from the exceptional geo-strategic location that the port of Beira offers the country and the region, the Beira Corridor is regarded as one of the safest in south-





operar com energia estável e de forma ininterrupta. Adicionalmente, a CdM investiu na melhoria dos acessos ao porto e nos sistemas de segurança estática e móvel e de vídeo-vigilância. De salientar que o Terminal de Contentores e Propósitos Múltiplos vai passar a contar, em breve, com um moderníssimo sistema de monitoria e gestão (TOS) que é uma referência na indústria portuária mundial, denominado Navis N4. No essencial, nas quase duas décadas de concessão, a CdM focou a sua actividade em cinco elementos centrais: modernização do equipamento, capacitação do pessoal, flexibilização de procedimentos, redução do tempo de permanência de navios e aumento da capacidade e da produtividade. Com resultados financeiros positivos desde o primeiro ano de operação, em 1998, todos os anos a CdM investe no alargamento do seu parque, na aquisição de equipamento de ponta e, de modo geral, no aumento da eficiência e eficácia ao servir os seus clientes nacionais e internacionais. No início da concessão, a CdM manuseava cerca de 20 mil TEUS por ano. Como resultado dos avultados investimentos realizados, este terminal está agora capacitado para manusear 450 mil TEUS/ano. Em 2015 manuseou 212 000 TEUS.

Uma das razões por detrás do sucesso da CdM é a sua aposta na construção de um verdadeiro sentido de comunidade portuária, cultivando relações positivas e de entreajuda desde os seus clientes às linhas de navegação, agentes transitários, autoridades alfandegárias e outras, até aos transportadores, quer ferroviários quer rodoviários. Esta *forma de estar* permitiu à empresa, entre outros aspectos, reduzir o tempo de permanência de navios no porto em 100 por cento, aumentando sobremaneira a competitividade do porto.

Desde o início, a CdM adoptou como estratégia relacionar-se com todas as instituições e entidades envolvidas na cadeia logística do porto como se de clientes se tratassem. Essa abordagem de marketing tem permitido que a CdM se envolva de forma efectiva em toda a cadeia logística de transporte, promovendo não só o porto da Beira, mas, sobretudo, o Corredor da

ern Africa. These and other factors, taken together with the permanent investment of CdM in improving its services and modernising its assets, make the company a case of success, particularly at moments of national and international crisis such as the ones we are living through now.

Compared with the previous year, the volume of general cargo handled by CdM in 2015 increased by 8%, reaching a record of 10.8 million metric tonnes. Over the same period, container traffic increased by 2%. In terms of operational results, there was an impressive increase of about 30%, reaching almost 50 million US dollars, partly explained by prioritising strictly operational costs to the detriment of less strategic expenditure.

From the start of the lease to the present, CdM has made investments of around 100 million dollars, fundamentally in acquiring state-of-the-art equipment, modern systems of cargo management and monitoring, training of human capital, expansion of the cargo handling and packaging areas in the Container and Multi-Purpose Terminal, and also in boosting the electricity generation capacity so that the port can operate with stable energy and without interruption. In addition, CdM has invested in improving access to the port, and in the static, mobile and video surveillance security systems. It should be mentioned that the Container and Multi-Purpose Terminal will soon possess an extremely modern monitoring and management system (TOS), known as Navis N4, which is a reference point in the international port industry.

Essentially, in the almost two decades of the lease. CdM has focused its activity on five central aspects: the modernisation of equipment, building the capacity of the staff, flexibility in procedures, reducing the time that ships stay in the port and increasing capacity and productivity.

With positive financial results, since the first year of operation, in 1998, every year CdM invests in expanding its park, in acquiring state-of-the-art equipment and, in



Beira, oferecendo soluções aos seus clientes e utilizadores, facto que se tem reflectido no crescimento contínuo dos volumes de tráfego no corredor.

A CdM iniciou a sua operação com uma equipa composta, em cerca de 80%, por profissionais moçambicanos altamente qualificados provenientes maioritariamente do parceiro e accionista CFM, incluindo a gestão do topo. A transferência desses profissionais de uma cultura de empresa pública para o sector privado, aliado à experiência e know-how de técnicos estrangeiros, foi um desafio que a empresa abraçou com perseverança, sendo grandemente responsável pela posição que a CdM ocupa no presente. Hoje com quase 700 colaboradores directos, a empresa destaca-se por investir permanentemente na capacitação e actualização técnica da sua equipa, dentro e fora do País. A formação e aumento da capacidade técnica dos colaboradores, sobretudo os mais jovens, é uma política que a CdM estimula e desenvolve permanentemente.

“O que fazemos no Corredor da Beira não são só negócios. Como força motriz da economia da região, tudo fazemos para criar novas oportunidades que se traduzam na melhoria das condições de vida das pessoas e da comunidade no geral”, considera o Administrador Delegado da CdM, Engº. Adelino Mesquita. #

general, increasing efficiency and effectiveness in serving its national and international clients. At the start of the lease, CdM was handling about 20,000 TEUs per year. As a result of the large scale investments made, this terminal is now able to handle 450,000 TEUs per year. In 2015 it handled 212.000 TEUS.

One of the reasons behind the success of CdM is that it has banked on building a true sense of port community, by cultivating positive relations and mutual help from its clients, the shipping lines, the transit agents, the customs authorities and others, to the transporters, both road and rail. This approach has allowed the company, among other aspects, to reduce the time ships stay in port by 100 per cent, greatly increasing the competitiveness of the port.

From the beginning, CdM adopted as its strategy to relate with all the institutions and bodies involved in the logistic chain of the port, as if they were clients. This marketing approach has allowed CdM to be involved effectively in the entire transport logistics chain, by promoting not only the port of Beira but, above all, the Beira Corridor, offering solutions to its clients and users, a fact which has been reflected in the continual growth in the volume of traffic in the corridor.

CdM began its operations with a team 80% of which consisted of highly skilled Mozambican professionals, most of whom came from its shareholder and partner, CFM, including the top management. The transfer of these professionals from the culture of a public company to the private sector, together with the experience and know-how of foreign technical staff, was a challenge which the company embraced with perseverance, and this was largely responsible for the position which CdM occupies today. With almost 700 direct employees, the company today stands out for investing permanently in the capacity building and technical updating of its team, inside and outside the country. Training and increasing the technical capacity of its workers, particularly the younger workers, is a policy that CdM encourages and develops permanently.

“What we are doing in the Beira Corridor is not just business. As the driving force of the economy of the region, we are doing everything to create new opportunities which are expressed in improvements in the living standards of people and of the community in general”, says the Chief Executive Officer of CdM, Eng. Adelino Mesquita. #







Carvão de Moatize

Subida de preço renova expectativas

MOATIZE COAL

Rise in price renews expectations

por/by Horácio João

→ A recente recuperação do preço do carvão de coque no mercado internacional renova expectativas dos operadores e da comunidade, em geral, na exploração e exportação daqueles tipos de minérios ao nível da bacia sedimentar do Zambeze localizada na província central de Tete.

Como impacto directo desta situação, que já vigora há cerca de dois meses nos países que constam da lista dos potenciais compradores do carvão mineral extraído naquela região, nos últimos tempos, voltou a registar-se no terreno um intenso movimento de pessoas e bens pelas diversas minas espalhadas um pouco por todas aquelas zonas, destacando-se os distritos de Moatize e Changara.

→ The recent recovery in the price of coking coal on the international market is renewing expectations of the operators, and of the community in general, in mining and exporting coal from the Zambezi sedimentary basin, located in the central province of Tete.

As a direct impact of this situation, which has now lasted for about two months in the countries which are on the list of potential buyers of the coal mined in Tete. Recently there has again been intense movement of people and goods in the various mines in the province, notably in Moatize and Changara districts.

A long train, likely a freight train, is seen from a side-on perspective, traveling along a track that curves into the distance. The train is composed of many dark-colored railcars. The landscape is lush and green, with trees and fields visible on both sides of the tracks. The sky is clear and blue. The train is moving away from the viewer, following the curve of the track.

Grácio Cune, director dos Recursos Minerais e Energia naquela província, aponta mesmo que essa tendência da subida do preço daquele tipo de minério galvaniza sobremaneira os investimentos anteriormente realizados nesta componente, em Tete, representando assim uma mais-valia no seio dos investidores, Governo e da população em geral.

Por conseguinte, nota-se sinais de recuperação do pulsar da vida económica e social, numa província que entrou com maior intensidade na rota de exploração e extracção do carvão mineral para os continentes asiático, europeu, americano e australiano a partir do ano de 2011, através das companhias brasileira Vale, ICVL (ex-australiana Rio Tinto), Jindal África e Minas de Moatize. Tal acontece numa altura em que a Linha de Sena, que liga a cidade portuária da Beira à vila carbonífera de Moatize, incluindo

o ramal Inhamitanga-Marromeu, numa extensão total de 575 km, multiplicou ainda este ano capacidade de transporte anual de 6.5 para 20 milhões de toneladas com a conclusão no último semestre das obras de reabilitação e ampliação executadas pelo consórcio português denominado Mota-Engil e Edivisa (do Grupo Visabeira), estimadas em cerca de 163 milhões de euros. Entretanto, a actual situação de tensão político-militar que ao longo deste ano se caracterizou na zona centro do país com ataques dos homens armados da RENAMO contra comboios da mineradora Vale, concretamente na zona de Inhamitanga, distrito de Cheringoma, em Sofala, tendo resultado em ferimentos graves e ligeiros da tripulação e avultados danos, está suspenso ao longo daquela ferrovia o transporte do carvão mineral de Moatize até ao Porto da Beira a partir de Maio passado.

Grácio Cune, the Tete Provincial Director of Mineral Resources and Energy, says that this trend for rising coal prices is galvanizing the investment made earlier in the province, thus representing added value for investors, government and the public at large.

As a result, one notes signs of recovery in the pulse of economic and social life in a province which entered with great intensity on the route of mining and exporting coal to other continents, as from 2011, through the Brazilian company Vale, the Indian ICVL (formerly the Australian company Rio Tinto), Jindal África and Mines of Moatize.

This is happening at a time when the Sena rail line, linking the port city of Beira to the coal town of Moatize, including the Inhamitanga-Marromeu branch line, and covering

a total length of 575 km, this year multiplied its annual transport capacity from 6.5 to 20 million tonnes. This resulted from the conclusion of the rehabilitation and expansion work undertaken by the Portuguese consortium between Mota-Engil and Edivisa (from the Visabeira Group) that cost around 163 million euros.

But because of the current situation of politico-military tension which has characterised the central region of the country, the transport of coal from Moatize to the port of Beira has been suspended since last May. This arose out of the attacks by Renamo gunmen against trains of the Vale mining company, in the Inhamitanga area, of Cheringoma district, in Sofala, which caused injuries, serious and minor, among crew members, and heavy damage.



Refira-se que, até 2011, o preço de cada tonelada do carvão de coque chegou a custar no mercado internacional 296 dólares, e o térmico era vendido no estrangeiro nos finais de 2015 a 121 dólares norte-americanos cuja queda implicou necessariamente um revés nas actividades de exploração e extracção com negativa réplica na redução da força de trabalho e na própria vida de 1 038 047 habitantes que vivem numa área total de 97 285 km² da província de Tete.#

In 2011, the price of coking coal on the international market reached 296 dollars a tonne and in late 2015 thermal coal was sold for 121 dollars a tonne. The fall in prices necessarily implied a setback in exploration and mining activities. The negative impacts included a reduction in the mine work force, and affected the living standards of the 1,038,047 people who live in the 97,285 km² of Tete Province. #



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

Linha de Limpopo

Um “deus” chamado comboio



Limpopo Line

A “god” called the train

por/by José Manuel

Apelidado de “Makukule” (varredor), o comboio que parte de Maputo aos sábados leva tudo e todos, tanto nas estações como nos apeadeiros. É o mais concorrido e aquele que regista uma apoteótica recepção por multidões à sua chegada em cada estação ou apeadeiro. A festa é enorme quando o “Makukule” chega, uma vez que possui alguns vagões para o transporte de carga diversa, contrariamente ao comboio das quartas-feiras que só leva passageiros. José Manuel e Miguel Gazite fizeram a longa viagem e é deles a crónica que se segue.

→ São 8:00 horas e alguma coisa. Estamos na Estação Central dos Caminhos de Ferro de Moçambique, em Maputo. O ambiente é diferente e invulgar. Lá fora, na imponente Praça dos Trabalhadores, dos autocarros e dos “chapas” desembarcam passageiros que, carregados de trouxas nos ombros ou na cabeça, se apressam em direcção ao interior da secular estação ferroviária, ora reabilitada e com visual elegante, autêntico cartão de visitas da Cidade das Acácias. De um local calmo, guardando na sua memória longas histórias de chegadas e partidas, o interior da estação começa a registar uma azáfama, verdadeiro corre-corre de gente que quer certificar-se de que o com-

boio ainda não partiu. Do nada surge uma bicha, primeiro constituída por bagagens diversas e, depois, por gente que se divide entre conversa animada e silêncio, mas toda com expectativa de partir para bem distante. Nas conversas dos presentes, o português é a língua menos usada, predominando o changana, o shona e, também, em poucos casos, o inglês, o que denuncia que ali estão reunidas várias nações, com toda a sua identidade e cultura, mas unidas numa só causa: a longa viagem de Maputo a Chicualacuala, num percurso de 522 quilómetros.

No interior da estação, na secção de carga, dezenas, senão centenas, de pessoas buscam dianteira no despacho dos mais varia-

Nicknamed “Makukule” (sweeper), the train which leaves Maputo on Saturday carries everyone and everything, in the stations and in the halts. It is the most crowded train and meets with an enthusiastic reception from crowds when it arrives at every station and halt. The festivity is enormous when the “Makukule” arrives, since it has some wagons for carrying assorted cargo, unlike the Wednesday train, which only carries passengers. José Manuel and Miguel Gazite made the long journey, and this is the story they brought back.

dos artigos, para os mais variados destinos. Naquelas mercadorias mora o sentimento de heroicidade, na luta pelo *pão nosso de cada dia*, e também a razão de um grande “hoyo-hoyo” à chegada ao destino.

A funcionária da bilheteira descortina o vidro do *guichet* e bate com uma moeda no respectivo balcão, anunciando o início da venda de bilhetes de passagem. As vozes da multidão aumentam de intensidade e inicia-se uma autêntica agitação, pois sem bilhete não há embarque. Mas tudo está sob controlo. Os agentes de segurança desdobram-se num vai-vém na sua arte de garantir a ordem. A fila de sacolas de diferentes tamanhos é substituída pela de pessoas, algumas com os Meticais já nas mãos para a compra do bilhete de passagem.

Dentro de momentos vai partir o comboio 531, rumo à última linha territorial que separa a “Pátria amada” do Zimbabwe, na zona norte da província de Gaza, concretamente em Chicualacuala, onde falta quase tudo, principalmente a precipitação pluviométrica, mas onde também abunda a esperança de dias melhores e que têm no comboio o elemento dinamizador das mudanças almejadas.

O Chefe da Estação dá a ordem final para que a máquina arranque. Passam 15 minutos depois das 10 horas. Bastou o último dos três toques do sino para o roncar do comboio entrar em acção. A paciência dos passageiros e a certeza de chegar ao destino tornam os semblantes dos passageiros seguros e despreocupados. Inicia-se, desta forma, uma longa viagem num percurso de 522 quilómetros, o mais extenso de todos os ramais ferroviários da empresa ferroviária moçambicana.

A partida do comboio da Estação ferroviária em Maputo é caracterizada por uma solenidade técnica para as necessárias autorizações e articulações de uma vasta equipa ao longo da linha. Quando o assunto é transporte ferroviário, nada pode falhar e aqui as comunicações são a chave-mestra de todas as operações, tal como nos refere o Chefe da Estação Central, Octávio Machunguane, um técnico reputado de competência e profissionalismo pela vasta equipa sob a sua alçada.

Para o transporte de passageiros, o comboio é composto por 12 carruagens de 3ª classe, com uma capacidade de 150 passageiros cada, duas de 2ª com capacidade de 42 passageiros cada e uma de 1ª classe para 26 passageiros. Vale a pena fazer a devida vénia ao conforto que existe nos camarotes da carruagem de 1ª classe, permanentemente sob vigilância atenta dos assistentes de bordo, uma nova figura funcional introduzida pela empresa Caminhos de Ferro de Moçambique ao nível do transporte de passageiros, com a finalidade de oferecer “o conforto e bem-estar durante a viagem”, segundo nos revela o dinâmico Director Ferroviário, Emídio Bata.

Obet Mabucuro é um dos assistentes de bordo que tem muito trabalho, porque está afecto às carruagens de 3ª classe. Comentando sobre o seu ofício, disse que “o nosso papel como assistentes é ajudar os passageiros em tudo o que necessitam, zelar pela boa conservação do património e pela segurança dos próprios passageiros para evitar qualquer tipo de incidentes durante a viagem”.

Apelidado de “**Makukule**” (varredor), o comboio que parte de Maputo aos sábados leva tudo e todos, tanto nas estações como nos apeadeiros. É o mais concorrido e aquele que regista uma apoteótica recepção por multidões à sua chegada em cada Estação ou apeadeiro. A festa é enorme quando o “Makukule” chega, uma vez que possui alguns vagões para o transporte de carga diversa, contrariamente ao comboio das quartas-feiras que só leva passageiros.

Na Manhica, por exemplo, Constantino Munguambe, Chefe da Estação local, afirmou ao “Xitimela” que “quando este comboio chega, parece que chegou um Deus, e todos têm que vir venerá-lo”. Leva vantagem, segundo Munguambe, porque desde sempre o comboio faz parte da vida da população daquele distrito. “É o comboio que leva de e para Maputo tudo o que a população precisa para a sua vida, conquanto que muitas pessoas vivem aqui e trabalham na capital do país”.

→ It has just gone 08:00 at the Central Rail Station in Maputo. The atmosphere is different and unusual. Outside, in the impressive Praça dos Trabalhadores (Workers' Square), the buses and mini-buses are unloading passengers who, loaded with bundles on their shoulders or their heads, are hurrying towards the interior of the century old railway station, now rehabilitated and with an elegant look, a true visiting card of the City of Acacias.

Previously a calm place, keeping in its memory long stories of arrivals and departures, the interior of the station is beginning to bustle, with people running around trying to check whether the train has left already. From nowhere a queue emerges, formed first of assorted luggage, and then by people divided into those who are in animated conversation and those who are silent, but all expecting to set off on a long journey. In their conversations Portuguese is the language least used. Shangaan and Shona dominate and also, in a few cases, English, which shows that several nations are meeting here, with all their identity and culture, but united in a single cause: the long journey from Maputo to Chicualacuala, a distance of 522 kilometres.

In the station interior, in the cargo section, dozens, if not hundreds, of people push to the forefront to dispatch the most varied of items to the most varied of destinations. In that merchandise dwells the sentiment of heroism, in the struggle for *our daily bread*, and the reason for a great cry of “hoyo-hoyo” on arrival at its destination.

The worker at the ticket office removes the curtain from the ticket window and strikes a coin on the counter, announcing the start of the sale of tickets. Voices from the crowd rise in intensity, and a real agitation begins, because without a ticket nobody gets on the train. But everything is under control. The security staff rush to and fro in their determination to guarantee order. The queue of bags of various sizes is replaced by one of people, some



Espalhando vida ao longo da linha

A locomotiva ronca continuamente, imprimindo toda a sua força e puxa uma longa fila de carruagens e vagões, que obedecem sem resistência, a um ritmo que se confunde com uma música decifrável e perceptível no imaginário de cada passageiro. Quanto a nós, imaginamos Mutukuzi e o seu *Mutse Redende*, o *Xitimela* de Wazimbo ou o *Song of Love* de Hugh Masekela. Dentro do comboio, os vendedores ambulantes que andam de carruagem em carruagem são os únicos à margem de toda essa imaginação rítmica. Eles estão atentos às solicitações dos passageiros por um bolo, água, bolacha, enfim, uma série de produtos alimentícios e outros artigos.

Enquanto isso, o comboio vai rasgando horizontes e espalhando vida a uma região inteira. De facto, o efeito multiplicador da passagem do comboio ao longo da linha do Limpopo é incomensurável.

A presença desta máquina em qualquer ponto da linha mobiliza multidões que di-

recta ou indirectamente tiram proveito da circulação do comboio, expondo a sua produção agrícola ou simplesmente vendendo uma variada gama de artigos que incluem comida confeccionada. A chegada do comboio é sempre uma oportunidade única para trocas comerciais de diversa natureza e, quando a locomotiva vai, deixa um vazio enorme e uma lágrima no canto do olho, apenas enxugada pela certeza de que em breve voltará para mais um convívio, mais uma feira de negócios.

As estações ferroviárias não são meros locais de chegada e partida de comboios. São, acima de tudo, grandes mercados e centros de atracção turística, onde até as paixões ganham sentido e corpo. Nestes locais, expõe-se quase tudo, com criatividade e um faro comercial bastante apurados.

Exemplo disso é a venda de comida, um negócio que se nota a partir da Estação de Magude até Chicualacuala, zonas de tradição pecuária, com predominância do gado bovino e caprino. Durante a viagem, esca-

with meticals already in their hands to buy the tickets.

Within moments train 531 will leave, heading for the Mozambique-Zimbabwe border at Chicualacuala, in the north of Gaza province, where there are shortages of almost everything, particularly rainfall, but where there is also hope of better days, which has in the train the factor to stimulate the desired changes.

The station master gives the final order for the locomotive to move off. It is 10.15. On the third ring of the bell, the train rumbles into movement. The patience of the passengers and their certainty that they will reach their destination gives their faces a secure and unconcerned look. Thus a long journey of 522 kilometres begins. This is the longest of all the railway lines operated by the Mozambican rail and port company.

The departure of the train from Maputo station is characterized by technical solemnity because of the necessary authori-



lamos Magude às 16 horas. O estômago já reclamava por um respeitoso trato para trazer de volta a energia necessária para a viagem que ainda era muito e muito longa. As “magudenses”, orgulhosas e dinâmicas mulheres do “Nkanhine” (canhoeiro), destemidas e cheias de garra, sabem perfeitamente que os passageiros do “531”, àquela altura, estão sucumbindo de fome e nada melhor que providenciar-lhes os melhores pratos locais: guisado ou assado de carne de vaca, cabrito, ovelha, frango, peixe do rio, frango e outros pratos.

Na periferia da estação ferroviária perfilam muitas mamans com panelas de comida quente e cujo aroma, convidativo, invade todas as carruagens e aguça os apetites, sem deixar de incomodar os passageiros com os bolsos “vazios” que não podem deleitar-se daquelas iguarias por insuficiência de provisão. Mas o facto é que, nestas caminhadas, é preciso provar tudo ou um pouco de tudo e socorremos-nos do velho ditado: “O que não mata

sations and the coordination of a huge team along the line. In matters of rail traffic nothing can fail, and here communications are the master key to all the operations, as the head of the central station, Octávio Machunguane, tells us. The team working under him holds him in high regard for his competence and professionalism.

To carry its passengers, the train has 12 third class carriages, each able to hold 150 passengers, two second class carriages with the capacity for 42 passengers each, and one first class carriage that can hold 26 passengers. It is worth saluting the comfort of the cabins in the first class carriage, which are watched permanently by stewards, a staff category only recently introduced by CFM in passenger transport, with the aim of offering “comfort and well-being during the journey”, as the dynamic rail director, Emídio Bata, told us.

Obet Mabucuro is one of the stewards, and he has a great deal of work to do, since he is looking after one of the 3rd class carriages. Commenting in his job, he says “our role as stewards is to help the passengers with everything they need, to ensure that our property is well looked after, and to ensure the safety of the passengers, avoiding any kind of incidents during the journey”.

Known as “**Makukule**” (sweeper), the train that leaves Maputo on Saturdays carries everything and everyone, in the stations and at the halts. It is the most crowded train, and receives an enthusiastic welcome from crowds on its arrival at every station or halt. There is enormous festivity when “Makukule” arrives, since it has some wagons for carrying assorted cargo, unlike the Wednesday train, which only carries passengers.

In Manhica, for example, Constantino Munguambe, the local station master, told “Xitimela” that “when this train arrives, it seems as though a God has arrived, and everyone has to come and worship it”. Its advantage, according to Munguambe, is that this train has always formed part of the life of the population of this district.

“It’s the train which takes from and to Maputo everything the people need for their lives, for there are many people who live here, but work in the capital”.

Spreading life along the line

The locomotive roars continually, pulling a long line of carriages and wagons, which obey without resistance, at a rhythm that spills into a music deciphered and understood in the imagination of each passenger. As for us, we imagine Mutukuzi and his “Mutse Redende”, the “Xitimela” of Wazimbo or the “Song of Love” of Hugh Masekela. Inside the train, the vendors passing from carriage to carriage are the only ones outside this rhythmic imagination. They attend to the requests from passengers for cakes, water, biscuits – a whole range of food and other items.

Meanwhile the train tears down horizons and spreads life through an entire region. Indeed, the multiplier effect of the train travelling along the Limpopo line cannot be measured.

The presence of this machine at any point on the line, mobilises crowds who directly or indirectly take advantage of the circulation of the train, displaying their agricultural produce or simply selling a varied range of items, including cooked food. The arrival of the train is always a singular opportunity for a variety of trading exchanges, and when the locomotive moves on, it leaves an enormous vacuum and a tear in the corner of the eye, only wiped away by the certainty that there will soon be another get-together, another business opportunity.

The railway stations are not just places where trains arrive and depart. Above all, they are large markets and centres of tourist attraction. In these places, almost everything is on display, with acute creativity and a nose for commerce.

An example of this is the sale of food, a business that one notes as from Magude station and until Chicualacuala, which are traditionally livestock areas, mostly cattle and goats. During the journey, we reach

engorda!”. Arriscamos e, de facto, petiscamos uma dobrada memorável.

Fizemo-nos ao “restaurante” descampado, autêntica feira de gastronomia. O momento é mesmo irresistível e a publicidade das mamas é enorme e anula qualquer tentativa de não querer provar aquelas iguarias.

Entretanto, o processo de venda de comida não é de todo pacífico e ordeiro: há uma grande disputa pelos clientes e é preciso conseguir vender a todo o custo, porque a comida foi mesmo preparada para os passageiros que desembarcam ou os que continuam em trânsito. Se dependesse das mamas, o comboio devia esperar quanto tempo fosse necessário até que todas as comidas acabassem. Esta luta pela clientela provoca uma ensurdecadora gritaria que se confunde com uma banda desafinada. Aqui, não basta ouvir, é preciso ver. Foi o que fizemos.

Apostámos numa dobrada de vaca com “xima” (massa à base de farinha de milho) e confeccionada à moda local e que goza de bastante fama na capital do país. É que se conta que ir a Magude sem petiscar uma dobrada é o mesmo que ir a Roma sem ver o Papa. A comida está quente, ou melhor, muito quente, de queimar a língua, mas é preciso servir-se dela rapidamente, pois o comboio não tem acordo comercial com as mamas de Magude. Tirando o sal, posto um pouquinho acima do normal, diríamos que nunca havíamos saboreado tamanho petisco.

Em Chokwé, o comboio escalou às 19 horas e cinco minutos. É hora de jantar. O cenário é o mesmo do de Magude: comida à fatura, gritaria das vendedoras, confusão dos passageiros que desembarcam e embarcam e daqueles que querem deleitar-se com os apetitosos comes das mamas, desta feita de Chokwé.

Aqui, não faltam aqueles que vão à caça de qualquer coisa, própria ou alheia, incluindo mesmo uma simples paixão, um amor de ocasião e que seja negociável por alguns Meticais. O Chefe da Estação local, Víctor Roque, diz que de Chokwé embarcam, em média, pelo menos 200 passageiros, quer seja no sentido ascendente quer no descendente do comboio. Aliás, Chokwé

é a estação ferroviária mais movimentada ao longo da linha ferroviária, uma vez que aquela cidade é considerada a referência e capital de toda a zona norte da província de Gaza, donde parte a maioria dos produtos comercializados nos distritos de Mansangena, Mabalane, Mapai e Chicualacuala.

Rui Muchanga, um dos cerca de 12 assistentes de bordo do comboio 531, disse que “a partir de Chokwé somos chamados a redobrar a nossa atenção, porque existem pessoas de má conduta que se fazem ao comboio simplesmente para prejudicar outros passageiros e, depois de lograrem os seus intentos, descem em qualquer outra estação ou apeadeiro”.

O comboio e o desenvolvimento da zona norte de Gaza

Mabalane é um dos distritos recônditos da província de Gaza e que dista a duas horas e meia de comboio a partir de Chokwé. Tal como todas as vilas localizadas ao longo do Corredor do Limpopo, cujo nascimento está ligado à implantação da linha férrea, a de Mabalane tem uma ligação umbilical com a empresa ferro-portuária nacional. Na estação local desembarcam perto de 300 passageiros, a maioria dos quais vai tratar do negócio de carne bovina, caprina e ovina. É um dos fortes suportes da vida das populações na sua difícil resiliência à falta de chuvas que se regista naquele ponto do país. Assim, em Mabalane tem lugar a maior feira agropecuária da zona norte de Gaza, um evento que acontece todas as quintas-feiras, mas que também se materializa com a simples chegada do comboio, ou seja, às quintas-feiras e domingos, reunindo centenas de pessoas idas de vários pontos de Gaza, Maputo e Inhambane. A operacionalização deste certame comercial tem a sua fonte na circulação do comboio, tal como reconhecem as autoridades governamentais do distrito.

“Os problemas da falta das chuvas são graves nesta região e a única fonte de vida e do desenvolvimento é o comboio. O comboio é o “Deus” desta zona, sem ele duvido que seria possível uma normalidade da vida das popu-

Magude at 16.00. Stomachs were already demanding respectful treatment, so as to bring once again the energy needed for a journey which is still very long.

The “magudenses”, proud and dynamic women of “Nkanhine” (amarula), fearless and full of vigour know perfectly well that the passengers on the “531”, at that point, are succumbing to hunger and there is nothing better than to provide them with the best local dishes: beef (stewed or roasted), goat, mutton, chicken, fish from the river and other dishes.

On the periphery of the station women are lined up with saucepans of hot food. The inviting aroma wafts through the carriages and whets the appetite, although it disturbs the passengers with empty pockets who cannot delight themselves with these delicacies for lack of money. But the fact is that, on these journeys, you have to taste everything or a little of everything. Based on the old saying “what doesn’t kill you, fattens you”, we took a chance and snacked on some memorable tripe.

We did so in this open air “restaurant”, a real fair of gastronomy. The moment is really irresistible and the advertising of their wares by the women is such as to destroy any attempt not to taste these delicacies.

But the sale of food is not entirely peaceful. There is great competition for clients, and the women must sell at all costs, since the food was cooked for the passengers who are leaving the train or those who are in transit. If it were up to the women, the train would wait as long as necessary until all the food had finished. This struggle for clients causes a deafening racket, which might be confused with a band playing out of tune. Here it is not enough to listen. You have to see. Which is what we did.

We bet on tripe with “xima” (a porridge based on maize flour), cooked in the local fashion which is famed in Maputo. It is said that going to Magude without snacking on tripe is like going to Rome without seeing the Pope. The food is hot – indeed so hot as to burn the tongue, but it has



to be served quickly, because the train has no commercial arrangement with the women of Magude. Except for the salt, which is a little more than normal, we would say that we had never enjoyed such a tasty snack.

The train arrives in Chokwé at 19.05. It's time for dinner. The scene is the same as Magude, plenty of food, the vendors yelling, and confusion among the passengers getting on or off the train, and those who want to taste the appetizing snacks, this time prepared by the women of Chokwé. Here there is no shortage of those who are hunting for anything, their own or belonging to others, including even a simple passion, an occasional love, which can be negotiated for a few Meticaís. The local station master, Víctor Roque, says that, on average in Chokwe at least 200 passengers get on the train in both the up and down directions. Chokwé is the busiest station along the railway, since

this city is regarded as the capital of the entire northern part of Gaza province. It is from here that most of the goods sold in Massangena, Mabalane, Mapai and Chicualacuala districts set off.

Rui Muchanga, one of about 12 stewards on board train 531, says that "as from Chokwé we have to redouble our attention, because there are people of bad conduct who board the train simply to steal from other passengers, and when they have succeeded, they get off at any other station or halt".

The train and the development of northern Gaza

Mabalane is one of the more obscure districts of Gaza province, and it is about two and a half hours by train from Chokwé. Like all the towns along the Limpopo Corridor, whose birth was linked to the railway, Mabalane has an umbilical link with the national rail and port company.

At the local station, about 300 passengers disembark. Most of them are dealing with the meat business – beef, goat and mutton. It is one of the main props of the life of the local people in their difficult resilience to the lack of rainfall in that part of the country.

So the largest agricultural and livestock fair in the northern part of Gaza takes place in Mabalane. This event happens every Thursday, but it also springs into existence simply with the arrival of the train, that is, on Thursdays and Sundays, bringing together hundreds of people from various parts of Gaza, Maputo and Inhambane. It is the circulation of the train that gives rise to this fair, as the district authorities recognise.

"The problems of lack of rain are serious in this region, and the only source of life and development is the train. The train is the God of this region. Without it, I doubt that normal life would be possible for the

lações de toda esta região”, fonte distrital. A feira de Mabalane é considerada a manifestação mais visível do impacto económico e social que a circulação do comboio traz para a vida das populações do norte de Gaza. É o comboio que traz as mercadorias de que os habitantes de todos os distritos ao longo da linha precisam para a sua sobrevivência, e é o mesmo comboio que “exporta” a sua produção para os grandes centros comerciais, principalmente para a cidade de Maputo. Porém, por causa da estiagem, são raros os carregamentos de mercadoria no sentido descendente do comboio (Chicualacuala-Maputo).

Multidões celebram a chegada do comboio

A viagem continua. Chicualacuala ainda é um sonho, mas que começa a tornar-se realidade. Provam essa realidade os sacos de carvão que perfilam ao longo da linha, denunciando a matança total das matas da zona norte de Gaza. Naquelas bandas, o carvão está ao preço de banana, até 250,00 Meticais o saco, contrariamente à tabela de 1000,00 Meticais praticada em Maputo. A venda de carvão vegetal é a principal, senão a única, fonte de sobrevivência da população nesta altura da estiagem acentuada e tudo o que é árvore é simplesmente abatida para a produção desta energia não renovável.

Chegamos a Phuzi, uma estação ferroviária construída de raiz em 2012. São quatro horas, nos semblantes dos passageiros denota-se, como é natural, fadiga de cerca de 18 horas de viagem.

Permanecemos em Phuzi por razões técnicas até ao amanhecer e o sinal de avanço só viria a acontecer pouco depois das 7 horas e 30 minutos. Em condições normais, a esta altura estaríamos a pensar em partir de Chicualacuala para a capital moçambicana.

Contrariamente ao previsto na tabela do plano de viagem, chegamos a Mapai às 8:30 horas. Normalmente, o comboio chega a este ponto da província de Gaza nas últimas horas da madrugada, por volta das 4 horas. Porém, a as questões operacionais fizeram com

que as coisas fossem diferentes, verdadeira excepção à regra. Mas é esta excepção que foi pomposamente celebrada pela população local, fazendo-se presente à estação ferroviária como antes nunca fora visto. De facto, parecia que haveria ali um grandioso comício popular. Dizem as autoridades de Mabalane que “é sempre assim quando o comboio chega àquelas bandas”.

São abraços e muitos “hoyo-hoyos”, à mistura com uma corrida ao manuseamento das cargas que desembarcam naquele local, algumas das quais têm como destino Pafuri e Massangena, a 210 quilómetros de Mapai. Mas também não faltam aqueles que vão à estação simplesmente para ver o comboio a passar, viajar na imensidão da sua imaginação ou matar saudades. É o caso de Tomás Cossa, que saiu de Maputo logo depois do Acordo Geral de Paz, em 1992, e desde essa altura nunca mais voltou a pisar a Cidade das Acácias, e que confessa que, regularmente, “venho para aqui para saudar outras pessoas”. “O comboio é tudo para nós”, diz o Eng.º João Manguana, docente na escola secundária local. Esta posição é partilhada por Humberto Zandamela, Chefe da Estação de Chicualacuala, aonde, finalmente, chegamos às 11:20 horas, onde o comboio tem um impacto social gigantesco para as populações daquela província. “Sem o comboio, a zona norte de Gaza está completamente paralisada. O comboio é a principal fonte de vida para todos os distritos por onde a linha do Limpopo passa”, anotou.

De facto, apesar de se tratar de domingo, a Estação de Chicualacuala estava apinhada de gente, incluindo crianças que foram para celebrar a chegada do comboio, saudar quem chega, despedir-se de quem embarca e até mesmo fazer algum negócio.

Na partida de volta a Maputo, tudo muda. Até mesmo o número da locomotiva que deixa de ser 531 e passa a 532. Nos seus vagões, transporta toneladas de carne para vários destinos. Em Chicualacuala embarcam pelo menos 300 passageiros, mais da metade dos quais provenientes do vizinho Zimbabwe que entram em Moçambique para negócios. #





people of this entire region", says one district government source.

The Mabalane fair is regarded as the most visible expression of the economic and social impact of the circulation of the train on the lives of the population of Gaza. It is the train that brings the goods that the residents of all the districts along the line of rail need for their survival, and the same train carries their production to the great commercial centres, particularly to Maputo city. But because of the drought, nowadays it is rare for the train to carry merchandise in the down direction (Chicualacuala-Maputo).

Crowds celebrate the arrival of the train

The journey continues. Chicualacuala is still a dream, but it is beginning to become reality. Proof of this reality are the sacks of charcoal, which line the tracks, proclaiming how the bush in northern Gaza has been slaughtered. In this area, charcoal is cheap, at 250 Meticaís a sack compared with the 1,000 Meticaís it can cost in Maputo. The sale of charcoal is the main, if not the only, source of livelihood of the population, at this time of acute drought. All trees have simply been cut down to produce this non-renewable source of energy.

We arrive at Phuzi, a new railway station built in 2012. It is 04.00, and on the faces of the passengers signs of fatigue can be seen – as is natural, after about 18 hours of travel.

For technical reasons, we remain in Phuzi until dawn, and the signal to move ahead is only given shortly after 07.30. Under normal conditions at this time we would be thinking of setting off from Chicualacuala on the return journey to the Mozambican capital.

Contrary to the timetable for the journey, we reach Mapai at 8.30. Normally, the train reaches this point in Gaza at around 04.00. But operational questions ensured that things were different today, a real exception to the rule. But this exception was loudly celebrated by the local pop-

ulation, who turned up at the railway station as never before. In fact, it seemed as if a mass rally was being held there. The Mabalane district authorities say "it's always like this when the train reaches these parts".

There are embraces and many "hoyo-hoyos", alongside a race to handle the cargo that is being loaded at Mapai, some of which is being sent on to Pafuri and Massangena, 210 kilometres from Mapai. But there is also no shortage of those who go to the station simply to watch the train pass, to travel in the immensity of their imagination, or for the sake of nostalgia. That's the case with Tomás Cossa, who left Maputo immediately after the General Peace Agreement in 1992, and since then has never returned to the City of Acacias. He admits that regularly, "I come here to greet other people".

"The train is everything for us", says Eng. João Manguana, a teacher at the local secondary school. This position is shared by Humberto Zandamela, the station master at Chicualacuala, where we finally arrive at 11:20. He says the train has an enormous social impact for the people of the province. "Without the train the northern zone of Gaza is completely paralysed. The train is the main source of life for all the districts through which the Limpopo line passes", he remarked.

Indeed, although it is a Sunday, Chicualacuala station is crammed with people, including children, who have come to celebrate the arrival of the train, to greet those who are arriving, to bid farewell to those who are leaving, and even to do some business.

On the departure to return to Maputo, everything changes – even the number of the locomotive which is no longer 531 and becomes 532. In its wagons, the train is carrying tonnes of meat to various destinations. In Chicualacuala at least 300 passengers board the train. More than half of them are from neighbouring Zimbabwe and they have come to Mozambique on business.#



Linha de Sena

Comboio arrasta multidões

Sena Line

Train attracts crowds

por/by Horácio João

→ A circulação de comboios de passageiros ao longo da Linha de Sena que liga a cidade portuária da Beira à vila carbonífera de Moatize, incluindo o ramal Inhamitanga-Marromeu, numa extensão total de 575 km, arrasta multidões e dinamiza as políticas ferro-portuárias naquela região do vale do Zambeze que engloba as províncias de Manica, Sofala, Tete e Zambézia, no centro do país.

Tudo isto acontece depois da conclusão das obras de reabilitação e ampliação da Linha de Sena. Tal acontece graças à apli-

cação de um investimento de 163 milhões de euros por parte do consórcio português Mota-Engil & Edvisa (do Grupo Visabeira), tendo o empreendimento englobado o aumento das linhas de cruzamentos de 750 para 1500 metros em todas as estações e apeadeiros para permitir a circulação de comboios-tipo com até 100 vagões puxados por seis locomotivas.

Foram reabilitadas todas as estações da linha, foi construída a de Cateme e abertos apeadeiros nos locais de maior aglomerado populacional em toda a extensão

→ The circulation of passenger trains along the Sena line, which links the port city of Beira to the coal town of Moatize, including the Inhamitanga-Marromeu branch line, with a total length of 575 km, is attracting crowds and boosting rail and port policies in the Zambezi Valley region, which covers Manica, Sofala, Tete and Zambézia provinces, in central Mozambique.

All this is happening after the conclusion of the rehabilitation and expansion of the Sena line.

da Linha de Sena em resposta ao pedido das comunidades, cujas inquietações tanto embaraçavam as autoridades administrativas locais, como as provinciais e centrais, incluindo os gestores daquela Empresa Pública de Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique.

Ao fim de mais de 20 anos, a Linha de Sena, que foi reaberta por completo a passageiros em 2012, e cujo percurso tinha sido destruído durante a guerra civil, volta a ser a principal tábua de salvação para as pessoas se movimentarem livremente, sendo o seu apito, em cada uma das 40 estações e apeadeiros, motivo de imensa euforia, deixando um semblante de sorriso no rosto de todos.

Crianças dançam, adultos abraçam-se, macacos pulam, pássaros voam e florestas densas abrem-se ao som dos carris que rolam, debaixo de ar puro e fresco, sol escaldante, enquanto os passageiros vão acenando de estação em estação sob o olhar atento dos agentes de segurança.

Circulando de quando em vez já nas confortáveis carruagens, que de longe superaram a crónica superlotação que até provocava rumores sobre a morte de crianças por alegada asfixia, hoje, o cenário melhorou completamente.

Pode movimentar-se à vontade de carruagem em carruagem de 3ª e 2ª classes, completamente impecáveis, iluminadas, climatizadas (com ventoinhas) e até com água a jorrar nas torneiras das casas-de-banho, desde o ponto de partida até à chegada e no sentido inverso, ou seja, nos comboios em rota ascendente e descendente.

Como se não bastasse, ao som dos altifalantes escuta-se música romântica e comunicação da tripulação em caso de qualquer situação de emergência, sendo a velocidade máxima de 60 km/hora e toda a visualização da composição monitorada via satélite pelo satélite instalado no comando na estação central da Beira.

Arrastando multidões, o comboio de passageiros parte da Beira todas as terças-feiras pelas 10:30 horas e chega a Moatize exactamente às 06:50 horas de quarta-fei-

This is happening thanks to investment of 163 million euros by the Portuguese consortium Mota-Engil & Edvisa (of the Visabeira Group). This undertaking expanded the crossover lines from 750 to 1,500 metres at all the stations and halts to allow the circulation of trains of up to 100 wagons pulled by six locomotives.

All the stations along the line were rehabilitated, the Cateme station was built, and halts were opened in the places of greatest population concentration along the length of the Sena Line in response to requests from the communities, whose concerns greatly embarrassed the local, provincial and central authorities, including the managers of CFM.

After more than 20 years, the Sena Line, which was fully reopened to passengers in 2012, and which had been destroyed during the civil war, has once again become the main lifeline for people to move freely. The train whistle, at each of the 40

stations and halts, is a cause of great joy, leaving smiles on the faces of everyone. Children dance, adults embrace, monkeys jump, birds fly, and dense forests open to the sound of wheels rolling along rails, under pure and fresh air and a scorching sun, while passengers wave from station to station, under the attentive eyes of the security staff.

The carriages are now comfortable, far better than the chronic overloading of the past which even led to rumours of children being suffocated to death. Today the scenario has vastly improved.

You can move at will from carriage to carriage in 2nd and 3rd classes. They are impeccable, well lit, air conditioned (with fans), and water even flows from the taps in the bathrooms, from departure to arrival and in the opposite direction, that is on both the up and down trains.

As if this were not enough, from the loudspeakers come the sounds of romantic



ra. Parte de Moatize às 15:30 da mesma quarta-feira e chega à cidade da Beira às 11:17 horas de quinta-feira.

O segundo comboio semanal parte da Beira precisamente às 14:00 horas de sábado e chega a Moatize às 10:20 horas de domingo. No sentido inverso, parte de Moatize às 20:00 horas de domingo e alcança a cidade portuária da Beira às 15:47 horas de segunda-feira.

Além disso, outra rota contempla a partida da Beira às 18:30 horas de sexta-feira para chegar à vila açucareira de Marromeu precisamente às 05:53 de sábado. Regressa de Marromeu às 17:00 horas de sábado e chega à Beira às 04:23 horas de domingo.

O comboio de passageiros é tido como o transporte mais seguro no Baixo-Zambeze. Embora se note uma forte segurança, os chamados amigos do alheio furam o cortejo, roubando bens dos viajantes que nem sequer ficam com dinheiro para pagamento do bilhete de passagem, valendo-se da caridade e do carinho dos cobradores.

Por conseguinte, todos os viajantes, incluindo os membros dos Governos Distritais localizados ao longo do traçado da Linha de Sena, circulam exclusivamente de comboio de passageiros. Bebem, dançam e dormem ao som do rolar dos carris.

A avaliar pelas necessidades crescentes, o administrador de Marromeu, Joaquim Arota, falando em nome das comunidades ribeirinhas do vale do Zambeze na região, diz que o comboio de passageiros, que ali também engloba viajantes de Mopeia, Luabo e Chinde, na Zambézia, necessita de mais uma carruagem de 2ª classe, dita especial, para melhorar a comodidade, sobretudo, dos funcionários.

“O impacto do comboio de passageiros Beira-Marromeu é muito grande, porque circula normalmente e cada composição transporta cerca de 2000 pessoas. O vale do Zambeze é uma grande potencialidade, mas agora só temos uma carruagem especial (2ª classe) que também serve Cherin-goma e Muanza”- lamentou Arota.

Acrescentou que todos querem viajar na 2ª classe e, às vezes, resultam disputas, apelan-

do para a necessidade do aumento de carruagens deste nível. Marromeu conta com 1124 funcionários, para além dos sete mil trabalhadores da açucareira da Companhia de Sena no período de pico.

“Chinde, Luabo, Mopeia e Marromeu vivem do comboio de passageiros”- rematou a nossa fonte, mostrando-se esperançada na reactivação da carruagem de 1ª classe e até com restaurante para melhor conforto dos viajantes, tal como era no passado recente.

Malawianos aderem à Linha de Sena

O nosso repórter, viajando no comboio de passageiros de quando em vez pela Linha de Sena, nota uma mistura de tribos de nativos senas com tchewas, sobretudo em Sinjal, Zimira, Mapangale, Doa, Chiueza, Mecito, Mecondezi, Necungas e Cambulatsisse.

A este propósito, o chefe da estação de Moatize, Ambrósio Magona, explica que tal pode estar directamente ligado ao facto de as referidas zonas se localizarem numa distância de aproximadamente 15 km da fronteira de Zôbwe.

Para já, Magona entende que as pessoas circulam bem acomodadas, sendo ainda necessária muita mobilização no sentido de valorizar o que é nosso, deplorando o facto de o moçambicano estragar rapidamente todo o bem resultante da proclamação da nossa Independência Nacional.

Denunciou desmandos relacionados com certos passageiros que tentam vandalizar as ventoinhas ou cortinas que, entretanto, são imediatamente rechaçados pela forte segurança ferroviária, havendo pessoas que viajam sem comprar bilhetes.

Avaliou que a introdução do segundo comboio semanal de passageiros trouxe mais-valia nas oportunidades de escolha dos viajantes, dado que o referido comboio transporta em média por semana 800 a 900 pessoas de Moatize à Beira.

Respeitar normas de segurança

O chefe da Estação ferroviária de Marromeu, Joaquim Gimo, advertiu os passei-

music and communications from the crew in the event of any emergency. The top speed is 60 km/hour and the train is monitored by satellite with the information sent to the command room in Beira central station.

Attracting crowds, the passenger train leaves Beira every Tuesday at 10:30 and arrives in Moatize at exactly 06:50 on Wednesday. It sets out from Moatize at 15:30 on the same Wednesday and reaches Beira at 11:17 on Thursday.

The second of the two weekly trains leaves Beira at precisely 14:00 on Saturday and arrives in Moatize at 10:20 on Sunday. On the return journey it leaves Moatize at 20:00 on Sunday and pulls into the port city of Beira at 15:47 on Monday. The train on the other branch of the Sena line leaves Beira at 18:30 on Friday and arrives in the sugar town of Marromeu at 05:53 on Saturday. Its return journey from Marromeu begins at 17:00 on Saturday and it reaches Beira at 04:23 on Sunday.

The passenger train is regarded as the safest form of transport in the Lower Zambezi area. But although one notes a heavy security presence, thieves do slip in and steal the property of travellers. Some are even left without the money to pay for the train ticket, and fall back on the charity of the ticket collectors.

Hence all the travellers, including members of the governments of the districts located along the route of the Sena Line, circulate exclusively by passenger train. They drink, dance and sleep to the sound of wheels rolling on the tracks.

The administrator of Marromeu, Joaquim Arota, speaking in the name of the communities living in the Zambezi valley, says that, judging from the growing needs, the passenger train, which also carries travellers from Mopeia, Luabo and Chinde, in Zambézia, needs another of the “special” 2nd class carriages, to improve comfort, particularly for functionaries.

“The impact of the Beira-Marromeu passenger train is very great, because it is



ros para o respeito das normas de segurança como forma de evitar eventuais casos de acidentes ferroviários que, felizmente, ainda não foram reportados no terreno.

Indicou que, nos últimos tempos, o transporte de passageiros melhorou substancialmente neste trajecto com o aumento da velocidade, na sequência do levantamento de algumas restrições da linha, graças ao trabalho de manutenção de rotina feito pelo pessoal de Vias e Obras.

Assim, Gimo apontou que o comboio de passageiros chega geralmente à vila municipal de Marromeu dentro da tabela prevista, às 05:53 horas, e parte às 17:00 horas, tendo apelado aos passageiros para os habituais cuidados ferroviários, tais como não saltar a linha quando o comboio está em manobras.

“Às 15:30 horas os passageiros devem embarcar nas carruagens sem problemas, mas alguns chegam atrasados e entram no comboio em movimento, por isso, estamos contra os acidentes ferroviários”- sensibilizou. Partindo de Marromeu com uma média de

circulating normally and each train carries about 2,000 people. The Zambezi Valley has great potential, but now we only have one special (2nd class) carriage, which also serves Cheringoma and Muanza”- said Arota.

He added that everyone wants to travel in 2nd class and sometimes this leads to disputes. He stressed the need to increase the number of carriages of this class. Marromeu has 1,124 functionaries, as well as about 7,000 sugar workers employed by the Sena Company at peak periods.

“Chinde, Luabo, Mopeia and Marromeu live from the passenger train”- stressed our source. He was hopeful about reactivating the 1st class carriage, even with a restaurant, for the better comfort of the travellers, as was the case in the recent past.

Malawians travel on the Sena Line

Our reporter, travelling occasionally in the passenger train along the Sena Line,

notes a mixture of tribes of Sena natives with Tchewas, particularly in Sinjal, Zimira, Mapangale, Doa, Chiueza, Mecito, Mcondezi, Necungas and Cambulatsisse.

The Moatize stationmaster, Ambrósio Magona, explains that this may be directly linked to the fact that these zones are at a distance of about 15 km from the frontier with Malawi at Zôbwe.

Magona believes that people are travelling comfortably, but a great deal of mobilisation is still needed in order to value what is ours. He deplored that Mozambicans quickly spoil everything good resulting from the proclamation of our independence.

He denounced the abuses committed by some passengers who try to vandalise the fans or the curtains, but they are immediately repelled by the strong railway security. There are also people who travel without buying tickets.

He believed that the introduction of the second weekly train has brought added value in travellers' opportunities for



300 a 600 passageiros nas 16 carruagens, das quais uma de 2ª classe e 15 de 3ª classe, o aumento de carruagens trouxe significativo conforto e melhorou o atendimento dos serviços, pois o problema da superlotação passou para a história.

Já não se verificam casos de desmaios desde que foram introduzidas novas carruagens no ano passado, sendo que no tempo chuvoso o fluxo de passageiros é cada vez mais acentuado naquele ramal por dificuldades de circulação rodoviária.

A fonte indicou que, com água a jorrar nas torneiras e carruagens iluminadas, hoje, o comboio de passageiros faz uma grande diferença com os restantes transportes de passageiros, onde a eficiência no atendimento é a grande marca da Empresa pública Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM).

Conforme concluiu, o comboio dinamiza o vale do Zambeze nas políticas ferro-portuárias e de responsabilidade social.

Com vista a melhorar cada vez mais a vida dos utentes, a Direcção-Executiva dos CFM-Centro está empenhada na instalação de um tanque de água na estação de Marromeu para reabastecer as carruagens para todo o troço até à cidade da Beira. São dois tanques cuja montagem envolve equipas multisectoriais de Vias e Obras e Oficinas Gerais cujas obras estão em fase conclusiva.

Basicamente, o comboio de Marromeu transporta consigo, do Baixo-Zambeze aos principais centros urbanos, mercadorias como esteiras, mobiliário, pescado, coco, produtos agrícolas, entre outros, enquanto da Beira carrega produtos manufacturados, tais como produtos de primeira necessidade, material de construção, electrodomésticos, incluindo aparelhagens.

Passageiros animados

Quarta-feira é dia cheio na estação de Moatize, na província de Tete, porque daqui parte o comboio com destino à cidade da Beira. A plataforma exhibe ainda dezenas de padrões coloridos. São as capulanas que cobrem quem espera, os panos moçam-

bicanos que servem de saia, de vestido e lenço de cabeça às mulheres, de cadeira de transporte aos bebés e de manta aos viajantes.

Alberto Mugente e Carlos Caledzera viajam no comboio a rir: já não se recordam dos maus tratos a que estavam sujeitos os passageiros nas carruagens de 3ª classe, viajando completamente distraídos e relaxados.

Vieram das redondezas e vieram de longe, o bilhete já há muito têm na mão. Esperam pacientemente, afinal já cá estão e o comboio também. Se o perdessem, teriam de esperar pelo domingo. Mas em Moatize não há quem se atrase.

São 15:00 horas e o comboio apita pela primeira vez e os passageiros sabem que agora faltam 30 minutos para arrancar. Instala-se o alvoroço, gente corre, filhos às costas, carga na mão, molhos de galinhas na outra, farnel na cabeça.

Tudo equilibrado, nada treme. A calma multidão de há pouco entra agora por todos os poros do comboio, pelas portas, pelas janelas, carga encolhida pelas frinchas, filhos no ar, galinhas também. O que importa, antes de mais, é arranjar lugar: há mais assentos que passageiros e a viagem é longa.

Carruagens velhas na berma: a destruição da linha e dos comboios continua hoje ali visível, nas bermas, e os passageiros da carruagem número 14, um vagão de terceira classe, vão todos apurados. Na verdade, os colarinhos moídos, as calças de fazenda remendadas, os *blazers*, que de pretos acinzentaram, caducaram faz tempo. Mas são estas as roupas que têm reservadas para as ocasiões importantes. Porque aqui vão eles pela Linha de Sena.

Tete despede-se, a província de Sofala já lá vem. Mas a Linha de Sena não permite apenas escoar produtos, sendo que une gentes e permite-lhes também circular.

Carlos Caledzera também lutou, mas não na guerra civil. Foi antes, quando os moçambicanos lutaram pela independência do poder colonial português. E como antigo combatente – agora reformado de

choice. This train carries a weekly average of 800 to 900 people from Moatize to Beira.

Respect safety norms

The Marromeu stationmaster, Joaquim Gimo, has warned passengers to respect safety norms so as to avoid possible rail accidents. Fortunately, no such accidents have been reported.

He said that recently passenger transport has improved substantially on this route, with an increase in speed, following the lifting of some restrictions on the line, thanks to the routine maintenance work undertaken along the tracks.

Gimo noted that the passenger train normally arrives at Marromeu on time, at 05:53, and leaves at 17:00. He urged passengers to take the normal care on railway, such as not jumping the line when the train is moving.

"At 15:30 the passengers should board the carriages without any problems, but some arrive late, and get onto the train when it is already moving. We are against rail accidents", he stressed.

Setting off from Marromeu with an average of 300 to 600 passengers in the 16 carriages, of which one is 2nd class and 15 are 3rd class, the increase in the number of carriages has brought significant

comfort and has approved attendance by the services, since the problem of overcrowding has passed into history.

Since new carriages were introduced last year, there are no longer cases of fainting on board the train. During the rainy season there is an ever greater flow of passengers on this line, because of the difficulties of traffic on the roads.

The stationmaster said that, with water flowing from the taps, and with the carriages well lit, today the passenger train is very different from the other forms of passenger transport. Efficiency in attendance is the great mark of the public port and rail company, CFM.

As he concluded, the train is boosting the Zambezi Valley in terms of rail and port and social responsibility policies.

In order to improve still further the lives of the users the Executive Directorate of CFM-Centre is committed to installing water tanks in Marromeu station to resupply the carriages for the entire journey to Beira. There are two tanks, and assembling them involves multi-sector teams from the track department and the general workshops. The job is now in its concluding phase.

Basically the Marromeu train carries from the Lower Zambezi to the main urban centres merchandise such as mats, furniture,

fisheries produce, coconuts, and agricultural produce, among others, while from Beira it carries manufactured goods, such as construction materials, and electrical goods, including hi-fi equipment.

Lively passengers

Wednesday is a busy day at Moatize station, in Tete province, because the train to Beira is leaving. The platform exhibits dozens of brightly coloured patterns. These are the capulanas covering those who are waiting, the Mozambican pieces of cloth that serve as a skirt, dress and headscarf for women, as a sling to hold babies, and as a blanket for travellers.

Alberto Mugente and Carlos Caledzera are laughing as they travel in the train: they no longer recall the bad treatment passengers in the 3rd class carriages used to suffer. Now they are completely relaxed as they travel.

Passengers came from near and far, and have had tickets in their hands for a long time. They are waiting patiently. At last they are here and so is the train. Were they to miss it, they would have to wait until Sunday. But in Moatize no-one is late. It is 15:00, the train whistles for the first time, and the passengers know that in 30 minutes the train will move off. There is a great bustle, as people run, children on





guerra, por assim dizer – foi de Mutarara a Moatize receber o dinheiro que lhe é devido de pensão.

O comboio passa por Zemira, Singal, Chavundira até chegar a Mutarara. Aqui desce sempre uma boa parte dos passageiros. Carlos Caledzera também sai, Maria Viagem senta-se no seu lugar. Veio a Mutarara em negócio e está agora de regresso à Beira. Normalmente vem cá comprar tomate, às vezes cabritos ou galinhas para vender na Beira. Desta vez, foi vender roupas de bebé, mas agora só traz cana-de-açúcar.

O maquinista prepara-se para atravessar a ponte Dona Ana formada por 3750 me-

tros de metal e betão armado que se estendem sobre o rio Zambeze. A província de Tete despede-se pela janela, a Vila de Sena é a próxima paragem e fica já na província de Sofala.

A construção da ponte nos anos 1930 possibilitou as expansões da linha à província de Tete e ao Malawi, na altura Niassalândia, uma colónia inglesa. Até lá, o percurso dos comboios que chegavam da Beira terminava aqui, na localidade de Sena.

Durante a guerra civil, a ponte sofreu com as acções de sabotagem da RENAMO e teve de fechar. Nos anos 1990 foi reaberta, mas convertida em ponte rodoviária.

their backs, luggage in one hand, a bundle of chickens in the other, snack boxes on their heads.

The crowd that was calm a short while ago, now clammers into all the pores of the train, through the doors, through the windows, luggage shoved into the gaps, children in the air, chickens too. What is important, before all else, is to find a place: there are more seats than passengers and the journey is long.

There are old carriages on the verges of the line. The destruction of the line and the trains is still visible today, on the verges. The passengers in carriage number 14, a third class carriage, are dressed neatly. But the crushed collars, the patched trousers, the blazers that were once black but have been going grey, were worn out a long time ago. But these are the clothes they have reserved for important occasions. Because here they are going on the Sena Line.

We say goodbye to Tete and enter Sofala province. But the Sena Line does not only make it possible to move produce, but it also unites people and allows them to circulate.

Carlos Caledzera has also fought, but not in the civil war. It was earlier, when Mozambicans fought for independence from the Portuguese colonial power. And as a veteran – a war retiree, so to speak – he went from Mutarara to Moatize to receive the money owed to him as a pension.

The train goes through Zemira, Singal, and Chavundira until it reaches Mutarara. Here a large number of passengers get off, Carlos Caledzera among them. Maria Viagem sits in his place. She came to Mutarara on business and is now returning to Beira. Normally she comes here to buy tomatoes, and sometimes goats or chickens to sell in Beira. This time she went to sell baby clothes, but now she is only bringing sugar cane back.

The train driver is preparing to cross the Dona Ana bridge, formed by 3,750

Hoje, já não são os carros, mas de novo os comboios que aqui atravessam o Zambeze. A ponte Dona Ana liga as duas províncias (Tete e Sofala) e permitiu, quando foi construída, prolongar o percurso da Linha de Sena.

Com novas carruagens, os cobradores estão mais simpáticos, elogia Saquina Francisco, uma estudante, e Manuel Lampe, que pagou o seu bilhete com o dinheiro que fez a vender cigarros no comboio desde Moatize.

Inharuca, Magagade, Murraça, Caia já ficaram para trás. Em todas as estações há vendedores, alguns ainda crianças, com frango assado, milho cozido e bananas maduras.

Do lado de fora, tentam fazer chegar os produtos até aos passageiros através das janelas. Durante a viagem não há uma hora para comer, há, antes, estações onde se come. Quem já acabou o farnel que preparou em casa, precisa de entreter as mãos e o estômago. E pelas janelas passam-se ainda os últimos refrescos, a última água, sacos de amendoins, bolachas.

As horas perderam-se pelo caminho, a noite caiu lá fora. O comboio passa por Inhaminga, Mazamba, Condue, Muanza. À primeira luz do dia seguinte, Alberto António muda-se para o lado de Maria Viagem, a negociante, e delicia-se a ver pela janela o que mudou.

Alberto António vai até à estação final: a cidade da Beira. Sempre que lá vai, fica entusiasmado, lá “tem muita coisa. Cresceu muito, é uma grande cidade já, muito bonita – rotundas, farmácias, empresas – muito bonita!” A razão que o traz à Beira desta vez não é feliz, está a caminho de um funeral. Mas talvez ainda encontre um trabalho ocasional que lhe dê o dinheiro para regressar daqui a uns dias.

Ao fim de 26 horas e cerca de 600 km de caminho, os últimos passageiros descem na Beira com António. Filhos às costas, carga na mão, molhos de galinhas na outra. Passageiros a sair do comboio na Beira: a viagem vale a pena. A Beira é, para muitos, um local de grandes oportunidades. #

metres of metal and reinforced concrete stretching across the Zambezi River. Tete province is bidding farewell through the window, and the next stop is Sena town, which is already in Sofala province.

The construction of the bridge in the 1930s made it possible to expand the line to Tete and to Malawi, then the British colony of Nyasaland. Until then, the trains from Beira terminated here, in Sena locality.

During the civil war, Renamo sabotage destroyed the bridge and it had to close. In the 1990s, it was reopened but converted into a road bridge. Today, it is no longer cars, but once again trains that cross the Zambezi here. The Dona Ana bridge links the two provinces (Tete and Sofala) and when it was built, it made it possible to extend the Sena line.

With the new carriages, the ticket inspectors are more polite, say student Saquina Francisco, and Manuel Lampe, who has paid for his ticket with the money he made selling cigarettes on the train since Moatize.

Inharuca, Magagade, Murraça, Caia are now behind us. In all the stations there are sellers, some of them children, hawking roast chicken, boiled maize and ripe bananas.

From outside, they try to pass their products to the passengers through the windows. During the journey there is no fixed

time to eat. Instead, there are stations where you eat. Anyone who has already finished the snack box prepared at home needs to entertain his hands and his stomach. And through the windows are also passed the last soft drinks, the last water, bags of peanuts biscuits.

The hours are lost on the way, and night has fallen outside. The train passes through Inhaminga, Mazamba, Condue, Muanza. At first light of the following day Alberto António moves to sit beside Maria Viagem, the trader, and is delighted to see through the window what has changed.

Alberto António is going to the last station: the city of Beira. Whenever he goes there, he is enthusiastic. “They have so many things there. It’s grown a lot, it’s a large city now, and very pretty – roundabouts, pharmacies, companies - very pretty!” The motive bringing him to Beira this time is not a happy one: he is on his way to a funeral. But maybe he will also find some casual work which will give him the money to return in a few days.

After a journey of 26 hours and about 600 km, the last passengers leave the train at Beira with António. Children on their backs, luggage in one hand, bundles of chickens in the other. Passengers disembarking from the train in Beira: the journey is worthwhile. For many people, Beira is a place of great opportunities.#





900 quilómetros de linha férrea unem Nacala à Moatize

900 kilometres of railway link Nacala to Moatize

por/by António Sopa

→ As primeiras notícias sobre a construção duma linha férrea ligando a bacia carbonífera de Moatize ao porto de Nacala foram veiculadas nos primeiros dias do mês de Outubro de 2009, quando o então ministro dos Transportes e Comunicações, Paulo Zucula, anunciou que as obras desta infra-estrutura se iniciariam dentro dos próximos dois meses, existindo 500 milhões de dólares para o início da sua construção. De acordo com as previsões iniciais, o empreendimento deveria estar a operar já em 2015.

A existência desta nova ligação ferroviária justificava-se pelo facto de a linha férrea de Sena não ter sido ainda remodelada e o porto da Beira encontrava-se incapaz de acolher embarcações de grande porte. Mas a nova infra-estrutura inseria-se ainda num projecto mais vasto, na medida em que se planeava um investimento na ordem dos 150 milhões de dólares norte-americanos a serem aplicados num período de cinco anos na modernização dos portos, ferrovias e outras infra-estruturas rodoviárias ao longo do Corredor de Nacala, de-

→ The initial news about the construction of a railway linking the Moatize coal basin to the port of Nacala was published in early October 2009, when the then minister of Transport and Communications, Paulo Zucula, announced that work on this line would begin within the next two months, and that 500 million dollars was available for the construction. According to the initial forecasts, the new railway should have been in operation in 2015. Building this new rail line was justified by the fact that the Sena line had not

signado por projecto *Nacala XXI*, tornando o país numa rota regional de referência na área do transporte marítimo, tendo em conta as novas tendências comerciais entre o Oriente e o Ocidente, tornando-o numa alternativa viável aos portos de Dar-es-Salaam (Tanzânia) e Mombaça (Quênia), então bastante congestionados. A linha projectada era vista ainda como um importante catalisador da produção nas suas zonas de influência, tanto a nível nacional como da região, com destaque para os vizinhos Malawi e Zâmbia.

Ainda no final desse mês, um passo decisivo viria a ser dado com vista à concretização deste projecto, quando o presidente da Vale Moçambique, Roger Agnelli, se reuniu com o Presidente da República, Armando Guebuza, na cidade da Beira, tendo sido trocadas impressões sobre o estágio do projecto e sobre o calendário visando o arranque da sua exploração. Na mesma ocasião, foi anunciado que aquela mineradora brasileira passaria a deter 49% das participações na Sociedade para o Desenvol-

yet been upgraded and the port of Beira was not able to accommodate large vessels. But the new line also formed part of a broader project, in that investment of around 150 million US dollars was to be applied over a period of five years in the ports, railways and road facilities along the Nacala Corridor, known as the *Nacala XXI* project. This put the country on a regional route that would be a reference point in maritime transport, bearing in mind the new commercial trends between East and West, and would make Nacala a viable alternative to the ports of Dar-es-Salaam (Tanzania) and Mombasa (Kenya), which were then very congested. The projected line was also seen as an important catalyst for production in its areas of influence, both nationally and regionally, particularly for the neighbouring countries of Malawi and Zambia.

At the end of this month, a decisive step in implementing this project was taken when the Chairperson of *Vale Moçam-*

bique, Roger Agnelli, met with Mozambican President Armando Guebuza, in Beira, where they exchanged impressions about the state of the project and about the calendar for its take-off. On the same occasion, it was announced that the Brazilian mining company would have a 49 per cent holding in the *Sociedade para o Desenvolvimento do Corredor do Norte (Northern Corridor Development Company - SDCN)*, a company which held 51% of the *Corredor de Desenvolvimento do Norte (Northern Development Corridor - CDN)*. The remaining 51% of SDCN would be distributed among national investors. CDN was managed by two companies, SDCN (51%) and *Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (Mozambique Ports and Railways - CFM)*, as representative of the Mozambican state, controlling 49% of SDCN.

It was also established that *Vale Moçambique* could increase its weight in the shareholding structure to 51%, thus be-



vimento do Corredor do Norte (SDCN), uma empresa que detinha 51% do Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN). Os restantes 51% do SDCN seriam distribuídos por investidores nacionais. O CDN era gerido por duas empresas, a SDCN (51%) e a Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), como representante do Estado moçambicano, controlando 49% do SDCN.

Estava também estabelecido que a Vale Moçambique poderia subir o seu peso na estrutura accionista para 51%, passando a ser determinante tanto na SDCN, assim como na CDN.

Um protocolo de intenções viria ainda a ser assinado entre a *Vale*, a *Insittec* e o Ministério dos Transportes e Comunicações, prevendo-se injectar 1,6 bilião de dólares americanos no CDN, passando pela reabilitação de todas as infra-estruturas atinentes, compreendendo o porto de Nacala e o sistema ferroviário do norte de Moçambique e do Malawi, incluindo a construção de um novo porto, em Nacala-a-Velha, prevendo-se que o projecto levaria quatro anos para ser executado.

A concretização deste protocolo de intenções viria a efectuar-se em Setembro de 2010, com a compra de 51% da Sociedade de Desenvolvimento do Corredor do Norte SA (SDCN), que geria o CDN, pela Vale Moçambique.

Cerca de dois anos mais tarde, em 3 de Julho de 2012, o Governo moçambicano decidiu passar para a gestão privada as linhas férreas Moatize-Malawi e o terminal ferroviário entre Mossuril e a Ponta Mamuaxi, em Nacala-a-Velha, à Sociedade Corredor Logístico Integrado de Nacala. Ao mesmo tempo, o Conselho de Ministros concessionou à mesma empresa o terminal portuário de carvão de Nacala-a-Velha, na província de Nampula. O acordo de concessão viria a ser assinado em 2012, entre o ministro dos Transportes e Comunicações, Paulo Zucula; o director de Projectos da Vale para África, Ásia e Austrália, Ricardo Saad, e o Presidente do Conselho de Administração dos CFM, Rosário Mualeia.

Em Dezembro de 2013, a Vale anunciou estar à procura dum parceiro que iria assumir metade da participação de 70% do Corredor Logístico de Nacala, bem como entre 15% a 25% da mina de Moatize. Cerca de um ano mais tarde, quando a mineradora brasileira já acumulava prejuízos, foi tornado público que o grupo japonês Mitsui & Cº, envolvido na exploração do gás natural na Área 1 da Bacia do Rovuma, iria adquirir 15% do capital da Vale Moçambique, por 450 milhões de dólares. O Governo moçambicano aceitou também a venda de parte da participação da mineradora brasileira, permitindo a entrada de um parceiro considerado estratégico, na medida em que a empresa japonesa era também um dos compradores de carvão, garantindo-se assim a existência de um cliente cativo, o que é importante na cadeia do negócio.

Ao adquirir a participação no Corredor de Nacala, por 313 milhões de dólares, as duas empresas passariam a ter um “controlo compartilhado” do projecto. O grupo japonês seria também responsável pela procura de financiamento junto de bancos do Japão, até um montante de 2,7 mil milhões de dólares, dos quais 1,7 mil milhões para financiar os investimentos que ainda são necessários fazer para a conclusão do corredor e mil milhões para o abate da dívida existente, que foi contraída junto da Vale. Uma parte do financiamento para a construção da linha férrea veio do Banco Africano de Desenvolvimento, em Dezembro de 2015, no valor de 300 milhões de dólares. Nos últimos dias, a imprensa internacional deu conta de que a Corporação Financeira Internacional (IFC) espera chegar a um acordo para refinanciamento da dívida de 2,7 biliões de dólares para o projecto da construção da linha férrea do Corredor de Nacala.

Em Agosto de 2016, a empresa Portos e Caminhos de Ferro (CFM) vendeu parte das suas acções no Corredor Logístico Integrado de Nacala (CLN), tendo obtido um encaixe financeiro de 106 milhões de dólares norte-americanos. A reestrutura-

coming determinant both in SDCN, and in CDN.

A protocol of intent was signed between *Vale*, *Insittec* and the Ministry of Transport and Communications. It envisaged injecting 1.6 billion US dollars into CDN, involving the rehabilitation of all the relevant infrastructures, including the port of Nacala and the rail systems of northern Mozambique and of Malawi, and the construction of a new port in Nacala-a-Velha. It was envisaged that it would take four years to implement the project.

Implementing this protocol of intent began in September 2010, with the purchase, by *Vale Moçambique* of 51% of *Sociedade de Desenvolvimento do Corredor do Norte SA (SDCN)*, which would manage CDN.

About two years later, on 3 July 2012, the Mozambican government decided to farm out the Moatize-Malawi railway and the rail terminal between Mossuril and Ponta Mamuaxi, in Nacala-a-Velha to private management by the *Sociedade Corredor Logístico Integrado de Nacala (Nacala Integrated Logistics Corridor Company)*. At the same time, the Council of Ministers leased to the same company the coal terminal at Nacala-a-Velha, in Nampula province. The lease agreement was signed on 2012, by the Minister of Transport and Communications, Paulo Zucula; the director of Projects of VALE for Africa, Asia and Australia, Ricardo Saad, and the Chairperson of the Board of Directors of CFM, Rosário Mualeia.

In December 2013 VALE announced that it was looking for a partner who would take up half of its 70% holding in the *Nacala Logistics Corridor*, as well as between 15% and 25% of the Moatize mine. About a year later, when the Brazilian mining company was already accumulating losses, it was made public that the Japanese group *Mitsui & Cº*, involved in exploring for natural gas in Area 1 of the Rovuma Basin, would acquire 15% of the capital of *Vale Moçambique*, for 450 million dollars.



The Mozambican government also accepted the sale of part of the stake of the Brazilian mining company, allowing the entry of a partner regarded as strategic, in that the Japanese company was also one of the buyers of the coal. This guaranteed the existence of a captive client, which is important in the business chain.

In acquiring a holding in the Nacala Corridor, for 313 million dollars, the two companies came to have "shared control" of the project. The Japanese group would also be responsible for seeking funding of up to 2.7 billion dollars from Japanese banks. Of this sum, 1.7 billion was to finance the investments still needed to conclude the corridor, and one million was to offset the existing debt contracted from Vale. Part of the funding to build the rail-

way came from the *African Development Bank*, in December 2015, to the sum of 300 million dollars. Recently, according to the international press, the *International Finance Corporation (IFC)* hopes to reach an agreement to re-finance the debt of 2.7 billion dollars for the project to build the Nacala Corridor railway.

In August 2016, *CFM* sold part of its shares in the *Nacala Integrated Logistics Corridor (CLN)*, and secured an up-front payment of 106 million US dollars. The shareholder restructuring of the Corridor sought to make viable the logistics of the Moatize coal in the various segments of the chain, namely the Nacala-a-Velha coal terminal, the general cargo terminal, and including the passenger rail transport service.

The purchase of the Nacala rail system, is part of VALE's strategy to guarantee control over the logistics involved in moving its production, both in Mozambique and in Zambia. In the latter country, VALE has a new copper project, jointly with the South African company ARM. The same strategy was also followed in Argentina and in Liberia, where the company obtained concessions to operate railways near the mines that it owned.

The Moatize-Nacala rail link

The railway from Moatize to Nacala runs for 912 kms, divided in the following way: the stretch from Moatize to Blantyre, in Malawi, a length of about 100 kms, and the stretch from Blantyre to the port of Nacala, covering about 800 kms. Of these

ção accionista do Corredor visa viabilizar a logística do carvão de Moatize nos vários segmentos da cadeia, nomeadamente o terminal de carvão de Nacala-a-Velha, o terminal de carga geral, incluindo o serviço de transporte ferroviário de passageiros.

A compra do sistema ferroviário de Nacala faz parte de uma estratégia da Vale para garantir o controlo sobre a logística envolvida no escoamento da sua produção tanto em Moçambique como na Zâmbia, onde a mineradora possuía um novo projecto de cobre, juntamente com a sul-africana ARM. A mesma estratégia estava sendo igualmente adoptada na Argentina e na Libéria, onde a companhia obteve concessões para explorar vias ferroviárias próximas das minas de que era proprietária.

A ligação ferroviária Moatize-Nacala

A linha férrea Moatize-Nacala compreende uma extensão de 912 km, divididos da seguinte forma: o troço Moatize a Blantyre, no Malawi, numa extensão aproximada de 100 km, e de Blantyre ao porto de Nacala, compreendendo cerca de 800 km. Destes 900 km, 230 foram construídos de raiz e os restantes 628 reabilitados. O investimento, tendo em conta a construção do terminal portuário e de todas as infra-estruturas associadas, estava avaliado em 4,5 biliões de dólares americanos.

A nova ferrovia tem uma capacidade de 40 milhões de toneladas por ano, 30 milhões das quais reservadas para a Vale que assim disporá de um transporte adicional para escoar o carvão extraído de Moatize, sendo a restante capacidade colocada à disposição de outras empresas ou particulares.

No momento em que se pretendeu construir a nova linha férrea, devido à guerra civil que ocorreu no país, o Corredor de Nacala tinha apenas capacidade para manusear 11 milhões de toneladas de carga diversa, esperando-se que com a reabilitação os níveis de manuseamento subissem para cerca de 20 milhões de toneladas/ano. Pensava-se que uma das formas para aumentar a capacidade da futura linha férrea seria o aumento de vagões e a montagem

de duas faixas de rodagem, nalguns pontos, entre Moatize e Nacala.

Sabia-se que a Vale Moçambique, desde que assinou o contrato para a exploração das minas de carvão em Moatize, em 2004, sempre teve a intenção de usar o Corredor de Nacala, devido às excelentes condições de navegabilidade daquele porto comparativamente com o da Beira, com sérios problemas de assoreamento. Por sua vez, o Corredor de Desenvolvimento do Norte estabeleceu negociações com a Vale, em 2006, para que esta mineradora viesse a deter uma posição maioritária no CDN, mas à última hora o negócio não viria a concretizar-se.

O ponto de partida para a execução da nova linha foi dado com a assinatura de um memorando de entendimento para a sua construção, entre o Governo do Malawi e a Vale, em Abril de 2011, a que se seguiria o contrato de concessão em Dezembro do mesmo ano. Esta linha férrea tem a extensão de 137 km, entre Chikwawa e Nyaka Junction, onde foi feita a ligação com a linha dos Caminhos de Ferro da África Oriental e Central (CEAR). Para a construção da linha foi contratada mão-de-obra do Malawi, num processo que contou com companhias malawianas para o fornecimento de bens e serviços. Esta obra viria a ser entregue posteriormente à empresa Mota-Engil, prevendo-se estar terminada num prazo de 27 meses, com o valor estimado em 703 milhões de dólares. A construção do troço da linha do corredor ferroviário de Nacala, entre Moçambique e o Malawi, numa extensão de 145 km, com um custo estimado em 540 milhões de euros, iniciou-se em **maio de 2012**, com a assinatura do contrato de construção com a mesma empresa de construções portuguesa. Em Maio desse ano, iniciou-se a importação do material para a construção da linha férrea, comprometendo-se a empresa britânica Obtala Resources a fornecer um total de 33 200 chulipas (travessas onde assentam os carris), num período de sete meses. Ainda no âmbito dos trabalhos a serem realizados naquela infra-estrutura, foi



900 kms, 230 were built from scratch, and the remaining 628 were rehabilitated. The investment, including construction of the port terminal and all the associated facilities, was valued at 4.5 billion US dollars. The new railway has the capacity to carry 40 million tonnes a year, 30 million of which is reserved for VALE which will thus have additional transport to move the coal mined at Moatize. The remaining capacity will be put at the disposal of other companies or individuals. At the moment when it was intended to build the new railway, the Nacala Corridor, because of the civil war that had taken place in the country, only had the capacity to handle 11 million tonnes of assorted cargo. It was hoped that, with rehabilitation, the amount of cargo handled could rise to 20 million tonnes a year. It was thought that one of the ways to in-



crease the capacity of the future rail line would be to increase the number of wagons and to double the line to two tracks at some points between Moatize and Nacala. It was known that *Vale Moçambique*, ever since it signed the contract to operate the Moatize coal mines, in 2004, always intended to use the Nacala Corridor, because of the excellent navigation conditions of Nacala port in comparison with Beira which faces serious problems of silting. For its part the *Northern Development Corridor* undertook negotiations with *Vale*, in 2006, so that the mining company would hold a majority position in CDN, but at the last minute the deal failed to take place.

The starting point for building the new line was achieved with the signing of a memorandum of understanding on its construction between the Malawian Gov-

ernment and *Vale*, in April 2011, followed by the concession contract in December of that year. This railway runs for 137 kms, between Chikwawa and Nyaka Junction, where it connects with the line of *Central East African Railways (CEAR)*. To build the line, labour was hired in Malawi, in a process which relied on Malawian companies to provide goods and services. This job was later handed to the company *Mota-Engil*. It was forecast that it would be finished in 27 months, for an estimated sum of 703 million dollars.

The construction of the stretch of line of the Nacala rail corridor, between Mozambique and Malawi, running for 145 kms, with a cost estimated at 540 million euros, began on 2012, with the signing of the construction contract with the same Portuguese building company. In May of this year, the import began of the mate-

rial for building the railway. The British company *Obtala Resources* committed to supplying a total of 33,200 sleepers, over a seven month period. Also as part of the work to be undertaken on this infrastructure, in February 2013, the contract was signed to award the two jobs of rehabilitating the rail infrastructure and superstructure of the Nacala line, on sections "6+7.1" and "7.2" in Mozambique to the Portuguese company *Somague*, for the joint sum of 228 million dollars.

On 6 February 2013, the Brazilian company signed a cooperation agreement with *CFM* for the construction of the Nacala Logistics Corridor – *Corredor Logístico Integrado do Norte (CLIN)* – intending to complete the railway by the second half of 2014. The agreement on installing the *Nacala Logistics Corridor* covered the operational and tariff model, and came to be

assinado, em Fevereiro de 2013, o contrato de adjudicação de duas obras de reabilitação da infra-estrutura e super-estrutura ferroviária da linha de Nacala, nas secções “6+7,1” e “7,2” em Moçambique à empresa portuguesa Somague, no valor conjunto de 228 milhões de dólares.

Em 6 de Fevereiro de 2013, a empresa brasileira assinou um acordo de cooperação com os Caminhos de Ferro de Moçambique para a construção do corredor logístico de Nacala – Corredor Logístico Integrado do Norte (CLIN) – pretendendo-se concluir a ferrovia até ao segundo semestre de 2014. O acordo para a instalação do Corredor Logístico de Nacala englobava a definição

do modelo operacional e tarifário e passará a ser gerido por cinco concessionários. Acreditava-se que nessa altura já estaria concluído o terminal multiuso de carvão de Nacala-a-Velha, com capacidade de atender 18 milhões de toneladas de carvão por ano. Em Julho de 2013, a Vale indicava que todos os contratos de fornecimento de materiais para a obra já tinham sido assinados e em todas as secções do traçado ferroviário decorriam actividades de desbravamento, terraplanagem, mobilização de equipamentos. A pedreira de Cuamba, que deveria fornecer pedra para a base da linha, estava a ser reactivada e estava em curso a instalação de centrais de betão.

managed by five concessionary companies. It was believed that by this time the Nacala-a-Velha multi-user coal terminal would be finished, with the capacity to handle 18 million tonnes of coal a year. In July 2013, **Vale** indicated that all the contracts for supplying materials for the job had been signed, and along all sections of the rail route activities were under way to clear the bush, do the earth moving, and mobilise equipment. The Cuamba quarry which should supply stone for the base of the line was to be reactivated, and the installation of concrete making plants was under way. Company sources stated that within



As fontes da empresa afirmavam que dentro do território malawiano as obras encontravam-se numa fase avançada, pensando-se concluir até ao final do ano a terraplanagem, iniciando-se em Janeiro de 2014 o lançamento da linha férrea, pretendendo-se iniciar os testes de capacidade da linha em Setembro. Assim, concluía-se que o avanço físico das obras se situava em cerca de 25% e, apesar de se terem registado alguns atrasos no começo relacionados com a mobilização dos meios humanos e materiais, esperava-se que até ao final do ano a terraplanagem estivesse concluída em todo o trajecto e, em Setembro de 2014, estariam executados 96 por cento dos trabalhos para se dar início aos testes dos equipamentos e de capacidade de carga. A confirmar estas previsões, Alberto Brandão, director de operações da mineradora brasileira, afirmava em Setembro de 2013: “As obras já se iniciaram. O último troço entre Tete e a fronteira com o Malawi vai começar brevemente. É um troço relativamente pequeno, com 70 quilómetros. As obras do porto estão de vento em popa e estamos satisfeitos com o progresso. Tudo leva a crer que teremos a linha concluída em Setembro do próximo ano, para ter o primeiro comboio a circular em Outubro e fazermos os testes de descarga do porto e os do carregamento por volta de Janeiro de 2015, com a entrada do primeiro navio. É um esforço muito grande”.

Nos últimos dias de Novembro de 2014, realizou-se uma operação experimental destinada a testar a linha. Um comboio que transportava carga diversa chegou ao terminal multiuso de Nacala-a-Velha ido da vila carbonífera de Moatize. De acordo com os dados que foram apresentados na altura, os comboios que irão assegurar o transporte de carvão terão uma extensão média de 1500 metros, sendo compostos por mais de 120 vagões, puxados simultaneamente por quatro locomotivas. As operações normais de escoamento serão garantidas por 93 locomotivas DASH 9W, tendo chegado as primeiras máquinas em Julho de 2014. Estas locomotivas têm,

Malawian territory the work was at an advanced stage, and it was expected to conclude the earth moving by the end of the year. Laying the railway would begin in January 2014, and it was intended to begin testing the capacity of the line in September. It was thus concluded that about 25% of the physical job had been done, and although there had been some delays at the start, concerning the mobilisation of labour and materials, it was hoped that by the end of the year the earth movements would be concluded along the entire route, and by September 2014, 96 per cent of the work would be complete, allowing a start to be made on testing the equipment and the cargo capacity. Confirming these forecasts, Alberto Brandão, director of operations of the Brazilian mining company, said in September 2013: “The jobs have already started. The last stretch between Tete and the border with Malawi will begin soon. It is a relatively small stretch, 70 kilometres long. Work on the port is going well and we are pleased with the progress. Everything leads us to believe we will have the line finished in September next year, so that we will have the first train moving and make the port unloading tests in October. We will make the loading tests in around January 2015, with the entry of the first ship. It’s a very great effort”.

At the end of November 2014, an experimental operation was undertaken intended to test the line. A train carrying miscellaneous cargo from Moatize arrived at the Nacala-a-Velha multi-use terminal. According to the data announced at the time, the trains carrying the coal will, on average, be 1,500 metres long, consisting of more than 120 wagons and pulled by four locomotives simultaneously. The normal operations to move the coal will be guaranteed by 93 DASH 9W locomotives. The first of these machines arrived in July 2014. These 4,000 horsepower locomotives each weigh about 172 tonnes. They are 23 metres long and 4.8 metres high. The tests and inspection of the railway from Moatize to the port of Nacala-a-Velha are now concluded, in an operation that involved four locomotives and 120 wagons, and it was publicly announced that the line would be open to traffic in February of that year.

Other rail links between Tete and the coast

The construction of the new rail line from Moatize to Nacala has not prevented other, alternative routes to carry the coal from Tete province from being found. At a meeting with Armando Guebuza, who was on a visit to Tete, in May 2012, the mining companies operating in the region called



aproximadamente, 172 toneladas, 23 metros de comprimento, 4,8 metros de altura e 4000 HP de potência.

Estão já concluídos os testes e a inspecção da linha férrea que liga Moatize ao porto de Nacala-a-Velha, numa operação que envolveu quatro locomotivas e 120 vagões, anunciando-se publicamente que a mesma seria aberta à circulação em Fevereiro deste ano.

Outras ligações ferroviárias entre Tete e a costa

A construção da nova ferrovia ligando Moatize ao porto de Nacala *não impediu que continuassem a ser encontradas outras vias alternativas para o escoamento do carvão da região de Tete*. Numa reunião com Armando Guebuza, que se encontrava de visita à província de Tete, em Maio de 2012, as mineradoras que operavam na região clamaram mesmo por uma maior celeridade na implantação das infra-estruturas de transporte. Em termos muito concretos, a maioria delas queixava-se do facto de as suas exportações estarem a ser limitadas ao mínimo, devido à ausência de infra-estruturas de transporte. Assim, ao longo do tempo, o Governo moçambicano, a Associação para o Desenvolvimento do Carvão Mineral (AMDCM) e as próprias empresas mineiras envolveram-se na procura de outras soluções logísticas para o transporte do carvão até à costa.

Algumas destas hipóteses viriam a ser postas pelo próprio Governo moçambicano. Assim, ainda mesmo no decorrer da assinatura do protocolo de intenções, em Outubro de 2009, o ministro dos Transportes e Comunicações, Paulo Zucula, afirmava que, independentemente do projecto proposto pelos accionistas do CDN para ligar Tete a Nacala, o Governo moçambicano tinha um outro que, a partir de Tete, atravessasse a província da Zambézia até atingir o porto de Nacala, não para transportar carvão, mas outros produtos, para além de passageiros. Dois anos mais tarde, em Janeiro de 2011, a ministra dos Recursos Minerais destacava o aumento da capacidade da linha de Sena e a construção de



uma nova via férrea que, saindo da cidade da Beira, passava por Mocuba, na Zambézia, e terminava no porto de Nacala.

Também a Associação Para o Desenvolvimento do Carvão Mineral (AMDCM), entre as várias alternativas que apresentou, estava a construção da linha Estia-Chicoa até Moatize, e depois até Chinde, com interligação ao Corredor de Desenvolvimento do Norte, a partir de Mutarara.

Entre as empresas mineiras que se envolveram em projectos logísticos está o grupo Eurasian Natural Resources (ENRC), possuidora de 12 licenças mineiras em Tete, denominado Projecto Estima, que pretendia construir uma linha de caminho de ferro entre Chiúta e Nampula, com uma capacidade de 60 milhões de toneladas por ano, a entrar em funcionamento em 2015. Em Maio de 2012, Armando Guebuza concedeu uma audiência aos gestores da empresa, que afirmaram ter fundos garantidos para a concretização da mesma. Contrariamente à linha da Vale, a deste grupo ficava totalmente no território moçambicano, tornando o seu percurso mais curto e a sua construção mais económica.

Já numa fase relativamente avançada da linha férrea Moatize-Nacala, em Julho de 2013, dava-se notícia de que quatro empresas indianas manifestaram interesse em construir

for greater speed in building transport facilities. In very concrete terms, most of them complained that their exports were limited to a minimum because of the lack of transport infrastructures. Thus, over time, the Mozambican government, the *Coal Development Association (AMDCM)* and the individual mining companies became involved in looking for other logistical solutions that could carry the coal to the coast.

Some of these hypotheses were posed by the Mozambican government itself. Thus, even during the signing ceremony for the protocol of intent, in October 2009, the Minister of Transport and Communications, Paulo Zucula, said that, regardless of the project proposed by the CDN shareholders to link Tete to Nacala, the Mozambican government had another project which, starting from Tete, would cross Zambézia province and then reach Nacala port, not to transport coal, but other products, as well as passengers. Two years later, in January 2011, the Minister of Mineral Resources stressed increasing the capacity of the Sena line and building a new railway that would run from Beira, pass through Mocuba, in Zambézia, and end in Nacala port.

uma nova linha ferroviária, que ajudaria a empresa *Coal India Ltd* a escoar o carvão que viesse a extrair na província de Tete.

Entre as mineradoras já referidas, que procuravam uma solução alternativa à linha férrea entre Moatize e Nacala, está a *Riversdale Moçambique Limitada (RIVERSDALE)*, uma empresa que operava em Moçambique e na África do Sul. Esta procurou fazer o transporte do minério por via fluvial, por barcas, desde Benga (Tete) até ao Chinde (Zambézia), numa distância de 500 quilómetros. Para a concretização deste ambicioso projecto, a empresa chegou a designar a *Environmental Resources Management (ERM)* e a *Impacto, Lda* para efectuarem a Avaliação de Impacto Ambiental e Social (AIAS) do mesmo.

Também a *Jindal Africa*, com concessões em Chirodizi, no distrito de Changara, apresentou na altura da inauguração das suas instalações, em 2013, uma nova solução para o escoamento do carvão para o porto da Beira através dum *pipeline*, com uma extensão de cerca de 640 quilómetros.#

Also, the *Coal Development Association (AMDCM)* presented several alternatives, including building a line from Estia-Chicoa to Moatize, and then on to Chinde, interconnecting with the *Northern Development Corridor*, at Mutarara.

Among the mining companies involved in logistical projects is the *Eurasian Natural Resources (ENRC)* group, which holds 12 mining licences in Tete. The ENRC's Project *Estima* intended to build a railway between Chiúta and Nampula, with a capacity to carry 60 million tonnes a year, which should begin operations in 2015. In May 2012, Armando Guebuza granted an audience to the company's managers, who said they had funds guaranteed for implanting the project. Unlike the *Vale* line, the project of this group would be built entirely within Mozambican territory, making its route shorter, and its construction cheaper.

When the Moatize-Nacala railway was at a relatively advanced stage, in July 2013, it was announced that four Indian compa-

nies had expressed interest in building a new railway, which would help the company *Coal India Ltd* to move the coal it mined in Tete province.

Among the mining companies seeking an alternative to the Moatize-Nacala railway was *Riversdale Moçambique Limitada (RIVERSDALE)*, a company that was operating in Mozambique and in South Africa. Riversdale sought to transport its coal by river, using barges, from (Tete), to Chinde (in Zambézia), over a distance of 500 kilometres. To implement this ambitious project, the company appointed *Environmental Resources Management (ERM)* and *Impacto, Lda* to undertake the project's Environmental and Social Impact Assessment (ESIA).

Also *Jindal Africa*, with concessions in Chirodizi, in Changara district, when it inaugurated its installations, in 2013, presented a new solution for moving coal to the port of Beira through a pipeline running for about 640 kilometres.#





Cuamba-Lichinga

Cuamba-Lichinga

por/by Raimundo Moiane

→As trocas comerciais entre as populações de diversas regiões da província do Niassa vão ganhar um novo dinamismo na sequência do reinício da circulação de comboios na linha Cuamba - Lichinga, reinaugurada no passado dia 3 de Novembro de 2016, depois de beneficiar de obras de reabilitação, uma vez que esteve intransitável durante 6 anos devido ao seu elevado estado de degradação.

A cerimónia de inauguração desta importante infra-estrutura foi dirigida pelo Presidente da República Filipe Nyusi, que, na ocasião, destacou a sua importância, tanto para a economia da província do Niassa, como ainda para toda a região do norte de Moçambique

Filipe Nyusi disse que, com a Linha Cuamba - Lichinga operacional, a província do Niassa deixará de ser um “gigante adorme-



cido”, uma vez que vai facilitar a circulação de pessoas e bens, reduzindo, deste modo, o custo de vida ao nível desta região do norte de Moçambique.

Aliás, um dos grandes ganhos depois das obras de reabilitação é que a linha servirá, pela primeira vez, para circulação de comboios de passageiros. Refira-se que antes só era usada para comboios de transporte de mercadorias.

A linha tem 162 quilómetros e as obras de reabilitação foram financiadas pela mineradora brasileira Vale Moçambique, num valor de 100 milhões de dólares norte-americanos, e tiveram uma duração de cerca de três anos. A mesma é gerida pelo Corredor do Desenvolvimento do Norte (CDN). #

→Trade between people living in the various regions of Niassa province will experience a new dynamism, following the resumption of rail traffic along the line from Cuamba to Lichinga. This line was re-inaugurated on 3 November 2016, after benefitting from rehabilitation. It had been impassable for the previous six years, due to its severe state of decay.

The ceremony to re-inaugurate this important infrastructure was chaired by the President of the Republic, Filipe Nyusi, who stressed the importance of the line, both for the economy of Niassa province, and for the entire region of northern Mozambique. Filipe Nyusi said that, with the Cuamba-Lichinga line operational, Ni-

assa will cease to be a “sleeping giant”, since the line will facilitate the circulation of people and goods, thus reducing the cost of living in this northern province.

One of the major gains of the rehabilitation is that, for the first time, the line will carry passenger trains. Previously it was only used to carry goods trains.

The line is 262 kilometres long and the rehabilitation was financed by the Brazilian mining company Vale Moçambique, at the cost of 100 million US dollars. The work took three years. The line is managed by the Northern Development Corridor (CDN). #



CFM participa do congresso APLOP

CFM takes part in APLOP congress

→ O Presidente do Conselho de Administração dos CFM, Dr. Victor Pedro Gomes, participou, nos dias 11 e 12 de Abril de 2016, no IX Congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa - APLOP, evento que este ano decorreu na cidade portuária de Itajaí, Sul do Brasil.

Estiveram presentes no Congresso representantes das empresas portuárias dos países membros da APLOP, designadamente, Angola, Brasil, Cabo Verde, Moçambique, São Tomé e Príncipe e Portugal, bem como outras individualidades, entre empresários, académicos e público em geral. A

cerimónia de abertura foi presidida pelo Prefeito da cidade de Itajaí que agradeceu a escolha daquela cidade para a realização da tão importante reunião dos portuários.

O Congresso da APLOP tem sido o ponto mais alto desta associação onde são discutidos temas relacionados com os processos de desenvolvimento do transporte marítimo no espaço lusófono. Neste Congresso de Itajaí foram discutidos temas como: i) o papel das alfândegas na facilitação aduaneira nos portos da CPLP; ii) o direito portuário - gestão económica do domínio portuário e sua regulação; iii) a coopera-

→ The Chairperson of the Board of Directors of CFM, Dr. Victor Pedro Gomes, took part, on 11-12 April 2016, in the IX Congress of the Association of Portuguese Language Ports (APLOP), an event which occurred this year in the southern Brazilian port city of Itajaí.

Present at the Congress were representatives of the port companies of the member countries of APLOP, namely Angola, Brazil, Cape Verde, Mozambique, São Tomé and Príncipe and Portugal, as well as figures from the business and academic world and the general pub-

ção no espaço da APLOP em projectos de formação, gestão e capacitação; iv) o desenvolvimento do transporte marítimo no espaço lusófono e a perspectiva de novos *intervenientes* no espaço APLOP.

Um aspecto que mereceu destaque neste Congresso foi a discussão em torno da criação da “*Marca APLOP*”. A Marca APLOP irá permitir às empresas certificadas a facilitação na troca/partilha documental e declarativa e de decisão entre Portos, quer sejam do mesmo País, quer a nível internacional. Deste modo, os associados iniciaram consultas sobre a definição dos principais indicadores da plataforma tecnológica recomendável para a validação da certificação, bem como a entidade com reputação reconhecida para conferir as referidas certificações da marca APLOP.

Destaque-se, no âmbito deste Congresso, a realização da Assembleia Geral, da qual o PCA dos CFM foi o Presidente de Mesa. Víctor Gomes convocou a Assembleia Geral para abordar as questões da eleição de novos Órgãos, a ratificação da acta do Encontro de Mindelo, realizado a 27/11/2015; a aprovação do relatório 2015/2016, bem como a ratificação do protocolo com a Conferência das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento - UNCTAD e a Discussão da proposta de Plano de Actividades para 2016/2017.

No âmbito da eleição de novos Órgãos Sociais, coube a Moçambique (CFM) o cargo de Vice-Presidência da APLOP, tendo a Administração Portuária de Itajaí assumido o cargo de Presidente. Cabo Verde assume o cargo de Presidente da Mesa de Assembleia Geral.

Refira-se que a APLOP foi criada em 2004 e formalizada em Maio de 2011, tendo como objectivos reforçar os laços de cooperação e aumentar as trocas comerciais entre os seus membros, estando integrados como associados os Países da CPLP (Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe e Timor); Macau e Marrocos integram a associação como Observadores.

lic. The Mayor of Itajaí city chaired the opening ceremony, and thanked APLOP for choosing his city for holding such an important meeting of port operators.

The Congress of APLOP has been the high point of this association, in which themes concerning the development of maritime transport in the Portuguese speaking space are discussed. At the Itajaí Congress themes were debated such as: i) the role of the customs service in customs facilitation in the ports of the CPLP; ii) port law – economic management of the port domain and its regulation; iii) cooperation in the APLOP space on training, management and capacity building projects; iv) development of maritime transport in the Portuguese speaker space, and the prospect of new players in the APLOP space. One aspect that was stressed in this Congress was discussion around the creation of the “*APLOP Brand*”. The APLOP brand will allow facilitation for the certified companies in the exchange/sharing of documents and of decisions between ports, whether in the same country or at international level. Hence the associates began consultations on the definition of the main indicators of the technological platform advisable for the validation of certification as well as the body of recognised

reputation that could grant these certificates of the APLOP brand.

During this congress the APLOP General Assembly was held, of which Victor Gomes is Chairperson. He convened the General Assembly to deal with matters of electing new bodies, ratifying the minutes of the Mindelo meeting, held on 27/11/2015; approving the 2015/2016 Report; ratifying the protocol with the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD); and discussing the draft Plan of Activities for 2016/2017.

With the election of the new APLOP bodies, Mozambique (CFM) becomes the Deputy Chair of APLOP, while the Itajaí Port Administration takes on the position of chairperson. Cape Verde becomes chairperson of the board of the General Assembly.

APLOP was set up in 2004 and formalised in May 2011. Its objectives are to strengthen the ties of cooperation, and increase the trade between its members. The associates are the countries of the CPLP (Angola, Brazil, Cape Verde, Guinea-Bissau, Equatorial Guinea, Mozambique, Portugal, São Tomé and Príncipe and East Timor); Macau and Morocco take part in the association as observers.





CFM PREPARA 20 ANOS DA SARA

A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique acolheu, no passado dia 24 de Março de 2016, em Maputo, a reunião de preparação das comemorações do 20º aniversário da SARA - Southern African Railways Association, a ter lugar na cidade sul-africana de Midrand, nos dias 18 e 19 de Maio de 2017.

As comemorações coincidem com a realização da 6ª Conferência e Exposição desta associação, onde se espera juntar todos os interessados, entre operadores ferroviários, portuários, clientes, pesquisadores e demais intervenientes deste sector para discutirem políticas e procedimentos e partilharem experiências com vista à avaliação da actividade das empresas associadas, bem como a busca de melhores soluções que satisfaçam os clientes.

O encontro de Maputo visou divulgar este grandioso evento, bem como, de forma específica, “angariar” mais participantes que possuem interesses no ramo ferroviário. Estiveram presentes no encontro, para além do Presidente da SARA e do PCA dos

CFM, gestores das empresas portuárias, transportadores e pesquisadores do ramo. Na ocasião, o Presidente da SARA, Stephenson Ngubane, referiu a importância de as empresas trabalharem de forma integrada de modo a conferir maior competitividade no sector, bem como e, fundamentalmente, recuperar a carga que tem estado a circular por via rodoviária.

Por sua vez, o PCA dos CFM, Victor Gomes, disse sentir-se honrado por ter acolhido esta reunião, tendo referido que a associação SARA é um fórum privilegiado para se encontrarem mecanismos de complementaridade entre os transportes ferroviários e rodoviários, sem, contudo, descuidar a questão da segurança e eficiência.

Refira-se que a associação SARA foi criada em 1996 com o objectivo de promover os interesses comerciais dos caminhos-de-ferro da Região, como resultado do reconhecimento da necessidade da criação de um forte grupo de *lobby* cujo objectivo é defender uma competição justa na área dos transportes terrestres e serviços de entrega por parte dos caminhos-de-ferro. #





CFM Prepares 20 Years of SARA

On 24 March 2016, in Maputo, CFM hosted the preparatory meeting for the commemorations of the 20th anniversary of the Southern African Railways Association (SARA), which will be held in the South African city of Midrand, on 18-19 May 2017.

The commemorations coincide with the 6th Conference and Exhibition of SARA, where it is expected to bring together all the interested parties, including railway and port operators, clients, researchers and other stakeholders of the sector to discuss policies and procedures and share experiences in order to assess the activity of the associated companies, as well as the search for better solutions that satisfy the clients.

The Maputo meeting sought to publicise this great event, and specifically to recruit more participants who have interests in the railways. Present at the meeting, in addition to the Chairpersons of SARA and of CFM, were managers of the port com-

panies, transporters and researchers in the area.

At the meeting, the SARA Chairperson, Stephenson Ngubane, mentioned the importance of the companies working in an integrated manner so as to ensure greater competitiveness in the sector, as well as, fundamentally, to recover the traffic that has been circulating by road.

For his part, the Chairperson of the CFM Board, Victor Gomes, said he felt honoured that CFM was hosting this meeting. He said that SARA is a privileged forum for finding mechanisms of complementarity between road and rail transport, without neglecting the questions of safety and efficiency.

SARA was set up in 1996 with the aim of promoting the commercial interests of the railways of the region, resulting from recognition of the need to create a strong lobbying group, with the purpose of defending fair competition in the area of overland transport and delivery services on the part of the railways.#

As 10 mais belas estações ferroviárias do mundo

The 10 most beautiful railway stations in the world





→A Estação Central de Maputo é, segundo o site da revista americana *Time*, a terceira estação ferroviária mais bela do Mundo, num artigo editado em Março de 2016. Eis a lista: Gare du Nord (Paris), St. Pancras International (Londres, Inglaterra), Estação Central de Maputo, Sirkeci (Istambul, Turquia), Southern Cross Station (Melbourne, Austrália), Kanazawa Station (Japão), Atocha (Madrid), Union Station (Los Angeles, EUA), Chhatrapati Shiva-ji Terminus (Mumbai, Índia), São Bento (Porto, Portugal), Union Station (Washington, EUA), Antuérpia (Bélgica), Estação de Kuala Lumpur (Malásia) e Grand Central Terminal de Nova Iorque (EUA).

O *Financial Express*, do grupo de notícias indiano *The Express Group*, elegeu, numa avaliação de Janeiro de 2016, a Estação dos CFM a sétima mais bela do Mundo. A prestigiada *Newsweek* **havia considerado também, em 2009, esta estação, a sétima mais bela do mundo.** Outras publicações reputadas a nível internacional disseram o mesmo num passado recente: *Condé Nast Traveller*, *Travel + Leisure* ou o *Daily Mail*. A agência *greensavers* ou o site americano de notícias *Business Insider* têm ambos a mesma percepção: nas suas escolhas citam a estação moçambicana como uma das mais belas do Universo.

O Museu dos CFM, inaugurado a 11 de Junho 2015, está sediado na Estação Central dos Caminhos de Ferro, em Maputo. A exposição “*As 10 Mais Belas Estações Ferroviárias do Mundo*”, entre as quais se encontra, indubitavelmente, a Estação Central dos CFM, é a primeira exposição temporária. #

→Maputo Central Station is, according to the site of the American magazine *Time*, in an article published in March 2016, the third most beautiful railway station in the world. Here is the list: Gare du Nord (Paris), St. Pancras International (London, England), Maputo Central Station, Sirkeci (Istanbul, Turkey), Southern Cross Station (Melbourne, Australia), Kanazawa Station (Japan), Atocha (Madrid), Union Station (Los Angeles, USA), Chhatrapati Shiva-ji Terminus (Mumbai, India), São Bento (Oporto, Portugal), Union Station (Washington, USA), Antwerp (Belgium), Kuala Lumpur Station (Malaysia) and the Grand Central Terminal of New York (USA).

The *Financial Express*, part of the Indian *Express Group*, in an assessment made in January 2016, chose the CFM station as the seventh most beautiful in the world. The prestigious magazine *Newsweek* **also, in 2009, considered this station as the seventh most beautiful in the world. Other reputable international publications have said the same in the recent past: Condé Nast Traveller, Travel + Leisure or the Daily Mail.** The agency *greensavers* or the American news site *Business Insider* both have the same perception: in their choices they cite the Mozambican station as one of the most beautiful in existence.

The CFM Museum, inaugurated on 11 June 2015, is located in the Central Railway Station in Maputo. The exhibition “*The 10 most beautiful railway stations in the world*”, among which the CFM Central Station is undoubtedly included, is first temporary exhibition. #

As 10 mais belas estações ferroviárias do mundo

The 10 most beautiful railway stations in the world



Gare du Nord
Paris, França

Gare du Nord
Paris, France



**Estação Internacional
St. Pancras**
Londres, Reino Unido

**St. Pancras
International Station**
London, United Kingdom



Estação de Sirkeci
Istambul, Turquia

Sirkeci Station
Istanbul, Turkey



Estação Southern Cross
Melbourne, Austrália

Southern Cross Station
Melbourne, Australia



Estação de Kanazawa
Kanazawa, Japão

Kanazawa Station
Kanazawa, Japan



Estação de Atocha
Madrid, Espanha

Atocha Station
Madrid, Spain



**Estação Union
Los Angeles**
Los Angeles,
Estados Unidos da América

**Los Angeles
Union Station**
Los Angeles,
United States of America



**Terminal de
Chhatrapati Shivaji**
Mumbai, Índia

**Chhatrapati Shivaji
Terminal**
Mumbai, India



Estação de São Bento
Porto, Portugal

São Bento Station
Porto, Portugal



Samora Machel e os Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique

Samora Machel and the Ports and Railways of Mozambique



→ A 23 de Março de 1977, o Presidente Samora Machel visitou o Porto de Maputo. No início de 1980, esteve no complexo ferro-portuário de Maputo e, posteriormente, visitara os portos da Beira e de Nacala, ao longo dos anos 80. O Acordo de Nkomati, a 16 de Março de 1984, assinala ainda a importância simbólica dos caminhos-de-ferro. A 8 de Outubro de 1986, onze dias antes da sua trágica morte em Mbuzini, o Presidente Samora foi ao Porto de Nacala. Estas são algumas das referências históricas que ligam os CFM ao Presidente Samora Machel. Factos que poderiam parecer episódios isolados, mas que sublinham a importância que este sector estratégico tinha na afirmação de um novo Estado e num contexto de libertação do Zimbabwe ou do combate ao *apartheid* na África do Sul. Os tráfegos ferro-portuários também fazem, ao longo destes anos, o registo gráfico da histórica política, económica, social e cultural de Moçambique e da África Austral. O Presidente Samora Machel intuiu sempre e interpretou a importância decisiva dos Portos e Caminhos de Ferro para o nosso País e os países do seu *hinterland* natural, mas não só. Utilizou e bem este e outros instrumentos para a afirmação ascensional de Moçambique e dos valores mais altos da liberdade política e económica, social e cultural, pela qual verteria o seu sangue a 19 de Outubro de 1986. 30 anos depois, esta breve homenagem, em reportagem fotográfica, pretende lembrá-lo e sufragar um tempo único e uma personagem única da nossa História. #

→ On 23 March 1977, President Samora Machel visited the Port of Maputo. In early 1980, he was at the Maputo rail and port complex and, later, during the 1980s, he would visit the ports of Beira and Nacala. The Nkomati Accord, of 16 March 1984, was signed by Samora Machel and South African President P.W. inside a railway carriage, thus stressing the symbolic importance of the railways. On 8 October 1986, eleven days before his tragic death in Mbuzini, President Samora visited the Port of Nacala.

These are some of the historical references linking CFM to President Samora Machel. These facts may seem isolated episodes, but they stress the importance that the rail and port sector had in the construction of a new State and in the context of the liberation of Zimbabwe and the fight against apartheid in South Africa. The rail and port traffic also illustrated, over these years, the political, economic and social history of Mozambique and of southern Africa. President Samora Machel always believed in the crucial importance of the ports and railways for our country, the countries of its natural hinterland, and beyond. He used the ports and railways to uphold the highest values of freedom, for which he lost his life on 19 October 1986. 30 years later, this brief tribute, in a series of photographs, intends to remind us of him, recording a unique time and a unique character in our history. #



Ferroviário da Beira

Campeão Nacional de Futebol-2016

Ferroviário da Beira

National Football Champion - 2016

O Clube Ferroviário da Beira tornou-se no décimo vencedor a entrar na história dos campeões nacionais de Futebol ao conquistar a taça de Moçambola-2016, sendo o segundo de Sofala que chega ao topo, depois do Têxtil de Púnguè, em 1981, passados que foram 35 anos que aquela província teve de esperar para ter de novo um líder da modalidade no país.

→ Com o triunfo, o Ferroviário da Beira, que foi fundado no longínquo ano de 1924, passou a somar 58 pontos, mais seis que os “hidroeléctricos” que tudo tiveram para vencer o troféu, mas um deslize de quatro derrotas consecutivas acabou com o sonho. Para conquistar o Moçambola-2016 de forma virtual, os “locomotivas” do Chiveve foram ao Songo bater a União Desportiva local por um tangencial 1-0, no jogo de cartaz da 29.^a jornada, quando ainda faltava uma jornada para o final do Campeonato Nacional de Futebol desta temporada desportiva.

The Ferroviário da Beira football club has become the tenth club to win the national football championship, when it won the Moçambola Cup-2016. It was the second club from Sofala province to reach the top. The first was Têxtil de Púnguè, in 1981, So Sofala had to wait for 35 years before it could once again have a football champion.

→ With this triumph, Ferroviário da Beira, which was founded in the distant year of 1924, scored a total of 58 points. This was six more than Uniao Desportiva of Songo, which did all it could to win the trophy – but four consecutive defeats ended that dream.

O Ferrovário da Beira faz assim parte integrante da quarta equipa de fora da capital do país a conseguir atingir esta proeza, depois do Textáfrica, Têxtil de Púnguè e Ferrovário de Nampula.

O Ferrovário de Maputo é a equipa mais gloriosa, com um total de 10 títulos do género, sendo o último conquistado no ano de 2015. O Costa do Sol, com nove troféus, é a segunda mais vencedora.

O primeiro campeão nacional da zona centro do país foi o Textáfrica, em 1976, constituindo até agora o único título dos “fabris” do planalto de Manica que, depois de uma ausência de seis anos, volta a disputar o mesmo campeonato em 2017.

Seguiram-se depois o Desportivo de Maputo (cinco títulos), Costa do Sol (nove), Têxtil de Púnguè (um), Ferrovário de Maputo (10), Maxaquene (cinco), Matchedje (dois), Ferrovário de Nampula (um) e a Liga Desportiva de Maputo (quatro). #



The Beira team made virtually certain of its victory when it went to Songo and beat the local União Desportiva by 1-0, in the 29th game of the season, and when there was just one match left for the end of the 2016 championship.

Ferrovário da Beira thus becomes the fourth team from outside of the capital to win the championship, after Textáfrica, Têxtil de Púnguè and Ferrovário de Nampula. Ferrovário de Maputo is the team that has covered itself in most glory, winning the championship 10 times, most recently in 2015. Costa do Sol, with nine trophies,

is the second most victorious team.

The first national champion from the country's central zone was Textáfrica, in 1976. That was the only time that the team from the Manica plateau won the title. After an absence of six years, it will compete in the championship again in 2017.

There then followed Desportivo de Maputo (five time winner of the title), Costa do Sol (nine), Têxtil de Púnguè (one), Ferrovário de Maputo (10), Maxaquene (five), Matchedje (two), Ferrovário de Nampula (one) and Liga Desportiva de Maputo (four). #

Xitimela, 20 anos

Xitimela, 20 years



→A revista *Xitimela* foi lançada, na sala dos Grandes Actos dos CFM, no dia 17 de Abril de 1996, numa cerimónia que foi dirigida pelo PCA da empresa na altura e mentor da revista, Engº. Mário António Dimande, entretanto falecido, e pelo embaixador de Espanha em Moçambique, Francisco Viqueira. A Cooperação Espanhola patrocinara o lançamento da mesma e a equipa dos CFM responsável pela sua edição contava com o concurso da Comunicação Interna da RENFE. Estavam políticos, homens de negócios, jornalistas, figuras públicas, que tinham acedido ao convite para ver nascer esta revista. Disse então o PCA dos CFM: “Esta revista procede do valor que nós conferimos à comunicação no nosso quotidiano. Seria redundante tentar explicar a decisiva importância que a informação assume numa empresa com a dimensão e ambição dos CFM”. Depois acrescentava: “temos uma nova estrutura, lutamos por estabelecer uma renovada cultura de gestão. Estamos perante uma nova política comercial, queremos dar maior atenção ao marketing. A *Xitimela*, mais do que apresentar ou relatar o trabalho que desenvolvemos, quer assumir-se como um instrumento incontornável na gestão dos CFM”.

A primeira edição da *Xitimela* tinha conteúdos diversificados, que partiam da abordagem institucional, com uma larga entrevista com o Engº. Mário Dimande, na qual ele sublinhava o valor do principal recurso da empresa – o homem; falava do esforço de reabilitação da rede ferroviária destruída durante a guerra, sublinhava o esforço da empresa no sentido de prestar um serviço

com maior eficiência e qualidade, e ainda se-referia ao compromisso do Contrato-Programa entre os CFM e o Estado. Para além disso, *Xitimela* referia-se à estrutura da empresa CFM, que se tornara pública a partir de 1 de Janeiro de 1995, na sequência da publicação, em BR I série, nº 36, de 13 de Setembro de 1994, do seu novo estatuto, num artigo onde se explicitava a nova estrutura orgânica e funcional da empresa. Ainda na área de gestão destacavam-se artigos sobre “Uma nova política comercial”, sobre o marketing e também sobre o desempenho da empresa no ano de 1995, com o registo de crescimento dos tráfegos ferroviários e do manuseamento de cargas nos portos nacionais. Ainda no domínio da gestão, a questão central dos recursos humanos, sobretudo a nova política salarial, tinha destaque. A planificação e a informática, áreas-chave para a gestão, complementavam esta área.

Depois fazia-se uma abordagem das Direcções Executivas, os braços produtivos da empresa, com destaque para os CFM-Centro, onde se entrevistavam o Director Executivo, Engº. Azinheira Filipe; o Director do Porto da Beira, Engº. Carlos Mesquita (actual Ministro dos Transportes e Comunicação), e o Director Ferroviário, Engº. Lucas Machava. Para além disso, fazia-se um balanço do Gabinete do Corredor da Beira, que entretanto encerrara os seus trabalhos. O novo terminal de petróleo e a segurança na operação ferroviária complementavam o *dossier* sobre o Centro. Nos CFM Norte, então dirigido pelo Engº. Filipe Nyusi (actual Presidente da República), destacava-se a questão da

→The magazine **Xitimela** was launched at the CFM Great Hall on 17 April 1996, at a ceremony chaired by the then chairperson of the CFM board, and mentor of the magazine, the late Eng. Mário António Dimande, and by the Spanish ambassador to Mozambique, Francisco Viqueira. Spanish cooperation sponsored the launch of the magazine, and the CFM team responsible for editing it counted on assistance from the Internal Communication of RENFE. Politicians, business people, journalists and other public figures accepted the invitation to see the birth of this magazine. The then chairperson of CFM said: “This magazine arises from the value we give to communication in our daily lives. It would be redundant to try to explain the decisive importance that information bears in a company with the size and ambition of CFM”. He added: “we have a new structure, and we are struggling to establish a new managerial culture. We are facing a new commercial policy, and we want to pay greater attention to marketing. More than just presenting or reporting on the work we are undertaking, we want **Xitimela** to become an indispensable instrument in the management of CFM”.

operação ferroviária, com realce para a reabilitação dos 77 km Cuamba-Entrelagos. Também se discorria sobre os projectos dos CFM Norte. Um artigo de Rocha de Sousa remontava aos primórdios do sonho de erguer o porto em Nacala e traçava, no horizonte temporal que vai de 1500 a 2001, uma impressionante linha de futuro. O sonho estava a Norte premonitivamente!

Os CFM Zambézia também tinham a sua importância relativa e a revista dedicou-lhe uma página. Dos CFM Sul destacavam-se notícias relativas à entrada da MIPS na gestão do terminal de contentores do Porto de Maputo, com a Rennies Group, P&O Australia, em sociedade com os CFM, dando expressão à nova política de envolvimento do sector privado no sector. Carvão e açúcar, controlo de tráfego no Porto, segurança, eram outros temas. Havia depois uma secção de notícias, uma tabela de horário e uma secção internacional. Em termos de sociedade, a revista rememorava os 100 da inauguração da linha de Ressano Garcia (8 de Julho de 1895 – a linha Lourenço Marques-Transvaal inaugura os caminhos-de-ferro em Moçambique) e finalizava com uma secção cultural com um artigo de António Sopa sobre as publicações dos CFM, mostrando, por assim dizer, o caminho que se fez até chegar-se a esta publicação. A edição número 1 da revista *Xitimela* finalizava com um perfil do decano dos trabalhadores dos CFM Centro, Inspector Pedro Júnior: “Um homem que se confunde com a história do Porto da Beira. Um homem que honra os CFM”, escrevia Rafael Gonzalez.

Para além de Rafael Gonzalez, viera Jorge Bazaga de Espanha para apoiar a equipa dos CFM. Outros colaboradores deste número histórico: António Sopa, Bacar M. Bacar, David Gomes, Escolástica da Graça Soares, Irene Inroga, Orlando Jaime, Rocha de Sousa, Simeão Nhabinde, Teodora Ildefonso e Nelson Saúte, que a dirigia. A revista foi desde sempre bilingue e coube a Paul Fauvet (como acontece com este e outros tantos números) verter para a língua inglesa os seus conteúdos. #

The first number of *Xitimela* had a variety of contents, ranging from the institutional approach, with a long interview with Eng. Mário Dimande, in which he stressed the value of the company's main resources (its people); he spoke of the efforts to rehabilitate the rail network destroyed during the war; he also stressed the company's effort to provide a service of greater efficiency and quality, and mentioned the commitment of the contract-programme between CFM and the State. In addition, *Xitimela* referred to the structure of CFM as a company, which became public on 1 January 1995, following the publication in the official gazette, the “Boletim da Republica” (BR) 1st series, no. 36, of 13 September 1994, of its new statutes, in an article where the new organic and functional structure of the company was explained.

Also in the management area there were articles on “A new commercial policy”, on marketing and also on the performance of the company in 1995 with the record of growth in rail traffic and in cargo handling in Mozambican ports. Also in the field of management, the central question of human resources, particularly the new wage policy, was stressed. Planning and computerisation, key areas for management, complemented this area.

Then came an analysis of the Executive Directorates, the productive branches of the company, particularly CFM-Centre. The magazine carried interviews with the Executive Director, Eng. Azinheira Filipe; the Director of the Port of Beira, Eng. Carlos Mesquita (the current Minister of Transport and Communications), and the Rail Director, Eng. Lucas Machava. In addition, it drew up a balance sheet of the Beira Corridor Office, which had closed its work. The new oil terminal and safety in the rail operations, complemented this dossier on CFM-Centre. As for CFM-North, directed at the time by Eng. Filipe Nyusi (the current President of the Republic),

the magazine stressed the question of rail operations, particularly the rehabilitation of the 77 km stretch between Cuamba and Entrelagos. It also looked at the projects of CFM-North. An article by Rocha de Sousa considered the early days of the dream of building a port at Nacala and drew, over a time span that ranged from 1500 to 2001, an impressive line for the future. CFM-Zambézia also had its own relative importance and the magazine devoted a page to it. From CFM-South, there stood out news on the entry of MIPS into the management of the Maputo Port container terminal, with the Rennies Group, and P&O Australia, in partnership with CFM, expressing the new policy of involving private business in the sector. Coal and sugar, control of traffic in the Port, and safety were other themes. Then there was a news section, a timetable, and an international section. The magazine also recalled the 100th anniversary of the inauguration of the Ressano Garcia line (8 July 1895 – the Lourenço Marques-Transvaal line inaugurated the Mozambican railways) and concluded with a cultural section containing an article by António Sopa on the publications of CFM, showing, so as to say, the path that was travelled until reaching this magazine. Edition number 1 of *Xitimela* ended with a profile of the longest serving worker in CFM-Centre, Inspector Pedro Júnior: “A man who is part of the history of the Port of Beira. A man who honours CFM”, wrote Rafael Gonzalez.

In addition to Rafael Gonzalez, Jorge Bazaga came from Spain to support the CFM team. Other collaborators on this historic issue were: António Sopa, Bacar M. Bacar, David Gomes, Escolástica da Graça Soares, Irene Inroga, Orlando Jaime, Rocha de Sousa, Simeão Nhabinde, Teodora Ildefonso and Nelson Saute, who edited it. The magazine was always bilingual and it was the task of Paul Fauvet (as happens with this and many other numbers) to translate its contents into English. #

O lugar para
não esquecer.

Vem conhecer.

O **Restaurante A3**, na Baixa da Cidade de Maputo, possui um amplo espaço interior, com decoração moderna e uma excelente vista para o mar, o que o torna num espaço ideal para acolher eventos, tanto corporativos como sociais.

Restaurante A3

Tenha férias *de sonhos*

Visite o CFM Bilene Resort - complexo de férias na praia do Bilene. Para a sua maior conveniência, o restaurante, com culinária moçambicana e internacional, encontra-se à beira da praia.



Concebido para *o seu conforto*

Oferecemos casas tipos 1 (2Pxs) e 2 (4Pxs) e apartamento (2Pxs) devidamente equipados, proporcionando-lhe o máximo de conforto a um preço* competitivo.



Contactos:
+258 28 259 001 ou +258 82 090 8080
e-mail:cfmbileneresort@gmail.com