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

Ano 22 · N.º 26
Novembro 2019

xitimela

MATABEL ASSUME MAIS UM MANDATO

MATABEL TAKES ON ANOTHER TERM

ESPECIAL XI CONGRESSO DA APLOP

SPECIAL 11TH CONGRESS OF APLOP

"Consolidar um passado de glórias, com a visão de uma Empresa de futuro"

"Consolidate a past of glory, with the vision of a Company of the future"

PORT OF BEIRA

CORNELDER DE MOÇAMBIQUE, SA

20 Years of Excellence!

20 years 1998 - 2018

Road Distances in Km

PORTS	Harare ZIMBABWE	Bulawayo ZIMBABWE	Lusaka ZAMBIA	Kitwe ZAMBIA	Lubambashi DRC	Blantyre MALAWI	Lilongwe MALAWI
BEIRA	559	726	1,054	1,370	1,600	812	950
DURBAN	1,711	1,454	2,380	2,707	2,611	2,323	2,678
DAR ES SALAAM	2,634	3.028	1,985	1,951	2,290	2,031	1,667

The Shortest, Quickest & Safest Route to the Sea for the Southern African Hinterland

Cornelder de Moçambique s.a.

CALL CENTER
TEL(+258) - 23 322 735
TELEFAX (+258) - 23 322 736

WORKING HOURS
24/24

OUR LOCATION
P.O. BOX 236.PORTO DA BEIRA
LARGO DOS CFM. BEIRA
SOFALA - MOZAMBIQUE

TALKTOUS!
Email: cornelder@cornelder.co.mz

find us at: www.cornelder.co.mz

SUMÁRIO
CONTENTS

A rentabilidade do sector 4
The profitability of the sector

Matabel assume mais um mandato 6
Matabel takes on another term

"Consolidar um passado de glórias, com a visão de uma Empresa de futuro" 8
"Consolidate a past of glory, with the vision of a company of the future"

"Novo equipamento reposiciona o CFM" 12
"New equipment repositions CFM"

"Investimento pode ajudar a poupar dois milhões de Rands" 17
"Investment can save two million Rands"

CFM e parceiros distinguidos com o prémio Platina 21
CFM and Partners received the Platinum Award

CFM traça estratégias e avalia cumprimento do Plano Estratégico 23
CFM outlines strategies and assesses compliance with Strategic Plan

Porto de Pemba pronto a receber todo o tipo de carga 34
Port of Pemba ready to receive all types of cargo

A aposta na modernização do Porto de Nacala 38
The bet on the modernization of the Nacala Port

Investimentos no Porto da Beira reforçam capacidade de manuseamento de cargas 42
Investments in Port of Beira reinforce cargo handling capacity

Porto da Beira atrai indústria marítima internacional 45
Port of Beira attracts international maritime industry

Linha Moatize-Macuse poderá avançar para breve 47
Moatize-Macuse LINE may soon advance

Linha de Machipanda, a reabilitação esperada 48
Machipanda Line, the expected rehabilitation

Moçambique e Eswatini removem barreiras alfandegárias na linha de Goba 50
Mozambique and Eswatini remove customs barriers on the Goba line

Especial XI Congresso da APLOP 52
Special 11th Congress of APLOP

CFM solidário com as vítimas do Ciclone Idai 62
CFM Supportive with Cyclone IDAI victims

Dragagens no Porto de Maputo 64
Dredging in the Port of Maputo

Xitimela
Novembro 2019

Director
Adélio Dias

Redacção e Colaboração
Editorial and Colaborators
Benjamim Chabuala,
Benjamim Wilson, Horácio João,
Titos Munguambe, António Sopa

Fotografia Photography
Arquivo CFM

Tradução Translation
Sónia Santos

Publicidade Publicity
Irene Inroga

Paginação e Design
Captiv8, Comunicação e Marketing

Impressão Print
Colorbash Print CC

Edição Publisher
Gabinete de Comunicação
e Imagem do CFM
Comunication and Image
Office of CFM

Endereço Adress
C.P./P.O. Box - 2158
Praça dos Trabalhadores
Maputo, Moçambique/Mozambique

Telefone Phone Numbers
+258 84 237 0323
ext. 423/4

Email
gci@cfm.co.mz

Número de Registo Registry Number
7/GABINFO-DE/96

A rentabilidade do sector

The profitability of the sector

Adélio Dias

Coincidência ou não mas, à semelhança do que sucedeu na penúltima edição, quando estávamos prestes a fechar o texto, recebemos a notícia da nomeação do novo Presidente do Conselho de Administração do CFM, Eng.º Miguel José Matabel. Na altura apresentámos as felicitações ao Eng.o Matabel. Na presente edição, igualmente, já no fecho, recebemos a notícia da sua recondução ao cargo de PCA desta Empresa, pelo excelente desempenho. Permitimo-nos, novamente, felicitar o Eng.o Miguel Matabel por ter merecido a tão distinta confiança do Governo para continuar a ser o "Maquinista principal" deste Comboio que se chama CFM.

À margem desta felicitação queremos apresentar os nossos calorosos cumprimentos aos estimados leitores da Revista Xitimela, com quem, na presente edição, temos o prazer de partilhar a informação sobre o apreciável desempenho económico e financeiro do CFM, especificamente, no ano de 2018, bem como a nossa actuação no âmbito da Política de Responsabilidade Social Corporativa, tudo em alinhamento com o foco de mantermos a Empresa mais robusta, competitiva e orientada para o mercado e, por essa via, contribuir para o desenvolvimento de Moçambique.

Efectivamente, não obstante os desafios que o País enfrenta, apraz-nos anunciar o registo de índices de crescimento da nossa Empresa, graças à entrega e abnegação de todos os colaboradores, desde o nível Estratégico ao Operacional, assim como a colaboração de todos os utilizadores dos nossos serviços que nos confiaram à responsabilidade de transportar as suas cargas e bens.

Nesta edição apresentamos em destaque a

Coincidence or not, but similarly to the edition before the last edition, when we were about to close the text, we received the news of the appointment of the new Chairman of the CFM Board of Directors, Eng. Miguel José Matabel. At the time we congratulated Eng. Matabel. In this edition, already at the closing, we received the news of the renewal of Engineer Miguel Matabel to the position of the Chairman of the Board of Directors of this Company, for the excellent performance. Let us once again congratulate Eng. Miguel Matabel for having earned such a distinguished trust from the Government to continue to be the "Lead Driver" of this Train called CFM.

On the side lines of this congratulation, we would like to extend our warm regards to the esteemed readers of Xitimela Magazine, with whom, in this issue, we are pleased to share information on CFM's significant economic and financial performance, specifically in 2018, as well as our performance within the scope of the Corporate Social Responsibility Policy, all in alignment with the focus to sustain the Company robust, competitive and market-oriented and thereby contribute to the development of Mozambique.

In spite of the challenges facing the country, we are pleased to announce the record of growth rates of our company, thanks to the delivery and selflessness of all employees, from the strategic to the operational level, as well as the collaboration of all users of our services who have entrusted us with the responsibility of transporting their cargo and goods.

In this edition we highlight the inauguration, by the President of the Republic, Filipe Jacinto Nyusi,

inauguração, pelo Presidente da República, Filipe Jacinto Nyusi, dos novos meios circulantes (Locomotivas e Vagões) - já em operação nas nossas linhas -, como parte do cumprimento do Plano Estratégico 2018-2020, desenhado ao nível de toda a Empresa.

Mereceu ainda especial atenção a realização, em Maputo, do XI Congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa (APLOP) durante o qual o CFM assumiu a Presidência da associação para o biénio 2019 - 2020. Sob o lema "O papel da APLOP na consolidação da visão estratégica da CPLP", o XI Congresso da APLOP, entre outros assuntos, reflectiu sobre os novos desafios logísticos dos portos lusófonos e serviu para a troca de experiências entre os congressistas, utilizadores do ramo ferro-portuário, académicos e público, em geral.

Na componente de Responsabilidade Social, para além da acção desenvolvida pelo CFM e seus trabalhadores tendo em vista apoiar as vítimas dos ciclones IDAI e KENNETH que devastou as zonas Centro e Norte do País, causando perdas humanas e materiais, destacamos a conquista do campeonato Africano, pela equipa do Ferroviário de Maputo, em Basquetebol feminino.

São estes e outros assuntos que corporizam a presente edição à disposição do leitor que, desde já, desejamos tenha uma óptima leitura.

of the new rolling stock (Locomotives and Wagons) - already in operation in our lines - as part of the fulfilment of the Strategic Plan 2018-2020 designed throughout the Company.

Special attention was also given to the holding, in Maputo, of the XI Congress of the Portuguese Speaking Ports Association (APLOP) during which CFM took over the Chairmanship of the association for the 2019 - 2020 biennium. Under the slogan "The role of APLOP in consolidating the strategic vision of CPLP", the 11th APLOP Congress, among other issues, reflected on the new logistical challenges of Portuguese-speaking ports and it served as an exchange of experience among congressmen, railway users, academics and the general public.

In the Social Responsibility component, in addition to the action taken by the Company and its workers to support the victims of the IDAI and KENNETH cyclones that devastated the Central and Northern areas of the country, causing human and material losses, we highlight the achievement of the African championship by the Maputo Rail team, in women's basketball.

It is these and other subjects that embody the present edition available to the reader, to whom we wish a pleasant reading.

Matabel assume mais um mandato

Matabel takes on another term

O Conselho de Ministros decidiu, em Junho de 2019, renovar o mandato do Eng. Miguel José Matabel, mantendo-o assim no cargo de Presidente do Conselho de Administração da Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM). A decisão decorre a meio da implementação do Plano Estratégico (2018-2020) no CFM.

No cargo, deste 25 de Janeiro de 2017, o Eng.º Matabel começou a liderar os destinos da Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique com a clara aposta de rentabilizar os seus recursos e de garantir uma maior qualidade nos serviços prestados, em respeito aos padrões de qualidade e de segurança.

Volvidos dois anos, o CFM é uma das poucas empresas públicas que apresenta resultados líquidos anuais positivos e com uma projecção promissora face ao seu crescimento quantitativo e qualitativo, incluindo a Responsabilidade Social, designadamente, o transporte de passageiros, cultura e desporto.

Após a sua admissão no CFM, a 25 de Junho de 1974, Miguel Matabel desempenhou diversas funções ao longo do tempo. Em 2016, assumiu o cargo de presidente da Comissão Executiva da Empresa Moçambicana de Seguros (EMOSE), tendo regressado, em 2017, ao CFM, na qualidade de Presidente do Conselho de Administração.

Ao continuar a desempenhar a função de coordenação de todas actividades do Conselho de Administração, bem como de toda a gestão empresarial, o Eng.º Matabel tem, pela frente, mais quatro anos para assegurar o aumento da produção e produtividade num quadro sustentável.

A revista *Xitimela* deseja-lhe muitos sucessos pela confiança que lhe foi renovada pelo Governo de Moçambique.

In June 2019, the Council of Ministers decided to renew the mandate of Eng. Miguel José Matabel, thus holding him in office as Chairman of the Board of Directors of the company Ports and Railways of Mozambique (CFM). The decision comes midway through the implementation of the CFM Strategic Plan (2018-2020).

In this position, from January 25, 2017, Eng. Matabel began to lead the destiny of the Company Ports and Railways of Mozambique with the clear challenge of making the most of its resources and ensuring a higher quality of services, respecting the standards of quality and safety.

After two years, CFM is one of the few publicly-owned companies with positive annual net income and promising projection in terms of its quantitative and qualitative growth, including the Social Responsibility, namely passenger transport, culture and sports. .

Following his admission to CFM on June 25, 1974, Miguel Matabel held various positions over time. In 2016, he assumed the position of Chairman of the Executive Committee of the Mozambican Insurance Company (EMOSE), and in 2017 he returned to CFM as Chairman of the Board of Directors.

Continuing to perform the coordinating role of all Board activities as well as all corporate management, Eng. Matabel has four more years ahead to ensure increase in production and productivity within a sustainable framework.

Xitimela magazine wishes him many successes for the renewed trust of the Government of Mozambique.

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

"Consolidar um passado de glórias, com a visão de uma Empresa de futuro"

"Consolidate a past of glory, with the vision of a company of the future"

"O sucesso do CFM inspira-nos a consolidar um passado de glórias e deixa a nossa Empresa nacional numa posição privilegiada para se colocar em cada fase numa Empresa do futuro" - Filipe Nyusi, Presidente da República.

"The success of CFM inspires us to consolidate a past of glory and leaves our national company in a privileged position to place itself in each phase as a company of the future" - Filipe Nyusi, President of the Republic.

"Não podia haver melhor prenda oferecida aos moçambicanos e a todos os utentes do sistema ferroviário sul do que a feita pelos profissionais ferroviários de todo o país por ocasião das festividades do dia 1 de Maio, Dia Internacional do Trabalhador".

Foi com estas palavras, a 2 de Maio, que o Presidente da República, Filipe Nyusi, descreveu os Caminhos de Ferro de Moçambique no âmbito da cerimónia da inauguração oficial de cinco novas locomotivas modernas de 3300 *Horse Power* e o primeiro lote dos 300 vagões adquiridos, investimento que vai duplicar a capacidade de manuseamento e transporte de diversas mercadorias de e para o Porto de Maputo. "Queremos congratular os trabalhadores do CFM por este feito que não só reforça o parque de locomotivas da Empresa, como também gera um impacto multiplicador tanto

"There could be no better gift to Mozambicans and all users of the southern rail system than that made by railway professionals across the country on the occasion of the festivities on May 1, International Labor Day."

It was with these words, on May 2, that the President of the Republic, Filipe Nyusi, described the Mozambique Railways as part of the official inauguration ceremony of five new modern 3300 Horse Power locomotives and the first batch of the 300 wagons purchased. This investment will double the capacity to handle and transport various goods to and from Maputo Port. "We want to congratulate CFM workers for this feat that not only strengthens the company's locomotive fleet, but also creates a multiplier impact for both the company and the national economy."

For Filipe Nyusi, the fact that a single locomotive

para a companhia como para a economia nacional".

Para Filipe Nyusi, o facto de uma destas locomotivas poder rebocar 2.700 toneladas contra as actuais 1.800 toneladas, permite que o CFM responda com satisfação às necessidades dos clientes nas linhas de Ressano Garcia e do Limpopo, onde a demanda é cada vez maior.

No seu entender, esta grande capacidade construída ao longo de 40 anos deve ser defendida e capitalizada porque o CFM poderá deixar de alugar vagões de outras companhias para o transporte de contentores e outras cargas, podendo fazê-lo apenas em casos extremos.

"Ainda bem que o vosso plano estratégico prevê a reconstrução de duas pontes na linha de Ressano Garcia. Esse facto vai permitir a circulação segura destas locomotivas", regozijou-se.

Acrescentou ainda que foi com grande satisfação

can tow 2,700 against the current 1,800 tons allows CFM to meet customer's needs on the Ressano Garcia and Limpopo lines, where demand is highest.

In his opinion, this large capacity built over 40 years should be defended and capitalized because CFM may stop renting wagons from other companies to transport containers and other cargo and only doing so in extreme cases.

"I am delighted that your strategic plan foresees the rebuilding of two bridges on the Ressano Garcia line. This will allow the safe movement of these locomotives," he rejoiced.

He added that he was also very pleased to hear that the company is preparing to purchase 90 more carriages to meet the growing demand for rail passenger transport.

"It is of public domain that despite significant

que tomou comhecimento que a Empresa se está a preparar para a aquisição de mais 90 carruagens para atender à crescente procura do transporte ferroviário de passageiros.

"É de domínio público que apesar das melhorias significativas registadas nos últimos tempos, o nosso sistema de transportes continua aquém do que almejamos para a população. O modo de transporte mais usado no país continua a ser o rodoviário que, em alguns casos, é mais oneroso", reconheceu o Presidente.

Sistema de transporte integrado é a solução

Filipe Nyusi, ex-quadro do CFM, apontou que a solução passa por desenvolver um sistema de transporte integrado, que seja suficientemente competitivo e capaz de liderar a integração regional.

Para a concretização deste objectivo inscrito nas prioridades do Governo, há que se continuar, segundo a fonte, a investir na reabilitação de infraestruturas ferro-portuárias bem como na melhoria de todo o sistema de transporte.

O Presidente da República de Moçambique referiu ainda que pretende ver concluído o processo de implementação do projecto integrado entre o CFM, MPDC e a sul-africana Transnet que tem como objectivo o aumento da capacidade de manuseamento

improvements in recent times, our transport system is still falling short of what we want for the population. The most widely used transport in the country remains the road, often the most expensive", acknowledged the President.

Integrated transport system is the solution

Filipe Nyusi, former CFM employee, pointed out that the solution is to develop a more integrated transport system sufficiently competitive and capable of leading regional integration.

In order to achieve this objective, which is part of the Government's priorities, according to the source, we must continue investing in the rehabilitation of rail-port infrastructures and improving the entire transport system.

The President of the Republic of Mozambique also said that he intends to complete the process of implementation of the integrated project between CFM, MPDC and South African Transnet, which aims at increasing the capacity of the rail transportation and port handling, an initiative that also includes the highway decongestion project by returning to rail cargo being transported by road.

"A committed manager cannot be afraid to change or innovate when he is convinced of the positive

ferro-portuário, uma iniciativa que inclui igualmente o projecto de descongestionamento das rodovias, através da devolução da carga transportada via rodoviária.

"O gestor comprometido não pode ter receio de mudar ou inovar quando tem a convicção do impacto positivo das medidas que vai tomar. Ansiamos que o Conselho de Administração do CFM possa gerir, respeitar e motivar o trabalhador como uma Empresa que apresenta resultados e não como uma direcção que espera por orientações, pois essas são claras e bem definidas", referiu Nyusi.

Dirigindo-se aos funcionários, o Chefe de Estado sustentou que não iria apelar, repetidamente, para a conservação e manutenção dos equipamentos adquiridos com muito suor e que nem falaria do respeito pelas manutenções programadas porque o CFM reserva tradições de práticas que não podem e nem devem ser negligenciadas sob o risco de perder a credibilidade conquistada ao longo de mais de uma centena de anos da sua existência. "Estou a dizer conservação e manutenção, principalmente para não corrermos para sempre comprar", clarificou.

Para o Chefe do Governo é importante que os caminhos de ferro e os portos continuem a ser esse baluarte na afirmação do orgulho nacional e, sobretudo, a fonte de recursos para a solução dos problemas dos moçambicanos". Por outro lado, o Presidente destacou que o sucesso da Empresa inspira a consolidar um passado de glórias e que coloca a companhia numa posição privilegiada para se tornar, em cada fase, numa Empresa do futuro.

A aquisição destas máquinas representa uma evolução para o CFM uma vez que marca a transição do sistema de freio a vácuo para o sistema de freio a ar comprimido, que é mais seguro e mais usado internacionalmente e possui uma maior capacidade de carga, passando das antigas 45 para 62 toneladas.

impact of the measures he will take. We look forward CFM Board of Directors being able to manage, respect and motivate the employees as a company that delivers results and not as a management waiting for guidance, as these are clear and well defined," said Nyusi.

Addressing the workers, the Head of State referred that he would not repeatedly appeal for the maintenance of the equipment purchased with much effort and that he would not talk with respect for scheduled maintenance because CFM has a tradition of practices that cannot and should not be neglected at the risk of losing the credibility gained over more than a hundred years of existence.

"I am saying conservation and maintenance, especially so that we do not always rush to buy," he clarified.

For the Head of Government it is important that the railways and ports remain this bulwark in the national pride statement and, above all, the source of resources for solving the problems of Mozambicans. On the other hand, the President pointed out that the company's success inspires the consolidation of a past of glory and puts the company in a privileged position to become, in each phase, a company of the future.

The acquisition of these machines represents an evolution for CFM as it marks the transition from the vacuum braking system to the safer, more internationally used compressed air braking system with a higher load capacity than the old ones, from the old 45 to 62 tons.

Carlos Mesquita, Ministro dos Transportes e Comunicações

"Novo equipamento reposiciona o CFM"

Carlos Mesquita, Minister of Transports and Communications

"New equipment repositions CFM"

O Ministro dos Transportes e Comunicações, Carlos Mesquita, saudou a aquisição do novo material circulante, tendo depois recordado o papel da Empresa na complementaridade do Sistema de Transporte de Pessoas e Bens no país.

O governante sustentou que, com o primeiro lote dos 300 vagões, parte dos quais do tipo Plataforma, adquiridos pela Empresa Pública Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, a companhia vai melhorar a capacidade de transporte de mercadorias no país e na região.

Mesquita acrescentou que a sua inauguração constitui um passo significativo na implementação do vasto programa do sector para a revitalização do sistema ferro-portuário do país, dotá-lo de maior capacidade para cumprir o seu papel de dinamizador de toda a cadeia logística nacional e a capitalização da vantagem da localização geoestratégica do país.

Na sua breve intervenção, Carlos Mesquita sustentou que, nos últimos anos, o sector dos Transportes e Comunicações tem vindo a lograr resultados económicos positivos, apesar das adversidades do contexto macroeconómico nacional e internacional.

Apontou a aquisição dos equipamentos com fundos próprios do CFM, como o cumprimento de uma das orientações do Governo sobre a necessidade do reposicionamento do sector empresarial do Estado para a produção da riqueza nacional e do bem-estar dos moçambicanos.

The Minister of Transports and Communications Carlos Mesquita welcomed the acquisition of the new rolling stock and then recalled the company's role in complementing the Passenger and Cargo Transport System in the country.

The official said that with the first batch of 300 wagons, part of which Platform-type, acquired by the Public Company Ports and Railways of Mozambique, the company will improve its freight capacity in the country and in the region.

Mesquita added that its inauguration is a significant step in the implementation of the sector's vast program for the revitalization of the country's rail-port system, to give it greater capacity to fulfill its role of energizing the entire national logistics chain and capitalization of the advantage of the geostrategic location of the country.

In his brief speech, Carlos Mesquita argued that, in recent years, the Transports and Communications sector has been achieving positive economic results, despite the adversities in the national and international macroeconomic context.

He pointed out the acquisition of that equipment with CFM's own funds, as the fulfilment of one of the Government's guidelines on the need to reposition the state's business sector for the production of national wealth and welfare of Mozambicans.

Miguel Matabel, PCA do CFM

"Investimento pode ajudar a poupar dois milhões de Rands"

Miguel Matabel, CFM Chairman

"Investment can save two million Rands"

O Presidente do Conselho de Administração do CFM, Miguel Matabel, estima que a aquisição de novas locomotivas e vagões poderá ajudar a Empresa a poupar até dois milhões de Rands anuais que eram despendidos no aluguer de equipamento. Além disso, o CFM deixará de depender apenas de equipamento recondicionado, o que permite uma maior fiabilidade na gestão do material circulante.

CFM Chairman Miguel Matabel estimates that the purchase of new locomotives and wagons could help the company save up to 2 million Rands per year on equipment rental. In addition, CFM will no longer rely solely on reconditioned equipment, allowing greater reliability in rolling stock management.

Miguel Matabel apontou que o sonho da Empresa passa por duplicar a carga manuseada até porque, além de investir em equipamento circulante, a companhia também está a reabilitar infraestruturas no sentido de melhorar a circulação de pessoas e bens.

Precisou que, para além dos 300 vagões ora adquiridos para o Sistema Ferroviário Sul, a Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, no âmbito da Responsabilidade Social está em processo de aquisição de 90 carruagens para o transporte de passageiros nas regiões sul e centro do país.

Na sua alocução, Matabel enumerou uma série de acções que estão a ser desenvolvidas tendo em vista melhorar a circulação de pessoas e bens bem como o manuseamento de carga e conferir maior segurança às infraestruturas.

Miguel Matabel pointed out that the company's dream is to double the cargo handled because, besides investing in rolling stock, the company is also rehabilitating infrastructures to improve the circulation of people and goods.

He stated that in addition to the 300 wagons now purchased for the Southern Rail System, the Company Ports and Railways of Mozambique, under the Social Responsibility, is in the process of acquiring 90 passenger carriages for the southern and central regions of the country. .

In his speech, Matabel listed a number of actions that are being developed to improve the movement of people and goods as well as cargo handling and to make the infrastructures safer.

In the specific case of the Port of Maputo, the CEO said the installation of a new fence extending until

No caso concreto do Porto de Maputo, o PCA disse estar em curso a instalação de uma nova vedação que se estende até ao Porto da Matola, o que vai conferir um melhor standard em termos de segurança.

Ainda no quadro da melhoria da segurança e da rentabilidade das linhas na região sul, Matabel assegurou que o projecto de reabilitação da Linha de Ressano Garcia já foi concluído. Para além da reconstrução de duas pontes ferroviárias na Linha de Ressano Garcia, o investimento conta ainda com a aquisição de 90 carruagens de passageiros e dragagens para a manutenção e o aumento da capacidade de navegabilidade no Porto de Maputo, à semelhança do Porto da Beira.

Na zona centro, destaca-se a aquisição de dois rebocadores e de um barco-piloto que irão conferir maior capacidade na movimentação dos navios que acedem ao Porto da Beira como resultado dos trabalhos de dragagem realizados no canal de acesso. Destaca-se, ainda,

Matola Port is under way, which will give a better standard in terms of safety.

Still in the context of improving the safety and profitability of the railway lines in the southern region, Matabel assured that the Ressano Garcia Line rehabilitation project has already been completed. In addition to the rebuilding of two railway bridges on the Ressano Garcia Line, the investment also includes the acquisition of 90 passenger carriages and dredging for maintenance and increased navigability in the port of Maputo, similarly to the port of Beira.

In the central region, the highlight is the acquisition of two tugboats and one pilot boat that will give greater capacity in the movement of ships accessing the port of Beira as a result of the dredging works carried out in the access channel. Also noteworthy is the Rehabilitation of the quay 2 and 5 fenders at Port of Beira, as well as the acquisition of a modern vessel traffic control

a Reabilitação das Defensas dos Cais 2 e 5 no Porto da Beira, bem como a Aquisição de um Sistema moderno de controlo de tráfego de navios, designado, VTS, que irá melhorar a segurança e dinamizar a celeridade das operações no Porto da Beira, tudo isso avaliado em 22 milhões de dólares.

Está, igualmente, em curso a aquisição de cinco locomotivas que vão melhorar a capacidade de tracção no sistema ferroviário local que integra a linha de Machipanda e de Sena.

"Na linha de Machipanda estamos a investir para garantir que as locomotivas que vamos adquirir possam circular com segurança. Só a reabilitação desta linha vai custar-nos 200 milhões de dólares e queremos que até Agosto de 2019 o projecto de reabilitação esteja fechado", sustenta Matabel.

Referindo-se ao Norte, o PCA do CFM fez saber que com aquisição dos dois Rebocadores para o Porto da Beira, permitiu que um dos Rebocadores que estavam em operação naquele Porto, juntamente com o barco Piloto fossem deslocados para Pemba onde se espera haja maior demanda dos serviços nos próximos tempos.

É que depois da reabilitação do Porto de Pemba, o que se pretende é que haja acesso para os navios de grande calado e esses vão precisar de mais esforço em termos de equipamento para poder acostar com maior segurança.

"Isso orientou-nos a adquirir dois Rebocadores de maior capacidade para facilitar as manobras e estamos a adquirir um sistema de controlo de navios quando estiverem no cais. Queremos garantir assim que os comandantes dos navios estejam a vontade em termos de segurança dos seus equipamentos na entrada e saída", apontou Miguel Matabel.

Estes equipamentos e obras realizadas irão tornar o Porto de Pemba mais moderno e competitivo e melhorar a segurança portuária baseada no ISPS Code. Cite-se o melhoramento do Sistema de iluminação e instalação da vedação do Recinto Portuário, aquisição de camião bombeiro para combate a incêndios, reposição das defensas e cabeços de amarração, aquisição de 2 tractores de reboque, de 2 spreaders, dos quais um de 20 e outro de 40. Foram efectuadas também aquisições de um Reach stacker de 45 ton e de um forklift de 40 ton, entre outras obras.

system, called VTS, which will improve safety and will speed up operations in the Port of Beira, all this amounts to 22 million dollars.

The acquisition of five locomotives that will improve traction capacity on the local rail system on the Machipanda and Sena lines is also underway.

"In the Machipanda line we are investing to ensure that the locomotives we are going to acquire can move safely. Rehabilitation of this line alone will cost US $ 200 million and we want the rehabilitation project to be finished by August 2019,"says Matabel.

Referring to the North, CFM CEO noted that with the acquisition of the two Tugboats to Beira Port allowed that one of the Tugboats operating in that port, along with the Pilot boat, to be displaced to Pemba where it is expected a greater demand for services in the near future.

After the rehabilitation of the Port of Pemba, the aim is to give access to the large draft ships and these will need more effort in terms of equipment to be able to dock more safely.

"This has led us to purchase two larger capacity Tugboats to facilitate manoeuvring and we are acquiring a ship control system for when they are at the dock. We want to make sure that the ship's captains are comfortable with the safety of their equipment on entering and exiting, "said Miguel Matabel.

This equipment and the works done, will make Pemba Port more modern and competitive and will improve port security based on the ISPS Code. Mention should be made of the enhancement of the Enclosure and Lighting system of the Port Enclosure, acquisition of the fire truck, replacement of fenders and mooring bollards, acquisition of 2 towing tractors, 2 spreaders, one of 20 tons and another of 40 tons. Purchases were also made of a 45 tons reach stacker and 40 tons forklift, among other works.

CFM e parceiros distinguidos com o prémio Platina

CFM and Partners received the Platinum Award

A Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), em conjunto com outras empresas integrantes do Corredor de Maputo, designadamente, TFR, MPDC e Grindrod, foi distinguida, em Maio de 2019, com o prémio Platina. Platina é a mais alta distinção anualmente atribuída pela Revista Logistics News, uma publicação que é originária da África do Sul.

Contou para esta premiação o trabalho a nível de desempenho registado nos últimos cinco anos no Corredor de Maputo.

"O desempenho de 2013, especificamente para o Corredor de Maputo, foi analisado internamente e várias entrevistas foram realizadas com as partes interessadas para compreender as iniciativas empreendidas no sentido de aumentar os volumes em mais de 50 por cento durante os últimos cinco anos", justificam os organizadores do Prémio. Os mesmos acrescentam ainda que o alinhamento entre todas as partes interessadas no Corredor, a colaboração entre o operador ferroviário da África do Sul (Transnet Freight Rail) e o CFM,

The company Ports and Railways of Mozambique (CFM), together with other member companies of the Maputo Corridor, namely TFR, MPDC and Grindrod, was distinguished in May 2019 with the Platinum Award. Platinum is the highest annual award given by Logistics News Magazine, a publication from South Africa.

This award counted the work on the performance volume recorded over the past five years on the Maputo Corridor.

"The 2013 performance volume, specifically for the Maputo Corridor, was reviewed internally and a number of stakeholders' interviews were conducted to understand initiatives undertaken to increase volumes by more than 50 percent over the last five years", justified the organizers of the Award. They also add that alignment between all Corridor stakeholders, collaboration between the South African rail operator (Transnet Freight Rail) and CFM, as well as MPDC and Grindrod, were also taken into account.

"TFR, CFM, MPDC and Grindrod worked

bem como o MPDC e a Grindrod, também foram tidos em conta.

"A TFR, o CFM, o MPDC e a Grindrod trabalharam conjuntamente neste projecto para voltar a transportar as 'commodities' a granel pela ferrovia. Como resultado, o Corredor aumentou os volumes ferroviários entre a África do Sul e Moçambique", acrescenta a publicação Logistics News.

Reagindo a este prémio, o Administrador para a área Operacional do CFM, Eng.º Agostinho Langa Júnior, considera que: "o CFM, sendo parte integrante do Corredor de Maputo, congratula-se com esta premiação que servirá para estimular os esforços que a Empresa vem desenvolvendo ao investir na reabilitação de infra-estruturas (linhas e pontes); na aquisição de material circulante (locomotivas e vagões) e na modernização dos sistemas de comunicação".

Langa Júnior acrescentou que estes investimentos têm como fim o aumento da capacidade ferroviária e a circulação de comboios com segurança e com menor tempo de trânsito. Foi assim que os Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique viram os seus volumes no Corredor a aumentar em 59%, nos últimos cinco anos, passando de 4.3 milhões de toneladas para 6.9 milhões de toneladas.

Refira-se que em Novembro de 2017, o Presidente do Conselho de Administração do CFM, Miguel Matabel, acompanhado pelo Administrador Operacional e outros quadros da Empresa, deslocou-se à África do Sul para, em conjunto com a congénere sul-africana TFR, discutir mecanismos para o aumento de cargas para o Porto de Maputo, através da Linha de Ressano Garcia, uma iniciativa que se apresenta recorrente tendo em vista a angariação de mais tráfego, à semelhança do que aconteceu em 2018, quando o PCA do CFM se deslocou ao Zimbabwe para a realização de encontros com a NRZ e a ZIMASCO.

A Logistics News é a única Revista na África do Sul que auxilia empresas na busca de excelência, fornecendo artigos sobre liderança de pensamento, estudos de caso, resenhas de livros e informações sectoriais, e sobre logística eficaz e gestão da cadeia de fornecimento e suprimentos.

together on this project to re-transport bulk commodities by rail. As a result, the Corridor has increased rail volumes between South Africa and Mozambique, "adds the publication Logistics News.

Reacting to this award, CFM Board Director for operations Agostinho Langa Júnior, Eng. believes that: "CFM, being an integral part of the Maputo Corridor, welcomes this award that will serve to stimulate the efforts that the Company has been making In form of investments in the rehabilitation of infrastructures (lines and bridges); the acquisition of rolling stock (locomotives and wagons) and the modernization of communication systems".

Langa added that these investments are intended to increase rail capacity and to move trains safely and with shorter transit times. This is how Mozambique's Ports and Railways saw their Corridor volumes increase by 59% over the past five years, from 4.3 million tons to 6.9 million tons towed.

In November 2017, CFM's CEO Miguel Matabel, accompanied by the Chief Operating Officer and other Company staff, travelled to South Africa to, together with the South African counterpart TFR, discuss mechanisms for increasing cargo to Maputo Port through the Ressano Garcia Line, a recurring initiative aimed at raising more traffic, as happened last year when CFM's CEO travelled to Zimbabwe to hold meetings with NRZ and ZIMASCO.

Logistics News is the only magazine in South Africa that assists companies in their quest for excellence by providing thought leadership articles, case studies, book reviews and sectorial information, and effective logistics and supply chain management.

Em Conselho de Directores

CFM traça estratégias e avalia cumprimento do Plano Estratégico

Board of Directors

CFM outlines strategies and assesses compliance with Strategic Plan

Reunida no XXIII Conselho de Directores, nos dias 4 e 5 de Abril de 2019, na cidade de Maputo, a Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) anunciou ter alcançado um total de rendimentos e ganhos de 18.8 mil milhões de meticais, o que representa um cumprimento de 100% do planificado para o ano de 2018, cujos resultados operacionais se mostram positivos ao se situarem em cerca de 2.5 mil milhões de meticais.

Segundo o Presidente do Conselho de Administração estes resultados foram conseguidos graças ao engenho e arte de todos os colaboradores, desde o nível Estratégico ao Operacional no manuseamento de cargas nos sistemas ferroviário e portuário dos corredores sob gestão do CFM.

Em termos de manuseamento de cargas nos terminais sob gestão do CFM, foram manuseados, em 2018, cerca de 7.5 milhões de toneladas métricas, representando um crescimento acima do plano em 9%, um incremento de 19% em relação ao ano de 2017, cujo manuseamento se situou em 6.3 milhões de toneladas métricas.

O sistema portuário global registou, em 2018, um crescimento de 5.5%, ao ter atingido cerca de 46 milhões de toneladas métricas manuseadas, contra cerca de 44 milhões de toneladas métricas manuseadas, em 2017.

Em relação ao sistema ferroviário, nos corredores sob gestão do CFM (Sul e Centro), foram transportadas cerca de 11.4 milhões de toneladas líquidas, superando o plano em cerca de 9% e tiveram uma variação positiva de pouco mais de 2% do transportado em 2017, que se tinha quedado em cerca de 11.1 milhões de toneladas líquidas.

Relativamente ao sistema ferroviário no global, incluindo as duas concessionárias da região Norte, em 2018, foram transportadas cerca de 23.7 milhões de toneladas líquidas, correspondendo a um crescimento de 6.4% da realiza..o de 2017, que se fixou em 22.3 milhões de toneladas líquidas.

Para a Empresa, estes resultados representam a seriedade do trabalho desafiante que está a ser realizado pelo CFM. Facto que aumenta a confiança, a responsabilidade de continuar a registar os índices de

Gathered at the 23rd Board of Directors on 4 and 5 April 2019 in Maputo city, the company Ports and Railways of Mozambique (CFM) announced it had achieved a total income and gains of 18.8 billion meticais, This represents a 100% compliance with the planned for 2018, with positive operating results at around 2.5 billion meticais.

According to the Chairman of the Board of Directors these results were achieved thanks to the expertise and art of all employees, from the Strategic to the Operational level in the cargo handling in the rail and port systems of the corridors under CFM management.

In terms of cargo handling at CFM managed terminals, around 7.5 million metric tons were handled in 2018, a 9% increase over the plan, an increase of 19% over 2017, with 6.3 million metric tons.

In 2018, the global port system grew by 5.5%, reaching around 46 million metric tons handled, compared to about 44 million metric tons handled in 2017.

Regarding the rail system, in the corridors managed by CFM (South and Center), around 11.4 million net tons were transported, surpassing the plan by about 9% and having a positive variation of just over 2% of the transported in 2017, which had fallen to around 11.1 million net tons.

Regarding the rail system as a whole, including the two Northern concessionaires, in 2018, around 23.7 million net tons were transported, corresponding to a 6.4% growth in 2017, fixed 22.3 million net tons. .

For the company, these results represent the seriousness of the challenging work being done by CFM. Confidence-building, the responsibility to continue to record growth rates and thereby also to contribute to the sustainable development of the country.

Realization of Strategic Plan is satisfactory

CFM welcomed the achievement of the Strategic Plan for the 2018-2020 period, thanks to the commitment of all employees. This Strategic Plan foresees, in 3 years, the acquisition of a series of equipment, construction and / or rehabilitation of railway

crescimento e, por via disso, continuar também a contribuir para o desenvolvimento sustentável do país.

Concretização do Plano Estratégico está a ser satisfatória

O Conselho de Directores apreciou com satisfação a concretização do Plano Estratégico para o triénio 2018-2020, graças ao empenho de todos os colaboradores. Este Plano Estratégico prevê efectuar, em 3 anos, a aquisição de uma série de equipamentos, construção e/ou reabilitação de infraestruturas ferroviárias bem como, a aquisição de material circulante, num investimento com fundos próprios cifrado em 2.9 mil milhões de meticais.

Nesta edição, trazemos o trabalho desenvolvido por cada pelouro no cumprimento do Plano Estratégico da Empresa e que possibilitou o alcance dos resultados acima expostos.

infrastructures as well as the acquisition of rolling stock, in a capital investment of 2.9 billion meticais.

In this issue, we show the work developed per each area in the fulfilment of the company's Strategic Plan and which made it possible to achieve the above results.

Dr. Joaquim Zucule, Administrador Executivo para Área de Administração e Finanças, Participações e Planificação

Dr. Joaquim Zucule, Executive Board Director of Administration and Finance, Shareholding and Planning Areas.

2018 esteve cheio de desafios na perspectiva financeira

O Dr. Joaquim Uelemo Zucule começou por explicar que o seu pelouro esteve, durante o ano de 2018, focalizado naquilo que é o Plano Estratégico (2018-2020).

"O ano de 2018 foi de muitos desafios na perspectiva financeira. Tínhamos cerca de USD 86 milhões para investimentos a ser feito somente com fundos próprios e a partir daquele valor tínhamos que aplicá-lo correctamente e gerar outros activos", sublinhou.

Dentre as actividades prioritárias realizadas, o Dr. Joaquim Zucule aponta a requalificação do porto de Pemba, através da aquisição de novos equipamentos e torres de iluminação do recinto portuário. A compra de material circulante (locomotivas e vagões), rebocadores e equipamentos estiveram no foco dos investimentos da Empresa. Também houve a dragagem de emergência do Porto da Beira onde, num único exercício económico, foram aplicados cerca de 33 milhões de dólares.

"Fora isto, a Empresa conseguiu gerar dividendos

2018 was full of challenges from a financial perspective

Dr. Joaquim Uelemo Zucule began by explaining that his role was, during 2018, focused on what is the three-year Strategic Plan (2018-2020).

"2018 was a challenging year from a financial perspective. We had about USD 86 million for investments in own funds alone, from that amount we had to invest and generate other assets," he said.

Among the priority activities carried out, Mr. Joaquim Zucule points the refurbishment of the port of Pemba, through the acquisition of new equipment and the lighting of the port area. The purchase of rolling stock (locomotives and wagons), tugs and equipment were the focus of the Company's investments. There was also the emergency dredging of the port of Beira where, in a single economic year, around USD 33 million were invested.

"Out of all this, the company was able to generate dividends that paid to the state in 2018 as it has been in recent years. This means that in the financial area activity, the first step is to carefully identify investments that have a two-way impact. I) Generate traffic

que pagou ao Estado em 2018 como tem sido nos últimos anos. Significa que, na actividade da área financeira, o primeiro passo é identificar, duma forma criteriosa, os investimentos que têm impacto em dois sentidos. I) Gerar tráfego e II) Garantir rápidos retornos".

No entender do Administrador do Pelouro de Finanças, Planeamento e Estatística, a "Empresa não podia aplicar o valor num armazém que depois ficaria muito tempo à espera de mercadoria para gerar lucros".

Especificamente, e de acordo com o mesmo, o seu pelouro, fora da programação específica da Tesouraria, tinha que atacar com muita clareza e firmeza a questão das cobranças aos clientes. Também tinha que melhorar bastante o controlo interno e para isso tinha que estar focalizado naquilo que é a aplicação desses recursos financeiros em diversas áreas prioritárias com a devida urgência os investimentos dentro do prazo acordado no Plano Estratégico.

O Dr. Zucule promete que, em 2019, o pelouro que dirige vai continuar a consolidar os investimentos que transitaram do ano passado para este ano, ao mesmo tempo que pretende consolidar o sistema de gestão financeira, sobretudo na colocação dos recursos que viabilizem todo o investimento que está em curso.

Pretendemos melhorar e consolidar a implementação do sistema de gestão integrada que está em uso em todas as Direcções Executivas. Também queremos continuar a acompanhar a evolução do ambiente macroeconómico do País e da região.

Ele sustenta que, no exercício findo, a Empresa investiu muito no material circulante pelo que existe a necessidade de ir acompanhando o desempenho da região. Destaca, entretanto, que a situação do Zimbabwe continua muito preocupante sobretudo, porque, tanto na Linha de Machipanda como na Linha do Limpopo, não se está a gerar grandes volumes para os portos nacionais daí a necessidade de se concentrar atenções sobre o que se passa nessa economia.

A nível interno, o CFM tem entre os principais clientes as açucareiras pelo que precisamos continuar a consolidar a relação que existe trazendo a carga para os portos. "Ainda na parte portuária temos que ter cuidado com as tarifas tendo em conta uma série de imposições aduaneiras e no Norte, a Empresa deve estar atenta ao Porto de Pemba para ver o que está a acontecer porque hoje a grafite passa por Nacala ao invés de Pemba, onde já investimos bastante. Significa que temos de estar atentos para maximizar os nossos investimentos", concluiu.

and II) Ensure quick returns."

In the Finance Planning and Statistics Executive Board Director's view, the "Company could not use the amount in a warehouse that would then wait for a long time for goods to generate profits."

Specifically, and according to him, his area of business, apart from specific treasury programming, had to attack very clearly and firmly the issue of customer collection owed. It also had to greatly improve internal control system and for that it had to be focused on what is the use of these funds in various priority areas with due urgency to direct the investments within the timeframe agreed in the Strategic Plan.

Mr. Zucule promises that, by 2019, the area he administers will continue to consolidate the investments transiting from last year to this year, while at the same time intending to consolidate the financial management system, especially in the allocation of resources that make the entire ongoing project viable.

"We intend to improve and consolidate the implementation of the integrated management system that is in use in all Executive Directorates. We also want to continue following the evolution of the macroeconomic environment of the country and the region".

Furthermore, he argues that during the year ended, the company invested heavily in rolling stock, so there is a need to keep up with the region's performance. He points out, however, that the situation in Zimbabwe remains very worrying above all because, both on the Machipanda and Limpopo lines, large volumes are not being generated for national ports, hence the need to focus on what is happening in that economy.

Internally, CFM has the sugar mills among its main customers, so we need to continue consolidating the relationship that brings cargo to the ports. "Still on the port side we have to be careful about the tariffs taking into account a series of customs duties and in the North, the company should be watching the Port of Pemba to see what is happening because today the graphite passes through Nacala instead of Pemba, where we already invested a lot. It means we have to be vigilant to maximize our investments, "he concluded.

Eng. Anísio Lopes Bainha, Administrador Executivo do Pelouro de Estudos de Engenharia, Património e Projectos

Eng. Anísio Lopes Bainha, Executive Board Director for Engineering Studies, Heritage and Projects Area

Adoptamos maior rigor nos planos e projectos

O Eng. Anísio Bainha explica a importância do pelouro de Estudos de Engenharia, Património e Projectos (EEP), considerando tratar-se duma área estratégica para o CFM, quer nos planos de investimento quer nas manutenções, onde tem de haver um controlo rigoroso de modo a que os projectos implementados resultem em maior produtividade e ganhos significativos.

Durante o exercício findo foram realizadas manutenções normais na Linha do Limpopo, estão em construção vedações na Estação da Gare de Mercadorias. "Reabilitamos o viaduto da Manhiça danificado devido aos vários embates de veículos na estrutura, por falta de o observância do gabarito existente. Ao longo da linha foram executadas passagens hidráulicas para minimizar os danos em caso de chuvas".

Na linha de Ressano Garcia, foram reconstruídas as pontes dos Km (quilometro) 68+300 e 81+340 para o aumento da capacidade de 18,5 para 27 toneladas por eixo e a primeira é dupla e esta duplicação inclui a plataforma da via até a estação de Movene. Também está em curso a colocação de aparelhos de mudança de via (AMV) com travessas de betão, ao invés das que são de madeira.

Nos últimos anos, segundo o Eng. Anísio Bainha, o CFM tem estado a fazer um grande investimento na Linha de Ressano Garcia tendo sido reabilitadas as pontes dos Kms 61+900 e 71+600 parcialmente e reconstruídas

We adopted greater rigor in plans and projects.

Anísio Bainha, Eng. explains the importance of Engineering, Heritage and Project Studies (EEP), considering that it is a strategic area for CFM, both in investment plans and in maintenance, where there must be strict control so that implemented projects result in higher productivity and significant gains.

During the year ended, normal maintenance works were carried out on the Limpopo Line, fences are being built at Gare de Mercadorias Station. "We rehabilitated the Manhiça Bridge seriously affected by frequent collisions on its structure due to road user negligence and disrespect to the existing templet. Along the Limpopo Line hydraulic passages were made to minimize damages in the event of rains".

On the Ressano Garcia line, the 68+300 and 81+340 km (kilometer) bridges were rebuilt to increase their capacity from 18.5 to 27 tonnes per axle and the first is of double track where the doubling includes the whole line up to Movene Station. There are also ongoing placement of AMV turn out devices with concrete sleepers instead of wooden ones.

In recent years, according to Anísio Bainha, Eng. CFM has been making major investments in the Ressano Garcia Line, having rehabilitated the 71+600 bridge, partially the 71+900 and rebuilt the bridges in kilometres 26+900, 74+100 and 78+750.

In addition to the reconstruction, these works of

as pontes nos Kms 26+900, 74+100 e 78+650.

Para além da reconstrução, estas obras de arte beneficiaram dum reforço de capacidade para o suporte de carga por eixo. *"Agora passamos para uma capacidade de 27 toneladas por eixo contra as 18.5 toneladas anteriores".*

Para além das pontes, a Empresa CFM tem estado a aumentar as linhas de cruzamento. "Fizemos isso na Estação de Ressano Garcia para haver maior operacionalidade. Estamos a fazer a reabilitação da estação e balneários na Moamba; fizemos um acréscimo nas linhas de Bossa e depois as vedações do Porto de Maputo, está em curso a vedações do Porto da Matola, estações da Machava e Matola Gare.

Na Linha de Goba, a Empresa investiu na recolocação do tabuleiro do Km 17+100 que se deslocou em relação ao eixo e isso foi feito com fundos próprios do CFM em regime de auto construção. *"Fizemos igualmente, a intervenção na fábrica de travessas de Umbeluzi em Boane, alteramos a gestão, o que nos permite termos agora uma maior capacidade de produção".*

No Norte, a Empresa CFM está a fazer, segundo o Eng.º Bainha, referiu que em Nacala, estão em curso obras alargamento e melhoramento do Porto, estas financiadas pela Agência Japonesa para a Cooperação Internacional (JICA), nas quais o CFM faz parte do acompanhamento e fiscalização.

Falando do porto de Pemba, a fonte referiu que este foi completamente reestruturado estando agora a beneficiar da colocação de cabeços de amarração, defensas, da vedação, iluminação e ainda da reabilitação do sistema de drenagem do pavimento.

Bainha garante que, como resultado das intervenções realizadas, o porto de Pemba está preparado para receber a grafite que continua a ser exportada via Nacala. *"Fize-mo-lo porque acreditamos que usando Pemba, a distância fica mais curta e evita-se a danificação precoce das estradas. O porto de Pemba foi reforçado em infra-estrutura e em equipamentos".*

Falando da linha de Machipanda, a fonte recordou que esta tem 317 quilómetros e, neste momento, a capacidade é de 16,5 toneladas por eixo, em travessas de madeira, betão e metálicas. *"Atendendo a que queremos aumentar a capacidade de carga, mesmo sabendo que o Zimbabwe poderá "acordar", queremos colocar esta linha ao nível óptimo de padrões operacionais e vamos substituir as travessas para que sejam todas elas de betão. Vamos implementar mudanças de vias em betão e vamos balastrá-la".* Detalhou o Eng. Bainha, clarificando que a substituição de travessas confere à linha maior art have benefited from increased axle load capacity. *"We now moved to a capacity of 27 tons per axle against the previous 18.5 tons per axle."*

In addition to the work on the bridges, CFM has been increasing the intersection lines. "We did this at Ressano Garcia Station to turn the lines more operational. We are rehabilitating the station and changing rooms in Moamba; we made an addition to the Bossa lines and then the Maputo Port, the Matola Port, Machava Station and Matola Gare fencing is under construction.

In the Goba Line, the company invested in the replacement of deck of at Km 17+100 that had moved aside from the axle and all this done with CFM's own funds under auto construction regime. *"We also intervened at the Goba sleeper's factory, changing the management, what allows us to have greater production capacity now."*

In the North, precisely In Nacala the enlargement and improvement works of the port are in due course financed by the Japanese Agency for International Cooperation (JICA), in which the CFM does monitoring and supervision.

Speaking of the port of Pemba, the source said that it was completely restructured and is now benefiting from the laying of mooring heads, fenders, fencing and rehabilitation of drainage systems in gutters and pavement.

Bainha ensures that, as a result of the interventions, the port of Pemba is prepared to receive graphite that keeps being exported via Nacala. *"We did it because we believe that by using Pemba, the distance is shorter and early road damage is avoided. The port of Pemba has been reinforced in infrastructure and equipment. "*

Speaking of the Machipanda line, the source recalled that it is 317 kilometres long and, now, the axle capacity is 16.5 tons in wooden, concrete and metal sleepers. *"Given that we want to increase the carrying capacity, even though Zimbabwe may wake up, we want to bring this line up to optimal operating standards and we will replace the sleepers so that they are all in concrete. We will replace the wooden turn out devices by concrete and we will ballast it"*, detailed Eng. Bainha, clarifying that the replacement of sleepers gives the line higher quality, safety and durability.

Our interlocutor also spoke of the expectations of the sector he leads, of receiving, in the near future, of two tamping and ballast regulator machines that are under construction in South Africa. He explained

qualidade, segurança e durabilidade.

O nosso interlocutor falou também das expectativas do sector que dirige que passam pela recepção, nos próximos tempos, de duas atacadeiras e reguladoras de balastro que estão em fabrico na África do Sul. Trata-se, segundo explicou, de materiais que permitem fazer um a manutenção pesada nas linhas. Estes equipamentos vão se juntar a outros que existem, nomeadamente, dois Rebocadores (Savane e Revue), o barco piloto e outros adquiridos no quadro do Plano Estratégico para o Porto da Beira.

Na área do Património, a Empresa está a realizar um trabalho de vulto a fim de inventariar todos activos do CFM, a sua localização e o seu valor, o que permitirá conceber um modelo de gestão com maior controlo dos mesmos.

Pesou muito a reversão do terminal de carvão da Beira

O Engenheiro Langa, administrador da área das Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) e também responsável pelo CFM Centro, sublinhou que 2018 foi o primeiro ano da implementação do Plano Estratégico traçado para o triénio 2018-2020, o qual tem como pontos basilares a melhoria de infra-estruturas e o consequente aumento da produção ferro-portuária.

"De um modo geral, pode-se dizer que a nível operacional os resultados foram satisfatórios ao se atingir um crescimento de mais de 2% na área ferroviária e uma superação da meta em 9%. Maior destaque vai para o Corredor Sul, graças ao bom desempenho da linha de Ressano Garcia", refere.

Acrescenta que o Corredor Centro continua a ressentir-se da saída definitiva da companhia Vale em Novembro de 2017 para o Norte. As operadoras ICVL e Jindal ainda não conseguem exportar, conjuntamente, mais de 2,5 MTPA. A linha de Machipanda, para além da sua reduzida capacidade, continua refém dos problemas económicos do Zimbabwe. Contudo, acredita-se que com a grande reabilitação, cujo início está previsto para este ano, o CFM-Centro poderá gradualmente, ir desviando a carga contentorizada da rodovia para a ferrovia.

Na área portuária, segundo o Eng.º Langa, o crescimento foi de 19% e o plano foi superado também em

that these are materials that allow a heavy attack to be made on the line. These equipment will be added to others, namely, two Tugboats (Savane and Revue), the pilot boat and others acquired under the Strategic Plan for the Port of Beira.

In the area of Heritage, the Company is doing a major job of inventorying all CFM assets, location and value, which will allow us to design a management model and greater control on those assets.

The reversal of Beira's coal terminal weighed heavily

Engineer Langa, Executive Board Director of Information and Communication Technologies (ICT) area and also responsible for the CFM Centre, stated that 2018 was the first year of the implementation of the Strategic Plan outlined for the 2018-2020 triennium, which has as its main key points the improvement of infrastructure and the consequent increase in rail-port production.

"Overall, it can be said that at operational level the results were satisfactory by achieving over 2% growth in the rail area and a 9% overcoming of the target. Greater highlight goes to the Southern Corridor, thanks to the good performance of the Ressano Garcia line", he says.

He adds that the Central Corridor continues to resent Vale's definitive departure to the North in November 2017. ICVL and Jindal are still unable to jointly export more than 2.5 MTPA. The Machipanda line, in addition to its small capacity, remains hostage to Zimbabwe's economic problems. However, it is believed that with the major rehabilitation, which is expected to begin this year, CFM-Center could gradually divert the containerized cargo from road to the rail.

In the port area, according to Eng. Langa, the growth was of 19% and the plan was also surpassed by 9%. A significant contribution to this result was the reversal of TCC8 (Beira Coal Terminal) to CFM.

However, efforts continue to be made this year (2019), to i) increase volumes on the Ressano Garcia line, ii) divert road traffic to the rail (in coordination with MPDC) and iii) regain traffic from Eswatini on the Goba Line. Moreover, IV) increase the volume of fuel cargo in the Sena line, as well as v) stimulate the

Eng. Agostinho F. Langa Júnior, Administrador Executivo para a Área das Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC)

Eng. Agostinho F. Langa Júnior, Executive Board Director of Information and Communication Technologies (ICT)

9%. Contribuiu bastante para este resultado a reversão do TCC8 (Terminal de Carvão da Beira) para o CFM.

Entretanto, os esforços continuam a ser feitos no sentido de este ano (2019) i) aumentar-se os volumes sobre a linha de Ressano Garcia, ii) desviar o tráfego rodoviário para a ferrovia (em coordenação com o MPDC) e, iii) reconquistar o tráfego de Eswatini, na Linha de Goba. E mais, iv) aumentar os volumes de combustíveis na linha de Sena, bem como v) estimular o aparecimento de novos operadores de carvão.

Ainda no âmbito do Plano Estratégico, na área de Informática, decorrem projectos de melhoria das redes em toda a extensão da Empresa, o que torna, hoje, possível comunicar internamente com todas as Direcções Executivas sem recurso a provedores de telefonia. Estão igualmente em curso projectos de melhoria das comunicações na ferrovia tendo em vista o aumento da segurança nas circulações.

"Portanto, é deste modo que julgamos que, em 2019, os desafios serão ainda maiores pois a operação deverá rentabilizar todos os investimentos feitos visando o aumento da produção", concluiu o administrador Agostinho Langa Jr.

emergence of new coal operators.

Also within the scope of the Strategic Plan, in the area of Informatics, there are projects to improve networks throughout the company, which makes it possible today to communicate internally with all Executive Directorates without the use of telephone providers. Projects to improve rail communications are also underway to increase traffic safety.

"Therefore, this is how we believe that in 2019, the challenges will be even greater because the operation should monetize all investments made to increase production", concluded the manager Agostinho Langa Jr.

Dra. Maria Alice Mangore, Administradora Executiva para a área de Assessoria Jurídica, Inspecção, Segurança e Relações Internacionais

Dra. Maria Alice Magore, Executive Board Director of Legal Counseling, Inspection, Security and International Relations

Houve melhorias significativas na angariação do tráfego

Para a Dra. Maria Alice Mangore, responsável pela Direcção Executiva- Sul, o seu pelouro registou, nos últimos três anos, incrementos significativos nos volumes manuseados destacando-se o ano de 2018 com 8.882.727 toneladas líquidas.

Na sua avaliação, a Administradora Maria Mangore considera que esta contribuição podia ter sido ainda melhor se não tivesse ocorrido a redução drástica dos volumes manuseados na Linha do Limpopo, devido à situação vivida actualmente pelo Zimbabwe.

Salientou igualmente que, no ano passado, houve melhorias significativas na angariação de tráfegos junto dos clientes, e na manutenção das infra-estruturas pelo que enaltece a entrega dos trabalhadores em várias frentes de actividades.

Referindo-se ao trabalho específico realizado no ano passado pelo seu pelouro, a mesma fonte indicou

Significant improvements in handling

According to Dr. Maria Alice Mangore, responsible for CFM South, the area under her responsibility registered significant increases in the last three years, specially for the year 2018 with 8,882,727 net tons.

In her assessment, Mrs Maria Mangore considers that this contribution could have been even better if there had not been a drastic reduction in volumes handled on the Limpopo Line due to the current situation in Zimbabwe.

She also pointed out that last year, there were significant improvements in customer traffic capture and infrastructure maintenance, which commends the workers' commitment on various fronts.

Referring to the specific work carried out last year by her department, the same source indicated that there was an increase in traction capacity with acquisition of 5 (five) new locomotives, the purchase of 90

que houve aumento de capacidade de tracção com aquisição de mais 5 (cinco) locomotivas, a compra de 90 vagões, manutenção de meios circulantes, via e outras actividades que, directa ou indirectamente, contribuem para as operações bem como para contactos permanentes com os clientes.

Para potenciar ainda mais a Direcção Executiva Sul com mais meios circulantes, foi assinado um contracto entre o CFM e a Transnet Engineering para a manufactura de 300 vagões cuja entrega está prevista para o final do ano de 2019.

Para o ano de 2019, a Administradora Maria Mangore promete que a Empresa projecta o transporte de cerca de 10.000.000 toneladas líquidas. "Entretanto temos estado muito atentos ao transporte de magnetite face à maior conquista que conseguimos este ano em relação à tarifa, que passou de tarifa de utilização da Linha para tarifa integrada, possibilitando a melhor utilização de locomotivas na Linha de Ressano" e, consequentemente, aumento de receitas para a Empresa.

Sobre a actividade específica visando o resgate de grande parte da carga que continua a circular nas rodovias, Mangore fez saber que, neste momento, o CFM está a finalizar um contrato com uma Empresa que transporta minério de Crómio via rodoviária para o Porto de Maputo no sentido de utilizar o terreno disponível na estação de Ressano Garcia para o manuseamento do minério, facto que vai permitir que esse minério seja transportado via ferroviária a partir de Ressano Garcia.

"Há um trabalho conjunto com a TFR, MPDC e CFM no sentido de aproximar as empresa mineradoras para, em conjunto, criar condições para desviar a carga que actualmente vem a Maputo via rodoviária para a ferrovia", sustentou.

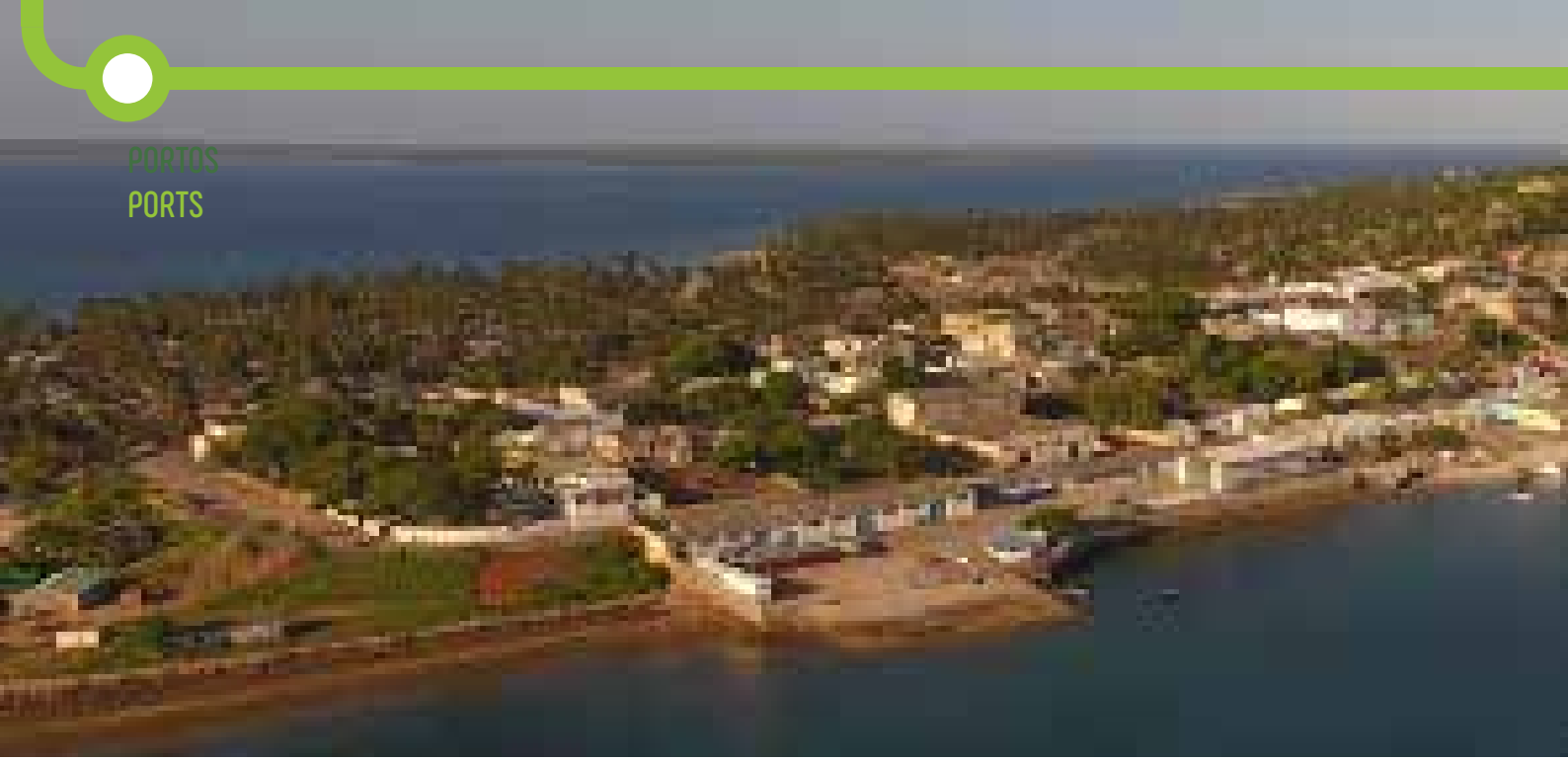
wagons, maintenance of rolling stock, track and other activities that, directly or indirectly, contribute to operations as well as to ongoing customer contact.

In order to further leverage CFM South Executive Directorate with more rolling stock, a contract was signed between CFM and Transnet Engineering for the manufacture of 300 wagons scheduled for delivery by the end of 2019.

For the year 2019, the Executive Maria Mangore promises that the company plans to transport about 10,000,000 net tons. "However, we have been very attentive to magnetite transportation in view of the greatest achievement we have made this year regarding the fare, which went from access fee to integrated fare, enabling better use of locomotives on the Ressano Garcia Line" and hence increased revenues for CFM.

Regarding the specific activity aimed at rescuing much of the cargo that keeps circulating on the highways, Mangore said that CFM is currently finalizing a contract with a company that transports Chrome ore via road to Maputo Port to use land available at the Ressano Garcia station for ore handling, which will allow the ore to be transported by railway from Ressano Garcia.

"There is a joint effort with TFR, MPDC and CFM to bring mining companies closer, to jointly create conditions to divert to rail the cargo that currently comes to Maputo via road," she said.



CFM Norte

Porto de Pemba pronto a receber todo o tipo de carga

CFM North

Port of Pemba ready to receive all types of cargo

O Porto de Pemba, pertencente e operado pela Empresa Pública Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), acaba de beneficiar de uma significativa reabilitação e de ser reforçado com novos equipamentos pesados e modernos, estando apto para manusear grandes quantidades de qualquer tipo de carga, com destaque para grafite, mármore, algodão, madeira e clinker.

The Port of Pemba, owned and operated by the public company Ports and Railways of Mozambique (CFM), has just undergone significant rehabilitation and has been reinforced with new heavy and modern equipment and is now capable of handling large quantities of any kind of cargo, especially graphite, marble, cotton, wood and clinker.

Horácio João & Benjamim Chabualo

Com um investimento avaliado em pouco mais de USD 5 milhões, a modernização teve em vista a facilitação das cargas e o escoamento das mercadorias a partir do Porto de Pemba, ao invés de continuarem a percorrer pouco mais de 400 Km até ao Porto de Nacala com centenas de toneladas por dia, danificando as estradas e gastando tempo e recursos.

Hoje, o Porto de Pemba está preparado para operar 24 horas por dia e pode manusear cerca de 27.000 TEU'S por ano, contra os 18.000 TEUs que eram manuseadas até então.

Situado na terceira maior baía do mundo, a uma latitude de 12° 57' Sul e longitude de 40º 30' Este, o porto de Pemba possui um canal de acesso de 1.800m de Largura navegáveis e 50m de profundidade, tendo sido aberto à exploração em Janeiro de 1957 com a classificação de Porto Secundário.

O porto de Pemba tem um cais com um comprimento de 180 metros e tem a capacidade de manusear, por ano, 64 mil toneladas de carga geral, 18 mil contentores e 7.300 metros cúbicos de combustível e possui outras infra-estruturas no pátio do complexo, capacidade considerada muito reduzida.

Possui ainda uma área não coberta de 15.000 m^2 com capacidade de armazenamento de 800 contentores, excluindo a área de expansão (ex-PTS), armazém coberto com uma área de 1.700m^2 com capacidade de armazenar 3.500 toneladas de carga diversa. Possui ainda a capacidade de 64.000 tons/ano de carga geral, tem a capacidade instalada de 18.000 TEU's/ano de carga contentorizada e descarga de combustíveis líquidos,

Horácio João & Benjamim Chabualo

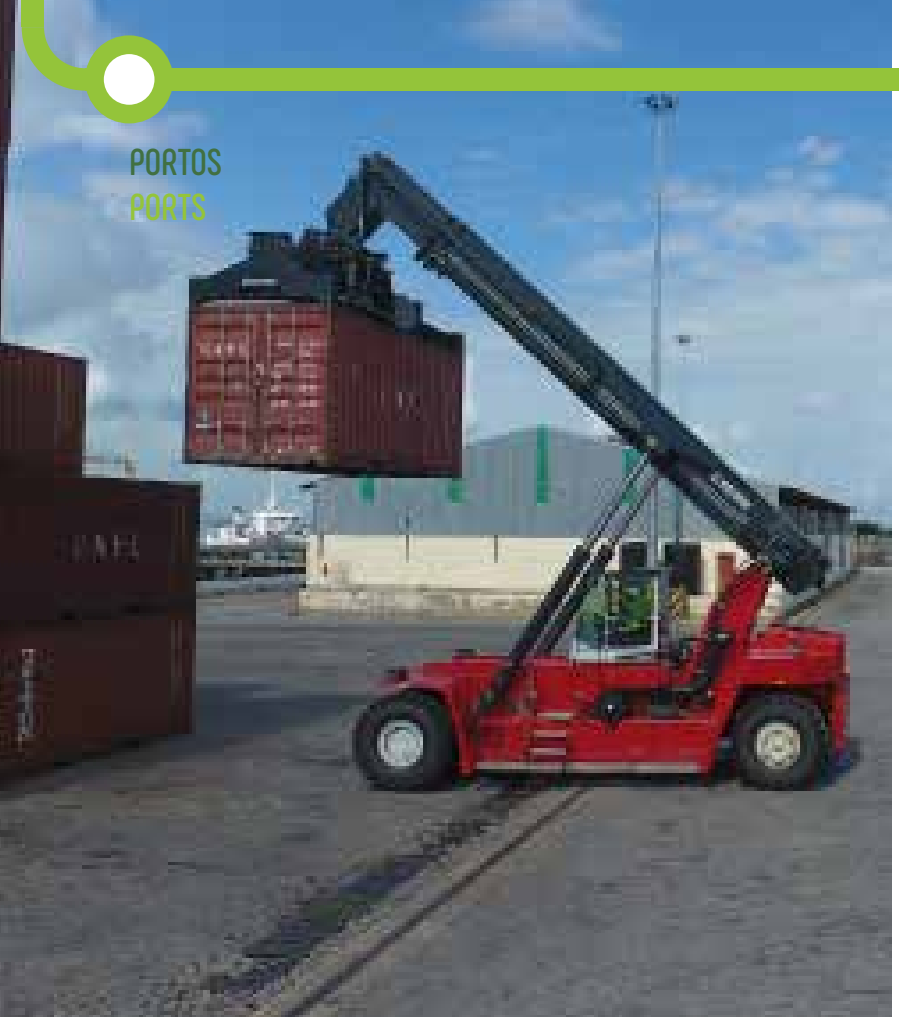
With an investment estimated at just over US $ 5 million, the modernization was aimed at facilitating cargo and moving goods from the Port of Pemba, instead of continuing a little over 400 km to Nacala Port with hundreds of tons a day, damaging the roads and wasting time and resources.

Today, the Port of Pemba is ready to operate 24 hours a day and can handle about 27,000 TEUs per year, compared to the 18,000 TEUs handled before.

Situated in the third largest bay in the world at a latitude of 12 ° 57 'South and a longitude of 40 ° 30' East, the port of Pemba has a navigable 1,800m wide and 50 m deep access channel and has been operational since January 1957 with the classification of Secondary Port.

The port of Pemba has a pier of 180 meters in length and has a capacity to handle 64,000 tons of general cargo, 18,000 containers and 7,300 cubic meters of fuel and it has other infrastructures in the complex, a capacity considered to be very low.

It also has an uncovered area of 15,000 m^2 with a storage capacity of 800 containers, excluding the expansion area (ex-PTS), a covered warehouse with an area of 1,700m^2 with capacity to store 3,500 tons of cargo. It also has a capacity of 64,000 tons / year of general cargo, has an installed capacity of 18,000 TEUs / year of containerized cargo and discharge of liquid fuels, with an installed capacity of 7,300 m^3 and an operational capacity of 5,600 m^3, which is located outside the port enclosure.



com capacidade instalada de 7.300 m^3 e operacional de 5.600 m^3, armazém esse que se localiza fora do recinto portuário.

O porto na actualidade

Actualmente, o porto está a atravessar momentos considerados "históricos" no capítulo da sua existência devido ao aumento de navios que ali atracam e de carga diversa manuseada, facto que se verifica, com incidência, nos últimos dois anos.

Actividades de prospecção de petróleo e gás na Bacia de Rovuma aumentaram a pressão de uso sobre o porto além de recursos mineiros como a grafite e o mármore que são extraídos dos distritos de Ancuabe, Balama e Montepuez e os produtos tradicionais como a madeira, o algodão, a castanha de caju, entre outros.

O manuseamento de equipamento para Cabo Delgado, transportado em navios até ao porto de Pemba, e daqui para as regiões de prospecção, duplicou a actividade do porto representando um grande desafio para o CFM que está a envidar esforços no sentido de atender com eficiência e eficácia à demanda dos clientes.

Só para ilustrar o fluxo de navios que se verifica no porto de Pemba, nos últimos dois anos, a ANADARKO, uma das empresas envolvidas na prospecção de petróleo

The port today

Currently, the port is going through moments considered "historic" in the chapter of its existence due to the increase of ships docking there and of diverse cargo handled, fact that happens with particular incidence, in the last two years.

Oil and gas prospecting activities in the Rovuma Basin have increased pressure on the port as well as mining resources such as graphite and marble extracted from Ancuabe, Balama and Montepuez districts and traditional products such as wood, cotton, cashews, among others.

Handling equipment for Cabo Delgado, shipped to the port of Pemba, and from here to the prospecting regions, has doubled the activity of the port, posing a major challenge for CFM who is making efforts to meet efficiency and effectiveness to customer's demand.

Just to illustrate the flow of ships in the port of Pemba over the past two years, ANADARKO, one of the companies involved in oil and gas exploration in the Rovuma Basin, has docked 100 ships carrying various equipment and cargo, as well as other commercial vessels that docked there.

The company has a mother ship off Mocímboa da Praia, which concentrates human and technical

e gás na Bacia de Rovuma, fez atracar mais 100 navios transportando diverso equipamento e carga, para além de outras embarcações comerciais que ali aportaram.

A companhia possui um navio-mãe ao largo de Mocímboa da Praia, que concentra meios humanos e técnicos para a prospecção. Há outras embarcações de pequeno calado que fazem um vaivém entre aquele navio e o porto, que se ocupam da logística e baldeamento de equipamento.

As melhorias no porto de Pemba incluíram a reabilitação de todo o sistema de iluminação no recinto portuário, como forma de garantir a segurança e as operações 24 horas por dia. Com estas melhorias encontram-se criadas as condições necessárias para responder à crescente demanda, decorrendo um necessário trabalho de 'marketing' junto dos agentes económicos locais e das linhas de navegação para o uso deste potencial instalado.

resources for prospecting. There are other small-draft vessels that make a shuttle between that ship and the port, which deal with logistics and equipment transfer.

Improvements in the Port of Pemba included the rehabilitation of the entire lighting system in the harbour precinct to ensure 24 hour security and operations. With these improvements, the necessary conditions are created to respond to the growing demand, resulting in the necessary marketing work with local economic agents and shipping lines for the use of this installed potential.

A aposta na modernização do porto de Nacala

The bet on the modernization of the Nacala Port

Foi lançada, no dia 3 de Outubro de 2018, a primeira pedra para a reabilitação do porto de Nacala, na província de Nampula, cerimónia dirigida pelo ministro dos Transportes e Comunicações, Carlos Mesquita.

On October 3, 2018, the foundation stone was laid for the rehabilitation of the Nacala Port in Nampula province, a ceremony led by the Minister of Transport and Communications, Carlos Mesquita.

O projecto de reabilitação do porto de Nacala, que compreende as fases I e II, com a duração de 36 meses, é orçado em 273,6 milhões de dólares norte-americanos, e conta com o apoio da Agência Internacional de Cooperação do Japão (JICA). A expectativa é que a reabilitação venha a ter um grande impacto social na região, bem como um impacto económico, na medida em que irá envolver 400 trabalhadores moçambicanos e 56 estrangeiros.

Na ocasião do lançamento da primeira pedra da reabilitação, Carlos Mesquita referiu que a mesma não deve ser vista como um empreendimento meramente económico, mas como algo importante e com real impacto social.

"Durante as obras, projectam-se oportunidades directas de emprego para um universo de 400 trabalhadores nacionais, além da dinamização de negócios na cidade de Nacala, para os fornecedores de vários serviços", explicou o ministro a propósito.

Mesquita destacou que o porto de Nacala é estratégico dada a sua localização geográfica e que as obras lançadas correspondem às duas fases seguintes, após a reabilitação de emergência ocorrida entre Fevereiro de 2014 e Setembro de 2015, graças a um

The 36-month Nacala Port Rehabilitation Project, which comprises phases I and II, is budgeted at US $ 273.6 million and is supported by the Japan International Cooperation Agency (JICA). Rehabilitation is expected to have a major social impact in the region, as well as an economic one, as it will involve 400 Mozambican and 56 foreign workers.

On the occasion of the laying of the foundation stone of the rehabilitation, Carlos Mesquita said that it should not be seen as a purely economic enterprise, but as something important and with real social impact.

"During the construction work, direct employment opportunities are projected for a universe of 400 national workers, as well as the promotion of business in the city of Nacala for the providers of various services," said the minister.

Mesquita stressed that the Nacala Port is strategic given its geographical location and that the works launched correspond to the two phases following the emergency rehabilitation between February 2014 and September 2015, thanks to a donation from Japan worth $ 32.6 million.

As a result of the interventions already carried out, the fuel terminal capacity increased from 500 cubic meters to 1,200 cubic meters per hour. In cargo

donativo do Japão no valor de 32.6 milhões de dólares norte-americanos.

Como impacto das intervenções já realizadas, a capacidade no terminal de combustíveis passou de 500 metros cúbicos para 1.200 metros cúbicos por hora. No manuseamento de carga estão criadas as condições necessárias para que durante a realização das obras nas fases I e II, o porto continue a operar com a capacidade instalada de cerca de três milhões de toneladas por ano.

Porto de Nacala como eixo de acesso à Ásia e Médio Oriente

O titular da pasta dos Transportes e Comunicações, Carlos Mesquita, entende que o porto de Nacala tem potencial para se tornar num ponto nodal das rotas de transporte marítimo e consequentemente facilitar o acesso aos mercados internacionais do leste e sul da Ásia e ao Médio Oriente.

"Nacala passará a constar do mapa dos portos mais competitivos da região com uma capacidade de manuseamento de contentores acima de 250 mil por ano contra os actuais 170 mil e a atracação de navios de grande porte até 120 mil toneladas", frisou o ministro dos Transportes e Comunicações.

handling, the necessary conditions are created so that during the phase I and II works, the port will continue to operate with an installed capacity of about three million tons per year.

Nacala Port as a hub for access to Asia and the Middle East

The holder of the Transport and Communications portfolio, Carlos Mesquita, understands that the Nacala Port has the potential to become a nodal point for maritime transport routes and thus facilitate access to international markets in East and South Asia and the Middle East.

"Nacala will appear on the map of the most competitive ports in the region with a container handling capacity of over 250,000 per year against the current 170,000 and the berthing of large ships up to 120,000 tons," said the Minister of Transport and communications.

In turn, CFM's Chairman, Eng. Miguel Matabel assured that, from CFM's side, everything will be done to capitalize on the investment made. *"We will be able to capitalize on the investment we have made through*

Por seu turno, o presidente do Conselho de Administração do CFM, Eng. Miguel Matabel garantiu que, da parte do CFM, tudo será feito no sentido de capitalizar o investimento realizado. *"Saberemos capitalizar o investimento que fizemos através da criação da Unidade de Implementação do Projecto de Reabilitação do Porto de Nacala, porque estamos cientes das potencialidades que este Porto irá oferecer, o que nos permitirá uma actuação mais competitiva no mercado".*

O porto de Nacala faz parte do Corredor de Desenvolvimento de Nacala e dispõe actualmente de capacidade para processar 900 mil toneladas de carga diversa, estando ainda a ser utilizado pela Vale Moçambique na exportação do carvão extraído em Moatize, na província de Tete.

A maior parte da carga que transita pelo Porto, além do carvão, provém do Malawi que, não dispondo de acesso directo ao mar, utiliza a infra-estrutura para importar e exportar parte dos produtos de que necessita, como sejam: adubos, açúcar, trigo, clínquer e tabaco.

Estiveram presentes no evento que marcou o início da reabilitação do Porto de Nacala, entre outras entidades, o embaixador do Japão acreditado em Moçambique, Toshio Ikeda, bem como um representante da JICA, Agência financiadora do Projecto.

the creation of the Nacala Port Rehabilitation Project Implementation Unit, because we are aware of the potential this port will offer, which will allow us to perform more competitively in the market."

The Nacala Port is part of the Nacala Development Corridor and currently has the capacity to process 900,000 tons of cargo, and is still being used by Vale Mozambique to export coal mined in Moatize, Tete province.

Most of the cargo going through the port, coal aside, comes from Malawi which, having no direct access to the sea, uses the infrastructure to import and export some of the products it needs, such as fertilizers, sugar, wheat, clinker and tobacco.

Present at the event marking the beginning of the rehabilitation of Nacala Port, among other entities, the Japanese-accredited ambassador of Japan, Toshio Ikeda, as well as a representative of JICA, the Project's funding agency.

Investimentos no porto da Beira reforçam capacidade de manuseamento de cargas

Investments in Port of Beira reinforce cargo handling capacity

Numa parceria público-privada entre a Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) e a Cornelder de Moçambique, estão em curso, na zona centro do país, obras de construção e reabilitação de diversas infra-estruturas do sistema ferro-portuário. Nos últimos 10 anos o investimento que procura incrementar a carga ferroviária a nível interno e do hinterland (Zimbabwe, Zâmbia, Malawi e R.D. Congo) atingiu quase um bilião de dólares norte-americanos.

In a public-private partnership between the company Ports and Railways (CFM) and Cornelder of Mozambique, construction and rehabilitation of various rail-port infrastructure are underway in the central part of the country. Over the past 10 years, investment seeking to increase domestic and hinterland rail freight (Zimbabwe, Zambia, Malawi and DRC) has reached nearly one billion US dollars.

Horácio João

Em menos de 10 anos, os investimentos em infra-estruturas, no sistema ferro-portuário da Zona Centro, ultrapassaram USD 740 milhões dólares. Se se incluir o plano de aquisição de dois gigantes rebocadores, os investimentos neste espaço de tempo podem rondar um bilião de dólares, representando um esforço notável por parte do CFM no sentido de potenciar e impulsionar a cadeia de serviços neste sector. Este investimento permite que navios de maior calado (até 60 mil TBA) voltem a atracar no porto da Beira 24 horas por dia.

À semelhança da reabilitação e aumento de capacidade da Linha de Sena de 6.5 para 20 milhões de toneladas por ano, está previsto ainda para este ano (2019) o arranque do projecto de reabilitação da Linha de Machipanda, devendo a sua capacidade passar de 1 (um) para 3 (três) milhões de toneladas por ano, com a aplicação de USD 150 milhões financiados pelo CFM e parceiros.

A dragagem de emergência do canal de acesso, cais e bacias de manobras no porto da Beira já terminaram e o porto está pronto para receber navios de maior calado (até 60 mil TBA), contra os 33 mil TBA antes da dragagem.

Melhorias recentes

Em 2018, foi reconstruído e ampliado o cais de rebocadores que vai contar com dragagem tendo em vista a acomodação de navios do CFM, EMODRAGA e INAIHNA. Para receber navios de maior calado, foram substituídas nos cais 6 a 10 todas as 12 defensas e montados cabeços de amarração de 50 para 150 toneladas. Por outro lado, foi montado um sistema de controlo de tráfego e gestão de acesso de navios ao porto da Beira denominado VTS, de modo a permitir a comunicação e visualização dos navios no canal.

Horácio João

In less than 10 years, infrastructure investments in the Central rail-port system exceeded USD 740 million. Including the acquisition plan of two giant tugboats, the investments in this timeframe can be around one billion dollars, representing a remarkable effort by the company to boost the service chain in this sector. This investment allows Panamax-type ships with a gross tonnage of up to 60,000 tons to dock again at the port of Beira.

Similarly to the rehabilitation and increase of the capacity of the Sena Line from 6.5 to 20 million tons per year, it is planned for this year (2019) the Implementation of the Machipanda Line rehabilitation project as to increase its capacity from one million to three million tons per year with the application of USD 150 million funded by CFM and partners.

The emergency dredging of the access channel, docks and manoeuvring basins in the port of Beira has already been completed and the port is ready to receive larger vessels of up to 60 thousand DWT against the previous 33 thousand DWT.

Recent Improvements

In 2018, the tugboat quay that will have dredging was rebuilt and expanded to accommodate CFM, EMODRAGA and INAIHNA vessels. To accommodate larger ships, all 12 fenders were replaced at berths 6 to 10 and mooring bollards from 50 to 150 tons were assembled. On the other hand, a traffic control and vessel access management system for the port of Beira called VTS was set up to allow the communication and visualization of the ships in the channel.

The truck sorting terminal in the port of Beira was also modernized with gates and electronic charging

Ainda foi modernizado o terminal de triagem de camiões no porto da Beira com cancelas e dispositivos de cobranças electrónicas e foi ampliado o parque para acomodar cerca de 127 veículos-automóveis no acesso norte na zona da Munhava. A construção do terminal de triagem de camiões, a ampliação da estrada dentro deste complexo e a montagem de dispositivos de cobranças electrónicas visam descongestionar a actual situação de tráfego rodoviário cuja média é de 700 camiões por dia de e para o hinterland, incluindo internos.

Foram comprados dois rebocadores de maior capacidade para reboques seguros de navios maiores, sendo que o primeiro rebocador vai chegar ao porto da Beira até ao final deste ano (2019).

Paralelamente a isto, internamente, decorrem trabalhos de formação da força laboral, a recuperação do parque imobiliário para residência dos trabalhadores, a reabilitação das instalações desportivas e outras actividades conexas.

Para a sustentabilidade económica, os agentes económicos irão viabilizar a Linha de Sena em substituição da via rodoviária para o escoamento de mercadoria interna e do 'hinterland' através do Malawi, depois da retirada da operadora brasileira Vale Moçambique para o Corredor de Nacala.

devices and the park with capacity for 127 trucks in the northern access in the Munhava area was expanded. The construction of the truck sorting terminal, the widening of the road within this complex and the set-up of electronic charging devices intended to reduce the current road traffic situation, with average 700 trucks per day to and from hinterland, including local.

Two larger capacity tugboats have been purchased for safe towing of larger vessels, the first tugboat will arrive at the port of Beira by the end of this year.

Simultaneously, workforce training, restoration of the housing estate for workers, rehabilitation of sports facilities and other related activities are taking place, internally.

For economic sustainability, economic players will make the Sena Line viable to replace the road for the flow of domestic and hinterland goods through Malawi following the change of Brazilian operator Vale Mozambique to Nacala Corridor.

Em África, na Europa e no Médio Oriente

Porto da Beira atrai indústria marítima internacional

In Africa, Europe and the Middle East

Port of Beira attracts international maritime industry

A multiplicação dos investimentos em tecnologia moderna no manuseamento da carga no porto da Beira atrai as atenções da indústria marítima internacional, sobretudo ao nível da África, Europa e Médio Oriente.

The multiplication of investments in modern cargo handling technology in the port of Beira attracts the attention of the international maritime industry, especially in Africa, Europe and the Middle East.

Horácio João

O Interesse internacional pelo porto da Beira foi manifestado, no final de uma visita de trabalho àquele recinto, por delegados provenientes de África, Europa e Médio Oriente, presentes na XIX Conferência Intermodal de África. Um evento que teve como anfitriã a Cornelder de Moçambique, a entidade gestora do porto da Beira.

Entre os participantes daquele fórum destacam-se os representantes do Governo de Moçambique, diversos gestores das indústrias portuárias, ferroviárias e rodoviárias, para além de empresas de logística, linhas de navegação, agentes transitários, clientes e utentes oriundos de diversas partes do mundo.

O objectivo principal desta conferência e exposição foi a de concentrar, num mesmo espaço, um diversificado segmento de actores do sistema global de transportes, constituindo uma importante plataforma para a constituição de parcerias, desenvolvimento de sinergias e promoção de novos negócios, sempre na perspectiva de tornar o sistema de transportes mais fluido, integrado e eficiente.

Horácio João

The international interest on the port of Beira was expressed, at the end of a working visit to the port, by delegates from Africa, Europe and the Middle East, who attended the 19th Intermodal Conference of Africa. An event hosted by Cornelder of Mozambique, the managing entity of the port of Beira.

Among the participants in that forum, highlight is given to representatives of the Government of Mozambique, various managers of the port, rail and road industries, as well as logistics companies, shipping lines, freight forwarders, customers and users from different parts of the world, particularly from those regions.

The main objective of this conference and exhibition was to concentrate, in the same space, a diverse segment of players in the global transport system, constituting an important platform for the creation of partnerships, the development of synergies and the promotion of new business, always in the perspective of making the transport system more fluid, integrated and efficient.

Este evento, conforme as expectativas dos seus promotores constitui também uma montra privilegiada, em particular para o porto da Beira e para os portos nacionais, no geral, bem como para toda a rede de transportes de Moçambique, um país de trânsito por excelência, para onde convergem cargas de todos os quadrantes do mundo.

Na sua explanação, o administrador delegado da Cornelder de Moçambique, Jan de Vries, indicou que, na verdade, o porto da Beira está em constante crescimento, alcançando já uma competitividade regional, sendo que os volumes do manuseamento da carga dispararam significativamente. Citou como exemplo, as mercadorias dos tradicionais operadores daquele recinto, nomeadamente o Zimbabwe, a Zâmbia, o Malawi e a República Democrática do Congo, cujo reconhecimento, segundo Jan de Vries, tem uma réplica na Europa e América pelo facto do porto da Beira possuir infra-estruturas onde os investimentos acompanham o evoluir do mercado internacional. Esse contexto resulta num impacto bastante multiplicador que advém da acostagem de navios de maior calado no Porto da Beira.

This event, according to the expectations of its promoters, is also a privileged window, in particular for the port of Beira and for the national ports in general, as well as for the entire transport network of Mozambique, a transit country par excellence, to where loads from all quarters of the world converge.

In his explanation, Cornelder's managing director, Jan de Vries, pointed out that, in fact, the port of Beira is constantly growing, already achieving regional competitiveness, with cargo handling volumes soaring significantly. He cited as examples the goods of the traditional operators of that area, namely Zimbabwe, Zambia, Malawi and DR Congo, whose recognition, according to Jan de Vries, has a replica in the continents of Europe and America because the port of Beira has basic infrastructures with investments that accompany the evolution of the international market. This context results in a very multiplier impact resulting from the berthing of larger gross tonnage vessels In the Port of Beira.

LINHA Moatize-Macuse poderá avançar para breve

Moatize-Macuse LINE may soon advance

A construção da Linha Moatize-Macuse, entre as províncias de Tete e Zambézia, no centro de Moçambique, deverá iniciar-se brevemente. Trata-se dum projecto da Thai Moçambique de que se encarregará o consórcio luso-chinês participado a 50% pela Mota-Engil.

A linha férrea que ligará Macuse, na província da Zambézia, às minas de Moatize e Chitima, ambas na província de Tete, terá uma extensão de 620 quilómetros. O porto de águas profundas de Macuse permitirá a exportação do carvão extraído em Tete, além de servir os países vizinhos sem acesso directo ao mar.

A obra, no valor de cerca de 2,4 biliões de dólares, será executada por um consórcio participado a 50-50 pela China Machinery Engineering e pela Mota-Engil, prevendo-se que esteja finalizada em 2021. HJ

The construction of the Moatize-Macuse Line between the provinces of Tete and Zambezia in central Mozambique is expected to begin soonest. This is a Thai Mozambique project to be undertaken by the Luso-Chinese consortium, 50% owned by Mota-Engil.

The railway line linking Macuse in Zambezia province to the Moatize and Chitima mines, both in Tete province, will have a length of 620 kilometers. Macuse's deep-water port will allow the export of coal mined in Tete and will serve neighboring countries without direct access to the sea.

The project, worth about $ 2.4 billion, will be completed by a 50-50 joint venture of China Machinery Engineering and Mota-Engil, and is expected to be completed in 2021. HJ

Linha de Machipanda, a reabilitação esperada

Machipanda Line, the expected rehabilitation

Benjamim Chabualo

A linha férrea que liga o porto da Beira ao país vizinho Zimbabwe, passando pela província de Manica, vai beneficiar, a partir deste ano até 2021, de uma reabilitação para que esta linha aufira a capacidade de escoamento de mercadorias de e para o porto da Beira em condições de segurança.

O transporte de mercadorias nesta via é efectuado pela via rodoviária e ferroviária, sendo que pela ferrovia os comboios que ligam os países do h*interland* levam longas horas de viagem pelo facto de não poder exceder os 30km/h devido ao estado da via.

O CFM transporta por esta via 300 mil toneladas anualmente e com a reabilitação poderá ascender a 300 milhões de toneladas ano, representando um grande ganho para os clientes zimbabweanos particularmente e consequentemente para a Empresa.

A linha de Machipanda, com uma extensão de 318 km, liga o porto da Beira à República do Zimbabwe. Esta linha é crucial para a economia do vizinho Zimbabwe e para a região centro de Moçambique. Existem ao longo da via 14 estações e 29 apeadeiros e as obras estão orçadas em USD 200 milhões de fundos da Empresa.

A história da linha de Machipanda

A construção da linha de Machipanda resultou de um compromisso de Portugal após a assinatura de um tratado com a Inglaterra, em 1891. A construção começou do rio Púngué à fronteira de Manica com o Zimbabwe. Escolheu-se o ponto de partida da linha férrea a partir

Benjamim Chabualo

The railway linking the port of Beira to neighboring Zimbabwe, through the province of Manica, will benefit from this year until 2021 of a rehabilitation so that this line is able to transport goods to and from the port of Beira in safe conditions.

Goods are transported on this route by road and rail, and by rail the trains connecting the hinterland countries take long hours because they cannot exceed 30km / h due to the track conditions.

CFM transports 300,000 tons annually and with the rehabilitation of the line it reach a capacity of 300 million tons per year, a major gain for the company and for the customers, mainly from the Republic of Zimbabwe. .

The 318 km long Machipanda line connects the port of Beira with the Republic of Zimbabwe. This line is crucial for the economy of neighboring Zimbabwe and for central Mozambique. There are 14 stations and 29 stops along the track and the works are estimated at USD 200 million of the company's own funds.

The history of the Machipanda line

The construction of the Machipanda line resulted from a commitment of Portugal following the signing of a treaty with England in 1891. The construction began from the Pungwe River to the Manica-Zimbabwe border. The starting point of the railway was chosen from a plain on the bank of the Pungwe River, where the rains and floods deposited thick layers of

duma planície à margem do rio Púngué, onde as chuvas e as cheias depositavam espessas camadas de água e a esse chão alagado deu-se o nome de Fontesvila e foi aforado por exorbitantes preços. Fontesvila corresponde hoje à região onde se ergue a ponte sobre o rio Púngué, também conhecida por Ponte Dona Ana.

O primeiro estudo de construção da linha Beira – Machipanda esteve a cargo do Capitão Renato Baptista sob ordens do Comissário Régio António Enes pelo ofício de 13 de Agosto de 1891, no seguimento da decisão do Governador geral de Moçambique datado de 18 de Junho do mesmo ano. O estudo do traçado da linha teve em conta a melhor alternativa entre os vales dos rios Púngué e Buzi para um ponto do porto da Beira facilmente acessível a embarcações de carga e descarga.

Os primeiros trabalhadores da linha foram recrutados da província da Zambézia em número de 200, sendo que 30 deles pereceram na Beira antes de chegar ao destino por contraírem doenças de sarna e de bexiga.

Porém, o estudo do Capitão foi no mesmo ano interrompido a favor da Companhia de Moçambique que fora contratada pelo governo de Portugal e esta, por sua vez, concessionou a construção da linha ao holandês Henry Theodore Van Laun. Impossibilitado de cumprir os prazos, Henry passou o contrato à British South Africa C.º de Cecil Rhodes que executou o projecto.

Na década 80, a linha foi cortada pela destruição da ponte Dona Ana pelas tropas de Ian Smith que lutava contra as tropas revolucionárias pela independência do Zimbabwe. A sua reposição ocorreu depois da assinatura dos Acordos Gerais de Paz, em 1992.

water and this flooded ground was named Fontesvila and was saved at exorbitant prices. Fontesvila today corresponds to the region where the bridge over the Pungwe River is, also known as Dona Ana Bridge.

The first construction study of the Beira - Machipanda line was carried out by Captain Renato Baptista on the orders of Commissioner Régio António Enes by letter of 13 August 1891, following the decision of the Governor General of Mozambique dated 18 June of the same year. The line layout study considered the best alternative between the Pungwe and Buzi river valleys to a point in the port of Beira easily accessible to loading and unloading vessels.

The first line 200 workers were recruited from Zambezia province, 30 of them perished in Beira before reaching their destination due to scabies and bladder disease.

However, the Captain's study was interrupted in the same year in favor of the Company of Mozambique that had been hired by the government of Portugal, which in turn granted the construction of the line to Dutchman Henry Theodore Van Laun. Unable to meet the deadlines, Henry passed the contract to British South Africa Co. of Cecil Rhodes who executed the project.

In the 1980s, the line was cut by the destruction of Dona Ana Bridge by Ian Smith troops fighting against revolutionary troops for Zimbabwe's independence. Its replacement took place after the signing of the General Peace Agreements in 1992.

Para rentabilizar o Porto de Maputo:

Moçambique e Eswatini removem barreiras alfandegárias na linha de Goba

To monetize Maputo Port:

Mozambique and Eswatini remove customs barriers on the Goba line

Os negócios transfronteiriços entre Moçambique e Eswatini poderão avolumar-se nos próximos tempos, mercê da remoção das taxas de exploração de infraestruturas rodoviárias e portuárias nacionais ao serviço de Eswatini, com destaque para a linha de Goba. Para o efeito, vários acordos foram rubricados entre os dois países durante a visita que o Presidente da República, Filipe Nyusi, efectuou nos dias 16 e 17 de Março de 2019 àquele país, a convite do seu homólogo o rei Mswati III.

Na ocasião, o Presidente da República, Filipe Nyusi, manifestou a disponibilidade do Governo moçambicano em estudar, de forma pormenorizada, todas as questões que eventualmente criam um obstáculo à utilização por Eswatini da fronteira de Goba para o escoamento de mercadoria, a partir do porto de Maputo.

Para flexibilizar o processo, o director geral das Alfândegas de Moçambique, Aly Malla, e do porto de Maputo, Osório Lucas, em alinhamento com o CFM, que esteve representado no encontro pelo respectivo PCA, Eng.º Miguel Matabel, garantiram aos empresários a remoção do pagamento de caução que fazia com que os clientes de Eswatini optassem pelo porto de Durban, duas vezes mais distante em relação ao Porto de Maputo.

Neste sentido, a Linha de Goba poderá aumentar, nos próximos tempos, a sua utilização uma vez que na

Cross-border business between Mozambique and Eswatini could grow in the near future, thanks to the removal of charges for operating national road and port infrastructures for Eswatini, particularly the Goba line. To this end, several agreements were signed between the two countries during the visit that the President of the Republic, Philip Nyusi, made last 16 and 17 March 2019to that country, at the invitation of his counterpart King Mswati III.

On the occasion, the President of the Republic, Filipe Nyusi, expressed the willingness of the Mozambican Government to study in detail all the issues that may hinder the use by Eswatini of the Goba border for the movement of goods from the port of Maputo.

To make the process more flexible, Mozambican Customs Director Aly Malla and Maputo Port Osorio Lucas, in alignment with CFM, represented at the meeting by the respective Chairman, Miguel Matabel, Eng. assured businessmen that the payment of Transit Bond that made Eswatini Customers to opt for the twice-distant port of Durban was removed.

In this sense, the Goba Line may increase its use in the near future, since in the port area, the Mozambican Government is prepared to boost customs clearance at the port of Maputo, with a view to

área portuária, o Governo moçambicano predispõe-se a dinamizar o desembaraço aduaneiro no porto de Maputo, com vista a viabilizar o negócio, nomeadamente do transporte de açúcar e madeira.

Açúcar lidera o transporte de carga de Eswatini

Da média de 900 mil toneladas que são transportadas, anualmente, para Eswatini, 700 são nacionais, sendo o açúcar a maior parte de mercadoria e, recentemente a Empresa iniciou o transporte de combustível, havendo já planos para o transporte de contentores.

Para responder aos desafios logísticos da Região da SADC, o CFM tem vindo a investir na construção e/ou reabilitação das linhas férreas e pontes, assim como na aquisição de material circulante (locomotivas e vagões); modernização de sistemas de comunicação e controlo de modo a garantir uma maior segurança e gestão sustentável dos seus recursos.

Paralelamente, o CFM tem estado a desenvolver parcerias público-privadas com o empresariado nacional e internacional, assim como com as suas congéneres da África do Sul (TFR) e do Zimbabwe (NRZ), com vista à maximização da exploração dos portos e linhas férreas nacionais, e das oportunidades regionais.

making the business viable, namely with the transportation of sugar and wood.

Sugar leads the transport of cargo from Eswatini

Of the average of 900 thousand tons that are transported annually to Eswatini, 700 are national, with sugar being the bulk of the goods, and recently the company has started fuel transportation, with plans already in place for container transportation.

To meet the logistical challenges of the SADC Region, CFM has been investing in the construction and / or rehabilitation of railways and bridges, as well as the purchase of rolling stock such as locomotives and wagons and the modernization of communication and control systems to ensure greater security and sustainable management of its resources.

At the same time, CFM have been developing public-private partnerships with national and international business, as well as their counterparts in South Africa (TFR) and Zimbabwe (NRZ), with a view to maximizing port and rail operation and regional opportunities.

CFM preside os Portos da CPLP

CFM chairs the CPLP Ports

Titos Mungwambe

A Empresa Portos e Caminhos de Moçambique preside, desde Fevereiro de 2019, à Associação dos Portos de Língua Portuguesa (APLOP). A companhia ferro-portuária moçambicana deverá exercer o cargo, de carácter rotativo, através do seu presidente do Conselho de Administração, Miguel Matabel, no biénio 2019-2020.

A escolha do CFM para a presidência da Associação dos Portos de Língua Portuguesa (APLOP) coincidiu com a realização, na capital moçambicana, nos dias 27 e 28 de Fevereiro, do XI Congresso dos Portos de Língua Portuguesa (APLOP). Neste cargo, o CFM sucedeu à Associação Brasileira das Entidades Portuárias e

Titos Mungwambe

Since February, the company Ports e Railways of Mozambique has been chairing the Portuguese-speaking Ports Association (APLOP). The Mozambican railway company is expected to exercise the rotating position, through its chairman, Miguel Matabel, in the biannual period 2019-2020.

The choice of CFM to chair the Association of Portuguese Speaking Ports (APLOP) coincided with the holding, in the Mozambican capital, on 27 and 28 February, of the 11th Congress of Portuguese Speaking Ports Association (APLOP). In this role, CFM succeeded the Brazilian Association of Port and Waterway Entities (ABEPH).

O que é a APLOP

A APLOP foi fundada em 2011 com o objectivo de defender os interesses dos seus associados, visando contribuir para a modernização dos portos dos Estados da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), nomeadamente, Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial, Moçambique, Portugal, São-Tomé e Príncipe e Macau. Marrocos participa como país observador.
Esta foi a segunda vez que Moçambique acolheu o evento depois do VIII Congresso em 2015, sendo que o X Congresso da APLOP realizou-se, em Setembro de 2018, em Lisboa, capital de Portugal. Neste evento foi discutido o Investimento em Infraestruturas, desenvolvendo o negócio portuário.

What is APLOP?

APLOP was founded in 2011 with the purpose of defending the interests of its members, aiming to contribute to the modernization of the ports of the States of the Community of Portuguese Speaking Countries (CPLP), namely Angola, Brazil, Cape Verde, Guinea-Bissau, Equatorial Guinea, Mozambique, Portugal, Sao Tome and Principe and Macau. Morocco participates as an observer country.
This was the second time that Mozambique hosted the event after the 8th Congress in 2015, and the 10th APLOP Congress was held in September 2018 in Lisbon, the capital of Portugal. This event discussed Infrastructure Investment, developing the port business.

Hidroviárias (ABEPH).

O XI Congresso da APLOP foi realizado sob o lema "*O papel da APLOP na consolidação da visão estratégica da CPLP*". Tratou-se de um evento que serviu para reflectir sobre os novos desafios logísticos e portuários no espaço lusófono, direito portuário – gestão económica do domínio portuário e sua regulação, desenvolvimento sustentável do transporte e cooperação no espaço da CPLP.

Falando durante o encontro, o ministro dos Transportes e Comunicações de Moçambique, Carlos Mesquita, defendeu que a construção de novos portos deve incorporar dispositivos de segurança resistentes a ataques terroristas e cibernéticos, bem como aos desastres naturais.

É preciso reflectir sobre como construir infraestruturas resilientes às sabotagens causadas pelo homem como actos de terrorismo e ataques cibernéticos", disse Carlos Mesquita.

Salientou que a resiliência aos desastres naturais também deve ser tida em conta na edificação de infraestruturas, acrescentou.

O dirigente defendeu ainda a necessidade de maior controlo de pesos dos contentores de carga para a segurança portuária e das companhias de navegação.

Carlos Mesquita apontou a modernização da legislação no domínio dos portos, incorporando preocupações de carácter operacional, ambiental e de segurança.

The 11th Congress of APLOP was held under the motto "The role of APLOP in consolidating CPLP's strategic vision". It was an event to reflect on the new logistical and port challenges in the Lusophone countries, port law - economic management of the port domain and its regulation, sustainable transport development and cooperation within the CPLP.

Speaking at the meeting, Mozambique's Transport and Communications Minister Carlos Mesquita argued that the construction of new ports should incorporate security features resistant to terrorist and to cyber attacks as well as to natural disasters.

We need to reflect on how to build infrastructure resistant to man-made sabotage as acts to of terrorism and cyber-attacks, "said Carlos Mesquita.

He stressed that resilience to natural disasters should also be taken into account in building infrastructure, he added.

He also called for greater weight control of cargo containers for the port and shipping companies' security.

Carlos Mesquita pointed to the modernization of port legislation, incorporating operational, environmental and safety concerns.

Portos moçambicanos reforçam capacidade de manuseamento de carga diversa

Mozambican ports reinforce miscellaneous cargo handling capacity

Moçambique está a implementar um vasto programa de ampliação e modernização dos seus portos principais, visando essencialmente aumentar a sua capacidade de manuseamento, ao mesmo tempo que melhora pontos vitais como a competitividade e eficiência.

Dados apresentados no XI Congresso da APLOP pelo ministro dos Transportes e Comunicações, Carlos Mesquita, apontam que no Porto de Maputo os resultados dos investimentos em curso já são tangíveis. Em 2018, os volumes manuseados atingiram o recorde de 19.5 milhões de toneladas. O volume mais elevado manuseado na história deste porto era de 19.3 milhões de toneladas, registado em 2014. Este recorde representa um crescimento de 7.14% em relação a 2017, ano em que foram manuseadas 18.2 milhões de toneladas.

Em 2019, o porto de Maputo prevê aumentar a sua capacidade de manuseamento com a conclusão das obras de reabilitação dos cais 6, 7, 8 e 9. A reabilitação irá não só criar cais com profundidade até 15 metros, como irá melhorar a taxa de ocupação dos cais através da criação de uma maior área de atracação.

Mozambique is implementing a vast program for the expansion and modernization of its main ports, essentially aiming at increasing its handling capacity, while improving vital points such as competitiveness and efficiency.

Data presented at the 11th Congress of APLOP by the Minister of Transport and Communications, Carlos Mesquita, indicate that in the Port of Maputo the results of ongoing investments are already tangible. In 2018, handled volumes reached a record 19.5 million tons. The highest volume handled in the history of this port was 19.3 million tons in 2014. This record represents a 7.14% increase compared to 2017, when 18.2 million tons were handled.

By 2019, the port of Maputo plans to increase its handling capacity with the completion of the rehabilitation works of quays 6, 7, 8 and 9. The rehabilitation will not only create quays with bottoms up to -15 meters, but will improve the quays occupation rate by creating a larger mooring area.

At the port of Beira, the second largest port infrastructure in the country, we have completed the

No porto da Beira, segunda maior infraestrutura portuária do País, concluímos a sinalização e a dragagem de aprofundamento do canal de acesso e da bacia de manobras, num investimento que permite a entrada, com segurança, de navios tipo "panamax" com mais de 60 mil TBA.

Os investimentos no porto da Beira foram extensivos à construção e modernização do terminal multi-uso, redimensionado para assegurar um volume de manuseamento até 700 mil TEUS, bem como a respectiva entrada que permite reduzir o tempo de trânsito dos operadores rodoviários, descongestionando o porto e as vias urbanas que dão acesso ao Porto.

No porto de Nacala, decorrem obras de reabilitação, fases I e II, num investimento de cerca de 300 milhões de dólares que irá permitir o incremento da capacidade de manuseamento portuário, dos actuais 100 mil TEUs/ano para mais de 250 mil TEUs/ ano; redução do tempo de permanência do navio no cais, uso de sistema logístico computadorizado, entre outras melhorias. Nacala é um porto natural de águas profundas, sem necessidade de dragagem.

signaling and dredging of the access channel and maneuvering basin, in an investment that allows the safe entry of Panamax vessels with more than 60 thousand tons of gross tonnage.

Investments in the port of Beira extended to the construction and modernization of the multi-purpose terminal, scaled to ensure a handling volume of up to 700 thousand TEUS, as well as of the entrance, which allows to reduce the transit time of the road operators, decongesting the port and the urban roads that give access to the Port.

At the port of Nacala, phase I and II rehabilitation works are underway, with an investment of around US $ 300 million which will allow the port handling capacity to increase from the current 100 thousand TEUs / year to over 250 thousand TEUs / year. ; The mooring of large ships of over 80,000 DWT; Reduction of the ship's permanence time at the pier, use of computerized logistic system, among other improvements. Nacala is a natural deep-water port with no need for dredging.

Desafios logísticos e portuários no espaço lusófono

Logistics and port challenges in the Lusophone countries

O XI Congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa (APLOP) analisou desafios logísticos e portuários no espaço lusófono; Direito Portuário – Gestão económica do domínio portuário e sua regulação; Desenvolvimento sustentável do transporte e cooperação no espaço da CPLP-Comunidade dos Países de Língua Portuguesa.

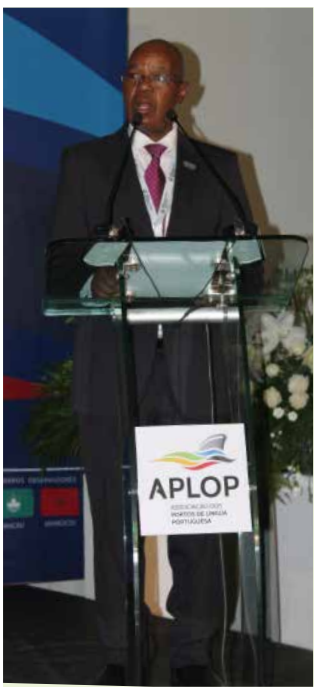
The 11th Congress of the Portuguese Speaking Ports Association (APLOP) analyzed logistical and port challenges in the Lusophone countries; Port Law - Economic management of the port domain and its regulation; Sustainable development transport and cooperation within the CPLP.

Porto de Pemba – Expansão e modernização

Eng.º Miguel Matabel, presidente do Conselho de Administração do CFM

Os desafios dos portos moçambicanos foram apontados pelo ministro dos Transportes e Comunicações, Carlos Mesquita

O PCA, Eng.º Miguel Matabel sublinhou que o desafio passa pelo melhoramento e expansão do porto de Pemba para corresponder às actuais necessidades que a província de Cabo Delgado apresenta.



Port of Pemba - Expansion and Modernization

Miguel Matabel, Chairman of the CFM Board of Directors

The challenges of Mozambican ports were highlighted by the Minister of Transport and Communications, Carlos Mesquita

The CEO, Eng. Miguel Matabel stressed that the challenge is to improve and expand the port of Pemba to meet the current needs of Cabo Delgado province.

Porto de Sines - Porta Atlântica da Europa

José Luis Cacho, presidente do Conselho de Administração do porto de Sines

O porto de Sines fica localizado em Lisboa. A sua importância destaca-se pela sua localização estratégica e é considerado uma porta atlântica da Europa.

Trata-se de um porto de águas profundas (-28 m), aberto ao mar, sem restrições de canal e barra, fundos rochosos sem necessidade de dragagens e com capacidade para receber os maiores navios do mundo.

Operando com Equipamentos de Última Geração, a infraestrutura assegura uma eficiência portuária com um *Megacarrier* de 10.000 TEU movimentando, em média, 126 contentores por hora.

Para responder à procura crescente e aumentar a competitividade às restrições de capacidade, o porto de Sines tem como desafios expandir os terminais de contentores nos espaços já disponíveis.

Port of Sines - Atlantic Door of Europe

José Luis Cacho, Chairman of the Port of Sines

The port of Sines is located in Lisbon. Its importance stands out for its strategic location and is considered an Atlantic door of Europe.

It is a deep-water port (-28 m), opened to the sea, with no channel nor bar restrictions, rocky bottoms with no dredging needs capable of receiving the largest ships in the world.

Operating with state-of-the-art equipment, the infrastructure ensures port efficiency with a 10,000 TEU Megacarrier handling an average of 126 containers per hour.

In order to meet growing demand and increase competitiveness to the capacity constraints, the port of Sines is challenged to expand container terminals into spaces already available.

Novo Terminal de Cruzeiros do Mindelo – Cabo Verde

Jorge Maurício, presidente da Enapor

A empresa Enapor – Portos de Cabo Verde, tem como desafio aumentar e modernizar o novo terminal de cruzeiros do Mindelo que, actualmente, se apresenta com uma mistura de tráfego de mercadorias e de passageiros, com congestionamento e sem qualquer segurança nem conforto para os passageiros.

Com a construção do novo Cruzeiro do Mindelo, pretende-se colocar Cabo Verde na rota dos cruzeiros, através de uma promoção contínua do corredor atlântico da região de Macaronésia, oferecer mais e melhores infraestruturas portuárias e contribuir para um produto turístico aliciante.

A Enapor entende que o projecto irá contribuir para o desenvolvimento turístico do país, estimular a economia local proporcionando mais negócios e mais emprego e reordenamento do espaço urbano-portuário.

New Cruise Terminal of Mindelo - Cape Verde

Jorge Maurício, president of Enapor

Enapor - Ports of Cape Verde is challenged to expand and modernize Mindelo's new cruise terminal, which currently presents a mix of freight and passenger traffic congestion and with no safety or comfort for passengers. .

With the construction of the new Mindelo Cruise Terminal the intention is to put Cape Verde on the cruise route through continuous promotion of the Macaronesia Atlantic Corridor, to offer more and better port infrastructure and to contribute to an attractive tourism product.

Enapor understands that the project will contribute to the tourism development of the country, stimulating the local economy by providing more business and more employment and by rearranging the urban-port space.

Dados estatísticos indicam que visitaram Cabo Verde 199 cruzeiros em 2018, transportando 46.764 passageiros, pelo que é apontado como um desafio construir novas infraestruturas portuárias, adequadas para dinamizar o turismo cabo-verdiano. Após a conclusão das obras, estima-se que o país receba 100.000 passageiros em 2023 e 200.000 em 2030.

O sector portuário em Marrocos: governação e estratégia

Mustapha Lhamouz, Presidente da Agência Nacional dos Portos de Marrocos

A Agência Nacional de Portos de Marrocos (ANP) tem uma rede portuária composta por 34 grandes portos e várias actividades nas docas, a destacar 12 portos polivalentes, 1 porto de transbordo, 15 portos de pesca e 6 marinas, 60 km de obras de protecção, 50 km de berços, 1.800 hectares de água e 1.300 hectares de terra.

A Estratégia Portuária 2030 implica uma co-construção inclusiva envolvendo todos os operadores económicos em causa. E a avaliação dos fluxos esperados revelou a diferença entre as previsões e as capacidades dos portos. A implementação da Estratégia Portuária 2030 tem como programas programáticos a realização de novos portos, a extensão de portas existentes e a integração de portos no seu ambiente urbano.

Statistical data indicate that 199 cruises visited Cape Verde in 2018, carrying 46,764 passengers, so it is considered challenging to build new port infrastructures suitable for boosting Cape Verdean tourism. Upon completion of the works, it is estimated that the country will receive 100,000 passengers by 2023 and 200,000 by 2030.

The port sector in Morocco: governance and strategy

Mustapha Lhamouz, President of the National Ports Authority of Morocco

The National Ports Authority of Morocco (ANP) has a port network consisting of 34 major ports and various dock activities, including 12 multi-purpose ports, 1 transshipment port, 15 fishing ports and 6 marinas, 60 km of security works, 50 km of cradles, 1,800 hectares of water and 1,300 hectares of land.

The 2030 Port Strategy implies an inclusive co-construction involving all economic operators concerned. And the assessment of expected flows revealed the difference between forecasts and port capacities. The implementation of the 2030 Port Strategy has as programmatic the realization of new ports, the extension of existing ports and the integration of ports in their urban environment.

O Porto de Itaqui – O Porto da região centro-norte do Brasil

Ted Lago, presidente do Porto de Itaqui e vice-presidente da ABEPH

O porto de Itaqui é a infraestrutura da região centro-norte do Brasil com cerca de 50 milhões de habitantes potenciais produtores de proteína de grãos 45%do país. A região é também eminentemente potencial para a criação de gado bovino, representando mais de 50 % de rebanho nacional.

Servindo como porta de entrada e saída de comboios para o mundo, o Porto de Itaqui é o maior complexo portuário do Brasil, possui uma capacidade de armazenamento de 150.000 toneladas de carga diversa, manuseando 5 milhões de toneladas por ano, e ocupa uma área de 500.000 m2, silos com capacidade de armazenamento de 44 mil toneladas de granéis sólidos e pátio para armazenar 18.500 veículos.

Localizado no estado do Maranhão sob sua administração como empresa pública através da Empresa Maranhense de Administração Portuária, possui uma profundidade natural de cerca de 19m, equivalente a um prédio mais ou menos de 6 andares. Para assegurar a eficiência e segurança nas operações, conta com um Centro de Controlo de Comunicação e Monitoramento com mais de 170 câmaras IP com imagem HD responsável, durante 24 horas, pelo accionamento de emergência do porto e de terminais externos, fluxo de comunicação de emergência, monitoramento de toda a poligonal do porto.

O porto de Itaqui tem como desafios a expansão e modernização de modo a contribuir para o aumento em 40% (cerca de 3.5 milhões de toneladas) da capacidade do porto para movimentação de granéis líquidos assim como sistemas de segurança portuária, novos terminais de cargas e de passageiros de ferryboat, cuja parte dos empreendimentos já foi executada.

The Port of Itaqui - The Port of Central North Brazil

Ted Lago, president of Itaqui Port and vice president of ABEPH

The port of Itaqui is the infrastructure of the north central region of Brazil with about 50 million potential grain protein producing inhabitants, 45% of the country. The region is also eminently potential for cattle breeding, representing over 50% of the national herd.

Serving as the entrance and exit door of trains to the world, Itaqui Port is the largest port complex in Brazil, has a storage capacity of 150,000 tons of cargo, handling 5 million tons per year, with an area of 500,000 m2, with silos with storage capacity of 44,000 tons of solid bulk and yard to store 18,500 vehicles.

Located in the state of Maranhão and under its administration as a public company through the Maranhense Port Administration Company, it has a natural depth of about 19m, equivalent to a 6 floors building. To ensure efficiency and safety in operations, it has a Communication and Monitoring Control Center with more than 170 IP cameras with HD image, responsible 24-hours a day for port emergency and for external emergency triggering, emergency communication flow, and monitoring of the entire port polygonal.

The port of Itaqui is challenged with expansion and modernization in order to contribute to a 40% (around 3.5 million tons) increase in the port's capacity to handle liquid bulk as well as port security systems, new cargo terminals and of ferry passengers, part of the projects has already been executed.

Direito portuário – Gestão Económica do domínio portuário e sua regulação

José Luís Moreira da Silva, coordenador do Grupo de Trabalho do Direito Portuário

O XI Congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa (APLOP) analisou desafios e reflectiu também sobre o Direito Portuário baseando-se no relatório intercalar sobre o direito portuário nos países membros da APLOP.

Neste debate apreciaram-se temas como as autoridades portuárias; a intervenção do Governo; a regulação do sector portuário e as administrações dos portos.

Em termos gerais constatou-se que as autoridades portuárias e a regulação nos portos lusófonos contam com a intervenção do Governo Central ou Federal através de vários ministérios, entidades públicas delegadas, Defesa Nacional, regulação por parte do Governo e autoridades portuárias públicas.

Na organização do sector portuário existem outras soluções como de administrações públicas nacionais centrais, locais, gestão delegada privada e/ou mista e portos privados.

Nos espaços lusófonos, os portos classificam-se em portos nacionais, regionais e locais e ainda existem outras infraestruturas portuárias, assim como portos de carga, de passageiros, de pesca e de recreio com regimes específicos e contando com financiamento público, privado e concessionário.

Os portos contam ainda com planos estratégicos que incluem as dragagens; as obras portuárias e os acessos terrestres e marítimos; a avaliação do impacto ambiental e a descontaminação dos solos.

Port Law - Economic Management of the Port Domain and its Regulation

José Luís Moreira da Silva, Coordinator of the Port Law Working Group

The 11th Congress of the Portuguese Speaking Ports Association (APLOP) analyzed challenges and also reflected on Port Law based on the interim report on port law in the APLOP member countries.

In this debate topics such as port authorities were considered; Government intervention; port sector regulation and port administrations.

In general terms it was found that port authorities and regulation in Portuguese-speaking ports rely on the intervention of the Central or Federal Government through various ministries, delegated public entities, National Defense, government regulation and public port authorities.

In the organization of the port sector there are other solutions such as central, local national government, private and / or mixed delegated management and private ports.

In Portuguese-speaking areas, ports are classified into national, regional and local ports and there are still other port infrastructures, as well as cargo, passenger, fishing and recreational ports with specific regimes and with public, private and concessionary financing.

The ports also have strategic plans that include dredging; port works and land and sea accesses; environmental impact assessment and soil decontamination.

Desenvolvimento sustentável do transporte

Uma das maiores preocupações das empresas é a de assegurar um desenvolvimento sustentável que permita a manutenção da sua presença no mercado e um crescimento sem grandes riscos. Para o efeito, o XI Congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa (APLOP) abordou a sustentabilidade a partir das experiências de descarbonização de transporte marítimo e as oportunidades para o LNG de Moçambique, janela única logística dos portos portugueses e a estratégia do porto de Maputo bem como a integração global logística.

Cooperação no espaço CPLP

O XI Congresso da APLOP dedicou ainda atenção especial à evolução da cooperação tendo abordado os novos desafios na formação marítima e portuária no espaço lusófono, o papel da APLOP no fomento da cooperação no espaço da CPLP e a dimensão económica da CPLP com base nas experiências apresentadas por Luís Baptista, presidente da Escola Náutica Infante Dom Henrique de Portugal; Manuel Lapão, director de Cooperação da CPLP e Tiago Mendonça, da Câmara de Comércio Moçambique-Portugal.

Refira-se que os dois dias do Congresso foram pródigos para a troca de experiências entre os congressistas e convidados, que, para além de tudo, conheceram in loco o potencial do porto de Maputo, local que acolheu o evento.

Sustainable development of transport

One of the biggest concerns for companies is to ensure sustainable development that will allow them to maintain their market presence and growth without major risks. To this end, the 11th Congress of the Portuguese Speaking Ports Association (APLOP) addressed sustainability through the decarbonisation experiences of maritime transport and the opportunities for the LNG of Mozambique, the only logistic window of Portuguese ports and the port strategy of Maputo as well as global logistics integration.

Cooperation in the CPLP countries

The 11th Congress of APLOP also paid special attention to the evolution of cooperation and addressed the new challenges in maritime and port training in the Portuguese-speaking area, the role of APLOP in fostering cooperation in the CPLP countries and the economic dimension of CPLP based on the experiences presented. Luís Baptista, president of the Infante Dom Henrique de Portugal Nautical School; Manuel Lapão, CPLP Cooperation Director and Tiago Mendonça, Mozambique-Portugal Chamber of Commerce.

It should be noted that the two days of the Congress were lavish for the exchange of experiences between congressmen and guests, who, moreover, knew in loco the potential of the port of Maputo, where the event hosted.

CFM solidário com as vítimas do Ciclone Idai

CFM Supportive with Cyclone IDAI victims

Após a passagem do ciclone tropical IDAI, no dia 14 de Março de 2019, tendo afectado a zona centro do país e com um registo de mais de 600 mortos e 1.522 feridos, e mais de 135 mil deslocados, a Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) e seus trabalhadores juntaram-se aos esforços da comunidade nacional e internacional para mitigar os danos deste fenómeno devastador.

Following the landfall of Tropical Cyclone IDAI on 14 March 2019, affecting the central part of the country with a record of more than 600 dead and 1,522 injured, and over 135,000 displaced people, the Mozambique Ports and Railways Company and its workers joined the efforts of the national and international community to mitigate the damage of this devastating phenomenon.

No quadro das medidas tomadas pelo Governo e que incluíram a redução de taxas em eletricidade e transportes, a assistência médica gratuita e a redistribuição do livro escolar gratuito, nos transportes ferroviários os passageiros das linhas de Sena e Machipanda bem como no transporte de materiais de construção, a tarifa reduziu 50%.

O CFM, ao assumir esta medida de redução das tarifas para os comboios de mercadorias (material de construção) e passageiros, procura dar resposta às necessidades da população afectada pelo ciclone, contribuindo, deste modo, para minorar a angústia e o sofrimento de milhares de cidadãos que diariamente procuram reerguer-se do desastre natural.

Embora o transporte de passageiros já fosse um

In the context of measures taken by the Government, which included the reduction of charges on electricity and transport, free medical assistance and the redistribution of free school books, for the railway passengers on the Sena and Machipanda lines and for the transport of building materials, the fare was reduced by 50%.

CFM, by taking up this fare reduction measure for freight trains (building materials) and passengers, seeks to meet the needs of the population affected by the cyclone, thereby helping to alleviate the anguish and suffering of thousands of citizens seeking daily to recover from the natural disaster.

Although passenger transport was already an exercise of social responsibility, as CFM reimbursed 85% of the cost of the ticket, leaving only the remaining

exercício de responsabilidade social, uma vez que o CFM comparticipava com 85% do custo da passagem, cabendo ao passageiro apenas os restantes 15%, antes do ciclone. A actual medida de redução de 50% reveste-se de uma grande importância para a direcção e constitui uma das prioridades dentro da política estratégica do CFM.

Por seu turno, os trabalhadores da empresa do CFM da zona Norte e Sul contribuíram em larga medida com diversos bens e produtos alimentares não perecíveis, cuja entrega foi canalizada para o Instituto Nacional de Gestão de Calamidades (INGC) na Beira.

A medida solidária abrangia produtos alimentares como o arroz, farinha de milho, óleo, água, produtos de higiene, roupas e calçados em quantidade não especificada, doados pelos trabalhadores numa campanha que decorreu no âmbito da mensagem: "É com amor e solidariedade que construiremos um mundo melhor. Avante CFM".

A contribuição foi coordenada pelo Gabinete de Comunicação e Imagem e contou com a colaboração do Sindicato Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro (SINPOCAF).

Refira-se que o ciclone tropical Idai foi uma depressão tropical caracterizada por chuvas e ventos fortes com uma velocidade que atingiu os 200 K/h e que afectou as províncias de Sofala, Zambézia, Manica e Tete, em Moçambique, assim como os países vizinhos do Malawi e Zimbabwe.

15% before the cyclone. The current 50% reduction measure is of great importance to management and is one of the priorities within the CFM's strategic policy.

In its turn, CFM's workers from the North and South zone contributed in large part with various non-perishable food items and products, directed to the National Institute for Disaster Management (INGC) in Beira.

The solidarity measure covered food products such as rice, cornmeal, oil, water, hygiene products, clothing and footwear in unspecified quantity, donated by workers in a campaign that took place under the motto: "It is with love and solidarity that we will build a better world. Go CFM".

The contribution was coordinated by the Communication and Image Office and was supported by the National Union of Ports and Railways (SINPOCAF).

Tropical cyclone Idai was a tropical depression characterized by heavy rains and winds of up to 200 K / h affecting Sofala, Zambezia, Manica and Tete provinces in Mozambique, as well as neighboring countries - Malawi and Zimbabwe.

Dragagens no porto de Maputo

Dredging in the port of Maputo

António Sopa

O porto de Lourenço Marques está situado numa baía lagunar de 36 quilómetros de comprimento, que se estende desde o farol da Inhaca até à margem onde foi construído o cais acostável. A baía, que outrora foi também chamada de *Formosa* e da *Lagoa*, possui características hidrográficas complexas, limitada do lado do mar por uma linha de grandes dunas que se estende até à ilha da Inhaca. A abertura da baía é vasta, com cerca de 24 quilómetros, mas limitada por uma extensa série de bancos, através dos quais se encontram algumas passagens ou barras naturais, como o canal de Cockburn, o canal do Meio (Hope Channel, na designação inglesa) e o canal da Polana.

Os fundos da baía são hidrograficamente bastante estáveis, mostrando apenas uma natural tendência para o enchimento dos fundões, com sedimentos carreados pelos rios.

As margens são na generalidade baixas e pantanosas, o que explica o pouco entusiasmo registado na ocupação do porto até que, em princípios do século passado, o desenvolvimento da zona vizinha do Transvaal veio dar-lhe um impulso decisivo. A configuração definitiva do porto resultou do Plano Geral, preparado em 1909 pelo engenheiro Costa Serrão, sendo considerado na década de 1930 como o maior e o melhor apetrechado do continente africano. Na parte superior

António Sopa

The port of Lourenço Marques is situated in a 36 kilometer long lagoon bay, extending from the Inhaca lighthouse to the shore where the mooring pier was built. The bay, formerly known as Formosa and Lagoa, has complex hydrographic features, bordered on the sea side by a line of large dunes that extends to Inhaca Island. The bay opening is wide, about 24 kilometers, but limited by an extensive series of banks, through which there are some passages or natural banks, such as the Cockburn Channel, the Hope Channel and the Polana channel.

The bottoms of the bay are very hydrographically stable, showing only a natural tendency to fill the bottom with sediments carried by the rivers.

The margins are generally low and swampy, which explains the lack of enthusiasm in the occupation of the port until, at the beginning of the last century, the development of the neighboring Transvaal area gave it a decisive boost. The definitive configuration of the port resulted from the General Plan, prepared in 1909 by engineer Costa Serrão, being considered in the 1930s as the largest and best equipped on the African continent. At the top of the port, a few miles away, is Matola, which was for many years a concession of Lingham Timber and Trading Company, which had a four-rail bridge, bonded warehouses, hangars and warehouses, and a large refrigerator.

Two rivers flow directly into the bay: Maputo (or

do porto, a alguns quilómetros, fica a Matola, durante muitos anos concessionada à *Lingham Timber and Trading Company,* que ali possuía uma ponte com quatro vias férreas, armazéns alfandegados, hangares e estâncias, e um vasto frigorífico.

No interior da baía desaguam directamente dois rios, o Maputo (ou de Machavana) e o Incomáti (antigamente também designado por Manhiça, Manicusse ou da Magaia), de caudal apreciável, e outros três, o Tembe, o Matola e o Umbelúzi (ou do Espírito do Santo), de caudais fracos, que se reúnem num estuário, onde o porto propriamente dito se situa. Estes rios são navegáveis por pequenas embarcações, como lanchas e escaleres, em grande parte do seu percurso.

A baía de Maputo viria a ser inicialmente estudada pelo oficial inglês, William Owen, em 1824, a mando do Almirantado inglês, que se dispunha a mandar fazer o levantamento hidrográfico da costa oriental africana. Posteriormente, o capitão Hugo de Lacerda, da marinha de guerra portuguesa, procedeu ao levantamento

Machavana) and Incomáti (formerly also known as Manhiça, Manicusse or Magaia), with appreciable flow, and three others, Tembe, Matola and Umbelúzi (or Espírito Santo), of weak flows, that congregate in an estuary, where the port itself is located. These rivers are navigable by small boats, such as speedboats and longboats, for much of their route.

Maputo Bay was initially studied by the English officer, William Owen, in 1824, at the behest of the British Admiralty, who was about to survey the East African coast. Subsequently, Captain Hugo de Lacerda, from the Portuguese navy, surveyed the bay chart between Xefina Island and Ponta Vermelha and the bay general chart.

The first dredging works in the bay

Already since the beginning of the last century, before 1906, the local government has insisted on the

da carta da baía, entre a Ilha da Xefina e a Ponta Vermelha e a carta geral da baía.

Os primeiros trabalhos de dragagem na baía

Já desde o início do século passado, em data anterior a 1906, o governo local insistiu com os poderes da antiga metrópole para que se procedesse, sem demora, à dragagem dos canais e barras de modo a evitar que os navios de maior calado que regularmente faziam carreiras para o porto da capital, não tivessem que estacionar durante muito tempo na Inhaca até que a maré lhes permitisse ganhar o ancoradouro.

Nessa época, o acesso da navegação à baía de Maputo (então de Lourenço Marques) fazia-se tradicionalmente pela barra sul. Após esta passagem, mais ou menos difícil, os navios podiam navegar livremente, através dos fundões existentes, entrando numa zona esparcelada ao longo da Ilha da Xefina e alcançando o baixo da Polana, antes de atravessarem por um canal dragado com cerca de 8,2 metros de sonda reduzida até ao fundão natural do porto, já dentro do estuário, onde

powers of the old metropolis that the canals and bars should be dredged without delay in order to prevent larger ships that regularly made careers for the capital's harbor, not having to park long in Inhaca until the tide allowed them to gain their berth.

At that time, navigation access to Maputo bay (then Lourenço Marques) was traditionally via the south bar. After this more or less difficult passage, ships could navigate freely through existing foundries, entering a craggy area along the island of Xefina and reaching the Baixo Polana, before crossing through a dredged canal of about 8.2 meters reduced to the natural foundry of the port, already within the estuary, where depths were greater than 20 meters. The Polana Channel, which layout dates from 1905, was the only passage that had to be opened and maintained by dredging. The need for such work at bay was done quite early. Thus, still in 1897, there's a try to buy a dredger and barges at Christmas. In 1904, the Port Improvement Commission carried out studies with a view to establishing the indications of the general beacon of the bay and the way of dredging the channel. Already by this time ships with a draught of more than 15 feet had to wait for

se encontravam profundidades superiores a 20 metros. O canal da Polana, cujo traçado data de 1905, constituía a única passagem que fora necessária abrir e manter por meio de dragagem. A necessidade de se proceder a estes trabalhos na baía percebeu-se bastante cedo. Assim, ainda em 1897, tentou-se adquirir uma draga e batelões no Natal. Em 1904, a Comissão de Melhoramentos do Porto realizou estudos com vista a estabelecer as indicações sobre a balizagem geral da baía e o modo de realizar a dragagem do referido canal. Já nesta altura, os navios que possuíam calado superior a 15 pés tinham de esperar pela maré para entrar no porto. Simultaneamente, procurava-se ainda melhorar o canal da Ponta Vermelha, tendo-se enviado para o Ministério da Marinha, em Lisboa, uma memória descritiva para a realização destes trabalhos.

As primeiras experiências com uma draga no canal da Polana iniciaram-se em 1906. Os trabalhos de dragagem, propriamente ditos, iniciaram-se em 1909, tendo passado para a responsabilidade da direcção dos *Caminhos de Ferro de Lourenço Marques* (CFLM), sete anos mais tarde. Nessa altura, estavam a ser usadas as dragas *Teredo*, para dragar; *Matola*, uma draga de sucção com 906 toneladas e 600 cavalos-vapor (hp), para transportar, e a *Chiveve*, igualmente de sucção, com 450 toneladas e 200 cavalos, para transportar e rebocar. Estes trabalhos de dragagem tinham custos elevados devido à natureza dos fundos não serem os mais indicados para nele trabalharem as dragas de sucção.

A primeira fase dos trabalhos viria a ser concluída em finais de Outubro de 1909, ficando com fundos de 18 pés. Por ser ainda insuficiente, o Conselho de Administração dos CFLM decidiu que a dragagem continuasse até uma cota de 25 pés, já que nesse ano se registara a entrada no porto de um navio com mais de 9.000 toneladas. Mas pensava-se já que as dragagens deveriam ir até 30 pés, apesar dos custos que isso acarretava, para que se pudesse trazer até à antiga Lourenço Marques os vapores da mala inglesa (*Union Castle*). E, muito rapidamente, falava-se já na necessidade de permitir que os fundos possibilitassem a entrada de navios com 40 pés de calado.

O naufrágio da draga Teredo, em Fevereiro de 1914, veio levantar com acuidade o problema da navegação no porto, que, já nessa altura, com o início do funcionamento da instalação carvoeira e a exportação do carvão para a Índia, Ceilão e Extremo Oriente, a navegação na baía viria a aumentar consideravelmente. Foi assim decidido adquirir uma draga de garra, com um custo

the tide to enter the port. At the same time, an attempt was made to improve the Ponta Vermelha channel, and a descriptive memory was sent to the Ministry of the Navy in Lisbon.

The first experiences with a dredger in the Polana canal began in 1906. The dredging work itself began in 1909 and was taken over by the Lourenço Marques Railways (CFLM) management seven years later. At that time the Teredo dredges were being used to dredge; Matola, a 906-tonne, 600-horsepower (drp) suction dredger for hauling, and Chiveve, also, a 450-tonne, 200-horsepower suction dredger for hauling and towing. These dredging works had a high cost because the nature of the bottoms was not the most suitable for suction dredgers.

The first phase of the work was to be completed by the end of October 1909, with bottoms of 18 feet. As it was still insufficient, the CFLM Board of Directors decided that dredging would continue to a 25-foot quota, since that year a ship weighing more than 9,000 tonnes had entered the port. But it was already thought that the dredging should go up to 30 feet, despite the costs that this entailed, so that the steamboats of the English navy (Union Castle) could be brought to the old Lourenço Marques. And very quickly there was talk of the need to allow ships with 40 feet of draft.

The sinking of the Teredo dredger, in February 1914, accurately raised the problem of port navigation, which, at that time, with the start of operation of the coal facility and the exportation of coal to India, Ceylon and the Far East, navigation in the bay would increase considerably. It was thus decided to purchase a claw dredger, costing approximately £ 1,800. Thus the Frhuling dredger was commissioned in Germany, but the beginning of World War I prevented its acquisition and coming to Lourenço Marques.

Subsequently, on 2 July 1915, the dredging service moved to the Port Works, whereupon a small Priestman system dredger was purchased to settle the bottom near the berth. Despite increasing pressures for the continued deepening of the channel, it was still only 22 feet still in 1918, thus preventing Castle Company ships from entering the port, as was the case with the large coal steamboats, thus, as a condition it was essential that the channel be dredged to at least 30 feet.

By this time the port of Durban gave access to 30 foot vessels and could accommodate ships requiring

Naufrágios e outros acidentes no porto de Lourenço Marques (actual Maputo)
(de Janeiro de 1894 a Março de 1922)

1894, Janeiro	RAVOLA	Barca inglesa, encalhou no Baixo Ribeiro (Leck Reef) num denso nevoeiro, seguindo-se um incêndio a bordo. Foi rebocada para o porto e finalmente condenada.
1895, 4 de Outubro	BREDALBLIK	Navio norueguês, encalhou no Baixo Danae e afundou-se.
1896, 1 de Fevereiro	DORIS	Barca norueguesa, encalhou no Cutfield e afundou-se, a posição do navio fora erradamente determinada.
1896, 21 de Fevereiro	MELANESIA	Barca norueguesa, encalhou na Inhaca. Mesma causa que o nº 3. Foi rebocada para o porto e condenada.
1896, 26 de Julho	ERNESTINA	Barca alemã, encalhou em COAST SHALLOW e deu à praia junto à Ponta Mahona. Mesma causa que os nºs 3 e 4. Foi rebocada e condenada.
1897, 15 de Junho	ABEL	Barca holandesa, arrastou o 1.º sul do Mte. Cutfield e o casco desfez-se. Grande ventania.
1897, 10 de Setembro	ANTONIETTA	Barca italiana, encalhou no Baixo Ribeiro. Não conhecia bem a baía. Foi rebocada, descarregou-se a carga e o casco foi abandonado.
1900, 4 de Novembro	CATERINA	Barca italiana, encalhou no Baixo da Xefina. Causa desconhecida. Não trazia piloto. Salvou-se uma pequena parte da carga. O navio perdeu-se.
1902, 18 de Outubro	MARGUERITE B	Brigue italiano, encalhou no Baixo da Xefina Grande. Causa desconhecida. Não trazia piloto. Parece que o capitão não era muito cuidadoso. A tripulação e passageiros foram trazidos para terra pela lancha a vapor SALM.
1902, 23 de Novembro	BERSAGLIERE	Barca italiana, bateu contra o Cutfield. Desconhece-se a causa. Depois do embate, passou por cima do banco e foi afundar-se próximo do canal do Meio. A tripulação veio em dois botes para Lourenço Marques, o capitão e dois marinheiros vieram por terra.
1904, 12 de Fevereiro	GAZA	Vapor costeiro de 356 toneladas, abalroou com o paquete alemão REICHSTAG, junto ao farol de COCKBURN. O GAZA foi ao fundo, morrendo afogados um índio e dois indígenas.
1904, 13 de Dezembro	MAGWEN	Navio inglês, perdeu-se no baixo da Lagoa. A "Board of Trade" entendeu que o comandante demonstrada negligência e suspendeu-o por 3 meses.
1906, 26 de Março	FORERUNNER	Rebocador, afundou-se durante a noite sem se saber de que maneira. Estava ancorado e o mar estava calmo. Era um velho vapor de rodas que pretendiam vender. A única pessoa que se encontrava a bordo era um indígena que se salvou a nado.
1907, 27 de Abril	LORD ELGIN	Barca inglesa, encalhou na costa a duas milhas do Cabo de St.ª Maria. Julga-se que desconhecesse o local. A tripulação salvou-se. Depois da tripulação ter abandonado o navio, manifestou-se um incêndio a bordo, destruindo quase toda a carga.
1913, 16 de Julho	MANICA	Vapor inglês, encalhou ao norte do Baixo Serra. O tempo estava cerrado e o piloto não podia distinguir os sinais. Foi rebocado e, depois de ligeiras reparações, seguiu para o Cabo onde deu entrada na doca seca.
1913, 19 de Setembro	FINGAL	Navio inglês de 4 mastros, encalhou no Baixo Cockburn à entrada da baía, pelo facto do capitão não ter tomado o piloto a bordo antes de se ter aproximado demais do baixo. Foi rebocado pelo rebocador do porto nessa mesma tarde, não sofrendo danos nenhuns.
1914, 16 de Fevereiro	TEREDO	Draga pertencente ao porto de Lourenço Marques. Foi metida no fundo, a meio do canal da Polana, próximo da praia com o mesmo nome, pelo vapor alemão FELDSMARCHALL. O patrão da draga e alguns indígenas da tripulação morreram afogados.
1917, 23 de Agosto	CITY OF NAGPUR	Vapor inglês, encalhou no Baixo Danae e inutilizou-se, salvando-se uma porção considerável da carga.
1917, 6 de Novembro	VASCO DA GAMA	Rebocador inglês de 107 toneladas. Afundou-se ao largo da Inhaca devido ao mau tempo, perecendo dois tripulantes.
1918, 25 de Junho	GUJARAT	Vapor inglês, bateu, segundo informou o capitão, num baixo rochoso marcado na carta inglesa a 40º NE do Farol da Inhaca, em 5 pés de fundo, distanciando dele aproximadamente 15 milhas. Sofreu um rombo no porão nº 2, mas não ficou impedido de seguir viagem. O navio navegava a 22 pés, supondo-se que o comandante se confundiu com o Baixo Danae.
1920, 19 de Março	SPEEDONIA	Barca de aço carregada de petróleo e gasolina, incendiou-se ao largo, imediações de Durban e tendo perdido o aparelho de manobra, vogou ao acaso, até que foi avistada pelo vapor português LUABO e rebocada em direcção a este porto. Como os cabos de reboque tivessem partido durante a noite ficou de novo perdida, tendo sido finalmente trazida para o porto pelo rebocador MAGUL. O comandante, quatro oficiais e 23 chineses da tripulação abandonaram a barco quando estava em fogo, não voltando a aparecer.
1920, 18 de Junho	ENGINEER	Da Companhia ELLERMAN-HARRISON, perdeu-se no porto em virtude de um incêndio. Quando a carga estava sendo descarregada, deflagrou fogo num porão contendo nitrato de soda, fogo esse que alastrou rapidamente a todo o navio, produzindo enormes explosões. O vapor afundou-se depois de ter sido rebocado para o meio da baía. A perda foi total.
1920, 4 de Outubro	BEIRA	Pequeno vapor costeiro de Lourenço Marques, encalhou durante a noite, próximo da foz do Zambézia. Perdeu-se por completo mas os passageiros e tripulantes foram salvos.
1921, 7 de Abril	DELFT	Vapor da Companhia HOLLAND AFRICA LINE, encalhou próximo do farolim do Baixo Ribeiro, afundou-se, sem avaria, após cinco horas de permanência.
1921, 25 de Maio	ALEPO	Da ELLERMAN'S WILSON LINE LTD, encalhou no Esparcelado da Catembe, safando-se após oito dias sem avaria.
1921, 28 de Agosto	NOWSHERA	Da BRITISH INDIA STEAM NAVIGATION Cº, LTD, sofreu um rombo por ter tocado num obstáculo perto da bóia n.º 7, tendo imediatamente encalhado perto da bóia n.º 5 e mais tarde conduzido ao porto para receber reparações necessárias.
1922, 15 de Março	EASTWAY	Vapor inglês, encalhou devido a erro de manobra no Baixo Danae. Ficou inutilizado e pereceu um tripulante.

aproximado de 1.800 libras esterlinas. Foi assim encomendada a draga Frhuling na Alemanha, mas o início da I Guerra Mundial impediu a sua aquisição e vina para Lourenço Marques.

Posteriormente, em 2 de Julho de 1915, o serviço de dragagem passou para as *Obras do Porto*, tendo-se então adquirido uma pequena draga do sistema *Priestman*, com o fim de regularizar os fundos junto do cais acostável. Apesar das pressões crescentes para o contínuo aprofundamento do canal, este mantinha apenas 22 pés ainda em 1918, impedindo assim que os navios da companhia *Castle* pudessem entrar no porto, o mesmo acontecendo com os grandes vapores carvoeiros, impunha-se, assim, como condição indispensável que a dragagem do canal fosse efectuada até alcançar, pelo menos, 30 pés.

Nessa época o porto de Durban dava acesso a navios de 30 pés, podendo acomodar navios demandando 40 pés, e o porto do Cabo, tinha já um cais para navios de 31 pés. Segundo as autoridades portuguesas da época, era preciso não perder de vista as tendências que ocorriam na África do Sul, com risco do nosso porto se subalternizar, apesar de possuir incomparavelmente melhores condições naturais, que servia um *hinterland* vastíssimo, e que compartilhava de 50 a 55% do tráfego para a zona mineira de competência do Transvaal.

As grandes obras de dragagem na década de 1960

Um novo ciclo de dragagens com vista a permitir o acesso a navios de grande calado viria a ocorrer na década de 1960. A pedido do Governo inglês, que pretendia exportar através do porto de Lourenço Marques grandes quantidades de minérios de ferro, provenientes da Suazilândia, foram iniciados os respectivos estudos. Entre as grandes obras então preconizadas, como a construção duma linha ferroviária de ligação à Suazilândia e a criação e o apetrechamento de um cais de minérios, que foram entregues aos *Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes,* estava também a abertura dos acessos do porto para navios de grande calado, trabalho este entregue à *Missão Hidrográfica de Moçambique* e aos *Serviços de Marinha*. O planeamento desses novos acessos foi feito tendo em conta o contrato existente para o transporte de minérios entre a Suazilândia e o Japão em navios de 40.000 toneladas de porte bruto (dwt), com cerca de 37 pés de calado máximo. Foi assim criado o Serviço

40 feet, and the Cape harbor already had a 31 foot pier. According to the Portuguese authorities of the time, it was necessary not to lose sight of the trends occurring in South Africa, with the risk that our port would become subordinate, despite having incomparably better natural conditions, serving a vast hinterland, and which shared 50 to 55% of traffic to the Transvaal operating mining zone.

The great dredging works in the 1960s

A new dredging cycle to allow access to large draft ships would take place in the 1960s. At the request of the English Government, which intended to export large quantities of iron ore from Swaziland through the port of Lourenço Marques, the respective studies were started. Among the major works then advocated, such as the construction of a railway line connecting to Swaziland and the creation and equipping of an ore wharf, which were handed over to the Ports, Railways and Transport Services, was also the opening of the port for large draft ships, work delivered to the Mozambique Hydrographic Mission and the Navy Services. These new accesses were planned taking into account the existing contract for the transport of ores between Swaziland and Japan on 40,000 tonnes deadweight (dwt) vessels with a maximum draft of 37 feet. The Dredging Service was thus created, to whom was given not only the opening and maintenance of access channels in the bay of Lourenço Marques, but also the dredging and maintenance of the port of Beira. Among the works carried out, we can count the opening of the five-mile Xefina Channel through the southern banks of the island of the same name, and the 0.5-mile Catembe Channel giving access to the harbor's interior bottom; The Polana Channel was also widened and deepened along the old channel through the Polana, and finally the 1.5-mile Matola Channel was opened in two sections, following the old channels.

The dredging works then carried out, where the Buzi, Goa, Commander Hertz and Pungwe dredgers were used, were considered the most important so far made in the "Portuguese territory", having been inaugurated on July 23, 1964.

de Dragagens, a quem foi entregue não só a abertura e a manutenção dos canais de acesso na baía de Lourenço Marques, mas também as dragagens de melhoramento e manutenção do porto da Beira. Entre os trabalhos realizados, conta-se a abertura do canal da Xefina, com cinco milhas de comprimento, através dos bancos a sul da ilha do mesmo nome, e do canal da Catembe, com 0,5 milhas, dando acesso ao fundão do porto interior; o canal da Polana foi também alargado e aprofundado segundo o canal antigo, através dos baixos da Polana e, finalmente, o canal da Matola, com 1,5 milhas, foi aberto em dois troços, seguindo aproximadamente os canais antigos.

As obras de dragagem então realizadas, onde foram utilizadas as dragas *Búzi*, *Goa, Comandante Hertz* e *Pungoé*, foram consideradas as mais importantes até então feitas no "espaço português", tendo sido inauguradas a 23 de Julho de 1964.

Dragagens efectuadas após a Independência

Desde a década de 1990 que se procurou realizar trabalhos de dragagem nos portos de Maputo e da Beira. Assim, em 1997, a *Empresa Moçambicana de Dragagens (EMODRAGA)* chegou a entrar em negociações com a União Europeia para a aquisição de uma draga com a capacidade de 2.000 m^3, de modo a manter o canal de acesso ao porto de Maputo com uma profundidade máxima de 9,4m. Apesar das dragagens efectuadas, suportadas pelos *Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM)*, os canais de acesso foram perdendo as dimensões iniciais, reduzindo-se à largura do canal do porto de Maputo de 160 para 100 metros, tal como no porto da Beira, onde o canal de acesso passou de 250 para 60 metros, pelo que deixaram de oferecer a segurança necessária à navegação.

Em Setembro de 2010, iniciaram-se as operações de dragagem do canal de acesso, baías e ancoradouros do porto de Maputo, realizadas pela empresa *Mascarenas Dredging and Management Services*, visando aumentar a profundidade do porto para onze metros, permitindo assim o acesso a navios até 65.000 toneladas. Estas viriam a ficar concluídas a 25 de Janeiro de 2011, tendo os trabalhos sido efectuados no canal de acesso e nos cais dos terminais de cereais, combustíveis, carvão e de contentores. Estes trabalhos permitiram o aumento da eficiência das operações, aumentando o volume

Dredging after Independence

Since the 1990s, dredging work has been undertaken in the ports of Maputo and Beira. Thus, in 1997, the Mozambican Dredging Company (EMODRAGA) entered into negotiations with the European Union for the purchase of a 2,000 m3 dredger to keep the Maputo port access channel with a maximum depth of 9.4m. Despite the dredging carried out by the Mozambique Railway Company (CFM), the access channels were losing their initial dimensions, reducing the width of the Maputo port channel from 160 to 100 meters, as in the port of Beira, where the access channel went from 250 to 60 meters, so they no longer provided the necessary safety for navigation.

In September 2010, the dredging operations of the Maputo port access channel, bays and moorings started by Mascarenas Dredging and Management Services to increase the depth of the port to eleven meters, thus allowing access to vessels with up to 65,000 tons. These were to be completed on 25 January 2011, with work being carried out on the access channel and the ports of cereal, fuel, coal and container terminals. This work has increased the efficiency of the operations, increasing the volume of cargo handled from 12 million in 2011 to 19 million tons in 2014.

A new dredging cycle, encompassing the access channel and some of the port's berths, was established for 2014, aiming to increase its depth from 11 to 14.2 meters, allowing ships up to 80 thousand tons. The aim of this initiative was to prevent ships from moving to other ports in the region, such as Richards Bay in neighboring South Africa. In addition, the need to move ships in loading process also arose in relation to the different berths in the port of Maputo, which also showed differences in depth.

These works were part of the process of expansion and development of the capital's port infrastructures, with a view to meeting the goal set in the port's strategic plan, which is to reach 40 million tons by 2020. Thus, to meet the increased demand, port roads were also rehabilitated, the expansion of Gate 1 for truck access, the construction of a new warehouse for rock phosphates capable of handling 500,000 tons per year, as well as the expansion of several port terminals, such as vehicles , whose capacity increased from 52 thousand to 150 thousand units per year.

This new dredging cycle began on 21 May 2016,

Wrecks and other accidents in the port of Lourenço Marques (now Maputo) (from January 1894 to March 1922)

1894, January	RAVOLA	English ship, ran aground in the Baixo Ribeiro (Leck Reef) in a dense fog, followed by a fire aboard. It was towed to the port and finally condemned
1895, October 4	BREDALBLIK	Norwegian ship, ran aground on Baixo Danae and sank.
1896 February 1st	DORIS	Norwegian ship, ran aground on the Cutfield and sank, the position of the ship was wrongly determined.
1896, February 21	MELANESIA	Norwegian ship, ran aground on Inhaca. Same cause as 3. She was towed to port and condemned.
1896, July 26	ERNESTINA	German ship, ran aground on COAST SHALLOW and hit the beach near Ponta Mahona. Same cause as 3 and 4. It was towed and condemned.
1897, June 15	ABEL	Dutch ship, dragged the 1st south of the Mte. Cutfield and the hull fell apart. Strong headwind.
1897, September 10	ANTONIETTA	Italian ship, ran aground in Baixo Ribeiro. It didn't know the bay well. It was towed, the cargo was unloaded and the hull was abandoned.
1900 November 4th	CATERINA	Italian ship, ran aground in Baixo da Xefina. Cause unknown. There was no pilot onboard. A small part of the cargo was saved. The ship was lost.
1902, October 18	MARGUERITE B	Italian Brig, ran aground on Baixo of Xefina Grande. Cause unknown. There was no pilot onboard. It seems that the captain was not very careful. The crew and the passengers were brought ashore by the SALM steamboat.
1902 November 23	BERSAGLIERE	Italian ship crashed against Cutfield. The cause is unknown. After the crash, she climbed over the bank and sank near the Middle canal. The crew came in two ships to Lourenço Marques, the captain and two sailors came by land.
1904 February 12th	GAZA	356 tonne coastal steamboat, rammed with the German REICHSTAG cruise liner, next to the COCKBURN lighthouse. GAZA went to the bottom, one Indian and two indigenous drowned.
1904 December 13	MAGWEN	English ship, lost in the bottom of the lagoon. The "Board of Trade" understood that the commander demonstrated negligence and suspended him for 3 months.
1906, March 26	FORERUNNER	Tugboat sank into the night, reason unknown. She was anchored and the sea was calm. It was an old steamboat with wheels intended to be sold. The only person on board was a local that was saved by swimming.
1907, April 27	LORD ELGIN	English ship, ran aground on the coast two miles from Cape St. Maria. It is believed to be unaware of its location. The crew was saved. After the crew abandoned the ship, a fire broke out on board, destroying almost all cargo.
1913, July 16	MANICA	English ship, ran aground north of Baixo Serra. The weather was bad and the pilot could not distinguish the signals. It was towed and, after slight repairs, headed for the Cape where it entered the dry dock.
1913, September 19	FINGAL	English 4-masted ship ran aground on Baixo of Cockburn at the entrance to the bay, because the captain did not take the pilot aboard before getting too close. She was towed by the harbor tug that same afternoon, not suffering any damage.
1914 February 16	TEREDO	Dredger belonging to the port of Lourenço Marques. It was pushed deep into the middle of the Polana channel, near the beach with the same name, by the German steamboat FELDSMARCHALL. The dredger's captain and some crew members drowned.
1917, August 23	CITY OF NAGPUR	English steamboat ran aground in Baixo Danae and was rendered unusable, saving a considerable portion of the cargo.
1917, November 6	VASCO DA GAMA	107 ton English tugboat sank off Inhaca due to bad weather, killing two crew members.
1918, June 25	GUJARAT	English steamboat, hit, as the captain reported, on a rocky low marked on the English chart 40 degrees NE from Inhaca Lighthouse, at 5 feet deep, distancing from it about 15 miles. He suffered a break on the # 2, but was not prevented from traveling. The ship was sailing at 22 feet, assuming that the Captain was mistaken it for Baixo Danae.
1920 March 19th	SPEEDONIA	A steel boat laden with oil and gasoline caught on fire near Durban and, having lost its maneuvering device, drifted at random until it was sighted by the Portuguese steamboat LUABO and towed to this port. As the towing cables had broken overnight, it was lost again and finally brought to port by the MAGUL tug. The captain, four crew officers, and 23 Chinese crew members abandoned the ship when it was on fire, not reappearing.
1920, June 18	ENGINEER	From the ELLERMAN-HARRISON Company, it was lost in the port due to a fire. As the cargo was being unloaded, it set fire to a hold containing soda nitrate, which quickly spread throughout the ship, producing huge explosions. The steamboat sank after being towed into the middle of the bay. The loss was total.
1920 October 4	BEIRA	Small coastal steamboat from Lourenço Marques, ran aground at night, near the Zambezia estuary. It was completely lost but the passengers and crew were saved.
1921, April 7	DELFT	Steamboat from the HOLLAND AFRICA LINE Company, ran aground near the Baixo Ribeiro lighthouse, sank undamaged after five hours.
1921, May 25	ALEPO	From ELLERMAN'S WILSON LINE LTD, ran aground in the Esparcelado da Catembe, getting away after eight days without damage.
1921, August 28	NOWSHERA	From BRITISH INDIA STEAM NAVIGATION CO., LTD, it was damaged by touching an obstacle near buoy 7, and immediately ran aground near buoy 5 and later was towed to port to receive the necessary repairs.
1922 March 15	EASTWAY	English steamboat, ran aground due to maneuver error in Baixo Danae. It became unusable and one crew member perished.

Encalhado à entrada do porto de Lourenço Marques (canal da Barra Norte) o navio tanque CALTEX ANTUERPIA: Seguiu para o local o rebocador MAPUTO

O navio-tanque CALTEX ANTUERPIA, com um carregamento de 29.000 toneladas de gasóleo e combustíveis brancos, encalhou ontem, num banco de areia, à entrada da barra norte do porto de Lourenço Marques.

As primeiras tentativas de desencalhe, em que foram utilizados dois dos melhores rebocadores da Capitania do Porto, foram baldadas. Nova tentativa vai ser tentada esta madrugada, pelas 5 horas, sendo utilizado o novo rebocador MAPUTO, na sua primeira operação, mesmo antes de ser entregue às autoridades marítimas da província.

O MAPUTO largou ontem à noite para a entrada da barra norte, levando a bordo o capitão do porto, que está a dirigir pessoalmente as operações de socorro.

De acordo com informações que nos foram prestadas pelo comandante Quartim, o petroleiro não pode ser considerado em perigo de perda, esperando-se que resultem as tentativas de desencalhe desta madrugada.

Quando se preparava para entrar no canal da Barra Norte, por motivos ainda não apurados, o CALTEX ANTUERPIA encalhou num banco de areia situado a cerca de uma milha a norte da bóia 2M, onde os barcos mudam para aproar ao referido canal.

Imediatamente foi dado o alarme, através da rádio para a Capitania do Porto de Lourenço Marques, seguindo imediatamente para o local o cabo de pilotos, comandante João Ferreira, com os rebocadores CHAIMITE e DIO, as duas melhores unidades que presentemente se encontram ao serviço do porto da capital. Feitos os preparativos, a primeira tentativa de desencalhe verificou-se pelas 17 horas, com a preia-mar. A trabalhar a toda a força das suas máquinas, os dois rebocadores conseguiram efectivamente deslocar o navio-tanque, mas este voltou a enterrar-se no banco de areia. Em duas tentativas seguintes, aqueles potentes rebocadores não conseguiram deslocar o pesado petroleiro, chegando a partir-se os cabos de reboque.

Os trabalhos foram então suspensos. Entretanto, em Lourenço Marques, o comandante Quartim que se manteve em contacto com os barcos de socorro e com o próprio navio acidentado, ordenou a utilização do rebocador MAPUTO. Trata-se de uma nova unidade, das mais modernas de todo o mundo e que nem sequer foi ainda entregue às autoridades marítimas de Moçambique.

O próprio capitão do porto seguiu a bordo do MAPUTO para a entrada da barra, na primeira operação daquele potente rebocador.

A tentativa extrema, com a utilização de todos os meios disponíveis, deve verificar-se pelas 5 horas de hoje, no momento em que a maré atinge a sua altura máxima.

Antes de partir para a entrada da barra, o Capitão do Porto de Lourenço Marques, falando para o nosso jornal, afirmou que havia fortes possibilidades de êxito, na próxima tentativa de desencalhe, e o petroleiro não se podia, de modo algum, considerar em risco sério e muito menos perdido.

A operação de desencalhe é considerada difícil. Está a prever-se em caso de novo malogro mesmo com o MAPUTO, uma operação de transbordo de grande parte das 29.000 toneladas de combustível para um outro navio-tanque. Esta hipótese, todavia, está a ser encarada como recurso, dadas as dificuldades que se reveste. Será necessário arranjar mangueiras com mais de cem metros de comprimento, distância a que os dois navios terão de ficar, afim de se evitar uma colisão que seria desastrosa. Aliviado da pesada carga, o CALTEX ANTUERPIA flutuaria o suficiente para um desencalhe mais fácil.

[NOTICIAS, Lourenço Marques, 29 de Dezembro de 1966, p. 1 e 4 (Extracto)]

Grounded at the entrance of the port of Lourenço Marques (North Channel) the CALTEX ANTUERPIA tanker: The tugboat MAPUTO followed to the site

The CALTEX ANTUERPIA tanker, with a cargo of 29,000 tons of diesel and white fuels, ran aground on a sandbar yesterday at the entrance to the north bar of Lourenço Marques port.

The first attempts to refloat, using two of the best tugboats of the Port Captaincy, were unsuccessful . A new attempt will be attempted this morning at 5 am, using the new MAPUTO tugboat in its first operation, even before being handed over to the provincial maritime authorities.

The MAPUTO left last night for the north bar entrance, taking on board the port captain, personally directing rescue operations.

According to information provided to us by Captain Quartim, the oil tanker cannot be considered to be in danger of loss and is expected that the attempts of refloating will work this dawn.

As it was preparing to enter the Barra Norte channel, for reasons not yet ascertained, CALTEX ANTUERPIA ran aground on a sandbar located about a mile north of the 2M buoy, where ships change to dock.

The alarm was done, by radio to the Port Authority of Lourenço Marques, immediately. And the pilots followed to the location, Captain João Ferreira, with the tugboats CHAIMITE and DIO, the two best units currently serving the Port of the capital. After preparations were made, the first attempt to refloat was at 5 pm with high tide. Working with full force, the two tugboats were actually able to move the tanker, but it sank again in the sandbar. In the next two attempts, those powerful tugboats failed to move the heavy tanker, even breaking the towing lines.

The works were then suspended. Meanwhile, in Lourenço Marques, the captain Quartim who remained in contact with the rescue boats and the crashed ship itself ordered the use of the MAPUTO tugboat. It is a new unit, one of the most modern in the world and not yet delivered to the Mozambican maritime authorities.

The port captain himself went aboard the MAPUTO to enter the sand bar, in the first operation of that powerful tugboat.

The extreme attempt, using all available means, should take place around 5 pm today, when the tide reaches its maximum.

Before leaving for the entrance of the bar, the Port Captain of Lourenço Marques, speaking to our newspaper, stated that there was a strong possibility of success in the next attempt to refloat, and the oil tanker could by no means be consider in serious risk and much less lost.

The refloating operation is considered difficult. In the event of failure again even with the MAPUTO, a transshipment operation of the 29,000 tonnes of fuel to another tanker is planned. This hypothesis, however, is being considered as an appeal given the difficulties. Hoses over 100 meters long will have to be arranged, being the distance the two ships will have to stay in order to avoid a disastrous collision. Relieved from the heavy load, the CALTEX ANTUERPIA would float enough for an easier refloating.

[NEWS, Lourenço Marques, December 29, 1966, p. 1 and 4 (Extract)]

de cargas manuseadas de 12 milhões, em 2011, para 19 milhões de toneladas, em 2014.

Um novo ciclo de dragagens, englobando o canal de acesso e alguns cais de atracagem do porto, estava estabelecido para 2014, visando aumentar a sua profundidade de 11 para 14,2 metros, permitindo a entrada de navios até 80 mil toneladas. Esta iniciativa pretendia evitar que os navios se deslocassem para outros portos da região, como Richards Bay, na vizinha África do Sul. Aliás, a necessidade de proceder à movimentação de navios em processo de carregamento também se colocava em relação aos diferentes cais de acostagem do porto de Maputo, que apresentavam também diferenças de profundidade.

Estes trabalhos inseriam-se no processo de expansão e desenvolvimento das infraestruturas portuárias da capital, visando cumprir a meta fixada no plano estratégico do porto, que é de atingir as 40 milhões de toneladas em 2020. Assim, para responder ao aumento da demanda, foram também reabilitadas as estradas portuárias, a ampliação do Portão 1 para acesso a camiões, a construção de um novo armazém destinado a fosfatos rochosos com capacidade para manusear 500 mil toneladas por ano, bem como a expansão de diversos terminais portuários, a exemplo do de viaturas, cuja capacidade passou de 52 mil para 150 mil unidades por ano.

Este novo ciclo de dragagens iniciou-se a 21 de Maio de 2016, após a assinatura do contrato entre a *Jan de Nul Dredging Middle East FZE* , uma empresa internacional de dragagem dos Emiratos Árabes Unidos, e a *Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo* (MPDC), estando estimado o custo dos trabalhos em 115 milhões de dólares.

No decorrer dos 8 meses de operações, que viriam a terminar a 10 de Fevereiro de 2017, foram dragados 14 milhões de metros cúbicos, permitindo que o porto de Maputo receba navios até 120 mil toneladas. No decorrer dos trabalhos foram utilizadas quatro dragas, entre as quais duas de sucção (a *De Lapérouse* e a *HAM 310*) e a maior draga de corte do mundo, tendo estas operado entre a Matola e a Manhiça, numa extensão de quase 76 quilómetros. Simultaneamente, procedeu-se ao alargamento do canal de acesso ao porto, passando este de 100 metros para 110 metros, e 150 a 160 metros em alguns casos, nas curvas, para permitir uma manobra mais fácil dos navios, permitindo receber navios maiores, com 2.000 contentores de capacidade.

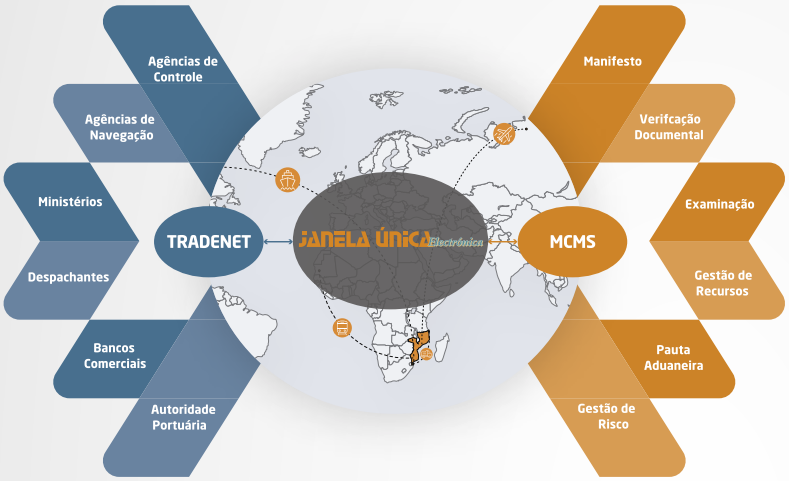
following the signing of the contract between Jan of *Nul Dredging Middle East FZE*, an international dredging company from the United Arab Emirates, and the Maputo Port Development Society (MPDC), with the estimated cost of the work at $ 115 million.

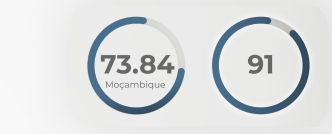
During the 8 months of operations, which were to end on 10 February 2017, 14 million cubic meters were dredged, allowing the port of Maputo to receive ships of up to 120,000 tons. In the course of the work, four dredgers were used, including two suction dredgers (De Lapérouse and HAM 310) and the largest cutting dredger in the world, which operated between Matola and Manhiça, almost 76 kilometers.

At the same time, the port access channel was widened from 100 meters to 110 meters, and 150 to 160 meters in some cases, at turns, to allow easier maneuvering of ships, allowing larger ships with capacity of 2,000 containers.

UM MAR DE BENEFÍCIOS NUMA ÚNICA PLATAFORMA.

Janela Única Electrónica – Uma solução integrada que facilita a tramitação de informação referente ao desembaraço aduaneiro de mercadorias através de um ponto único de submissão de documentos.





Classificação Comercial Internacional
Fonte: Relatório Doing Business 2019
www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/m/mozambique/MOZ.pdf

Classificação Comercial África Subsaariana
Fonte: Relatório Doing Business 2019
www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/m/mozambique/MOZ.pdf

DESENVOLVIMENTO DE COMÉRCIO EXTERNO E A COMPETITIVIDADE DO PAÍS

Com vista a eliminar os constrangimentos burocráticos que impediam agentes económicos e a Direcção Geral das Alfândegas de contribuir mais activamente para o desenvolvimento do comércio externo e aumentar a competitividade do país, em 2009, O Estado Moçambicano resolveu criar a Janela Única Electrónica.

PLATAFORMA NACIONAL QUE LIGA TODAS AS ENTIDADES PÚBLICAS E PRIVADAS

Sob regime de concessão – BOT (***Build-Operate-Transfer***), a ***MCNet, SA***, concebeu, desenvolveu e implementou a JUE, uma plataforma nacional que interliga todos os agentes económicos e permite que todas as entidades públicas e privadas envolvidas no processo de desembaraço aduaneiro de mercadorias colaborem de forma eficiente, rápida e transparente, através de um único ponto de submissão de informação.

COMPETIÇÃO SÃ E TRANSPARENTE ENTRE AS EMPRESAS

Recentemente a ***MCNet, SA***, investiu numa ferramenta denominada ***e-valuator***. Esta ferramenta ajuda a responder a problemática de baixa valorização de mercadorias e prevalência de documentação falsificada (facturas subvalorizadas), o que promoverá uma competição sã e transparente entre as empresas actuando no comércio externo.

MELHORIA CONTÍNUA PARA A JUE E PARA MOÇAMBIQUE

Seis anos após a implementação da Janela Única Electrónica, o tempo e o custo para cumprir com todas as exigências documentais para exportadores e importadores em Moçambique são inferiores a média da África Subsaariana, mas ainda há espaço para melhorias.
(Fonte: Relatório de Doing Business em Moçambique 2019).

VANTAGENS DO USO DA JUE

·O tempo e o custo utilizado na realização de uma operação para o desembaraço aduaneiro de mercadoria são menores;
·As operações são realizadas de forma mais rápida e segura com a utilização de computadores, evitando deslocações aos locais aonde estão armazenadas as mercadorias;
·As alterações podem ser feitas rapidamente;
·Melhora o ambiente de negócios no País;
·Permite um aumento da competitividade.

BENEFÍCIOS PARA AS ALFÂNDEGAS E A COMUNIDADE DE COMÉRCIO INTERNACIONAL

·Apresentação de declarações, 24 horas por dia, 7 dias por semana;
·Validação de Declarações realizada automaticamente pelo sistema;
·Desembaraço de até 70% de mercadoria importada em 24 horas;
·Módulo de Avaliação Integrada de Risco para as Alfândegas;
·Pagamento de taxas e impostos efectuado em qualquer um dos bancos participantes;
·Desembaraço automático das mercadorias;
·Funcionalidades automáticas incluindo a de gestão de riscos;
·Poderosa ferramenta de monitoramento para as Alfândegas;
·Um banco de dados integrado que apresenta estatísticas precisas do comércio.

Av. Vladimir Lenine, nº 174 • Edifício Millennium Park – Bloco B, 2º andar • Maputo-Moçambique
Tel: +258 21 341100 • Fax: +258 21 303325 • E-mail: info@mcnet.co.mz

MCNet
Mozambique Community Network, SA

Uma visita ao Museu do CFM

A visit to the CFM Museum

Benjamim Wilson

No dia 19 de Março de 2019, o edifício da Estação Central da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique completou mais um ano desde que beneficiou de obras de restauração, mantendo-se entre as mais emblemáticas infraestruturas de prestígio mundial. Localizado no largo da Praça dos Trabalhadores, o edifício foi sofrendo transformações, tendo as primeiras instalações sido feitas de madeira e zinco.

Contar a história da empresa de Portos e Caminhos de Ferro pode ser feita através de uma visita ao Museu do CFM, onde se encontram diversos artefactos e antigos instrumentos que marcaram mais de um século de existência da maior unidade ferro-portuária.

Entre os artefactos, começa por se destacar o marco quilométrico que servia para assinalar a distância percorrida pelos comboios. O ponto zero é a estação ferroviária de Maputo que liga às fronteiras com os países do "hinterland" para o transporte de pessoas e bens.

Encontra-se ainda toda a cronologia da Empresa, cujo marco principal coincidiu com a inauguração da primeira linha ferroviária entre a baixa de Lourenço Marques actual Maputo e o Transvaal, na África do Sul, no dia 8 de Julho de 1895.

A empresa Caminhos de Ferro inicialmente não operava somente no Sistema ferroviário, tendo também explorado serviços de transporte rodoviário e aéreo, através da então Camionagem de Moçambique e a DETA (Direcção de Exploração de Transporte Aéreo), respectivamente. A camionagem foi extinta na década de 80 e a DETA mais tarde transformada em Linhas Aéreas de Moçambique (LAM).

O surgimento de muitas colectividades designadas de Clubes Ferroviários, assim como de vilas através nas quais passam as vias férreas, fazem parte de um vasto património desportivo e habitacional instalado nas proximidades das estações de comboio.

Benjamim Wilson

On March 19, 2019, the Central Station building of the Mozambican Ports and Railways Company completed another year since it benefited from restoration work, remaining among the most iconic infrastructures in the world. Located on the Workers Square, the building underwent transformations, with the first facilities being made of wood and zinc.

Telling the history of the Ports and Railways Company can be done through a visit to the CFM Museum, where there are several artefacts and ancient instruments that marked more than a century of existence of the largest rail-port unit.

Among the artefacts, it is worth mentioning the milestone that served to indicate the distance travelled by the trains. Point zero is the Maputo railway station that connects the borders with the hinterland countries for the transport of people and goods.

The entire timeline of the Company can be found, with main milestone coinciding with the inauguration of the first railway line between downtown Maputo and Transvaal, South Africa, in 8th July 1895.

Initially, the Railway Company didn't operate the Rail System only, it also operated road and air transport services, through then Mozambique Trucking and DETA (Air Transport Operation Directorate), respectively. Trucking was extinguished in the 1980s and DETA was later transformed into Mozambique Airlines (LAM).

The emergence of many designated railway club communities, as well as the villages through which the railways pass, are part of a vast sports and housing heritage located near the train stations.

The Museum archives handwritten letters by the Portuguese General José Machado, considered a mentor of the construction of the company, as well as of Pinto Teixeira, first Administrator, containing

O Museu arquiva cartas manuscritas pelo General português José Machado, considerado mentor da construção da empresa, bem como de Pinto Teixeira, primeiro Administrador, contendo dados bibliográficos e relatórios produzidos na altura.

Numa das paredes encontram-se fixadas imagens que marcam as diferentes ocasiões de construção de linhas ferroviárias e as respectivas inaugurações.

Marcos históricos

Em termos cronológicos, assinala-se a celebração do contrato com uma expedição que esteve envolvida nos preparativos da construção da primeira linha para o Transvaal, em Dezembro de 1883. O início das obras aconteceu em Maio de 1886 e, no mês de Julho de 1895, teve lugar a inauguração oficial da via.

Também é possível ver o momento da inauguração do "Cais Gurjão" de Lourenço Marques, o actual Porto de Maputo, em 1903, assim como do Porto de Lumbo, em 1924, infraestruturas destinadas ao manuseamento de uma série de produtos. Em 1930 foi inaugurado o primeiro frigorífico do actual Porto de Pesca de Maputo.

Pode ser visto o arranque da construção da linha do

bibliographic data and reports produced at the time.

On one wall there are images marking the different occasions for the construction of railway lines and its respective inaugurations.

Historical landmarks

In chronological terms, the contract was signed with an expedition that was involved in the preparations for the construction of the first line for Transvaal in December 1883. The works began in May 1886 and in July 1895, the official inauguration of the line took place.

It is also possible to see the opening of Lourenço Marques 'Cais Gurjão', the current Port of Maputo, in 1903, as well as the Port of Lumbo, in 1924, infrastructures used for the handling of a series of products. In 1930 was inaugurated the first refrigerator of the current fishing port of Maputo.

The beginning of the construction of the Limpopo line in 1929 to connect to Zimbabwe, then-Rhodesia can also be seen. The line, at an early stage, extended to the limit with the Marracuene area.

The construction of the majestic railway bridge

Limpopo, em 1929, destinada a estabelecer a ligação com o Zimbabwe, então Rodésia. A linha, numa fase inicial, estendia-se até ao limite com a zona de Marracuene.

A construção da majestosa ponte ferroviária sobre o Rio Zambeze, Dona Ana, em 1938, considerada a espinha dorsal de ligação entre o Porto da Beira e a vila carbonífera de Moatize, em Tete, é outro pormenor que pode ser observado.

Destaca-se, igualmente, o início da construção de um dos melhores portos em Moçambique, situado em Nacala, em 1939, única infraestrutura que se encontra implantada numa zona com águas profundas. Em 1953, abre-se a ponte cais de Quelimane, dois anos depois de ter entrado em operação o Porto de Nacala, assim como a abertura de outra infraestrutura de género no Porto de Pemba, em 1957.

Ainda no que a construção das linhas diz respeito, importa pontuar que parte das vias férreas pertenceu a companhias majestáticas e arrendatárias, que acabaram tomadas pelo governo português, através de um processo que inicia em 1949 com o "resgate" do Porto da Beira, pertencente à Companhia de Moçambique.

Encontramos ainda o registo da abertura do serviço de transporte de passageiros entre Maputo (então Lourenço Marques) e Bulawayo, através da Linha do

over the Zambezi River, Dona Ana, in 1938, considered the backbone of the port between Beira and the coal village of Moatize in Tete, another detail that can be observed.

Also noteworthy is the start of construction of one of the best ports in Mozambique, located in Nacala, in 1939, the only infrastructure located in a deep water zone. In 1953, Quelimane Quay Bridge opens, two years after the port of Nacala came into operation, and another similar infrastructure at Pemba Port in 1957.

Still regarding the railway construction, it should be noted that part of the railways belonged to majestic and leasing companies, which were eventually taken over by the Portuguese government, through a process that began in 1949 with the "rescue" of the Port of Beira, belonging to the Company of Mozambique.

We can also find the opening of the passenger transport service between Maputo (then Lourenço Marques) and Bulawayo, through the Limpopo Line, in 1955.

In the Museum there is also a kind of mural with names of the different railway stations throughout the national territory.

It is noteworthy that, due to the need to train

Limpopo, em 1955.

No Museu também se encontra uma espécie de mural com nomes das diferentes estações ferroviárias existentes ao longo do território nacional.

De salientar que, devido à necessidade de formação de quadros especializados para a empresa, em 1971 foi criado o Centro de Formação de Pessoal em Inhambane, cuja designação actual é Escola Ferroviária. Não só os moçambicanos beneficiaram de formação, assim como técnicos de países falantes da língua portuguesa.

Devido ao forte interesse que as linhas ferroviárias desempenhavam para o chamado *"hinterland"*, foram registados os diferentes momentos das visitas de alto nível do panorama político nacional e internacional, com destaque para antigos presidentes dos países da África Austral.

Força humana

Diversos instrumentos usados no processo de construção e de manutenção das vias ferroviárias encontram-se patentes, com destaque para o facto da sua maioria terem sido operados manualmente, recorrendo à força humana. Perfilha um engenho destinado a

specialized staff for the company, the Inhambane Personnel Training Center was created in 1971, with the current name of Railway School. Not only did Mozambicans benefited from that training, as did technicians from Portuguese-speaking countries.

Due to the strong interest that the railway lines played for the so-called "hinterland", the different moments of the high level visits of the national and international political scene were recorded, especially of former presidents of the southern African countries.

Human Power

Several instruments used in the process of construction and maintenance of the railways are present, attention called to the fact that most were manually operated using human power. A device designed to drill, similar to an electric drill, turn out devicess that assisted trains in changing the line, the gimcrow that is used to straighten and bend the rail and other types of metal, signalling flags for when works are being done in the railway lines, picks, brakes, screwdrivers, a "gueja" to measure the distance between the rails, shaping machines, among others.

Gabinete do Chefe da Estação

No Museu, encontramos o Gabinete de um chefe da estação, representado em pequenas dimensões, que permite que os visitantes se apropriem do seu funcionamento.
O chefe da estação tem o privilégio de controlar o movimento dos comboios, através de diversos equipamentos disponíveis naquele espaço. Possui sistema de comunicação, bilheteira com uma máquina para estampar a data no cartão que servia de passe na altura. Existe ainda uma máquina de dactilografar, uma antiga calculadora, bandeirolas para orientar os comboios, um enorme relógio a pêndulo, lanterna, porta-moedas, um cofre e carimbo. Antigamente, nas estações as receitas e a documentação relevante eram colocadas num cofre, as quais seriam depois recolhidas pelo condutor do comboio, o qual geralmente viajava no último vagão, denominado "furgão".
Não muito distante, encontra-se uma unidade que servia para extinguir o fogo, qual carro de bombeiros, que era movido através da força humana. Tem também antigas balanças decimais que serviam para pesar as mercadorias.

fazer perfurações, semelhante a um berbequim eléctrico, agulhas que auxiliavam os comboios na mudança de linha, o *"gimcrow"* que serve para endireitar e empenar o carril e outros tipos de metal, bandeirolas para sinalização quando decorrem trabalhos na via-férrea, picaretas, corta frios, chaves para apertar parafusos, uma "gueja" para medir a distância que separa os carris, limadoras, entre outros.

Encontra-se uma pequena oficina com duas máquinas que se moviam pela força do vapor produzido por locomotivas.

De salientar que se encontram expostas "maquetes" de diversas locomotivas e "guindastes" a vapor que foram sendo usados pela empresa. A maior parte das locomotivas foi usada na Beira.

Nota-se, por exemplo, uma locomotiva a vapor construída em 1916, a qual, no ano de fabrico, começou a operar na linha Xai-Xai-Mandlakazi. Trata-se de uma máquina que operava com uma caldeira onde a água era fervida, anexada a uma tubagem que movia

There is a small workshop with two machines moved with steam power produced by locomotives.

It should be noted that scale models of various locomotives and steam cranes that were being used by the company are in exhibition. Most of the locomotives were used in Beira.

We can see, for example, a steam locomotive built in 1916 which, in the year of manufacture, began operating on the Xai-Xai-Mandlakazi line. It is a machine that worked with a steam boiler where the water was boiled, attached to a pipe that moved connecting rods and metal wheels, including a dynamo that generated energy, a process that goes back to the period of the so-called Industrial Revolution.

At the time of steam locomotives, the company even owned large extensions of plants of which the wood was intended for the operation of such machines.

The ash extracted from the trains was used for paving roads and building bricks for the construction of buildings.

Station Master's Office

aThe station master has the privilege of controlling the movement of trains through various equipment available in that space. It has communication system, ticket office with a date stamping machine on the card that was used at the time.
There is also a typewriter, an old calculator, signaling flags to guide the trains, a huge pendulum clock, a lantern, a purse, a safe and a stamp. In the past, at the stations, the revenue and the relevant documentation were placed in a safe, which would then be collected by the train driver, who usually traveled in the last wagon, called a "furgão". Not far there is a fire extinguishing unit, like a fire truck, human-powered. It also has old decimal scales that were used to weigh cargo.

bielas e rodas metálicas, incluindo um dínamo que gerava energia, processo que nos remete ao período da chamada Revolução Industrial.

No tempo das locomotivas a vapor, a empresa chegou a deter largas extensões de plantas cuja lenha se destinava ao funcionamento daquele tipo de máquinas.

A cinza que era extraída dos comboios chegou a ser aproveitada para a pavimentação de estradas e fabricação de blocos para a construção de edifícios.

Ligação à cidade

Os Caminhos de Ferro recorriam frequentemente ao uso de baterias como fonte para a geração de energia, tendo fornecido corrente eléctrica desde a estação central até à região de Ressano Garcia, na fronteira com a África do Sul, perto de 80 quilómetros de extensão.

A empresa foi responsável pelo fornecimento de energia a uma parte da cidade, sobretudo na baixa de

Connection to the city

The Railways Company often used batteries as a source for power generation and supplied electricity from the central station to the Ressano Garcia region on the border with South Africa, near 80 kilometres long.

The company was responsible for supplying power to a part of the city, especially to downtown Maputo, including to the former SONEFE, whenever there were power cuts in the supply system.

CFM is somehow linked to the emergence of most of the old buildings at the capital city level.

Much of the machinery used in the construction of tall buildings belonged to the company, with emphasis to the building of the headquarters of the Maputo Municipal Council at the Independence Square.

Maputo, incluindo para a antiga SONEFE, sempre que se registassem quebras no sistema de abastecimento.

O CFM está de alguma forma ligado ao surgimento da maior parte dos antigos edifícios existentes ao nível da cidade capital.

Grande parte da maquinaria usada na construção dos edifícios em altura pertenceu à empresa, com destaque para a edificação da "sede" do Conselho Municipal de Maputo, na Praça da Independência.

Transformação

A cerimónia de proclamação da Independência Nacional realizou-se no Estádio da Machava, infraestrutura pertencente aos Caminhos de Ferro, assim como o equipamento sonoro usado naquela ocasião solene.

Transformation

The National Independence proclamation ceremony was held at the Machava Stadium, an infrastructure belonging to the Railway Company, as well as the sound equipment used on that solemn occasion.

In 1976, the National Directorate of Ports and Railways of Mozambique was created to replace the Directorate of Railway Ports Services.

The first national meeting was held in Inhaminga, Sofala province, in what was considered a better use of the vast infrastructure that the company has.

A year later, a meeting that marked the beginning of the restructuring process of the Ports e Railways Company was held, highlighted by the resizing of the workforce.

Also noteworthy is the period in which the

Carruagens luxuosas de madeira

Construídas em 1911, encontram-se pequenas carruagens feitas maioritariamente de madeira, tendo pertencido aos caminhos-de-ferro de São Tomé e Príncipe. Nos anos 30, foram alocadas aos caminhos-de-ferro em Gaza, de fabrico belga.
Eram carruagens metálicas, pelo facto do nosso país possuir madeira como recurso, acabaram por ser restauradas, envernizadas e apresentam uma luxuosidade interior, com bancos cobertos de napa, casas de banho e salas comuns de fazer inveja.
Bem próximo encontramos pequenas zorras, material circulante que era usado para controlar e realizar trabalhos de manutenção das vias ferroviárias.
Os Caminhos de Ferro ainda conservam uma carruagem presidencial que se celebrizou quando o falecido Presidente Samora Machel nela se deslocou e foi uma improvisada sala de conversações para a assinatura do Acordo de Nkomati, em 1984.

No ano de 1976, foi criada a Direcção Nacional de Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, em substituição da Direcção dos Serviços de Portos de Caminhos de Ferro.

A primeira reunião nacional foi realizada em Inhaminga, na província de Sofala, naquilo que se considerou um melhor aproveitamento da vasta infraestrutura que a empresa detém.

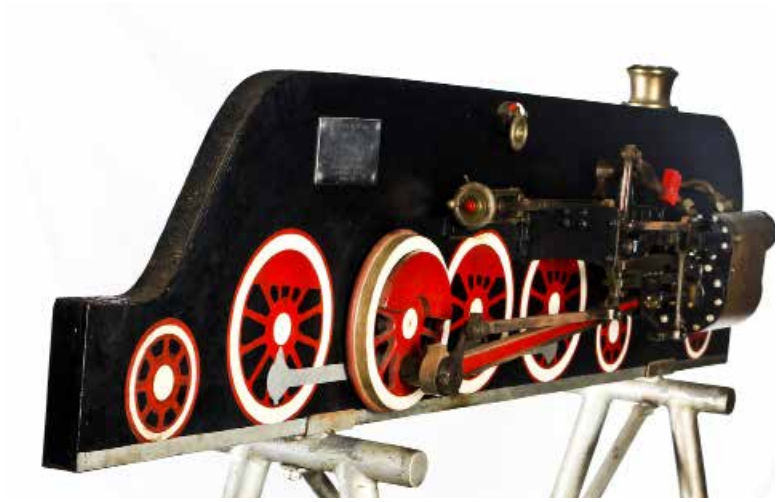
Um ano depois, teve lugar a reunião que marcou o arranque do processo de reestruturação da Empresa Portos e Caminhos de Ferro, marcado pelo redimensionamento da mão-de-obra.

Destaque ainda para o período em que se verificou o surgimento dos Corredores Regionais de Desenvolvimento, Norte, Centro e Sul.

A 11 de Junho de 2015, foi inaugurado o Museu do CFM, num acto presidido pelo Presidente da República, Filipe Jacinto Nyusi.

Regional Development Corridors, North, Centre and South emerged.

On June 11, 2015, the CFM Museum was inaugurated, in an act chaired by the President of the Republic, Filipe Jacinto Nyusi.



Luxury Wood made Wagons

Built in 1911 there are small wagons made mostly of wood that belonged to the Sao Tome and Principe railways.
In the 1930s they were allocated to the Belgian-made railways in Gaza.
Those were metal made wagons. And because our country has wood as a resource, they were eventually restored, varnished and have a luxury interior, with nappa covered seats, bathrooms and common rooms to die for.
Nearby we found small "zorras", rolling stock that was used to control and perform maintenance work on the railways.
The Railway Company still has a presidential wagon that became known when the late President Samora Machel was transported in it and was an improvised room for talks for the signing of the Nkomati Agreement in 1984.

Comboios transportam cerca de 19 mil passageiros por dia

Trains carry almost 19,000 passengers a day

Perto de 19 mil pessoas que residem nas zonas periurbanas de Maputo e da Matola têm estado a recorrer ao uso de comboios criados através do serviço de transporte ferroviário para as suas deslocações diárias até ao centro da capital do nosso país.

Nearly 19,000 people living in the peri-urban areas of Maputo and Matola have been resorting to the use of trains for their daily commute to the center of our country's capital.

A um crescimento médio anual de 18 por cento, por dia são movimentados entre 14.500 a 19 mil passageiros nos comboios que ligam as zonas periféricas das cidades de Maputo e Matola, incluindo composições que vão para Chicualacuala e Chókwe.

Com base na média dos últimos cinco anos, a empresa Caminhos de Ferro está a efectuar o transporte de uma média de 5 milhões e 130 mil passageiros por ano. O pico em termos de passageiros transportados foi registado em 2018, quando foi alcançada a cifra mais alta de seis milhões pessoas.

Os chamados comboios urbanos, que representam a maior fasquia, transportam por dia entre 11 a 12 mil passageiros, metade entrando na estação central nas primeiras horas do dia e, a outra parte, saindo da cidade no período da tarde, altura em que a maior parte das pessoas regressa às suas zonas habitacionais.

Transporte urbano

O CFM vinha há bastante tempo a realizar o serviço urbano de transporte de passageiros, mas, em 2002, devido à exiguidade de carruagens e à situação degradada dos equipamentos, a empresa decidiu suspender a actividade.

Em 2005, foi necessário criar capacidade em termos de meios circulantes e reactivou-se um serviço que, nos últimos anos, vem provando a sua utilidade para o chamado transporte de massas. No processo de reactivação, o serviço estendia-se para troços curtos, nomeadamente Marracuene, cerca de 30 e poucos quilómetros do centro da capital, assim como para a Matola Gare, na autarquia da Matola, devido à escassez de meios.

Além recuperar carruagens nas suas oficinas, o CFM-Sul conseguiu um incremento de meios circulantes no Botswana, tendo o serviço se estendido para a Manhiça e Ressano Garcia. De salientar que a última rota a ser reactivada foi para Goba, região fronteiriça da Namaacha.

At an average annual growth of 18 percent, between 14,500 to 19,000 passengers are transported daily on trains linking the peripheral areas of Maputo and Matola cities, including trains going to Chicualacuala and Chókwe.

Base on the average of the last five years, the Railway company is transporting an average of 5 million and 130 thousand passengers per year. The peak in terms of passengers carried was in 2018, when the highest amount of six million people was reached.

The so-called city trains, which represent the largest bar, carry between 11 and 12,000 passengers a day, half arriving at the central station in the early hours of the day and the other leaving the city in the afternoon, when most people return to their residential areas.

Urban transport

CFM had been carrying out urban passenger transport services for a long time, but in 2002, due to the limited number of wagons and the deteriorated equipment situation, the company decided to suspend that activity.

In 2005, it was necessary to build capacity in terms of rolling stock and a service has been reactivated which in recent years has proved its usefulness for mass transport. In the process of reactivation, the service was extended to short sections, namely Marracuene, about 30 kilometers from the center of the capital, as well as to Matola Gare, in the municipality of Matola, due to lack of resources.

In addition to recovering carriages in its workshops, CFM-South managed an increase of circulating means in Botswana, having extended the service to Manhiça and Ressano Garcia. It should be noted that the last route to be reactivated was to Goba, in the Namaacha border region.

A recuperação possibilitou a introdução de uma segunda carreira semanal para Chicualacuala, sendo que aos fins-de-semana existe uma ligação à sede distrital do Chokwè, tudo na província de Gaza. Para Chokwè, o comboio vai e volta, tanto ao sábado, como ao domingo. Neste momento, têm sido realizados duas vezes por dia comboios para a zona de Matola Gare.

Carruagens de luxo

Quando em 2014 a empresa passou a respirar de alívio quando adquiriu cerca de 70 carruagens da China, que se traduziu num grande impulso para o serviço de transporte de passageiros. Os veículos circulantes incluíram geradores, bagageiros e carruagens da primeira e segunda classes.

De anotar que, neste momento, o transporte para Chicualacuala tem sido realizado em carruagens confortáveis da primeira e segunda classes, incluindo o serviço de restauração e casas de banho. Nas carruagens da primeira classe, existem quatro camas e as da segunda classe comportam seis por cada compartimento.

A carruagem da primeira classe possui um número reduzido de lugares porque contempla compartimentos climatizados, camas mais espaçosas, um espaço onde o passageiro pode tomar banho durante a viagem. Nas da segunda classe, existem seis camas por cada um dos compartimentos, ventoinhas e não dispõem de banheiros privativos.

As carruagens de terceira classe são as que oferecem mais lugares e tem sido nelas que a maior parte dos passageiros se faz transportar, sendo de destacar que a remessa da China oferece sistema de ventilação produzido por ventoinhas. Este tipo de equipamento tem estado a ser fortemente usado nas rotas para Chicualacuala e Ressano Garcia.

Serviço social

Para Ressano Garcia são realizadas duas carreiras por dia, partindo no final da tarde da estação da Praça dos Trabalhadores e regressando na manhã seguinte nas primeiras horas. Depois de um período de preparação da composição, esta volta pela manhã adentro a realizar uma ligação com a vila fronteiriça junto da África do Sul e regressa a meio de tarde do mesmo dia.

Para a Vila Eduardo Mondlane, sede do distrito de

The recovery made it possible to introduce a second weekly route to Chicualacuala, and on weekends there is a link to Chokwe district headquarters, all in Gaza province. For Chokwe, the train goes back and forth, both Saturday and Sunday. At the moment, there are two trains a day to the Matola Gare area.

Luxury wagons

When in 2014 the company breathed a sigh of relief when it bought about 70 Chinese wagons, which translated into a major boost for passenger transport. Rolling stock included generators, luggage racks and first and second class coaches.

Note that transportation to Chicualacuala has at this time been carried out in comfortable first and second class coaches, with catering and restrooms. There are four beds in the first class carriages, and in second class six people fit per compartment.

The first-class carriage has a small number of seats because it has air-conditioned compartments, more spacious beds, a space where the passenger can bathe while traveling. In the second class, there are six beds in each compartment, fans and no private bathrooms.

Third-class carriages are the ones that offer the most seats and most passengers are transported there, notably that the Chinese consignment offers a fan-made ventilation system. This type of equipment has been heavily used on the routes to Chicualacuala and Ressano Garcia.

Social service

For Ressano Garcia, there are two routes a day, departing in the late afternoon from the Workers Square station and returning the next morning in the early hours. After a period of preparation of the composition, it returns again in the morning to the connection with the border village near South Africa and comes back midafternoon on the same day.

To Vila Eduardo Mondlane, headquarters of the Chicualacuala district in northern Gaza province, it is done twice a week in carriages similar to those mentioned above.

The company's main role has always been to perform a purely social service, judging by the expenses on each passenger transport operation. Information

Chicualacuala, no norte da província de Gaza, são realizadas duas vezes por semana carreiras em carruagens similares às que atrás nos referimos.

O principal papel da empresa foi sempre o de realizar um serviço meramente social, a julgar pelos gastos em cada operação de transporte de passageiros. Informações em nosso poder, dão conta que só com base nos custos das tarifas, muito dificilmente a receita estaria em condições de cobrir uma operação em cerca de 50 por cento.

Só para ilustrar, no abastecimento de comboios a empresa gasta cerca de sete milhões de meticais por mês. Houve, em Dezembro passado, um reajustamento da tarifa, mas as receitas continuam muito longe de satisfazer as necessidades dos custos operacionais.

Durante mais de 15 anos mantendo o mesmo tarifário, em 2018 foi feito um reajuste do custo do bilhete, passando de cinco para sete meticais, a uma distância de cerca de 30 quilómetros. Trata-se de uma tarifa que, comparativamente ao machimbombo, representaria um custo de perto de 15 meticais.

Para Emídio Bata, chefe de serviço de transporte de passageiros, caso a empresa quisesse seguir a oscilação da inflação, estaria a praticar uma tarifa que rondaria entre os 10 e 12 meticais. Em termos operacionais, a empresa continua com um défice de aproximadamente 80 por cento.

in our possession shows that only on the basis of ticket costs, it is unlikely that revenue would be able to cover the operation in 50 percent.

Just to illustrate, the company spends about seven million meticais a month on the train refueling. Last December there was a price readjustment, but revenues are still far from meeting the needs of operating costs.

Maintaining the same fare for more than 15 years, in 2018 the ticket cost was adjusted from five to seven meticais, for a distance of about 30 kilometers. This is a fare that, compared to bus, would cost around 15 meticais.

For Emídio Bata, head of passenger transport service, if the company wanted to follow the inflation oscillation, it would be practicing a fare between 10 and 12 meticais. In operational terms, the company continues having a deficit of approximately 80 percent.

Even so, there are still people transported on the trains using different tricks to avoid paying the ticket.

Sabotage

This is not a new phenomenon, but there is a record of sabotage that causes a backlash in the efforts

Mesmo assim, ainda há pessoas que se fazem transportar nos comboios recorrendo a artimanhas de diversa ordem para escapulir ao pagamento da passagem.

Sabotagens

Não se trata de um novo fenómeno, mas há o registo de sabotagens que provocam um retrocesso nos esforços que estão a ser envidados pela empresa de transporte ferroviário.

Em resultado das sabotagens, a empresa viu parte da sua frota reduzir em virtude do recente acidente ferroviário verificado na zona da Maragra, na Manhiça, que danificou muito equipamento circulante. Os danos foram estimados em cerca de 30 milhões de meticais.

Outro tipo de sabotagem que ocorre prende-se com a vandalização dos assentos nas carruagens, a maior parte estufados em napa, além do apedrejamento dos vidros a partir de zonas habitacionais situadas onde as linhas de comboio passam. Segundo, ficamos a saber que há casos em que se registam passageiros feridos, atingidos por estilhaços de vidro e outro tipo de objectos.

A empresa caminhos-de-ferro disse que agora que being made by the railway company.

As a result of sabotage, the company saw part of its fleet shrink due to the recent rail accident in the Maragra area in Manhiça, which damaged a lot of rolling stock. The damage was estimated at about 30 million meticais.

Another type of sabotage occurs, vandalising of the seats in the carriages, mostly covered in nappa, in addition to the stoning of windows done on residential areas where the railway lines pass. Worse, we know that there are cases where passengers are injured by the glass and other objects.

The railway company said that now that the number of trains is increasing, every month an injured passenger is registered.

CFM is now forced to spend about two million meticais to restore seats vandalized by people who sabotage equipment, to replace sponges and nappa covers.

New approach

From a fleet of 56 existing carriages in December,

se verifica um aumento do número de comboios não passa um mês sem que se registe um passageiro ferido.

A empresa CFM está agora forçada a gastar cerca de dois milhões de meticais para a recuperação de assentos vandalizados por pessoas que sabotam os equipamentos, recolocação das esponjas e os forros de napa.

Nova abordagem

De uma frota de 56 carruagens que existiam em Dezembro, neste momento o número de meios baixou para 47. Sabe-se publicamente que a empresa está a preparar-se para comprar um total de 96 carruagens de modo a responder à crescente demanda do serviço de transporte ferroviário.

O equipamento a ser adquirido não só vem reforçar a actual frota, mas destina-se sobretudo a lançar uma nova realidade no que ao serviço de transporte ferroviário diz respeito.

Pretende-se introduzir comboios periurbanos com carruagens de segunda classe, possibilitando que alguns passageiros viajem em melhores condições de comodidade mais, como sucede no comboio que vai para a Matola Gare. Pretende-se incluir serviço de restauração, contrariando a actual realidade em que as pessoas são transportadas em carruagens de terceira classe.

De acordo com informações, pretende-se ainda introduzir o serviço de automotoras, que deverá ser associado à criação de parques nas estações, onde as pessoas terão a hipótese de deixar as viaturas e entrar para a cidade de comboio. Este projecto só se poderá efectivar ao longo do próximo ano.

Devido às acções de sabotagem e outros factores, o serviço com automotoras conheceu um revés, mas a empresa dispõe de capacidade para reactivar assim que se justificar.

De referir que, tal como em muitos países, o Governo pretende promover o transporte de massas como forma de estimular o baixo fluxo de viaturas particulares nas estradas, reduzindo os congestionamentos.

Paralelamente, há um trabalho de reabilitação de infraestruturas de acesso aos comboios, com destaque

the number has now dropped to 47. It is publicly known that the company is preparing to purchase a total of 96 carriages to meet the growing demand for rail transport.

The equipment to be purchased not only strengthens the current fleet, but is intended above all to launch a new reality regarding the rail service.

It is intended to introduction of peri-urban trains with second-class carriages, allowing some passengers to travel more comfortably, as is the case with the train going to Matola Gare. It is intended to inclusion of catering services, contrary to the current reality in which people are transported in third class carriages.

According to information, it is also intended the introduction of automotive service, which should be associated with the creation of parks in the stations, where people will have the chance to leave the cars and go to the city by train. This project will only be effective over the next year.

Due to sabotage and other factors, the automotive service has suffered a setback, but the company has the ability to reactivate it as soon as it is justified.

It should be noted that, as in many countries, the Government intends to promote mass transportation as a way of stimulating the low flow of private vehicles on roads, reducing traffic jams.

At the same time, there is the rehabilitation work of the train access infrastructures, with emphasis on the stations of Gare de Mercadorias and Moamba, followed by Matola Gare and Machava.

The construction of Boane station based in modern architecture, is planned and it will include parking, access control system, cafeteria and other complementary services.

However, recently there have been complaints about malfunctions in the Matola Gare and Limpopo lines, but Emídio Bata argues that these are inevitable situations in that type of operation and that the punctuality rates are above 90 percent.

para as estações da "Gare de Mercadorias" e da Moamba, devendo-se seguir as da Matola Gare e da Machava.

Ainda em carteira, está prevista a construção com base em arquitectura moderna da estação de Boane, comportando parque de estacionamento, sistema de controlo de acesso, cafetaria e outros serviços complementares.

Entretanto, nos últimos tempos tem-se verificado reclamações em torno de avarias nas linhas da Matola Gare e do Limpopo, mas Emídio Bata defende que são situações inevitáveis naquele tipo de operação e que os índices de pontualidade se situam acima dos 90 por cento.

Cartões pré-pago

São passageiros de distintas características que diariamente recorrem ao serviço de transporte ferroviário, tendo todos invariavelmente como destino a cidade de Maputo. Na capital é onde se encontra a maior parte dos serviços públicos e sociais, sendo considerada como o centro de negócios.

A empresa não tem ideia, neste momento, do tipo de passageiros que são transportados, mas está a introduzir o sistema de bilhética com adesão ao mecanismo do uso de cartões pré-pagos.

No novo sistema, que deverá arrancar dentro de dias, cada passageiro será sujeito a um pré-registo, onde vai ser possível aferir que tipo de cliente se trata. O sistema está numa fase final de ensaio, alguns passageiros encontram-se a usar os novos cartões de forma experimental, num processo de consolidação dos novos procedimentos electrónicos.

Espera-se que a consolidação do sistema em toda a rede possa estar concluída até à primeira semana de Julho, desde a estação central ao ponto mais distante que é Chicualacuala.

Neste momento, há necessidade de aprimorar os pontos de recarga dos cartões, conforme soubemos de Emídio Bata. No processo haverá uma parceria com os bancos, devido à diversidade dos meios de pagamento disponíveis nos serviços financeiros.

"Queremos bancarizar os processos de pagamento, evitando cada vez menos a circulação da moeda", disse Bata.

A médio e longo prazos, serão usados sistemas electrónicos de acesso com vista a atingir uma fase na qual para apanhar um comboio será necessário ter um cartão.

A estação central dos caminhos-de-ferro vai ser o primeiro ponto onde, numa fase piloto, será colocado o sistema de controlo de acesso para embarque baseado num cartão.

O sistema de acesso por via electrónica será estendido para as restantes zonas periurbanas, como Malanga, Infulene, Machava, Liberdade, Daniel, Lusalite e Albasine, cujo fluxo de passageiros tem sido elevado.

A nossa fonte disse acreditar que muito dinheiro pode estar a ser perdido devido às artimanhas de pessoas que se escapam ao pagamento do comboio, mas que este novo sistema vai permitir um controlo mais eficaz.

Estima-se que mais de 50 por cento dos passageiros transportados são trabalhadores, além de estudantes, comerciantes, entre outros que procuram serviços prestados por bancos e hospitais.

O cartão, que será designado por "xitimela", terá a validade de mais de cinco anos. Haverá, por exemplo, recargas promocionais, denominadas passes, em que o passageiro beneficia de desconto por cada viagem.

Serão colocadas nas estações caixas electrónicas para recarregar como se fossem "ATM's", cobradores com máquinas para aquele procedimento, podendo através de outros aplicativos, como o telefone, a pessoa fazer a recarga do cartão, consulta de saldo e do horário dos comboios.

Prepaid Cards

They are passengers of different characteristics who daily use the rail service, all invariably heading to the city of Maputo. Is in the capital where most of the public and social services are located, being considered as the business center.

The company has no idea at this point what kind of passengers are being transported, but is introducing the ticketing system that adheres to the prepaid card mechanism.

In the new system, which should start within days, each passenger will be subject to a pre-registration, where it will be possible to assess type of customer.

The system is in the final testing phase, some passengers are using the new cards in an experimental way to consolidate the new electronic procedures.

It is expected that wide consolidation of the system can be completed by the first week of July, from the central station to the furthest point which is Chicualacuala.

At the moment, there is a need to improve card recharge points, as we learned from Emídio Bata. In the process there will be a partnership with banks, due to the diversity of payment methods available in financial services.

"We want to make payment processes bankable, avoiding more and more the circulation of cash," said Bata.

In the medium to long term, electronic access systems will be used to reach a stage in which to take a train you will need a card.

The central railway station will be the first point where a card-based boarding access control system will be placed in a pilot phase.

The electronic access system will be extended to other peri-urban areas such as Malanga, Infulene, Machava, Liberdade, Daniel, Lusalite and Albasine, from where passenger flow has been high.

Our source said he believes that a lot of money may be being lost due to the tricks of people escaping the train payment, but this new system will allow a more effective control.

It is estimated that more than 50 per cent of passengers are workers, students, traders and others seeking services from banks and hospitals.

The card, which will be called "xitimela", will be valid for more than five years. There will be, for example, promotional top-ups, called "passes", where the passenger benefits from a discount for each trip.

Electronic machines as ATMs will be placed at the stations to recharge, collectors with machines for that procedure, and other applications, such as on the phone, the person can recharge the card, check balance and check train schedules.

Desporto

A força locomotiva no desporto moçambicano

Sports

The locomotive force in Mozambican sport

Falar de desporto em Moçambique e não tocar na família Ferroviária, é o mesmo que não falar de desporto nesta Pérola do Indico.

Pertencentes aos Caminhos de Ferro de Moçambique, os clubes desportivos Ferroviários estão em todo o país e com a sua marca bem patente no desporto nacional.

Com grandes infraestruturas por todo o país, os Ferroviários têm contribuído em grande para o desenvolvimento desportivo, com o futebol e o basquetebol a serem as principais modalidades, na qual se têm disputado títulos nacionais e com uma presença permanente em competições africanas.

O último título nacional do futebol de alta competição da família locomotiva foi no ano de 2016, quando o Ferroviário da Beira venceu o Moçambola, mas é nos Ferroviários, onde reside o clube com mais títulos no futebol moçambicano.

O Ferroviário de Maputo, com 10 troféus de campeão nacional, é o que mais vezes festejou a delícia de ser campeão nacional na praça futebolística moçambicana.

Ferroviário de Nampula, em 2004, quando era liderado por sua excelência, Filipe Jacinto Nyusi, Presidente da República, na altura Director Executivo do CFM Norte, entra também na lista dos campeões nacionais, fazendo com que os Ferroviários estejam no topo em todas as regiões.

Talking about sports in Mozambique and not mentioning the family Railway Club is the same as not talking about sports in this Pearl of the Indian Ocean.

Belonging to the Mozambican Railways, sport clubs are all over the country and with their milestone clearly evident in the national sports.

With large infrastructures across the country, Railway Clubs have made a major contribution to sports development, with football and basketball being the main modalities in which national titles have been disputed and with a permanent presence on African competitions.

The last national title of high competition football of the locomotive family's was in 2016, when the Railway Club of Beira won the Moçambola, but it is in the Railway Clubs, where the club with the most titles in Mozambican football exists.

The Maputo Railway Club, with 10 national champion trophies, is the one that most often celebrated the delight of being the national champion in the Mozambican football scene.

Nampula Railway Club, in 2004, when it was led by his excellence, Filipe Jacinto Nyusi, President of the Republic, at the time CFM North Executive Director, also enters the list of national champions, putting the Railway Club at the top in all the regions.

Even though they haven't won titles in three years,

Mesmo não conquistando títulos há três anos, os Clubes Ferroviários colocaram quatro equipas na maior prova futebolística nacional, o Moçambola.

São eles, o Ferroviário de Maputo, Beira, Nampula e Nacala, sendo este último o único que não joga em casa, por não ter campo relvado.

Os Ferroviários podem-se orgulhar de ter estado em duas fases de grupo da Liga dos campeões africanos, em futebol.

Foi em 1997 que o Ferroviário de Maputo atingiu a fase milionária da competição, e 20 anos depois foi a vez da turma locomotiva do Chiveve (Ferroviário da Beira) de atingir a etapa de grupos, que culminou com uma qualificação aos quartos-de-final da maior competição de clubes.

O Ferroviário de Maputo, em 1992, chegou às meias-finais da extinta Taça CAF.

Dimensão desportiva, que anima o basquetebol moçambicano, que tem nos Ferroviários de Maputo e Beira, em masculino, as maiores potências do momento na modalidade.

Em 2019, o Ferroviário da Beira disputou a primeira edição da Afro-League, prova que o seu homónimo de Maputo também procurou participar, contudo foi eliminado na fase regional.

Nos femininos, o Ferroviário de Maputo domina o basquetebol moçambicano e já conquistou África, ao vencer a Taça dos clubes campeões africanos em 2018, na sua

the Railway Club put four teams in the biggest national football competition, Moçambola.

They are the Maputo, Beira, Nampula and Nacala Railway Football Clubs, the latter being the only one who does not play at home, as there is no grass field.

The Railway Club can be proud to have been in two group stages of the African Champions League, in football.

This was in 1997, when the Maputo locomotive (Maputo Railway Football Club) reached the millionaire phase of the competition, and 20 years later it was the turn of the Chiveve locomotive group to reach the group stage, which culminated in a quarterfinal qualification for the biggest competition of clubs.

The Maputo Railway Football Club in 1992 reached the semi-finals of the deceased CAF Cup.

Sporting dimension, which animates the Mozambican basketball, which has in the Railway Clubs of Maputo and Beira, in men, the greatest powers of the moment in that sport.

In 2019, Beira Railway Football Club played the first edition of the Afro-League, proving that their namesake from Maputo also sought to participate, but was eliminated at the regional stage.

In the women's section, the Maputo Railway Club dominates Mozambican basketball and has already conquered Africa by winning the African Champion Clubs' Cup in 2018 in its third final, having lost the

'Locomotiva de Esperança' move centenas de crianças

"Locomotiva de esperança" é assim que se chama o Torneio Infanto-Juvenil, que junta centenas de crianças das cidades de Maputo e Matola. O Torneio já vai na sua 10ª Edição organizada pelo Clube Ferroviário de Maputo e constitui o "viveiro" dos futuros craques desportistas nacionais para o clube, e não só.
Após cada edição que, geralmente, decorre em tempo de férias escolares, são escolhidas dezenas de crianças (dos 10 aos 12 anos) que iniciam o percurso de uma carreira para aprofundamento da prática desportiva sob a orientação do Clube Ferroviário.
A empresa CFM, ao acarinhar esta iniciativa, assume assim o seu compromisso de assegurar um desenvolvimento sustentável que se orienta pelos bons resultados económicos e sociais do presente e do futuro.

'Locomotive of Hope' moves hundreds of children

"Locomotive of Hope" is the name of the Children's Youth Tournament, which brings together hundreds of children from the cities of Maputo and Matola. The Tournament is already in its 10th Edition organized by the Railway Club of Maputo and is the "incubator" of future national sports stars for the club, and also.
After each edition, which usually takes place during school holidays, dozens of children (from 10 to 12 years old) are chosen, beginning the career path to deepen their sports practice under the guidance of the Railway Club.
By embracing this initiative, CFM thus undertakes its commitment to ensure sustainable development guided by the good economic and social results of the present and the future.

terceira final, tendo perdido as duas anteriores edições.

A musculatura desportiva dos Caminhos de Ferro de Moçambique presente em todo o País através dos Ferroviários domina também o Atletismo, Boxe, Ciclismo, Hóquei em Patins e Natação, desportos em que tem conquistado vários títulos.

É visível o trabalho que faz no futuro do desporto nacional, com uma forte aposta na formação.

No futebol, promove anualmente o torneio 'Locomotiva de Esperança', o mesmo acontecendo no basquetebol, através dos eventos de mini-basquetebol Millenium BIM, nas cidades de Maputo, Beira, Nampula, Quelimane, Pemba, Xai-Xai e Inhambane.

Na natação, regista-se uma grande aposta nas crianças. A demonstração clara de uma força desportiva dos Ferroviários, que quer manter o seu poderio por muitos anos.

Ferroviário de Maputo é campeão africano em Basquetebol Feminino

A noite de 25 de Novembro de 2018 tornou-se uma data histórica no desporto nacional, em geral, e do Clube Ferroviário de Maputo, em particular, mercê da conquista de uma das taças mais cobiçadas no continente africano, ganha pelo Clube Ferroviário de Maputo na modalidade de Basquetebol, no Campeonato Africano de Clubes Campeões em sénior feminino.

previous two editions.

The muscle of the Mozambique Ports and Railways in sports all over the country through the Railway Clubs also dominates Athletics, Boxing, Cycling, Roller Hockey and Swimming, sports in which various titles were won.

It is visible the work done for the future of national sports, with a strong focus on training.

In football, it promotes annually the tournament 'Locomotive of Hope', the same in basketball, through the Millenium BIM mini-basketball events in Maputo, Beira, Nampula, Quelimane, Pemba, Xai-Xai and Inhambane.

In swimming, there is a big bet on children. The clear demonstration of a railway club sports force that wants to maintain its power for many years.

Maputo Railway Club is the African Champion in Women's Basketball

The night of November 25, 2018 became an historical date for the national sport in general and for the Maputo Railway Club in particular, thanks to the winning of one of the most coveted cups on the African continent, the Basketball Championship, in the African Champion Club Championship in female senior.

The 24th edition of the championship, which took place from 18 to 25 November at the Maxaquene

A 24.ª edição do campeonato, que decorreu de 18 a 25 de Novembro no pavilhão de desportos de Maxaquene, em Maputo, contou com a participação de 10 clubes campeões africanos, nomeadamente, Clube Ferroviário de Maputo (Moçambique), MB2ALL (Madagáscar), FAP (Camarões), Kenha Ports Authorty e Equity Bank (Quénia), Inter Clube (Angola), First Bank Basketball Club (Nigéria), e V-Club e INSS (República Democrática do Congo) e Lakers (Zimbabwe).

Depois de transitar na fase de grupos, o CFM afastou o KPA (Quénia) nos quartos-de-final (73-40), o First Bank (Nigéria) nas meias-finais (72-59) e bateu na final o Inter Clube de Angola por 59-56, clube com quem perdera na fase de grupos por 70-77. Desde 2006, 2016 e 2017 que as locomotivas vinham perseguindo o título de campeões africanos, sendo que desta vez deu certo para alegria de todos os moçambicanos.

Em termos de títulos africanos ganhos por clubes moçambicanos da modalidade, a equipa Locomotiva juntou-se ao Maxaquene (1991), à Académica (2001),

Sports Club pavilion in Maputo City, was performed with the participation of 10 African champion clubs, namely Maputo Railway Club (Mozambique), MB2ALL (Madagascar).), FAP (Cameroon), Kenya Ports Authorty and Equity Bank (Kenya), Inter Club (Angola), First Bank Basketball Club (Nigeria), and V-Club and INSS (Democratic Republic of Congo) and Lakers (Zimbabwe).

After moving through the group stage, CFM beat KPA (Kenya) in the quarter-finals (73-40), First Bank (Nigeria) in the semi-finals (72-59) and in the final beat Inter Clube from Angola by 59-56, club with whom they lost in the group stage by 70-77. Since 2006, 2016 and 2017, the locomotives have been pursuing the title of African champions, and this time it worked for the joy of all Mozambicans.

In terms of African titles won by Mozambican clubs, the Railway Basketball team joined Maxaquene (1991), Académica (2001), Desportivo (2007 - 2008) and Liga Desportiva (2012).

ao Desportivo (2007 – 2008) e à Liga Desportiva (2012).

Para o Governo, os atletas e dirigentes desportivos e os adeptos que esgotaram o pavilhão do Maxaquene, esta vitória é de todos os moçambicanos e fruto de muito trabalho de equipa com o espírito de sacrifício e a determinação que nos caracteriza como um povo.

Em mensagem publicada na página do *Facebook* do Clube Ferroviário, o Presidente da República, Filipe Nyusi parabenizou as vencedoras pelo feito, tendo afirmado que *"é uma vitória, não só para a 'família locomotiva', mas para todos os moçambicanos do Rovuma ao Maputo e do Zumbo ao Índico. Que haja mais títulos para Moçambique",* concluiu a mensagem enviada a partir do Quénia onde se encontrava em visita de trabalho.

No jantar de homenagem oferecido pelos CFM e que contou com a presença do ministro dos Transportes e

For the Government, the athletes, the sports leaders and the fans who have filled the Maxaquene pavilion, this victory belongs to all Mozambicans and is the result of a lot of teamwork with the spirit of sacrifice and determination that characterizes us as a people.

In a message posted on the Railway Club Facebook page, the President of the Republic, Filipe Nyusi congratulated the winners for the achievement, stating that "it is a victory, not only for the 'locomotive family', but for all Mozambicans from Rovuma to Maputo, and from the Zumbo to the Indian. May there be more titles for Mozambique, "concluded the message sent from Kenya where he was on a business visit.

At the tribute dinner hosted by CFM and attended by the Minister of Transport and Communications, Carlos Mesquita, the CFM CEO Miguel Matabel,

A grandeza do Clube Ferroviário de Moçambique

O Clube Ferroviário foi criado a 12 de Outubro de 1924 com a sua sede na capital moçambicana, com o objectivo de desenvolver actividades de âmbito desportivo, recreativo e cultural entre os seus trabalhadores e familiares. Assim, para além do futebol, do basquetebol, da natação, do ciclismo, do box e do ténis, onde desde cedo se destacou o Ferroviário realizava ainda conferências e mantinha uma escola de música e uma banda musical.
Inicialmente restrito à capital, tendo apenas duas delegações em Nampula e Quelimane, foi-se, paulatinamente, espalhando pelo país, chegando a ter no final final do período colonial 19 delegações.
Para a realização deste tão diversificado leque de actividades, o Ferroviário construiu importantes infraestruturas pelo país, tais como a sua sede em Maputo, concluída em 1943, o Pavilhão de Desportos e complexo náutico, inaugurado na cidade da Beira, e que se posicionam entre os melhores do país. Mas a sua obra mais grandiosa foi a inauguração do Estádio da Machava, ocorrido a 30 de Junho de 1968.
O Clube Ferroviário de Moçambique continua, ain da hoje, a manter intacta a sua grandeza. Provam-no os numerosos títulos nacionais conquistados nas diversas modalidades e a sua presença constante em todos os eventos nacionais.

The grandeur of the Railway Club of Mozambique

The Railway Club was created on 12 October 1924 with its headquarters in the Mozambican capital, with the aim of developing sports, recreation and cultural activities among its workers and their families. Thus, in addition to football, basketball, swimming, cycling, boxing and tennis, where the Railway Clubs stood out early on, it also held conferences and maintained a music school and a musical band.
Initially restricted to the capital, having only two delegations in Nampula and Quelimane, it gradually spread throughout the country, with 19 delegations at the end of the colonial period.
To carry out this diverse range of activities, the Railway Club built important infrastructures across the country, such as its headquarters in Maputo, completed in 1943, the Sports Pavilion and nautical complex, opened in the city of Beira, and positioned among the best in the country. But its greatest work was the inauguration of the Machava Stadium, which took place on June 30, 1968.
The Railway Club of Mozambique continues today maintaining its grandeur intact. This is evidenced by the numerous national titles won in the various sports and their constant presence in all national events.

Comunicações, Carlos Mesquita, do PCA dos CFM, Miguel Matabel, entre outros dirigentes, às atletas e ao seu treinador foi vincada a necessidade do clube possuir um pavilhão próprio para acomodar os seus jogos e adeptos que tornaram minúsculo o pavilhão emprestado, no qual se ergueu o primeiro título africano do clube.

A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique acresce assim o seu valor e compromisso de alegrar o povo moçambicano, apoiando acções que proporcionam momentos de exaltação e de autoestima, através do desporto nacional, como parte das suas actividades de responsabilidade social.

Os membros do Conselho de Administração e todos os trabalhadores da empresa endereçam votos de muitos parabéns às novas campeãs africanas de basquetebol.

among other leaders, to the athletes and their coach it was stressed the need for the club to have a their own pavilion to accommodate their games and supporters that made the borrowed pavilion tiny, where the club's first African title was built.

The company Ports and Railways of Mozambique also adds its value and commitment to cheer up the Mozambican people by supporting actions that provide moments of excitement and self-esteem through national sport as part of its social responsibility activities.

The members of the Board of Directors and all employees of the company congratulate the new African basketball champions.

"EU AMO A PROFISSÃO DO MEU PAI/MÃE":

CFM cumpre a tradição de se aproximar das crianças

"I LOVE MY FATHER'S / MOTHER'S PROFESSION":

CFM fulfills the tradition of approaching the children

Para celebrar o mês da criança pela passagem do dia 1 e 16 de Junho, Dia Internacional e Dia da Criança Africana, respectivamente, milhares de petizes das regiões sul, centro e norte do país participaram, no dia 22 de Junho, numa festa que contemplou um passeio de comboio e uma animação.

To celebrate the month of the children on June 1st and 16th, International Day and African Children's Day, respectively, thousands of children from the south, central and northern regions of the country participated, on June 22, in a party that included a train ride and entertainment.

O momento alto da celebração do Dia da Criança decorreu a 22 de Junho e culminou com a premiação do concurso infantil denominado "Eu amo a profissão do meu Pai/Mãe". Concurso organizado pela Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), que vai na sua terceira edição.

Trata-se de uma iniciativa que abrangeu mais de 5 mil crianças com idades compreendidas entre os 7 e os 12 anos, filhos de funcionários do CFM em todo o país e que pretendeu motivar e valorizar as profissões dos trabalhadores ferro-portuários, bem como despertar vocações profissionais das crianças de tenra idade no campo ferro-portuário. Constituiu ainda um acto de cidadania e de promoção de auto-estima nas crianças e nos adultos pelo que fazem para o desenvolvimento do seu País.

O concurso que decorreu em regime presencial nas estações do CFM Sul, Centro e Norte, consistiu na prática do Desenho/Pintura ou Escrita (poesia) versando temas ferro-portuários e foi destinado aos filhos e netos dos trabalhadores do CFM, um acto que se entende também como homenagem aos trabalhadores por ocasião do Dia Internacional dos Trabalhadores (1 de Maio).

The highest momentum of the celebration of Children's Day took place on June 22nd, culminating in the awarding of the children's contest called "I love my Father's/Mother's Profession". Competition organized by the Company Ports and Railways of Mozambique (CFM), now in its third edition.

This was an initiative that covered more than 5,000 children aged 7-12 years old, children of CFM employees across the country and aimed to motivate and value the professions of rail-port workers, as well as awaken vocations of young children in the rail-port field. It was also an act of citizenship and self-esteem promotion in children and adults for what they do for the development of their country.

The contest, which took place on-site at CFM South, Center and North stations, consisted of the practice of Drawing / Painting or Writing (poetry) with rail-port themes and was intended for the children and grandchildren of CFM workers, an act that is also a tribute to workers on the occasion of International Workers' Day (1 May).

Gesto cumpre a tradição da Empresa de se aproximar dos mais novos

As criações artísticas dos petizes retractaram actividades ferro-portuárias relacionadas com a profissão dos pais, mães ou avós, destacando-se o meio ambiente, a higiene, a segurança e o transporte ferro-portuário na componente de locomotivas, carruagens, vagões, zorras, linhas férreas, travessas, guindastes, porta-contentores, entre outras.

Os vencedores do concurso foram anunciados no dia 22 de Junho depois de uma passeata de comboio que envolveu crianças dos trabalhadores ferro-portuários e outras interessadas que estiveram em festa no percurso de ida e volta da Estação Central da cidade de Maputo para a Estação de Machava, no sul e da Estação Central da Beira à Vila de Dondo, no Centro. Os vencedores do concurso foram agraciados com valiosos prémios entre material escolar e outros brindes.

Segundo o Presidente do Conselho de Administração do CFM, Eng.o José Matabel, que se juntou às celebrações com crianças da cidade da Beira, o gesto visou cumprir a tradição da Empresa de se aproximar das crianças transmitindo afecto e carinho, incluindo àquelas que sofreram os impactos da passagem do ciclone IDAI que assolou aquela parcela do país.

A gesture that fulfils the company's tradition of approaching the youngest

The artistic creations of the children portrayed rail-port activities related to the profession of their fathers, mothers or grandparents, with emphasis on the environment, hygiene, safety and rail-transport in locomotives, carriages, wagons, dollies, railway lines, sleepers, cranes, container carriers, among others.

The winners of the contest were announced on June 22 after a train ride involving children of the port workers and others partying on their way from Maputo City Central Station to Machava Station, in the south and from Beira Central Station to Vila do Dondo, in the Center. Contest winners were awarded valuable prizes such as school supplies and other gifts.

According to CFM's CEO, Eng. José Matabel, who joined the celebrations with children in the city of Beira, the gesture aimed at fulfilling the company's tradition of approaching the children by transmitting tender and affection, including to those who suffered the impacts of the landfall of IDAI cyclone that devastated that part of the country.

Visita das crianças ao Museu do CFM

Paralelamente, durante o mês de Junho, o Museu do CFM registou um número muito elevado de visita de crianças que visitaram este local para se inteirar da história, do presente e das perspectivas da Empresa CFM e o seu funcionamento, assim como o seu contributo na economia nacional e no transporte de passageiros, e a sua acção de responsabilidade social. A maior parte das crianças que visitaram o Museu do CFM pertence às diversas escolas da capital do país e às organizações religiosas.

Inaugurado a 11 de Junho 2015, o Museu do CFM localiza-se na Estação Central dos Caminhos de Ferro, em Maputo, e é uma instituição de âmbito tecnológico, científico e cultural ao serviço da comunidade que tem por missão retractar e difundir a história dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique. O Museu tem como principais objectivos o estudo, a documentação, a conservação e a divulgação do acervo em sua posse, bem como a valorização da Estação Ferroviária de Maputo, edifício que aloja o Museu e a preservação da sua memória.

Children's visit to the CFM Museum

At the same time, during the month of June, the CFM Museum recorded a very high number of children's visits to this site to learn about CFM's history, present and prospects and its operation, as well as its contribution to national economy and passenger transport, as well as its social responsibility action. Most of the children who visited the CFM Museum belong to the various schools in the country's capital and to religious organizations.

Inaugurated on June 11, 2015, the CFM Museum is located at the Central Railways Station in Maputo and is a technological, scientific and cultural institution serving the community whose mission is to portray and disseminate the history of the Ports and Railways of Mozambique. The Museum's main objectives are the study, documentation, conservation and dissemination of the collection in their possession, as well as the enhancement of Maputo Railway Station, a building that houses the Museum and the preservation of its memory.

Da linha de Goba:

Quando o interesse económico supera divergências políticas

From Goba line:

When economic interest overcomes political differences

Por Benjamim Chabualo

Os traçados das linhas férreas têm, regra geral, um interesse económico. A linha de Goba não foi excepção aos olhos dos portugueses e ingleses que no final do século XIX disputaram pela região sul de Moçambique.

Vários estudos foram feitos pelos portugueses para a construção de uma linha férrea ligando o Porto de Maputo e Eswatini, mas nunca avançaram por factores económicos. Alfredo Pereira de Lima escreve em "Histórias dos Caminhos de Ferro de Moçambique" (1971:277), a propósito dos pró e contras da Linha de Goba, que "era, porém, este traçado menos conveniente aos interesses portugueses por muitas razões: teria em território português (Moçambique) extensão dupla do traçado pelo Umbeluzi; as regiões que ia atravessar eram em grande parte das mais pobres do distrito de Lourenço Marques (Maputo) e ficava na Eswatini distante de muitos jazigos de minério de ferro e de carvão".

By Benjamim Chabualo

Railway lines are generally of economic interest. The Goba line was no exception in the eyes of the Portuguese and English who in the late nineteenth century vied for southern Mozambique.

Several studies were done by the Portuguese to build a railway linking the Port of Maputo and Eswatini, but they went forward due to economic factors. Alfredo Pereira de Lima writes in "Stories of the Railways of Mozambique" (1971: 277), concerning the pros and cons of the Goba Line, which "was, however, less convenient for Portuguese interests for many reasons: in Portuguese territory (Mozambique) double extension of the Umbeluzi layout; the regions it went through were largely the poorest in the Lourenço Marques district (Maputo) and in Eswatini, far from many iron ore and coal deposits".

The current route linking Maputo Port to Goba was advocated between 1897 and 1905, after the

O actual traçado ligando o Porto de Maputo a Goba foi advogado entre 1897 e 1905, depois da guerra Anglo-Boer, pelo Lord Alfred Milner, Alto-Comissário e Governador da Colónia do Cabo (1897 – 1901), mais tarde do Transval e da colónia do Rio Orange (1901 e 1905), na África do Sul.

Para Milner, os portugueses construiriam a linha no interior de Moçambique até Goba, fronteira com Eswatini, e os ingleses no interior do Eswatini até a África do Sul, por considerar território rico em jazigos de minério de ferro e carvão.

Da parte portuguesa, o estudo do traçado da linha foi promulgado pelo decreto de 15 de Julho de 1903 e o projecto da construção foi elaborado por uma comissão chefiada pelo Engenheiro Alfredo Austo Lisboa de Lima em princípios de 1905, tendo entrado, imediatamente, em execução após a aprovação do governo português.

Pelo decreto de El-Rei D. Carlos, de 16 de Março de 1905, foi aprovado o empréstimo de 2.000.000$000 no Banco Lisboa e Açores para as obras do Porto de Maputo e a construção da Linha de Goba, projectada para ligar com Johannesburg.

As obras iniciaram a 15 de Maio de 1905, sendo que do lado de Maputo o trabalho maior foi no aterro e a ponte no vale da Matola, onde o aterro atingiu 11 metros de altura e necessitou cerca de 98.000 metros cúbicos de terra.

Os trabalhos do vale da Matola envolveram 800 trabalhadores nativos enquanto do lado do Umbeluzi foram envolvidos 360 trabalhadores nativos.

Anglo-Boer War, by Lord Alfred Milner, High Commissioner and Governor of Cape Colony (1897 - 1901), later Transvaal and Orange River colony (1901 and 1905) in South Africa.

For Milner, the Portuguese would build the line inland from Mozambique to Goba, bordering Eswatini, and the English inland from Eswatini to South Africa, as they consider the territory rich in iron ore and coal deposits.

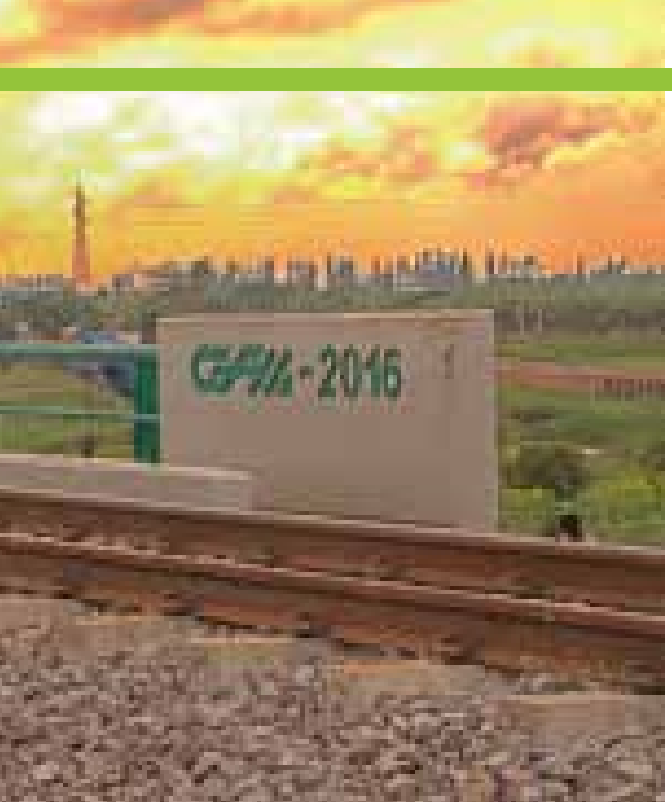
From the Portuguese side, the study of the line layout was promulgated by the decree of 15 July 1903 and the construction project was prepared by a commission headed by Engineer Alfredo Austo Lisboa de Lima in early 1905 and immediately entered into execution after approval by the Portuguese government.

By decree of El-Rei D. Carlos of 16 March 1905, a loan of $ 2,000,000 from Banco Lisboa e Açores was approved for the works of the Port of Maputo and the construction of the Goba Line, designed to connect with Johannesburg

Construction began on May 15, 1905, and on the Maputo side the largest work was on the embankment and the bridge in the Matola Valley, where the embankment reached 11 meters in height and required about 98,000 cubic meters of dirt.

The Matola Valley works involved 800 native workers while on the Umbeluzi side 360 native workers were involved.

The inauguration of the line was phased. First, in March 1906, His Highness the Duke of Connaught attended the inauguration of the bridge work by the



A inauguração da linha foi faseada. Primeiro, em Março de 1906, Sua Alteza o Duque de Connaught assistiu à inauguração dos trabalhos da ponte feita pelo então Governador, o Ministro de Estado Honorário, Conselheiro Azevedo Coutinho. Em meados de 1906, decorreu a abertura provisória da exploração da linha até ao quilómetro 40 e em Agosto de 1907, aquando da visita de Sua Alteza o Príncipe Real D. Luis Filipe, Augusto II de Portugal inaugurou mais 12 quilómetros e lançou a primeira pedra sobre o rio Umbeluzi. A linha férrea parou antes de Goba em 1912.

As I e II Guerras Mundiais (1914 – 1918, 1939 -1945) adiaram o sonho, sobretudo do lado dos ingleses. Após longo período de conversações diplomáticas entre Portugal e Inglaterra, em Abril de 1960 chegou-se à Convenção sobre a linha Moçambique eSwatin. A obra foi confiada à Roberts Constructions, Murray & Stwart (Pty) Ltd., e a Rand Earthworks Construction Company (Pty) Lda., da África do Sul que com toda a celeridade executou a obra. A 20 de Janeiro de 1964, foi inaugurado o troço até à fronteira com eSwatin, numa extensão de 90 quilómetros. A 5 de Novembro de 1964, o Rei Shobuza II da eSwatin inaugurou, oficialmente, a linha férrea ligando este país ao mar pelo Porto de Maputo.

Durante os 16 anos de conflito armado que dilacerou o país, as linhas férreas não escaparam aos actos de sabotagem. Foi a Brigada de Melhoramento Sul, criada em 1984, para reabilitação da Linha de Limpopo que participou na reconstrução da Linha de Goba, numa extensão de 77 quilómetros a cargo de uma Empresa italiana.

then Governor, Honorary Minister of State, Councilor Azevedo Coutinho. In mid-1906, the provisional opening of the operation of the line up to kilometer 40 took place and in August 1907, when His Highness the Royal Prince D. Luis Filipe, Augusto II of Portugal inaugurated another 12 kilometers and laid the first stone over the river Umbeluzi. The railway stopped before Goba in 1912.

The First and Second World Wars (1914 - 1918, 1939 - 1945) postponed the dream, especially on the English side. After a long period of diplomatic talks between Portugal and England, in April 1960 the Convention about the Mozambique eSwatin Line was reached. The work was entrusted to Roberts Constructions, Murray & Stwart (Pty) Ltd., and Rand Earthworks Construction Company (Pty) Lda. Of South Africa, who quickly completed the work. On January 20, 1964, the 90-mile stretch of the eSwatin border was opened. On 5 November 1964, King Shobuza II of eSwatin officially inaugurated the railway linking this country to the sea through the Port of Maputo.

During the 16 years of armed conflict that tore the country apart, the railways did not escape acts of sabotage. It was the Southern Improvement Brigade, created in 1984, for the rehabilitation of the Limpopo Line that participated in the reconstruction of the Goba Line, in an extension of 77 kilometers on the hands of an Italian company.

LOCALIZAÇÃO GEOESTRATÉGICA

DISTÂNCIAS COMPARATIVAS ENTRE OS CORREDORES REGIONAIS (KMS)

CORREDOR	EXTREMOS DO CORREDOR	SECÇÕES DA REDE	TOTAL DO CORREDOR
Beira	Lubumbashi (DRC) - Beira		2327
Beitbridge	Lubumbashi (DRC) - Durban		3188
Plumtree	Lubumbashi (DRC) - Durban		3316
Dar-es-Salaam	Lubumbashi (DRC) - Dar-es-Salaam		2340
Goba	Maaka (Swaziland) - Maputo		235
Limpopo	Lubumbashi (DRC) - Maputo		2533
Ressano Garcia	Komatipoort (RSA) - Maputo		101
Richards Bay	Komatipoort (RSA) - Richards Bay		446

Linhas Ferroviárias	Extensão	Capacidade
Linha de Ressano Garcia	88 Km	15 MTPA
Linha de Goba	74 Km	7 MTPA
Linha de Limpopo	522 Km	6 MTPA
Linha de Salamanga (Ramal)	61 Km	2.4 MTPA
Linha de Sena	575 Km	10 MTPA
Linha de Machipanda	317 Km	4 MTPA
Linha de Nacala	610 Km	2 MTPA
Linha de Lichinga	262 Km	0.2 MTPA
* Moatize Nacala via Malawi	913Km	18 mtpa
Bindura Nacala via Moatize	1308Km	
Harare Nacala via Moatize	1329Km	

Movimentando pessoas e bens

PORTOS DO NORTE S.A.

GESTÃO E PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS ON SHORE

ESTIVA: EMBARQUE E DESEMBARQUE DE NAVIOS A GRANEL, CARGA GERAL E CONTENTORES

PEAMENTO E DESPEAMENTO DE CONTENTORES

DESCARGA E CARREGAMENTO DE CAMIÕES E VAGÕES

EMPILHAMENTO E MANUSEAMENTO DE CONTENTORES

MANUSEAMENTO DE CARGA GERAL E A GRANEL

EMPACOTAMENTO E DESEMPACOTAMENTO

AMARRAÇÃO

MANUTENÇÃO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

MANUTENÇÃO DE EQUIPAMENTOS

SEDE - Nacala - Zona Portuária, C.P. 39 | Tel: +258 26 526 279/81 | Fax: +258 26 526 390 | Email: info@portosdonorte.co.mz
SUCURSAL - Maputo - Av. Kim Il Sung, n° 1118, Bairro de Sommerschield | Tel: 258 21 498 477 | Fax: +258 21 498 482

CFM

Movimentando pessoas e bens

Bilene Resort

ONDE AS ONDAS CHAMAM PELO SEU NOME

FAÇA A SUA RESERVA

RECEPÇÃO: 870 899 769
GERÊNCIA: 871 301 125
ADMINISTRAÇÃO: 870 939 039

cfmbileneresort@gmail.com