



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

Ano 23 · N.º 27
Novembro 2020

xitimela



Miguel Matabel: "Locomotivas e
vagões reforçam a ligação
entre o País e a Região"

"Locomotives and wagons strengthen the
link between the Country and the Region"



ESPECIAL TECNOLOGIAS

SPECIAL TECHNOLOGIES

"Os moçambicanos têm orgulho nesta Empresa secular!"

"Mozambicans are proud of
this secular Company!"



— Presidente da República de Moçambique





JANELA ÚNICA *Electrónica*
Na Modernização e Facilitação do Comércio.

UMA DÉCADA DE MELHORIA, SIMPLIFICAÇÃO E INOVAÇÃO!

A Mozambique Community Network, S.A. (MCNet), regista em 2020 o seu décimo ano de operacionalização da Janela Única Electrónica (JUE), numa época que exige resiliência por parte de todos os sectores da economia do País em especial dos intervenientes do comércio externo, face a eclosão da pandemia da Covid-19 que assola o mundo, asseverando a necessidade de maximização das tecnologias de informação e comunicação para digitalização dos processos de desembaraço aduaneiro.

A JUE desde a sua implementação tem contribuído significativamente na redução dos tempos de desembaraço aduaneiro, na transparência, na colecta efectiva de receitas e produção estatística

fiável do comércio externo de Moçambique.

A MCNet, no âmbito da prossecução de um dos seus valores de transparência e inovação, e atento as necessidades colocadas pela comunidade de utilizadores ao longo dos 10 anos do sector, propõe-se a implementar uma nova plataforma de comércio externo denominada **Trade Facilitation Platform (TFP)**. Trata-se de uma solução anunciada em seminário organizado pela Autoridade Tributária (AT) no mês de Outubro do 2020, sob o tema “SUSTENTABILIDADE DOS PROJECTOS ESTRATÉGICOS DA AT”, com a demonstração da evolução futura de Janela Única Electrónica para uma plataforma de facilitação do comércio, integrando todos os intervenientes.

TFP O QUE É?



O TFP foi desenvolvida numa arquitetura aberta e flexível que incorpora as melhores práticas e padrões internacionais, sendo que os Países podem escolher implementar a solução total ou parcialmente e escalar de acordo com sua prontidão.

A grande novidade trazida por esta nova plataforma de interacção de comércio é a inclusão de um Sistema Comunitário Portuário que vai permitir trazer ao mesmo ambiente electrónico todos os processos que ocorrem nos vários portos do País, como sejam : Estivadores, Rebocadores, Armazéns Transitários, Depósitos, entre outros.

Sendo uma plataforma electrónica colaborativa que facilita o fluxo de informação de ponta a ponta, e representa uma mais valia à actual plataforma da JUE para os utilizadores do porto, empresas comerciais, logísticas e agências governamentais, auxiliando no alcance da eficiência operacional e excelência dos serviços para a comunidade portuária quer por mar, ar, terra, caminho-de-ferro, intermodal e trânsito.

xitimela

Novembro 2020

Director

Adélio Dias

Redacção e Colaboração

Editorial and Collaborators

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
Communication and Image
Office of CFM

Endereço Address

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

Revisitar o passado com o olhar no futuro Revisiting the past with a view into the future	4	Chegada do primeiro navio Panamax ao Porto da Beira confirma sua capacidade Arrival of first Panamax vessel at Port of Beira confirms its capacity	73
Os moçambicanos têm orgulho desta empresa secular! Mozambicans are proud of this secular company!	8	O sucesso dos projectos de desenvolvimento de infraestruturas The success of infrastructure development projects	75
"Que o CFM prevaleça como um modelo de competência" "Let the CFM prevail as a model of competence"	9	Concessão de infraestruturas ferro-portuárias gera ganhos Rail-port infrastructure concession leads to profits	78
"A Empresa sempre procurou responder às exigências do mercado" "The Company has always sought to respond to market demands"	11	Empresa adquire novas máquinas de manutenção de linhas Company purchases new line maintenance machines	82
"Este ano é seguramente atípico, mas não nos vergaremos" "This year is certainly atypical, but we will not stand still"	12	CFM investe na construção da fábrica de travessas no Dondo CFM invests in the construction of the crossbar factory at Dondo	83
Da fundação à consolidação da Empresa CFM From foundation to consolidation of the CFM Company	13	Celebrando o futuro Celebrating the future	85
CFM: uma trajetória que se confunde com a história de Moçambique CFM: a trajectory that blends with Mozambique's history	18	Investimento em infraestruturas e equipamentos reposiciona CFM Investment in infrastructure and equipment repositions CFM	91
CFM resistiu à destruição e sabotagem da guerra civil e dos ataques de Ian Smith CFM resisted to the destruction and sabotage of civil war and Ian Smith's attacks	26	Grande aposta nas tecnologias de informação Big bet on information technologies	96
Locomotivas e vagões reforçam a ligação entre o País e a Região Locomotives and wagons strengthen the link between the Country and the Region	28	O Papel das Tecnologias de Informação e Comunicações na Racionalização da Organização e da Gestão do CFM The Role of Information and Communication Technologies in Rationalizing the Organization and the Management of CFM	98
CFM transformou Chicualacuala em vila CFM transformed Chicualacuala into a village	37	Iniciativas de Responsabilidade Social Corporativa Corporate Social Responsibility Initiatives	120
"Muitos moçambicanos têm um parente sempre ligado ao CFM" "Many Mozambicans have a relative who is always linked to CFM".	40	Apontamentos sobre a cidade de Moatize e sua relação com a "Santa Bárbara" Notes on the city of Moatize and its relationship with "Saint Barbara"	122
"Nasci e cresci no CFM" "I was born and raised in CFM"	46	Clubes Ferroviários mantêm viva a tradição e a grandeza da "locomotiva" Ferroviário Clubs keep alive the tradition and greatness of the "locomotive"	135
No Aniversário da Linha On the Line's Anniversary	49	Figuras do 'Orgulho Verde e Branco' "Green and White Pride" Personalities	139
CFM na luta contra a Pandemia da Covid-19 CFM in the fight against Covid-19 Pandemic	61	Génese multifacetada e anti-racista! An anti-racist and multifaceted genesis!	143
Serviço ferroviário cumpre medidas de prevenção da COVID-19 Railway service complies with	64	Figuras femininas do Desporto Female Sports Personalities	146
Cabotagem volta a ser opção no País Cabotage back as option in the country	68	A combinação perfeita entre o sacrifício e a força de vencer The perfect combination between sacrifice and the power to win	148
CFM mantém tendência crescente CFM maintains growing trend	70		
Movimentando milhares de pessoas com responsabilidade Transporting thousands of people with responsibility	72		

Revisitar o passado com o olhar no futuro

Revisiting the past with a view into the future



Adélio Dias

Ao lhe apresentarmos este número, estimado leitor, pretendemos revisitar o nosso passado para compreender o presente e perspectivar o futuro da Empresa Portos e Caminhos de Ferro que, juntos, como um povo e como uma nação, construímos e nos orgulha de ser uma das melhores marcas da actualidade “Made in Mozambique”.

Como diz o provérbio chinês, “uma jornada de duzentos quilómetros começa com um simples passo”, celebramos em 2020, 125 anos desde que, em 1895, iniciou a exploração ferro-portuária, ligando Lourenço Marques a Pretória, marco importante dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique.

Durante este percurso de 125 anos, a Empresa passou por momentos altos e baixos que caracterizaram também o percurso histórico de Moçambique. Daí que se afirma que a “história da Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique se confunde com a história de Moçambique”.

De facto, o CFM é parte imensurável da construção e do progresso de Moçambique. As emblemáticas infraestruturas ferroviárias erguidas ao longo de todo o país, entre edifícios, portos, linhas férreas e pontes, representam, para este País, verdadeiros símbolos de desenvolvimento socioeconómico. Outrossim, para além do contributo ferro-portuário na balança da economia nacional, a presença desta Empresa em acções de responsabilidade social, como o transporte ferroviário de passageiros (onde a Empresa comparticipa com 85% do custo do bilhete de cada passageiro), educação, desporto e cultura, reforçam o cometimento da Empresa e sua “encarnação” na sociedade moçambicana.

In presenting you this number, dear reader, we intend to revisit our past in order to understand the present and to envision the future of the Ports and Railways Company that, together, as one people and as one nation, we build and are proud to be one of the best current brands “Made in Mozambique”.

As the Chinese proverb says, “a journey of two hundred kilometres begins with a simple step”, we celebrate in 2020, 125 years since, in 1895, the railway-port exploration started, linking Lourenço Marques to Pretoria, an important landmark of the Mozambique Ports and Railways.

During this 125-year journey, the Company has gone through ups and downs which have also characterized of historic journey Mozambique. Hence, it is stated that the history of the Mozambique Ports and Railways Company “Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique” is confused with the history of Mozambique”.

In fact, CFM is an immeasurable part of the construction and progress of Mozambique. The emblematic railway infrastructures built throughout the country, among buildings, ports, railways and bridges, represent, for this country, real symbols of socio-economic development. Furthermore, in addition to the rail-port contribution to the balance of the national economy, the presence of this Company in social responsibility actions, such as passenger rail transport (where the Company contributes with 85% of the cost of each passenger ticket), education, sport and culture, reinforce the Company’s commitment and its “incarnation” in Mozambican society. Workers and managers are aware that it is not only profit that



Os operários e gestores assumem a consciência de que não é apenas o lucro que os orienta, mas também, a nobre tarefa de bem servir.

Ao percorrer às páginas deste *Xitimela* que homenageia o ano jubilar, o estimado leitor irá revistar factos e depoimentos de algumas personalidades que marcaram a Empresa, as principais realizações em curso e o compromisso para com o futuro.

As diferentes narrativas elucidam-nos os desafios enfrentados pelos técnicos antes da independência, os estudos topográficos e as construções de infraestruturas percorrendo quilómetros, sem recursos adequados e modernos como os que temos na actualidade.

Ainda nesta edição, relatamos as experiências de como foram enfrentados os grandes momentos da conjuntura política e económica após a independência nacional entre os quais se destacam, i) a fuga de técnicos portugueses e operários especializados, ii) o impacto dos ataques de Ian Smith e das sanções aplicadas à ex-Rodésia do Sul (Zimbabwe), iii) a guerra dos 16 anos (1976 – 1992), para além das iv) cíclicas tempestades causadas pelos ciclones e chuvas torrenciais, quase em

guides them, but also, the noble task of better serving.

When going through the pages of this *Xitimela* which pays tribute to the Jubilee Year, the dearest reader will revisit the facts and the testimonies of some personalities that marked the Company, the main current realisations and the commitment into the future.

The different narratives elucidate the challenges faced by technicians before independence, topographic studies and the construction of infrastructures covering kilometres, without adequate and modern resources as we have today.

Still in this edition, we report the experiences of how the great moments of the political and economic situation after the national independence were faced, among which the following can be highlighted: i) the fleeing of Portuguese technicians and specialized workers, ii) the impact of the attacks by Ian Smith and the sanctions applied to former Southern Rhodesia (Zimbabwe), iii) the 16-year war (1976 - 1992), in addition to the iv) cyclical storms caused by cyclones and torrential rains, almost all over the country at

Membros do CA do CFM
Da esquerda para a direita:
Eng. Aboobacar Mussá,
Eng. Anísio Bainha, Eng.
Miguel Matabel (PCA), Dra.
Maria de Fátima Mangue,
Dr. Joaquim Zucule

O CFM é parte imensurável da construção e do progresso de Moçambique. As emblemáticas infraestruturas ferroviárias erguidas ao longo de todo o país, entre edifícios, portos, linhas férreas e pontes, representam, para este País, verdadeiros símbolos de desenvolvimento socioeconómico.

CFM is an immeasurable part of the construction and progress of Mozambique. The emblematic railway infrastructures built throughout the country, among buildings, ports, railways and bridges, represent, for this country, real symbols of socio-economic development.

todo o país em diferentes momentos.

Apresentamos, ainda, o testemunho da nossa histórica tradição desportiva que, desde 12 de Outubro de 1924 (momento em que foi fundado o Clube Ferroviário, com sede em Maputo), movimentou e emocionou multidões. Numa primeira fase, o movimento desportivo na Empresa surgiu com o objectivo de desenvolver actividades desportivas, recreativas e culturais entre os trabalhadores, “*Xitimela em movimento*” e seus familiares. Hoje, estamos presentes em todas as modalidades e em todas as províncias, conforme os testemunhos que o estimado leitor, igualmente, irá encontrar nesta edição.

É nossa expectativa que, ao folhear este *Xitimela*, venha a conhecer de forma resumida, não só a Empresa como também a sua importância para este maravilhoso País, cujos rios, planícies e montanhas são atravessados pelas potentes locomotivas.

Para terminar, e seguindo a tendência das duas últimas edições, em que tivemos o privilégio de receber a notícia da nomeação e recondução do Presidente do Conselho de Administração, Eng. Miguel José Matabel, nesta edição temos a honra de apresentar as felicitações aos membros do Conselho de Administração recentemente indicados para, juntos com o Eng. Matabel, conduzirem este potente comboio que se chama CFM. Trata-se do Dr. Joaquim Uelemo Zucule, Eng. Anísio Lopes Bainha, Eng. Aboobocar Mussá e Dra. Maria de Fátima Mangue.▲

different times.

We also present the testimony of our historic sporting tradition that, since 12 October 1924 (when the “Clube Ferroviário” *The Railway Club*, based in Maputo) was established, moved and amused crowds. In the first phase, the sports movement in the Company arose with the aim of developing sports, recreational and cultural activities among the workers, “*Xitimela in movement*” and their families. Today, we are present in all sports’ disciplines and in all provinces, according to the testimonies that the dearest reader, likewise, will find in this edition.

It is our expectation that, when browsing this *Xitimela*, you will know in brief, not only the Company but also its role for this wonderful country, whose rivers, landscapes and mountains are crossed by powerful locomotives.

To conclude, and following the trend of the last two editions, in which we were privileged to receive the news of the appointment and renewal of the Chairman of the Board of Directors, Eng. Miguel José Matabel, in this edition we are honoured to commend the members of the Board of Directors recently appointed to, together with Eng. Matabel, drive this powerful train called CFM. These are Mr. Joaquim Uelemo Zucule, Mr. Anísio Lopes Bainha, Mr. Aboobocar Mussá and Mrs. Maria de Fátima Mangue.▲

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



Os moçambicanos têm orgulho desta empresa secular!

Mozambicans are proud of this secular company!

Assinalou-se, no dia 8 de Julho de 2020, os 125 anos de existência dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), uma empresa pública cuja história se confunde com o percurso e a história de Moçambique. Diversas foram as individualidades presentes na Homenagem aos CFM, de entre as quais se destacaram o Presidente da República, Filipe Jacinto Nyusi, e o ministro dos Transportes e Comunicações, Janfar Abdulai, dois dirigentes que endereçaram à empresa, mensagens de felicitações. Do Conselho de Administração do CFM, coube ao seu Presidente, Miguel José Matabel, a responsabilidade de agradecer e enaltecer o empenho dado pelos Trabalhadores desta centenária empresa e garantir ao Governo o cumprimento das orientações no sentido de manter o estatuto de uma organização robusta e competitiva.

On July 8th of 2020, the 125th Anniversary of the Mozambique Ports and Railways (CFM), a public company whose history is intertwined with Mozambique's journey and history, was marked. Several individuals were present at the Tribute to CFM, including the President of the Republic, Filipe Jacinto Nyusi, and the Minister of Transport and Communications, Janfar Abdulai, two leaders who sent the company congratulatory messages. From CFM's Board of Directors, its Chairman, Miguel José Matabel, was responsible for thanking and praising the commitment given by the Workers of this centenary company and guaranteeing the Government compliance with the guidelines to maintain the status of a robust and competitive organisation.



Presidente da República, Filipe Jacinto Nyusi

**"Que o CFM prevaleça como
um modelo de competência"**

President of the Republic, Filipe Jacinto Nyusi

**"Let the CFM prevail as a
model of competence"**

Hoje é dia de festa para os moçambicanos, em todo o território nacional. Hoje é também festa para a nossa região.

A Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, celebra hoje 125 anos da sua existência.

Today is a day of celebration for Mozambicans throughout the country. Today is also a celebration for our region.

Today, the company Mozambique Ports and Railways celebrates 125 years of existence. CFM is much more than just a company. It



O CFM é muito mais do que uma simples Empresa. Ela transformou-se num projecto-âncora que catalisa o desenvolvimento económico nacional.

Com os portos a serem desenvolvidos e modernizados ao longo do tempo, assistimos ao crescimento sem igual das cidades de Maputo, Beira, Nacala, Pemba, Quelimane e de outras.

Assistimos ao surgimento de variadas infraestruturas ao longo das linhas de Ressano Garcia, Limpopo, Goba, Machipanda, Moatize, Lichinga e Entre-Lagos.

Através da bem organizada Camionagem de Moçambique, a Empresa Caminhos de Ferro de Moçambique concebeu uma estrutura de escoamento rodoviário de produtos numa visão antecipada do transporte Intermodal.

A concepção pelo CFM do transporte aéreo, através da DETA, que depois de descentralizada tornou-se na nossa companhia aérea de bandeira, Linhas Aéreas de Moçambique, é o trilho que nos mostrou quão se confunde o percurso da empresa com o crescimento económico do País.

Das oficinas e escolas ferroviárias nasceu a Metal – Cometal, a grande referência da indústria metalomecânica em África.

A Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique tornou-se terreno fértil de evolução de técnicos especializados moçambicanos que, a partir da década 80, passaram a assegurar, na totalidade, o funcionamento desta complexa empresa que, como o seu país, carrega consigo as cicatrizes de adversidades.

Foi sempre cultura desta empresa a valorização do homem: do assentador, do operário, do conferente, do capataz, do maquinista, do supervisor, do inspector, do engenheiro, do gestor, pois é uma casa onde tudo funciona com participação activa de cada integrante e ao mesmo tempo.

É expectativa dos moçambicanos que o CFM preveja um modelo de competência, eficiência, de qualidade, uma empresa orientada para resultados, que alimenta a economia e não a que se alimenta da economia. Parabéns ao CFM pelos seus 125 anos!

Parabéns à família ferro-portuária!

Os moçambicanos têm orgulho nesta empresa secular! 

has become an anchor project that catalyses national economic development.

With ports being developed and modernised over time, we are witnessing the unique growth of the cities of Maputo, Beira, Nacala, Pemba, Quelimane and others.

We have seen the emergence of various infrastructures along the lines of Ressano Garcia, Limpopo, Goba, Machipanda, Moatize, Lichinga and Entre-Lagos.

Through the well organised Mozambique Trucking Company, Mozambique Railways has designed a road product flow structure in an early vision of Intermodal transport.

CFM's conception of air transport, through DETA, which after being decentralized became our flagship airline, Mozambique Airlines, is the trail that has shown us how the company's path is intertwined with the country's economic growth.

Metal - Cometal, the great reference in the mechanical engineering industry in Africa, was born from the railway workshops and schools.

The company Mozambique Ports and Railways became a fertile ground for the evolution of Mozambican specialised technicians who, from the 1980s onwards, began to ensure, in full, the functioning of this complex company which, like its country, bears the scars of adversity.

The culture of this company has always been to value man: the bricklayer, the worker, the clerk, the foreman, the driver, the supervisor, the inspector, the engineer, the manager, because it is a house where everything works with the active participation of each member and at the same time.

It is the expectation of Mozambicans that CFM prevails a model of competence, efficiency, quality, a company oriented to results, which feeds the economy and not from the economy.

Congratulations to CFM for its 125 years!

Congratulations to the railway family!

Mozambicans are proud of this secular company! 



Ministro dos Transportes e Comunicações, Janfar Abdulai

"A Empresa sempre procurou responder às exigências do mercado"

Minister of Transport and Communications, Janfar Abdulai

"The Company has always sought to respond to market demands"

Por ocasião dos 125 anos do CFM, queremos desejar muitos parabéns a esta empresa que sempre procurou responder às exigências do mercado, que tende a ser cada vez mais exigente e competitivo.

É nossa expectativa que o CFM continue a empenhar-se tendo em vista superar os resultados positivos registados através da entrega e abnegação dos seus trabalhadores e para que, com isso, possa continuar a contribuir para o desenvolvimento do nosso País.

Queremos continuar a orgulharmo-nos desta grande Empresa ferro-portuária.

Parabéns, CFM pelos 125 anos. Parabéns a todos os trabalhadores desta família ferro-portuária.▲

On the occasion of CFM's 125th Anniversary, we would like to congratulate this company, which has always sought to respond to market demands, which tend to be increasingly demanding and competitive.

It is our expectation that CFM will continue its commitment in order to overcome the positive results registered through the delivery and abnegation of its workers and so that, with this, it can continue to contribute to the development of our Country.

We want to continue being proud of this great rail-port company.

Congratulations, CFM for 125 years. Congratulations to all the workers of this rail-port family.▲



Presidente do Conselho de Administração dos CFM, Miguel José Matabel

**"Este ano é seguramente atípico,
mas não nos vergaremos"**

Chairman of the Board of Directors of CFM, Miguel José Matabel

**"This year is certainly atypical,
but we will not stand still"**



Ao comemorarmos este ano, a 8 de julho de 2020, os 125 anos da nossa Empresa, quero, em nome do Conselho de Administração e, em meu nome pessoal como Presidente do Conselho de Administração, felicitar todos os trabalhadores (tanto Reformados, como os que estão no Activo) pela data e apresentar os nossos profundos agradecimentos pelo empenho que sempre demonstraram à esta grande Empresa.

Temos estado engajados a cumprir com os objectivos que traçamos no âmbito do nosso Plano Estratégico, Plano esse devidamente alinhado com as orientações do nosso Governo.

Este ano é seguramente atípico, devido à pandemia do novo coronavírus, mas não nos vergaremos; continuaremos a fazer o nosso melhor para merecer a confiança que nos foi dada e, assim, contribuímos para o desenvolvimento do nosso País.▲

As we celebrate this year, on July 8, 2020, the 125th Anniversary of our Company, I would like, on behalf of the Board of Directors and on my own behalf as Chairman of the Board, to congratulate all employees (both retired and active) for the date and to express our deepest appreciations for the commitment they have always shown to this great Company.

We have been committed to complying with the objectives set out in our Strategic Plan, a Plan duly aligned with the guidelines of our Government.

This year is certainly atypical due to the new coronavirus pandemic, but we will not stand still; we will continue to do our best to deserve the trust that has been given to us and thus contribute to the development of our Country. ▲



HOMENS HISTÓRICOS De 1895 até 2020

Da fundação à consolidação da Empresa CFM

HISTORICAL MEN From 1895 to 2020

From foundation to consolidation of the CFM Company

No percurso histórico do CFM contam-se desafios e superações que permitiram à Empresa cumprir o seu papel como um dos baluartes da vanguarda de desenvolvimento da economia de Moçambique e da Região da África Austral, sobretudo no período pós-independência.

CFM's historical path includes challenges and overcoming it allowed the Company to fulfil its role as one of the strongholds of the forefront in Mozambique's and Southern Africa's economic development, especially in the post-independence period.

Desde da sua formalização, como Empresa, através do Diploma legislativo n.º 315, de 22 de Agosto de 1931 com o Eng. Francisco dos Santos Pinto Teixeira, como o primeiro director dos Serviços dos Portos, Caminhos-de-ferro e Transportes da então colónia portuguesa, passaram pela Direcção desta Empresa um total de 13 titulares que puxaram com zelo e abnegação as locomotivas de e para os portos de Moçambique, transportando pessoas e bens entre rios, montanhas e florestas. Desses titulares, 10 fizeram-no quando do período pós-independência.

Francisco dos Santos Pinto Teixeira, entre Agosto de 1928 e Agosto de 1952, Arnaldo Pacheco Pereira Leite, entre Setembro de 1952 e Dezembro de 1956, Horácio Avelino Brazão de Freitas, entre 1954 e 1964, Fernando Augusto Soares Seixas, entre Outubro de 1964 e Fevereiro de 1973, e Fernando Assis Camilo Teixeira, entre Fevereiro de 1973 e Outubro de 1975.

Since its official establishment as a company, through the piece of legislation No. 315 of August 22, 1931 with Francisco dos Santos Pinto Teixeira, as the first manager of the Ports, Railways and Transport Services of the then Portuguese colony, a total of 13 members of the company's management have zealously and selflessly pulled locomotives to and from Mozambique's ports, transporting people and goods between rivers, mountains and forests. Of these, 10 did so during the post-independence period.

Francisco dos Santos Pinto Teixeira, between August 1928 and August 1952, Arnaldo Pacheco Pereira Leite, between September 1952 and December 1956, Horácio Avelino Brazão de Freitas, between 1954 and 1964, Fernando Augusto Soares Seixas, between October 1964 and February 1973, and Fernando Assis Camilo Teixeira, between February 1973 and October 1975.

The challenge of the colonial era was, taking advantage of Mozambique's geostrategic location with



O desafio da época colonial foi o de, aproveitando a localização geoestratégica de Moçambique em relação ao mar, lançar as bases e consolidar uma empresa de caminho-de-ferro e de transportes como uma empresa rentável e com futuro, porém em benefício da metrópole, em primeiro lugar.

No período pós-independência, o primeiro desafio foi o desencadeamento de uma acção rápida e profunda de capacitação de quadros moçambicanos para suprir o êxodo de cerca de oito mil trabalhadores - entre técnicos e operários especializados portugueses - e reorganizar a Empresa perante a nova realidade da economia centralizada. Esta fase foi severamente afectada com o recrudescimento da guerra que durou 16 anos e que forçou a Empresa a optar por uma gestão de emergência.

Após a Paz

Após o alcance da paz, em 1992, a Empresa passou de gestão de emergência para um plano de gestão estratégica focada para uma economia de mercado, cuja marca é a sustentabilidade na competitividade. Quatro quadros nacionais encabeçaram estes desafios passando de Direcção Nacional à Direcção Geral, desaguando no actual modelo de Conselho de Administração. São eles os directores nacionais da Empresa Portos

regard to the sea, to lay the foundations and consolidate a railway and transport company as a profitable company with a future, but primarily for the benefit of the metropolis.

In the post-independence period, the first challenge was to set in motion rapid and in-depth action to build the capacity of Mozambican staff to cope with the departure of some 8,000 workers - including Portuguese technicians and specialized workers - and to reorganize the company in light of the new reality of the centralized economy. This phase was severely affected by the resurgence of the war that lasted 16 years and forced the company to opt for emergency management.

After Peace was reached

After peace was reached in 1992, the company moved from emergency management to a strategic management plan focused on a market economy, whose brand is sustainability in competitiveness. Four national executives headed these challenges, moving from National Management to General Management, becoming the current model of the Board of Directors. They are the national managers of the Company Mozambique Ports and Railways (CFM), Luis Maria de Alcântara Santos, between April 1976

e Caminhos de Ferro (CFM), Eng. Luis Maria de Alcântara Santos, entre Abril de 1976 e Março de 1980, Dr. Subhaschandra Manishanker Bhatt, entre Março de 1980 e Dezembro de 1981, Eng. Fernando Ferreira Mendes, entre Janeiro de 1982 e Agosto de 1990, e Eng. Mário António Dimande, designado como director geral da Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.E. entre Julho de 1989 e Dezembro de 1994. Mais tarde, presidente do Conselho de Administração (PCA) dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P. - CFM, entre Janeiro de 1995 e Julho de 1997.

A passagem da gestão de emergência para a gestão estratégica (no período de guerra e pós-guerra) foi iniciada pelo Eng. Mário António Dimande (1989 - 1997) que lançou o bem-sucedido programa de reestruturação institucional que teve cinco componentes, nomeadamente, a reestruturação empresarial, orgânica e funcional, a racionalização da força de trabalho, a concessão dos portos e caminhos-de-ferro, em parceria com o sector privado, a racionalização dos activos da Empresa e a diversificação das actividades e negócios.

O êxito deste programa, contou com a colaboração do sucessor Eng. Rui Cirne Plácido de Carvalho Fonseca que desempenhou a função de director geral adjunto da Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.E. (1989 - 1994) e director executivo da Autoridade do Corredor da Beira (1986 - 1996). Mais tarde, nomeado como presidente do Conselho de Administração da Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P. - CFM, entre 15 de Agosto de 1997 e 14 de Julho de 2010, período durante o qual a Empresa passou de Empresa Estatal (E.E.) para a actual Empresa Pública (E.P.).

Narra-nos, o Eng. Rui Fonseca, na época PCA do CFM, por ocasião dos 30 anos da independência (1975 - 2005), na Revista Xitimela nº 16 que, logo a seguir à proclamação da independência nacional, em 1975, o CFM ficou sem quadros devido ao êxodo de cerca de oito mil profissionais, entre técnicos e operários especializados, criando um vazio que era preciso preencher com muita rapidez e responsabilidade. A primeira parte dos desafios da empresa foi desencadear uma acção rápida e profunda de capacitação de quadros moçambicanos e a reorganização da Empresa face à nova realidade.

As sanções aplicadas à ex-Rodésia do Sul (Zimbabwe), por decisão soberana do Estado moçambicano, em cumprimento de resoluções internacionais das Nações Unidas foi um sacrifício para o País e para a

and March 1980, Subhaschandra Manishanker Bhatt, between March 1980 and December 1981, Fernando Ferreira Mendes, between January 1982 and August 1990, and Mário António Dimande, appointed as general manager of Mozambique Ports and Railways, E.E. between July 1989 and December 1994. Later, chairman of the Board of Directors (CEO) of Mozambique Ports and Railways, E.P. - CFM, between January 1995 and July 1997.

The transition from emergency management to strategic management (in the war and post-war period) was initiated by Mr. Mário António Dimande (1989 - 1997) who launched the successful institutional restructuring programme which had five components, namely, corporate, organic and functional restructuring, rationalisation of the workforce, concession of ports and railways, in partnership with the private sector, rationalisation of the Company's assets and diversification of activities and business.

The success of this programme, with the collaboration of his successor Rui Cirne Plácido de Carvalho Fonseca, who served as assistant general manager of Mozambique Port and Railways Company, E.E. (1989 - 1994) and executive director of Beira Corridor Authority (1986 - 1996). Later, he was appointed chairman of the board of directors of Mozambique Ports and Railways, E.P. - CFM, between August 15, 1997 and July 14, 2010, during which time the company changed from State-owned enterprise (E.E.) to the current Public Company (E.P.).

Rui Fonseca, at the time CFM's CEO, tells us that on the occasion of the 30th anniversary of independence (1975 - 2005), in Xitimela Magazine no. 16 that, right after the proclamation of national independence in 1975, CFM ran out of staff due to the departure of about eight thousand professionals, among technicians and specialized workers, creating a void that had to be filled very quickly and responsibly. The first part of the company's challenges was to set in motion rapid and profound action to train Mozambican staff and reorganise the company in face of the new reality.

Sanctions applied to former Southern Rhodesia (Zimbabwe), by sovereign decision of the Mozambican state, in compliance with international United Nations resolutions, was a sacrifice for the country and for the economy. Machipanda and Limpopo railway lines lost a traffic that was equivalent to about US\$45 million in annual revenues.

To worsen the situation, the 16-Year War



economia. As linhas férreas de Machipanda e do Limpopo perderam um tráfego que equivalia a cerca de 45 milhões de dólares de receitas anuais.

Para agravar a situação, surgiu a Guerra dos 16 Anos (1976 – 1992) que causou ao CFM, de forma directa e indirecta, danos na ordem de cinco biliões de dólares americanos. Foram vidas humanas ceifadas em serviço, linhas férreas e outras infraestruturas severamente destruídas que foram reedificadas graças ao empenho dos funcionários da Empresa.

Junta-se a estes desafios os efeitos de ciclones e chuvas torrenciais que deram origem, por exemplo, às cheias do rio Limpopo, ocorridas em 1983 e 2000.

Com a independência do Zimbabwe, as fronteiras reabriram-se e no quadro do Plano Prospectivo Indicativo (PPI) desenhado pelo Governo, o CFM apesar das adversidades reconstruiu e modernizou, com muito sacrifício, os três portos oceânicos (Maputo, Beira e Nacala) e um porto secundário. A Empresa renovou e reabilitou com tecnologias modernas as principais linhas férreas convergentes aos três portos oceânicos e que se constituíram como corredores importantes de tráfego da região da África Austral.

A partir de 1992, “já em paz foi possível dar o salto de uma gestão de emergência para uma gestão estratégica virada para o futuro e com objectivos muito claros de construção duma Empresa moderna e economicamente viável e sustentável como a que Moçambique

(1976-1992) erupted, causing CFM direct and indirect damage of some US\$5 billion. Human lives were claimed in service, railway lines and other infrastructure severely destroyed that were rebuilt thanks to the commitment of the Company’s employees.

Added to these challenges are the effects of cyclones and torrential rains that gave rise, for example, to the flooding of Limpopo River in 1983 and 2000.

With Zimbabwe’s independence, borders reopened and within the framework of the Government’s Prospective Indicative Plan (PPI), CFM rebuilt and modernised the three ocean ports (Maputo, Beira and Nacala) and a secondary port, with much sacrifice. The company has renewed and rehabilitated with modern technology the main railway lines that converge with the three ocean ports and which have become important traffic corridors in the southern African region.

From 1992 onwards, “with the peace, it has already been possible to make the leap from emergency management to strategic management that looks to the future and has very clear objectives of building a modern and economically viable and sustainable company, with 125 years of existence as Mozambique can witness today. This new vision was the design of the institutional restructuring programme, which had five components, namely corporate, organic and functional restructuring, rationalisation of the



pode testemunhar hoje com 125 anos de existência. Esta nova visão foi o desenho do programa de reestruturação institucional que teve cinco componentes, designadamente a reestruturação empresarial, orgânica e funcional, a racionalização da força de trabalho, a concessão dos portos e caminhos-de-ferro em parceria com o sector privado, a racionalização dos activos da empresa e a diversificação das actividades e dos negócios. Trata-se de uma experiência pioneira em África do processo no ambiente ferro-portuário.

Fase actual

A fase actual em que o CFM procurou a cada dia consolidar a sua posição estratégica num contexto de estabilidade empresarial e de bem servir ao povo moçambicano, contou com os préstimos dos seguintes Presidentes dos Conselhos de Administração: Eng. Rosário Mualeia, entre 14 de Junho de 2010 e 20 de Janeiro de 2014; Dr. Victor Pedro Gomes, entre 20 Janeiro de 2014 e 29 de Dezembro de 2016 e, em exercício desde 25 de Janeiro de 2017, o Eng. Miguel José Matabel.

São estes dirigentes que, ao lado de todos colaboradores, entre gestores e operários, construíram e continuam a construir a família ferro-portuária de que o País se orgulha como uma das empresas de bandeira *Made in Mozambique*. ▀

workforce, concession of ports and railways in partnership with the private sector, rationalisation of the company's assets and diversification of activities and business. This is a pioneering experience in Africa of the process in the rail-port environment.

Current stage

The current stage in which CFM has sought every day to consolidate its strategic position in a context of business stability and good service to the Mozambican people, has counted on the services of the following Chairmen of the Board of Directors: Mr. Rosário Mualeia, between June 14, 2010 and January 20, 2014; Mr. Victor Pedro Gomes, between January 20, 2014 and December 29, 2016 and, in office since January 25, 2017, Mr. Miguel José Matabel.

These leaders together with all employees, among managers and workers, have built and continue to build the rail-port family of which the country is proud as one of the flagship companies *Made in Mozambique*. ▀



PRIMÓRDIOS

CFM: uma trajetória que se confunde com a história de Moçambique

BEGINNINGS

CFM: a trajectory that blends with Mozambique's history

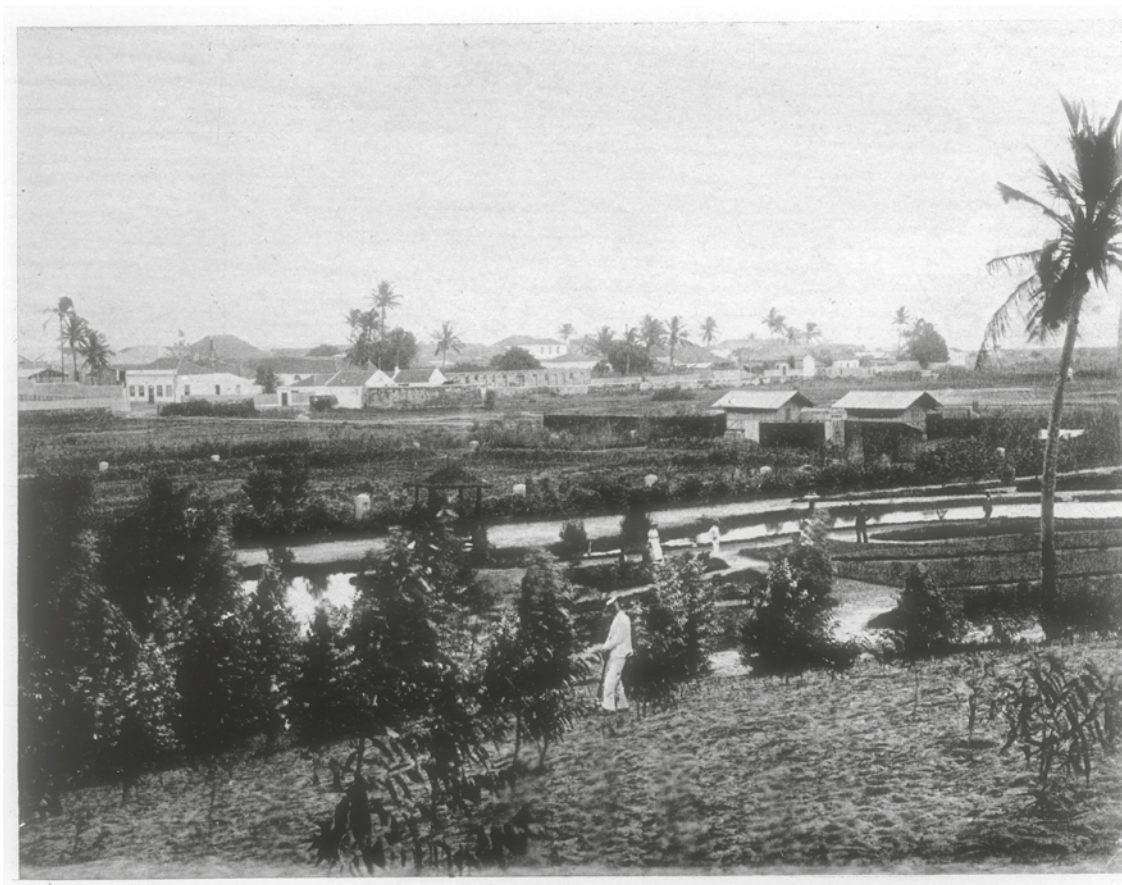
Presente em todas as etapas da construção do país, a Empresa CFM, depois de se recuperar dos desafios impostos pela 'Guerra dos 16 Anos' e de diversas calamidades, ao longo das últimas décadas, tem vindo a registar um crescimento assinalável, contribuindo, dessa forma, em impostos e taxas para a receita do Estado, ao mesmo tempo que investe na melhoria de serviços e na modernização de infraestruturas e do seu diverso património.

Present at all stages of the country's construction, CFM Company, after recovering from the challenges imposed by the '16-year War' and various calamities over the last decades, has been registering a remarkable growth, thus contributing in taxes and fees to the State's revenue, at the same time as investing in the improvement of services and modernisation of infrastructures and its diverse patrimony.

Atualmente, o CFM tem vindo a registar um crescimento no que diz respeito às quantidades de cargas manuseadas. A título de exemplo, o manuseamento de cargas ao nível das ferrovias passou de cerca de 13 milhões de toneladas métricas, em 2015, para mais de 20,5 milhões, em 2019. A nível dos portos, o manuseamento de carga evoluiu de 32.4 milhões, em 2015, para quase 45 milhões de toneladas, em 2019.

Currently, CFM has been growing in terms of freight handled quantities. For example, rail cargo handling has increased from around 13 million metric tonnes in 2015 to over 20.5 million in 2019. Cargo handling at port level rose from 32.4 million in 2015 to almost 45 million tonnes in 2019.

The history of this company is intrinsically linked to the history of Mozambique, and at some point CFM was instrumental in making important geopolitical and geostrategic decisions that dictated the establishment of cities and towns, including the move of



A mais antiga fotografia
que se conhece de
Lourenço Marques com a
sua linha de defesa

A história desta Empresa está intrinsecamente ligada à história de Moçambique, e, em algum momento, o CFM foi fundamental para a tomada de importantes decisões geopolíticas e geoestratégicas que ditaram a fixação de cidades e vilas, incluindo a mudança da então capital da província ultramarina de Moçambique, da Ilha de Moçambique para Lourenço Marques, actual Maputo.

Tudo começa por volta 1870, quando, pela primeira vez, o governo de Transvaal, cidade sul-africana, então sob os auspícios dos “bóeres” holandeses, propõe a construção de uma linha férrea que pudesse ligar a rica região do Transvaal, hoje Pretória, à de Lourenço Marques, um plano que só se concretizaria 25 anos depois, mais concretamente a 8 de Julho de 1895, data em que a via foi oficialmente inaugurada.

A inauguração da Linha Férrea Lourenço Marques-Transvaal, a segunda maior de que há registo na África Austral, marcava o fim de nove anos de intensas obras, iniciadas a 18 de Maio de 1886, tanto do lado sul-africano como do lado moçambicano.

the then capital of Mozambique’s overseas province from Ilha de Moçambique to Lourenço Marques, now Maputo.

It all began around 1870 when, for the first time, the government of Transvaal, a South African city then under the aegis of the Dutch “Boers”, proposed the construction of a railway that could link the rich region of Transvaal, now Pretoria, with that of Lourenço Marques, a plan that would only be achieved 25 years later, more specifically on July 8, 1895, when the route was officially inaugurated.

The inauguration of the Lourenço Marques-Transvaal Railway, the second largest in Southern Africa, marked the end of nine years of intense works, begun on May 18, 1886, both on the South African and Mozambican sides.

The preference of Transvaal people for Lourenço Marques was due to the strategic location of the Port of Maputo, at the time considered a safe door to the sea, for the flow of gold and other ore from the rich Transvaal region.



A preferência dos transvalinos por Lourenço Marques ficou a dever-se à localização estratégica do Porto de Maputo, na altura tida como porta segura para o mar, para o escoamento do ouro e de outros minérios provenientes da rica região do Transvaal.

CFM e o surgimento da cidade de Maputo

Foi graças à importância estratégica dos Caminhos de Ferro e do Porto da então Lourenço Marques que o regime colonial português decidiu desviar para o sul o centro da gravidade de todo o sistema político-administrativo, acabando por mudar a capital da Ilha de Moçambique para Lourenço Marques, iniciando-se assim a construção do que mais tarde viria a ser conhecida como cidade de Maputo.

É que, devido à sua riqueza em recursos naturais, a cidade sul-africana do Transvaal era considerada uma nova Califórnia, e, como tal, Lourenço Marques, por ser o caminho mais curto, era a porta de entrada de vários aventureiros, vindos de todo o mundo.

Antes da construção da linha férrea e do porto, Lourenço Marques era descrita como uma pequena povoação, composta por duas ruas irregulares, com casas de construção precária e algumas de alvenaria, mas com cobertura de palha. Entretanto, devido à sua posição estratégica, Lourenço Marques cresceu rapidamente, com um impulso dado pelos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique. Aliás, um dos principais desenhistas do primeiro mapa arquitectónico da cidade foi um dos engenheiros contratados para elaborar um estudo sobre a linha férrea que vai do Transvaal a Lourenço Marques.

“Lourenço Marques está passando, de ano em ano, por modificações profundas que a tornam um dos primeiros empórios mundiais. As suas linhas férreas constituem o primeiro factor da sua actividade comercial e do seu progresso”, testemunhou uma publicação lisboeta de nome ‘Ilustração Portuguesa’, nos primórdios do século passado.

Nessa altura, para além da linha férrea do Transvaal a Lourenço Marques, que ficou conhecida mais tarde como Corredor de Ressano Garcia, já existia uma curta linha que terminava na Vila Luísa, hoje Marracuene, a qual viria mais tarde a ser estendida até à cidade económica de Bulawayo, na Rodésia do Sul, actual Zimbabwe, tornando-se no importante Corredor do

CFM and the emergence of the city of Maputo

It was thanks to the strategic importance of the railways and the port of the then Lourenço Marques that the Portuguese colonial regime decided to divert the center of gravity of the whole political-administrative system to the south, eventually moving the capital from Ilha de Moçambique to Lourenço Marques, thus starting the construction of what would later be known as the city of Maputo.

Because of its wealth of natural resources, the South African city of Transvaal was considered a new California, and, as such, Lourenço Marques, for being the shortest way, was the gateway for several adventurers, coming from all over the world.

Before the construction of the railway line and the port, Lourenço Marques was described as a small village, composed of two irregular streets, with houses of precarious construction and some made of bricks, but covered with straw. However, due to its strategic position, Lourenço Marques grew rapidly, with a boost given by the Mozambique Ports and Railways. In fact, one of the main designers of the first architectural map of the city was one of the engineers hired to elaborate a study on the railway that goes from Transvaal to Lourenço Marques.

“Lourenço Marques is going through, from year to year, profound changes that make him one of the first world emporiums. Its railway lines constitute the first factor of its commercial activity and of its progress”, witnessed a Lisbon publication called ‘Ilustração Portuguesa’ (Portuguese Illustration), in the early days of the last century.

At that time, besides the Transvaal to Lourenço Marques railway line, which later became known as Ressano Garcia Corridor, there was already a short line that ended at Vila Luísa, today Marracuene, which would later be extended to the economic city of Bulawayo, in South Rhodesia, now Zimbabwe, becoming the important Limpopo Corridor.

In addition to these two important corridors, Mozambique has a vast network of railway lines in all regions (south, center and north) which, in addition to the important role of transporting people and goods, guarantee the connection with Interland countries, i.e. Zimbabwe, Malawi and Zambia, including South Africa. Most of these corridors were built during the first



Criação da DETA

Limpopo.

Para além desses dois importantes Corredores, Moçambique possui uma vasta rede de linhas férreas em todas as regiões (sul, centro e norte), que, para além do importante papel de transporte de pessoas e bens, garantem a ligação com países do Interland, ou seja, Zimbabwe, Malawi e Zâmbia, incluindo a África do Sul. A maior parte desses corredores foi construída durante os primeiros 30 anos do século passado, ou seja, de 1900 a 1930.

Trata-se, na zona sul, dos Caminhos de Ferro de Gaza, construídos em 1909; da Linha de Goba (Lourenço Marques-Swazilândia), em 1912; e a construção da Linha do Limpopo, em 1929. Na zona centro, o destaque vai para a construção, em 1893, da linha férrea a partir do Pungoè em direcção à Fronteira da Rodésia, tendo sido concluída em 1896; a partir de Quelimane e no sentido do Gurué, construíram-se, em 1922, 143 km de linha. Simultaneamente, a Trans-Zambezia Railways Company, por concessão do governo português, abriu a exploração de 254 km de linha férrea, que, partindo de Dondo, a 26 km do Porto da Beira, seguia em direcção à fronteira da Niassalândia até ao rio Zambeze.

Na zona norte, o destaque vai para a construção, em 1929, de uma linha que partia do Limbo em direcção à fronteira do Niassalândia, seguindo mais tarde até Nampula e depois até Nova Freixo (Cuamba).

30 years of the last century, i.e. from 1900 to 1930.

In the southern part of the country, the railways of Gaza were built in 1909; the Goba Line (Lourenço Marques-Swaziland) in 1912; and the construction of the Limpopo Line in 1929. In the central area, the highlight is the construction, in 1893, of the railway line from Pungoè towards the Rhodesia border, which was completed in 1896; from Quelimane and towards Gurué, 143 km of line were built in 1922. At the same time, the Trans-Zambezia Railways Company, under a concession from the Portuguese government, opened the operation of 254 km of railway line, which, starting from Dondo, 26 km from the port of Beira, went in the direction of the Niassaland border up to the Zambezi river.

In the northern zone, the highlight goes to the construction, in 1929, of a line from Limbo to the border of Niassaland, following later to Nampula and then to Nova Freixo (Cuamba).

CFM introduced other transport systems in the country

It was thanks to this important rail network and infrastructure chain that Mozambique later inaugurated several other transport systems, such as road transport,



CFM introduziu outros sistemas de transporte no país

Foi graças a esta importante rede ferroviária e cadeia de infraestruturas que mais tarde Moçambique inaugurou vários outros sistemas de transportes, como é o caso do transporte rodoviário, através da camionagem; o marítimo, através dos portos, umbilicalmente ligados a si; e aéreo, através da Divisão de Exploração de Transporte Aéreo (DETA), que mais tarde viria a ser transformada em Linhas Aéreas de Moçambique, após as nacionalizações.

O serviço público de camionagem, que surge em 1930, com uma frota considerável de camiões, torna-se complementar ao transporte de cargas para diversos pontos do país, a partir de diversas estações ferroviárias e de alguns portos para regiões remotas. Esta importante rede de transportes rodoviários, foi fundamental para a abertura de algumas das principais estradas e vias de acesso hoje conhecidas ao longo do país. Na mesma década, concretamente em 1936, a criação da DETA pelos Caminhos de Ferro de Moçambique, passando a explorar o transporte aéreo, colocou o país na rota do desenvolvimento, com a construção dos primeiros aeroportos e aeródromos em diversos cantos do país. Importa referir que Moçambique iniciou a exploração do transporte aéreo muito antes da então metrópole, Portugal, onde o serviço aéreo só foi introduzido em 1945, ou seja, nove anos depois de Moçambique.

No auge da exploração do transporte ferroviário, a Empresa CFM foi a maior empregadora no país, chegando a gerar mais de 19 mil postos de trabalho, graças à sua diversificação de investimentos, através da aposta no transporte marítimo, rodoviário e aéreo. A maior parte dos trabalhadores estavam sedeados nos distritos, em acomodações da empresa e não só, o que fez surgir diversos bairros ferroviários em quase todo o país.

Por essa razão, a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique chegou mesmo a ser considerada “um Estado dentro de um Estado”, pois, até essa altura, quase todos os sectores gravitavam à volta do CFM.

Um Estado dentro de um Estado

Tal como aconteceu com Lourenço Marques, hoje Maputo, ficou a dever-se aos Caminhos de Ferro de Moçambique a construção do país, por ter sido

through trucking; maritime transport, through ports, umbilically linked to it; and air transport, through the Air Transport Operation Division (DETA), which was later transformed into Mozambique Airlines after nationalisations.

The public trucking service, which appeared in 1930, with a considerable fleet of trucks, becomes complementary to the transport of cargo to various parts of the country, from various railway stations and some ports to remote regions. This important road transport network was instrumental in opening some of the main roads and access routes known today throughout the country. In the same decade, specifically in 1936, the establishment of DETA by the Mozambique Railways, starting to explore air transport, put the country on the development route, with the construction of the first airports and aerodromes in several corners of the country. It should be noted that Mozambique began operating air transport well before the then metropolis, Portugal, where the air service was only introduced in 1945, that is, nine years after Mozambique.

At the height of its rail transport operations, CFM was the largest employer in the country, creating more than 19,000 jobs thanks to its diversification of investments in maritime, road and air transport. Most of the workers were based in the districts, in company-owned accommodations and others, which led to the emergence of several railroad districts in almost the entire country.

For this reason, the company Mozambique Ports and Railways was even considered “a state within a state”, since until then almost all sectors gravitated around CFM.

A State within a State

As with Lourenço Marques, today Maputo, the construction of the country was due to the Mozambique Railways, for having been fundamental in the establishment of many railroad towns and settlements, which were emerging along the line and beyond.

Besides guaranteeing the transport of goods and passengers, the company CFM played in many of these towns and villages the role of provider of basic social services, such as water (through the imposing water towers, until today existing in railway stations), energy, among others.

Similarly, Mozambique Ports and Railways have

fundamental na fixação de muitas vilas e povoações ferroviárias, que foram surgindo ao longo da linha e não só.

Para além de garantir o transporte de bens e passageiros, a Empresa CFM desempenhava em muitos desses povoados e vilas o papel de provedor de serviços sociais básicos, como água (através das imponentes torres de água, até hoje existentes nas estações

played a major role in the development of sports, having been responsible for the construction of important sports infrastructures, especially the Machava Stadium. They have always been the main financier of sporting activity in the country, through Ferroviario clubs spread throughout the territory.



RECORTE HISTÓRICO: Samora Machel e os Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique

Em 23 de Março de 1977, o Presidente Samora Machel visitou o Porto de Maputo. No início de 1980, esteve no complexo ferro-portuário de Maputo, e posteriormente visitou os portos da Beira e de Nacala, ao longo dos anos 80. O Acordo de Nkomati, a 16 de Março de 1984, assinala ainda a importância simbólica dos Caminhos de Ferro de Moçambique.

No dia 8 de Outubro de 1986, 11 dias antes da sua trágica morte, em Mbuzini, o Presidente Samora foi ao Porto de Nacala. Estas são algumas das referências históricas que ligam os CFM àquele vulto político e histórico.

Factos que poderiam parecer episódios isolados, mas que sublinham a importância que este sector

estratégico tinha na afirmação de um novo Estado e num contexto de libertação do Zimbábue ou do combate ao Apartheid na África do Sul. Os tráfegos ferro-portuários também fazem, ao longo destes anos, o registo gráfico da histórica política, económica, social e cultural de Moçambique e da África Austral. O Presidente Samora Machel intuiu sempre e interpretou a importância decisiva dos Portos e Caminhos de Ferro para o nosso país e os países do seu Interland natural e não só. Utilizou, e bem, este e outros instrumentos para a afirmação ascensional de Moçambique e dos valores mais altos da liberdade política e económica, social e cultural, pela qual verteria o seu sangue em 19 de Outubro de 1986.



ferroviárias), energia, entre outros.

De igual modo, os Caminhos de Ferro de Moçambique tiveram um papel preponderante no desenvolvimento do desporto, tendo sido responsáveis pela construção de importantes infraestruturas desportivas, com destaque para o Estádio da Machava.

São, desde sempre, o principal financiador da actividade desportiva no país, através dos clubes ferroviários

Independence and the departure of Portuguese engineers and technicians

Shortly after independence, at a time when the challenge of continuing traffic to ensure transport logistics was imposed, the Company Mozambique Ports and Railways was confronted with the departure



HISTORICAL CLIPPING: Samora Machel and the Mozambique Ports and Railways

On March 23, 1977, President Samora Machel visited the Port of Maputo. In the early 1980s, he was in the Maputo railway-port complex, and later visited the ports of Beira and Nacala throughout the 1980s. The Nkomati Agreement of March 16, 1984, also marks the symbolic importance of Mozambique's railways. On October 8, 1986, 11 days before his tragic death in Mbuzini, President Samora went to the port of Nacala. These are some of the historical references that link CFM to that political and historical character. These might seem like isolated episodes, but they underline the importance of this strategic sector in the assertion of a new state and in the context of the liberation of Zimbabwe or the fight against

Apartheid in South Africa. Over the years, rail-port traffic has also made a graphic record of the political, economic, social and cultural history of Mozambique and Southern Africa.

President Samora Machel has always perceived and interpreted the decisive importance of Ports and Railways for our country and the countries of its natural Interland and beyond. He rightly used this and other instruments for the upward assertion of Mozambique and the highest values of political and economic, social and cultural freedom, for which he would shed his blood on October 19, 1986.



espalhados por todo o território.

A Independência e a debandada dos engenheiros e técnicos portugueses

Logo após a independência, numa altura em que se impunha o desafio de dar continuidade ao tráfego para assegurar a logística dos transportes, a Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique foi confrontada com a debandada da mão-de-obra portuguesa, incluindo maquinistas, técnicos e engenheiros.

Diante da situação, os mais de 2.500 ferroviários moçambicanos formados durante anos, na Escola Ferroviária, em Inhambane, tiveram a missão de substituir e assegurar a continuidade das linhas, não só para manter tudo aquilo que havia sido realizado, mas também para criar melhorias de modo a servir mais e melhor às diversas regiões do país.

Fruto do contributo daquela fornalha de homens e mulheres, hoje as locomotivas do CFM têm sido de excelência, quer no transporte de carga para países vizinhos, quer no transporte de passageiros para áreas urbanas, assim como para o Interior, tanto através das linhas de Ressano Garcia, Goba e Chicualacuala, no sul; do Corredor Beira-Machipanda, no centro; bem como através da Linha do Norte, com destaque para o Corredor de Nacala até Lichinga.

Desde que foi concebida no tempo colonial como um serviço público, após a independência, a Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique passou por várias transformações tendo, em 1980, sido transformada em empresa estatal, numa economia de guerra, em que, devido à sabotagem, havia sido obrigada a empreender um grande esforço para repor os danos e prejuízos que acumulara.

Com grande parte das vias dilaceradas pela guerra, na década de 90, os CFM viram-se obrigados a conceder a exploração dos principais portos, com destaque para o de Maputo, Beira, Matola e Nacala, no quadro de uma grande reforma institucional.

Foi nesse âmbito que mais tarde, em 1994, foi transformada em empresa pública, culminando com a melhoria constante e permanente na prestação de serviços. Em 1997, é aprovado um Programa de Reestruturação Institucional e Empresarial para a racionalização da mão-de-obra, racionalização dos activos fixos e diversificação de negócios.▲

of Portuguese labour, including drivers, technicians and engineers.

Faced with the situation, the more than 2,500 Mozambican railroad workers trained for years at the Railway School in Inhambane had the mission of replacing and ensuring the continuity of the lines, not only to maintain everything that had been achieved, but also to create improvements in order to serve more and better the various regions of the country.

As a result of the contribution of that furnace of men and women, today CFM's locomotives have been of excellence, both in the transport of cargo to neighbouring countries and in the transport of passengers to urban areas, as well as to the Interior, both through the Ressano Garcia, Goba and Chicualacuala lines, in the south; from the Beira-Machipanda Corridor, in the center; as well as through the North Line, with emphasis on the Nacala to Lichinga Corridor.

Since it was created in colonial times as a public service, after independence, Mozambique Ports and Railways Company underwent several transformations and, in 1980, was transformed into a state-owned company, in a war economy, in which, due to sabotage, it had been forced to undertake a great effort to restore the damages and losses it had accumulated.

With most of the war-torn roads in the 1990s, CFM was forced to grant concessions to operate the main ports, especially Maputo, Beira, Matola and Nacala, as part of a major institutional reform. It was in this context that it was later transformed into a public company in 1994, culminating in constant and permanent improvement in the provision of services. In 1997, an Institutional and Business Restructuring Programme was approved for the decrease of the workforce, decrease of fixed assets and business diversification. ▲



CFM resistiu à destruição e sabotagem da guerra civil e dos ataques de Ian Smith

CFM resisted to the destruction and sabotage of civil war and Ian Smith's attacks

Falcão Machado, um dos mais antigos trabalhadores da Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, que ingressou como contabilista, passando depois pelos Recursos Humanos, mas que dada a sua proficiência acabou por assumir vários cargos de direcção na empresa, descreve o CFM como sendo a maior ramificação socioeconómica do país, pelo seu papel preponderante não só na dinamização da construção, mas também no crescimento do país.

O CFM, como empresa de transportes, acabou tendo camiões automóveis, explorou o transporte marítimo e aéreo. Portanto, todos os ramos de transporte foram explorados pela empresa até ao ano de 1980. O primeiro a desligar-se foi o transporte aéreo, e, mais tarde, o Governo tentou criar a CAMOC, que era uma empresa de camionagem, mas não chegou a formar-se. A camionagem no CFM deve ter terminado por volta dos anos de 1996", recorda o decano dos ferroporтуários.

Admitido na empresa em 1957, ou seja, 18 anos antes da Independência Nacional, Machado viveu os principais momentos da história recente do País, incluindo a destruição causada pela Guerra dos 16 anos e a de Ian Smith. Durante esse período, o CFM perdeu um grande número de locomotivas e viram as linhas férreas e outras infraestruturas sabotadas.

"Ambas as guerras tiveram acções devastadoras para o CFM, mas a empresa conseguiu sobreviver e manter as linhas sempre em funcionamento, à excepção da Linha de Sena, que era muito extensa, com cerca de 385 quilómetros, entre Dondo e Malawi. Sem dúvidas, esta foi a linha que mais sofreu durante o período da guerra. Foi uma altura em que tivemos que suspender a circulação.

Mas na zona Centro, a Linha de Machipanda, assim como nas linhas do Norte e Sul, como por exemplo, na Linha do Limpopo, os serviços CFM sempre estiveram operacionais, não obstante as várias sabotagens e

Falcão Machado, one of the oldest workers of the company Mozambique Ports and Railways, who started out as an accountant, then moved to Human Resources, but who, given his proficiency, ended up holding several management positions in the company, describes CFM as the largest socio-economic branch of the country, due to its predominant role not only in boosting construction, but also in the country's growth.

CFM, as a transport company, ended up having trucks, as well as exploring maritime and air transport. Therefore, all branches of transport were operated by the company until the year 1980. The first to detach was air transport, and later the government tried to create CAMOC, which was a trucking company, but it was never established. The trucking company at CFM must have been finished around 1996", recalls the doyen of Port and Railways staff.

Admitted to the company in 1957, i.e. 18 years before National Independence, Machado experienced the main moments of the country's recent history, including the destruction caused by the 16-year War and that of Ian Smith. During that period, CFM lost a large number of locomotives and saw the rail lines and other infrastructures sabotaged.

"Both wars were devastating for CFM, but the company managed to survive and keep the lines running at all times, with the exception of Sena Line, which was very long, about 385 kilometres, between Dondo and Malawi. Undoubtedly, this was the line that suffered most during the war period. It was a time when we had to suspend traffic.

But in the Center zone, the Machipanda Line, as well as on the northern and southern lines, such as Limpopo Line, CFM services have always been operational, despite the various sabotages and the destruction of many equipment, including locomotives", Machado recalls. Machado has no doubt that this was



a destruição de muitos materiais, incluindo locomotivas”, recorda Machado. Machado não tem dúvidas de que este foi o momento mais desafiante, tanto para a Empresa quanto para os trabalhadores, que tinham a difícil missão de reconstruir e repor a linha em tempo útil, para não haver interrupção na logística. “Recordo-me que com componentes de locomotivas destruídas conseguiu-se montar novas.

Tivemos um engenheiro, o Piedade Sousa, que conseguiu recuperar duas locomotivas. Ou seja, praticamente reconstruiu e pôs duas locomotivas a funcionar a partir de peças destruídas. Naturalmente que me sinto bastante orgulhoso por ter vivido todos os momentos. A Empresa torna-se cada vez mais importante, com um índice de crescimento bastante considerável”, sublinhou.

Admitido nos quadros do CFM, a 18 de Dezembro de 1972, Alberto Elias, antigo Director Comercial do Porto de Maputo, entre outras várias funções, conta que, após a debandada de quadros portugueses, o País tinha apenas um ou dois maquinistas e alguns fogueiros, e graças à visão de Alcântara Santos a Empresa não colapsou.

“Ao ver todos os quadros portugueses irem-se embora, o Eng. Alcântara Santos organizou cursos intensivos para todas as áreas e com muito ou pouco conhecimento, porque havia muito nacionalismo, as pessoas asseguraram. O aspecto revolucionário era tão grande que qualquer um esteve mobilizado para, a partir da sua especialidade, fazer o seu melhor. Foi desde então que acabaram aparecendo maquinistas, fogueiros e todas as outras especialidades.

Recorreu-se à universidade, foram buscados alguns estudantes que estavam no fim e vieram para aqui, como é o caso do Ilídio Dinis, Óscar Dinis, Ferreira Mendes, entre outros que tiveram um sentido pragmático”.

the most challenging moment, both for the company and for the workers, who had the difficult mission of rebuilding and restoring the line in due time, so that there would be no interruption in logistics. “I remember that with destroyed locomotive components new ones were assembled.

We had an engineer, Piedade Sousa, who managed to recover two locomotives. In other words, he practically rebuilt and put two locomotives to work from destroyed parts.

Naturally I feel quite proud to have lived every moment. The company is becoming more and more important, with a quite considerable growth rate”, he underlined.

Admitted to CFM, on December 18, 1972, Alberto Elias, former Commercial Director of Maputo Port, among other duties, said that, after the departure of Portuguese staff, the country had only one or two drivers and some firemen, and thanks to the vision of Alcântara Santos the Company did not collapse.

“When he saw all the Portuguese staff leaving, Mr. Alcântara Santos organized intensive courses for all areas and with much or little knowledge, because there was a lot of nationalism, people ensured the company worked. The revolutionary aspect was so great that anyone was mobilised to do their best from their expertise. It was from then on, that train drivers, firemen and all other specialties came along. They went to the university, picked up some students who were finishing and brought them here, such as Ilídio Dinis, Óscar Dinis, Ferreira Mendes, among others who had a pragmatic sense”.



PCA DA EMPRESA PORTOS E CAMINHOS DE FERRO DE MOÇAMBIQUE, MIGUEL MATABEL

Locomotivas e vagões reforçam a ligação entre o País e a Região

PRESIDENT AND CHAIRMAN OF MOZAMBIQUE PORTS AND RAILWAYS, MIGUEL MATABEL

Locomotives and wagons strengthen the link between the Country and the Region

Com o foco no reforço da capacidade de escoamento da carga quer nacional quer da região, a Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) está a adquirir mais 20 locomotivas e 600 vagões, um investimento que irá permitir satisfazer a demanda, sobretudo, da mercadoria oriunda da vizinha África do Sul.

With a focus on strengthening the capacity of both national and regional freight flow, Mozambique Ports and Railways (CFM) is purchasing 20 more locomotives and 600 wagons, an investment that will make it possible to meet the demand, especially for freight from neighbouring South Africa.

Uma entrevista, por ocasião dos 125 anos de vida da empresa CFM assinalados no dia 8 de Julho deste ano, o presidente do Conselho de Administração, Miguel José Matabel, recorda o passado recente da empresa e aponta as perspectivas para o futuro. Considera que depois de se refazer da destruição causada pelas guerras dos 16 anos e de Ian Smith, a Empresa está agora focalizada em consolidar o crescimento em termos de manuseamento de cargas e transporte de pessoas e bens. Para o efeito, a companhia tem estado a investir na modernização e ampliação de infraestruturas ferro-portuárias, bem como na aquisição de

In an interview, on the 125th anniversary of CFM company, which took place on the 8th July of this year, the President and Chairman of the Board of Directors, Miguel José Matabel, recalls the company's recent past and points out the prospects for the future. He considers that after rebuilding the destruction caused by the 16 years and Ian Smith wars, the company is now focused on consolidating growth in terms of freight handling and transportation of people and goods. To this end, the company has been investing in the modernisation and expansion of railway infrastructures, as well as in the purchase of locomotives, carriages, wagons, among other equipment, with a view to remaining robust and competitive in a context where new challenges and opportunities are



GRANDE ENTREVISTA
Moving people and goods
BIG INTERVIEW



O NOSSO
NEGÓCIO

Our Business

- Realizar operações ferro-portuárias;
 - Transportar passageiros e Mercadorias;
 - Promover formação específica ferro-portuária.
- Run port and rail operations;
 - Provide passenger and commodities transportation;
 - Provide specialized rail and port training.



GFI
Movimentando pessoas e bens



locomotivas, carruagens, vagões, entre outros equipamentos, tendo em vista continuar a ser robusta e competitiva, num contexto em que novos desafios e oportunidades emergem.

Para isso, a companhia ferro-portuária investiu mais de cinco milhões de dólares na manutenção do Porto de Pemba. Nas entrelinhas da entrevista, cujos excertos transcrevemos a seguir, o Engº. Matabel, como é tratado nos meandros ferroviários, família de que faz parte há muitos anos, fala de vários outros investimentos e do trabalho que tem sido levado a cabo com vista a reposicionar a Empresa como a espinha dorsal da economia do país.

A Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique têm uma trajetória que se confunde com a história do país, sendo considerados a espinha dorsal da nossa economia. Como é que olha para os Caminhos de Ferro hoje, 125 anos depois da sua criação?

Hoje, a avaliação que fazemos é de crescimento. Se olharmos para aquilo que foram há 125 anos, quando ainda fazíamos comboios a vapor, hoje podemos ver crescimento, porque já fazemos comboios modernos e de grande capacidade, que puxam mais de 80 vagões, e não só, os vagões antes eram pequeninos, porque também a linha era pequena. Agora estamos a falar de vagões com mais de 80 toneladas brutas cada. Por essa

emergem.

To this end, the rail-port company invested more than five million dollars in maintaining the Port of Pemba. In between the lines of the interview, excerpts of which we transcribe below, Mr. Matabel, as he is treated in the railroad circles, a family of which he has been a member for many years, talks about various other investments and the work that has been carried out with a view to repositioning the company as the backbone of the country's economy.

Mozambique Ports and Railways have a trajectory that blends with the country's history, being considered the backbone of our economy. How do you look at it today, 125 years after its creation?

Today, our review is of growth. If we look at what it was 125 years ago, when we still made steam trains, today we can see growth, because we already make modern and large capacity trains, which pull more than 80 wagons, and not only that, the wagons were small before, because the line was also small. Now we are talking about wagons with more than 80 gross tonnes each. For this reason, there is no doubt that the growth has been enormous, and we are proud to have passed our 125th anniversary with positive results, despite the challenges imposed by the war and other factors along our growing path.



razão, não há dúvidas de que o crescimento foi enorme e, para nós, é um orgulho termos passado os nossos 125 anos com resultados positivos, apesar dos desafios impostos pela guerra e de outros factores ao longo do nosso percurso de crescimento.

Qual é a saúde, neste momento, do CFM, tendo em conta que na história recente a empresa foi dilacerada por uma guerra sem precedentes?

Quando olharmos para as nossas linhas férreas, vemos um crescimento, porque não só estamos a reabilitá-las, mas também a mudar o seu perfil. Nós, hoje, fazemos linhas com maior capacidade de pressão, o que nos permite transportar cargas de grande tonelagem. Por exemplo, para a Linha de Machipanda, lá onde praticamente fazíamos remendos, por causa da guerra, hoje estamos a fazer praticamente 300 quilómetros de linha, uma linha férrea mais robusta, onde não só colocamos um carril novo, mas também travessas de maior capacidade, e fazemos um trabalho de drenagem, sendo que este não decorre só na linha em si, mas também nas pontes. Portanto, estamos a fazer um trabalho que pensamos que vai ter um impacto muito importante, não só em servir ao Zimbabwe, propriamente dito, mas também a outros projectos que existem na região, como, por exemplo, a ligação de uma parte do Zimbabwe com a Zâmbia, além de haver também projecções de se fazer a linha férrea a partir de Harare, entrando em

What is the health status of CFM currently, given that in recent history the company has been torn apart by an unprecedented war?

When we look to our railway lines, we see growth, because we are not only rehabilitating it, but also changing its profile. Today, we make lines with greater pressure capacity, which allows us to transport high tonnage loads. For example, for Machipanda Line, where we practically were making temporary repairs because of the war, today we are making almost 300 kilometres of line, a more robust railway, where we not only put in a new rail, but also larger capacity crossbars, and we do drainage work, which does not only take place on the line itself, but also on the bridges. So we are doing a job that we think will have a very important impact, not only in serving Zimbabwe itself, but also other projects existing in the region, such as, for example, connecting a part of Zimbabwe with Zambia, and there are also projects to make the railway from Harare, entering Moatize, and on this side to have access to the Nacala Line. This is growth. Looking at CFM-Center, we can also see growth, because the investments we have been making are also helping a lot boosting the development of the port, just as we saw last month the berthing of Panamax ships, which are large and powerful ships, so we stopped being fed, just as before, when the big ships were going to Durban and only then the cargo

25
anos

Moatize, e deste lado temos acesso à Linha de Nacala. É um crescimento. Olhando para os CFM-Centro, também é possível vislumbrar um crescimento, porque os investimentos que temos estado a fazer estão também a ajudar muito a impulsionar o desenvolvimento do porto, tal como assistimos ainda no mês passado à atracação de navios Panamax, que são navios de grande porte e potência, portanto, nós deixamos de ser alimentados, tal como acontecia anteriormente, quando os grandes navios iam a Durban e só depois é que a carga era trazida em pequenos navios para os nossos portos. Agora, já fazemos chamamentos directos para a Beira, e também vemos isso como um crescimento. Ao nível dos corredores do Sul, todos sabem o trabalho que fizemos nas nossas pontes, olhando para a Linha de Ressano Garcia, todos sabem que era uma linha a concessionar, mas fomos astutos. Foi uma coragem do nosso lado dizer que vamos investir, e colocamos lá um investimento que hoje supera as expectativas, nós somos competitivos, e assim o digo porque, de facto, estamos a fazer comboios de 80 vagões, estou a falar de comboios com capacidade de transporte de mais de 4.800 toneladas de uma só vez. Isso tudo dá a esta empresa um orgulho. Os investimentos que estão a ser feitos traduzem-se num orgulho para a empresa e demonstram, de facto, um crescimento, que é isto que estamos a viver hoje.

Este investimento visa fazer face à concorrência de outros portos?

Claramente. Como pode ver, no Centro, para além do investimento na ferrovia, investimos no Porto da Beira, através da aquisição de rebocadores de grande potência, porque depois de fazermos a dragagem para permitir navios de grande calado, exigiu-se de nós a aquisição destes rebocadores para permitir manobras de grandes navios. Portanto, só com investimento é que conseguimos fazer isso. O investimento no porto, qual é o interesse que temos em investir no porto? Porque é lá no porto onde também temos ganhos. Se viabilizamos os portos, estamos a viabilizar também as cargas. Como sabe, não só agimos no plano nacional, mas também no plano regional. Somos a saída, a porta de todos os países do *hinterland*, a partir do Zimbabwe, Malawi, Zâmbia, mesmo África do Sul, e parte de E-Swatini. É por isso que fazemos tudo para dar resposta às necessidades dos nossos clientes. O nosso foco principal é mesmo trabalhar para as necessidades do nosso cliente e ultrapassar as suas expectativas.

was brought in small ships to our ports. Now we make direct calls to Beira, and we also see this as growth. At the level of the southern corridors, everyone knows the work we did on our bridges, looking at the Ressano Garcia Line, everyone knows it was a concessionary line, but we were crafty. It was a courage act on our side to say that we are going to invest, and we put there an investment that today exceeds expectations, we are competitive, and so I say because, in fact, we are making trains of 80 wagons, I am talking about trains with a transport capacity of more than 4,800 tonnes at once. This all makes this company proud. The investments that are being made are a source of pride for the company and indeed demonstrate growth, which is what we are experiencing today.

Is this investment aimed at facing competition from other ports?

Clearly. As you can see, in addition to the investment in the rail line, we invested in the Port of Beira, through the acquisition of high-powered tugboats, because after dredging to allow large draft vessels, we were required to purchase these tugboats to allow manoeuvres of larger vessels. Therefore, only with investment can we do this. The investment in the port, what is our interest in investing in the port? Because it is there in the port where we also obtain profits. If we make ports viable, we are also making cargo viable. As you know, we not only act at national level, but also at regional level. We are the gateway to all the hinterland countries, from Zimbabwe, Malawi, Zambia, even South Africa, and part of E-Swatini. That's why we do everything we can to meet the needs of our customers. Our main focus is really to work for our client's needs and exceed their expectations.

What about at the Northern zone?

We are talking about the Central and Southern regions, but we can also talk about the projects in the North, where we have rehabilitated the Port of Cabo Delgado, and have new tugboats there. We are saying to Cabo Delgado province: 'the port is there to be used and to avoid, in this case, what we are witnessing is the destruction of bridges, for the cargo from Cabo Delgado to the Port of Nacala'.



■ E ao nível da zona Norte?

Estamos a falar do Centro e do Sul, mas também podemos falar dos projectos no Norte, onde reabilitámos o Porto de Pemba, e temos lá novos rebocadores. Estamos a dizer à província de Cabo Delgado: ‘está aí o porto para ser utilizado e evitar, neste caso, aquilo a que estamos a assistir, que é a destruição das pontes, para cargas de Cabo Delgado para o Porto de Nacala em Nampula’.

Investimos com o foco no porto seco de Ressano Garcia

Há bem pouco tempo, o país encomendou equipamentos ferroviários, concretamente locomotivas e carruagens. Já estão todas em Moçambique? E o Porto Seco de Ressano Garcia já se encontra operacional...

De facto, investimentos feitos com fundos próprios resumiram-se na aquisição não só de locomotivas, mas também de vagões e carruagens, estando em carteira a aquisição de mais carruagens. Se tudo correr bem, até

We invest with the focus on Ressano Garcia Dry Port

A short time ago, the country ordered railway equipment, specifically locomotives and carriages. Is it all already in Mozambique? And the Ressano Garcia Dry Port is already operational?

In fact, investments made with own funds have been summed up to the purchase not only of locomotives, but also of wagons and carriages, having in portfolio the acquisition of more carriages. If all goes well, by the end of this year, between November and December, although we are now shaken, with this pandemic, we will receive five more locomotives, 90 more carriages and more wagons. We are thinking of about 300 wagons. We have already bought 300 wagons and we wanted to add another 300. This is this year's perspective. We think that this will also help us to fulfil what is intended with the project of Ressano Garcia Dry Port. The whole idea is to say this: ‘the trucks that were all coming to Maputo, that created a lot of pressure on traffic, and even insecurity



ao fim deste ano, entre Novembro e Dezembro, embora estejamos agora tremidos, com esta pandemia, iremos receber mais cinco locomotivas, mais 90 carruagens e mais vagões. Estamos a pensar em cerca de 300 vagões. Já adquirimos 300 vagões e queríamos acrescentar mais 300 vagões. Esta é a perspectiva deste ano. Pensamos que isto também vai concorrer para darmos resposta àquilo que é a pretensão neste projecto do Porto Seco de Ressano Garcia. A ideia toda é dizer assim: ‘os camiões que vinham todos para Maputo, que criavam muita pressão no tráfego, e mesmo insegurança para pessoas e veículos, criando acidentes e por aí fora, passarão a deixar a carga no Porto Seco, e daqui a carga passará para os vagões, portanto, os vagões que dissemos que estamos a adquirir. Já garantimos 300 e uma das finalidades é essa, visando reduzir a pressão na EN4’.

Em termos gerais, em que nível está a implementação do Plano Estratégico?

Nós desenhamos o Plano Estratégico, em princípio, para 2020, e agora tornamos esse plano mais extensivo para 2023-2024, isso significando alinhar o nosso Plano Estratégico ao horizonte do Plano Quinquenal do Governo. Aliás, todos sabemos que é verdade, que a reabilitação da Linha de Machipanda faz parte do Plano Quinquenal do Governo, e nós estamos engajados nisso. Dentro de dois ou três anos, se tudo correr bem, concluiremos a Linha de Machipanda.

Reassumimos o transporte de magnetite da África do Sul

Quais são os principais ganhos do investimento realizado?

Dos investimentos que são feitos, temos tido ganhos assinaláveis. Enquanto no passado o tráfego de magnetite vinha todo usando locomotivas dos sul-africanas, hoje, esses comboios com 80 vagões de magnetite são realizados com locomotivas dos CFM recentemente adquiridas. Nós já tínhamos adquirido 10, agora adquirimos cinco, neste caso, já são quinze e ainda vamos adquirir mais cinco. Estamos a falar de locomotivas de grande potência, com uma capacidade enorme. Foi isso que nos obrigou a fazer um trabalho

for people and vehicles, creating accidents and so on, will now drop the cargo at Dry Port, and from there the cargo will pass to the wagons, the wagons that we said we were purchasing. We have already guaranteed 300 and one of the purposes is to reduce the pressure on the EN4’.

In general terms, at what level is the implementation of the Strategic Plan?

We have designed the Strategic Plan, initially for 2020, and now we are extending it to 2023-2024, which means aligning our Strategic Plan with the Government’s Five-Year Plan horizon. In fact, we all know that it is true, that the rehabilitation of Machipanda Line is part of the Government’s Five-Year Plan, and we are committed to. In two or three years, if all goes well, we will complete the Machipanda Line.

We resumed transport of magnetite from South Africa

What are the main gains from the investment made?

Of the investments that are made, we have made remarkable gains. While in the past magnetite traffic was all using South African locomotives, today those trains with 80 magnetite wagons are made with recently acquired CFM locomotives. We had already acquired 10, now we have acquired five, in this case there are already 15 and we are going to purchase five more. We’re talking about high-powered locomotives with a huge capacity. That’s what forced us to do a more focused work on the bridges, to avoid any kind of derailment.

Speaking of investment in bridges, one of the major milestones in recent years has been the inauguration of the Boane rail bridge...

We started the Boane Bridge in 2016 and completed it in 2017. We have made other bridges, such as the rehabilitation of two bridges along the Ressano Garcia Corridor. It is this rehabilitation that now enables us to do this traffic safely. Later this year, we did another rehabilitation of two bridges at kilometre 18,100. We



GRANDE ENTREVISTA
BIG INTERVIEW



mais centralizado nas pontes, para evitar qualquer tipo de descarrilamento.

Falando de investimento em pontes, um dos grandes marcos dos últimos anos foi a inauguração da ponte ferroviária de Boane...

Iniciámos a ponte de Boane em 2016 e concluímos em 2017. Fizemos outras pontes, como é o caso da reabilitação de duas pontes ao longo do Corredor de Ressano Garcia. É essa reabilitação que agora nos possibilita fazer esse tráfego com segurança. Ainda este ano, fizemos outra reabilitação de duas pontes no quilómetro 18.100. Reabilitámos essas pontes e também estamos a trabalhar nas passagens hidráulicas na Linha de Limpopo, para evitar qualquer tipo de suspensão da linha férrea e provocar descarrilamentos ou interrupções de comboios. Tudo mostra que as chuvas que caíram até agora foram geridas na base dessas passagens hidráulicas.

O nosso gráfico mostra que estamos a crescer

Como é que a empresa se posiciona, neste momento, em termos de movimento de pessoas e bens?

Os nossos gráficos mostram um crescimento. Se

have rehabilitated these bridges and are also working on the hydraulic crossings on the Limpopo Line to avoid any kind of suspension of the railway line and to cause derailments or train interruptions. Everything shows that the rains that have fallen so far have been managed at the base of these hydraulic crossings.

Our chart shows that we are Growing

Currently, how is the company positioned in terms of movement of people and goods?

Our charts show growth. If we look at the passenger data, we can say that we reach approximately eight million passengers a year. As far as freight traffic is concerned, we register 24 million tonnes per year and in ports we reach about 44 million gross tonnes globally.

Is there a tangible investment plan for Cabo Delgado, taking into account the volume of investment linked to the Oil & Gas chain?

In Cabo Delgado, we work on the maintenance of our port. We have invested around five million dollars, an investment that for us serves as a guarantee for the flow of graphite in containers and, apparently, is already a reality. We are transporting graphite from



olharmos para os dados dos passageiros, podemos dizer que atingimos aproximadamente oito milhões passageiros por ano. No que diz respeito ao tráfego de carga registamos 24 milhões de toneladas por ano e nos portos atingimos cerca de 44 milhões de toneladas brutas no global.

Existe um plano concreto de investimento para Cabo Delgado, tendo em conta o volume de investimento ligado à cadeia do Petróleo e Gás?

Em Cabo Delgado, nós trabalhamos na manutenção do nosso porto. Investimos cerca de cinco milhões de dólares, um investimento que para nós serve de garantia para o escoamento de grafite em contentores e, pelos vistos, já está a ser uma realidade. Estamos a transportar o grafite de Ancuabe, mas queremos ainda o grafite que se encontra em Balamá. Este trabalho que estamos a fazer em Pemba é mesmo no sentido de assegurar isso. Dentro em breve também vamos ligar aquelas nossas instalações ao porto comercial, condições e facilidades para atracar, neste caso, fazer a cabotagem. Será uma cabotagem normal, como também vamos fazer cabotagem em termos de movimentação de carga, no âmbito do petróleo e gás. Portanto, vamos entrar no negócio do petróleo e gás.

Para terminar, como está sendo a gestão da empresa diante desta pandemia do COVID19?

Naturalmente, como sabe, o COVID-19 veio criar uma grande reconfiguração a nível mundial, em todos os níveis. Nós, como Empresa que prestamos serviços de logística e, porque pertencemos a uma cadeia onde nos complementamos, também sentimos os efeitos desta doença. O que estamos a tentar fazer é assumirmos que a doença existe e buscarmos formas de nos adaptarmos a ela, redesenhando os nossos planos, a nossa estratégia, de modo a que possamos conseguir continuar a fazer o que nos propusemos em alinhamento com o plano do Governo. Mas, como eu digo, não somos uma ilha, dependemos dos outros, mas acredito que iremos todos vencer esse grande inimigo. ▲

O que estamos a tentar fazer é assumirmos que a doença existe e buscarmos formas de nos adaptarmos a ela, redesenhando os nossos planos, a nossa estratégia, de modo a que possamos conseguir continuar a fazer o que nos propusemos em alinhamento com o plano do Governo

What we are trying to do is to assume that the disease exists and look for ways to adapt to it, redesigning our plans, our strategy, so that we can continue to do what we set out to do in alignment with the Government's plan.

Ancuabe, but we still want the graphite that is in Balamá. This work that we are doing in Pemba is really to ensure this. Soon we will also connect those facilities to the commercial port, conditions and facilities to dock, in this case to do the cabotage. It will be a normal cabotage, as we will also do cabotage in terms of cargo handling, in the Oil & Gas field. Therefore, we will enter the Oil & Gas business.

Finally, how is the company's management handling this COVID-19 pandemic?

Naturally, as you know, COVID-19 has created a major worldwide reorganisation at all levels. We, as a Company that provides logistics services and, because we belong to a chain where we complement each other, also feel the effects of this disease. What we are trying to do is to assume that the disease exists and look for ways to adapt to it, redesigning our plans, our strategy, so that we can continue to do what we set out to do in alignment with the Government's plan. But, as I say, we are not an island, we depend on others, but I believe that we will all defeat this great enemy. ▲

CFM transformou Chicualacuala em vila

CFM transformed Chicualacuala into a village

Tal como foi graças à importância estratégica dos Caminhos de Ferro e do Porto de Lourenço Marques que o regime colonial português decidiu desviar para o Sul o centro da gravidade de todo o sistema político-administrativo, acabando por mudar a capital, de Ilha de Moçambique para Lourenço Marques, iniciando-se assim a construção do que mais tarde viria a ser conhecido como cidade de Maputo, o CFM teve um papel fundamental na fixação de muitas cidades, vilas e povoações ferroviárias, que foram surgindo ao longo da linha e não só.

Just as it was thanks to the strategic importance of Lourenço Marques Port and Railways that the Portuguese colonial regime decided to divert the center of gravity of the whole political-administrative system to the South, eventually moving the capital from Ilha de Moçambique to Lourenço Marques, thus beginning the construction of what would later become known as the city of Maputo, CFM played a fundamental role in the establishment of many railway cities, towns and villages, which were emerging along the line and beyond.

É que, durante muito tempo, para além de garantir o transporte de bens e passageiros, o CFM desempenhava em muitos desses povoados e vilas o papel de provedor de serviços sociais básicos. Uma dessas vilas é a sede do distrito Chicualacuala, que foi literalmente criada pelo CFM, que desde os anos 50 vem desempenhando um grande papel na vida dos moradores daquele ponto do País. Com efeito, até 2000, e desse ano a 2005, a população do distrito de Chicualacuala dependia exclusivamente dos Caminhos de Ferro para ter acesso à água potável, energia e comunicação

For a long time, CFM, in addition to ensuring the transport of goods and passengers, played in many of these towns and villages the role of provider of basic social services. One of these villages is the headquarters of the Chicualacuala district, which was literally created by CFM, which since the 50's has been playing a great role in the lives of the inhabitants of that part of the country. In fact, until 2000, and from that year to 2005, the population of the district of Chicualacuala depended exclusively on the Railways to have access to drinking water, energy and telephone communication,



telefónica, através da Rádio do CFM.

Humberto António Zandamela, antigo chefe da Estação de Chicualacuala, lembra que, no princípio, a sede do distrito funcionava em Pafure, a 67 quilómetros da actual vila, e quando a CFM criou a estação, após a conclusão da construção da Linha de Limpopo, que liga Maputo à cidade de Bulawayo, no Zimbabwe, a vila foi transferida para onde funciona actualmente, garantindo todas as condições básicas de sobrevivência.

“O que ditou a transferência da vila é que os funcionários dos Caminhos de Ferro sentiam-se agastados quando quisessem registar os seus filhos ou quisessem tratar de algum documento, porque tinham que percorrer mais de 60 quilómetros. Por essa razão, os funcionários fizeram uma carta para a Direcção dos Caminhos de Ferro, no sentido de mudarem a sede do distrito, de Pafure para a actual sede”, conta a fonte.

Quando a Direcção recebeu o pedido, submeteu ao governo colonial, e este, por reconhecer que naquele ponto não havia condições em termos de infraestruturas para instalar a sede, solicitou à própria CFM para criar condições para o funcionamento do Governo, foi daí que a Empresa instalou hospitais, escolas e outras condições básicas.

“Os Caminhos de Ferro acolheram o pedido do

through CFM Radio.

Humberto António Zandamela, former station-master of Chicualacuala Station, recalls that, in the beginning, the district’s headquarters was in Pafure, 67 kilometres from the present village, and when CFM created the station, after the end of the construction of the Limpopo Line, which connects Maputo to the city of Bulawayo, Zimbabwe, the village was transferred to where it currently operates, guaranteeing all the basic conditions for survival.

“What dictated the town transfer is that the railway employees felt worn out when they wanted to register their children or wanted to take care of some document, because they had to travel more than 60 kilometres. For this reason, the officials made a letter to the Management of the Railways to move the headquarters of the district, from Pafure to the current headquarters”, says the source.

When the Management received the request, it submitted it to the colonial government, which, recognising that at that point there were no conditions in terms of infrastructure to install the headquarters, asked CFM itself to create conditions for the government to function, and from there the Company set up hospitals, schools and other basic conditions.

Governo, construíram a casa, que hoje chamam de palácio, onde vive o administrador, que era a casa do engenheiro que se responsabilizava pela construção da linha férrea. Construíram também o edifício onde funciona o Governo Distrital, o centro de saúde, a escola que actualmente é escola secundária, construiu a igreja, entre outros serviços”, explicou.

O local onde é a vila sede de Chicualacuala actualmente, antes era chamado de Malveira, que era o nome do engenheiro rodesiano que foi responsável pela construção da linha que sai da vila até à fronteira. Aliás, durante muito tempo, a vila era conhecida por Malveira, e só depois da independência é que passou a ser chamada de Chicualacuala.

Os primeiros comboios a serem operados pelos Caminhos de Ferro de Moçambique foram as locomotivas a vapor, que depois de percorrer determinados quilómetros deviam ser abastecidos com água fervida a altas temperaturas para gerar a potência necessária.

Por essa razão é que nas principais estações ferroviárias estavam instaladas imponentes torres de água.

Para além de abastecer os comboios, as tomadas de água tinham o papel de fornecer água a todas as instalações dos CFM, às casas dos trabalhadores e ao povoado.

Humberto Zandamela, hoje reformado, conta que quando chegou àquele distrito, o maior problema era a água, pois só havia um furo para a captação de água, e o mesmo bombeava água para o tanque elevado dos CFM, de onde era distribuída para os bairros em determinados dias.

“Segunda-feira era destinado a um bairro, quarta-feira a outro bairro, sexta-feira a outro bairro e o CFM só tinha água no sábado. Devido à pressão, há vezes em que esta acabava em menos de 40 minutos”, conta Zandamela, assegurando, no entanto, que cada família conseguia garantir dois ou três tambores de água canalizada.

Da população em geral, cada família recebia 15 bidões para uma semana, “para dizer que se essa família ou esse bairro tirava água às quartas-feiras, só na quarta-feira da outra semana voltaria a ter mais 15 bidões”, explicou.

Efectivamente, até hoje, continua-se a notar a grande contribuição desta Empresa no âmbito da sua Política de Responsabilidade Social Corporativa junto das comunidades e do País, no geral.▲

“The Railways accepted the government’s request, they built the house, which today they call a palace, where the administrator lives, which was the house of the engineer who was responsible for building the railway line. They also built the building where the District Government works, the health center, the school, which is now a secondary school, built the church, among other services”, he explained.

The place where Chicualacuala is based today, used to be called Malveira, which was the name of the engineer from Rhodesia responsible for the construction of the line from the village to the border. For a long time, the town was known as Malveira, and only after independence did it come to be called Chicualacuala.

The first trains to be operated by the Mozambique Railways were the steam locomotives, which after travelling certain kilometres had to be supplied with boiled water at high temperatures to generate the necessary power. For this reason, the main railway stations had impressive water towers. In addition to supplying the trains, the water tanks had the role of supplying water to all CFM facilities, the workers’ houses and the village.

Humberto Zandamela, now retired, says that when he arrived in that district, the biggest problem was the water, as there was only one borehole for water collection, and the same pumped water to the elevated CFM tank, from where it was distributed to the districts on certain days.

“Monday was destined to one neighbourhood, Wednesday to another neighbourhood, Friday to another neighbourhood and the CFM only had water on Saturday. Due to the pressure, there were times when it would end in less than 40 minutes”, Zandamela tells us, assuring, however, that each family could guarantee two or three containers of piped water.

From the general population, each family received 15 containers for a week, “to say that if this family or this neighbourhood had water on Wednesdays, it would not have 15 more containers until the Wednesday of the other week”, he explained.

In fact, until today, the great contribution of this company in the scope of its Corporate Social Responsibility Policy to the communities and the country in general continues to be noted.▲



O testemunho dos antigos funcionários do CFM

"Muitos moçambicanos têm um parente sempre ligado ao CFM"

The testimony of former CFM officials

"Many Mozambicans have a relative who is always linked to CFM".

No quadro das celebrações dos 125 do CFM, o Eng. Domingos Bainha é um dos trabalhadores aposentados que falou da sua experiência profissional, momentos marcantes e sua expectativa para o futuro da Empresa. Natural de Cheringoma, província de Sofala, trabalhou 50 anos no CFM, tendo atingido o escalão de membro do Conselho de Administração da Empresa no pelouro de Infraestruturas.

In the framework of the CFM 125 Anniversary celebrations, Domingos Bainha is one of the retired workers who spoke about his professional experience, remarkable moments and his expectations for the Company's future. Born in Cheringoma, Sofala province, he worked for 50 years at CFM, having reached the rank of member of the Company's Board of Directors in the Infrastructure area.

Começou a trabalhar, segundo se recorda, no dia 2 de Janeiro de 1969, na Beira onde fazia a topo-hidrografia para os portos da Beira e Nacala, para a ferrovia e a fiscalização de obras marítimas. Participou nas construções e reabilitações de linhas férreas e pontes. Em 1994, participou na transformação do CFM em empresa pública, tendo feito parte do primeiro Conselho de Administração, no pelouro de Infraestruturas, cargo que desempenhou até 2010.

Na década 60 para 70 participou, em campanha, nos estudos de exploração do modelo reduzido do Porto da Beira, percorrendo os rios Púngue, Buzi, Muda e a orla marítima da Beira até ao Sengo, conheceu este percurso a pé até à Gorongosa para obter a cartografia desta

He began working, as he recalls, on January 2, 1969, in Beira, where he did topography and hydrography for the ports of Beira and Nacala for the railway and the supervision of maritime works. He participated in the construction and rehabilitation of the railway lines and bridges. In 1994, he participated in the transformation of CFM into a public company and was part of the first Board of Directors, in the Infrastructure area, a position he held until 2010.

In the 60's to 70's he took part, in a campaign, in the exploration studies of the reduced model of the Port of Beira, crossing rivers Púngue, Buzi and Muda and the Beira seashore up to Sengo, he visited this route on foot to Gorongosa to obtain the cartography



zona e de modo a conhecer as bacias hidrográficas com influência no Porto da Beira. “Não havia os actuais recursos a tecnologias, apenas recurso humano”.

Após a proclamação da independência nacional, em 1975, que provocou o êxodo dos engenheiros portugueses, mesmo sem ser engenheiro, o topógrafo Domingos Bainha assumiu na Beira funções de chefe do Serviço de Engenharia na altura da construção dos Cais de pesca do Chiveve, Cais 12 e Ro-Ro Petroleiros, entre outros.

A guerra movida pela Rodésia do Sul, actual Zimbabwe, desafiou o CFM, na zona Centro, a optar por uma gestão de emergência porque os bombardeamentos causados por Ian Smith destruíam as infraestruturas e tinham de ser reparadas para assegurar o mínimo funcionamento no interior do País, sobretudo nas linhas de Sena e de Machipanda. O Engenheiro Domingos Bainha recordou com angústia a destruição das pontes rodoviária e ferroviária sobre o Rio Púngué, a cinquenta quilómetros da Beira, em 1980, tendo a ferrovia sido reabilitada em apenas vinte dias de trabalho pelos trabalhadores do CFM.

Em 1983, o Engenheiro Domingos Bainha transferiu-se para cidade de Maputo a fim de estudar, tendo feito a engenharia civil (hidráulica marítima) na Universidade Eduardo Mondlane, em 1988, onde depois colaborou como docente durante cerca de 8 anos.

of this area and in order to know the hydrographic basins with influence in Porto da Beira. “There were no modern resources and technology, only human resources”.

After the proclamation of national independence in 1975, which caused the departure of Portuguese engineers. Without being an engineer, topographer Domingos Bainha took on the position of head of Engineering Department at the time of the construction of the Chiveve Fishing Pier, Pier 12 and Ro-Ro Oil Tankers, among others.

The war moved by South Rhodesia, now Zimbabwe, challenged CFM, in the Center zone, to opt for emergency management because the bombings perpetrated by Ian Smith destroyed the infrastructures and had to be repaired to ensure the minimum functioning in the interior of the country, especially in the Sena and Machipanda railway lines. Mr. Domingos Bainha recalled with anguish the destruction of the road and rail bridges over the Pungue River, fifty kilometres from Beira, in 1980, where the railway line was rehabilitated within single twenty working days by CFM workers.

In 1983, Mr Bainha moved to Maputo city in order to study, having done civil engineering (marine hydraulics) at Eduardo Mondlane University, in 1988, where thereafter he collaborated as a teacher for about 8 years.



Domingos Francisco Lopes Bainha (Engenheiro)

“Acredito que, quando o Presidente Nyusi olha para o CFM sente algum alívio se comparado com a situação que estão a passar as outras empresas. O CFM deve estar a dar menos dor de cabeça.”

Iniciou a carreira de trabalhador aos 15 anos de idade, com apenas a 4.^a do ensino primário, no Laboratório de Ensaios de Materiais e Mecânica de Solos (Laboratório Móvel No 2, construção do troço de estrada Vila-Perry de Manica), actualmente Laboratório de Engenharia de Solos de Moçambique, no regime de voluntário sem salário e apelidado pelos colegas por “A bem da Nação” como terminavam as notas oficiais da época antes da independência quando se mudou para a “Unidade, Trabalho, Vigilância”.

Quais foram os momentos mais marcantes durante os 50 anos que esteve no CFM?

Há momentos bons e maus. Bons, por termos contribuído para assegurar a Empresa depois da proclamação da independência nacional e nos vários projectos que a Empresa esteve envolvida, por exemplo, no estudo sobre o Porto da Ponta do Bela e Techobanine, infelizmente ainda em banho-maria, negociação com a MOZAL e como administrador executivo da zona Norte. Maus momentos: a Linha de Nacala até Cuamba (533 Km) foi reabilitada em tempo de guerra a um preço extremamente caro. A Linha Cuamba até Entre-Lagos (7 km) representava uma dor de cabeça e pelo estado das vias levávamos uma semana a fazer aquele percurso. A Linha Cuamba-Lichinga (262 km) representava outro desafio e tínhamos apenas um comboio por mês de Nacala-Lichinga (10 dias de viagem) e não compensava porque na volta vinha vazio. O ciclone Nádía em 1986 que atingiu o Porto de Nacala, as cheias de 2000 que destruíram 225 kms de linha de Chicualacuala. Os desafios que enfrentamos com a Guerra dos 16 anos representaram um marco extremamente difícil. Partíamos de comboio e não sabíamos se iríamos voltar porque os comboios e linhas eram frequentemente atacados e destruídos e perdemos homens, meios e infraestruturas. Aqui há que sublinhar o papel desempenhado pelo Eng. Filipe Nyusi nas reabilitações e exploração das linhas do Norte; ele era, na altura, Director Ferroviário e depois Director Executivo do CFM Norte e mais tarde e por pouco tempo, Administrador Executivo.

He began his career as a worker at the age of 15, with only grade 4 of primary education at the Laboratory of Material Testing and Soil Mechanics (Mobile Laboratory no. 2 construction of Vila-Perry road in Manica), now the Soil Engineering Laboratory of Mozambique, as a volunteer without a salary and nicknamed by his colleagues “At the good of the Nation” as the official notes of the time ended, before changing to “Unity, Work, Surveillance” after Independence.

What were the most remarkable moments during your 50 years at CFM?

There are good times and bad times. Good for having contributed to securing the Company after the proclamation of national independence and in the various projects that the Company was involved in, for example, the study on Port of Ponta do Bela and Techobanine, unfortunately at the stage of standstill project, negotiation with MOZAL and as executive director of the North Zone. Bad moments: the line from Nacala to Cuamba (533 Km) was rehabilitated in wartime at an extremely expensive price. Cuamba line to Entre-Lagos (7 km) was a headache and because of the state of the line it took a week to run the route. Cuamba-Lichinga Line (262 km) represented another challenge and we had only one train per month from Nacala-Lichinga (10 days of travel) and it wasn't worth because there was no freight back. The cyclone Nádía that hit the Port of Nacala in 1986, the floods of the year 2000 that washed away almost 225 kms of the Chicualacuala railway line and the challenges we faced with the 16-year War represented an extremely difficult milestone. We went by train and did not know if we would return because trains and lines were often attacked and destroyed and we lost men, means and infrastructure. Here we must underline the role played by Mr. Filipe Nyusi in the rehabilitation and operation of these lines; he was, at the time, Railway Director and then Executive Director of CFM North and later on in short term Executive Board Director of the CFM Board.



Domingos Francisco Lopes Bainha (Engineer)

"I believe that when President Nyusi looks at CFM he feels a relief when compared to the situation other companies are going through (laughs). CFM is probably giving less of a headache."

■ Como compara CFM antes e depois da independência e agora?

Antes da Independência, o CFM era autónomo e apelidado de "Estado dentro de outro Estado" e, por isso, decidia e fazia, sem grandes dependências de autorizações superiores. Não precisava de autorização do Estado para executar o seu plano. E assim se ergueu o CFM. Depois da independência, tudo dependia do Estado para aprovar o plano e receber o Orçamento do Estado. Por isso, para além dos problemas de guerra, a Empresa enfrentou grandes desafios e só se podia fazer pequenos investimentos. Por exemplo, uma vez adquirimos 10 locomotivas novas do Brasil e quando chegaram, todas foram atacadas e queimadas em pouco tempo. Depois da guerra, iniciámos com a reabilitação e, paulatinamente, iniciámos novos investimentos e estamos numa nova fase em que temos capacidade de melhorar os nossos negócios.

■ Como avalia o CFM hoje? Comparando com outras empresas públicas, o que o CFM representa para o Presidente da República, "dor de cabeça", ou um alívio?

(Riso) Diferentemente de outras empresas públicas, o CFM felizmente está sustentável e não dependente, se não de recursos próprios para os seus investimentos. Acredito que, quando o Presidente Nyusi olha para o CFM sente algum alívio se comparado com a situação que estão a passar as outras empresas (risos). O CFM deve estar a dar menos dor de cabeça. Claro que todas as empresas pedem, mas o CFM pede menos. Lembro-me do Eng.º Rui Cirne Fonseca que foi um PCA de princípios firmes e com que trabalhei durante muitos anos. Foi nessa altura que se reestruturou o CFM, com a ajuda do Banco Mundial.

■ Que CFM gostaria para o futuro?

Continuar a ser mais produtivo e economicamente sustentável e, para tal, é preciso investir numa série de coisas, focando-se, entre outras áreas, a contínua formação humana, construção de novos portos e linhas férreas, sem descurar o aspecto importantíssimo da

■ How do you compare CFM before and after independence and now?

Before Independence, CFM was autonomous and nicknamed "State within another State" and therefore decided and did without major dependencies on higher authorizations. It did not need the permission of the state to implement its plan. This is how CFM was raised. After independence, everything depended on the state to approve the plan and receive the state budget. So, besides the war problems, the Company faced great challenges and only small investments could be made. For example, once we purchased 10 new locomotives from Brazil and when they arrived, they all were attacked and burned in a short span of time. After the war, we started rehabilitation and gradually started new investments and we are in a new phase where we have the capacity to improve our business.

■ How do you evaluate CFM today? Compared to other public companies, what does CFM represent for the President of the Republic, a "headache", or a relief?

(Laughs) Unlike other public companies, CFM is fortunately sustainable and not depending on anything but on its own resources to fund its investments. I believe that when President Nyusi looks at CFM he feels a relief when compared to the situation other companies are going through (laughs). CFM is probably giving less of a headache. Of course, all companies ask, but CFM asks for less. I remember the Eng. Rui Cirne Fonseca who was a President and Chairman of the CFM Board of Directors with firm principles and with whom I worked for many years. It was at that time that CFM was restructured, with the assistance of the World Bank.

■ Which CFM would you like for the future?

To continue to be more productive and economically sustainable, we need to invest in a number of things, focusing, among other areas, continuous training, construction of new ports and railways,



reabilitação e manutenção das infraestruturas existentes. Lembro-me da reabilitação dos Portos de Nacala, Quelimane, Pemba e Matola.

Que mensagem gostaria de deixar à nova geração?

Primeiro, gostaria de fazer uma crítica construtiva à nova geração. Posso estar velho e ultrapassado no conceito dos mais novos, mas penso que estes devem habituar-se que é preciso plantar primeiro para colher depois, o que implica trabalhar e trabalhar muito. Hoje, o jovem primeiro preocupa-se com o seu bem-estar e depois com o trabalho e deveria ser o inverso. Quando se vai assinar um contrato de trabalho, o candidato quer saber primeiro se as suas condições de trabalho contemplam gabinete com ar condicionado, viatura e comunicações, etc. e só depois é que pergunta o que vai fazer. Dizemos que terá de fazer como sempre fizemos, vestir o macacão, sujar as mãos, dominar a área de trabalho e depois sim..., o resto em matéria de mordomias. Na Universidade aprendem-se os aspectos teóricos, porque a prática ganha-se fazendo as coisas. Para tal, é preciso que as universidades reconciliem isso e as empresas colaborem nos estágios. A ascensão nas carreiras profissionais deveria ser sempre por concursos, após a formação específica e curta e muitos jovens no CFM passaram por isso. Muitos moçambicanos se formaram a partir desse princípio e é por isso que concordo com a afirmação de que “a história do CFM se confunde com a história do País”. Desde a construção de cidades moçambicanas,

without neglecting the very important aspect of the rehabilitation and maintenance of existing infrastructure. I remember the rehabilitation of the Ports of Nacala, Quelimane, Pemba and Matola.

What message would you like to leave to the new generation?

First, I would like to positively criticise the new generation. I may be old and outdated in the concept of the youngest, but I think that they should get used to having to plant first to harvest later, which means working and working hard. Today, the youth first worries about their well-being and then about work and it should be the other way around. When signing a work contract, the candidate wants to know first if his working conditions include an air-conditioned office, vehicle and communications, etc., and only afterwards they want to know what they are going to do. We say that you will have to do as we did, put on overalls, get your hands dirty, dominate the work area and then yes..., the rest in terms of earnings. In the university they give the theory and the practice is gained by doing things. To do this, it is necessary that universities reconcile it and the companies collaborate on professional internships. The rise in professional careers should always be through contest after specific and short training and many young people at CFM went through this. Many Mozambicans graduated from this principle and that is why I agree the statement that “the history of CFM is mixed with the history of the country”.



estradas abastecimento de água e electricidade, centros de saúde e instalações sociais, etc. tiveram a comparticipação do CFM. Muitos moçambicanos têm um parente que esteve ou está ligado ao CFM, um bisavô, avô, pais ou irmãos que foram ferro-portuários.

■ Por que empresa trocaria o CFM?

Não trocaria o CFM por nenhuma outra empresa, por uma razão muito simples. Foram 50 anos no CFM e a minha vida se confunde com o CFM. Tenho dito que tenho duas casas ou famílias. Uma é o CFM e outra a minha casa porque entrei para o CFM e casei-me no mesmo ano.

■ Fale-nos no campo de responsabilidade social, sobretudo sobre a sua contribuição no desporto dentro do CFM?

Fui Presidente do Ferroviário da Beira cerca de 10 anos, e não usufruíamos qualquer benefício material para isso. Logo após a Independência Nacional, os trabalhadores não podiam descontar para as quotas do clube e os subsídios do CFM resumiam-se em pagar metade dos salários dos trabalhadores do clube, água e luz, assistência a viaturas e combustível. Eu, e a minha família e outros colegas de boa vontade sacrificávamos para manter os clubes do Ferroviário da Beira e da Manga, onde tínhamos grandes infraestruturas, nomeadamente, dois campos de futebol, pavilhão desportivo e um complexo de natação. Para termos receitas, explorávamos bares, fazíamos quermesses e bailes, além duma criação de cabritos, para o almoço do atleta e que nunca falhou. O Ferroviário da Beira foi o primeiro vencedor do Moçambola, mais tarde recriado com a designação do campeonato nacional. No Ferroviário da Beira praticavam-se todas as modalidades desportivas existentes na Beira e em vários escalões (futebol, basquetebol, atletismo, natação), etc. Em termos de Basquetbol, o primeiro campeonato nacional feminino ganhou na Beira pelo Ferroviário, foi nessa altura, treinado pelo saudoso Carlos Beirão e Josefa Bainha, como seccionista. Fui igualmente o primeiro Presidente da Associação de Natação, pós independência e membro efectivo do primeiro Conselho Coordenador do Desporto Federado do País, criado por pressão da Beira. Por tudo isso, o meu tempo em casa era muito pouco.

Por último, não poderia deixar de recordar os engenheiros com quem trabalhei no CFM, Luís Maria de Alcântara Santos, João Eduardo Lemos de Brito e Mário Armando Dimande.▲

From the construction of Mozambican cities, roads, water and power supply, health centres and social facilities, etc. had CFM participation. Many Mozambicans have a relative who was or is linked to CFM, a great grandfather, grandfather, parents or siblings who were port and railways worker.

■ Which company would you trade CFM for?

I would not trade CFM for any other company, for a very simple reason. I have been at CFM for 50 years and my life is linked to CFM. I have said that I have two houses or families. One is CFM and the other my home because I joined CFM and got married the same year.

■ Tell us about social responsibility, especially your contribution to sports within CFM?

I was president of the Beira Railway Club (Clube Ferroviário da Beira) for about 10 years, and we did not enjoy any material benefit for that. Right after Independence, workers could not discount for club dues and CFM subsidies consisted of paying half the wages of club workers, water and electricity, car assistance and fuel. I and my family and other colleagues willingly sacrificed to maintain the Ferroviário da Beira and Manga clubs, where we had great infrastructure, namely two football fields, sports pavilion and a swimming complex. In order to get revenues, we managed private initiatives such as the management of the bars to cover some of the club's expenses, in addition to raising goats, for the athlete's annual lunch, which never failed. Ferroviário da was the first winner of the National Football Championship, which at the time was called Moçambola, name currently adopted. At Ferroviário da Beira, all the sports existing in Beira were practiced and at various levels (football, basketball, athletics, swimming), etc. In terms of Basquetbol, the first female national championship won in Beira by Ferroviário, was at that time, trained by the late Carlos Beirão and Josefa Bainha, as a sectionist. I was also the first President of the Swimming Association, post-independence and an effective member of the country's first Federated Sports Coordinating Council, created by pressure from Beira. So, for all that, my time at home was very short.

Finally, I could not fail to recall the engineers with whom I worked at CFM, Luís Maria de Alcântara Santos, João Eduardo Lemos de Brito and Mário Armando Dimande.▲



Eng.º Carlos Bambo

"Nasci e cresci no CFM"

Carlos Bambo, Eng.

"I was born and raised in CFM"

Com a marca CFM no ADN, o Eng.º Carlos Bambo nasceu e cresceu dentro da família ferroviária. A devoção da sua família pela empresa atravessa três gerações, numa história que começa com o seu avô, passando por seu pai. "A minha história no CFM começa desde a minha infância porque o meu pai era funcionário. Quando ele é transferido dos serviços geográficos e cadastrais para o CFM, aquando da construção da Linha do Limpopo, eu tinha três anos, acompanhei a história da construção da linha do Limpopo, por vol-

With CFM brand in his DNA, engineer Carlos Bambo was born and raised within the railway family. His family's devotion to the company crosses three generations, in a story that begins with his grandfather, passing through his father. "My history at CFM starts from my childhood because my father was an employee. When he was transferred from district services to CFM when the Limpopo Line was being built, I was three years old and followed the history of the construction of

ta de 1952 a 1955. Minha mãe faleceu e o meu pai era obrigado a carregar-nos nas costas, quando chegasse a zonas perigosas era obrigado a trazer-nos a Lourenço Marques e deixar-nos escondidos. Havia zonas com muitos leões naquela altura e tinha de nos proteger”, lembra Bambo. Quando terminou a construção da linha de Limpopo, o seu pai devia ir transferido para as obras da Linha de Tete mas acabou ficando colocado em Chicualacuala, por isso, uma vez em idade escolar fica aos cuidados da família de Alcântara Santos, tendo ingressado na escola do CFM, onde frequenta o ensino primário, tendo como professora a esposa do Engo. Alcântara Santos. “Eu, pessoalmente, sinto-me orgulhoso por ter pertencido a essa família. Aqui é a minha casa, a minha família é esta, é aqui onde me sinto em casa desde criança até agora. É um orgulho muito grande para mim viver os 125 anos dos Caminhos de Ferro”. Após terminar o ensino secundário, entra nos CFM como trabalhador, e, em 1968, como mecânico. Nessa altura volta a estudar, mas antes de terminar o curso entrou a revolução, e com a independência assistiu muitos quadros portugueses a abandonar a empresa, ficando somente moçambicanos, boa parte dos quais sem formação. “Eram poucos os que estavam a estudar, e, nessa altura, os negros não tinham grandes categorias na empresa. A maior parte eram serventes e ajudantes, mas tinham conhecimento prático. Então veio o problema de como classificar essa gente. Foi quando começamos a abrir escolas de formação. Seleccionamos aqueles que sabiam escrever, mandamo-los para Inhambane. Aqueles que ainda não sabiam escrever mandamos para a alfabetização. E quando começavam a saber alguma coisa, mandávamo-los para Inhambane”, conta Bambo. Este processo levou três a quatro anos, até que começou a surgir a primeira vaga de quadros com atribuições e classificação. Em paralelo, foram formados quadros para cuidarem da parte operacional marítima e formaram-se os primeiros quadros da pilotagem.

“A transição e a guerra foram os momentos mais desafiantes”

Segundo o Engo. Bambo, que de entre várias funções já foi Director do Porto de Nacala, um dos momentos mais desafiantes pelo que a empresa já passou

Limpopo Line from around 1952 to 1955. My mother passed away and my father was forced to carry us with him, when he reached dangerous areas, he was forced to bring us to Lourenço Marques and leave us in hiding. There were areas with many lions at that time and he had to protect us”, recalls Bambo. When the construction of the Limpopo Line was finished, his father was to be transferred to Tete Line works but ended up getting placed in Chicualacuala, so as he was in school age he was left in the care of Alcântara Santos’ family, having entered CFM school, where he attended primary school, having as teacher the wife of Mr. Alcântara Santos. “I personally feel proud to have belonged to that family. This is my home, this is my family, and this is where I feel at home since I was a child until now. It is a great pride for me to live the 125th Anniversary of Mozambique Ports and Railways”. After finishing high school, he enters CFM as a worker, and in 1968 as a mechanic. At that time, he went back to school, but before finishing the course the revolution started, and with the independence he watched many Portuguese executives leave the company, remaining only Mozambicans, most of them without training. “Few were studying, and at that time black people did not have major ranks in the company. Most were servants and helpers, but they had practical knowledge. Then came the problem of how to train these people. That’s when we started to open training schools. We selected those who knew how to write, we sent them to Inhambane. Those who still couldn’t write, we sent them to learn. And when they started learning something, we sent them to Inhambane”, says Bambo. This process took three to four years, until the first wave of staff with assignments and rankings began to emerge. At the same time, staff were trained to take care of the maritime operational part and the first staff on the pilotage side were trained.

“The transition and the war were the most challenging moments”

According to Mr. Bambo, who among various positions has been manager of the Port of Nacala, one of the most challenging moments for the company has been the period following the nationalizations and then the 16-year War, which led to an unprecedented



foi o período a seguir às nacionalizações e depois a Guerra dos 16 anos, que levaram a uma crise sem precedentes. “O porto esteve quase fechado. Antes disso, manuseava 12.000.000 de toneladas e a essa altura reduziu para 3.000.000 de toneladas e tinham que andar atrás dos sul-africanos, dos homens dos citrinos, açúcar e carvão. Esses mesmos homens que, muitas vezes, duvidavam da nossa capacidade, precisamente na manutenção de equipamentos”, recorda. Como se tal não bastasse, devido à sabotagem, a Empresa perdeu muitos equipamentos, com destaque para postes de energia, o que afectou o fornecimento de energia ao Porto de Maputo, num contexto em que as duas centrais eléctricas que a empresa tinha não estavam dimensionadas para a evolução que o porto teve. Por causa da redução do volume de carga manuseada, destruição de locomotivas e outros equipamentos, aliado às privatizações, a empresa Caminhos de Ferro de Moçambique ficou com pessoal ocioso, o que exigiu um redimensionamento da mão-de-obra, através do Programa de Reestruturação Institucional e Empresarial.▲

crisis. “The port was almost closed. Before that, it handled 12,000,000 tons and by that time it had reduced to 3,000,000 tons and had to go after the South Africans, the producers of citrus, sugar and coal. These same men who often doubted our capacity, precisely in the equipment maintenance”, he recalls. As if this were not enough, due to sabotage, the company lost a lot of equipment, especially power poles, which affected the power supply to the port of Maputo, in a context in which the two power plants - which the company had - were not dimensioned for the evolution that the port had. Because of the reduction in the volume of freight handled, the destruction of locomotives and other equipment, together with privatizations, the company Mozambique Ports and Railways was left with idle staff, which required a re-sizing of the workforce, through the Institutional and Business Restructuring Program.▲

No Aniversário da Linha

On the Line's Anniversary

Por António Sopa

A té ao início do século XX, a política externa portuguesa girou à volta da África Austral e, mais particularmente, à volta do conflito anglo-boer, com profundos reflexos na baía de Lourenço Marques.

Foi com os Estados “boer” que se desenvolveu a ideia de estabelecer uma estrada que ligasse o interior ao mar, longe das influências britânicas, a partir de 1840. E, apesar das obstrução britânica, que via com maus olhos esta aproximação dos “boers” aos portugueses fixados na antiga Lourenço Marques (actual Maputo), foi assinado um primeiro convénio a 14 de Agosto de 1855 que, entre outros interesses, obrigava ambos os países a fazer esforços para tornar transitáveis as estradas e os caminhos entre o presídio de Lourenço Marques e a República do Transvaal.

Posteriormente, surgia um novo tratado assinado em finais de Julho de 1869, estabelecendo as fronteiras entre Moçambique e a República da África Meridional, ao mesmo tempo que se vislumbrava, pela primeira vez, a ideia da construção de uma via ferroviária. Deste novo Acordo, nasceu a necessidade de se construir uma estrada para o Interior, ficando Portugal a construir uma estrada até aos Libombos, que seria continuada pelo Governo do Transvaal. A estrada, que viria a ser conhecida pela Estrada de Lindemburgo ou Estrada Real para o Transvaal, começou a ser construída em Abril de 1871 e prosseguiu até Junho de 1874, numa extensão de 59 quilómetros.

A sentença arbitral de Mac-Mahon, datada de 25 de Julho de 1875, veio alterar a realidade política regional, na medida em que Portugal ficava na posse incontestada dos territórios da baía de Lourenço Marques. O Transvaal concluiu, então, que seria mais vantajoso a construção de um caminho de ferro, em substituição da estrada já existente. O novo tratado, assinado a 11 de Dezembro do mesmo ano, introduziu cláusulas relativas à construção do caminho de ferro e trânsito de mercadorias.

By António Sopa

U ntil the beginning of the 20th century, Portuguese foreign policy revolved around Southern Africa and, most particularly, around the Anglo-Boer conflict, with deep reflections in the Bay of Lourenço Marques.

It was with the “Boer” States that the idea of establishing a road linking the interior to the sea, far from British influences, developed from 1840 onwards. And, in spite of the British obstruction, which looked down on this approach of the “Boers” to the Portuguese set in the former Lourenço Marques (now Maputo), a first convention was signed on August 14, 1855 which, among other interests, forced both countries to make efforts to build the roads and paths between the prison of Lourenço Marques and the Republic of Transvaal passable.

Subsequently, a new treaty was signed at the end of July 1869, establishing the borders between Mozambique and the Republic of South Africa, at the same time as the idea of building a railroad was first envisaged. From this new agreement the need to build a road to the Interior was born, with Portugal being left to build a road to Lebombos, which would be continued by the Transvaal government. The road, which would come to be known as the Road of Lydenburg or the Royal Road to Transvaal, began to be built in April 1871 and continued until June 1874, covering 59 kilometres.

Mac-Mahon's arbitral award, dated July 25, 1875, changed the regional political reality, as Portugal was in uncontested possession of the territories of Lourenço Marques Bay. Transvaal concluded, then, that it would be more advantageous to build a railway, replacing the existing one. The new treaty, signed on December, 11 of the same year, introduced clauses concerning the construction of the railway and the transit of goods.

A primitiva estação
do Caminho de Ferro
de Lourenço Marques
inaugurada em 1895

The original Lourenço
Marques Railway Station
opened in 1895



Os primeiros passos para a construção da linha férrea

Portugal atento ao problema da ligação ferroviária com o Transvaal, assina em Londres um contrato com o eng. George Pigot Moodie, a 6 de Novembro de 1874, com o objectivo que este caminho de ferro atingisse a cordilheira dos Libombos. Do lado do Transvaal havia a ideia que esta via férrea deveria ficar sobre o seu controlo completo, comprando a concessão àquele engenheiro. Simultaneamente, encarregaram o eng. Richard Thomas Hall de fazer o reconhecimento do traçado ferroviário de Lourenço Marques para o Transvaal e, após a assinatura do tratado com Portugal, tentou obter os financiamentos necessários para a concretização do projecto. Uma sociedade comercial viria a ser criada – a “Lebombo Spoorwegmaatschappij”, com sede em Pretória, e cuja maioria das acções estava na posse do Governo transvaliano. Por último, procedeu à aquisição na Bélgica, de material ferroviário, como 3 locomotivas, 4 carruagens para passageiros, 5 vagões de carga, e outros vagões para carregarem carvão, madeira e pedra.

Do lado de Portugal, o estudo da linha férrea viria a ser entregue à famosa Expedição de Obras Públicas,

The first steps in the construction of the railway line

Portugal, aware of the problem of the Transvaal rail link, signs a contract in London with George Pigot Moodie on November 6, 1874, with the aim that this railroad would reach the Lebombos mountain range. On the Transvaal side there was the idea that this railway should be under his complete control, buying the concession from that engineer. At the same time, they commissioned Richard Thomas Hall to recognise the Lourenço Marques railway line for the Transvaal and, after the signing of the treaty with Portugal, he tried to obtain the necessary financing for the project. A commercial company was to be created – “Lebombo Spoorwegmaatschappij”, based in Pretoria, the majority of its shares were held by the transvalian government. Finally, it purchased railway equipment in Belgium, such as 3 locomotives, 4 passenger carriages, 5 freight wagons, and other wagons to carry coal, wood and stone.

On the Portuguese side, the study of the railway line was delivered to the famous Expedition of Public Works, headed by Joaquim José Machado, and arrived in Lourenço Marques on March 7, 1877. This project



A locomotiva No. 1, denominada "Prince Luiz Philipe", após a cerimónia do seu baptismo pelo Padre Anibal

Locomotive No. 1, called "Prince Luiz Philipe", after the ceremony of his baptism by Father Anibal

Locomotivas

A primeira locomotiva foi inaugurada a 2 de Junho de 1887, tendo recebido o nome de "Príncipe Luís Filipe". Anteriormente, em 1876, tinha sido encomendado diverso material ferroviário para a nova linha a uma fábrica de Louvain, no valor de £ 63.000, pelo Governo do Transvaal, após a assinatura de um tratado de amizade entre aquele país e a Holanda e a Bélgica. Entre o material encomendado constavam três locomotivas, 4 carruagens para passageiros, 5 vagões de carga, 21 vagões abertos para transporte de carvão, 2 vagões para transporte de madeiras e 2 vagões para transporte de pedras. Este material desembarcou em Lourenço Marques, em Outubro de 1876, tendo ficado abandonado, por longo tempo.

Vinte anos mais tarde, os Caminhos de Ferro possuíam seis séries de locomotivas, perfazendo um total de 40 máquinas.

Muitas destas máquinas tinham sido adquiridas em segunda mão, aos caminhos de ferro sul-africanos, contando na data da sua aquisição, mais de vinte anos de trabalho. Muitas destas locomotivas já se encontravam inutilizadas, sendo apenas usadas em serviços de construção da linha da Suazilândia,

em serviço de aterros e manobras, e aproveitadas como geradoras de vapor, alimentando maquinismos diversos.

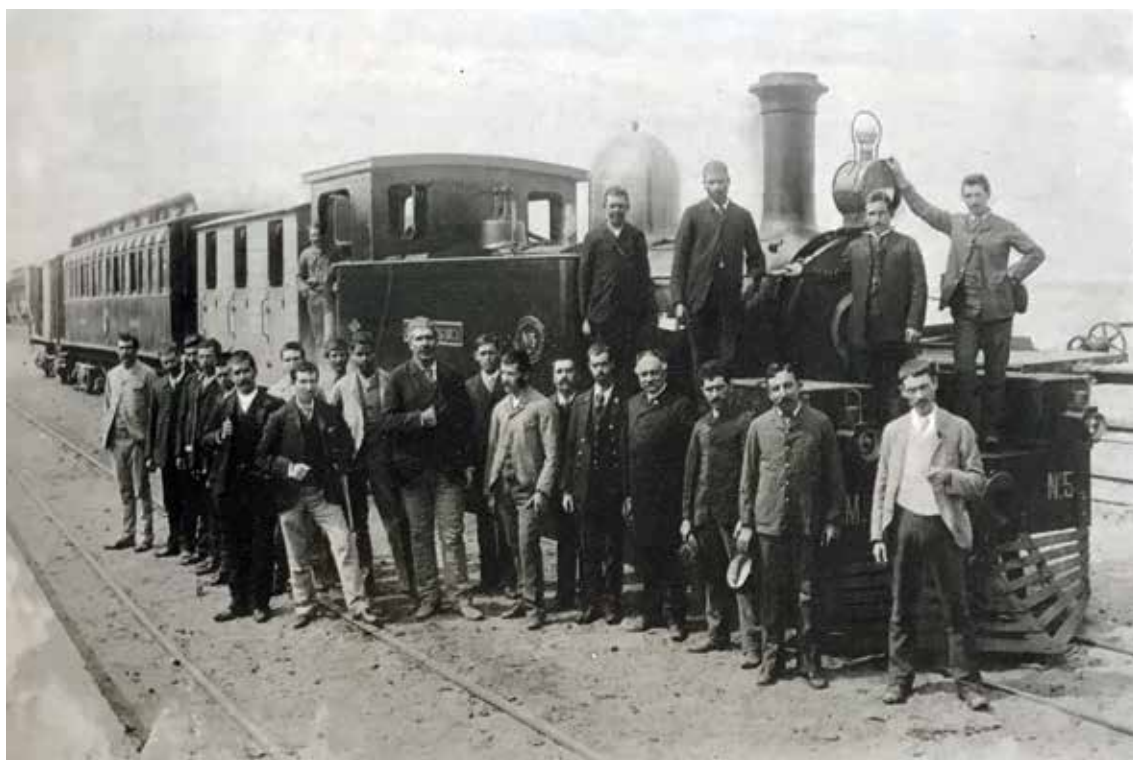
As máquinas da 6ª série, que rebocavam apenas 240 toneladas de carga, eram as únicas que levavam comboios de mercadorias até à fronteira, mas não tinham a robustez para os fins a que se destinavam, já que ao mais ligeiro acidente deformava-lhes o leito, provocando o desalinhamento completo de todo o mecanismo, e tornando as reparações demasiado longas e dispendiosas.

Todas eram máquinas **tenders** à excepção das da 4ª série.

1ª Série	1 máquina	Força de tracção a 70%	1530k
2ª Série	2 máquinas	Força de tracção a 70%	2700k
3ª Série	7 máquinas	Força de tracção a 70%	4083k
4ª Série	3 máquinas	Força de tracção a 70%	2985k
5ª Série	4 máquinas	Força de tracção a 70%	5095k
6ª Série	23 máquinas	Força de tracção a 70%	6847k
Total	40 máquinas		

Grupo de ferroviários junto da locomotiva "Duque de Bragança", do primeiro comboio que foi da fronteira até Komatipoort, em 1891

Group of railway workers near the "Duque de Bragança" locomotive, from the first train that went from the border to Komatipoort, in 1891



Locomotives

The first locomotive was inaugurated on June 2, 1887 and was named "Prince Luís Filipe".

Previously, in 1876, various railway equipment for the new line had been ordered from a factory in Louvain, worth £63,000, by the Transvaal Government, following the signing of a treaty of friendship between that country and the Netherlands and Belgium.

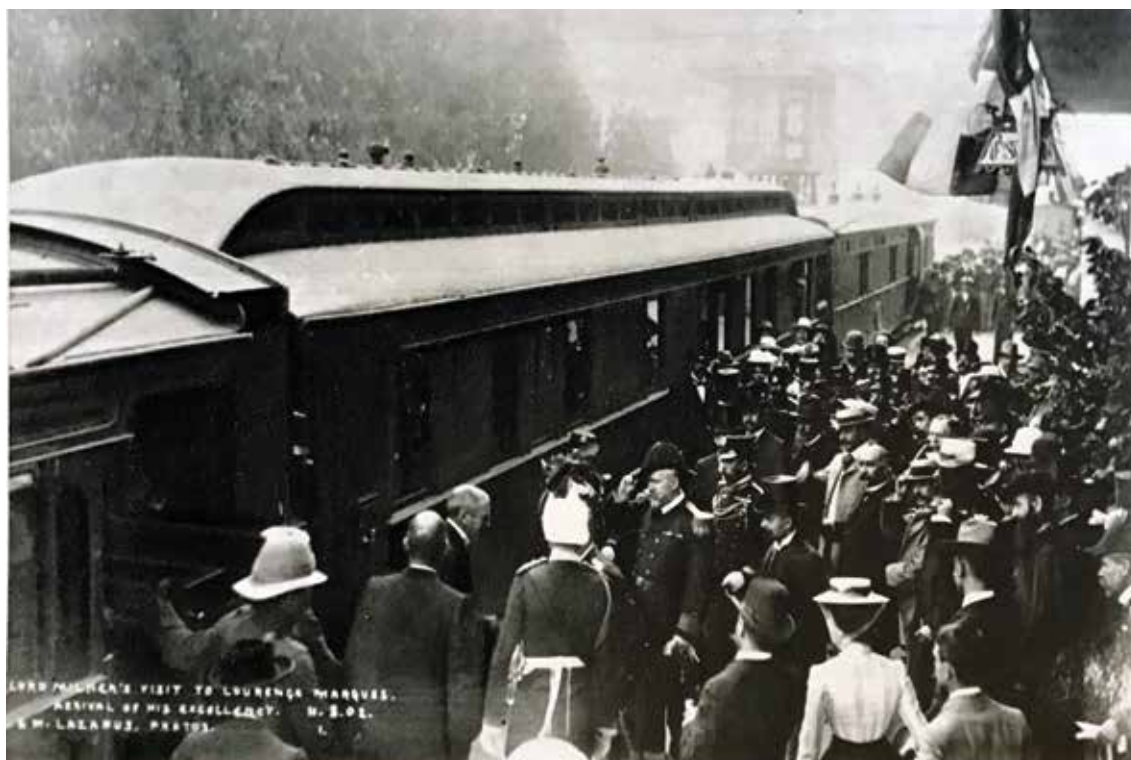
The equipment ordered included three locomotives, four passenger carriages, five freight wagons, 21 open wagons for transporting coal, two wagons for transporting wood and two wagons for transporting stones. This equipment disembarked in Lourenço Marques, in October 1876, having been abandoned for a long time.

Twenty years later, the Railroads had six series of locomotives, making a total of 40 machines. Many of these machines had been purchased second-hand from the South African railways, with more than twenty years of work at the time of their purchase. Many of these locomotives were already unused and were only used in the construction of the Swaziland line, in landfill and maneuvering services, and used as steam generators, feeding various machinery.

The 6th series machines, which towed only 240 tonnes of cargo, were the only ones to take freight trains to the border, were not robust enough for its intended purpose, as the slightest accident would deform it, causing the entire mechanism to be completely misaligned, and making repairs too long and costly.

All machines were tenders with the exception of the 4th series.

1st Series	1 machine	Tractive force at 70%	1530k
2nd Series	2 machines	Tractive force at 70%	2700k
3rd Series	7 machines	Tractive force at 70%	4083k
4th Series	3 machines	Tractive force at 70%	2985k
5th Series	4 machines	Tractive force at 70%	5095k
6th Series	23 machines	Tractive force at 70%	6847k
Total	40 machines		



Visita de Lorde Milner a
Lourenço Marques, em
Setembro de 1902

Lord Milner's visit to
Lourenço Marques, in
September 1902

chefiada pelo eng. Joaquim José Machado, e chegada a Lourenço Marques a 7 de Março de 1877. Este projecto da linha férrea entre Lourenço Marques e a fronteira do Transvaal viria a ficar concluído dois anos mais tarde.

No entanto, este projecto viria a ser interrompido em virtude da anexação do Transvaal por parte da Inglaterra, em virtude da descoberta do campo aurífero de Lydenburg. E seriam já os ingleses que enviariam a Lourenço Marques o eng. Farrel, que examinaria o projecto elaborado por Richard Hall e o estado do material existente, tendo apresentado o seu relatório a 30 de Junho de 1880. Nesse relatório seria apresentada uma nova variante ao traçado desenhado por Hall. O interesse da Inglaterra na construção do caminho de ferro ficaria expresso no novo acordo que viria a ser assinado com Portugal, a 30 de Maio de 1879.

Da independência do Transvaal à formação da Companhia do Caminho de ferro

Após a restauração da Independência do Transvaal, no seguimento do acordo de paz entre a Inglaterra e os “boers”, em 1881, Portugal e a República Sul-Africana

of the railway line between Lourenço Marques and the Transvaal border would be concluded two years later.

However, this project would be interrupted due to the annexation of the Transvaal by England, due to the discovery of the gold field of Lydenburg.

The English sent the engineer Farrel to Lourenço Marques, who examined the project drawn up by Richard Hall and the state of the existing equipment and presented his report on June 30, 1880. In that report a new variant to the layout designed by Hall would be presented. The interest of England in the construction of the railway would be expressed in the new agreement to be signed with Portugal on May 30, 1879.

From Transvaal's independence to the establishment of the Railway Company

After the restoration of Transvaal Independence, following the peace agreement between England and the Boers in 1881, Portugal and the South African Republic resumed negotiations, setting aside the primitive route through the Umbeluzi valley and settling to cross the border where it was common to both

Colocação do último carril na
terminal de Incomáti em 1888

Placement of the last rail at
the Incomáti terminal in 1888



Os primeiros trabalhos na linha

Em 1885, iniciaram-se as primeiras terraplanagens para a construção do caminho de ferro. Estas foram realizadas entre a actual estação ferroviária de Maputo e o kilometro 6, aproximadamente. As mesmas foram realizadas pela Direção de Obras Públicas, sob a liderança do major António José de Araújo. A empreitada continuou, a partir de 1886, sob a responsabilidade da companhia formada pelo norte-americano MacMurdo que, por sua vez, deu a construção da linha até ao Incomáti, ao empreiteiro Setomaz Cangarete, tendo a mesma terminado no ano seguinte, altura em que foi feita a sua inauguração oficial até aquela última estação, com a assistência do Governador Geral da colónia. Nessa altura existiam, apenas, as estações de Lourenço Marques, Matola, Pessene, Movene e a do Incomáti. A estação de Movene, construída junto ao rio do mesmo nome, tinha algum movimento, pois era ali que se descarregavam todos os maquinismos que se destinavam às minas de Barberton. Entre 1892 e 1893, concluíram-se as construções definitivas das estações de Pessene, Movene (que foi mudada para um outro local), do Incomáti e de Ressano Garcia. A estação da Matola ficou concluída em 1895. De 3 em 3 quilómetros, havia uma casa de madeira

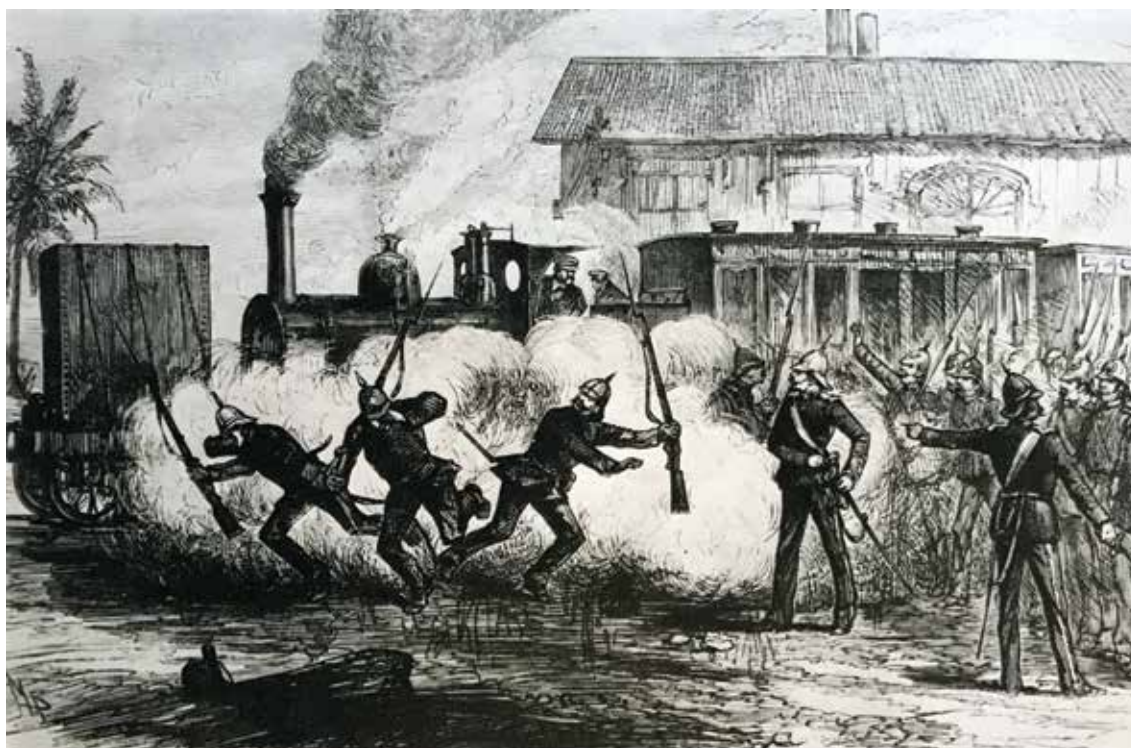
e zinco para habitação dos capatazes e guardas de linha.

A linha era servida por várias tomas de água, localizadas no km 2, em Movene e no Incomáti. Existiam também tomas de água nas estações da Matola e Pessene, abastecidas diariamente por vagões-tanque.

Inicialmente a linha estava assente, sem balastro algum. A balastragem da linha iniciou-se em 1892, no troço entre o Incomáti e Movene. Em 1898|1899 e 1900|1901 continuou-se a balastragem da linha, cortando-se a pedra nos pontos.

Entre as grandes obras de arte existentes na linha, encontravam-se as pontes localizadas aos kms 61, 67 e 72, todas assentes em pilares de rótula. Essas pontes vieram a cair com as grandes cheias de Fevereiro de 1889, tendo sido reconstruídas já por conta do Estado português, já que tinha sido rescindido o contrato com a companhia de Mac Murdo, tendo estas obras e de três variantes ficado concluídas em 1891.

As grandes chuvas, que ocorreram em fins de 1892 e 1893, viam a danificar a linha seriamente em vários pontos. As obras de reconstrução incluíram a construção de vários aquedutos, de valas para desviar as águas e de pontões.▲



A versão inglesa da ocupação da Estação Central do Caminho de Ferro de Lourenço Marques, segundo um desenho publicado na Illustrated London News, de 25-1-1890

The English version of the occupation of the Lourenço Marques Central Railway Station, according to a drawing published in Illustrated London News, 25-1-1890

First works on the line

In 1885, the first earthworks were started for the construction of the railway. These were carried out between Maputo's current railway station and kilometer 6, approximately, built by the Public Works Department under the command of Major António José de Araújo.

The contract continued, from 1886, under the responsibility of the company set up by the American MacMurdo who, in turn, gave the construction of the line up to the Incomati, to the contractor Setomaz Cangarete, and it was completed the following year, when it was officially inaugurated up to that last station, with the assistance of the Governor General of the colony. At that time the only existing stations were Lourenço Marques, Matola, Pessene, Moveene and that of Incomati. Moveene station, built by the river of the same name, had some movement, as it was there that all the machinery destined to the Barberton mines was unloaded.

Between 1892 and 1893, the definitive construction of the stations of Pessene, Moveene (which was moved to another location), Incomati and Ressano Garcia were completed. Matola station was completed in 1895.

Every 3 kilometres, there was a wooden and zinc

house for the foremen and line guards.

The line was served by several water tanks, located at km 2 in Moveene and Incomati. There were also water tanks at Matola and Pessene stations, supplied daily by tank wagons.

Initially the line was laid, without any ballast. The ballasting of the line began in 1892, on the section between Incomati and Moveene. In 1898/1899 and 1900/1901 the ballasting of the line continued, cutting the stone in the points.

Among the great works of art on the line were the bridges located at kms 61, 67 and 72, all of which were based on pier pillars. These bridges came to fall with the great floods of February 1889, having already been rebuilt by the Portuguese State, since the contract with the company of Mac Murdo had been terminated, and these works and three variants were concluded in 1891.

The heavy rains, which occurred at the end of 1892 and 1893, would seriously damage the line at several points. The reconstruction work included the construction of several aqueducts, ditches to divert the waters and piers.



retomaram as negociações, tendo-se posto de parte o traçado primitivo pelo vale do Umbelúzi, assentando-se em atravessar a fronteira onde ela fosse comum aos dois países, ficando os “*boers*” livres das influências inglesas. O novo traçado da linha férrea privilegiou, então, o rio Incomáti, nos Libombos.

Para Portugal, punham-se questões de ordem financeira, já que a construção da linha representava um importante investimento. À volta da sua construção esboçaram-se duas opiniões: uma, que pretendia que a mesma se fizesse por construção directa e outra que achava que se devia fazer a concessão a uma companhia, que não fosse controlada pela Inglaterra. Aparece então em cena o coronel norte-americano Edward Mac Murdo que se oferece para a construção da linha sem qualquer subvenção, pedindo apenas em troca a propriedade sobre metade dos terrenos numa faixa de 500 metros de cada lado da linha, a concessão de 100.000 hectares de baldios em Lourenço Marques e Inhambane e outros privilégios no sul de Moçambique. A proposta apresenta-se muito tentadora para Portugal, já que não implicava qualquer despesa imediata. A 14 de Dezembro de 1883, Mac Murdo recebe a concessão exclusiva para a construção da linha de caminho de ferro de Lourenço Marques até à fronteira do Transvaal. Este viria a formar, posteriormente, a “Companhia do Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal”, em 1884.

O Governo do Transvaal quer construir a linha rapidamente e informa Portugal que se constituiu uma companhia na Holanda. O Transvaal pressiona também Portugal para que seja ela também a construir o troço em território moçambicano, mas as autoridades portuguesas informam que não podem anular a concessão atribuída a Mac Murdo, sugerindo que aquele Governo entrasse em negociações, favorecendo um acordo directo. O concessionário aproveita-se da situação e apresenta uma proposta extremamente favorável para ele: aluga a linha ao Transvaal por 35 anos, por um custo anual de seis por cento sobre um capital calculado em 925.000 libras, ou seja, por 55.500 libras. Os *boers* avaliam o custo total da construção do caminho de ferro em 281.000 libras, o que significava que o coronel norte-americano pedia na realidade um valor de aluguer anual que representava cerca de 20 por cento

countries, with the Boers free from English influences. The new route of the railway then favoured the Incomati River in Lebombos.

For Portugal, there were financial issues, since the construction of the line represented an important investment. Two opinions were expressed on the construction of the line: one that it should be built directly and the other that it should be granted to a company not controlled by England. Then the US Colonel Edward Mac Murdo came on the scene and offered to build the line without any subsidy, asking only in return for ownership of half the land on a strip of 500 metres either side of the line, the concession of 100,000 hectares of wasteland in Lourenço Marques and Inhambane and other privileges in southern Mozambique. The proposal is very tempting for Portugal as it would not involve any immediate spending. On December 14, 1883, Mac Murdo receives the exclusive concession for the construction of the railway line from Lourenço Marques to the Transvaal border. This would later form the “Companhia do Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal”, in 1884.

The Transvaal government wants to build the line quickly and informs Portugal that a company has been set up in the Netherlands. Transvaal is also pressing Portugal to build the section on Mozambican territory, but the Portuguese authorities inform that they cannot cancel the concession granted to Mac Murdo, suggesting that the government enter into negotiations, favouring a direct agreement. The concessionaire takes advantage of the situation and makes an extremely favourable offer: he rents the line to Transvaal for 35 years, at an annual cost of six percent on a capital estimated at £925,000, being £55,500. The Boers estimate the total cost of building the railroad at £281,000, which meant that the US Colonel was actually asking for an annual rental of around 20 per cent of the cost, so they refuse.

Transvaal's tactic then becomes to hasten Mac Murdo's bankruptcy, as he has to put his capital and bonds on the international market to obtain the financing needed to build the line. Whenever he tries to do so, the rumour immediately arises that Transvaal does not get along with the American and will not build his share of the line, so the Portuguese section is useless. The

do seu custo, pelo que recusam.

A tática do Transvaal passa então a ser a de apressar a falência de Mac Murdo, já que este tem de colocar o seu capital e obrigações num mercado internacional para obter o financiamento necessário à construção da linha. Sempre que o tenta fazer, imediatamente surge o boato que o Transvaal não se entende com o norte-americano e não vai construir a sua parte na linha, pelo que o troço português fica sem utilidade. O ambiente criado à volta destas iniciativas levam que todas as tentativas falhem. Em Maio de 1886, a direcção da companhia ferroviária confirma que não é possível prever o começo dos trabalhos da sua construção.

As rivalidades internacionais e a construção da linha

Aparentemente, a Inglaterra seguiu com distanciamento todo o processo entre 1884 e 1886, após ter chegado a um entendimento com os *boers*.

A questão da linha volta novamente a público, quando a Inglaterra pretende fazer uma expansão em direcção ao norte, projecto defendido por Cecil Rhodes. A principal razão é a rivalidade entre a Inglaterra e a Alemanha, que se manifesta na África Austral, e que se manifesta quando os alemães se estabelecem na baía de Angra Pequena, no sul de Angola. A resposta britânica chega, com a transformação da Bechuanalândia Sul numa colónia da coroa, e a parte norte, num protectorado. Simultaneamente, a Inglaterra viria a ocupar as baías livres da costa entre Durban e Lourenço Marques, impedindo assim que os alemães viessem a ocupar qualquer uma delas.

Quando a Alemanha se estabelece no Oceano Indico, a norte da colónia de Moçambique, a Inglaterra tenta impedir que os *boers* se expandam para o Norte e façam a junção à colónia alemã no Indico. A Inglaterra é obrigada a rever a sua política colonial na zona.

Em Fevereiro de 1887, a poucos dias de sair o decreto que anularia a concessão a Mac Murdo, Portugal recebe a informação de que já está assegurado o capital para a construção da linha. Tinha-se formado uma companhia inglesa que logo assina um contrato de construção em oito meses. Portugal afirma que não

environment created around these initiatives means that all attempts fail. In May 1886, the management of the railway company confirmed that it was not possible to foresee the start of construction work.

International rivalries and the construction of the line

Apparently, England followed with distance the whole process between 1884 and 1886, after reaching an understanding with the Boers.

The question of the line is back in the public eye, when England wants to expand northwards, a project advocated by Cecil Rhodes. The main reason is the rivalry between England and Germany, which is manifested in southern Africa, and which emerges when the Germans settle in the Bay of Angra Pequena, in southern Angola. The British response arrives, with Bechuanaland South becoming a crown colony, and the northern part a protectorate. At the same time, England would occupy the free bays of the coast between Durban and Lourenço Marques, thus preventing the Germans from occupying any of them.

When Germany settles in the Indian Ocean, north of the colony of Mozambique, England tries to prevent the Boers from expanding northwards and joining the German colony in the Indian Ocean. England is forced to review its colonial policy in the area.

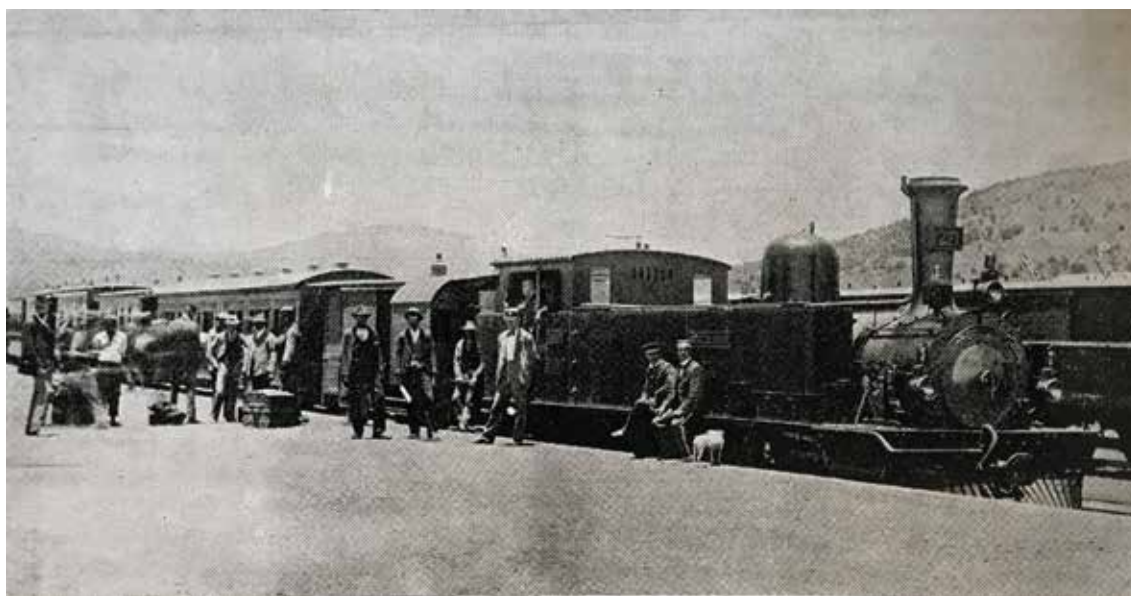
In February 1887, a few days before the decree that would annul the concession to Mac Murdo was issued, Portugal received the information that the capital for the construction of the line was already secured. An English company had been established and soon signed a construction contract in eight months. Portugal claims that it has not authorised the transfer of the concession to a foreign company in order to prevent in practice a public subscription to the English company.

The response of the English capitalists is overwhelming, saying that the concession belongs to the Portuguese company and will not be transferred, but that most of its capital had been transferred to the English company. In February 1887, the English company launched a £500,000 public subscription on the London market.

Locomotivas a vapor usadas na linha desde a sua inauguração até 1931

Steam locomotives used on the line from its inauguration to 1931

CONSTRUTOR BUILDER	Nº DE LOCOMOTIVAS No. OF LOCOMOTIVES	Nº DE FABRICA FACTORY NUMBER	ANO DE CONSTRUÇÃO CONSTRUCTION YEAR	DATA DA COMPRA PURCHASE DATE	ESTADO DE USO QUANDO COMPRADA USAGE STATUS WHEN PURCHASE	VENDEDOR SELLER
DUBBS & Cª - Glasgow	6	2318	1891	-	-	
	8	2759	1891	-	-	
	9	?	?	-	-	
	11	?	?	-	-	
MASCHINEN FABRICK EMIL KESSLER - Esslingen	20	-	-	4/1897	Nova / New	ZASM - Caminho de Ferro Neerlandes
	21	2832	1896	4/1897	Nova / New	ZASM - Caminho de Ferro Neerlandes
	22	2835	1897	6/1897	Nova / New	ZASM - Caminho de Ferro Neerlandes
	23	?	?	7/1897	Nova / New	ZASM - Caminho de Ferro Neerlandes
	24	2942	1897	8/1898	Nova / New	ZASM - Caminho de Ferro Neerlandes
	25	2941	1897	8/1898	Nova / New	ZASM - Caminho de Ferro Neerlandes
	26	2944	1897	8/1898	Nova / New	ZASM - Caminho de Ferro Neerlandes
	29	?	?	9/1902	Usada / Used	CSAR - Central South African Railways
	30	?	?	4/1903	Usada / Used	CSAR - Central South African Railways
	31	?	?	4/1903	Usada / Used	CSAR - Central South African Railways
	32	?	?	6/1903	Usada / Used	CSAR - Central South African Railways
	34	?	?	9/1903	Usada	CSAR - Central South African Railways
	35	3280	1903	12/1903	Nova / New	Maschinen Fabrick Emil Kessler - Esslingen
	36	3279	1903	12/1903	Nova / New	Maschinen Fabrick Emil Kessler - Esslingen
	37	3282	1903	1/1904	Nova / New	Maschinen Fabrick Emil Kessler - Esslingen
	38	3281	1903	1/1904	Nova / New	Maschinen Fabrick Emil Kessler - Esslingen
	39	-	-	12/1903	Usada / Used	CSAR
Dubbs & Cª - Glasgow	50	4316	1903	1913	Usada / Used	SAR - South African Railways
	51	4041	1901	1913	Usada / Used	SAR - South African Railways
Henschell & Cª - Kassel	61	22075	1931	12/1931	Nova / New	Henschell & Cª - Kassel
	62	22076	1931	12/1931	Nova / New	Henschell & Cª - Kassel
	63	22077	1931	12/1931	Nova / New	Henschell & Cª - Kassel
	64	22078	1931	12/1931	Nova / New	Henschell & Cª - Kassel
American Locomotive Company - Schenectady - USA	100	50846	2/1912	1912	Nova / New	American Locomotive Company
	101	50847	2/1912	1912	Nova / New	American Locomotive Company
Baldwin Locomotive Works - Filadélfia	200	41879	1/1915	1915	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	201	41880	1/1915	1915	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	202	45109	2/1917	1917	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	203	45110	2/1917	1917	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	204	45111	2/1917	1917	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	205	52122	8/1919	1919	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	206	52140	8/1919	1919	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	207	52141	8/1919	1919	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	208	52142	8/1919	1919	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	209	52151	8/1919	1919	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	301	52201	8/1919	1919	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	302	52202	8/1919	1919	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	303	52203	8/1919	1919	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	304	57397	12/1923	2/1924	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	305	57398	12/1923	2/1924	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	401	57966	8/1924	12/1924	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	402	57967	8/1924	12/1924	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	403	57968	8/1924	12/1924	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia
	404	57969	8/1924	12/1924	Nova / New	Baldwin Locomotive Works - Filadélfia



Uma composição de passageiros da linha de Lourenço Marques a Pretória (Z.A.S.M.) nos primeiros tempos das carreiras regulares que precederam à Guerra Anglo-Boer. Combóio parado na estação de Komatipoort

A composition of passengers from the Lourenço Marques to Pretoria (Z.A.S.M.) line in the early days of the regular careers that preceded the Anglo-Boer War. Train stopped at Komatipoort station

autorizou a transferência da concessão para uma companhia estrangeira, de modo a impedir na prática uma subscrição pública da companhia inglesa.

A resposta dos capitalistas ingleses é fulminante, dizendo que a concessão pertence à companhia portuguesa e não será transferida, mas que a maioria do seu capital tinha sido cedida à companhia inglesa. Em Fevereiro de 1887, a companhia inglesa lança uma subscrição pública no valor de 500.000 libras no mercado de Londres.

A construção da linha realiza-se rapidamente, com a companhia inglesa a iniciar os trabalhos a 17 de Maio de 1887 e em Novembro está já concluído o troço previsto, entre Lourenço Marques e o ponto não disputado da fronteira com o Transvaal, sendo autorizada a sua exploração.

A anulação da concessão Mac Murdo

A conclusão da linha deixa a República *Boer* descontente, já que tinha esperado que a concessão fosse anulada. O Transvaal aumenta a sua pressão sobre Lisboa para que a companhia aceitasse, pelo menos, um acordo de tarifas, sem o qual não iniciaria a construção do seu troço como não chega a acordo com Portugal sobre o traçado de fronteira.

Estas pressões ocorrem num momento em que se

The construction of the line is proceeding rapidly, with the English company beginning the works on May 17, 1887 and in November the planned section between Lourenço Marques and the uncontested point of the border with Transvaal is already completed and its exploitation is authorised.

The annulment of Mac Murdo concession

The conclusion of the line leaves the Boer Republic unhappy, as it had expected the concession to be cancelled. Transvaal is increasing its pressure on Lisbon to accept at least one tariff agreement, without which it would not begin construction of its section as it fails to reach agreement with Portugal on the border route.

These pressures come at a time when the dispute over the so-called 'pink map', which Portugal, England and Transvaal are demanding simultaneously, is becoming more acute. In this conflict, the Transvaal is one of Portugal's few supporters, and is even its only safe ally. The way to achieve the alliance between Portugal and Transvaal is to force "Delagoa Bay Railroad" to accept a tariff agreement. Since Mac Murdo and the British company refuse to enter into a fare agreement, the only alternative was to cancel the concession, by means of a new requirement of dubious legality, which



agudiza a disputa à volta do chamado “mapa cor de rosa”, reclamado simultaneamente por Portugal, pela Inglaterra e pelo Transvaal. Neste conflito o Transvaal é um dos poucos apoios de Portugal, sendo mesmo o seu único aliado seguro. A forma de se concretizar a aliança entre Portugal e o Transvaal consiste em obrigar a “Delagoa Bay Railroad” a aceitar um acordo de tarifas. Já que Mac Murdo e a companhia inglesa se recusam a realizar um acordo de tarifas, a única alternativa era anular a concessão, através de uma nova exigência de legalidade duvidosa, e que passava pela construção de mais 9 km de linha, até ao ponto que se previa que ficaria a fronteira ainda acordada com o Transvaal. A companhia reclama, argumentando que não só é essa a sua obrigação original, como o começo da estação das chuvas em Moçambique não permitirá completar os trabalhos dentro do prazo estabelecido (8 meses).

A 29 de Junho, o exército português ocupa pela força a estação de Lourenço Marques. O Governo português ao mesmo tempo que anula a concessão, toma posse da propriedade da companhia. A reacção das autoridades inglesas não se faz esperar, com o envio de três navios ingleses para a baía de Lourenço Marques e a retirada do vice-cônsul inglês, acompanhado de cerca de 100 funcionários ingleses da companhia “Delagoa Bay Railroad” para Durban. O Governo norte-americano reage também, reclamando que o confisco de propriedades de cidadãos americanos é insustentável e injusto e que os EUA exigem a sua devolução e o pagamento de uma indemnização pelas perdas sofridas. Concretizava-se assim a aliança formal entre os EUA e a Inglaterra contra a política portuguesa na África Austral.

Os EUA pedem uma arbitragem do diferendo, a incidir sobre a concessão original de Mac Murdo. Em fins de Abril de 1891, os EUA, com o apoio da Inglaterra, apresentam um ultimatum sobre a questão do caminho de ferro. O tribunal formado pelo Governo Federal Suíço, em Berna, demora quase dez anos a dar a sentença. A resolução dá à Inglaterra o que pretendia. Na realidade, o caminho de ferro fica nas mãos do Estado português mas, pelo tratado de 1891, a Inglaterra tem o direito preferencial sobre os territórios a sul do Zambeze. Segundo a interpretação das autoridades inglesas, ficava impedida nenhuma cedência, nomeadamente a venda do caminho de ferro, sem que fosse feita sem a sua autorização. ▲

involved the construction of a further 9 km of line, up to the point where it was expected that the border would still be agreed with Transvaal. The company complained, arguing that not only was this its original obligation, but that the start of the rainy season in Mozambique would not allow the work to be completed within the established time frame (8 months).

On June 29, the Portuguese army occupies by force the Lourenço Marques station. The Portuguese government, at the same time as it annuls the concession, takes possession of the company's property. The reaction of the English authorities does not wait, with the sending of three English ships to Lourenço Marques bay and the withdrawal of the English deputy consul, accompanied by about 100 English officials of the company “Delagoa Bay Railroad” to Durban. The US government also reacts by complaining that the seizure of US citizens' property is unsustainable and unfair and that the US demands its return and the payment of compensation for the losses suffered. This was the formal alliance between the US and Britain against Portuguese policy in southern Africa.

The US is asking for an arbitration of the dispute, to be focused on Mac Murdo's original concession. At the end of April 1891, the US, with England's support, submitted an ultimatum on the railroad issue. The court constituted by the Swiss Federal Government in Bern takes almost ten years to deliver the judgement. The resolution gives England what it wanted. In fact, the railway is in the hands of the Portuguese State but, by the Treaty of 1891, England has the preferential right over the territories south of the Zambezi. According to the interpretation of the English authorities, no transfer, in particular the sale of the railway, could be made without their authorisation. ▲

CFM na luta contra a Pandemia da Covid-19

CFM in the fight against Covid-19 Pandemic

Após o surgimento da COVID-19 em finais de 2019, na cidade chinesa de Wuhan e sua rápida propagação ao nível mundial e no âmbito das orientações do Governo para a sua prevenção, a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) adoptou um conjunto de medidas que estão a ser cumpridas e reforçadas nos Portos, Sistema Ferroviário, bem como nos sectores de produção da empresa. Como impacto destas medidas, estão a ser assegurados os serviços da empresa, o que permite reduzir os graves impactos na economia global e os seus efeitos sociais para milhares de trabalhadores e seus familiares.

Sistema Portuário

Para o Sistema Portuário a nível nacional, o CFM decidiu, entre outras medidas, solicitar ao Navio que pretende escalar o Porto, a lista dos 10 últimos escalados e verificar o tempo de trânsito do último Porto; para os Navios considerados directos, ou seja, cujo Porto de partida se encontra na lista dos países afectados, que não tenham completado o período de quarentena (14 dias), devem permanecer na barra até completar os 14 dias. Findo este período, o Piloto de barra embarcará acompanhado por técnicos de saúde que procederão ao rastreio de toda a tripulação e só emitirão Certificado, permitindo a atracação, caso não seja detectado nenhum caso suspeito; Todos os restantes navios (incluindo os considerados directos) cujo tempo de trânsito entre o último Porto escalado e o Porto de entrada em Moçambique, seja superior a 14 dias, serão rastreados depois da atracação e só iniciarão a operação mediante a emissão do Certificado da Saúde; Nenhum membro da Tripulação do Navio atracado é autorizado

After the emergence of COVID-19 in late 2019, in the Chinese city of Wuhan and its rapid spread worldwide and as part of the Government's guidelines for its prevention, the company Mozambique Ports and Railways (CFM) adopted a set of measures that are being complied with and strengthened in the Ports, Rail System, as well as in the company's production sectors. As an impact of these measures, the company's services are being provided, which will reduce the serious impacts on the global economy and its social effects for thousands of workers and their families.

Port System

For the Port System at national level, CFM decided, among other measures, to request the ship intending to call the port, the list of the 10 last port calls and to verify the transit time of the last port; for ships considered direct, i.e. whose port of departure is on the list of countries affected, which have not completed the quarantine period (14 days), they must remain in the bar until they complete the 14 days. At the end of this period, the pilotage will be accompanied by health technicians who will check the entire crew and will only issue a Certificate, allowing berthing if no suspect case is detected; All other vessels (including those considered direct) whose transit time between the last port of call and the port of entry into Mozambique is longer than 14 days, will be checked after berthing and will only start operating with the issue of the Health Certificate; No member of the crew of the ship at berth is authorised to disembark; No rubbish will be allowed from the ship; All personnel working



a desembarcar; Não será permitido a retirada de lixo do navio; Todo o pessoal que trabalha nos Portos (entre Pilotos do barco Rebocador, auxiliares e Taxadores) deve, obrigatoriamente, usar o material de protecção disponível nas suas unidades (Máscaras, Gel desinfec-tante e luvas); e Suspensão do uso do Bafómetro para o controlo de álcool aos Trabalhadores, apelando, para o efeito para a máxima responsabilidade.

Sistema Ferroviário

Para o Sistema Ferroviário (transporte de passa-geiros e mercadorias) a empresa garantiu a colocação de material de desinfecção (Gel desinfec-tante e tape-tes humedecidos com Hipoclorito de sódio ou álcool

at the Ports (including Tugboat Pilots, assistants and Taxers) must use the protective material available in their units (Masks, Sanitizing Gel and gloves); and Suspension of the use of Breathalyzer for the control of alcohol to Workers, appealing for this purpose to the maximum responsibility.

Railway System

For the Railway System (transport of passengers and goods) the company guaranteed the placement of disinfection material (Sanitizing gel and mats moistened with Sodium Hypochlorite or 70% alcohol), next to the Departure Stations of passenger trains, as well as in the Warehouses for the dispatch of goods;



a 70%), junto às Estações de partida de comboios de passageiros, bem como nos armazéns de despacho de mercadorias; Promoção de campanhas de sensibilização aos passageiros nas estações, com a ajuda dos profissionais de Saúde; Limitação de número de passageiros por carruagens nas Estações de origem; Colocação de panfletos/cartazes de sensibilização nas Estações, carruagens e outros locais de interesse público; e Apelar/incitar os utentes a limitarem as viagens de comboio (viajar em extrema necessidade). Em face da gravidade da situação que se verificou nos últimos meses, a Empresa interrompeu a circulação de comboios em algumas linhas e introduziu a obrigatoriedade de uso de máscaras para todos passageiros e a tripulação.

Protecção dos colaboradores

Em prol da protecção dos colaboradores, o CFM assegura o uso de material de protecção (máscaras, gel desinfectante e luvas) a todos os colaboradores que têm contacto directo e constante com o público. Relativamente ao uso dos refeitórios, aconselhou-se o uso de utensílios próprios para cada colaborador. Garantiu-se também a colocação, nos principais acessos dos edifícios e sectores de produção, do sistema de desinfecção das mãos (álcool a 70% ou gel desinfectante) e intensificação da limpeza, sobretudo nos pontos de possível contágio (maçanetas, balcões, corrimãos, entre outros). Foi suspenso o uso do bafómetro para o controlo de álcool aos trabalhadores, tendo-se apelado, para o efeito, máxima responsabilidade e evitar cumprimentos sociais por via do aperto de mãos, abraços e beijos, para além de se observar o distanciamento social.

De forma geral, a empresa assegurou e apelou a todos ao cumprimento das orientações divulgadas pelo Governo através do Ministério da Saúde em consonância com a Organização Mundial da Saúde (OMS) quanto à intensificação das medidas de higiene que vêm sendo amplamente divulgadas. 

Promoting awareness campaigns for passengers at stations, with the help of health professionals; Limiting the number of passengers per carriage at the stations of origin; Placing awareness flyers/cards at stations, carriages and other places of public interest; and Encouraging/inciting users to limit train journeys (travel only in extreme need). In view of the gravity of the situation in recent months, the Company has stopped the movement of trains on some lines and introduced mandatory masks for all passengers and crew.

Protection of staff

For the protection of staff, CFM ensures the use of protective material (masks, sanitizing gel and gloves) to all employees who have direct and constant contact with the public. Regarding the use of the canteens, the use of utensils specific to each employee was advised. It was also ensured that the hand disinfection system (70% alcohol or sanitizing gel) was placed at the main entrances to buildings and production sectors and that cleaning was intensified, especially at points of possible contamination (handles, counters, handrails, among others). The use of the alcohol control breathalyzer for workers has been suspended and, to this end, maximum responsibility has been called for and social greetings by shaking hands, hugging and kissing have been avoided in addition to keeping social distance.

In general, the company assured and called on everyone to comply with the guidelines disseminated by the Government through the Ministry of Health in line with the World Health Organization (WHO) regarding the intensification of hygiene measures that have been widely disseminated. 



Serviço ferroviário cumpre medidas de prevenção da COVID-19

Railway service complies with COVID-19 preventative measures

Por Benjamin Wilson

O serviço de transporte ferroviário prestado aos utentes pela Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) vem sendo realizado no estrito cumprimento das medidas de prevenção contra a pandemia do novo coronavírus, COVID-19, como forma de evitar algum tipo de contágio por parte dos seus utentes e colaboradores.

Diversas têm sido as medidas de prevenção que estão a ser observadas desde que foram dadas as primeiras orientações de prevenção pelo Chefe de Estado, Filipe Jacinto Nyusi. A Empresa começou a observar um conjunto de medidas para evitar o contágio dos seus clientes e colaboradores, as quais se traduziram na emissão de quatro comunicados para o esclarecimento dos utentes das suas instalações e dos meios circulantes.

Em relação ao transporte de passageiros, meios através dos quais se movimenta um grande número de pessoas, cuja cifra superava as 20 mil utentes diários, tem estado a ser acautelada a higienização das carruagens, assim como dos autocarros usados para a movimentação dos respectivos trabalhadores.

Logo que as carruagens chegam ao destino, equipas especializadas são accionadas para realizar a desinfecção de modo a que aqueles meios circulantes estejam preparados para transportar novos passageiros. Antes de efectuarem a compra do bilhete de passagem, as pessoas recebem orientações para desinfectar as mãos com gel.

Segundo deu a conhecer Adélio Dias, director de Comunicação e Imagem, em todas as estações foram instalados dispensadores com gel desinfectante para

By Benjamin Wilson

The CFM's rail transport service has been carried out in strict compliance of the measures to prevent the pandemic of the new coronavirus, COVID-19, as a way of avoiding any kind of transmission to its users and employees.

Several prevention measures have been implemented since the first prevention guidelines were given by the Head of State, Filipe Jacinto Nyusi. The Company has started implementing a set of measures to avoid contamination from its clients and employees, which resulted in the issuing of four notices clarifying the users of its facilities and surrounding areas.

Regarding passenger transport, means through which a large number of people move, whose number exceeded 20 thousand daily users, the hygiene of the carriages, as well as the buses used for the movement of their workers, has been taken care of.

As soon as the carriages arrive at their destination, specialised teams are deployed to carry out disinfection so that the circulating means are prepared to transport new passengers. Before buying a ticket, people are given instructions to disinfect their hands with gel.

Adélio Dias, Director of Communication and Image Office, said that dispensers with sanitizing gel have been placed at all stations so that users can sanitize their hands before entering the carriages. At the Maputo and Beira central stations, in addition to those containers, the handrails, common areas of the facilities, as well as the buses that transport CFM employees are regularly disinfected.



que os utentes possam ter a possibilidade de higienizar as mãos, antes de aceder às carruagens. A nível das estações centrais de Maputo e da Beira, para além daqueles recipientes, são regularmente desinfectados os corrimãos, espaços comuns das instalações, bem como os autocarros que fazem o transporte dos colaboradores activos do CFM.

Aos maquinistas, cobradores e os elementos da polícia é exigido o uso máscaras durante as deslocações e em cada carruagem os passageiros são convidados a recorrer àqueles meios de protecção.

De referir que um dos primeiros comunicados emitidos pela empresa convidava as pessoas a realizarem viagens através dos comboios somente em caso de extrema necessidade, como forma de assegurar que não se verificassem enchentes naquele tipo de transporte.

No período da tarde, a empresa tem reforçado os mecanismos para a venda de bilhetes, numa medida que visa descongestionar as bilheteiras e evitar a ocorrência de aglomerados. Cada estação possui uma quota para a venda de bilhetes de modo a assegurar um rigoroso controlo do número de passageiros que são transportados nos comboios.

No que diz respeito aos gabinetes e sectores de trabalho, estão a ser observadas as medidas de arejamento durante o período laboral, do distanciamento social, assim como do estabelecimento de escalas rotativas entre os colaboradores da empresa. ▲

Drivers, ticket sellers and police officers are requested to wear masks during their journeys and in each carriage, passengers are invited to use those protective means.

It should be noted that one of the first communications issued by the company invited people to travel by train only in cases of extreme need, as a way of ensuring that no crowded transportation would occur in that mean of transport.

During the afternoon, the company has strengthened ticketing mechanisms to relieve box office congestion and prevent crowds. Each station has a quota for ticket sales so as to ensure strict monitoring of the number of passengers carried on trains.

Regarding offices and sectors of work, the measures such as airing it during the working period, social distancing, as well as the establishment of rotating work schedules among the company's employees are being complied with..▲



Medidas anti-Covid19:

Comboios de longo curso foram suspensos

Presentemente, a nível dos CFM-SUL a empresa está a realizar comboios no raio da cintura urbana de Maputo, tendo cancelado ligações de longo curso e fixado o limite para Matola Gare, Boane e Marracuene, de modo a assegurar que muitas pessoas possam usar aquele meio de transporte para alcançar os respectivos postos de trabalho. De realçar que, para a satisfação de crescente demanda de passageiros, a empresa introduziu uma segunda carreira que tem como destino a zona da Matola Gare.

No que diz respeito ao CFM-Centro, o comboio que estabelecia a habitual ligação Beira-Moatize só tem realizado deslocações até à região de Dondo, na província de Sofala, assim como está restringida a circulação que era efectuada para Marromeu e a fronteira de Machipanda.

Número de lugares foi reduzido

A aplicação das medidas de prevenção levou igualmente à redução do número de passageiros transportados, passando uma carruagem da terceira classe, que habitualmente carregava perto de 150 pessoas, a levar 1/3 deste número, ou seja uma média de 50 passageiros, observando os limites de distância impostos no actual nível 3.

Parte significativa das carruagens que eram usadas para realizar o transporte de longo curso têm estado a ser alocadas nos comboios urbanos ao nível dos CFM-Sul de forma a permitir que seja transportado um maior número de passageiros face à observância do limite de pessoas em cada meio circulante.

Os serviços de transporte de passageiros têm assegurado que, em virtude das limitações de espaço, não se verifique que existam pessoas que fiquem privadas de efectuar as deslocações nos comboios realizados diariamente pela empresa CFM.

Ainda no que respeita ao CFM-Sul, para os comboios matinais inicialmente foram alocadas 44 carruagens e o número de passageiros transportados têm vindo a registar uma variação ao longo das semanas devido à vigência do presente Estado de Emergência. Depois de inicialmente ter arrancado com uma taxa de ocupação acima de 100 por cento, com uma média de 64 passageiros por carruagem, nas semanas subsequentes devido à imposição até 1/3 de ocupações, a cifra sofreu uma redução para níveis entre 89 e 71 por cento.

Nas primeiras quatro semanas de operação foram realizados 260 comboios, sendo que a média de passageiros por carruagem foi de 47 pessoas, numa taxa de ocupação de 82 por cento e com um total de 116.425 lugares oferecidos. Ao todo, e no período em referência, foram transportados 95.424 passageiros para os destinos urbanos que a empresa CFM realiza a nível da região Sul. ▀

Anti-Covid 19 measures

Long-distance trains have been suspended

Currently, at the CFM South level, the company is running trains in the urban belt of Maputo, having cancelled long distance connections and set the limit for Matola Gare, Boane and Marracuene, in order to ensure that many people can use that means of transport to reach their respective jobs. It should be noted that in order to satisfy the growing demand of passengers, the company has introduced a second career which has as destination the Matola Gare area.

As far as CFM-Center is concerned, the train that established the usual Beira-Moatize link has only been travelling to the Dondo region, in Sofala province, as well as the movement that was made to Marromeu and the Machipanda border is restricted.

Number of seats has been reduced

The implementation of prevention measures has also led to a reduction in the number of passengers carried, with a third-class carriage, which used to carry almost 150 people, taking 1/3 of that number, i.e. an average of 50 passengers, within the distance limits imposed at the current level 3.

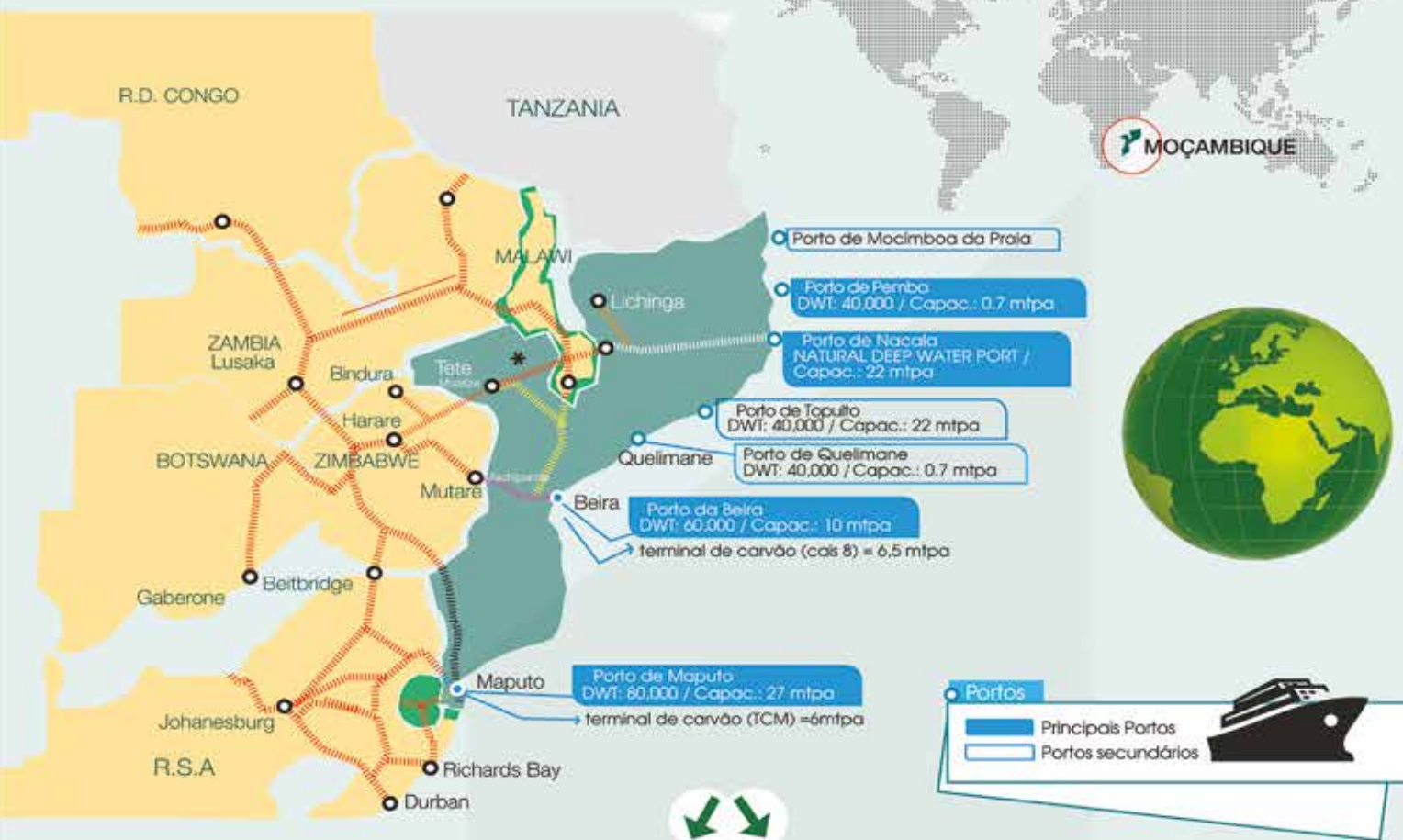
A significant proportion of the carriages that were used to carry long distance transport have been allocated to urban trains at CFM-South level in order to allow more passengers to be carried in relation to compliance with the limit of people in each circulating environment.

The passenger transport services have ensured that, due to space limitations, there are no people deprived of travelling on the trains carried out daily by the CFM company.

Also, with regard to CFM-South, 44 carriages were initially allocated to the morning trains and the number of passengers carried has been changing over the weeks due to the present State of Emergency. After initially starting with an occupancy rate above 100 per cent, with an average of 64 passengers per carriage, in the following weeks due to the enforcement of up to 1/3 occupancy, the number has been reduced to levels between 89 and 71 per cent.

In the first four weeks of operation 260 trains were run, with an average of 47 passengers per carriage, with an occupancy rate of 82 per cent and a total of 116.425 seats offered. In all, and in the period in question, 95.424 passengers were transported to the urban destinations that CFM company operates in the Southern region.

LOCALIZAÇÃO GEOESTRÁTÉGICA



DISTÂNCIAS COMPARATIVAS ENTRE OS CORREDORES REGIONAIS (KMS)

CORREDOR	EXTREMOS DO CORREDOR	SECÇÕES DA REDE	TOTAL DO CORREDOR
Beira	Lubumbashi (DRC) - Beira	DRC-DRC-204 DRC-DRC-198 DRC-DRC-198 DRC-DRC-198	2327
Beitbridge	Lubumbashi (DRC) - Durban	DRC-DRC-204 DRC-DRC-198 DRC-DRC-198 DRC-DRC-198	3188
Pondoland	Lubumbashi (DRC) - Durban	DRC-DRC-204 DRC-DRC-198 DRC-DRC-198 DRC-DRC-198	3316
Beira-Solomon	Lubumbashi (DRC) - Beira-Solomon	DRC-DRC-204 DRC-DRC-198 DRC-DRC-198 DRC-DRC-198	2340
Goba	Maputo (Swaziland) - Maputo	Swaziland-204 Swaziland-198 Swaziland-198 Swaziland-198	226
Umpopo	Lubumbashi (DRC) - Maputo	DRC-DRC-204 DRC-DRC-198 DRC-DRC-198 DRC-DRC-198	2533
Resano Garcia	Komatipoort (RSA) - Maputo	DRC-DRC-204 DRC-DRC-198 DRC-DRC-198 DRC-DRC-198	101
Richards Bay	Komatipoort (RSA) - Richards Bay	DRC-DRC-204 DRC-DRC-198 DRC-DRC-198 DRC-DRC-198	446

Linhas Ferroviárias	Extensão	Capacidade
Linha de Ressano Garcia	88 Km	15 MTPA
Linha de Goba	74 Km	7 MTPA
Linha de Umpopo	522 Km	6 MTPA
Linha de Salomanga (Ramat)	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 Uchinga	262 Km	0.2 MTPA
* Moatize Nacala via Molawi	913Km	18 mtpa
Bindura Nacala via Moatize	1308Km	
Harare Nacala via Moatize	1329Km	



Cabotagem volta a ser opção no País

Cabotage back as option in the country

Um quadro legal para a revitalização do serviço de cabotagem marítima em Moçambique deverá ser aprovado pelo Governo, dando corpo a uma das prioridades definidas para este ano, no âmbito do transporte marítimo de mercadorias.

A legal framework for revitalising the maritime cabotage service in Mozambique should be approved by the government, giving substance to one of the priorities defined for this year, in the field of maritime freight transport.

Fonte do Ministério dos Transportes e Comunicações assegurou que a comissão - encarregue de elaborar a proposta do documento - já está a trabalhar na recolha de subsídios para o seu enriquecimento, esperando-se que a sua versão final esteja pronta brevemente, para depois ser submetida ao Conselho de Ministros para aprovação.

Decorreu em Maputo um encontro de reflexão envolvendo técnicos da área do transporte marítimo, e não só, com o objectivo de colher sensibilidades para que o documento final seja o mais aprofundado possível.

A minuciosidade que se exige na preparação do referido documento visa criar um maior conforto ao sector privado, que se pretende seja o principal actor no processo de revitalização do serviço de cabotagem no país.

A Confederação das Associações Económicas de Moçambique (CTA) recomendou, através de um estudo publicado no ano passado, a revisão do quadro legal e a concepção de uma estratégia e plano de acção que tornem a cabotagem marítima um factor gerador e parte das dinâmicas do crescimento socioeconómico do país.

A source from the Ministry of Transport and Communications has assured that the commission in charge of drafting the document is already working on the gathering of grants for its enrichment, and its final version is expected to be ready shortly and then submitted to the Council of Ministers for approval.

A reflection meeting took place in Maputo involving technicians from the maritime transport area and beyond, with the aim of raising awareness so that the final document is as in-depth as possible.

The meticulousness required in the preparation of the said document is aimed at creating greater comfort for the private sector, which is intended to be the main actor in the process of revitalising the cabotage service in the country.

The Confederation of Mozambique's Economic Associations (CTA) recommended, through a study published last year, the review of the legal framework and the design of a strategy and action plan to make maritime cabotage a generator factor and part of the country's socio-economic growth dynamics.

This recommendation by the private sector comes from the recognition that despite having a coastline of approximately 2,700 kilometres in length, Mozambique

Esta recomendação do sector privado surge do reconhecimento de que apesar de dispor de uma costa de aproximadamente 2.700 quilómetros de extensão, Moçambique não está a aproveitar devidamente este potencial para o transporte de pessoas e bens entre o norte e sul do País.

A cabotagem marítima torna-se mais importante ainda, particularmente, no período chuvoso, em que, em algumas vezes, a ligação rodoviária entre as várias regiões fica interrompida devido a inundações e ao corte de rodovias, dificultando o transporte de bens, o que acaba por provocar a ruptura de stocks e a consequente escalada de preços dos produtos básicos.

Em princípios deste ano, o Governo manifestou que a cabotagem tem inúmeras vantagens, destacando, entre elas, a redução dos preços de transporte de mercadorias e a consequente redução dos preços dos produtos no seu destino, além da manutenção da coesão nacional, através da ligação Norte-Sul, que actualmente se faz apenas por estrada.

Outra vantagem da cabotagem é a possibilidade de aumento de produtividade, uma vez que os produtores passarão a ter um acesso mais facilitado aos potenciais mercados. ▴

is not taking full advantage of this potential for the transport of people and goods between the north and south of the country.

Maritime cabotage becomes even more important, particularly in the rainy season, when road links between the various regions are sometimes interrupted due to flooding and the cutting of roads, making it difficult to transport goods, which ends up causing stock ruptures and the consequent escalation of prices of essential goods.

At the beginning of this year, the government expressed that cabotage has innumerable advantages, highlighting, among them, the reduction of goods transport prices and the consequent reduction of the prices of products at their destination, in addition to maintaining national cohesion, through the North-South link, which is currently only done by road. Another advantage of cabotage is the possibility of increasing productivity, since producers will have easier access to potential markets. ▴



DESEMPENHO 2015 – 2019

CFM mantém tendência crescente

PERFORMANCE 2015 - 2019

CFM maintains growing trend

Os resultados operacionais do CFM, nos últimos cinco anos, revelam um quadro ascendente de crescimento do Manuseamento de Carga Portuária e Transporte Ferroviário de Carga e de Passageiros.

Carga portuária

Dados cumulativos indicam que foram manuseadas um total de 202.631,2 mil toneladas de carga diversa nos oito portos de Moçambique, nomeadamente, Maputo, Beira, Nacala, Nacala-a-Velha, Topuito, Quelimane, Pemba e Mocímboa da Praia. Destaca-se o Porto de Maputo o que mais carga manuseou com um total de 73.025,7 equivalente a 36%, seguido do Porto da Beira com 57.455,8, equivalente a 28,35%, e em terceiro lugar o Porto de Topuito com 37.559 mil toneladas, equivalente a 18,5%.

CFM's operating results in the last five years reveal a growing trend in Port Cargo Handling and Rail Cargo and Passenger Transportation.

Port Cargo

Cumulative data indicate that a total of 202,631.2 thousand tonnes of diverse cargo were handled in the eight ports of Mozambique, namely, Maputo, Beira, Nacala, Nacala-a-Velha, Topuito, Quelimane, Pemba and Mocímboa da Praia. Maputo Port is the one that handled the most cargo with a total of 73,025.7 equivalent to 36%, followed by Port of Beira with 57,455.8 equivalent to 28.35%, and in third place Topuito Port with 37,559 thousand tons equivalent to 18.5%.

Rail Cargo

Regarding Rail Cargo, from 2015 to 2019 CFM transported 95,934.1 thousand tons of diverse cargo



Carga ferroviária

No concernente ao Transporte Ferroviário de Carga, de 2015 a 2019 os CFM transportaram 95.934,1 mil toneladas de carga diversa nas linhas férreas da zona Sul 39.053, correspondente a 40,7%, linhas da zona Centro 16.532,8, correspondente a 17,2%, e linhas da zona Norte 40.348,3, correspondente a 42%.

Transporte ferroviário de passageiros

De 2015 a 2019, em termos de transporte de passageiros, os CFM transportaram um total de 34.693.824 de passageiros em todas as linhas nacionais. Na zona Sul foram transportados 27.425.830, correspondente a 79%, na zona centro 5.366.604, correspondente a 15,4%, e na zona Norte, com a Linha Nacala Porto concessionada à CDN no âmbito de Parceria Público-Privada, a Empresa CFM transportou 1.900.390 passageiros na Linha Cuamba - Lichinga, correspondente a 5,47%.

Distribuição de carga portuária e ferroviária

Em termos de distribuição pela origem e pelo destino das cargas, a maior parte da carga é nacional com um peso de 58% do total de carga manuseada nos oito portos. No estrangeiro, o maior utilizador dos portos nacionais é a República da África do Sul com cerca de 30%, seguida dos países do hinterland como o Malawi (3%), Zimbabwe (6%) e Zâmbia (3%). No transporte ferroviário de carga, Moçambique é o CFC maior utilizador com 57%, seguido da África do Sul com 37% e os países do hinterland, nomeadamente o Malawi, Zimbabwe e E-Swatini com 2% cada. ▲

in the railway lines of the South Zone 39,053, corresponding to 40.7%, lines of the Center Zone 16,532.8, corresponding to 17.2%, and lines of the North Zone 40,348.3, corresponding to 42%.

Rail Passenger Transportation

From 2015 to 2019, regarding passenger transport, CFM carried a total of 34,693,824 passengers on all national lines. In the South zone 27,425,830 passengers were transported, corresponding to 79%, in the Central zone 5,366,604, corresponding to 15.4%, and in the North zone, with the Nacala Port Line concessioned to CDN as part of a Public-Private Partnership, CFM Company transported 1,900,390 passengers on the Cuamba - Lichinga Line, corresponding to 5.47%.

Port and Rail Cargo Distribution

Regarding the distribution by origin and destination of cargoes, most of the cargo is national with a weight of 58% of the total cargo handled in the eight ports. From abroad, the largest user of domestic ports is the Republic of South+ Africa with about 30%, followed by hinterland countries such as Malawi (3%), Zimbabwe (6%) and Zambia (3%). In rail cargo transport, Mozambique is the largest user with 57%, followed by South Africa with 37% and the hinterland countries, namely Malawi, Zimbabwe and E-Swatini with 2% each. ▲



Movimentando milhares de pessoas com responsabilidade

Transporting thousands of people with responsibility

Sob lema “Movimentando Pessoas e Bens”, o CFM transporta, com orgulho e responsabilidade, milhares de pessoas nas zonas rurais e interurbanas, contribuindo para o desenvolvimento das famílias moçambicanas. Trata-se de um acto que se enquadra na responsabilidade social da Empresa, uma vez que comparticipa com 85% do custo da passagem, cabendo ao passageiro apenas os restantes 15%.

Ao nível da zona Sul, a Empresa CFM realiza comboios diários de passageiros nas linhas de Goba, Ressano Garcia e Limpopo. Para além do serviço de longo curso, a Empresa realiza um serviço interurbano de passageiros, que liga a cidade de Maputo à Matola-gare e Marracuene, garantindo assim a circulação de milhares de pessoas e bens.

Na zona Centro, os comboios de passageiros interligam, semanalmente, a cidade da Beira à vila carbonífera de Moatize, na província de Tete. Noutra rota diária, o comboio contempla a vila açucareira de Marromeu ligando Dondo – Muanza – Inhaminga, onde é tido como o transporte mais seguro no Baixo-Zambeze.

A Empresa encontra-se comprometida no provimento de mais meios para realizar este serviço essencial para a população com as necessárias comodidade, segurança e eficiência. É neste sentido que foram adquiridos, ainda este ano, mais carruagens novas e automotoras para passageiros das zonas Sul e Centro. Trata-se de um desafio complexo em virtude dos crescentes custos que esta operação acarreta, mas o CFM aposta na responsabilidade neste domínio de serviço público. ▲

Under the slogan “Transporting People and Goods”, CFM proudly and responsibly carries thousands of people in rural and intercity areas, contributing to the development of Mozambican families. This is an act that is part of the company’s social responsibility, since it contributes with 85% of the cost of the ticket, with the passenger being responsible for the remaining 15% only.

At the southern zone level, the CFM Company runs daily passenger trains on Goba, Ressano Garcia and Limpopo lines. In addition to the long-distance service, the company runs an intercity passenger service, which connects the city of Maputo to Matola-Gare and Marracuene, thus guaranteeing the circulation of thousands of people and goods.

In the Central zone, the passenger trains connect, weekly, the city of Beira to the coal town of Moatize, in the province of Tete. In another daily route, the train contemplates the sugar village of Marromeu connecting Dondo - Muanza - Inhaminga, where it is considered the safest transport in Lower Zambeze.

The Company is committed to providing more means to carry out this essential service for the population with the necessary comfort, safety and efficiency. It is in this sense that more new and self-propelled carriages have been purchased this year for passengers in the Southern and Central areas. This is a complex challenge due to the increasing costs that this operation entails, but CFM is committed to responsibility in this area of public service. ▲



Chegada do primeiro navio Panamax ao Porto da Beira confirma sua capacidade

Arrival of first Panamax vessel at Port of Beira confirms its capacity

O Porto da Beira está a crescer cada vez mais em termos de popularidade, não apenas através das chamadas regulares de navios, mas também devido ao tamanho dos navios porta-contentores atracados no porto. Esse facto foi confirmado a 13 de Maio deste ano, quando o MSC Gina se tornou o primeiro navio Panamax a fazer a escala no porto daquela cidade.

The Port of Beira is growing more and more in popularity, not only through regular calls from ships, but also due to the size of container ships docked at the port. This was confirmed on May 13, this year, when MSC Gina became the first Panamax ship to dock at the port of Beira.

O navio de 260 metros, com a bandeira do Panamá e a capacidade para 4056 TEUs também possui importância regional para o frete marítimo, confirmando os relatórios que a Freight News recebeu sobre o crescimento do volume de carga no interior do Corredor da Beira, no Zimbabwe.

Isso também foi confirmado em várias ocasiões por Mike Fitzmaurice, da Federação das Associações de Transporte Rodoviário da África Oriental e Austral (Fesarta).

De acordo com o executivo-chefe da Fesarta, as ineficiências de longa data experimentadas no porto de Durban estão cada vez mais a forçar as embarcações com carga destinada a países sem costa marítima, como a Zâmbia e a República Democrática do Congo (RDC) a fazer escala na Beira, em vez de Durban.

The 260-metre Panama-flagged vessel with a capacity of 4056 TEUs is also of regional importance for sea freight, confirming the reports Freight News received on the growth of cargo volume within the Beira Corridor in Zimbabwe.

This has also been confirmed on several occasions by Mike Fitzmaurice of the Federation of Eastern and Southern African Road Transport Associations (Fesarta).

According to Fesarta's Chief Executive, long-standing inefficiencies in the port of Durban are increasingly forcing ships with cargo destined for landlocked countries such as Zambia and the Democratic Republic of Congo (DRC) to call at Beira instead of Durban.

The increase in road freight on the Corridor can also be seen in the impact it has had on the border crossing between Machipanda in Mozambique and Mutare in Zimbabwe, a crossing that has found itself in difficulties, suffering severe congestion due to the



O aumento do frete rodoviário no Corredor também pode ser visto no impacto que teve no posto de fronteira entre Machipanda, em Moçambique, e Mutare, no Zimbabwe, uma travessia que se viu em dificuldades, registrando um forte congestionamento por falta de capacidade e habilidade de triagem da Covid-19.

A visita do MSC Gina reafirma os sentimentos que Jan de Vries, director executivo da Cornelder de Moçambique, compartilhou com os representantes da indústria de frete da África Austral no início deste ano, quando, durante uma visita de *marketing* a Joanesburgo e à Cidade do Cabo, disse que a empresa estava empenhada em expandir o perfil de frete do porto.

Uma das questões referidas por Jan de Vries foi a componente da dragagem do canal de acesso e bacia de manobras, que há muito tem sido vista como um impedimento para a capacidade de atracação de navios de grande calado no Porto da Beira. Assim, o Porto da Beira provou que a bacia do porto e as questões preliminares tinham sido tratadas com sucesso.

De Vries afirmou que o MSC Gina fazia parte do serviço expresso da MSC na África Oriental, que apresentava uma rota de Colombo, no Sri Lanka, descendo a costa de Mombasa para Dar es Salaam e passando por Durban, antes de virar para o sentido norte.

“Agora, essa rota também inclui o Porto da Beira. Com a escala no porto, o MSC Gina cria confiança para o transporte de mercadorias no Corredor da Beira e é nossa intenção que navios desse tamanho, que escalam o porto, se tornem uma característica regular”, afirmou. ▲

lack of capacity and screening ability for Covid-19.

MSC Gina’s visit reaffirms the feelings that Jan de Vries, managing executive director of Cornelder of Mozambique, shared with representatives of the southern African freight industry earlier this year when, during a marketing visit to Johannesburg and Cape Town, he said the company was committed to expanding the port’s freight profile.

One of the issues mentioned by Jan de Vries was the dredging component of the access channel and maneuver basin, which has long been seen as an impediment to the berthing capacity of high-draught ships at the Port of Beira. Thus, the Port of Beira proved that the harbour basin and preliminary issues had been successfully addressed.

De Vries said that MSC Gina was part of the MSC East Africa express service, which presented a route from Colombo in Sri Lanka down the coast from Mombasa to Dar es Salaam and through Durban before turning north.

“This route now also includes the Port of Beira. With the call at the port, MSC Gina creates confidence for the transport of goods in the Beira Corridor and it is our intention that ships of this size calling at the port become a regular feature,” he said. ▲



O sucesso dos projectos de desenvolvimento de infraestruturas

The success of infrastructure development projects

No quadro da gestão estratégica empresarial, concretamente no desenvolvimento de infraestruturas ferro-portuárias, o CFM acolhe com muita satisfação os resultados alcançados nos últimos tempos. A concretização do Plano Estratégico para o triénio 2018- 2020, que previa efectuar em três anos, possibilitou a aquisição de uma série de equipamentos, a construção e/ou reabilitação de infraestruturas ferro-

portuárias. No âmbito da gestão estratégica empresarial, especificamente no desenvolvimento de infraestruturas ferro-portuárias, o CFM acolhe com grande satisfação os resultados alcançados recentemente. A implementação do Plano Estratégico para o triénio 2018-2020, planeado para ser realizado em três anos, possibilitou a aquisição de uma série de equipamentos, a construção e/ou reabilitação de infraestruturas ferro-



viárias bem como a aquisição de material circulante, num investimento com fundos próprios cifrado em 2.9 mil milhões de meticaís. Nesse contexto, diversos projectos foram desenvolvidos com sucesso nas regiões Norte, Centro e Sul.

Um dos melhores contribuintes para os cofres do Estado

Em face do seu crescimento, a Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique destaca-se, nos últimos anos, como um dos principais contribuintes para os cofres do Estado, através de pagamento de impostos (que inclui INSS, IRPS, IRPC), ficando somente atrás do Banco de Moçambique.

Só para se ter uma ideia, em 2017, de um total de 11 empresas, o CFM teve uma contribuição de 5.631,9 milhões de meticaís, e no ano seguinte, 2018, devido a vários factores conjunturais, a contribuição foi de 2.924,5, correspondentes a 8,9 por cento, segundo dados da Conta Geral do Estado referente àquele ano. E, em 2019, a contribuição em forma de impostos situou-se em 2.834,2 milhões de meticaís.

O CFM registou um crescimento no que diz respeito às quantidades de carga manuseada, passando de cerca de seis milhões de toneladas métricas, em 2017, para mais de sete milhões, em 2018, o que representa um incremento na ordem dos 19 por cento. Essa cifra permitiu à Empresa atingir um lucro no montante de 18.8 biliões de meticaís.

Ao todo, em 2018, incluindo as duas concessionárias da região Norte, foram transportadas cerca de 23.7 milhões de toneladas líquidas, o que corresponde a um crescimento de 6.4 por cento da realização de 2017, que se fixou em 22.3 milhões de toneladas líquidas.

No geral, e naquele ano, o sistema portuário registou um crescimento de 5.5 por cento, atingindo cerca de 46 milhões de toneladas métricas manuseadas contra cerca de 44 milhões, em 2017.

Já nos serviços em terra, especificamente no sistema ferroviário, nos corredores sob gestão da CFM Sul e Centro, foram transportados cerca de 11.4 milhões de toneladas líquidas, superando o plano em cerca de nove por cento, e tiveram uma variação positiva de cerca de dois por cento do transportado em 2017, que ficou em cerca de 11.1 milhões de toneladas líquidas.

own funds amounting to 2.9 billion meticaís. In this context, several projects were successfully developed in the Northern, Central and Southern regions.

One of the best contributors to the State coffers

In view of its growth, the Company Mozambique Ports and Railways has stood out in recent years as one of the main contributors to the state coffers, through tax payments (which include INSS, IRPS, IRPC), second only to the Bank of Mozambique.

Just to get an idea, in 2017, of a total of 11 companies, CFM had a contribution of 5,631.9 million meticaís, and in the following year, 2018, due to various economic factors, the contribution was 2,924.5, corresponding to 8.9 percent, according to data from the General State Account for that year. And in 2019, the contribution in taxes was 2,834.2 million meticaís.

CFM recorded growth in the quantities of cargo handled, rising from around six million metric tons in 2017 to more than seven million in 2018, an increase of around 19 percent. That figure allowed the company to make a profit of 18.8 billion meticaís.

Altogether, in 2018, including the two concessionaires in the northern region, around 23.7 million net tons were transported, which is 6.4 percent more than in 2017, which stood at 22.3 million net tons.

Overall, in that year the port system saw growth of 5.5 percent, reaching around 46 million metric tons handled, compared to around 44 million in 2017.

In ground services, specifically in the rail system, in the corridors managed by CFM South and Center, around 11.4 million net tons were transported, surpassing the plan by around nine percent, and had a positive variation of around two percent of what was transported in 2017, which stood at around 11.1 million net tons.

Purchase of carriages, locomotives, wagons and other equipment

In 2018 alone, CFM made an investment of around



Aquisição de carruagens, locomotivas, vagões e outros equipamentos

Só em 2018, o CFM fez um investimento na ordem dos 95 milhões de dólares para a aquisição de carruagens, locomotivas, vagões e equipamento ferroviário moderno, com vista a reforçar a sua capacidade de logística de transporte e garantir um melhor manuseamento de cargas e transporte de pessoas.

Ainda no âmbito do Plano Estratégico, para reforçar a capacidade de reboque, a Empresa adquiriu 300 vagões e seis locomotivas para o transporte de cargas, destinados exclusivamente para a Linha de Ressano Garcia.

Este investimento permitiu reposicionar a Empresa como actor estratégico para o transporte de carga vinha da África do Sul e de outros países, que transita no território nacional até aos portos de Maputo e da Matola, numa altura em que se regista um aumento de trânsito de camiões, sobretudo na EN4, sentido África do Sul-Ressano Garcia-Porto de Maputo, facto que tem causado grandes transtornos na circulação rodoviária.

Tendo em vista continuar a contribuir para a solução definitiva desta situação, em alinhamento com outras entidades (principalmente com as Alfândegas), o CFM está a construir um porto seco, em Ressano Garcia, para onde os camiões poderão descarregar, e, de lá, as cargas serão colocadas em vagões com destino aos portos de Maputo e/ou da Matola. ▀

US\$95 million to purchase modern railway carriages, locomotives, wagons and equipment in order to strengthen its transport logistics capacity and ensure better cargo handling and transport of people.

Also, as part of the Strategic Plan, to boost towing capacity, the company purchased 300 wagons and six locomotives for freight transport, destined exclusively for the Ressano Garcia line.

This investment has allowed the company to reposition itself as a strategic player for freight transport from South Africa and other countries, which transits the national territory to the ports of Maputo and Matola, at a time when there is an increase in the transit of trucks, especially on the EN4, towards South Africa-Ressano Garcia-Port of Maputo, a fact that has caused great disturbance to road traffic.

In order to continue to contribute to the definitive solution of this situation, in alignment with other entities (mainly Customs), CFM is building a dry port, at Ressano Garcia, to which the trucks will be able to unload, and from there the cargo will be placed in wagons destined for the ports of Maputo and/or Matola. ▀



A nova Era do CFM

Concessão de infraestruturas ferro-portuárias gera ganhos

CFM's New Era

Rail-port infrastructure concession leads to profits

Após a crise que se seguiu aos 16 anos de guerra civil, em que parte da linha e equipamentos, como locomotivas, vagões e carruagens, ficaram completamente destruídos, a Empresa Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) conseguiu reerguer-se graças ao sucesso do Programa de Reestruturação Institucional e Empresarial, bem como à sua visão orientada para o futuro, que permitiu a recuperação dos principais corredores e a viabilização dos portos, por via de concessões que trouxeram grandes benefícios, dentre os quais a modernização e transferência de tecnologia.

After the crisis that followed 16 years of civil war, in which part of the line and equipment such as locomotives, wagons and carriages were completely destroyed, the Mozambique Railway Company (CFM) was able to get back on its feet thanks to the success of the Institutional and Business Restructuring Programme, as well as to its forward-looking vision, which enabled the recovery of the main corridors and the viability of the ports, through concessions that brought great benefits, including modernisation and technology transfer.

Pelo seu papel central no desenvolvimento do País, a Empresa Caminhos de Ferro de Moçambique foi a principal vítima, tanto da Guerra dos 16 Anos, quanto da Guerra de Ian Smith, que concentraram esforços na sabotagem e destruição da linha e do seu património, com vista a quebrar a espinha dorsal da economia, que eram os caminhos-de-ferro.

Quando a guerra terminou, os Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique haviam perdido homens,

Because of its central role in the country's development, Mozambique Ports and Railways Company was the main victim of both the 16 Years War and the Ian Smith War, which focused efforts on sabotaging and destroying the line and its heritage in order to break the backbone of the economy, which were the railways.

By the time the war was over, Mozambique Ports and Railways had lost men, most of the lines and many pieces of equipment, especially dozens of locomotives, carriages and wagons destroyed during the



grande parte das linhas e muitos equipamentos, com destaque para dezenas de locomotivas, carruagens e vagões destruídos durante os 16 anos.

“Nós tínhamos perdido tráfego, porque fomos vítimas, digo, a maior vítima da guerra, tirando o próprio país, o que fragilizou os Caminhos de Ferro de Moçambique. Lembro-me do dia em que perdemos mais de 40 locomotivas, queimadas de uma só vez, no Massacre de Inhamitanga. Durante a guerra, perdemos muitos técnicos e maquinistas. Perdemos cargas, clientes e depois chegamos a um ponto em que tínhamos pessoal a mais, e só sobrevivemos porque tínhamos carga cativa, aquela que sempre aparece. Aqui tínhamos, por exemplo, 20 ou 25 mil contentores que eram destinados ao Porto de Maputo. Então, essa receita ajudava a subsidiar o défice que tínhamos”, recorda Alberto Elias, antigo gestor da empresa, que, dentre vários cargos, já foi director comercial do CFM e director do Porto de Maputo.

As duas guerras não tiveram somente impacto do ponto de vista de destruição, mas também em termos de credibilidade da empresa e do País ao nível da região, o que acabou por desviar parte do tráfego dos países do Interland para portos de outros países, levantando implicações bastante negativas do ponto de vista financeiro.

16 years.

“We had lost traffic because we were victims, meaning, the biggest war victim, apart from the country itself, which weakened Mozambique Ports and Railways. I remember the day when we lost more than 40 locomotives, burned at once, in the Inhamitanga Massacre. During the war, we lost many technicians and drivers. We lost loads, customers and then we reached a point where we had too many people, and we only survived because we had captive cargo, the one that always appears. Here we had, for example, 20 or 25 thousand containers that were destined to the Port of Maputo. So that revenue helped to subsidize the deficit that we had,” recalls Alberto Elias, the company’s former manager, who, among several positions, was CFM’s sales manager and manager of the Port of Maputo.

The two wars not only had an impact from the point of view of destruction, but also in terms of the credibility of the company and the country in the region, which ended up diverting part of the traffic from the Interland countries to ports in other countries, with very negative implications from a financial point of view.



“Perdemos a confiança dos clientes, e tínhamos que fazer essa recuperação, e, por outro lado, tínhamos muitos trabalhadores que já não tinham função, e não havia moral nenhuma de os mandar embora ou de reestruturá-los como excedentários, porque eles tinham sido fiéis à empresa, e em qualquer circunstância estiveram prontos para dar seu o contributo”, revela Alberto Elias.

Programa de Reestruturação Institucional e Empresarial: uma virada de página

Nessa altura, os CFM tinham uma massa laboral estimada em mais de 19 mil, por isso a empresa decidiu implementar, entre 1998 e 2005, um programa de reestruturação, e com a ajuda do Banco Mundial conseguiu fundos para levar a cabo um Estudo que culminou com o redimensionamento da Empresa ao nível da sua capacidade produtiva.

No fim do referido Estudo, mais da metade dos trabalhadores foi desvinculada, num processo que os beneficiava, através de pacotes de reinserção social. Alguns receberam o dinheiro todo da indemnização de uma só vez, alguns escolheram uma reforma, em que

“We lost the confidence of our customers, and we had to make that recovery, and, on the other hand, we had many workers who no longer had a job, and there was no morals at all to fire them or to restructure them as redundant, because they had been loyal to the company, and were always willing to make their contribution,” reveals Alberto Elias.

Institutional and Business Res- tructuring Programme: a turn of the page

At the time, CFM had an estimated workforce of more than 19,000, so the company decided to implement a restructuring programme between 1998 and 2005, and with the help of the World Bank, obtained funds to conduct a Study that culminated in the resizing of the company to its productive capacity.

At the end of the Study, more than half of the workers were laid off, in a process that benefited them, through social reinsertion packages. Some received all the compensation money at once, some chose retirement, where they would receive the money the normal way, and others decided on

iam receber o dinheiro nas formas normais e outros decidiram pela formação, e foram abraçar outras áreas, consoante as novas condições do mercado.

Recuperar a credibilidade e relançar a competitividade

A par do redimensionamento da massa laboral, que dos 19 mil passou para apenas oito mil, a Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique concessionou alguns dos principais portos do país, o que lhe permitiu recuperar a credibilidade e relançar a competitividade do País, atraindo, assim, grandes investimentos e negócios.

Um dos exemplos mais notórios do impacto positivo das concessões é o Porto de Maputo, que, em pouco tempo, conseguiu atrair capital, através de investimento externo, para a sua modernização, o que o tornou bastante competitivo, gerando receitas assinaláveis para o Estado.

“O próprio Estado recebe muito dinheiro dessa concessão. Valeu a pena a concessão, na medida em que conseguimos atrair investidores externos, e estes fizeram investimentos em modernização, melhoraram a frequência dos navios a usarem esta rota e fizeram o aprofundamento do canal. Nós tínhamos o canal 9.1, e passamos para 14.2. Começamos a ter mais navios que vêm directamente deixar as cargas aqui. Isto foi um grande ganho, porque, durante muito tempo, os navios vinham e deixavam os contentores em Durban, e era preciso um navio pequeno ir buscar para trazer aqui”, anota Alberto Elias, que, de entre várias funções no CFM, foi director do Porto de Maputo.

Com o aprofundamento do canal, actualmente, já entram navios de 80 mil toneladas, como é o caso dos “Panamá”, que vêm buscar mercadorias e minerais, como o carvão e ferro e vêm deixar o minério de alumínio e matéria-prima para a alimentação da Mozal e demais indústrias no País.

Tendo em conta o volume de investimento do CFM, tanto ao nível das diferentes linhas, quanto em termos de equipamentos ferro-portuários, Alberto Elias não tem dúvidas de que a Empresa continuará a crescer e a perpetuar-se como espinha dorsal do País, aumentando cada vez mais a sua contribuição para o PIB, que hoje se situa entre cinco e sete por cento. ▲

training, and went on to embrace other areas, depending on the new market conditions.

Regain credibility and relaunch competitiveness

Alongside the resizing of the workforce, which fell from 19,000 to only 8,000, Mozambique's Ports and Railways Company has concessioned some of the country's main ports, which has enabled it to regain credibility and relaunch the country's competitiveness, thus attracting large investments and business.

One of the most striking examples of the positive impact of the concessions is the Port of Maputo, which in a short time was able to attract capital, through foreign investment, for its modernisation, which made it very competitive, generating considerable revenues for the state.

“The State itself receives a lot of money from this concession. It was worth the concession as we were able to attract outside investors, and they made investments in modernisation, improved the frequency of ships using this route and deepened the channel. We had channel 9.1, and we moved to 14.2. We started to have more ships that come directly to leave their cargoes here. This was a big gain because for a long time the ships came and left the containers in Durban, and it took a small ship to get them here,” notes Alberto Elias, who was the manager of the Port of Maputo among several other positions at CFM.

With the deepening of the channel, ships of 80 thousand tonnes are now entering, as is the case of “Panama”, which come to collect goods and minerals such as coal and iron and leave the aluminum ore and raw material for Mozal and other industries in the country.

Taking into account CFM's investment volume, both at the level of the different lines and in terms of iron-port equipment, Alberto Elias has no doubt that the company will continue to grow and perpetuate itself as the country's backbone, increasing its contribution to the GDP, which today stands at between five and seven percent. ▲



Empresa adquire novas máquinas de manutenção de linhas

Company purchases new line maintenance machines

Em cumprimento do seu plano Estratégico 2018-2020, a Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique adquiriu, recentemente, novas máquinas modernas para a manutenção e melhor operacionalização das ferrovias das linhas das zonas centro e sul do País.

Trata-se de dois reguladores de balasto e duas atacadeiras que se destinam a regular a banqueta e a correcção da ferrovia, cuja entrada em funcionamento vai aumentar a capacidade de carregamento e velocidade dos comboios de mercadorias e passageiros nas linhas do Centro e Sul.

Para assegurar o manuseamento e manutenção das novas máquinas, 18 funcionários da Empresa CFM das zonas Centro e Sul, entre operadores de máquinas e técnicos de manutenção participaram, na cidade de Maputo, de 4 a 8 de Fevereiro, num curso de capacitação promovido pela empresa sul-africana fornecedora das máquinas.

Com esta capacitação, os técnicos dos CFM foram habilitados na operação e manutenção das máquinas, o que irá garantir o seu bom uso e a sua longevidade.

Antes de entrada em funcionamento deste equipamento, os comboios eram obrigados a circular em velocidades reduzidas, impedindo que houvesse mais comboios em circulação na mesma linha devido ao estado da mesma. Com a utilização destes meios mais modernos para a reparação e manutenção das linhas, os comboios poderão circular dentro das suas capacidades, facto que irá aumentar o número de comboios em circulação e, consequentemente, a produtividade da empresa.

In compliance with its 2018-2020 Strategic Plan, Mozambique Ports e Railways recently purchased new modern machinery for the maintenance and better operation of the railways in the central and southern areas of the country.

These are two ballast regulators and two tamers designed to regulate the berm and correct the railway, which will increase the loading capacity and speed of goods and passenger trains on the central and southern lines.

To ensure the handling and maintenance of the new machines, 18 CFM company employees from the Centre and South zones, including machine operators and maintenance technicians, took part in a training course promoted by the South African machine supplier in Maputo city from 4 to 8 February. With this training, CFM technicians were trained in the operation and maintenance of the machines, which will ensure its efficient use and longevity.

Before this equipment was brought into operation, trains were forced to run at low speeds, preventing more trains from running on the same line because of its condition. By using these more modern means of repairing and maintaining the lines, the trains will be able to operate within its capacity, which will increase the number of trains running and hence the productivity of the company. ▀



CFM investe na construção da fábrica de travessas no Dondo

CFM invests in the construction of the crossbar factory at Dondo

Uma nova fábrica de travessas do betão armado para linhas férreas e com equipamento altamente moderno encontra-se em pleno funcionamento na cidade do Dondo, em Sofala, tendo a Empresa Pública Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) investido aproximadamente 3,5 milhões de dólares norte-americanos.

Para o efeito, foram removidos todos os destroços da antiga fábrica, no âmbito de reconstrução da Linha

A new factory for reinforced concrete crossbars for railroads and with highly modern equipment is in full operation in the city of Dondo, Sofala, with state-owned company Mozambique Ports and Railroads (CFM) investing approximately US\$3.5 million.

To that end, all the wreckage of the old factory was removed as part of the reconstruction of the Machipanda Line, covering a total length of 317 kilometres, linking the port city of Beira to that border area with



de Machipanda, numa extensão total de 317 quilómetros, que liga a cidade portuária da Beira àquela zona fronteiriça com o vizinho Zimbabwe.

De acordo com o director da Brigada de Reconstrução da Linha de Machipanda, o eng. Sancho Quipiço Júnior, com uma fábrica totalmente nova e moderna, nos primeiros dois anos de actividade prevê-se a produção de cerca de 500 mil travessas que vão ser aplicadas na via.

Com capacidade instalada de produzir cerca de 20 mil travessas por mês, nos três anos subsequentes, estima-se o alcance de uma meta de 200 mil travessas especialmente para as obras de manutenção do Sistema Ferroviário da Beira, que compreende as linhas férreas de Sena e de Machipanda, numa extensão total de cerca de mil quilómetros.

Em termos de impacto, isto vai aliviar significativamente a componente logística nas obras da reabilitação da Linha de Machipanda, numa altura em que as travessas aplicadas no trabalho em curso são provenientes da estação ferroviária de Moatize, em Tete.

Uma média de um comboio de cinco em cinco dias transporta cerca de 2.500 travessas por cada viagem, sendo uma operação considerada pelos CFM bastante complicada, em termos de logística, pois se acontecer qualquer descarrilamento toda a actividade em curso na Linha de Machipanda ficará completamente paralisada por falta material.

Por isso, Sancho Júnior descreveu que a referida reabilitação daquela unidade fabril, na cidade do Dondo é crucial, sobretudo por falta de qualquer indústria do género ao nível da zona centro do País, cujas travessas que estão a ser aplicadas foram adquiridas na vizinha República da África do Sul. ▀

neighbouring Zimbabwe.

According to the director of the Machipanda Line Reconstruction Brigade, Sancho Quipiço Júnior, with a completely new and modern factory, in the first two years of activity it is planned to produce about 500,000 crossbars which will be installed on the track.

With installed capacity to produce around 20,000 crossbars per month, in the following three years, it is estimated that a target of 200,000 crossbars will be reached, especially for the maintenance work on the Beira Railway System, which includes the Sena and Machipanda railway lines, over a total length of around one thousand kilometres.

In terms of impact, this will significantly alleviate the logistical component in the works on the rehabilitation of the Machipanda Line, at a time when the crossbars applied for the work in progress come from the Moatize railway station in Tete.

An average of a train every five days carries about 2,500 crossbars in each trip, an operation considered by CFM to be rather complicated in terms of logistics, as if any derailment occurs all the activity in progress on the Machipanda Line will be completely stopped due to lack of material.

For this reason, Sancho Júnior described that the said rehabilitation of that plant in the city of Dondo is crucial, mainly due to the lack of any industry of this kind in the centre of the country, whose crossbars that are being installed were purchased in the neighbouring Republic of South Africa. ▀



PORTO DE MAPUTO

Celebrando o futuro

PORT OF MAPUTO

Celebrating the future

Em 2019, a plataforma logística marítima da capital de Moçambique movimentou 21 milhões de toneladas de carga no total de todos os sectores, um aumento de 8% em relação ao ano anterior. Em tempos de pandemia, prepara-se o futuro.

In 2019, the maritime logistics platform in the Mozambican capital moved 21 million tonnes of cargo in all sectors, an 8% increase over the previous year. In times of pandemic, the future is being prepared.

O sucesso tem sido construído com base na agilidade comercial da operadora e concessionária do porto, a Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC) e das suas subconcessionárias. Embora esteja vigente uma estratégia de negócio a cinco anos, a análise contínua por parte da MPDC dos desenvolvimentos do mercado significa que o porto permanece sempre à frente dos acontecimentos, acomodando a procura quando o mercado se encontra em expansão e criando nova procura quando o mercado cai.

Tradicionalmente, o Porto de Maputo tem vindo a concentrar-se largamente no sector do minério a granel, recebendo cargas da África do Sul e de outros países do interior e exportando-as para o mundo de forma eficiente e económica, mas um plano de diversificação está em curso e começa já a produzir resultados.

Um dos elementos mais importantes que tem permitido ao Porto de Maputo melhor alinhar as operações com as necessidades do mercado é a informatização contínua dos sistemas. A inovação voltada para a eficiência percorreu todo o porto, desde a implementação de processos de automação na Recepção de navios (Sistema VTS), à Recepção da carga (básculas automáticas controladas remotamente, conferência digital da carga). Foi também em 2019 que foi realizado o INOVA-TE, um concurso para jovens desenvolvedores que

The success has been built on the commercial agility of the port's operator and concessionaire, Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC) and its sub-concessionaires. Although a five-year business strategy is in place, MPDC's ongoing analysis of market developments means that the port always stays ahead of events, accommodating demand when the market is expanding and creating new demand when the market falls.

Traditionally, the Port of Maputo has focused largely on the bulk ore sector, receiving cargo from South Africa and other hinterland countries and exporting it to the world efficiently and economically, but a diversification plan is underway and is already starting to produce results.

One of the most important elements that has enabled the Port of Maputo to better align operations with market needs is the continuous IT automation systems. The innovation aimed at efficiency has covered the entire port, from the implementation of automation processes in the Reception of ships (VTS System), to the Reception of cargo (remotely controlled automatic scales, digital scanning of cargo). INOVA-TE was also held in 2019, a competition for young developers who wanted to find technological solutions to the port's challenges. The first of five winning projects - the automation of vehicle and people access from the Praça dos Trabalhadores - will start



quissem encontrar soluções tecnológicas para os desafios do porto. O primeiro de cinco projectos vencedores – a automação dos acessos de viaturas e pessoas pelo acesso a partir da Praça dos Trabalhadores - vai ganhar corpo já a partir do final de 2020.

O programa de digitalização do porto está a ser totalmente realizado internamente, garantindo que os sistemas de próxima geração sejam totalmente ajustados às necessidades específicas do porto. A pandemia contribuiu para a aceleração do programa de digitalização: foi promovida a integração dos sistemas de todo o corredor de transporte, desde o Km7 até ao Porto. Esta integração está já a trazer uma visibilidade que permitirá melhorar as eficiências dos vários actores do corredor logístico, tornando o porto e o corredor mais competitivos.

Em termos de investimento em infraestrutura, o futuro está também já a ser preparado com a conclusão, em breve, da reabilitação de mais de 1000 metros de cais e a expansão de bancas rígidas para acomodar a crescente demanda de minérios.

from the end of 2020.

The port's digitalisation programme is being carried out entirely in-house, ensuring that next-generation systems are fully adjusted to the port's specific needs. The pandemic has contributed to the acceleration of the digitalisation programme: integration of systems of the entire transport corridor from Km7 to the Port has been promoted. This integration is already bringing visibility that will improve efficiency of the various actors of the logistic corridor, making the port and the corridor more competitive.

In terms of investment in infrastructure, the future is also already being prepared with the forthcoming completion of the rehabilitation of over 1,000 metres of pier and the expansion of rigid stalls to accommodate the growing demand for minerals.

Believing in people

Support for system improvements represents a significant investment in the development of the operational team, including a new training centre at MPDC, which has five state-of-the-art simulators. About 60% of the port's workforce is under direct



Acreditar nas pessoas

O suporte a melhorias nos sistemas representa um investimento significativo no desenvolvimento da equipa operacional, incluindo um novo centro de formação da MPDC, que conta com cinco simuladores de ponta. Cerca de 60% da mão-de-obra no porto está sob gestão directa da MPDC, com a restante percentagem a ser terceirizada. Porém, todos os colaboradores portuários são elegíveis para formação por parte da MPDC, garantindo que o pessoal operacional esteja dotado da mesma qualidade em termos de competências gerais. Esta abordagem uniforme também oferece à MPDC flexibilidade na utilização da totalidade dos seus recursos laborais. Encontra-se em desenvolvimento uma formação consistente e semelhante para o corpo de gestão.

Colocar todas estas ideias em prática requer uma intensa colaboração com as várias partes interessadas. As relações da MPDC com os fornecedores do sector ferroviário, incluindo os CFM em Moçambique e a TransNet na África do Sul, são extremamente importantes para a movimentação eficiente de mercadorias, assim como as relações com todos os respectivos governos.

Este compromisso conjunto dos vários parceiros resultou, nos últimos anos, num crescimento substancial

management by MPDC, with the remaining percentage being outsourced. However, all port employees are eligible for training by MPDC, ensuring that operational staff is of the same quality in terms of general skills. This consistent approach also offers MPDC flexibility in the use of all its labour resources. A consistent and similar training is under development for the management staff.

Putting all these ideas into practice requires intensive collaboration with the various stakeholders. MPDC's relations with rail suppliers, including CFM in Mozambique and TransNet in South Africa, are extremely important for the efficient movement of goods, as well as relations with all respective governments.

This joint commitment of the various partners has resulted in substantial growth in rail freight in recent years. Thanks to the additional investment underway to increase rail handling capacity, which will give the port the capacity to handle 100 wagons simultaneously over two lines, it is estimated that by 2021 rail traffic will have increased by 143%.



da carga ferroviária. Graças ao investimento adicional em curso para o aumento da capacidade de manuseamento ferroviário, que dará ao porto a capacidade de manusear 100 vagões em simultâneo, através de duas linhas, estima-se que em 2021, haja um incremento do tráfego ferroviário em 143%.

Um porto que cresce para e pela cidade

Indiscutivelmente, a melhoria mais importante no Porto de Maputo consiste na determinação de cultivar a sua posição perante a comunidade mais alargada de Maputo. Para que o porto continue a crescer, é vital que a cidade de Maputo entenda o que isto exige e os muitos benefícios que o porto traz.

As normas internacionais de segurança e de protecção impedem a MPDC de abrir as portas do porto ao público em geral, por isso o Porto de Maputo está a trabalhar para levar o porto à cidade. O terminal de cruzeiros, a Galeria do Porto (um centro cultural multidisciplinar) e vários projectos de promoção social, como a reabilitação de zonas circundantes do Porto, destacam os grandes passos que estão a ser dados nesta área.

Todas as iniciativas contribuem para o próximo Plano Director do Porto de Maputo, cuja conclusão está prevista para o último trimestre de 2020. A expansão

A port that grows to and through the city

Undoubtedly, the most important improvement at the Port of Maputo is the determination to cultivate its position before the wider Maputo community. For the port to continue growing, it is vital that the city of Maputo understands what this requires and the many benefits it brings.

International safety and security standards prevent MPDC from opening port's doors to general public, so the Port of Maputo is working to bring the port to the city. The cruise terminal, the Port Gallery (a multi-purpose cultural centre) and various social promotion projects, such as the rehabilitation of areas around the Port, highlight the great steps being taken in this area.

All initiatives contribute to the next Master Plan for the Port of Maputo, which is scheduled to be completed in the last quarter of 2020. Expansion will be the main issue. Although the port currently occupies 1.5 times the area it had at the start of its concession, it is currently 95% occupied. Options will be explored to expand the port towards Matola or to expand along the channel to KaTembe. It is possible that the access channel to the port will be dredged again to allow even larger ships to dock.

The relationship with the city also presents itself from a sustainability perspective: to be an active part



será a questão principal. Embora o porto actualmente ocupe 1,5 vezes a área que possuía no início da sua concessão, essa área encontra-se actualmente com uma taxa de ocupação de 95%. Serão exploradas opções para alargar o porto em direcção à Matola ou expandir ao longo do canal até à KaTembe. É possível que o canal de acesso ao porto seja dragado novamente, para permitir que navios ainda maiores atraquem.

A relação com a cidade apresenta-se também sob um prisma de sustentabilidade: ser parte activa na construção de um futuro brilhante para Moçambique. O porto de Maputo tem pautado por ser um porto que inclusivo e inovador. Foi nesse âmbito que em 2019 nasceu o o Porto +, um projecto de emprego inclusivo para pessoas com deficiência, que veio demonstrar que é possível proporcionar oportunidades iguais para todos, de forma competitiva. O Porto de Maputo emprega agora 15 pessoas com deficiência (física, sensorial e intelectual) em áreas de trabalho diversas e o projecto tem conquistado outras empresas do sector privado que estão já a trabalhar em projectos similares.

Todos estes grandes desenvolvimentos estão a expandir os limites do desempenho do Porto de Maputo, respeitando as variações do mercado e, por conseguinte, estão igualmente a ajudar cada um dos seus clientes a melhorar os seus negócios. Não são ideias “prontas a utilizar”, mas sim compromissos contínuos que podem ser moldados para que a procura de amanhã, e a de hoje, seja abordada da melhor maneira possível. 📌

in building a bright future for Mozambique. The port of Maputo has been a port that is inclusive and innovative. It was in this context that in 2019 Porto + was born, an inclusive employment project for people with disabilities, which demonstrated that it is possible to provide equal opportunities for all in a competitive manner. The Port of Maputo now employs 15 people with disabilities (physical, sensory and intellectual) in various areas of work and the project has won over other private sector companies that are already working on similar projects.

All these major developments are expanding the boundaries of the Port of Maputo's performance, respecting market fluctuations and therefore are also helping each of its clients to improve their business. These are not 'ready-to-use' ideas, but ongoing commitments that can be shaped so that the demand of tomorrow, and that of today, are addressed in the best possible way. 📌

PORTOS
PORTS

25
anos

O Porto certo para a carga doméstica e em trânsito para o “hinterland”.





Um crescimento equilibrado

Investimento em infraestruturas e equipamentos reposiciona CFM

Balanced growth

Investment in infrastructure and equipment repositions CFM

nos últimos anos, a Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique apostou grandemente na recuperação e modernização de infraestruturas, ao mesmo tempo que investe na aquisição de novos meios, o que trouxe um grande impulso no seu posicionamento estratégico a nível da região, resultando em ganhos assinaláveis para a empresa e para o País. Foram cerca de 256 milhões de dólares norte-americanos, dos quais, 109 milhões, dedicados à aquisição de material circulante, entre locomotivas e vagões, facto que aumentou a capacidade de reboque bem como a disponibilidade de manuseamento de cargas. Por outro lado, o País passou a dispor de carruagens condignas para o transporte de passageiros.

A título de exemplo, recentemente, Moçambique conta com mais de 20 novas locomotivas, e adquiriu, recentemente, 300 vagões, tendo encomendado uma outra remessa de 300, que espera receber até ao final deste ano.

Este investimento, grande parte dele feito com fundos próprios da Empresa CFM, permitiu equilibrar o crescimento, ou seja, crescer tanto em termos financeiros como económicos, contrariando a tendência anterior em que existia pouco investimento.

Zona Norte

Na zona Norte, o destaque vai para o projecto de Expansão do Terminal de Contentores do Porto de Nacala que consistiu no trabalho de expansão da estrutura de atracação e na ponte de acesso como forma de

in recent years, Mozambique Ports and Railways has invested heavily in the recovery and modernisation of infrastructure, at the same time as investing in the acquisition of new means, which has given a major boost to its strategic positioning in the region, resulting in significant gains for the company and for the country. There were around US\$256 million, of which US\$109 million was dedicated to purchasing rolling stock, including locomotives and wagons, which increased towing capacity as well as the availability of freight handling. On the other hand, the country now has decent carriages for passenger transport.

As an example, Mozambique has recently purchased more than 20 new locomotives and 300 wagons and has ordered another batch of 300, which are expected to be delivered by the end of this year. This investment, much of which was made with CFM's own funds, has made it possible to balance growth, i.e. growth in both financial and economic terms, contrary to the previous trend of little investment.

North Zone

In the North region, the highlight goes to the Container Terminal Expansion project at the Port of Nacala, which consisted of the expansion work on the mooring structure and the access bridge as a means of increasing the capacity of the former Pier. The implementation of this project took place in the



permitir o aumento da capacidade do anterior Cais. A implementação deste empreendimento decorreu no período 2013-2015. O custo de intervenção a curto prazo foi calculada em 300 milhões de dólares norte-americanos e é financiada pelo Governo japonês através da JICA. Refira-se que a Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) reassumiu, a 10 de Janeiro de 2020, a gestão do Porto de Nacala, por decisão do Governo de Moçambique, na sequência do fim do contrato de concessão assinado com o Corredor de Desenvolvimento Norte (CDN), no ano 2000, cujas operações iniciaram em 2005.

Outro grande projecto da zona Norte é o Corredor Logístico Integrado de Nacala. Trata-se do projecto de linha férrea que liga Moatize à Nacala, passando pelo Malawi incluindo o terminal de carvão em Nacala-a-Velha. Neste projecto, o CFM aparece em parceria com a empresa brasileira Vale, formando a sociedade CLN (de tipo PPP - Participação Público-privada) que é a concessionária dos novos trechos deste corredor logístico. Está a ser construído com a capacidade de 30MTPA, devendo no seu arranque atingir uma capacidade de 22MTPA na linha férrea e 18MTPA no Terminal de carvão. A data de início da exportação de carvão foi a de Dezembro de 2015. O custo do empreendimento é de 4.5 biliões de dólares norte-americanos.

A expansão do Porto de Pemba é outro grande

period 2013-2015. The cost of short-term intervention has been estimated at US\$300 million and is financed by the Japanese government through JICA. On January 10, 2020, Mozambique Ports and Railways (CFM) resumed management of the Port of Nacala, following the end of the concession contract signed with the North Development Corridor (CDN) in 2000, which began operations in 2005.

Another major project in the northern area is the Nacala Integrated Logistics Corridor. This is the railway project linking Moatize to Nacala, passing through Malawi including the Nacala-a-Velha coal terminal. In this project, CFM acts in partnership with the Brazilian company Vale, forming the company CLN (of PPP - Public-Private Partnership type) which is the concessionaire for the new stretches of this logistical corridor. It is being built with a capacity of 30MTPA and should reach a capacity of 22MTPA in the railway line and 18MTPA in the coal terminal. The starting date for the export of coal was December 2015. The cost of the project is USD 4.5 billion.

The expansion of the Port of Pemba is another major project which consisted of the construction of a floating dock in the face of the growing demand from vessels providing logistical support for oil and gas exploration and research projects in the Rovuma basin.

CFM has also undertaken a project to expand the

projecto que consistiu na construção de um cais flutuante face à crescente demanda das embarcações de apoio logístico aos projectos de pesquisa e exploração do gás e petróleo, na bacia do Rovuma.

O CFM empreendeu também um projecto de expansão da área de armazenamento e manuseamento do terminal de contentores de Pemba, tendo em conta às perspectivas de desenvolvimento ao nível das províncias de Cabo Delgado e Niassa, no âmbito da mineração, agricultura e outras potenciais actividades industriais.

Zona Centro

Na Zona Centro, onde se situa o Corredor de Desenvolvimento da Beira que serve os países do *Interland*, o CFM desenvolve vários projectos.

O Projecto de Implantação de Portos Secos foi implementado para promover e facilitar o escoamento das cargas de e para o interior de Moçambique, assim como de e para os Países do *Interland* através das linhas férreas de Sena e Machipanda e dos outros modais de transporte potenciando, deste modo, uma maior integração modal da cadeia logística. As plataformas logísticas em perspectiva são: Cateme, Moatize, Mutarara e Dondo.

A Empresa efectuou a aquisição de dois rebocadores para o Porto da Beira de modo a aumentar a capacidade de operação e desempenho do serviço marítimo deste importante porto nas operações de apoio à pilotagem, atracação e desatracação das embarcações.

No sentido de aumentar e melhorar as capacidades da Empresa na Zona Centro foram desenvolvidos outros projectos como a reabilitação de 306 vagões de mercadorias do CFM-Centro, a reabilitação do cais de rebocadores do Porto da Beira, a construção do novo terminal de carvão no Porto da Beira para garantir a exportação dos 20 MTPA de carvão que será escoado pela linha de Sena. Destacam-se ainda a expansão da capacidade da Linha de Sena para 20 MTPA, o projecto do Corredor de Desenvolvimento de Chiúta (CDC) ligando Moatize a Nacala, passando pelo interior de Moçambique, atravessando a província da Zambézia e indo desembocar em Nacala-a-Velha no terminal de carvão. Para este projecto, o CFM encontra-se em processo de formação duma parceria de tipo PPP com a ENRC para constituir a sociedade CDC que será concessionária desta nova linha. O corredor irá ser construído com a capacidade de 40MTPA.

O Projecto de Ligação Centro e Norte através da

storage and handling area of the Pemba container terminal, taking into account the prospects for development in the provinces of Cabo Delgado and Niassa, in the field of mining, agriculture and other potential industrial activities.

Center Zone

In the Center Zone, where the Beira Development Corridor serving the Interland countries is located, CFM is developing several projects.

Dry Ports Implementation Project was implemented to promote and facilitate the flow of cargo to and from Mozambique's interior, as well as to and from Interland countries through the Sena and Machipanda railway lines and other transport modals, thus enhancing greater modal integration of the logistics chain. The logistics platforms in perspective are Cateme, Moatize, Mutarara and Dondo.

The company acquired two tugboats for the Port of Beira in order to increase the operating capacity and performance of the maritime service of this important port in the support operations for pilotage, berthing and unberthing of vessels.

In order to increase and improve the Company's capacities in the Central Zone other projects have been developed such as the rehabilitation of 306 CFM-Center freight wagons, the rehabilitation of the Port of Beira tugboat dock, the construction of the new coal terminal at the Port of Beira to guarantee the export of the 20 MTPA of coal that will be drained along the Sena line. Also noteworthy is the expansion of the Sena Line's capacity to 20 MTPA, the Chiúta Development Corridor (CDC) project linking Moatize to Nacala, passing through the interior of Mozambique, crossing Zambesia province and ending at Nacala-a-Velha at the coal terminal. For this project, CFM is in the process of setting up a PPP partnership with ENRC to form the CDC company that will be the concessionaire for this new line. The corridor will be built with a capacity of 40MTPA.

The Central and Northern Railway Link Project between Mutarara (Sena Line) and Mutuali (Nacala Line) aims to establish the rail link between the Central and Northern railway networks.

As a complement to the dredging work at the Port of Beira, a second project called "Improving Maritime Operations at the Port of Beira" was implemented,



Ferrovia entre Mutarara (Linha de Sena) e Mutuali (Linha de Nacala) visa estabelecer a ligação ferroviária entre as redes ferroviárias do Centro e Norte.

Como forma de complementar os trabalhos de dragagem do Porto da Beira, foi implementado um segundo projecto designado “Melhoria das Operações Marítimas do Porto da Beira”, financiado pelo Governo de Moçambique, em cooperação com o Governo dinamarquês, num investimento de 40 milhões de euros, com vista a garantir a segurança e operacionalidade do Porto da Beira, de modo a torná-lo mais competitivo em relação a outros Portos da região. Assim sendo, este projecto contemplou as seguintes componentes: a construção de uma draga auto-transportadora de sucção e srrasto (TSHD), com capacidade de porão de 2.500 mil m3, para a EMODRAGA; a construção de uma lancha hidrográfica, com o respectivo equipamento e que foi baptizada de “MACÚTI” igualmente destinada à EMODRAGA; a reabilitação total do rebocador “BUZI”, pertença do CFM; a reabilitação total da lancha de pilotos, “PILOTO 2”, igualmente pertença da Empresa CFM; e assistência técnica e o treinamento das tripulações de todas as embarcações.

No Porto de Quelimane, registamos a reabilitação das infraestruturas do cais e no terminal de contentores bem como na dragagem do canal de acesso. Esta reabilitação permitiu a expansão da capacidade de manuseamento do terminal de contentores e da carga geral, permitindo que a bacia de manobras, com uma largura

financed by the Government of Mozambique, in co-operation with the Danish Government, with an investment of 40 million euros, with a view to ensuring the safety and operationality of the Port of Beira, in order to make it more competitive with other Ports in the region. This project therefore included the following components: construction of a self-propelled suction and drag dredger (TSHD) with a hold capacity of 2. 500 thousand m3, for EMODRAGA; the construction of a hydrographic motorboat, with its equipment and which was named “MACÚTI”, also destined to EMODRAGA; total rehabilitation of the tugboat “BUZI”, belonging to CFM; total rehabilitation of the pilotage boat “PILOTO 2”, also belonging to CFM; and technical assistance and training of the all boat crews.

At the Port of Quelimane, we have recorded the rehabilitation of the dock and container terminal infrastructures as well as the dredging of the access channel. This rehabilitation has allowed the container terminal and general cargo handling capacity to be expanded, allowing the manoeuvring basin, with a width of 200 meters, to reach a depth of 5 meters, compared with the previous 2 to 3 meters.

South Zone

At the south zone level, several projects have been developed, highlighting the purchase of 20



de 200 metros possa atingir uma profundidade de 5 metros, contra os anteriores 2 a 3 metros.

Zona Sul

A nível da zona Sul, foram desenvolvidos diversos projectos, a destacar a aquisição de 20 locomotivas, 70 carruagens para o transporte de passageiros para o CFM Sul e CFM Centro e a construção e reabilitação das pontes e linhas férreas nas linhas de Ressano Garcia, de Limpopo e Goba, assim como a reabilitação e expansão da capacidade do terminal de petróleos da Matola, visando acomodar os crescentes volumes de combustíveis para servir a zona Sul de Moçambique, bem como as importações deste produto pela África do Sul e outros países do *Interland*.

O terminal de Petróleos da Matola beneficiou de uma expansão de sua capacidade de 2 milhões de m³ por ano para 8.5 milhões de m³. Os trabalhos incidiram fundamentalmente no plano de água (*onshore*) destacando-se a aquisição e instalação de braços armados, reabilitação do cais, capacitação e melhoria do sistema de combate a incêndios e a introdução de uma conduta especialmente dedicada ao gás condensado. A introdução da conduta de manuseamento do gás condensado permitiu aliviar os constrangimentos de abastecimento de gás doméstico na zona sul do País.▲

locomotives, 70 passenger carriages for CFM South and CFM Center and the construction and reopening of bridges and railway lines at Ressano Garcia, Limpopo and Goba, as well as rehabilitation and expansion of capacity of Matola oil terminal, aiming to accommodate the growing volumes of fuel to serve the southern zone of Mozambique, as well as imports of this product from South Africa and other Interland countries.

The Matola oil terminal has benefited from an expansion of its capacity from 2 million m³ per year to 8.5 million m³. The work focused mainly on the (onshore) water plan, with the purchase and installation of robot arms, dock rehabilitation, training and improvement of the firefighting system and the introduction of a pipeline specially dedicated to condensate gas. The introduction of the condensate gas handling pipeline has made it possible to alleviate the constraints of domestic gas supply in the southern part of the country.▲



Grande aposta nas tecnologias de informação

Big bet on information technologies

Com a melhoria da capacidade de manuseamento dos portos de Moçambique e o aumento do tráfego ferroviário, a Empresa CFM iniciou um processo de modernização dos sistemas de sinalização e controlo de tráfego ferroviário, em substituição do sistema antigo, baseado no cantonamento telefónico, por este estar no limite da sua capacidade e fortemente dependente de meios humanos.

With the improvement in the handling capacity of Mozambique's ports and the increase in rail traffic, the CFM company has begun a process of modernising signalling and rail traffic control systems to replace the old system, based on telephonic cantonment, as this is at the limit of its capacity and heavily dependent on human resources.

A escala nacional, a Empresa utiliza sistemas de sinalização que minimizam o risco de vandalização dos activos, sendo que os sistemas baseados em comunicações via satélite permitem a monitorização, em tempo real, do trânsito de comboios, observando-se, entre outros aspectos, a velocidade, as paragens e o consumo de combustível.

As tecnologias escolhidas pela companhia CFM são baseadas no padrão PTC (Positive Train Control), normalizado pela AAR (American Association of Railroads), doptado do sistema da ATW (ALL Track Warranty) e actualizado posteriormente para o STC (Safty Train Control), desenvolvido pela empresa ART (ALL RAIL Technology), com sede na cidade de Curitiba, capital do estado do Paraná, no Brasil.

Estes sistemas têm como objectivo suportar as actividades de gestão e controlo dos comboios com foco na segurança, e a arquitectura do sistema STC contempla servidores, consolas de operação e processadores de comunicação. Por sua vez, este parque é interligado através do barramento da rede local.

O n a national scale CFM uses signaling systems that minimize the risk of asset vandalization.

Satellite-based systems allow real-time monitoring of train traffic, observing, among other things, speed, stops and fuel consumption.

The technologies chosen by CFM are based on the PTC (Positive Train Control) standard, standardized by the AAR (American Association of Railroads), based on the ATW (ALL Track Warranty) system and subsequently updated to the STC (Safety Train Control), developed by the company ART (ALL RAIL Technology), based in the city of Curitiba, capital of the state of Paraná, in Brazil.

These systems are designed to support train management and control activities with a focus on safety, and JTS system architecture includes servers, operator consoles and communication processors. In turn, this park is interconnected through the local network blockage.



Como funciona

Com o recurso a um computador instalado a bordo da locomotiva (OBC – *Onboard computer*), o sistema permite controlar a execução dos avanços de circulação do comboio, recebida no sistema STC. O sistema é a cerca electrónica, um conceito de segurança empregado no controlo de circulação de comboios e é baseado num limite virtual para o avanço concedido ao comboio, que impede, electronicamente, o acesso a secções de bloqueio a quem não esteja autorizado.

O sistema STC possui um conjunto de ferramentas que permitem fazer um controlo centralizado, uma visualização *on-line*, segurança, automatização e rastreabilidade. Com a implementação destes sistemas, o CFM iniciou uma nova filosofia de comando e controlo da circulação, nomeadamente, comando central, a partir do Centro de Controlo de Comboios (CCC) com capacidade para o comando e controlo remotos.

A médio prazo, esta solução vai permitir a modernização dos sistemas de telecomunicações, o que permitirá no futuro a implementação, em paralelo, de novos sistemas de sinalização. A Empresa CFM está em processo de contactos e negociação com as administrações vizinhas, no sentido de compatibilização e uniformização destes sistemas de controlo das circulações, garantindo, assim, os mesmos níveis de segurança fora da sua rede de intervenção. ▀

How it works

Using a computer installed on board the locomotive (OBC - *Onboard computer*), the system allows to control the execution of the train's movement advances, received in the STC system.

The system is the electronic fence, a safety concept used in train movement control and is based on a virtual limit to the progress granted to the train, which electronically prevents access to blocking sections to which it is not authorized.

The STC system has a set of tools that allow centralized control, online viewing, security, automation and traceability. With the implementation of these systems, CFM started a new philosophy of command and control of traffic, namely, central control, from the Train Control Center (CCC), with capacity for remote command and control. In the medium term, this solution will allow the modernization of the telecommunications systems, which will allow the implementation, in parallel, of new signaling systems in the future. CFM is in the process of contacting and negotiating with the neighbouring administrations in order to make these circulation control systems compatible and uniform, thus guaranteeing the same levels of security outside the Company's network. ▀

O Papel das Tecnologias de Informação e Comunicações na Racionalização da Organização e da Gestão do CFM

The Role of Information and Communication Technologies in Rationalizing the Organization and the Management of CFM

Por Simão Muhai

By Simão Muhai

1. Notas Históricas do CFM

1.1. Objectivo central da criação do CFM

O Governo de Moçambique constituiu o CFM como Empresa Pública em 1994 na esteira de um percurso iniciado em 1931 quando o Governo Português, então potencia colonizadora de Moçambique, decidiu sobre a constituição e organização da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique como uma empresa industrial do Estado com a competência de, entre outros, promover e executar o estudo e a construção dos Portos e Caminhos de Ferro, estabelecer quais quer outras modalidades de transporte em ligação às explorações ferroviárias e ainda, explorar comercial e industrialmente os portos e caminhos de ferro.

Em cumprimento desta decisão, para além dos serviços de portos e caminhos de ferro, o CFM também criou:

- O Serviço de Camionagem Automóvel que oferecia transporte rápido, seguro e económico, tendo tido um papel determinante no desenvolvimento da agricultura e do comércio no País, assegurando a ligação entre os polos de

1. CFM Historical Notes

1.1. The central objective of the creation of CFM

The Mozambican Government established CFM as a Public Company in 1994 in the wake of a course begun in 1931 when the Portuguese Government, then a colonising power in Mozambique, decided to establish and organize the Directorate of the Ports, Railways and Transport Services of the Colony of Mozambique as a state-owned industrial company with the competence to, among others, promote and carry out the study and construction of the Ports and Railways, establish any other means of transport to be used in connection with railway operations and in the commercially and industrially exploitation of the ports and railways.

In compliance with this decision, in addition to port and railway services, CFM has also created:

- The Trucking Service which offered fast, safe and economic transportation, having played a decisive role in the development of agriculture and trade in the country, ensuring the link between the production centers, the railway and the ports and;

- produção, a ferrovia e os portos e;
- A Direcção de Exploração do Transporte Aéreo (DETA) para estabelecer ligações aéreas regulares no espaço nacionais e com os países vizinhos.

Em 1983, esta direcção viria a dar lugar às actuais Linhas Aéreas de Moçambique (LAM).

1.2. A natureza estrutural do CFM

O aspecto central que transparece é que o CFM foi criado para desenvolver e oferecer serviços de transporte com integração operacional e comercial intermodal que, no quadro do desenvolvimento económico e social do País, oferecessem soluções logísticas rápidas, seguras e do mais baixo custo possível.

Após a independência nacional em 1975, o CFM passou por diversas e profundas reorganizações, de entre as quais a abertura à participação do sector privado. Porém, o objectivo principal da criação do CFM pode-se argumentar que permanece válido.

1.3. Factores estruturais relevantes para o sucesso da missão do CFM

Os principais factores estruturais inerentes à natureza do CFM são:

1.3.1. A necessidade de tomar decisões efectivas sobre a realização de avultados investimentos em infra-estruturas e equipamentos que assegurem um bom desempenho da sua missão, num ambiente tecnologicamente volátil e comercialmente cada vez mais competitivo;

1.3.2. A necessidade de coordenar, harmonizar e otimizar a operação e a manutenção dos seus activos geograficamente dispersos e exercer uma gestão unificada de todos os processos numa perspectiva empresarial de sustentabilidade e rentabilidade;

1.3.3. A necessidade de exercer com eficiência e segurança a guarda de grandes volumes de bens de terceiros, acompanhando os movimentos, a posição, o estado, os volumes, a realização dos serviços contratados, etc.;

1.3.4. A necessidade de comunicar efectiva e assiduamente com os mercados sobre os produtos e seus ciclos de procura, de oferta e de preços; sobre as tendências das necessidades de serviços e das tecnologias prevaletentes; sobre as pressões dos fenómenos políticos, sociais e naturais; etc. com vista a estabelecer uma efectiva e eficiente ligação entre o montante e a jusante da cadeia de valor das mercadorias;

- The Air Transport Operations Directorate (DETA) to establish regular air links within the national air space and with the neighboring countries.

In 1983, this directorate gave way to the current Mozambique Airlines (LAM).

1.2 The Structural Nature of CFM

The central aspect that emerges is that CFM was created to develop and offer intermodal transportation services with operational and commercial integration that, within the framework of the economic and social development of the country, would provide fast, safe and low-cost logistics solutions.

After national independence in 1975, CFM underwent several and profound reorganizations, including the opening to private sector participation. However, it can be argued that the main objective of the creation of CFM remains valid.

1.3. Structural factors relevant to the success of CFM's mission

The main structural factors inherent to the nature of CFM are:

1.3.1. The Need to take effective decisions on making large investments in infrastructure and equipment that will ensure the good performance of its mission in a technologically volatile and increasingly competitive commercial environment;

1.3.2. The Need to coordinate, harmonise and optimise the operation and the maintenance of its geographically disperse assets and, to exercise unified management of all processes from a business perspective of sustainability and profitability;

1.3.3. The Need to efficiently and safely take the custody of large volumes of third-party's goods, following the movements, the position, the status, the volumes and the performance of contracted services, etc;

1.3.4. The Need to communicate effectively and assiduously with markets on the products and their demand, supply and price cycles; on the trends in the of the prevailing services and technologies; on the pressures exercised by political, social and natural events; etc. with a view to establishing an effective and efficient link between the upstream and downstream value chain of goods;

1.3.5. The Development, the use and the retention of a large proportion of its human capital, with very specific characteristics of both qualifications and

1.3.5. O desenvolvimento, o uso e a retenção de uma grande proporção do seu capital humano, com características muito específicas de qualificações e de competências que não estão disponíveis no mercado aberto do trabalho.

2.CFM na actualidade

Com as diversas reorganizações e reestruturações dos últimos 45 anos, o CFM saiu de alguns dos seus negócios, tais como a camionagem automóvel e o transporte aéreo e, por outro lado, permitiu a participação de operadores privados no seu “core business”, em particular no sector portuário.

Perante as profundas marcas de envelhecimento que estava a mostrar na sua infra-estrutura, equipamentos, organização e métodos de trabalho, o CFM decidiu preparar e implementar uma Matriz de Intervenções Estratégicas para a Revitalização do Sector Ferro-Portuário (Plano Estratégico) para o período de três anos de 2018 a 2020, focando no desenvolvimento institucional; no aumento do desempenho directo do CFM (através do aumento da carga e dos passageiros transportados, da redução dos tempos de trânsito e dos acidentes ferroviários, da segurança dos recintos ferro-portuários, etc.); no relacionamento com as Concessões e; na sua sustentabilidade financeira.

A implementação do Plano Estratégico implicou a tomada de decisões muito complicadas e difíceis, particularmente na selecção e priorização de investimentos dado o estado avançado de degradação da infra-estrutura e dos equipamentos-chave.

Através do Plano Estratégico, o CFM se propôs:

2.1. A incrementar o volume da carga transportada de 9,13 milhões de toneladas líquidas em 2016 para 19,45 milhões em 2020;

2.2. A realizar investimentos, particularmente em infra-estruturas e equipamentos, no montante de US\$502 milhões, dos quais US\$255 milhões são investimentos urgentes;

2.3. A melhorar o relacionamento com as Concessões para que haja maior coordenação e harmonização na actuação, no desenvolvimento de estratégias de mercado, de políticas tarifárias, de planos de negócios, de investimentos e de acesso ao financiamento, por forma a obter-se maiores vantagens competitivas da localização geoestratégica do País;

2.4. A manter a sua sustentabilidade financeira através de resultados líquidos positivos, um balanço

skills that are not available in the open labour market.

2. CFM nowadays

With the various reorganizations and restructuring of the last 45 years, CFM has moved away from some of its businesses, such as trucking and air transport, and has allowed private operators to participate in its core business, particularly in the port sector.

Faced with the deep ageing marks it was showing in its infrastructure, equipment, organisation and working methods, CFM decided to prepare and implement a Matrix of Strategic Intervention for the Revival of the Rail-Port Sector (Strategic Plan) for the three-year period from 2018 to 2020, focusing on institutional development; on increasing CFM's direct performance (by increasing freight and passengers transported, reducing transit times and rail accidents, safety of the railport sites, etc.); on the relationship with the Concessions and; on the financial sustainability.

The implementation of the Strategic Plan has involved very complicated and difficult decisions, particularly in the selection and prioritization of investments given the advanced state of degradation of key infrastructure and equipment.

Through the Strategic Plan, CFM has set the goal to:

2.1. Increase the volume of freight transported from 9.13 million net tonnes in 2016 to 19.45 million in 2020;

2.2. Invest, particularly in infrastructure and equipment, US\$502 million, of which US\$255 million is urgent investment

2.3. Improving the relationship with the Concessions so that there is greater coordination and harmonisation in action, in the development of market strategies, (tariff policies, business plans, investments and access to financing), in order to obtain greater competitive advantages from the geostrategic location of the country;

2.4. Maintaining its financial sustainability through positive net results, a robust financial balance sheet and the generation of profits for the Mozambican State.

3. Challenges in fulfilling CFM's mission

CFM is an arm of the Mozambican State which can contribute to the increase of production, productivity

financeiro robusto e a geração de dividendos para o Estado Moçambicano.

3 . Desafios na realização da missão do CFM

O CFM é um braço do Estado Moçambicano que pode contribuir para o aumento da produção, da produtividade e da competitividade da economia nacional (e mesmo regional) através da provisão de soluções logísticas eficazes e eficientes ao mesmo tempo que capta divisas que contribuam para o financiamento do Estado e o fortalecimento da Balança de Pagamentos.

Moçambique é ainda um País em vias de desenvolvimento com um caminho muito longo por percorrer na libertação do seu potencial de recursos naturais e humanos. Tal como no passado em que aldeias, vilas e cidades nasceram dos centros de actividades do CFM, pode ser que o CFM ainda possa ser um recurso importante para estruturar e alavancar o desenvolvimento do País.

Alguns dos desafios do Estado Moçambicano na sua macrogestão do CFM são:

3.1. A produção de uma reflexão de fundo sobre o que deve ser o papel do CFM na agenda de desenvolvimento do País que possa informar as opções do Estado Moçambicano nas suas decisões superiores sobre a organização e orientação do sector ferro-portuário nacional;

3.2. Tomando o sector ferro-portuário como está agora, qual é o ordenamento das forças presentes neste mercado que melhor pode servir o interesse nacional e o interesse particular dos operadores e que possa potenciar as vantagens competitivas de Moçambique.

Cada país tem desafios únicos que podem ter maior ou menor semelhança com os desafios experimentados por outros países. Informando-se sobre a experiência dos outros, Moçambique poderia aprofundar o pensamento sobre o seu caso único e desenvolver um sistema logístico que melhor responda às suas especificidades.

Tendo em conta o objectivo, os factores estruturais e os desafios do CFM, as TICs poderiam ser um dos instrumentos de apoio à preparação de um pensamento estratégico mais amplo e frutífero sobre o papel dirigente do Estado Moçambicano no desenvolvimento de um sistema logístico nacional à altura dos desafios e das oportunidades existentes, para além da preparação do pensamento estratégico empresarial sobre a organização, a gestão e a operação do CFM.

and competitiveness of the national (and even regional) economy through the provision of effective and efficient logistics solutions while at the same time capturing foreign currency, contributing to the financing of the State and to the strengthening of the Balance of Payments.

Mozambique is still a developing country with a very long way to go in releasing its natural and human resources potential. As in the past when villages, towns and cities were born out of CFM's centers of activity, CFM may still be an important resource to structure and leverage the country's development.

Some of the challenges of the Mozambican state in its macro-management of CFM are:

3.1. Production of a fundamental reflection on what CFM's role should be in the development agenda of the country that would inform the options of the Mozambican State in its superior decisions on the organisation and orientation of the national rail-port sector;

3.2. Taking the rail-port sector as it is now, what is the alignment of the forces present in this market, that can best serve the national interest and the particular interest of the operators while enhancing Mozambique's competitive advantages.

Each country has unique challenges that may be more or less similar to those experienced by other countries. By learning from the experience of others, Mozambique could deepen its thinking about its unique case and develop a logistics system that better responds to its specificities.

Taking into account the objective, the structural factors and the challenges of CFM, the ICTs could be one of the tools to support the preparation of a broader and more fruitful strategic thinking on the leading role of the Mozambican State in the development of a national logistics system that matches the existing challenges and opportunities, in addition to the preparation of CFM's strategic business thinking on the organization, management and operation .

4 . Historical Notes on ICTs at CFM

4.1. Genesis of Information and Communication Technologies in CFM

During the colonial period, equipment manufacturers with different levels of automation created machines parks and human technical capacity that was used to sell some services requiring a certain

Mário Rui Silva
Analista de Sistemas do
Gabinete de Estudos e
Planeamento do CFM, fundador
e primeiro Director Geral do
Centro de Processamento de
Dados (CPD) do CFM.



4.1. Génese da disciplina de Tecnologias de Informação e Comunicações no CFM

Durante o período colonial, os fabricantes de equipamentos com diferentes níveis de automação criaram parques de máquinas e de capacidade técnica humana que usavam para vender alguns serviços que requeriam uma certa intensidade de cálculo, tais como estatísticas, folhas de salários, contabilidade, etc. Tal é o caso do fabricante IBM que tinha um parque baseado no Sistema 360 que, na década 60, era um computador com uma das mais avançadas tecnologias. Em Maputo, também existiam parques da NCR e da ICL, entre outros fabricantes.

O berço das TICs no CFM, ainda no período colonial, foi o Gabinete de Estudos e Planeamento (GEP) que obtinha serviços da Mecanodex usando computadores da NCR, assim como da IBM que usava o computador IBM Sistema 360. O GEP criou núcleos de trabalho que, com o apoio da Mecanodex e da IBM, desenvolveram algumas aplicações em áreas como salários, estatísticas diversas, gestão de stocks, partilha de proveitos com outros intervenientes na oferta de serviços logísticos, etc.

intensity of calculation, such as statistics, payrolls, accounting, etc. Such is the case of IBM manufacturer with a machines park based on the 360 System which, in the 1960s, was a computer system with one of the most advanced technologies. In Maputo, there were also NCR and ICL machine parks, among other manufacturers.

Still in the colonial period, the birthplace of ICTs in CFM, was the Studies and Planning Office (GEP) which obtained services from Mecanodex using NCR computers, as well as from IBM, using the IBM 360 computer System. GEP created work cores which, with the support of Mecanodex and IBM, developed some applications in areas such as payroll, various statistics, stock management, revenue sharing with other players in the logistics services offer, etc.

4.2. First Phase of ICTs at CFM after National Independence

The colonial government ordered the IBM 370 System, Series 125 DOS VS computer which was launched on the market in 1970, succeeding the 360 System, and classified in the Mainframe category. This system incorporated state-of-the-art technologies



Fundadores do CPD do CFM, onde exerceram as funções de Programadores de Computadores. Da esquerda para a direita: **Carlos Ngoenha** (Analista de Sistemas Informáticos e reformado do CFM), **Arlindo Zandamela** (Economista, Director de Administração e Finanças do INCM, reformado do INCM), **Boaventura Chirindza** (Economista, ex-Administrador Executivo e reformado do CFM)

4.2. Primeira Fase das TICs no CFM após a Independência Nacional

O Governo colonial encomendou o computador IBM Sistema 370 Série 125 DOS VS que foi lançado no mercado em 1970, sucedendo o Sistema 360 e classificado na categoria de Mainframe. Este sistema incorporava tecnologias de ponta da época em aspectos tais como velocidade de processamento, sistema operativo (máquina virtual que controla o hardware, o software das aplicações, a comunicação com o exterior, cria todo o ambiente de exploração do sistema de computação, etc.), memória virtual e endereçamento expandido e mais eficaz, linguagens de alto nível muito efectivas (próximas da linguagem humana) tais como COBOL, RPG e FORTRAN. As rotinas/módulos mais exigentes das aplicações ainda tinham que ser programadas em linguagens de baixo nível (próximas à lógica digital da máquina), tais como linguagem C e o ASSEMBLER.

Qualquer um dos sistemas 360 ou 370 utilizava facilmente uma área física superior a 100m² e necessitava de instalações e de um ambiente muito especiais para o seu funcionamento, tais como cablagem do sistema eléctrico muito complexa, energia filtrada e

of the time in aspects such as processing speed, operating system (virtual machine that controls hardware, application software, communication with the outside, creating the entire computing system operating environment, etc.), virtual memory and expanded and more effective addressing, very effective high-level languages (close to human language) such as COBOL, RPG and FORTRAN. The most demanding application routines/modules still had to be programmed in low-level languages (close to the machine's digital logic) such as C and ASSEMBLER language.

Any of the 360 or 370 systems easily used a physical area of more than 100 m² and required very special facilities and environment for its operation, such as very complex electrical system wiring, filtered and stabilised energy, cooling systems, dust control, etc. The system was offline and processed in batch and multi-programming mode, performing high-speed operations on a large data volume.

The typical IBM 370 configuration consisted of a console, a central processing unit with 94KB of central memory (RAM) and peripherals such as a

estabilizada, sistemas de frio, controlo de poeiras, etc. O sistema era offline e processava em modo batch e multi-programação, realizando operações a grande velocidade sobre um grande volume de dados.

A configuração típica do IBM 370 consistia numa consola, uma unidade central de processamento com 94KB de memória central (RAM) e periféricos, tais como perfuradora de cartões Syspunch e respectivo leitor dos cartões perfurados, um perfurador e leitor de fita de papel, uma unidade de disketes, duas unidades de banda magnética, quatro unidades de disco rígido de acesso directo e rápido (com capacidade de armazenamento de 40MB) e uma impressora de linha.

Dependendo da configuração exacta, o custo do IBM Sistema 370 no mercado norte-americano rondava os US\$4 milhões, hoje equivalentes a cerca de US\$24,27 milhões. É razoável supor que o custo para o CFM do Sistema IBM 370, sua instalação e treinamento poderá ter excedido os US\$6 milhões, hoje equivalentes a cerca de US\$36,2 milhões.

O Sistema 370 Série 125 chegou a Maputo em finais de 1976. O novo governo de Moçambique independente decidiu que o computador devia ser pago e ficar com o CFM.

Com este equipamento e com o núcleo de técnicos que já usavam o Sistema 360, o CFM criou o Centro de Processamento de Dados (CPD) que se constituiu num importante centro de cálculo.

Para a exploração do Sistema 370, o CPD tinha uma grande variedade de técnicos informáticos, tais como Analistas de Sistemas, Analistas Programadores, Programadores de Sistemas, Administradores de Sistemas, Operadores de Computadores, Preparadores Controladores (do fluxo de computação), Verificadores, Operadores de Registo de Dados, etc.

O CPD, para além do CFM, servia instituições do Governo central e algumas empresas do Estado. Este centro foi também um importante polo de desmistificação, formação e disseminação da informática no País, tendo apoiado outras instituições na criação de seus próprios centros de informática.

4.3. Segunda fase das TICs no CFM

O Governo de Moçambique decidiu que o processamento do Primeiro Recenseamento Geral da População, realizado em Agosto de 1980, fosse feito pelo CPD, utilizando também outro equipamento da DEC, composto por dois minicomputadores PDP-11 com o Sistema Operativo RSX-11, de multiprogramação em

Syspunch card punch and its perforated card reader, a paper punch and tape reader, a disk drive, two magnetic stripe drives, four direct and fast access hard disk drives (with 40MB storage capacity) and a line printer.

Depending on the exact configuration, the cost of the IBM System 370 in the US market was around US\$4 million, today equivalent to about US\$24.27 million.

It is reasonable to assume that the cost to CFM of the IBM 370 System, its installation and training may have exceeded US\$6 million, today equivalent to about US\$36.2 million.

The 370 Series System arrived in Maputo in late 1976. The new independent Mozambican government decided that the computer should be paid for and kept by CFM.

With this equipment and with the group of technicians already using the 360 Series System, CFM created the Data Processing Center (CPD) which became an important calculation centre. For the operation of the 370 System, CPD had a wide variety of computer technicians, such as System Analysts, Analysts Programmers, System Programmers, System Administrators, Computer Operators, Preparators & Controllers (of the computing flow), Verifiers, Data Log Operators, etc.

CPD, in addition to the CFM, provided services to central government institutions and some state-owned companies. This center was also important for the demystification, training and dissemination of information technology in the country, having supported other institutions in the creation of their own computer centers.

4.3. Second phase of ICTs at CFM

The Government of Mozambique decided that the processing of the First General Population Census, which took place in August 1980, should be done by CPD, to that end, were also used DEC computer equipment, composed by two PDP-11 minicomputers with the RSX-11 Operating System, of multiprogramming in shared time and multiuser. All the data processing of this population census was developed from scratch in the MACRO-11 machine language and some modules in FORTRAN and COBOL.

In the early 1980s, the government decided to transfer the ownership and the control of CPD from CFM to the Ministry of Planning. Therefore, in order

tempo partilhado e multiutilizador. Todo o processamento de dados deste censo populacional foi desenvolvido de raiz na linguagem máquina MACRO-11 e alguns módulos em FORTRAN e COBOL.

Nos primeiros anos da década 80, o Governo decidiu transferir a propriedade e o controlo do CPD do CFM para o Ministério do Plano. Deste modo, para dar continuidade aos seus planos de informatização, em 1985/6, o CFM decidiu criar um outro centro de cálculo de raiz que deu origem à actual Direcção de Informática do CFM. O novo centro baseou-se numa tecnologia nova, moderna, usando o que na altura o mercado oferecia de melhor, tanto em termos de infra-estrutura tecnológica de computação como a nível da infra-estrutura física: salas com soalho flutuante anti vibrações, sistemas anti-incêndio, acesso controlado, etc.

Sem dúvidas que na história das TICs de Moçambique, para além de ter tomado uma posição construtiva de liderança, o CFM realizou um grande esforço financeiro que contribuiu para trazer a tecnologia e a respectiva formação técnico-profissional para o País.

5 . Criação da Direcção de Informática do CFM

A criação da Direcção de Informática arrancou em 1986 com um investimento de US\$7,5 milhões (hoje equivalente a US\$17,6 milhões), dos quais US\$6 milhões foram financiados pelo Fundo do Kuwait e US\$1,5 milhões foram financiados pelo Banco Mundial.

Este investimento foi aplicado na aquisição do computador da Siemens-Nixdorf MX 500 com o Sistema Operativo Unix com uma rede de telecomunicações ponto-a-ponto, na construção da infra-estrutura física especial para acomodar o sistema de computação e na formação técnico-profissional.

O Sistema MX 500 Modelo 75 do CFM consistia de duas unidades centrais de processamento de 16 MB de memória central RAM (170 vezes maior que a do IBM 370) e seis unidades de disco de acesso directo e rápido com 310 MB cada (46.5 vezes mais que a do IBM 370), uma tecnologia de disc mirroring que tornava o sistema mais seguro, consistente e resiliente contra desastres, falhas de procedimentos, etc. O MX 500 tinha muita mais capacidade e velocidade de processamento e de armazenamento proporcionadas por uma maior memória central RAM e maior memória periférica de acesso directo e rápido.

to continue with its computerization plans, in 1985/6 CFM decided to create another computing center from scratch which gave rise to CFM's present Information Technology Directorate.

The new center was based on a new and modern technology, using what the market at the time offered as best, both in terms of computing infrastructure technology and physical infrastructure: rooms with floating anti-vibration floors, fire-fighting systems, controlled access, etc.

Undoubtedly, in the history of ICTs in Mozambique, besides having taken a constructive position of leadership, CFM made a great financial effort that contributed to bring technology and the respective technical-vocational training to the country.

5 . Creation of the CFM IT Directorate

The creation of the IT Directorate began in 1986 with an investment of US\$7.5 million (today equivalent to US\$17.6 million), of which US\$6 million was financed by the Kuwait Fund and US\$1.5 million by the World Bank. This investment was used to purchase the Siemens-Nixdorf MX 500 computer system with the Unix Operating System, together with an end-to-end telecommunications network, and in building the special physical infrastructure to accommodate the computer system, as well as to provide technical and professional training.

The MX 500 Model 75 System consisted of two 16 MB central processing units of RAM (170 times larger than that of the IBM 370) and six direct and fast access disk drives with 310 MB each (46.5 times more than that of the IBM 370), a disc mirroring technology that made the system more secure, consistent and resilient against disasters, failures I procedures, etc. The MX 500 had much more capacity and processing and storage speed provided by a larger central RAM and larger direct access peripheral memory.

5.1. Main applications in research and development at IT-CFM

The ICTs at CFM started with applications in the administrative area with payroll processing, various statistics, partition of revenues with neighbouring administrations, among others. With the investment in the MX 500 and in professional training, CFM began to bring ICTs into its operations area with the

Simão L. Muhai, Matemático, Eng.º de Software e MBA, Analista de Sistemas do CPD do CFM, fundador e primeiro Director da Direcção de Informática e reformado do CFM

Simão L. Muhai, Mathematician, Software Engineer and MBA, CFM's CPD Systems Analyst, founder and First Manager of CFM's IT Department and retired from CFM



5.1. Principais aplicações em exploração e em desenvolvimento na DI-CFM

As TICs no CFM começaram com aplicações na área administrativa com o processamento de salários, de estatísticas diversas, da divisão das receitas com as administrações vizinhas, entre outros. Com o investimento no MX 500 e na formação profissional, o CFM começou a levar as TICs para a área operacional com o desenvolvimento do Sistema de Controlo Computadorizado de Vagões.

Dada a grande dispersão geográfica do CFM e as limitações que existiam nas tecnologias de telecomunicações, com o surgimento dos microcomputadores ou PCs, começaram também a surgir pequenas aplicações no sector administrativo de diversas unidades da empresa. Para resolver esta dispersão de aplicações e prover o melhor suporte às decisões de gestão, o CFM decidiu implementar um Sistema Integrado de Informação de Gestão ou Enterprise Resource Planning (ERP), que hoje consiste nos seguintes módulos:

De Infraestrutura de Suporte

5.1.1. Uma infraestrutura de dados e comunicações

development of the Computerised Wagon Control System.

Given the great geographical dispersion of CFM and the limitations that existed in telecommunications technologies, with the emergence of microcomputers or PCs, small applications in the administrative sector of several units of the company also began to emerge.

In order to solve this dispersion of applications and provide the best support for management decisions, CFM decided to implement an Integrated Management Information System or Enterprise Resource Planning (ERP), which today consists of the following modules:

Supporting Infrastructure:

5.1.1. A data and communications infrastructure (LAN/WAN/WLAN) that CFM has developed and is implementing, as required, to ensure the operation and expansion of PHC throughout its business geography and to ensure the dynamics of its business;

5.1.2. Platforms or Corporate Collaboration Tools such as Email; Internet and Corporate Intranet;



Avito F. Jequicene
Eng.º de Sistemas Electrónicos
Director da DI-CFM de 1992
a 2015

(LAN/WAN/WLAN) que o CFM desenvolveu e tem estado a implementar, à medida da demanda, para garantir a operacionalização e a expansão do PHC ao longo de toda sua geografia empresarial e assegurar a dinâmica do seu negócio;

5.1.2. Plataformas ou Ferramentas de Colaboração Corporativa como Correio Electrónico (Email); Internet e Intranet corporativa; Videoconferência (Maputo, Beira e Nampula); Telefonia VoIP; e Teletrabalho (Microsoft Teams, Zoom, Webex e VPN) que o CFM tem estado a implementar e a difundir visando prover a empresa com meios para incrementar os ganhos de produtividade e reduções expressivas de custos, como também para promover maior integração entre seus Colaboradores e Parceiros,

De Índole Administrativo:

5.1.3. Funcionalidades de suporte às decisões de gestão que permitem a integração e a colaboração de diversas áreas tais como finanças, contabilidade, recursos humanos, avaliação do desempenho, assistência médica e medicamentosa, imobilizado, frota automóvel, etc

5.1.4. Sistemas de desenvolvimento de software, de formação e desenvolvimento de competências nas

Videoconferencing (Maputo, Beira and Nampula); VoIP; and Teleworking (Microsoft Teams, Zoom, Webex and VPN) that CFM has been implementing and spreading aiming to provide the company with means to increase productivity gains and significant cost reductions, as well as to promote greater integration among its Employees and Partners,

Management:

5.1.3. Management decision support functions that allow the integration and collaboration of several areas such as finance, accounting, human resources, performance evaluation, medical and pharmaceutical assistance, fixed assets, car fleet, etc.

5.1.4. Software development systems, training and skills development in applications in use in CFM; and Teleworking (Ms Teams and VPN);

Operations:

5.1.5 Railway Operations Management System which combines the management of railway operations with the management of commercial contracts as well as their invoicing in a single system which optimises the use of equipment, crews and inputs while



Hélder S. Machatine
Eng.º Electrotécnico
Actual Director da DI-CFM

aplicações em uso no CFM; e Teletrabalho (Ms Teams e VPN);

De Índole Operacional:

5.1.5 O Sistema de Gestão de Operações Ferroviárias que combina a gestão das operações ferroviárias com a gestão dos contratos comerciais bem como a respectiva facturação em um sistema único que optimiza a utilização dos equipamentos, das tripulações e dos insumos, ao mesmo tempo que monitora os custos das operações, o desempenho comercial dos contratos de transporte, a comunicação com os clientes e o relacionamento com as administrações ferroviárias vizinhas.

O sistema gere o objecto bem como o propósito da operação ferroviária e fornece uma gama de indicadores de desempenho que auxiliam na tomada de decisões com o intuito de melhorar a prestação do serviço ao cliente ao menor custo possível;

5.1.6. O Sistema de Gestão de Stocks e Manutenções que, entre outros, visa assegurar a disponibilidade dos materiais, peças sobressalentes, lubrificantes, etc., necessários para executar as operações de manutenção preventiva e corretiva dos equipamentos nas Oficinas Gerais; planificar e reportar as necessidades futuras de materiais MRP (Material Requirements Planning)

monitoring the operations costs, the commercial performance of transport contracts, communication with customers and the relationship with neighbouring rail administrations.

The system manages the object as well as the purpose of the railway operation and provides a range of performance indicators to assist in decision making in order to improve customer service at the lowest possible cost;

5.1.6. Stock and Maintenance Management System, which among others, aims to ensure the availability of materials, spare parts, lubricants, etc., necessary to carryout preventive and corrective maintenance of equipment in the General Workshops; plan and report the future needs of materials MRP (Material Requirements Planning) for certain maintenance worksheets; rationalize and monitor the procurement, reception, storage and exit of materials, spare parts and lubricants;

5.1.7. Port Operations Management System, which allows the invoicing of the handling; the control of maritime operations and the handling of each vessel with the help of predefined management indicators; the control of the use of personnel and port handling



Ilidio D. Matola
Eng.º Industrial de Electrónica
Director da DI-CFM de 2015
a 2017

para determinadas folhas de obra de manutenção; racionalizar e monitorar a aquisição, a recepção, a guarda e a saída dos materiais, sobressalentes e lubrificantes;

5.1.7. Sistema de Gestão de Operações Portuárias que permite facturar o manuseado; controlar as operações marítimas e de manuseamento de cada navio com ajuda de Indicadores de gestão pré-definidos, controlar a utilização de pessoal e equipamento de manuseamento portuário; produzir e manter indicadores das operações portuárias (tempos de operação, de paralisações, de rotações, proveitos, produtividades por grupo, por equipamento, por carga, por origens, por destinos, por cais, por operação, etc.)

A introdução das TICs no domínio operacional está a dar sinais muito encorajadores, por exemplo, com a implementação e exploração efectiva do Sistema de Telefonia PABX VoIP na Sede, e todas as Direcções Executivas, para além do melhoramento da comunicação e colaboração interna da empresa, o CFM experimentou no ano de 2019 uma poupança nas despesas de comunicações fixas de cerca de 50% previstos para o orçamento desse ano.

equipment; the production and maintenance of port operations indicators (operation times, standstill times, rotations, profits, productivity by group, by equipment, by cargo, by origins, by destinations, by dock, by operation, etc.)

The introduction of ICTs in the operational field is showing very encouraging signs, for example, with the implementation and effective operation of PABX VoIP Telephony System at Headquarters, and all Executive Departments, in addition to improving communication and internal collaboration within the company, CFM experienced in the year 2019 a saving in fixed communication expenses of about 50% foreseen for that year's budget.

5.2. Technical staff and ICT training at CFM;

Since its creation in 1985/6 to date, IT-CFM has functioned mainly and strategically with Mozambican staff who have technically and administratively managed it, planned and made investments in technological infrastructure, developed human capital as well as computer applications, provided services and trained users.

5.2. Pessoal técnico e formação no domínio das TICs no CFM;

Desde a sua criação em 1985/6 até à data, a DI-CFM funcionou maioritariamente e estrategicamente com pessoal Moçambicano que a dirigiu técnica e administrativamente, planificou e realizou os investimentos na infra-estrutura tecnológica, desenvolveu o capital humano bem como as aplicações informáticas, prestou serviços e treinou os utilizadores. Quando da criação da Direcção de Informática (DI-CFM), então Serviço de Informática, esta era composta por quatro Departamentos (Análise de Sistemas, Organização e Métodos; Programação e Desenvolvimento de Software; Apoio aos Centros de Cálculo e Apoio Técnico e Electrónica).

Em virtude de uma grande parte dos técnicos das TICs do CFM terem ficado com o CPD, esta nova estrutura da empresa arrancou com 38 colaboradores, dos quais 4 tinham formação superior, 9 tinham formação média, 18 eram técnicos com formação básica, 4 eram funcionários da administração e 3 auxiliares.

Como o País não dispunha de instituições de formação média e/ou superior especializadas no domínio das TICs, após a criação e apetrechamento do centro de cálculo da DI-CFM nos finais da década 80, o CFM embarcou num amplo programa de formação de técnicos médios e superiores tanto em disciplinas específicas das TICs, como em áreas especializadas ferroviárias e portuárias. Este programa foi financiado directamente pelo CFM em mais de US\$1,5 milhões e através de bolsas de estudos de diversas agências internacionais e, dos seus resultados se destaca:

5.3.1. Formação superior, académica e profissional:

Em 1989, a seu pedido, o CFM recebeu da Escola Secundária Francisco Manyanga os 14 melhores finalistas do ensino pré-universitário nas disciplinas de ciências naturais (particularmente Matemática, Física e Química). Destes, com a colaboração da Universidade Eduardo Mondlane e depois de passarem no Semestre Zero, foram seleccionados os 8 melhores aos quais, juntamente com 3 trabalhadores do CFM, em 1991 tiveram bolsas de estudo para a formação académica especializada no exterior, com os seguintes resultados:

- a. Três técnicos formados na Inglaterra:
 - Um Mestrado em Administração de Empresas (MBA). Concluiu e regressou;
 - Um Licenciado em Engenharia de Computação (Software). Concluiu e regressou;
 - Um Licenciado em Engenharia Marítima

At the time of the creation of the IT Directorate (IT-CFM), then IT Service, it was composed of four Departments (Systems Analysis, Organization and

Methods; Programming and Software Development; Support to Calculation Centers and Technical and Electronic Support).

Due to the fact that a large part of CFM's ICT technical staff stayed with CPD, this new company structure started with 38 employees, of which 4 had higher education, 9 had mid-level training, 18 were technicians with basic training, 4 were administrative staff and 3 were auxiliary staff.

As the country did not have mid-level and/or higher level education institutions specialised in ICTs, after the creation and equipping of -CFM ICT center in the late 1980s, CFM embarked on a broad training programme for mid-level and high-level technicians, in both specific ICT courses and in specialised railway and port areas. This programme was funded directly by CFM in over US\$1.5 million and through scholarships from several international agencies and its results stand out as follows:

5.3.1. Higher, academic and vocational training:

In 1989, at its request, CFM received from the Francisco Manyanga Secondary School the 14 best finalists students in pre-university education, in natural science subject (particularly in mathematics, physics and chemistry).

Of these, with the collaboration of Eduardo Mondlane University and after passing the Semester Zero, the 8 best ones were selected to benefit in 1991 from a scholarship, together with 3 CFM workers, for specialized academic training abroad, with the following results:

- a. Three technicians trained in England:
 - One with a Master of Business Administration (MBA). Completed and returned;
 - One with a Degree in Computer Engineering (Software). Completed and returned;
 - One with a Degree in Maritime Engineering (Civil). Completed and returned.
- b. Eight technicians trained in Brazil, all for Degree level in:
 - One in Business Administration. Did not complete and returned;
 - Two in Electronic Industrial Engineering (Hardware). Completed and 1 returned;
 - Two in Railway Engineering (Civil). Completed and returned and;

- (Civil). Concluiu e regressou.
- a. b. Oito técnicos formados no Brasil, todos para o grau de Licenciatura:
 - Uma em Administração de Empresas. Não concluiu e regressou;
 - Dois em Engenharia Industrial Electrónica (Hardware). Concluíram e regressou 1;
 - Dois em Engenharia Ferroviária (Civil). Concluíram e regressaram e;
 - Cinco em Engenharia de Computação (Software). Concluíram e regressaram 4.

5.3.2. Formação média e profissional

De Junho de 1995 a Junho de 1996, foram formados 21 Analistas Programadores, apurados competitivamente de um universo de 170 candidatos já com nível académico médio.

As principais matérias de formação destes técnicos foram: Inglês Técnico; Introdução à Informática; Ms-DOS; Ms-Office; Linguagens de Programação em Pascal, COBOL, e C; Sistema de Operativo SINIX 5.41; Introdução ao Gestor de Base de Dados Informix 4GLSQL e; Ms Project.

Foram também formados dois Inspectores do Movimento Ferroviário em Introdução à Informática na perspectiva do utilizador e dois Engs. Técnicos Médios da Sinalização em Comunicações e Electrónica. Estes técnicos tiveram formação profissional e estágios em Moçambique, na África do Sul, na Índia e no Canadá.

No período compreendido entre 1989 e 1996, os quadros técnicos dos níveis superior e médio da DI-CFM tiveram diversas formações profissionais em diversas disciplinas das TICs orientadas para a eficaz exploração da infra-estrutura tecnológica de computação e de telecomunicações então existente bem como para o desenvolvimento de aplicações informáticas.

Os principais países que foram demandados para estas formações são: Brasil, Inglaterra, Alemanha, Índia, Estados Unidos da América, Canadá, Suécia, África do Sul e Portugal.

Em 2009 o Serviço de Informática passa à designação de Direcção de Informática, nível DI 3, agregando os Serviços de i) Infra-estruturas e Serviços; ii) Desenvolvimento de Software e Exploração Aplicacional; e iii) Formação em TIC's e Administração. Inicia-se assim uma nova era de desenvolvimento das TICs no CFM.

5.3.3. Situação actual do capital humano das TICs do CFM

- Five in Computer Engineering (Software). All completed an four returned.

5.3.2. Mid-level and vocational training

From June 1995 to June 1996, 21 Programmer Analysts were trained, selected on competitive basis from a universe of 170 candidates already with mid-level academic training.

The main subjects of training of these technicians were: Technical English; Introduction to Computer Science; Ms-DOS; Ms-Office; Programming Languages in Pascal, COBOL, and C; SINIX Operating System 5.41; Introduction to the Informix 4GLSQL Database Manager and; Ms Project.

Two inspectors from the Railway Movement were also trained in Introduction to Computer Science from the user's perspective and two Mid-level Technical Engineers of Signalling in Communications and Electronics. These technicians had professional training and internships in Mozambique, South Africa, India and Canada.

Between 1989 and 1996, technical staff of higher and middle levels of CFM ICT had several vocational training courses in various ICT subjects aimed at the effective exploitation of the then existing technological infrastructure of computing and telecommunications as well as the development of computer applications.

The main countries that were demanded for these training programmes are Brazil, England, Germany, India, United States of America, Canada, Sweden, South Africa and Portugal.

In 2009, the IT Service is renamed to IT Directorate, DI 3 level, aggregating the Services of i) Infrastructures and Services; ii) Software Development and Application Operation; and iii) ICT Training and Administration.

A new era of ICT development at CFM thus begins.

5.3.3. The Current situation of ICT human capital at CFM

In order to meet the specific challenges of the industry not only of ICTs but also of the rail-port sector in general, CFM faces major challenges regarding its human capital. However, believing that highly qualified professionals generate more value for their companies and the economy of their countries than their total cost (of training and maintenance), the

Perfil dos Colaboradores da Direcção de Informática

Género	N.º de Colaboradores	Faixa Etária	N.º de Colaboradores
F	12	<=24	0
M	25	[25 - 29]	2
TOTAL	37	[30 - 34]	10
		[35 - 39]	9
		[40 - 44]	4
		[45 - 49]	5
		[50 - 54]	5
		[55 - 59]	2
		>=60	0
		TOTAL	37
Habilitações Literárias	N.º Colaboradores		
ENSINO PRIMARIO	4		
ENSINO MEDIO GERAL	9		
ENSINO MEDIO PROFISSIONAL	4		
BACHARELATO	0		
LICENCIATURA	20		
TOTAL	37		

Para atender aos desafios específicos da indústria não só das TICs bem como do sector ferro-portuário em geral, o CFM enfrenta grandes desafios no que concerne ao seu capital humano. Contudo, acreditando que os profissionais altamente qualificados geram para as suas empresas e para a economia dos seus países mais valor do que o seu custo total (de formação e de manutenção), há a destacar o enorme esforço de investimento que o CFM tem feito na formação para suprir este gap.

Em 2012, foram formados com nível de Pós-Graduação 7 colaboradores em Gestão de Empresas de Telecomunicações no ISUTC em Maputo. Por outro lado, vários colaboradores participaram em cursos de capacitação profissional na Áustria (2018), Espanha (2018), África do Sul (2019) e Índia (2020).

O capital humano actual da DI-CFM é multifacetado, conforme abaixo se demonstra:

O desenvolvimento do capital humano das TIC's no CFM, entre outros, implica a alfabetização digital generalizada na empresa; o empoderamento dos utentes (técnicos e gestores) nas iniciativas de digitalização; o aprimoramento de esquemas de enquadramento, motivação e retenção dos melhores talentos; qualificação e requalificação permanente dos colaboradores para a aquisição e actualização das suas competências.

Pode-se argumentar que o sucesso do CFM no desempenho da sua missão assenta nos seguintes três pilares:

- Capital Humano qualificado, motivado, bem organizado, enquadrado e apoiado no seu desempenho e desenvolvimento;
- Informação relevante de boa qualidade, disponibilizada fácil e atempadamente onde ela é necessária;

enormous investment effort that CFM has made in training to fill this gap should be highlighted.

In 2012, 7 staff members were trained at ISUTC in Maputo at postgraduate level in Telecommunication Company Management. In addition, several employees participated in vocational training courses in Austria (2018), Spain (2018), South Africa (2019) and India (2020).

The current human capital of CFM ICT is multifaceted, as shown below:

The development of ICT's human capital in CFM, among others, implies widespread digital literacy in the company; empowerment of users (technicians and managers) in digitalisation initiatives; the improvement of the integration, the motivation and the retention of the best talent; the qualification and the permanent requalification of employees to develop and update their skills.

It can be said that CFM's success in fulfilling its mission rests on the following three pillars:

- Qualified, motivated, well organized, focused and supported human capital in its performance and development;
- Good quality and relevant information, easily and timely available where it is needed;
- An enabling and regulated business environment, particularly in its immediate habitat (Mozambique and SADC in general) that enables plans to be prepared and implemented with confidence and accuracy.

Based on this, the company can generate the resources and conditions for its success.

6.1. The Universe of management activity at CFM



Parte dos 8 bolsistas do CFM, seleccionados da Escola Secundária Francisco Manyanga para formação superior. Da esquerda para a direita: João Cristóvão Munguambe, Ilídio Dinis Matola, Alcides Armando Mula, Alda Dulce Ngovene, Amosse Elias Chicele, Sérgio Vicente Cambaza, Paulo Goodvin Mata, Rui Pedro Cumbane

- Ambiente de negócios propício e regulado, particularmente no seu habitat imediato (Moçambique e SADC, em geral) que permita preparar e executar planos com confiança e rigor.

Partindo desta base, a empresa poderá gerar os recursos e as condições para o seu sucesso.

6.1. Universo da actividade de gestão no CFM

Os principais processos de gestão da Empresa ocorrem nas áreas de operação, das manutenções, da administração corrente e da decisão e execução de investimentos.

Estes processos estão baseados na produção, análise e circulação de informação que apoia a tomada e a implementação de decisões. Deste modo, para estabelecer o perfil da contribuição que as TICs devem dar para assegurar o sucesso do CFM no desempenho da sua missão, o ponto de partida é o conhecimento do perfil do universo dos processos de gestão que as TICs devem apoiar.

É muito importante que as TICs estejam alinhadas com o ambiente organizativo que suporta os processos

The main management processes of the Company occur in the operations, in the maintenance, the day-to-day administration and investment decision and execution areas. These processes are based on production, analysis and circulation of information that supports decision making and implementation. Thus, in order to establish the profile of the contribution that ICTs should make to ensure the success of CFM in the performance of its mission, the starting point is the knowledge of the profile of the universe of management processes that ICTs should support.

It is very important that ICTs are aligned with the organisational environment that supports management processes, particularly in the aspects of the pre-distribution of staff to that environment, its quality and relevance. This means that ICTs should be harmoniously and deeply embedded in the organisations and processes they support, through the development of ICT knowledge and potential among users, as well as through the empowerment of these communities with regard to initiatives to adopt digital solutions.



de gestão, particularmente nos aspectos da pré-disposição dos quadros que dão corpo a esse ambiente, da sua qualidade e relevância. Isto significa que as TICs deverão estar harmoniosa e profundamente embebidas nas organizações e nos processos que se propõem apoiar, através do desenvolvimento nos utilizadores do conhecimento das TICs e das suas potencialidades, bem como do empoderamento destas comunidades no que diz respeito às iniciativas de adoptar soluções digitais.

6.2. Principais aplicações das TICs a considerar no CFM

De um modo geral, na selecção e no desenvolvimento de novas aplicações, o CFM deve privilegiar:

- A implementação de tecnologias que garantam o desenvolvimento dos recursos da empresa, a racionalidade do seu uso e conservação e a adopção de soluções que tornem a empresa mais competitiva;
- O fortalecer o networking dos quadros e profissionais do CFM para acelerar a tomada de

6.2. The Main ICT applications to be considered at CFM

In general, when selecting and developing new applications, CFM should prioritize:

- The Implementation of technologies that ensure the development of the company's resources, the rationality of their use and conservation and the adoption of solutions that make the company more competitive;
- The Strengthening of the networking of CFM executives and professionals, to speed up decision making, reduce the idleness of resources and the costs of operations and the bureaucratic processes;
- The construction of a solid institutional knowledge base in the various business areas of the company to create and cement its profile of experience, values and culture.

6.3. The Profile of the ICT infrastructure to be developed at CFM



Utilizadores formados. Da esquerda para a direita: **Armando Giuiliche Chissaque** (Inspector Ferroviário), **Carlos Rodrigues** (Eng.º Técnico de Indústria Electrónica), **Mamudo Osman Sofia** (Eng.º Técnico de Indústria Electrónica), **Ricardo Daniel**, Eng.º Técnico de Construção Civil

decisões, reduzir a ociosidade dos recursos e os custos dos processos operativos e burocráticos;

- A construção de uma base sólida de conhecimento institucional nas diversas áreas de negócio da empresa para criar e cimentar o seu perfil de experiência, de valores e de cultura.

6.3. Perfil da infraestrutura das TICs a desenvolver no CFM

Actualmente, o CFM enfrenta a competição dos corredores alternativos de Richards Bay, Durban, Dar Salam, Wolves Bay, etc. e do transporte rodoviário.

Nestas circunstâncias, priorizar apenas o investimento na infraestrutura e nos equipamentos ferro-portuários é bastante insuficiente para fazer face à competição. A cadeia da actividade logística em que o CFM se insere é bastante exigente na qualidade de comunicação entre os intervenientes, no cumprimento de prazos, na conservação e integridade dos bens, etc. O custo dos serviços é importante, mas pode ser tolerado se justamente inserido num plano de negócios com um índice de cumprimento muito elevado. Isto é, a qualidade dos serviços oferecidos é um factor competitivo

Currently CFM faces competition from alternative corridors of Richards Bay, Durban, Dar Salam, Wolves Bay, etc. and from road transport. Under these circumstances, prioritizing investment in infrastructure and railway equipment alone is quite insufficient to cope with the competition. The chain of logistics activity in which CFM is involved is quite demanding in terms of the quality of communication between the players, compliance with deadlines, conservation and integrity of goods, etc. The cost of services is important, but it can be tolerated if it is part of a business plan with a very high compliance rate. In other words, the quality of the services offered is a more important competitive factor than the cost of the services.

In the complex logistics chain linking the production and the consumption of goods it is more important for CFM to be a Trusted Operator than to be a Cheap Operator.

Along with the infrastructure and the railway equipment, it is strategically vital that CFM invests in a robust communications infrastructure that makes very visible and manageable the production processes that take place within the company, as well as their



Família da DI-CFM

mais importante do que o custo dos serviços.

Na complexa cadeia logística que liga a produção ao consumo das mercadorias é mais importante que o CFM seja um Operador de Confiança do que um Operador Barato.

A par da infraestrutura e dos equipamentos ferro-portuários, é estrategicamente vital que o CFM invista numa robusta infraestrutura de comunicações que torne bastante visíveis e controláveis os processos de produção que ocorrem dentro da empresa, bem como a sua efectiva e atempada comunicação às entidades interessadas. O CFM não pode continuar a ser visto como a **Zona Escura** da cadeia logística.

A visibilidade, a previsibilidade e a confiabilidade do CFM na cadeia logística vai atrair tráfegos de maior valor comercial e tarifário com grande impacto na rentabilidade da empresa.

Assim, os principais projectos novos de infra-estruturas das TICs a desenvolver estariam relacionados com i) o Desenvolvimento da Infra-estrutura de

effective and timely communication to stakeholders.

CFM shall no longer be seen as the Dark Zone of the logistics chain.

Visibility, predictability and reliability of CFM in the logistics chain will attract traffic of greater commercial value and tariffs with a major impact on the company's profitability.

Thus, the main new ICT infrastructure projects to be developed would be related to i) Communications Infrastructure Development, to increase the quality and profitability of services; ii) Reduction of Operational Costs, rationalizing the use of resources and increasing efficiency and safety, along all the Rail-Port corridors; and iii) Creation of a Base to Support and Stimulate Innovation, towards a greater digitalization of the company's operational and management processes

6.4. The Need and the strategy of the development of Human resource

Comunicações, para elevar a qualidade e a rentabilidade dos serviços; ii) a Redução de Custos Operacionais, racionalizando o uso dos recursos e aumentando a eficiência e segurança, ao longo de todos corredores Ferro-portuários; e iii) a Criação de Uma Base para Apoiar e Estimular a Inovação, rumo a uma maior digitalização dos processos operacionais e de gestão da empresa.

6.4. Necessidades e estratégia de desenvolvimento de recursos humanos

Como se pode ver na estrutura actual da força de trabalho da DI-CFM, na qual 54% do pessoal tem o grau universitário de Licenciatura, as TICs são uma área de actividade que em Inglês se caracteriza por “knowledge intensive”, significando que o principal factor de sucesso é o conhecimento. Portanto, a organização tem que privilegiar, desenvolver e conservar conhecimento.

Tipicamente, o CFM é, em primeiro lugar, “capital intensive” e, em alguns dos seus segmentos, “labour intensive”. O movimento e a direcção de transformação que o CFM deveria abraçar é de ir se tornando cada vez menos “labour intensive” e mais “knowledge intensive”, apostando cada vez mais no desenvolvimento, aplicação e conservação de capital humano com boa formação média e superior académica e técnico-profissional.

A chave do sucesso da aplicação das TICs no CFM é que as oportunidades e as necessidades de informatização devem ser identificadas e advogadas pelos utilizadores, entrando a DI-CFM para implementar e dar suporte na exploração. Isto significa que, na comunidade dos utilizadores, devem prevalecer quadros técnicos profissionalmente abalizados e com uma base de conhecimentos que permita a sua “alfabetização informática”.

7. Principais Conclusões

Da contribuição que tivemos a honra e a grata oportunidade de dar sobre o Papel das Tecnologias de Informação e Comunicações podemos tirar como principais conclusões:

Quanto ao desempenho e à competitividade do CFM:

1. A aposta do CFM na competição com corredores e modos de transporte alternativos devia basear-se na qualidade dos serviços que a Empresa presta;
2. A qualidade do serviço na cadeia logística

As can be seen from the current structure of CFM ICTworkforce, in which 54% of the staff has a university degree, ICTs are an area of activity that is characterised as “knowledge intensive”, meaning that the main factor of success is knowledge. Therefore, the organisation has to privilege, develop and preserve knowledge.

Typically, CFM is primarily “capital intensive” and, in some of its segments, “labour intensive”. The movement and direction of the transformation that CFM should embrace is to become less and less “labour intensive” and more “knowledge intensive”, betting more and more on development, application and retention of human capital with good mid-level and higher academic and technical-vocational training.

The key to the success of ICT applications in CFM is to ensure that the opportunities and needs for information technology shall be identified and advocated by the users, with CFM ICT entering to implement and support the operations.

This means that, in the users community it should prevail professionally literate technical staff with a knowledge base that allows their “digital literacy”.

7. Main Conclusions

From the contribution we have had the honour and the grateful opportunity to make on the Role of Information and Communication Technologies in CFM, we can draw the following as the main conclusions:

On the performance and competitiveness of CFM:

1. The focus of CFM in the competition with alternative corridors and modes of transport should be based on the quality of services that the Company provides;
2. The quality of service in the logistics chain is based on the predictability (what to expect), reliability (the likelihood of it happening) and transparency (what is currently happening) of the operator. The quality of the service allows the logistics players upstream and downstream CFM to plan with confidence and follow step by step the execution of the plans;
3. The whole universe of CFM management activities (operation, maintenance and administration) that occur in a vast physical territory should be unified and oriented to the objectives and performance goals of the company

Parte dos 21 bolsistas do CFM, seleccionados entre 170 candidatos de nível médio para formação como Analistas Programadores. Da esquerda para a direita: **Tiago Intela** (Eng.º Informático), **Helder Guirruço** (Gestor de IT - BancABC), **Benedito Rafael** (Analista de Negócios - Standard Bank Moçambique), **Jorge Magalhães** (Chefe do departamento de Infra-estruturas e Redes na Direcção de Sistemas de Informação - TMCEL), **João Muchanga** (Chefe de Grupo de Gestão de Sistemas - TMCEL), **Faustino Pioris** (Diretor de Infra-estruturas e Serviços de TI - Absa Bank Moçambique).



- assenta na previsibilidade (o que esperar), na confiabilidade (a probabilidade de acontecer) e na transparência (o que é que se passa) do operador. A qualidade do serviço permite aos intervenientes anteriores e posteriores ao CFM na cadeia logística planificar com confiança e seguir passo a passo a execução dos planos;
3. Todo o universo das actividades de gestão (operação, manutenção e administração) do CFM que ocorrem num vasto território físico deve ser unificado e orientado para os objectivos e as metas de desempenho da empresa através da disponibilização de uma informação relevante, de boa qualidade, rápida e facilmente acessível para quem dela necessita;
 4. A par do investimento na infra-estrutura e nos equipamentos ferroviários e portuários, o CFM devia apostar e investir na infra-estrutura de informação e comunicações como parte essencial e estratégica do seu tecido empresarial, que produz e dissemina esse elemento-chave da sua competitividade que é a informação.

Quanto ao capital humano

1. Dado o seu carácter abrangente, a identificação das futuras necessidades de capital humano no

through the provision of relevant, good quality, fast and easily accessible information for those who need it;

4. Along with investment in railroad and port infrastructure and equipment, CFM should invest in information and communications infrastructure as an essential and strategic part of its business fabric, which produces and disseminates that key element of its competitiveness which is information.

Regarding human capital

1. Given its comprehensive nature, the identification of future human capital needs in the area of ICTs and the planning of their development in CFM should be a global exercise involving CFM ICT and the community of users;
2. In order to ensure Mozambique's competitiveness as a logistic country, it would be even better to face and deal with the human capital problem in the national rail-port industry as a whole, involving and cooperating with the concession entities.

The role of ICTs in the performance and the development of CFM should be oriented towards:

1. Supporting the preparation of strategic



domínio das TICs e a planificação do seu desenvolvimento no CFM deveria ser um exercício global envolvendo a DI-CFM e a comunidade dos utilizadores;

2. Para assegurar a competitividade de Moçambique como País logístico, melhor ainda seria encarar e lidar com a problemática do capital humano na indústria ferro-portuária nacional como um todo, envolvendo e cooperando com as entidades concessionárias. 

thinking on the leading role of the Mozambican State in the development of a national logistics system matching the challenges and opportunities existing for the country, in addition to the preparation of strategic business thinking on the organization, management and operation of CFM;

2. Supporting the development, rational use and conservation of the company's strategic resources, in a medium and long-term planned environment;
3. Developing the quality of the company's services as the main factor of competitiveness and to make CFM a predictable, reliable and transparent player in the long and complex logistic chain of products that can also attract loads of greater commercial value;
4. Unifying all management activities through a smaller but faster, agile and intelligent administrative machine that effectively directs and supports the production processes;
5. Increasing productivity, profitability and conservation of the company's assets and contribute to the competitiveness of the Mozambican (and regional) economy, through the provision of efficient and less costly logistical solutions. 



Iniciativas de Responsabilidade Social Corporativa

Corporate Social Responsibility Initiatives

O sucesso de gestão empresarial do CFM, que está orientada para o cumprimento integral da lei e da sustentabilidade comercial, está permanentemente preocupada também com a adoção de atitudes benéficas e proativas para a sociedade e o meio ambiente.

É neste domínio de responsabilidade social que o CFM está sempre presente na educação e no desenvolvimento humano, na saúde pública e na cultura e turismo.

No que tange à área da rede escolar e ao desenvolvimento da educação e cultura, o CFM tem participado na reabilitação e/ou construção de escolas, no apoio às Feiras de Educação, na atribuição de Bolsas de Estudos, na Edição de Livros e Discos, nos Festivais de música, entre outros apoios.

Na Saúde, ciente dos elevados custos dos equipamentos e meios auxiliares de diagnóstico, a Empresa tem vindo a apoiar a aquisição destes bem como de

The successful business management of CFM, which is oriented towards full compliance with the law and commercial sustainability, is also permanently concerned with adopting beneficial and proactive attitudes towards society and environment.

It is in this area of social responsibility that CFM is always present in education and human development, public health, culture and tourism.

In the area of the school network and development of education and culture, CFM has participated in the rehabilitation and/or construction of schools, in the support of Education Fairs, in granting of Scholarships, in Publishing of Books and Records, in Music Festivals, among other supports.

In Health, aware of the high costs of equipment and auxiliary means of diagnosis, the Company has been supporting the acquisition of these as well as other hospital consumables for various public units. It



Foto de arquivo 2019



outros consumíveis hospitalares para diversas unidades públicas. Promove, igualmente a realização regular de feiras de saúde para os trabalhadores, seus dependentes e a população residente nas áreas em que essas iniciativas se realizam. O objectivo destas feiras é consciencializar os participantes sobre os cuidados de saúde, promover campanhas de sensibilização e de prevenção de doenças e testagens voluntárias.

O CFM tem vindo a apoiar o fomento do turismo nacional, o desenvolvimento e a expansão da rede nacional de televisão pública no País, a provisão de águas e energia eléctrica para as populações, que vivem em redor de algumas estações ferroviárias bem como tem vindo a contribuir com a reposição de estradas e pontes destruídas pelas calamidades que, como se sabe, são de natureza cíclica no País, sem descurar o apoio às populações afectadas. ▲

also promotes the regular health fairs for workers, their dependents and resident population in the areas where these initiatives take place. The aim of these fairs is to raise participants' awareness of health care, to promote awareness and disease prevention campaigns and voluntary testing.

CFM has been supporting the promotion of national tourism, development and expansion of national public television network in the country, provision of water and electricity to the populations living in the surroundings of some railway stations, as well as contributing to rebuilding roads and bridges destroyed by calamities which, as it is known, are cyclical in nature in the country, without neglecting the support to the affected populations. ▲



Apontamentos sobre a cidade de Moatize e sua relação com a "Santa Bárbara"

Notes on the city of Moatize and its relationship with "Saint Barbara"

Zaino José Valegy (zaino.valegy@gmail.com)

A cidade de Moatize surge como resultado da acção colonial portuguesa caracterizada pela implantação de novas estruturas de comunicações, de produção e de exploração dos recursos existentes nas colónias. Detentora de um rico jazigo de carvão mineral, duas companhias participaram activamente no processo do seu desenvolvimento: Société Minière et géologique du Zambeze mais tarde convertida em Companhia Carbonífera de Moçambique e os Caminhos de Ferro de Moçambique. Este artigo, elaborado com base em consultas bibliográficas, pretende descrever não só o historial da vila como também explicar a sua relação com a Santa Bárbara (padroeira dos mineiros, ferreiros e bombeiros) que na segunda metade do séc. XX, perdera os direitos ao culto litúrgico.

INTRODUÇÃO

Longe de ser um estudo exaustivo, no presente artigo "Apontamentos sobre a cidade de Moatize e sua relação com a "Santa Bárbara", apresentamos a nossa modesta contribuição para o esclarecimento de alguns aspectos relacionados com a história da antiga Vila Carbonífera. E como história, levantamos a toponímia, descrevemos a origem e esclarecemos sobre o antigo feriado municipal da então Vila (4 de Dezembro), que estava ligado a uma Santa e Ícone da Igreja Católica.

Zaino José Valegy (zaino.valegy@gmail.com)

The city of Moatize arises as a result of the Portuguese colonial action characterized by the implementation of new communication structures, production and exploitation of existing resources in the colonies. Owner of a rich coal fields, two companies actively participated in the process of its development: Société Minière et géologique du Zambeze, later converted into Mozambique Coal Company and Mozambique Ports and Railways. This article, prepared on the basis of bibliographical research, aims to describe not only the history of the town but also to explain its relationship with Saint Barbara (patron saint of miners, blacksmiths and firemen) who, in the second half of the 20th century, lost the rights to liturgical worship.

INTRODUCTION

Far from being a comprehensive study, in this article "Notes on the city of Moatize and its relationship with "Saint Barbara", we present our modest contribution to the explanation of some aspects related to the history of the old Coal Town. And as history, we raise the toponymy, describe the origin and clarify about the old municipal holiday of the then town (December 4), which was linked to a Holy Icon of the Catholic Church.

Following a qualitative approach, the article was

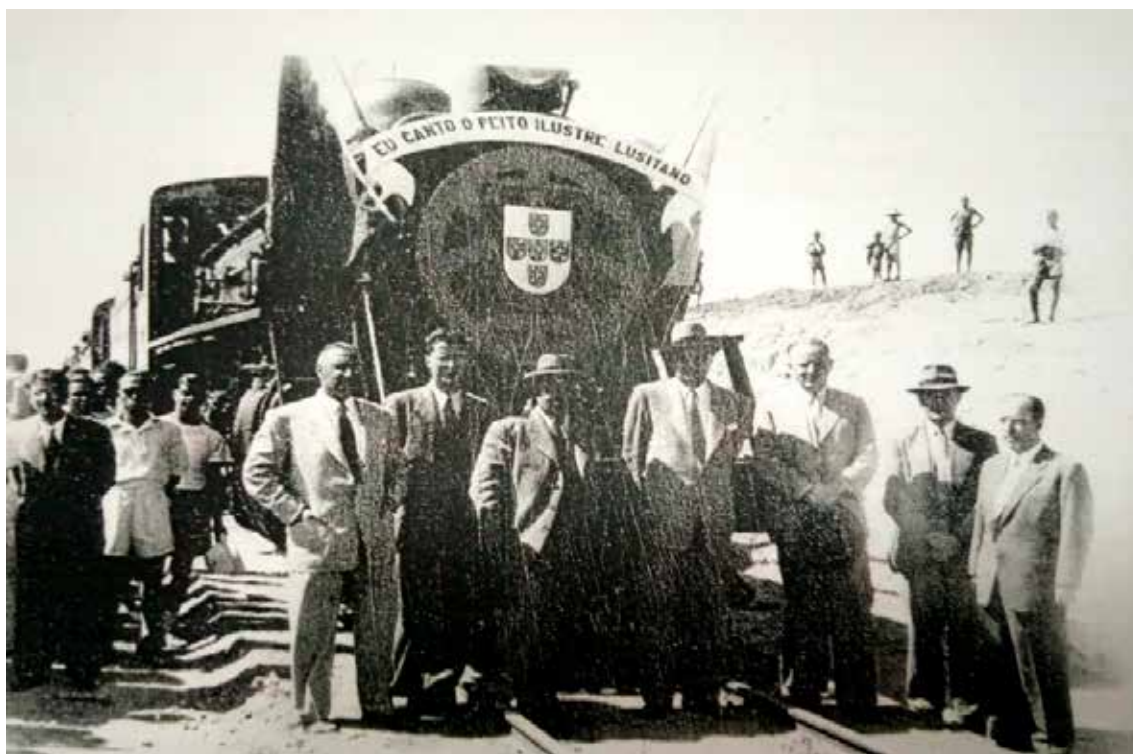


Fig.1. Governador-Geral, Comandante Gabriel Teixeira, rodeado de entidades presentes na inauguração solene da linha férrea Moatize-Mutarara 29 de junho de 1949. Fonte: UIMA, A.P. História dos Caminhos-de-ferro, 1971

Pic.1. Governor General, Commander Gabriel Teixeira, surrounded by entities present at the inauguration ceremony of the Moatize-Mutarara railway line June 29, 1949. Source: UIMA, A. P. História dos Caminhos-de-ferro, 1971

Seguindo uma abordagem qualitativa, o artigo foi elaborado com recurso a fontes bibliográficas, sem deixar de lado a memória de algumas pessoas que vivem e ali viveram no passado.

Contudo, não descartamos as prováveis lacunas que poderão existir. Um caso concreto a apontar é, por exemplo o Diploma Legislativo nº. 2.423 de 1963 que atribui a 4 de Dezembro - Dia da Santa Bárbara feriado Municipal. Sobre este documento, envidamos esforços para localizá-lo tanto no Arquivo Histórico bem como na Biblioteca Nacional e, no entanto, não conseguimos. Tirando a brochura do Arpac sobre a toponímia de Moatize, este documento não consta da lista das povoações existentes no Arquivo Histórico.

MOATIZE – Descrição geral e origem do nome

A cidade de Moatize, actual sede do distrito com o mesmo nome, situa-se no interior da Província de Tete, próximo do rio Zambeze. Possui como coordenadas geográficas lat.16° 07' 4 S/ long.33° 45' e CN./49. Com uma área urbana de aproximadamente 33 km2, dos quais 12 km concessionados à mineradora VALE, tem como limites físicos ao Norte, os rios Rovubué e

elaborated using bibliographic sources, without leaving aside the memory of some people who live and lived there in the past.

However, we do not rule out the likely gaps that may exist. A concrete case to point out is, for example, the piece of legislation no. 2.423 of 1963 which grants the 4th of December - Saint Barbara's Day a municipal holiday. Regarding this document, we have made efforts to locate it in both the Historical Archives and the National Library and, however, we have not succeeded. Apart from Arpac's brochure on the toponymy of Moatize, this document is not on the list of villages in the Historical Archives.

MOATIZE – General description and name origin

The city of Moatize, current district headquarters with the same name, is located in the interior of Tete Province, near the Zambezi River. It has as geographical coordinates lat.16° 07' 4 S/ long.33° 45' and CN. / 49. With an urban area of approximately 33 km2, of which 12 km are concessioned to the mining company VALE, it has as physical limits to the North, the

Fig 2. D. Sebastião Soares de Resende, celebrando a Missa de Ação de Graças I no dia da inauguração da linha Moatize-Mutarara. Fonte: LIMA, A. P. História dos Caminhos de Ferro, 1971

Pic. 2: D. Sebastião Soares de Resende, celebrating Thanksgiving Mass on the day of the inauguration of the Moatize-Mutarara line. Source: LIMA, A. P. História dos Caminhos de Ferro, 1971



Catsengue; a Sul, os rios Nhanvú e Birinde; a Este, as cordilheiras dos montes Chiundiza e o rio Nhandalama; e a Oeste o rio Rovubué (Mphandué).

O terreno sobre o qual foi edificada apresenta no seu subsolo grandes depósitos carboníferos, coberto com ligeira camada de terra vegetal. O grau do declive e a profundidades do solo variam de solos pouco profundos, castanhos muito escuro à solos profundos, castanho acinzentado, muito escuro. A textura dos solos varia de franco-arenoso a franco-argilo-arenoso, sendo mais comum ocorrerem texturas mais finas nos solos profundos em relação aos solos pouco profundos.

O clima predominante é do tipo seco de estepe com Inverno seco - Bsw (classificação de Koppen), modificado localmente pela altitude, com duas estações distintas, a chuvosa (muito curta) e a seca (muito longa). O período chuvoso ocorre normalmente entre o mês de Dezembro de um ano à Fevereiro do ano seguinte. A precipitação média anual é de 644mm, enquanto a evapotranspiração actua na ordem de 1.626mm. A temperatura média anual varia entre 28°C e 30°C (mês de Novembro), enquanto no período mais frio a temperatura varia entre 20°C e 22°C (mês de Julho).

Por causa das características climáticas e do tipo de relevo, a actividade agrícola do tipo sequeiro tradicional é praticada em menor escala, e como alternativa,

rivers Rovubué and Catsengue; to the South, the rivers Nhanvú and Birinde; to the East, the mountain ranges Chiundiza and Nhandalama; and to the West the river Rovubué (Mphandué).

The land on which it was built has large coal fields in its subsoil, covered with a thin layer of vegetal earth. The degree of slope and the depth of the soil vary from shallow, very dark brown to deep, greyish brown, very dark soils. The texture of the soils varies from light sandy to light clay loam, and thinner textures are more common in deep soils than in shallow soils.

The predominant climate is the dry steppe type with dry winter - Bsw (Koppen classification), locally modified by altitude, with two distinct seasons, the rainy (very short) and the dry (very long). The rainy season normally occurs from December of one year to February of the following year. The average annual rainfall is 644mm, while evapotranspiration acts around 1.626mm. The average annual temperature varies between 28°C and 30°C (November), while in the coldest period the temperature varies between 20°C and 22°C (July).

Because of the climatic features and the type of relief, traditional non-irrigated agricultural activity is practiced on a smaller scale, and as an alternative, in addition to informal trade, the population is engaged in

para além do comércio informal, a população dedica-se à produção de tijolos (nas margens do rio Moatize) e à venda de pedras (brita).

A população nativa da Cidade Moatize pertence ao grupo etnolinguístico Nyungwé. No entanto, o processo de exploração mineira e construção da linha férrea Moatize- Mutarara, criou condições para a fixação de outras etnias com particular destaque para os Senas e Chewas. Diz-se que os nhúngwes encaravam o trabalho da mineração e da ferrovia como muito pesado, e como consequência, as companhias viram-se obrigadas a recrutar trabalhadores provenientes de outros cantos da província, dos quais se destacam os distritos de Mutarara, Angónia, Chifunde, Chiúta, Tsangano e Macanga.

Em relação à origem do nome de Moatize, existem diversas hipóteses que devem ser tomadas em consideração. A primeira diz o seguinte:

Existia no passado um indivíduo de nome **Tize**, que na altura vendia bebida tradicional (moa) geralmente feita de farelo, assim as pessoas diziam “TAMWA MOA WA TIZE” o que significa “bebemos Moa do Tize” (...) Da corruptela de MOA WA TIZE surge o nome Maotize.

A segunda hipótese liga-se à primeira, mas é abordada de forma diferente, conforme a descrição abaixo:

O topónimo Moatize tem as suas origens no nome do rio que faz limite do Município a Este e vai desaguar no rio Revúbuè, este nome provem segundo os residentes deste município dos seguintes termos: **Moa** – bebida tradicional de fabrico caseiro conhecido localmente também por *bwadwa* e/ou Pombe (...) e avança-se que as águas daquele rio outrora saíam como se fosse Moa, e **Tidze** - significa “vir” em ci-nhungwé (...) e quando águas corriam de nascente à foz, a população dizia: “*madzi ia licutidze*”, o que quer dizer: “a água está vir”. Logo os portugueses escreveram *Moatize*. (...)

E outro grupo comunga a mesma ideia de que a palavra “Moatize” tem a sua origem na palavra “**moa**” (phombe - bebida local que provém da fermentação de cereais) isto em analogia de forma como a água brota da nascente como se fosse o **moa** a fermentar, mais divergem no diz respeito à palavra “tize” que dizem provir de “*watidzera*” que significa “apareceu sozinho”. Se juntarmos as duas palavras ficam “*Moa watidzera*” que por força de expressão e por deficiência de pronúncia na junção das duas palavras ficou “*Moatidzera*” que quer dizer “o **pombe** (ou moa) **veio sozinho**” referindo-se as águas que escorriam sozinha vindas da

the production of bricks (on the banks of the Moatize River) and sale of stones (gravel).

The native population of Moatize City belongs to the ethnolinguistic group Nyungwé. However, the process of mining and construction of the Moatize-Mutarara railway line has created conditions for the settlement of other ethnic groups with particular emphasis on Senas and Chewas. It is said that the nhúngwes regarded the mining and railway work as very heavy, and as a consequence the companies were forced to recruit workers from other corners of the province, of which the districts of Mutarara, Angónia, Chifunde, Chiúta, Tsangano and Macanga stand out.

Regarding the origin of the name of Moatize, there are several hypotheses that should be taken into consideration. The first says the following:

In the past there was an individual named Tize, who at the time was selling traditional drink (moa) usually made of bran, so people said “TAMWA MOA WA TIZE” which means “we drink Moa from Tize” (...) From the corruption of the word MOA WA TIZE comes the name Maotize.

The second hypothesis is linked to the first, but is approached differently, as described below:

The toponym Moatize has its origins in the name of the river that borders the Municipality to the East and will flow into the river Revúbuè, this name proves according to the residents of this municipality the following terms: Moa - a traditional homemade drink known locally as *bwadwa* and/or Pombe (...) and it is said that the waters of that river once flowed as if it were Moa, and Tidze - means “to come” in ci-nhungwé (...) and when waters flowed from the spring to mouth river, the population said: “*madzi ia licutidze*”, which means “the water is coming”. Soon the Portuguese wrote Moatize. (...)

And another group shares the idea that the word “Moatize” has its origin in the word “moa” (phombe - local drink that comes from the fermentation of cereals) this in analogy to the way water sprouts from the spring as if it were the moa to ferment, but they diverge on the word “tize” which they say comes from “*watidzera*” which means “appeared alone”. If we add the two words together they become “*Moa watidzera*”, which due to expression and a lack of pronunciation in the junction of the two words became “*Moatidzera*” which means “pombe (or moa) appeared alone” referring to the waters flowing alone from the spring, so



nascente, assim Moatidze passou a ser o nome deste rio com a queda do “ra”. Que mais tarde viria a dar o nome ao distrito e a Vila.

Por sua vez, na terceira hipótese a explicação parece-nos diferente:

Este nome provém da corruptela de “*watiza*” palavra da origem Tawara que significa “fugiu” (...) na abertura das primeiras minas em Moatize havia muita gente de várias proveniências, dos quais faziam parte os Tawaras, estes não resistindo ao trabalho pesado e penoso que eram submetidos, pediam para ir ao rio beber Água e, de lá um e outro punha-se em fuga e perguntados os colegas no regresso sobre a pessoa que não voltou, eles apenas diziam “*watiza*”, (...) a história sempre repetia-se ate ao ponto dos portugueses pretender registar o nome do rio e devido a má percepção apenas limitaram a registar como sendo Moatize.

Assim sendo, não existe unanimidade no que respeita à origem do Nome Moatize mas no Dicionário toponímico, histórico, geográfico e etnográfico existente no arquivo histórico, *Moatize* é paralelamente nome de uma vila, de um rio e de minas de carvão.

CONTEXTO DO SEU SURGIMENTO: Société Minière et geologique du Zambeze e a linha Ferroviária Moatize- Mutarara.

A fundação da então Vila de Moatize insere-se no período da implantação de novas estruturas de comunicações, de produção e de exploração. Este período de implantação inicia-se no centro de Moçambique por volta de 1887, no mesmo ano em que foi construído o caminho-de-ferro Lourenço Marques e em que a actual capital do País foi elevada à categoria de Cidade. Antes desse período, Moatize esteve “*a reboque*” da cidade de Tete, cuja fundação é referenciada desde o século XVI, primeiro como centro comercial árabe- swahili, e depois como ponto de partida para várias expedições militares, comerciais e religiosas, rumo ao interior do vale do Zambeze.

Pouco se sabe sobre a história de Moatize no período anterior ao processo de ocupação efectiva, iniciado em finais do séc XIX. Ao que tudo indica, as minas de carvão foram descobertas em 1836 por um desconhecido e o então governador dos Rios de Sena, Isidro Manuel de Carrazedo, enviou as amostras para Lisboa. Em 1844, Oliveira Pimental fez análise do carvão e achou

Moatidze became the name of this river with the fall of the “ra”. That later would give the name to the district and the village.

In the third case, the explanation seems different:

This name comes from the corruption of “*watiza*” word of Tawara origin which means “escaped” (...) at the opening of the first mines in Moatize there were many people from various origins, of which the Tawaras were a part, they could not resist the hard and painful work they were subjected to, they asked to go to the river to drink water and.., From there one or another would run away and when colleagues were asked on their return about the person who did not return, they just said “*watiza*”, (...) history was always repeated to the point where the Portuguese wanted to record the name of the river and due to misperception only recorded it as Moatize.

Thus, there is no consensus on the origin of the name Moatize but in the toponymic, historical, geographical and ethnographic dictionary existing in the historical archive, Moatize is simultaneously the name of a village, a river and coal mines.

CONTEXT OF ITS EMERGENCE: Société Minière et geologique du Zambeze and the railway line Moatize- Mutarara.

The foundation of the then town of Moatize is part of the implementation of new communication, production and operating structures. This period of implementation begins in central Mozambique around 1887, the same year in which the Lourenço Marques railway was built and in which the current capital of the country was elevated to City. Before that period, Moatize was “in tow” of the city of Tete, which foundation is referred to since the 16th century, first as Arab-Swahili commercial center, and then as starting point for several military, commercial and religious expeditions, towards the interior of the Zambezi valley.

Little is known about Moatize’s history in the period prior to the actual occupation process, which began at the end of the 19th century. It seems that coal mines were discovered in 1836 by an unknown and the then governor of the Rios de Sena, Isidro Manuel de Carrazedo, sent the samples to Lisbon. In 1844, Oliveira Pimental analysed the coal and found it to be dry and of good quality, and the following year, in a laboratory



Foto. 3 - Local onde o carvão foi carregado pela Mozambique Coal Company. Fonte: Autor

Pic. 3 - Place where coal was loaded by Mozambique Coal Company. Source: Author

que era um carvão seco e de boa qualidade, e no ano seguinte, num laboratório de Goa, o carvão de Moatize viria a ser considerado de inferior em relação ao da produção Inglesa.

Seguiram-se diversos estudos em relação ao Jazigo Carbonífero. Em 1881, o carvão de Moatize é analisado pelo geólogo francês Lapiérre; em 1883, pelo geólogo inglês Rankin; em 1894, por outro francês Edward Foya e, em 1913, por uma missão do Instituto Imperial de Londres.

Em 1895, teve início a exploração do carvão pela *Companhia Hulheira da Zambézia* que a breve trecho fracassou. Formou-se depois a *Zambezi Mining Development Ltd*, que não tendo lucros imediatos, em 1923 cedeu os seus direitos a um grupo belga denominado *Société Minière et Géologique du Zambeze*, que realizou um estudo pormenorizado e completo da bacia do Zambeze pelos notáveis engenheiros Raymond Antoine, Jules Dubois, Bodson e Kapoff e do químico Raymond Houtart. Esse grupo de engenheiros realizou diversas experiências de utilização do carvão de Moatize nas locomotivas da empresa *Beira Railways* e nas fornalhas dos barcos do Zambeze, tendo chegado à conclusão que o minério era tão bom como os das minas de Wankie na Rodésia e do Katanga, no Congo.

Entre 1925- 1928, a *Société Minière et géologique du Zambeze* deu os primeiros passos na exploração

in Goa, Moatize's coal would be considered inferior compared to the English production.

Several studies followed in relation to the Coal Field. In 1881, Moatize coal was analysed by the French geologist Lapiérre; in 1883 by the English geologist Rankin; in 1894 by another Frenchman Edward Foya and in 1913 by a mission of the Imperial Institute of London.

In 1895, the Company Hulheira da Zambézia began mining coal, which soon failed. Zambezi Mining Development Ltd was then created, with no immediate profits, and in 1923 assigned its rights to a Belgian group called *Société Minière et Géologique du Zambeze*, which carried out a detailed and complete study of the Zambezi basin by the outstanding engineers Raymond Antoine, Jules Dubois, Bodson and Kapoff and the chemist Raymond Houtart. This group of engineers carried out several experiments on the use of Moatize coal in the locomotives of the Beira Railways company and in the steam furnaces of the Zambezi boats, and came to the conclusion that the coal was as good as the Wankie mines in Rhodesia and Katanga, Congo.

Between 1925 and 1928, the *Société Minière et géologique du Zambeze* took its first steps in coal mining. By this time, some 12,874 tonnes of coal had been mined, transported through a reduced line between the Moatize mines and the port of Benga. Using

do carvão. Por essas alturas, tinham-se extraído cerca 12.874 toneladas de carvão, escoados através de uma linha reduzida entre as minas de Moatize ao porto de Benga. Aproveitando a via fluvial, o carvão era transportado em barcos, mas em péssimas condições devido à fraca navegabilidade do Zambeze, que só permitia barcos de pequeno calado, que apenas transportavam em média 80 toneladas por cada viagem. Para além disso, a navegação tinha que ser feita de dia, para evitar os bancos de areia e, como se não bastasse, os barcos a vapor só navegavam em certos períodos do ano, nomeadamente entre as primeiras chuvas de Dezembro e as últimas grandes chuvas de Março.

A necessidade de escoar maior quantidade de carvão implicou a construção do caminho-de-ferro que pudesse ligar Moatize-Mutarara, e este, por sua vez, iria ligar-se ao caminho-de-ferro Trans-zambeziano (Blantyre - Beira pela linha de Sena) concluído em 1992. A linha Moatize- Mutarara teve início em 1939, mas, devido à II Guerra Mundial, sofreu uma paralisação. Em 1945, as obras reiniciaram. Em 29 de Junho de 1949, foi então inaugurado o Caminho de Ferro de Tete, e ficou este rico distrito mineiro ligado ao porto da Beira. Presidiu à cerimónia inaugural o Governador geral de Moçambique, comandante Gabriel Teixeira, e estiveram ainda presentes o primeiro Bispo da Beira, D. Sebastião Soares de Resende, o director dos Serviços dos Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, major Francisco Pinto Teixeira, além de outras altas individualidades.

Nessa altura, Moatize ainda não ganhara honras de vila. Menos de dois meses após a inauguração do caminho-de-ferro, são vistoriadas e entregues as duas primeiras casas do grande bairro ferroviário que hoje ficam à ilharga da estrada Tete-Zóbué. Em 5 de Dezembro de 1953, por escritura pública no B.O. nº 49, é constituída a Sociedade Algodoeira de Tete, com sede em Moatize, onde vem a construir-se a fábrica de descaroçamento e prensagem de algodão. Em 1954, nova participação dos CFM no desenvolvimento da povoação, com a transferência das Oficinas de Tracção e Revisão de Material de Mutarara para Moatize. Em Julho de 1957, é inaugurada a delegação do Clube Ferroviário de Moçambique, um grande imóvel com um vasto salão para festas, cinema e teatro.

De 1895 até 1982, estima-se que a produção e o transporte de carvão tenha atingido cerca de 8 milhões de toneladas. A maior parte dessa produção foi destinada ao consumo doméstico, principalmente nas fábricas

the waterway, the coal was transported in boats, but in poor condition due to the poor navigability of the Zambezi, which only allowed boats of small draught, which carried on average only 80 tonnes per journey. In addition, navigation had to be done during the day to avoid sandbanks and, as if this were not enough, steamers only sailed at certain times of the year, particularly between the first rains of December and the last major rains of March.

The need to transport more coal meant that the railway linking Moatize to Mutarara had to be built, which in turn would connect to the Trans-Zambezian railway (Blantyre - Beira via the Sena line) completed in 1992. The Moatize-Mutarara line began in 1939 but was brought to a standstill by World War II. In 1945, work restarted. On June 29, 1949, the Tete Railway was inaugurated, and this rich mining district connected to the port of Beira was left. The inauguration ceremony was presided over by the Governor General of Mozambique, Commander Gabriel Teixeira, and was also attended by the first Bishop of Beira, D. Sebastião Soares de Resende, Head of the Mozambique Railways and Transport Services, Major Francisco Pinto Teixeira, as well as other senior officials.

At that time, Moatize had not yet earned any town honours. Less than two months after the inauguration of the railway, the first two houses of the great railway district are inspected and delivered, which today are on the side of the Tete-Zóbué road. On December 5, 1953, Sociedade Algodoeira in Tete, with its headquarters in Moatize, where the cotton ginning and pressing factory is being built, is created by public deed in the B.O. No 49. In 1954, a new contribution of CFM in the development of the town was made with the transfer of the Workshops of Traction and Verification of Material from Mutarara to Moatize. In July 1957, the delegation of the Mozambique Ferroviário Club was established, a large building with a vast hall for parties, cinema and theatre.

From 1895 to 1982, coal production and transport are estimated to have reached about 8 million tonnes. Most of this production was intended for domestic consumption, mainly in cement factories, sugar factories and CFM steam locomotives. It is also estimated that smaller quantities were exported to Japan, Korea, Romania, Sweden and Germany. It was in the period that Société Minière et géologique du Zambeze has been renamed Mozambique Coal Company.

After independence, Mozambican government



Foto. 4 - Estação Moatize.
Fonte: Autor

Pic. 4 - Moatize Station.
Source: Author

de cimento, açúcar e nas locomotivas à vapor dos CFM. Aventa-se também que quantidades menores tenham sido exportadas para Japão, Coreia, Roménia, Suécia e Alemanha. Foi no intervalo desse período que a *Société Minière et géologique du Zambeze*, passou a designar-se Companhia Carbonífera de Moçambique.

Após a independência, o Governo moçambicano criou a Empresa Nacional de Carvões de Moçambique - Carbomoc E.E, destinada a desenvolver um amplo programa de abertura de novas minas. No entanto, a partir de 1982, a Carbomoc suspendeu grande parte dos seus planos de desenvolvimento devido à Guerra Civil que assolava o país. Como consequência desta guerra, em 1983 a linha Beira - Moatize sofreu uma paralisação e a empresa perdeu a sua principal rota de escoamento e foi forçada a reduzir a sua produção.

Portanto, a emergência de Moatize - primeiro como povoação e depois como Vila - deveu-se sobretudo ao contributo de duas grandes companhias, nomeadamente a Carbomoc e os Caminhos-de-ferro de Moçambique. Foram essas duas empresas que desbravaram as matas, construíram os bairros operários, as estradas, as fontes de abastecimento de água, os clubes, os hospitais, etc. Ao governo colonial, deve-se a construção das repartições do Estado como Administração, Correios e Telégrafos, postos policiais, escolas, etc.

created the National Coal Company of Mozambique - Carbomoc E.E, to develop a broad programme to open new mines. However, since 1982, Carbomoc has suspended a large part of its development plans due to the Civil War that ravaged the country. As a consequence of this war, in 1983, Beira - Moatize line came to a standstill and the company lost its main outlet and was forced to reduce its production.

Therefore, the emergence of Moatize - first as a village and then as a town - was mainly due to the contribution of two large companies, namely Carbomoc and the Mozambique Railways. It was these two companies that cleared the woods, built the working-class districts, roads, water sources, clubs, hospitals, etc. The colonial government is responsible for the construction of state offices such as administration, post offices, police stations, schools, etc.

MOATIZE: ADMINISTRATIVE DEVELOPMENTS AND ITS RELATIONSHIP WITH "SAINT BARBARA"

Throughout its administrative history, Moatize has undergone several changes, moving from being a constituency to a commercial settlement, and from these



MOATIZE: EVOLUÇÃO ADMINISTRATIVA E SUA RELAÇÃO COM A "SANTA BÁRBARA"

Ao longo da sua história administrativa, Moatize sofreu várias alterações, tendo passado de circunscrição a sede da povoação comercial, e destas para vila. A criação da circunscrição de Moatize é oficializada pela Portaria 11932, no Boletim Oficial 13/1957. O posto de Benga passou a constituir a área da sede da nova circunscrição de Moatize que também anexou o Posto de Zóbuè. A 31 de Outubro de 1959 é criada a Povoação de Moatize no distrito de Tete, pela Portaria 13451 e são também definidos os limites da zona urbana e suburbana. Pela Portaria 16364 de 20 de Setembro de 1962 é extinta, no distrito de Tete, a junta local de Moatize e criada em sua substituição a Comissão Municipal de Moatize.

A 26 de Julho de 1963, Moatize é elevado à categoria de vila. No Boletim Oficial I Série, Número 29, Portaria 17046 pode ler-se o seguinte:

1. O desenvolvimento que se tem verificado na circunscrição de Moatize e na povoação, sua sede, permite que se enquadrem nas condições de serem elevadas, respectivamente à categoria de concelho e Vila

No uso da competência atribuída pelo artigo 155º da Constituição, o Governador geral de Moçambique manda:

Artigo 1º - É extinta a circunscrição de Moatize, do distrito de Tete, e criado, em sua substituição e com sua área, o concelho de Moatize.

Artigo 2º- O concelho de Moatize é classificado de 3ª classe e terá a sua sede na povoação de Moatize, que é elevada à categoria de Vila.

Cumpra-se.

Residência do Governador-geral, em Lourenço Marques, aos 26 de Julho de 1963.- O Governador-geral, Manuel Maria Sarmiento Rodrigues.

Um mês antes da elevação de Moatize à categoria de Vila, a 30 de Junho, tinha-se feito uma nova alteração dos limites da zona urbana e suburbana da Vila pela Portaria nº. 17.046. Em 23 de Novembro do mesmo ano foi estabelecido o dia 4 de Dezembro, dia de Santa Bárbara como feriado Municipal da Vila, pelo Diploma Legislativo nº. 2.423 e no dia 4 de Dezembro foi festejado o 1.º feriado municipal.

No entanto, a elevação ao Estatuto de Vila não significava autonomia política e administrativa. Há que

to a town. The creation of the Moatize constituency is officialized by the Decree 11932, in the Official Bulletin 13/1957. Benga post is now the seat of the new Moatize constituency which has also annexed the Zóbuè post. On October 31, 1959, Moatize settlement was created in Tete district, by Decree 13451 and the limits of the urban and suburban area were also defined. By Decree 16364 of September 20, 1962, the local council of Moatize is extinct in the Tete district and the Municipal Commission of Moatize is created in its place.

On July 26, 1963, Moatize is elevated to the category of town. In the Official Bulletin I Series, number 29, Decree 17046 the following can be read:

- 1- The development that has taken place in the constituency of Moatize and in the settlement, its headquarters, allows it to qualify for being elevated, respectively to the category of municipality and Town

In the use of the competence attributed by article 155 of the Constitution, the Governor General of Mozambique commands:

Article 1 - The constituency of Moatize, in the district of Tete, is extinguished and the municipality of Moatize is created in its place and with its area.

Article 2 - The municipality of Moatize is classified as 3rd class and will have its headquarters in the village of Moatize, which is elevated to the category of Town.

Be it enacted.

Residence of the Governor General, in Lourenço Marques, on July 26, 1963 - Governor General, Manuel Maria Sarmiento Rodrigues.

One month before Moatize's elevation to the category of Town, on June 30, a new alteration of the limits of the urban and suburban area of the Town had been made by the Decree No. 17.046. On November 23, of the same year the 4th of December, Saint Barbara's Day was established as Municipal Holiday of the Town, by the piece of legislation No. 2.423 and on the 4th December the 1st Municipal Holiday was celebrated.

However, the elevation to Town did not mean political and administrative autonomy. It should be remembered that during the colonial period and until the beginning of the 90s, Mozambican towns and cities were under the political-administrative authority of the Centralised State. The colonial administrative model determined the existence of political executives in the cities (administrators) who presided over the chambers. These chambers did not have binding powers; rather, their members were chosen by the Portuguese governing authorities to support the



Fig. 6 - Cruzeiro da Santa Bárbara em Moatize, fonte: O Autor
Pic. 6 - Santa Bárbara Cross in Moatize, source: Author

lembrar que durante o período colonial e até princípios da década 90, as vilas e cidades moçambicanas estiveram sob a autoridade política-administrativa do Estado Centralizado. O modelo administrativo colonial determinava a existência de executivos políticos nas cidades (administradores) que presidiam às câmaras. Estas câmaras não tinham poderes vinculativos; os seus membros eram antes escolhidos pelas autoridades governantes portuguesas para darem apoio ao executivo hierárquico unitário, na coordenação e implementação, através do administrador da sua cidade, numa hierarquia que culminava no governador da Província Ultramarina. A participação na Governação era com base em consultas feitas pelas câmaras às pequenas elites locais, e no caso particular de Moatize, compunham essa elite os altos funcionários da Companhia Carbonífera de Moçambique e dos Caminhos-de-ferro, o comissário do corpo da polícia, o chefe de sector da divisão médica, o pároco da missão e alguns comerciantes renomados.

Após a independência, entre 1975-1990, o Estado moçambicano estabeleceu novos sistemas de governação e de gestão urbana. A designação de câmara

unitary hierarchical executive in coordinating and implementing, through the administrator of their city, in a hierarchy culminating in the governor of the Overseas Province. Participation in governance was based on consultations by the chambers with the small local elites, and in the particular case of Moatize, this elite included the senior officials of the Mozambique Coal and Railways Company, the police commissioner, the sector chief of the medical division, the parish priest of the mission and a number of renowned businessmen.

After independence, between 1975-1990, Mozambican state established new systems of governance and urban management. The name of the municipal council changed to the “executive council”; the structure and functions remained identical to those of the colonial period (centralisation of decision-making power at the level of the highest bodies of the central administration), but with participation in governance by the “people’s assemblies”, chosen by internal processes of Frelimo party.

Since 1990 there has been a process of economic and political liberalisation. After the first general elections in 1994, the Mozambican parliament approved

municipal alterou-se para “conselho executivo”; a estrutura e funções continuaram idênticas as do período colonial (centralização do poder de decisão a nível dos órgãos superiores da administração central), porém com uma participação na Governação por parte das “assembleias do povo”, escolhidas por processos internos do partido Frelimo.

A partir de 1990 assistiu-se a um processo de liberalização económica e política. Após as primeiras eleições gerais de 1994, o parlamento moçambicano aprovou a Lei n.º 2/97 sobre o quadro jurídico para a implementação das autarquias locais. Foi nesse quadro que, em finais de 1997, realizaram-se as primeiras eleições em 33 municípios do país, incluindo na vila de Moatize.

Após a realização das primeiras eleições municipais, os munícipes de Moatize continuaram a festejar o seu feriado municipal no dia 4 de Dezembro – dia da Santa Bárbara (Padroeira dos mineiros, ferreiros e bombeiros), tal como era feito no período colonial, em que os critérios adoptados eram de natureza religiosa.

Note-se que Santa Bárbara é uma virgem nascida na região de Nicomédia, região da Bitínia, onde hoje se localiza a cidade de Izmit, na Turquia. Barbara teria vivido no séc. III e aventa-se que a sua morte teria acontecido a 4 de Dezembro do ano 280 d.c. No que respeita à sua vida e martírio, vale prestar a atenção ao trecho seguinte:

Bárbara teria vivido em Nicomedia, em tempos de Maximiano, e era filha do pagão Dióscoro que, para a proteger dos indesejáveis pretendentes, a mandou encerrar numa torre; inteligente e culta cedo começou a recusar a existência dos deuses dos seus antepassados e procurar a identidade de um verdadeiro e único Deus Criador (...) converteu-se ao cristianismo, foi baptizada e ateve-se especialmente ao mistério da Santíssima trindade....

A recusa de casar-se e a confissão da nova fé irritaram sumamente Dióscoro que, de imediato a quis matar, tendo a fuga da jovem resultado impossível pela denúncia de um dos dois pastores que a reconheceram; pensando melhor em maior desonra para a filha, o mau pai decidiu-se, então, a entregá-la ao adiantado Marciano; a virgem foi, de seguida, martirizada e degolada pelo próprio progenitor que um raio fulminou imediatamente.

Porém, um aspecto curioso e que merece aqui menção é o facto da própria Santa Barbara hoje não ser considerada de Santa, pois, a 10 de Maio de 1969, perdera os direitos ao culto litúrgico por decisão do Papa Paulo

Law no. 2/97 on the legal framework for the implementation of local authorities. It was within this framework that, at the end of 1997, the first elections were held in 33 municipalities in the country, including in the town of Moatize.

After the first municipal elections, the citizens of Moatize continued to celebrate their municipal holiday on the 4th of December - Saint Barbara's Day (Patron of miners, blacksmiths and firemen), as was done in the colonial period, when the criteria adopted were of a religious nature.

Note that Saint Barbara is a virgin born in the region of Nicomedia, in the Bitinia region, where today the city of Izmit in Turkey is located. Barbara would have lived in the 3rd century and it is said that her death took place on December 4, 280 AD.

As far as her life and martyrdom are concerned, it is worth paying attention to the following passage:

Barbara would have lived in Nicomedia in Maximian times and was the daughter of the pagan Dioscorus who, in order to protect her from unwanted suitors, had her locked in a tower; intelligent and cultured she soon began to reject the existence of the gods of her ancestors and seeking the identity of a true and unique God the Creator (...), she converted to Christianity, was baptized and adhered especially to the mystery of the Most Holy Trinity....

The refusal to marry and the confession of the new faith made Dióscoro extremely angry, who immediately wanted to kill her, and the young woman's escape was impossible due to the denunciation of one of the two shepherds who recognized her; thinking better of a greater dishonor for his daughter, the bad father then decided to hand her over to the advanced Marciano; the virgin was then tortured and beheaded by her own progenitor, who was immediately struck by lightning.

However, a curious aspect which merits mention here is the fact that Saint Barbara herself is not considered a Saint today, since on May 10, 1969, she lost her rights to liturgical worship by decision of Pope Paul VI, who considered that what is counted in her life and martyrdom has not been proved. The truth, however, is that at least in some regions of Portugal and Brazil she remains reasonably venerated as the patron saint of miners, blacksmiths, firemen and is also remembered in Toponymy and in some representations.

In the particular case of the town of Moatize, despite the cross stone once built in the old borough of Mineiros (today Primeiro de Maio), Saint Barbara is not

VI que considerou não provado aquilo que, da sua vida e martírio, se conta. A verdade, no entanto, é que pelo menos em algumas regiões de Portugal e do Brasil se mantém razoavelmente venerada, como padroeira dos mineiros, ferreiros, bombeiros e, é também recordada na Toponímia e em algumas representações.

No caso particular da Vila de Moatize, apesar do cruzeiro outrora erguido no antigo bairro dos Mineiros (hoje 1º de Maio), Santa Bárbara não é venerada, uma vez que a percepção social da santidade é fruto de uma construção cultural, histórica e ideológica profundamente ligada às dinâmicas conjunturais vividas pela sociedade que constrói tal percepção, e o reconhecimento e a promoção do reconhecimento de um indivíduo como santo tem a sua origem nas circunstâncias sociais, políticas, culturais e económicas vividas pelos grupos que o reconhecem. Por conta disso, as autoridades municipais teriam iniciado com os preparativos de auscultação ao nível dos bairros, de modo a propor ao ministério de Administração Estatal e Função Pública a alteração do dia da Vila, de 4 de Dezembro para 26 de Julho, tal como consta na Portaria 17046 do Boletim Oficial I serie, Número 29 de 1963. Contudo, esta actividade não chegou a ser realizada pelo facto do Governo Moçambicano ter elevado Moatize à categoria de cidade a 25 de Fevereiro do presente ano, alterando automaticamente o feriado Municipal. Pesou sobre essa decisão o notável desenvolvimento económico e o crescimento populacional. Moatize dispõe de unidades hoteleiras, estações de serviços, bancos, unidades comerciais, redes de transportes e indústria extractiva de peso. Por outro lado, Moatize conta com cerca de 64 mil habitantes e mais metade da população é economicamente activa.

Bibliografias.

Documentos Oficiais:
ANUÁRIO DA PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE.
Lourenço Marques:1963
BOLETIM GERAL DAS COLÓNIAS Nº125, Ano XI, Novembro de 1935
BOLETIM OFICIAL DE MOÇAMBIQUE, I Série-Número 29, 26 de Julho de 1963.
MINISTÉRIO DOS RECURSOS MINERAIS E ENERGIA- Projecto Integrado do Carvão de Moatize. Gabinete do carvão, Julho de 1990.
MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO ESTATAL.

venerated, since the social perception of holiness is the fruit of a cultural, historical and ideological construction deeply linked to the conjunctural dynamics experienced by the society that builds such a perception, and the recognition and promotion of the recognition of an individual as a saint has its origin in the social, political, cultural and economic circumstances experienced by the groups that recognize it. Because of this, the municipal authorities would have begun with the preparations for listening at the neighbourhood level in order to propose to the Ministry of State Administration and Civil Service the moving of the Town Day, from the 4th of December to the 26th of July, as stated in Decree 17046 of the Official Bulletin I series, number 29 of 1963. However, this activity was not carried out because the Mozambican Government elevated Moatize to the category of city on February 25 of this year, automatically altering the municipal holiday. The remarkable economic development and population growth weighed on this decision. Moatize has hotel units, service stations, banks, commercial units, transport networks and a major extractive industry. On the other hand, Moatize has about 64,000 inhabitants and another half of the population is economically active.

Bibliography

Official Documents:
ANUÁRIO DA PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE.
Lourenço Marques:1963
BOLETIM GERAL DAS COLÓNIAS Nº125, Ano XI, November de 1935
BOLETIM OFICIAL DE MOÇAMBIQUE, I Série-Número 29, 26 July 1963.
MINISTÉRIO DOS RECURSOS MINERAIS E ENERGIA- Projecto Integrado do Carvão de Moatize. Gabinete do carvão, July 1990.
MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO ESTATAL. Perfil do Distrito de Moatize Edition 2014.
MOÇAMBIQUE. Lista das Povoações. Portaria 11932; Portaria 13451; Portaria 16364
MOÇAMBIQUE. Decreto 7/2015 of June 3 - Regulamento de Tolerâncias de Ponto
MOÇAMBIQUE. Lei nº1/2018 - Revisão Pontual da Constituição da República de Moçambique
PLANO QUINQUENAL DO MUNICÍPIO DE MOATIZE 2019-2023
PORTOS, CAMINHOS-DE-FERRO E



Perfil do Distrito de Moatize Edição 2014.

MOÇAMBIQUE. *Lista das Povoações*. Portaria 11932; Portaria 13451; Portaria 16364

MOÇAMBIQUE. Decreto 7/2015 de 3 de Junho - Regulamento de Tolerâncias de Ponto

MOÇAMBIQUE. Lei nº1/2018 - Revisão Pontual da Constituição da República de Moçambique

PLANO QUINQUENAL DO MUNICÍPIO DE MOATIZE 2019-2023

PORTOS, CAMINHOS-DE-FERRO E TRANSPORTES DE MOÇAMBIQUE: Boletim Mensal, Janeiro de 1973, p. 30|31

Tenente-coronel SOUSA E SILVA. *Valor Económico e Geográfico do Distrito de Tete*- Relatório apresentado à *Conferência Realizada na Associação Comercial De Lojistas De Lisboa* em 25/04/1928 e na *Associação dos Artistas de Coimbra* em 19/05/1928. Lisboa: Tip.da Coop. Militar, 1928

Obras e Artigos Gerais:

COELHO, J. Paulo Borges. *Tete, 1900-1926. O Estabelecimento de uma Reserva de Mão-de- Obra, 1890-1913*. In Boletim do Arquivo Histórico nº10. Maputo: AHM, 1991

CORRÊA, Camila & FREITAS Silva de. *Como Fazer Um Santo: As Biografias Devotas Como Estratégia de Canonização No Século XVII*. In. Ideias – Rev. Inst. Filos. Ciênc. Hum. UNICAMP, v.6, n.2, Jul/Dez. 2015

LIESEGANG, Gerard. *Sofala Beira e a Sua Zona (c.900-1894)*. In Boletim do Arquivo Histórico nº06. Maputo: AHM, 1989

LIMA, Alfredo Pereira. *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique. Portos e Caminhos-de-ferro e Transportes de Moçambique*, 1971

MANJATE, Fernando, LANGA Elidio, REINO, Niniano. *Toponímia da Vila de Moatize*, ARPAC, 2009

RAFAEL, Saul D. *Dicionário Toponímico, Histórico, Geográfico e Etnográfico de Moçambique*. Maputo: AHM, 2001

RODRIGUES, Maria Idalina. *Hagiografia em Cena: Os martírios da Santa Bárbara*, in Via Spiritus 15 (2008)

World Bank Staff (Urban and Water Group. East and Sothern Africa) and Joel Daniel Muzima. *Introdução à Urbanização e ao Desenvolvimento Municipal em Moçambique* in: *Desenvolvimento Municipal em Moçambique: As Lições da Primeira Década*. ANAMM,2008



TRANSPORTES DE MOÇAMBIQUE: Boletim Mensal, January 1973, p. 30|31

Tenente-coronel SOUSA E SILVA. *Valor Económico e Geográfico do Distrito de Tete*- Report presented at the Conference Held at the Lisbon Shopkeepers Commercial Association on 04/25/1928 and the Coimbra Artists' Association in 05/19/1928. Lisbon: Tip.da Coop. Militar, 1928

Publications and General Articles:

COELHO, J. Paulo Borges. *Tete, 1900-1926. O Estabelecimento de uma Reserva de Mão-de- Obra, 1890-1913*. In Boletim do Arquivo Histórico nº10. Maputo: AHM, 1991

CORRÊA, Camila & FREITAS Silva de. *Como Fazer Um Santo: As Biografias Devotas Como Estratégia de Canonização No Século XVII*. In. Ideias – Rev. Inst. Filos. Ciênc. Hum. UNICAMP, v.6, n.2, Jul/Dez. 2015

LIESEGANG, Gerard. *Sofala Beira e a Sua Zona (c.900-1894)*. In Boletim do Arquivo Histórico nº06. Maputo: AHM, 1989

LIMA, Alfredo Pereira. *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique. Portos e Caminhos-de-ferro e Transportes de Moçambique*, 1971

MANJATE, Fernando, LANGA Elidio, REINO, Niniano. *Toponímia da Vila de Moatize*, ARPAC, 2009

RAFAEL, Saul D. *Dicionário Toponímico, Histórico, Geográfico e Etnográfico de Moçambique*. Maputo: AHM, 2001

RODRIGUES, Maria Idalina. *Hagiografia em Cena: Os martírios da Santa Bárbara*, in Via Spiritus 15 (2008)

World Bank Staff (Urban and Water Group. East and Sothern Africa) and Joel Daniel Muzima. *Introdução à Urbanização e ao Desenvolvimento Municipal em Moçambique* in: *Desenvolvimento Municipal em Moçambique: As Lições da Primeira Década*. ANAMM,2008



Contributo dos Clubes Ferroviários para o desenvolvimento da actividade desportiva

Clubes ferroviários mantêm viva a tradição e a grandeza da "locomotiva"

Contribution of Ferroviario Clubs to the development of sporting activity

Ferroviario Clubs keep alive the tradition and greatness of the "locomotive"

Os clubes ferroviários estão umbilicalmente ligados ao CFM e detêm o maior parque desportivo de Moçambique, implantado em todas as províncias. O património é vasto. Em meados da década 60, o clube tinha 21 delegações. Era já um monstro no Moçambique colonial. Para além do futebol, o clube lançou-se no atletismo, basquetebol, ciclismo, ginástica, hóquei em patins, mini-basquete, natação, tiro, entre outras modalidades.

The Ferroviario clubs are umbilically linked to CFM and own the largest sports complex in Mozambique, implemented in all provinces. The heritage is vast. In the mid 1960s, the club had 21 delegations. It was already a monster in colonial Mozambique. In addition to football, the club was involved in athletics, basketball, cycling, gymnastics, roller hockey, mini-basketball, swimming and shooting, among other disciplines.

O CFM tem uma larga tradição ligada ao desporto, notabilizando-se como um dos principais dinamizadores e financiadores de diversas modalidades, como o futebol, basquetebol, boxe, atletismo, entre outras, através dos Clubes Ferroviários, que, ao longo dos anos, têm vindo a somar importantes con-

CFM has a long tradition connected to sport, being noted as one of the main promoters and sponsors of several sports, such as football, basketball, boxing, athletics, among others, through Ferroviario Clubs, which over the years have been adding important achievements, not only nationally but also interna-



quistas, não só a nível nacional como internacional. Igualmente, fica a dever-se à ousadia da empresa e dos seus trabalhadores a construção das principais infraestruturas desportivas, como estádios, campos, pistas de atletismo, piscinas e ginásios, espalhados um pouco por todo o país. Aliás, no património do CFM perfilam parques desportivos que vão desde o Campo das Mahotas, em Maputo; passando pelo Pavilhão de Desportos e Piscina Olímpica na Beira; pelo Pavilhão de Desportos de Nampula, até à Piscina de Gondola, entre muitos outros recintos pelo País fora.

Com uma história que se confunde com o percurso da construção do País, a companhia Caminhos de Ferro de Moçambique chegou a ser o maior empregador de Moçambique e o provedor de serviços sociais básicos, como água e energia, o que favoreceu o surgimento de pequenas vilas ferroviárias em vários cantos do país.

Como que a reforçar o seu papel social, o CFM, em 12 de Outubro de 1924, então sob a égide de Francisco Teixeira, fundou o Clube Ferroviário, com sede em Maputo, numa primeira fase com o objectivo de desenvolver actividades desportivas, recreativas e culturais entre os trabalhadores e seus familiares.

Depois de alguns anos circunscrito apenas à capital

tionally. Also, it is due to the company's audacity and its workers the construction of the main sports infrastructures, such as stadiums, fields, running tracks, swimming pools and gymnasiums, spread all over the country. In fact, CFM's assets include sports complexes ranging from Campo das Mahotas, in Maputo; the Sports Pavilion and the Olympic Swimming Pool in Beira; the Nampula Sports Pavilion, to the Gondola Swimming Pool, among many other venues throughout the country.

With a history that blends in with the country's construction journey, Mozambique Ports and Railways have become Mozambique's largest employer and provider of basic social services, such as water and energy, which have favoured the creation of small railway villages in various corners of the country.

As if to strengthen its social role, CFM, on October 12, 1924, then under the leadership of Francisco Teixeira, founded the Ferroviário Club, based in Maputo, initially with the aim of developing sporting, recreational and cultural activities among workers and their families.

After a few years limited only to the capital of the country, the Ferroviário Club established the first

do País, o Clube Ferroviário estabeleceu as primeiras duas delegações, em Quelimane e Nampula, tendo mais tarde se expandido por todo o território nacional, cobrindo cidades, vilas distritais e algumas localidades, ao mesmo tempo que abandona o desporto recreativo e entra para a alta competição em diversas modalidades, onde até hoje mantém a sua grandeza, como no basquetebol, modalidade na qual já foi campeão nacional e continental; no futebol, onde já ganhou vários títulos, com pelo menos três Ferroviários diferentes; no atletismo; no boxe, na natação, entre outras modalidades.

Até hoje, é o único Clube com infraestruturas desportivas em todas as províncias e que consegue colocar mais de três equipas de futebol no campeonato nacional em cada época desportiva. No basquetebol tem sido uma equipa dominadora tanto ao nível do país quanto no continente.

Falcão Machado, um dos antigos trabalhadores do CFM, que viveu vários momentos do clube, conta que o vasto património que os Clubes Ferroviários hoje ostentam é fruto do sacrifício, não só da empresa, mas também dos seus trabalhadores, que logo na primeira hora abraçaram o desporto, como sócios dos clubes, descontando dinheiro do salário, o que foi fundamental para a construção de infraestruturas, com destaque para o Estádio da Machava, na altura chamado de Estádio Salazar.

Machado conta que, quando ingressou no CFM, os Clubes Ferroviários eram auto-suficientes e que os atletas dos Clubes Ferroviários ficavam entusiasmados em ingressar na organização e fazer carreira, por isso a ela se dedicavam.

Mais adiante, Machado explicou que havia um grande esforço por parte dos próprios sócios do Clube Ferroviário, que realizavam festas com uma certa frequência, procuravam angariar fundos para que os clubes pudessem exercer actividades e fazer sempre mais e melhor. O exemplo disso, como aponta Machado, é o Estádio da Machava, que foi construído com contribuições dos próprios sócios do clube, que descontavam dos seus salários.

“Recordo-me que a cota era 25, e eu, tal como os outros trabalhadores, aceitei que descontassem três vezes mais, para que se pudesse construir o Estádio da Machava. Naturalmente, a empresa participou de uma forma substancial, talvez até mais acentuada que os próprios sócios, mas era por vontade própria, e conclui-se em 1969”, lembrou a fonte.

Conforme explica Machado, o Clube Ferroviário de

two delegations, in Quelimane and Nampula, having later expanded throughout the national territory, covering cities, district towns and some localities, at the same time abandoning the recreational sport and entering into the high competition in several sports, where until today it maintains its greatness, as in basketball, a sport in which it was once national and continental champion; in football, where it has won several titles, with at least three different Ferroviario clubs; in athletics; in boxing, swimming, among other sports.

To this day, it is the only Club with sporting infrastructures in all the provinces and which manages to place more than three football teams in the national championship each season. In basketball it has been a dominant team both in the country and on the continent.

Falcão Machado, a former CFM worker, who lived through several moments of the club, says that the vast wealth that Ferroviario Clubs have today is the result of the sacrifice, not only of the company, but also of its workers, that from the beginning embraced the sport, as members of the clubs, deducting money from their salaries, which was fundamental for the construction of infrastructure, especially the Machava Stadium, at the time called Salazar Stadium.

Machado says that when he joined CFM, Clubs were self-sufficient and that the athletes of Ferroviario Clubs were excited to join the organization and make a career, so they dedicated themselves to it.

Later on, Machado explained that there was a great effort on the part of Ferroviario Club's own members, who held parties with a certain frequency, sought to raise funds so that the clubs could carry out activities and do more and better. The example, as Machado points out, is the Machava Stadium, which was built with contributions from the club members themselves, deducted from their salaries.

“I remember that the membership was 25, and I, like the other workers, accepted that they would deduct three times more, so that Machava Stadium could be built. Naturally, the company participated in a substantial way, perhaps even more than the club members themselves, but it was of their own free will, and it was concluded in 1969”, the source recalled.

As Machado explains, the Moatize Ferroviario Club had a football team, and under his management created other sports, one of which was swimming, and at a time when the sport was based in the capital, i.e. Maputo, great swimmers left Moatize.



FERROVIÁRIO



Moatize tinha uma equipa de futebol, e sob a sua direcção criou outras modalidades, tendo uma delas sido a natação, e numa altura em que a modalidade estava assente na capital, ou seja em Maputo, saíram de Moatize grandes nadadores.

Do grupo de nadadores faz parte Rui Abril, que foi várias vezes campeão nacional, antes de conquistar o mundo. Devido aos feitos e dotes que tinha para ser um grande atleta, acabou por ir para Portugal, onde foi campeão. Depois foi para os Estados Unidos da América (EUA), onde tragicamente viria a perder a vida. ▲

The group of swimmers includes Rui Abril, who was several times national champion, before conquering the world. Due to his achievements and skills to be a great athlete, he ended up going to Portugal, where he was champion. Then he went to the United States of America (USA), where he would tragically lose his life. ▲

Figuras do 'Orgulho Verde e Branco'

"Green and White Pride" Personalities



Joaquim João (Futebol)

A grossa braçadeira de capitão, o estilo e o "souplesse" com que se antecipava para os desarmes, eram as suas imagens de marca. Nos momentos difíceis, competia-lhe erguer o astral dos colegas, que lhe reconheciam sem qualquer favor o título de eterno capitão, impondo regras a adversários e colegas.

É o símbolo locomotiva. Como jogador, foi dos primeiros defesas centrais que, para além de dono e senhor a aliviar na sua área, tornou-se um exímio marcador de golos de cabeça, em especial a partir de pontapés de canto. Ao excelente porte físico, aliava toda a intuição, sobretudo quando as circunstâncias aconselhassem o uso de uma das suas armas predilectas: a antecipação.

Ao longo de 20 anos de carreira nas quatro linhas, começada como avançado em Quelimane, as suas qualidades de atleta íntegro e cidadão dedicado, valeram-lhe a medalha Nachingweia. Mais tarde, foi treinador de várias equipas, incluindo da Selecção Nacional, e depois foi dirigente desportivo.

Joaquim João (Football)

The thick captain's armband, the style and flexibility with which he anticipated the disarms, were his brand images. In difficult moments, it was up to him to raise the spirits of his colleagues, who recognized him without any favor the title of eternal captain, imposing rules on opponents and colleagues.

It's the locomotive symbol. As a player, he was one of the first central defenders who, besides being lord and master in his area, became an excellent header, especially from corner kicks. To his excellent physical condition allied with all his intuition, especially when circumstances required the use of one of his favourite weapons: anticipation.

Over 20 years of career inside the four lines, started as a striker in Quelimane, his qualities as an outstanding athlete and dedicated citizen, earned him the Nachingweia medal. Later, he coached several teams, including the National Team, and then became a sports manager.



Nelson Mafambana (Futebol)

Nelson Rogério Mafambana terá sido das maiores estrelas que o País produziu e que não teve a oportunidade de brilhar em Portugal, por razões que até hoje ninguém saberá explicar. Era um falso lento mas... super-brigão! Alto e espadaúdo, ganhava os despiques sobretudo nas alturas.

Vamos recuar à década de 60 do séc. XX. Nunca competiu por outro clube na sua carreira que não o Ferroviário da capital, sendo “cliente assíduo” das Selecções da então Lourenço Marques e de Moçambique. Conseguiu aos 17 anos um feito inédito: foi convocado, juntamente com Rui Rodrigues para fazer parte da Selecção de Júniores de Portugal, num grande torneio na Europa.

Nelson ganhou tudo o que havia para conquistar no País. Sempre com o seu trabalho nos CFM, de premeio.

Como meio-campista, passou a ser um exemplo de disciplina para os mais novos, casos de Joaquim João, Dinho e Quarentinha. Mas que grande equipa possuíam os locomotivas naquela altura. Recordemos algumas das estrelas: Brassard, Baltazar, Fortunato, Abel Miglieti, Gafur, Pimenta, Ambasse, O'Neill, Zeca, Bessa, e outros.

Nelson Mafambana (Football)

Nelson Rogério Mafambana will have been one of the biggest stars the country produced and that didn't have the opportunity to shine in Portugal, for reasons that until today no one knows how to explain. He was a fake slow but... a super fighter! Tall and broad-shouldered, he earned his stripes especially at heights.

Let's go back to the 60's of the 20th century. He never competed for any club in his career other than the capital's Ferroviario, being a “regular client” of the then Lourenço Marques and Mozambique National Teams. At the age of 17 he achieved an unprecedented feat: he was called, together with Rui Rodrigues, to be part of the Portuguese Junior National Team, in a major tournament in Europe.

Nelson won everything there was to win in the country. Always with his work in CFM, in between.

As a midfielder, he became an example of discipline for the younger ones, cases such as Joaquim João, Dinho and Quarentinha. But what a great team the locomotives had at that time. Let's remember some of the stars: Brassard, Baltazar, Fortunato, Abel Miglieti, Gafur, Pimenta, Ambasse, O'Neill, Zeca, Bessa, and others.



José Magalhães (Atletismo)

Em pista de cinza, nas décadas 60 e 70, dominou por completo as corridas de velocidade. Dos 100 aos 400 metros, era “rei e senhor”. No auge da carreira, nunca perdeu internamente uma corrida. José Magalhães, treinando no velho campo de futebol da baixa, foi recordista de Portugal nos 200 e 400 metros, com as marcas fantásticas de 21.2 e 47.5 segundos, respectivamente, em 1967 e 1968.

Terá sido o primeiro moçambicano a vencer a barreira dos 11 segundos nos 100 metros, sendo considerado, nos anos 90, o mais rápido corredor do então Império português.

Na inauguração do Estádio Salazar (actualmente Estádio da Machava), foi quem deu a volta de honra para acender a Chama na Pira Olímpica, sinal de inauguração do maior complexo desportivo feito por Portugal nas suas colónias.

António Repinga (Atletismo)

Corria que se fartava e não se fartava de correr. De manhã cedo, saía com uma sacola a tiracolo até à baixa da cidade... a correr! Uma vez no CFM, envergava o seu fato de trabalho para se empenhar com afinco na labuta, como operário.

Treinava de preferência nas estradas, correndo como um pardalito livre. Nas pistas, tudo ficava facilitado quanto aos exigentes programas que a ele e aos colegas era imposto.

Rivalizando primeiro com Fausto Archer e, mais tarde, com Francisco Ducodo, António Repinga transformou-se num autêntico “papa-léguas”, em especial as léguas do Natal. A sua especialidade eram as provas de fundo, em especial os 5.000 e 10.000 metros.

Daniel Firmino (Atletismo)

Fizesse chuva ou sol, dia de semana, feriado ou não, Daniel Firmino, com o disco na mão, cumpria o seu vício: treinar, treinar, treinar!

No final da semana, havia disputa rija diante dos rivais, os sportinguistas João Manta e José Branquinho. O disco era a sua paixão, mas também lançava o peso e o dardo. Na realidade, muito cedo Daniel Firmino, que não conheceu na sua vida outra camisola que não fosse

José Magalhães (Athletics)

On the gray track, in the 60s and 70s, he completely dominated racing speed. From 100 to 400 meters, he was “Lord and Master”. At the peak of his career, he never lost a run internally. José Magalhães, training on the old downtown football-field, was Portugal’s record holder in the 200 and 400 meters, with the fantastic marks of 21.2 and 47.5 seconds, respectively, in 1967 and 1968.

He was the first Mozambican to win the 11 second barrier in the 100 meters, being considered, in the 90’s, the fastest runner of the then Portuguese Empire.

At the inauguration of Salazar Stadium (currently Machava Stadium), he was the one who turned on the honour to light the flame at the Olympic pyre, a sign of the inauguration of the largest sports complex made by Portugal in its colonies.

António Repinga (Athletics)

He was running and he couldn’t run enough. Early in the morning, he would leave with a shoulder bag headed downtown... running! Once at CFM, he wore his work suit to work hard as a laborer.

He practiced preferably on the roads, running like a free sparrow. On the track, everything was made easier with the demanding programs that were imposed on him and his colleagues.

Competing first with Fausto Archer and later with Francisco Ducodo, António Repinga became a real roadrunner, especially the Christmas one. His specialty were the long-distance races, especially the 5,000 and 10,000 meters.

Daniel Firmino (Athletics)

Whether it was rain or sunny, weekday, holiday or not, Daniel Firmino, with the record in his hand, fulfilled his addiction: practice, practice, practice!

At the end of the week, there was a tough competition in front of his rivals, João Manta and José Branquinho from the Sporting club. The discus was his passion, but he also launched weight and the javelin.

In reality, very early Daniel Firmino, who didn’t know in his life any shirt other than Locomotiva’s,



a da Locomotiva, foi cultivando a veia de dirigente desportivo, dando um apoio permanente ao departamento de Atletismo do Clube.

A sua morte representou o desaparecimento de um dos maiores “carolas” do atletismo, que possuía um arquivo pessoal com as marcas das estrelas do seu tempo.

Arsénio Esculudes (Hóquei em Patins)

Arsénio Esculudes demonstrava vocação para o futebol, mas teve o azar de nascer e viver num bairro de super-estrelas nessa modalidade. Vendo que não tinha qualquer hipótese de triunfar nesse desporto, inscreveu-se no hóquei do Ferroviário. Nascia, assim, uma das maiores estrelas moçambicanas, que deu origem a uma das famílias que mais brilhou em representação deste País, na bela arte de jogar... patinando!

O hóquei era a segunda modalidade depois do futebol, na então província de Moçambique. Brilhavam nomes como os de José Pereira, Souto, Bouçós, Fernando Adrião e outros. Daí que, em novo ambiente, nova vida e boas condições, lhe fossem exigidos treinos a sério.

E se é verdade que a Mafalala correu o mundo através do nome de Eusébio, no hóquei em patins, Arsénio foi a estrela-maior do bairro. Começou aos 10 anos e terminou aos... 39! Para trás ficavam 27 anos, sempre a patinar, no Ferroviário e na Selecção.

Horácio Sucena (Ciclismo)

Simboliza a dedicação ao desporto, neste caso à modalidade que preencheu grande parte da sua vida: o ciclismo. Horácio Sucena, primeiro sendo atleta de eleição passou depois a dirigente, “transportou às costas” a modalidade no Clube por muitos anos até ao seu desaparecimento físico. O seu exemplo de dedicação é inapagável. Nos dias das provas – em regra aos domingos de manhã – era o primeiro a chegar ao local de partida, empunhando apitos e bandeirolas, dando o sinal de partida para depois, na sua velha motorizada, controlar as ultrapassagens, os prémios da montanha e as chegadas. E, como se tudo isso não bastasse, ainda fazia a compilação dos dados para serem publicados nos principais órgãos de informação. ▲

was cultivating the spirit of sports manager, giving a permanent support to the Athletics Department of the Club.

His death represented the disappearance of one of the greatest “minds” of athletics, who had a personal file with the scores of the stars of his time.

Arsénio Esculudes (Roller Hockey)

Arsénio Esculudes showed a talent for football but had the misfortune to be born and live in a neighborhood of superstars in this sport. Seeing that he had no chance to triumph in that sport, he enrolled in the Ferroviário hockey. Thus, was born one of the biggest Mozambican stars, which gave birth to one of the families that shone most in representation of this country, in the beautiful art of playing ... rollerblading!

Roller hockey was the second sport after football, in the then province of Mozambique. Names like José Pereira, Souto, Bouçós, Fernando Adrião and others shone. So, in a new environment, new life and good conditions, it was required real practice.

And if it's true that Mafalala ran the world through the name of Eusebio, in roller field hockey, Arsénio was the main star of the neighborhood. He started at the age of 10 and ended at... 39! Altogether 27 years, always rollerblading, in Ferroviário and in the National Team.

Horácio Sucena (Cycling)

A symbol of dedication to the sport, in this case to the sport that has filled much of his life: cycling. Horacio Sucena, first an athlete of choice, then the manager, “carried on his back” the sport in the Club for many years until his physical disappearance.

His example of dedication is unquestionable. In competition days - usually on Sunday mornings - he was the first to arrive at the place of start, wielding whistles and flags, giving the starting signal and then, in his old motorcycle, controlling the overtaking, the mountain races and the arrivals. And, as if all this wasn't enough, he was still compiling the data to be published in the main media. ▲



Génese multifacetada e anti-racista!

An anti-racist and multifaceted genesis!

Por Renato Caldeira

Contrariando regras impostas e instaladas no período da colonização, o surgimento dos clubes ferroviários, na sua génese, foi para movimentar milhares de trabalhadores da Empresa CFM, através da prática desportiva, sem discriminação de raças e de cores, em várias modalidades e escalões etários.

Daí que, orgulhosamente, o clube tenha ostentado desde sempre, os galões de activo participante na luta contra todo o tipo de discriminação, ontem e hoje.

Foi um processo evolutivo e que acabou num verdadeiro “arco-íris”, com o verde-e-branco como cores de base, nas multifacetadas vertentes. Essas características colocam-no, sem favor, na galeria de maior e mais presente colectividade em todas as províncias do País.

By Renato Caldeira

Contrary to rules imposed and installed during the colonization period, the emergence of Ferroviario clubs, in its genesis, was to move thousands of CFM Company workers, through the practice of sports, without discrimination of race or color, in various sports and age groups.

That is why the club has always proudly displayed the rank of active participant in the fight against all kinds of discrimination, yesterday and today.

It was an evolutionary process that ended in a real “rainbow”, with green and white as the base colors, in the multifaceted areas. These characteristics place it, without favor, in the gallery of the largest and most present collectivity in all the provinces of the country.



Soul and Green and White Glory

The largest and most extensive sports complex in the country; a supporter bases that have remained loyal to the Club for almost 100 years; strong and dedicated leaderships that have consolidated mysticism and eclecticism; a wealth of titles, both individual and collective, at the most diverse levels... As a result, champions, many champions, in thousands of hours of practice, in the midst of much sweat and tears!

Vibrating with victories and accepting defeats with sportsmanship, Ferroviario, green and white soul, are here to last!

But... although one looks with pride to the past, the eyes are turned to the future, from where “the Locomotive of Hope” stands out.

Glory to all Ferroviario Clubs!

Bow to the Managements!

Long live the Green and White Soul! 🟩

Locomotiva da Esperança: Criar ídolos e inspirar sonhos

Chama-se “Locomotiva da Esperança” o inovador projecto do Ferroviário de Maputo, que cresce a olhos vistos. A semente, que foi lançada a 1 de Junho de 2008, está a germinar e vem associar-se a outras iniciativas do Clube.

Com o objectivo de despertar nas crianças um interesse pelo desporto, contribuindo para a sua melhoria da qualidade de vida e para o crescimento destas no País, o Projecto teve o seu lançamento oficial no Dia Internacional da Criança.

Em 2009, ganhou outra dimensão, com realizações de vulto, ao lograr tocar os corações das crianças e respectivos pais. Com o sucesso já garantido em Maputo, o Clube quer alargá-lo a outras províncias e modalidades.

Locomotive of Hope: Create idols and inspire dreams

It is called “Locomotive of Hope” the innovative project of the Ferroviario of Maputo, which is growing in sight. The seed, which was launched on June 1, 2008, is germinating and is associated with other initiatives of the Club.

With the aim of awakening in children an interest in sport, contributing to their improvement in quality of life and their growth in the country, the Project had its official launch on the International Children's Day. In 2009, it gained another dimension, with major achievements, by managing to touch the hearts of children and their parents. With the success already guaranteed in Maputo, the Club wants to extend it to other provinces and sports.



Alma e Glória Verde e Branca

O maior e mais vasto complexo desportivo do país; uma massa associativa que ao longo de quase 100 anos se manteve fiel ao Clube; direcções fortes e dedicadas, que consolidaram a mística e o ecletismo; uma profusão de títulos, tanto individuais como colectivos, aos mais diversos níveis...

Como resultado, campeões, muitos campeões, em milhares de horas de treino, no meio de muito suor e lágrimas!

Vibrando com as vitórias e aceitando as derrotas com desportivismo, os Ferroviários, alma verde-e-branca, estão para (per)durar!

Mas... apesar de se olhar com orgulho para o passado, os olhos estão virados para o futuro, de onde ressalta “a Locomotiva da Esperança”.

Glória aos Ferroviários!

Vénia às Direcções!

Jus à Alma Verde-e-Branca! 🏴󠁧󠁢󠁥󠁮󠁧󠁿



Proclamação da Independência na Machava: Festa-maior no Estádio-talismã!

A proclamação da Independência Nacional, às zero horas do dia 25 de Junho de 1975, algo irrepetível na vida dos moçambicanos, foi o acto de proa de que se orgulha o estádio da Machava.

Porém, desde a sua inauguração, o majestoso recinto erigido no vale do Infulene com capacidade para 40 mil pessoas, orgulha-se de um local onde milhões de cidadãos, de pelo arrepiado, partilharam sentimentos da mais pura moçambicanidade. Foram milhares os momentos épicos, vividos num verdadeiro arco-íris de emoções.

Em momentos ímpares da nossa história, dirigidos por Samora Machel, o fundador do nosso Estado, ali se realizaram comícios de onde brotaram decisões importantes para o País recém-independente, com os cidadãos a tomarem conhecimento e a envolverem-se em planos de desenvolvimento da sua Pátria recém-libertada do jugo colonial.

Em dia de festa estudantil, foi lançada no Estádio da Machava a mais importante e emblemática competição desportiva juvenil: os Jogos Escolares.

Proclamation of Independence in Machava: Major party at Talisman Stadium!

The proclamation of National Independence, at midnight on June 25, 1975, something unrepeatable in the lives of Mozambicans, was the prow act of which Machava stadium is proud. However, since its inauguration, the majestic venue erected in the Infulene valley with a capacity for 40 thousand people, is proud of a place where millions of citizens, with goosebumps, shared feelings of the purest Mozambicanity. There have been thousands of epic moments, lived in a true rainbow of emotions. At odd moments in our history, led by Samora Machel, the founder of our Nation, rallies were held where important decisions for the newly independent country emerged, with citizens becoming aware of and involved in development plans for their newly liberated homeland from the colonial yoke.

On a student celebration day, the most important and emblematic youth sporting competition was launched at Machava Stadium: The School Games.



Figuras femininas do Desporto

Female Sports Personalities



Ludovina Oliveira: "Viciada" pelas pistas

A sua paixão pelo desporto começa no Bairro do Alto Maé, onde jogou futebol e com caniço e pauzinhos, improvisava barreiras. Aos 14 anos, Ludovina de Oliveira entra para o basquetebol do Ferroviário, mas depois de verificar que não tinha muito jeito, passa a frequentar a dança, patinagem e, por fim, o atletismo, como barreirista.

Foi Daniel Firmino (lançador do CFM) e seu vizinho, que a convenceu a dedicar-se aos lançamentos do disco e peso, visto ser "gordinha" e reunir as características. Nunca mais deixou o clube. Com 15 anos

Ludovina Oliveira (Athletics): "Addicted" to the tracks

Her passion for the sport begins in the Alto Maé neighborhood, where she played football and with reeds and sticks, improvised barriers. At the age of 14, Ludovina de Oliveira joins the basketball team of Ferroviário, but after verifying that she wasn't very good at it, she start doing dance, skating and, finally, athletics with hurdles.

It was Daniel Firmino (CFM's launcher) and her neighbor, who convinced her to dedicate herself to the launch of discus and weight, since she was "chubby" and had the characteristics. She never left the club. At the age of 15 she set the provincial record for youth and from then on, she never stopped. In 1980, she took part in the Olympic Games in Moscow, but the qualification did not go well, and she was excluded.

She was champion of Southern Zone, having the best classification in the African Ranking with the 3rd best mark in 1996, year in which she became champion of Southern Africa - Zones 5 and 6 in the launch of Discus and Weight.

In 1996, she abandoned her career in the tracks, but not in athletics where she already held several management positions.

Binta Jambane (Athletics): Full proof dedication

She had and still has a life of dedication to the country and to athletics. As an athlete, she has always represented Ferroviário.

She started very young. Her specialty was sprints but, for the love she dedicated to her team, she often made straights and even launches. It was like this for over two decades.

She married Abel Jambane, a locomotive star, and

estabelece o recorde provincial de juvenis e daí para a frente não mais parou. Em 1980, participa nos Jogos Olímpicos de Moscovo, mas a eliminatória não lhe correu bem e foi eliminada.

Foi campeã da Zona Austral, tendo tido a melhor classificação no Ranking Africano com a 3.^a melhor marca em 1996, ano em que se sagrou Campeã da África Austral – Zonas 5 e 6 no lançamento do Disco e do Peso.

Em 1996, abandonou a carreira nas pistas, mas não o atletismo onde já ocupou várias funções de direcção.

Binta Jambane (Atletismo): Dedicação a toda a prova

Binta Jambane foi a única mulher a fazer parte, como atleta, da nossa selecção nos Jogos Olímpicos de 1984, em Los Angeles, EUA. Ele teve e ainda tem uma vida de dedicação ao País e ao atletismo. Como atleta, representou sempre o Ferroviário.

Começou ainda muito jovem. A sua especialidade eram as corridas de velocidade mas, pelo amor que dedicava à sua equipa, não raras vezes fazia meio-fundo e até lançamentos. Foi assim durante mais de duas décadas.

Casou-se com Abel Jambane, um craque dos locomotivas e acabou acompanhando o seu esposo no período em que este jogou na Sanjoanene, em Portugal. Regressou ao País e ao “seu” Ferroviário, passando a dedicar-se à transmissão e formação dos mais novos. Nos dias que correm, Atletismo e Ferroviário, apesar de já não ser uma jovem, ainda preenchem – e de que maneira – o seu quotidiano.

Marcas obtidas nos JO de Los Angeles:

- 100 metros – Ronda 1: 12,57 segundos
- 100 metros – Ronda 2: 12,55 segundos
- 200 metros – Ronda 1: 25,6 segundos



ended up accompanying her husband when he played at Sanjoanene in Portugal. She returned to the country and to “her” Ferroviario, dedicating herself to the transmitting knowledge and trainings of the younger ones. Nowadays, Athletics and Ferroviario, although she is no longer a young girl, still fill - and in a big way - her daily life.

Scores obtained in Los Angeles OG

- 100 meters - Round 1: 12.57 seconds
- 100 meters - Round 2: 12.55 seconds
- 200 meters - Round 1: 25.6 seconds



Ingvild Mucauro (Basquetebol)

A combinação perfeita entre o sacrifício e a força de vencer

Ingvild Mucauro (Basketball)

The perfect combination between sacrifice and the power to win

Por Gilberto Eduardo

Trata-se de uma atleta que tem marcado uma etapa defendendo as cores do Ferroviário e que se tornou numa porta-estandarte basquetebolística do Clube, no qual é capitã.

Actualmente, além de jogar basquetebol, exerce uma tarefa vital na salvamento de vidas, um juramento feito em 2017, depois de certificada com distinção a licenciatura em Medicina: como profissional da Saúde pratica a Medicina Geral na Emergência do Hospital José Macano.

Natural de Chimoio, na província de Manica é a única filha mulher dos três filhos do casal Agostinho Mugoda e Otilia Luís Garife. Aos 17 anos de idade chegou a Maputo para fazer o curso de Medicina.

Começou a jogar muito nova na cidade natal de Chimoio, numa equipa chamada Jos-Soal, sob influência da sua mãe ex-jogadora do Matchedje do Chimoio e também da África University em Zimbabwe Joguei.

Chegou ao Clube Ferroviário no 4º ano do curso de medicina onde foi bem recebida e compreendida a questão da sua agenda diária. No Clube fez um percurso cheio de glórias. Teve várias participações internacionais a representar a bandeira nacional pelo Ferroviário, tornando-se numa referência nacional e africana, conquistando tudo o que tinha a conquistar, nomeadamente, seis campeonatos nacionais, cinco campeonatos da cidade, dois campeonatos africanos, duas distinções de Melhor Jogadora dos Africanos (MVP) e 15 vezes distinguida na equipa ideal de África.

By Gilberto Eduardo

She is an athlete who has set a milestone by defending the colors Ferroviário and who has become a standard-bearer in basketball at the Club, in which she is captain.

Currently, besides playing basketball, she performs a vital task in saving lives, an oath taken in 2017, after being certified with a degree in Medicine: as a health professional she practices General Medicine in the Emergency Department of Hospital José Macano.

Born in Chimoio, Manica province, she is the only female daughter of the three children of Agostinho Mugoda and Otilia Luís Garife. At the age of 17 she arrived in Maputo to take the Medical course.

She started playing very young in her hometown of Chimoio, in a team called Jos-Soal, under the influence of her mother, former player of Matchedje do Chimoio and also of Africa University in Zimbabwe.

He arrived at Clube Ferroviário in the 4th year of the medical course where she was well received and the issue of her daily schedule was well understood. At the Club he made a journey full of glories. She had several international performances representing the national flag for Ferroviário, becoming a national and African reference, winning everything she had to win, namely six national championships, five city championships, two African championships, two Best African Player (MVP) awards and 15 times awarded in the ideal African team.



A persistente médica/atleta perdeu duas vezes consecutivas e pelo igual número ganhou o Campeonato Africano da modalidade, em casa e fora de portas, dando alegria ao Clube e a toda Nação moçambicana.

Nas suas palavras, no desporto ganha força e vontade de trabalho em equipa, espírito que leva até ao local de trabalho generoso de medicina na qualidade de Médica de Clínica Geral.

Para Isidro Habibo Amade, “imbondeiro” do Departamento de Basquetebol do Ferroviário considera a Ingild simplesmente uma guerreira, disciplinada e líder.

Com qualidades sólidas competitivas, no Clube Ferroviário de Maputo ela superou-se, pois, auxiliou um grupo que se tornara fragilizado a catapultar, após vários anos sem lograr conquistar o título de Campeão Nacional na categoria de Séniores Femininos.

No Clube Ferroviário, Ingild “manteve o foco para a conclusão da sua formação no curso de Medicina, atingindo a nobre profissão de Médica. Sob sua liderança, continuamos a aprender os pressupostos sociais sólidos, de persistência, de entrega total, deixando tudo o que tem em campo e motivando ao grupo para almejar voos cada vez mais altos. Hoje, perante a actual pandemia (Covid 19), o grupo de trabalho continua a guiar-se pelo legado da nossa heroína lutadora abnegada contra o adversário”, sublinha Isidro Habibo Amade. ▲

The persistent doctor/athlete lost two consecutive times and an equal number of times won the African Championship of the sport, at home and away, giving joy to the Club and to all Mozambican Nation.

In her words, in sport she gains strength and willingness to work as a team, a spirit that leads to the generous work place of medicine as a General Practitioner.

Isidro Habibo Amade, “imbondeiro” of the Ferroviário Basketball Department considers Ingild simply a warrior, disciplined and leader.

With solid competitive qualities, at the Club Ferroviário de Maputo she overcame herself, helping a group that had become weakened to catapult, after several years without achieving the title of National Champion in the category of Senior Women.

At the Clube Ferroviário, Ingild “kept the focus towards finishing her training in Medicine, reaching the noble medical profession. Under her leadership, we continue to learn the solid social assumptions, of persistence, of total surrender, leaving everything she has in the field and motivating the group to aim higher and higher flights. Today, faced with the current pandemic (Covid 19), the working group continues to be guided by the legacy of our heroine’s selfless fight against the adversary,” stresses Isidro Habibo Amade. ▲

C.S.C

CHELE SERVIÇOS & CONSULTORIA, LDA

Professionalism, competence, quality, dedication, highly technical value, confidentiality, reliability, transparency, responsibility to our customers.

Profissionalismo, competência, qualidade, dedicação, elevado valor técnico, confidencialidade, fiabilidade, transparência e responsabilidade aos nossos clientes.



BEIRA

Av. Acordos de Lusaka 2323, Munhava, Beira Tel.
+258 23 355 068
Cell. +258 84 721 4855 / 82 920 0464
Website. <http://www.csc.co.mz>

MAPUTO

Av. Lucas Luali, 823 Alto Maé, Maputo
Tel. +258 21 400 164
Cell. +258 84 721 4855 / 82 920 0464

- Chele Serviços e Consultoria, Lda's mission is to develop and to implement effective solutions that maximizes our clients' expectations, timely and with a highest quality standard. To be a renowned company in the market of provision of service and consulting, through the offer of innovative services and products ensuring quality, stability and development.
- Chele Serviços e Consultoria, Lda tem como missão desenvolver e implementar soluções eficazes que maximizem as expectativas dos nossos clientes em tempo real e com elevado padrão de qualidade. Ser uma empresa de referência no mercado de prestação de serviço e consultoria, através da oferta de serviços e produtos inovadores que garantam qualidade, estabilidade e desenvolvimento.





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



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