



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

Ano/Year 24 · N.º 28

Novembro/November 2022

xitimela



Miguel Matabel: A nossa actuação e visão de longo prazo vem colocando o nosso país como umas das economias mais prósperas da região

Miguel Matabel: Our performance and long-term vision render our country to be one of the most prosperous economies in the region



Mateus Magala: Desafiado a imprimir reformas no sector

Mateus Magala: Challenged to accelerate reforms in the sector

Malawi é prioritário para o Porto de Nacala

Malawi is a priority for the Port of Nacala





**PORT OF BEIRA
STRATEGICALLY LOCATED
TO RECEIVE YOUR CARGO
BY SEA, RAIL OR ROAD**

 www.cornelder.co.mz    [cornelder.moz](https://www.linkedin.com/company/cornelder-mozambique)  cornelder@cornelder.co.mz  (+258) 23 322 735

Cornelder
de Moçambique S.A.



xitimela

Novembro 2022

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/GABINFD-DE/96

Das realizações ao sonho promissor From achievements to promising dream	4	CFM investe 50 milhões de dólares dos E.U. na aquisição de vagões e carruagens automotoras CFM invests US\$ 50 million to acquire self-propelled railcars carriages and wagons	45
A nossa actuação e visão de longo prazo vem colocando o nosso país como umas das economias mais prósperas da região Our performance and long-term vision render our country to be one of the most prosperous economies in the region	6	Presidente do Botswana visita estaleiros do Porto de Nacala President of Botswana visits shipyards of Nacala Port	47
CFM reforça transporte de passageiros e carga CFM reinforces passenger and cargo transport	10	Malawi é prioritário para o Porto de Nacala Malawi is a priority for the Port of Nacala	49
Nyusi recomenda reformas no sector Nyusi recommends reforms in the sector	14	Sistema Ferroviário Centro com capacidade reforçada em meios de tracção e circulantes Centre Railway System with reinforced traction and rolling stock capacity	52
Acordos eliminam paragens ferroviárias e atrasos nas fronteiras de Ressano Garcia e Goba Agreements remove rail stoppages and delays at Ressano Garcia and Goba borders	17	Comboios de passageiros de longo curso voltam a circular Long-distance passenger trains are running again	55
Comissão Parlamentar congratula gestão do CFM Parliamentary Commission congratulates CFM management	20	A Construção e exploração do Caminho-de-ferro de Tete Construction and operation of Tete railway	57
CFM mantém-se estável e um dos suportes da economia nacional CFM remains stable and is one of the pillars of the national economy	22	Jubileu dos 100 anos do Ferroviário de Maputo eleva a sua história 100-year Jubilee of the Maputo Ferroviário elevates its history	64
CFM duplica linha de Ressano Garcia CFM duplicates Ressano Garcia line	28	Miguel Matabel lança a semente do Jubileu com apelos de busca de parceiros estratégicos Miguel Matabel launches Jubilee seed with calls for strategic partners	66
Porto de Maputo expande terminais de granéis secos Port of Maputo expands dry bulk terminals	30	"O Ferroviário de Maputo deve fazer sentir a sua grandeza" "Ferroviário de Maputo must make its greatness felt"	70
Comboio volta a ligar Moçambique e Malawi 35 anos depois Train reconnects Mozambique and Malawi 35 years later	32	"O Clube deve pautar pela modernização" "Club must be guided by modernisation"	72
Benefícios da linha para a comunidade local em destaque Line's benefits for local community highlighted	34	Verde de esperança — a visão do Eng. Teodomiro Ângelo Green of hope - the vision of Eng. Teodomiro Ângelo	74
Moçambique vai apoiar a construção da linha Linha Mutarara - Vila Nova da Fronteira do lado Malawiano Mozambique will support the construction of Mutarara - Vila Nova da Fronteira Line on Malawian side	36	Ferroviário da Beira anima festa na fase de grupos Ferroviário da Beira livens up the party in the group phase	79
Mais investimentos para reforçar o posicionamento regional e satisfazer a demanda More investments to strengthen regional positioning and meet demand	40	Vénia aos 10 anos de glórias da presidência de Miguel Matabel Tribute to the 10-year glories of Miguel Matabel's presidency	85
Reabilitação da Linha de Machipanda decorre a bom ritmo Rehabilitation of the Machipanda Line is well underway	42		

Das realizações ao sonho promissor

From achievements to promising dream



Adélio Dias

Diz um poeta que o sonho comanda a vida. É nesta perspectiva que, tradicionalmente, apresentamos a nossa e vossa Revista “Xitimela” para ilustrarmos as realizações e perspectivas do CFM-EP, como um exercício de transparência de uma gestão empresarial democrática.

O sucesso empresarial dos CFM-EP ganha sentido pelas acções de Responsabilidade Social no domínio de transporte de passageiros, apoio a projectos sociais, desportivos e culturais que contribuem para o reforço da nossa autoestima como um povo e uma nação sonhadora.

Os resultados que reportamos nesta edição foram alcançados num ambiente adverso no contexto nacional e internacional marcado por, entre outros factores, oscilação da moeda nacional (o Metical), agravamento das taxas de câmbio, as doenças pandémicas — incluindo a Covid-19, eventos climáticos como ciclones e ataques terroristas em alguns distritos da província de Cabo Delgado.

A nível global consolidaram-se as perspectivas de recuperação da economia mundial de 2021 para 2022, assim como a volatilidade dos preços de bens energéticos e alimentares e a tendência dos preços das principais *commodities* tem conduzido a projecções conservadoras. O Fundo Monetário Internacional (FMI) actualizou as perspectivas de crescimento da economia mundial para 6,0% em 2021, contra a perspectiva de 5,5% avançada em Janeiro de 2021.

É neste cenário que a revista “Xitimela” relata o desempenho produtivo e económico-financeiro de 2021 destacando os principais ganhos. Corporizam ainda

A poet once said that the dream commands life. It is in this light that we traditionally present our and your “Xitimela” Magazine to illustrate CFM’s accomplishments and perspectives, as an exercise of transparency of a democratic corporate management.

The business success of this company makes sense through its Social Responsibility actions in the field of passenger transport, support to social, sport and cultural projects that contribute to the reinforcement of our self-esteem as a people and as a dreaming nation.

The results reported in this edition were achieved in an adverse national and international environment marked by, among other factors, fluctuation of the national currency (the Metical), worsening exchange rates, pandemic infections - with greater emphasis on Covid-19, climatic phenomena such as cyclones and terrorist attacks in some districts of the province of Cabo Delgado.

At the global level the prospects of the recovery of the world economy from 2021 to 2022 have been consolidated, as well as the volatility of energy and food prices and the trend in the prices of the main commodities have led to conservative projections. The International Monetary Fund (IMF) updated its growth prospects for the world economy to 6.0% in 2021, against the 5.5% forecast put forward in January 2021.

It is in this scenario that “Xitimela” magazine reports on the productive and economic-financial performance in 2021 highlighting the main achievements. Also included in this edition are the major investment projects that CFM is undertaking with a view to ensuring the company’s objectives set out in



esta edição os grandes projectos de investimento que a empresa CFM está a realizar com vista a assegurar os objectivos da empresa plasmados no Plano Estratégico do triénio 2021-2024.

No campo de responsabilidade social, para além do asseguramento e melhoramento contínuo do transporte de passageiros, estamos presentes em diferentes eventos culturais, desportivos e sociais impulsionando as artes e culturas do nosso país.

Nesta edição, no desporto destacamos a preparação do centenário do Clube Ferroviário de Maputo que nos tem brindado com vários trofeus nacionais e internacionais e algumas das suas figuras que mais se notabilizaram ao longo deste período.

Fazemos uma vénia especial ao Ferroviário da Beira, actual campeão nacional em Basquetebol, e ao nosso último representante no Basquetebol Africano.

Convidamos o leitor a visitar uma das salas de visita da nossa Pátria Amada que é a empresa CFM-EP folheando, sem se deslocar do lugar, as páginas da Revista “Xitimela” que lhe colocamos nas mãos.▲

the Strategic Plan for the three-year period 2021-2024.

In the field of social responsibility, in addition to the assurance and continuous improvement of passenger transport, we are present at different cultural, sporting and social events, promoting the arts and cultures of our country.

In this edition, in sports, we highlight the preparation of the hundred-year-old Clube Ferroviário de Maputo, which has presented us with several national and international trophies and some of its most outstanding personalities throughout this period.

We pay special tribute bow to Ferroviário da Beira, the current national Basketball champion, and to our last representative in African Basketball.

We invite the reader to visit one of the visiting rooms of our Beloved Motherland, which is the company Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, by going through the pages of the “Xitimela” Magazine without you, dear Reader, having to move to anywhere else..▲

Mensagem do Presidente do Conselho de Administração

A nossa actuação e visão de longo prazo vem colocando o nosso país como umas das economias mais prósperas da região

Message from the Chairman of the Board of Directors

Our performance and long-term vision render our country to be one of the most prosperous economies in the region

Por Eng. Miguel José Matabel

O exercício económico de 2021, à semelhança de 2020, iniciou com uma tendência de contração económica associada aos efeitos da Covid-19, que a nível interno caracterizou-se ainda pela intensificação das medidas de confinamento durante o primeiro trimestre, motivado pela eclosão da segunda vaga em Janeiro, e no final do II Trimestre a eclosão da terceira vaga em Junho (esta que foi a mais letal).

Portanto, não obstante alguns factores adversos que caracterizaram o ano de 2021 (ciclones,

By Eng. Miguel José Matabel

The economic year 2021, as in 2020, began with a trend towards economic contraction associated with the effects of Covid-19, which internally was further characterised by the intensification of containment measures during the first quarter, motivated by the outbreak of the second wave in January, and at the end of the 2nd Quarter the outbreak of the third wave in June (this was the most lethal).

Therefore, despite some adverse factors that characterised year 2021 (cyclones, derailments, weak



descarrilamentos, fraca oferta da carga ferroviária, *lockdown* devido à pandemia da Covid-19), a empresa CFM registou um resultado antes dos impostos positivo na ordem dos 5,374.5 milhões de Meticaís. Este resultado positivo é relativamente baixo em relação ao planificado.

Com este desempenho, que muito nos motiva, continuaremos a trabalhar arduamente para que possamos superar os actuais resultados e os desafios impostos pela conjuntura económica interna e internacional, assegurando com isso a continuidade de darmos resposta positiva às orientações do Governo neste capítulo do sistema de transporte ferro-portuário, que, para além de pleitear pela competitividade comercial ao nível regional, estará focalizado no melhoramento contínuo da qualidade de serviços e de relacionamento com todos os nossos *Stakeholders*.

É neste contexto que, para os próximos tempos, assumimos como desafios: melhorar os seus indicadores de desempenho económico-financeiros – KPIs (aumento da produtividade, aumento da autonomia

supply of railway cargo, lockdown due to the Covid-19 pandemic), our company recorded a positive result in the range of 5,374.5 million Meticaís (before tax). This positive result is relatively low compared to what was planned.

With this performance, which motivates us greatly, we will continue to work hard so that we can overcome the current results and the challenges imposed by the internal and international economic situation, thereby ensuring that we continue responding positively to the guidelines of the Government in this chapter of the rail-port transport system, which, requiring commercial competitiveness at the regional level, will be focused on the continuous improvement of quality of service and of the relationship with all our Stakeholders.

It is in this context that, for the near future, we face the following challenges of improving economic and financial performance indicators – KPIs (increase productivity, increase financial autonomy, control debt capacity and strengthen its financial structure);

Foi com base nesses desafios que o Conselho de Administração aprovou no plano estratégico do triénio 2021-2024 uma linha de investimento de USD 940,5 milhões como aposta do resgate das cargas tradicionalmente ferro-ferroviárias e na entrada no negócio de Petróleo

financeira, controlar a capacidade de endividamento e robustecer a sua estrutura financeira); assegurar a competitividade dos seus Portos perante os portos paralelos da região através da aplicação de tarifas flexíveis e competitivas; reduzir o tempo de estadia de navios nos portos nacionais; melhorar e ou renovar o equipamentos e Infraestruturas ferro-portuários e redução dos descarrilamentos e acidentes ferroviários nas suas linhas; e diversificar a sua carteira de negócio por forma a acompanhar a dinâmica da conjuntura internacional, privilegiando acções concertadas de marketing com parceiros de negócio na cadeia logística de cada corredor tendo em vista o aumento de volumes a transportar na ferrovia e a manusear nos terminais portuários. Outro desafio centra-se na reorientação de investimentos em projectos de LNG na bacia do Rovuma, garantindo a sua participação financeira bem como o sector logístico. Foi neste âmbito que o CFM tinha para 2021 uma linha de Investimento de pouco menos de 2.0 mil milhões de Mt para este projecto. Contudo, o projecto foi adiado devido à paralisação dos trabalhos pela TOTAL, aliada à instabilidade e aos confrontos militares naquela região, onde se espera a sua retomada no exercício de 2022.

Foi com base nesses desafios que o Conselho de Administração aprovou no plano estratégico do triénio 2021-2024 uma linha de investimento de USD 940,5 milhões como aposta do resgate das cargas tradicionalmente ferro-ferroviárias e na entrada no negócio de Petróleo, através de: i) duplicação da linha férrea de Ressano Garcia; ii) participação no projecto de LNG Shipping na bacia do Rovuma; iii) expansão do Porto de Pemba; iv) participação no projecto de FSRU no Porto da Matola, cujo investimento está avaliado em USD 250 milhões, v) aquisição do material circulante (locomotivas, carruagens e vagões); vi) extensão da

ensure the competitiveness of its ports against parallel ports in the region through flexible and competitive tariffs; reduce the length of stay of ships in national ports; to improve and/or renew rail-port equipment and infrastructures and reduce derailments and rail accidents on its lines; and to diversify its business portfolio so as to accompany the dynamics of international situation, favoring concerted marketing actions with business partners in the logistics chain of each corridor with a view to increasing the volumes to be transported by rail and handling at port terminals. Another challenge focuses on the re-orientation of investments in LNG projects in the Rovuma basin, guaranteeing its financial participation as well as the logistics sector. It was in this context that CFM had, for 2021, an Investment line of just under 2.0 billion meticals for this project. However, the project was postponed due to the suspension of the works by TOTAL, combined with the instability and military conflicts in that region, where it is expected to resume in 2022.

It was on the basis on these challenges that the Board of Directors approved in the strategic plan for the three-year period 2021-2024 an investment line of USD 940.5 million as the target to recover of the traditional railway cargoes and for entering the Oil business, through: i) duplication of the Ressano Garcia railway line; ii) participation in the LNG Shipping project in the Rovuma basin; iii) expansion of the Port of Pemba; iv) participation in the FSRU project at the Port of Matola, where the investment is estimated at USD 250 million, v) acquisition of rolling stock (locomotives, carriages and wagons); vi) extension of Sena railway line to Vila Nova de Fronteira, among other projects.

Alongside this medium and long term plan, the

It was based on these challenges that the Board of Directors approved in the strategic plan for the three-year period 2021-2024 an investment line of USD 940.5 million as a bet for the rescue of the traditional railway cargoes and for entering the Oil business

linha férrea de Sena até Vila Nova de Fronteira, entre outros projectos.

Paralelamente a este plano que é de médio e longo prazos, o Conselho de Administração aprovou um plano de trabalho para o ano de 2021 para projectos de investimentos, dos quais de Janeiro a Dezembro foram desembolsados cerca de 9,098.4 milhões de meticais (cerca de USD 140.0 milhões), o que corresponde a um nível de realização de 55% do valor global aprovado para 2021.

Estamos convictos de que estes projectos presentes e futuros serão um sucesso graças ao compromisso e ao empenho de homens e mulheres que a todos níveis se engajam para que o transporte de pessoas e bens seja um factor dinamizador de desenvolvimento de Moçambique.

A nossa actuação e visão de longo prazo vem colocando o nosso país como umas das economias mais prósperas da região, mas também como suporte para o reforço das economias dos países da região. São testemunhas desta visão as visitas dos presidentes do Zimbabwe, Bostwana e Malawi, Emmerson Mnangagwa, Mokgweetsi Masisi e Lazarus Chakwera, respectivamente, que nos últimos tempos escalaram os portos nacionais para testemunhar as potencialidades destes e deles tirarem vantagens para os seus países. A visita destes estadistas e outras entidades como, por exemplo, da Comissão do Plano e Orçamento da Assembleia da República, entre outros, estimulam o nosso empenho, reforçam a nossa autoestima e alimentam as expectativas moçambicanas de estarmos na rota do desenvolvimento sustentável que sempre almejamos.

Queremos, portanto, endereçar uma palavra de apreço a todos trabalhadores, homens e mulheres, que dia após dia entregam o seu esforço e *expertise* para fazer crescer a empresa CFM.

Bem-haja ao povo moçambicano.🚧

Board of Directors approved a work plan for 2021 for investment projects, of which, from January to December, around 9,098.4 million meticais (around USD 140.0 million) had been spent, corresponding to 55% of the total amount approved for 2021.

We are convinced that these present and future projects will be a success thanks to the commitment and dedication of the men and women who, at all levels, are committed to making the transportation of people and goods a driving factor in Mozambique's development.

Our performance and long-term vision renders our country to be one of the most prosperous economies in the region, but also as a support for strengthening the economies of the countries in the region. This vision is witnessed by the visits of the presidents of Zimbabwe, Botswana and Malawi, Emmerson Mnangagwa, Mokgweetsi Masisi and Lazarus Chakwera, respectively, who recently visited the national ports to witness their potential and take advantage of them for their countries. The visit of these statesmen and other entities stimulates our commitment, strengthens our self-esteem and fuels Mozambican expectations of being on the path to sustainable development that we have always aspired to.

Therefore, we would like to extend a word of appreciation to all workers, men and women, who day after day give their effort and expertise to make CFM grow.

Thank you to the Railway and Port Workers!🚧

Com automotoras e vagões

CFM reforça transporte de passageiros e carga

With railcars and wagons

CFM reinforces passenger and cargo transport

Novos meios circulantes adquiridos pela empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) vieram reforçar a capacidade de transporte de passageiros e carga na zona sul do país.

New means of transport acquired by the company Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) have boosted passenger and cargo transport capacity in the south of the country.

Onovo investimento da Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique inclui duas automotoras para o transporte de passageiros na zona metropolitana de Maputo e 150 vagões de bordas altas vocacionados para o transporte de minérios.

Falando na ocasião da inauguração dos meios circulantes, o Presidente da República, Filipe Nyusi, desafiou os CFM a tudo fazer tendo em vista assegurar a manutenção e conservação dos meios circulantes, considerando que o povo moçambicano merece viajar de forma rápida e confortável, mas defendendo também que este deve respeitar o sacrifício feito na aquisição dos equipamentos, mantendo-os em bom estado.

“Não riskem, não rasguem os assentos e quando estiverem envelhecidos a empresa saberá fazer a manutenção”, adiantou Filipe Nyusi.

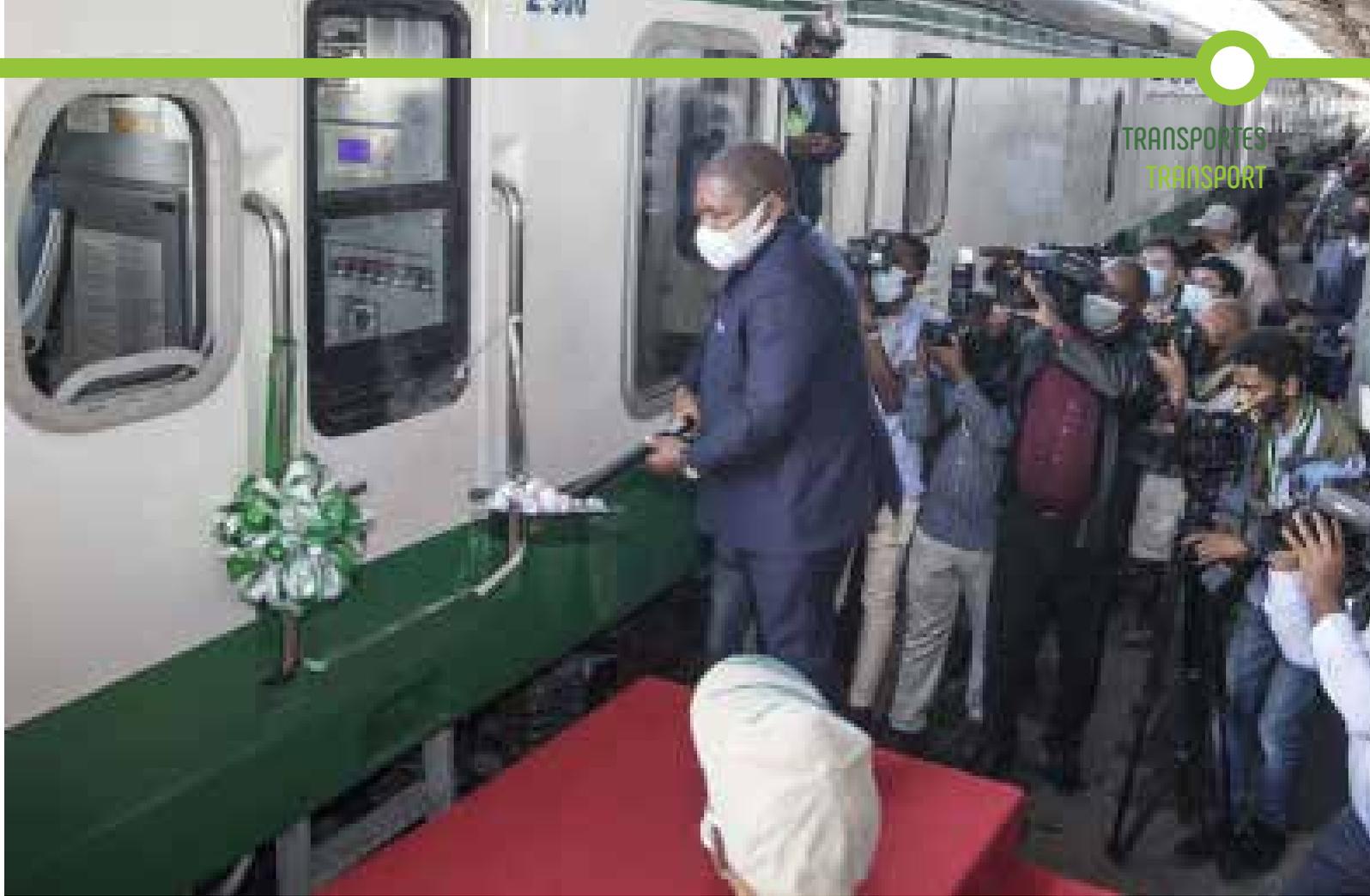
Depois de uma viagem de aproximadamente 20

The new investment by Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique includes two railcars to transport passengers in the Maputo metropolitan area and 150 high-sided wagons for transporting minerals.

Speaking at the inauguration of the rolling stock, the President of the Republic, Filipe Nyusi, challenged CFM to do everything to ensure the maintenance and conservation of the rolling stock, considering that the Mozambican people deserve to travel quickly and comfortably, but also stating that they should respect the sacrifice made in acquiring the equipment, by keeping them in good condition.

“Don’t scratch, don’t tear the seats and when they are old, the company will know how to do the maintenance,” Filipe Nyusi said.

After a journey of approximately 20 minutes, between Maputo Central Railway Station, in the





minutos, entre a Estação Central de Maputo, na baixa da cidade e a da Machava, no Município da Matola, Nyusi disse que, mais uma vez, a companhia ferroviária juntou-se ao esforço colectivo do país e do Governo na procura de soluções para o problema de transporte dos moçambicanos.

Apontou que o investimento em automotoras vai ajudar a suprir as necessidades sentidas no transporte de pessoas e bens, reforçando, deste modo, a capacidade existente dentro dos objectivos plasmados no Plano Quinquenal do Governo para o período de 2020-2024.

“Parte das 90 carruagens planificadas foi convertida em cinco automotoras numa decisão bem conseguida, duas das quais fazem parte do pacote dos equipamentos ferroviários, cuja entrega acabámos de testemunhar”.

Explicou que, com os investimentos realizados, os sistemas ferroviários do sul e centro recebem uma nova capacidade para atender mais de 12 mil passageiros por viagem, sendo que as duas automotoras ontem inauguradas podem transportar 633 passageiros em cada viagem.

Na mesma ocasião, o Presidente da República visitou o novo Sistema Independente de Telecomunicações Ferroviárias- LTR, que visa garantir a eficiência e segurança das operações ferroviárias e, por consequência, proporcionar uma maior capacidade de volume de carga transportada. 📌

downtown of the city and Machava, in the Matola municipality, Nyusi said that once again the rail company had joined the collective effort of the country and the government in seeking solutions to the problem of transport for Mozambicans.

He noted that the investment in railcars will help to meet the needs felt in the transportation of people and goods, thus reinforcing the existing capacity within the targets set out in the Government’s Five-Year Plan for the 2020-2024 period.

“Part of the 90 planned wagons was converted into five railcars in a successful decision, two of which form part of the railway equipment package, the delivery of which we have just witnessed.”

He explained that with the investments made, the southern and central railway systems receive a new capacity to serve more than 12,000 passengers per trip, and the two railcars inaugurated yesterday can carry 633 passengers on each trip.

On the same occasion, the President of the Republic visited the new Independent Railway Telecommunications System - LTR, which aims to ensure the efficiency and safety of railway operations and, consequently, provide a greater capacity for the volume of cargo transported. 📌



Na tomada de posse do novo Ministro dos Transportes e Comunicações

Nyusi recomenda reformas no sector

Inauguration of the new Minister for Transport and Communications

Nyusi recommends reforms in the sector

Em Junho de 2022, o Presidente da República, Filipe Nyusi, nomeou e empossou Mateus Magala como o novo Ministro dos Transportes e Comunicações em substituição de Janfar Abdulai.

In June 2022, the President of the Republic, Filipe Nyusi, nominated and swore in Mateus Magala as the new Minister for Transport and Communications, replacing Janfar Abdulai.

Falando no acto de tomada de posse de Mateus Magala, Filipe Nyusi recomendou ao novo Ministro dos Transportes e Comunicações a operar mudanças profundas neste sector de modo a captar resultados positivos orientados para o desenvolvimento socioeconómico do país.

Filipe Nyusi lembrou que o sector dos Transportes e Comunicações congrega áreas nevrálgicas e transversais a toda a governação. Neste contexto, exigiu ao Ministro dos Transportes e Comunicações e toda a sua equipa soluções adequadas para colmatar os problemas que afectam o funcionamento do sector, com consequências para a população.

Um dos constrangimentos que emperra o cumprimento com sucesso da agenda governativa é, segundo ele, o facto dos moçambicanos terem dificuldades em se fazerem presentes aos locais que pretendem por não terem acesso ao transporte rodoviário, fluvial,

Speaking at the swearing in of Mateus Magala, Filipe Nyusi recommended the new Minister of Transport and Communications to introduce profound changes in this sector in order to achieve positive results oriented towards the socio-economic development of the country.

Filipe Nyusi recalled that the Transport and Communications sector brings together key areas which cut across all areas of governance. In this context, he stressed that the Minister of Transport and Communications and his entire team should provide appropriate solutions to solve the problems affecting the functioning of the sector, with consequences for the population.

One of the constraints hindering the successful fulfilment of the government's agenda is, according to him, the fact that Mozambicans have difficulties in going to the places they want to go because they do not



marítimo e aéreo. E frisou que tal se deve à falta de transporte em qualidade e quantidade. E quando há, os custos são elevados.

“Um transporte disponível, acessível e fiável é essencial para que as crianças cheguem cedo à escola, os jovens cumpram as suas obrigações e conheçam o país e os adultos cheguem a tempo ao serviço e o façam com o conforto necessário, os comerciantes façam chegar os produtos, bens e serviços de e para qualquer ponto do país”, comentou.

Especial atenção deve ser dada às empresas públicas

O Presidente da República solicitou ao novo titular da pasta dos Transportes e Comunicações que prestasse também uma grande atenção às empresas públicas, como a Aeroportos de Moçambique, Linhas Aéreas de Moçambique e a Tmcel, pela sua importância na economia nacional.

Todavia, reconheceu que a situação económica e financeira destas empresas se caracteriza por balanços que evidenciam altos níveis de vulnerabilidade.

have access to road, river, sea and air transport. He emphasised that this is due to the lack of transport in quality and quantity. And when it exists, the costs are high.

“Available, affordable and reliable transport is essential for children to arrive to school early, for young people to fulfil their obligations and get to know the country, for adults to arrive on time for work and do so in the necessary comfort, for traders to get products, goods and services to and from any point in the country,” he noted.

Special attention should be given to public companies

The President of the Republic advised the new new occupant of the portfolio of the Transport and Communications Ministry to also pay great attention to public companies such as Aeroportos de Moçambique, Linhas Aéreas de Moçambique and Tmcel, due to their importance for the national economy.

However, he acknowledged that the economic and financial situation of these companies is marked by balance sheets that show high levels of vulnerability.



“Naturalmente que essas empresas não se comportam da mesma forma, pois há aquelas que no fim do ano depositam nos cofres do Estado algum dinheiro”, disse o estadista moçambicano, orientando Mateus Magala a dar seguimento à reestruturação destas firmas, mediante um plano assente em pressupostos realistas e objectivos, cuja evolução pode ser, na óptica de Nyusi, progressiva em função da rentabilidade da empresa. “Vai ser difícil, mas não podemos hesitar. Precisamos de avançar para pôr o país a andar”, encorajou.

Desafiou ainda Magala a produzir um plano mais incisivo que conduza ao redimensionamento dos activos das empresas do sector, alguns dos quais sem plena utilização, como é o caso do Aeroporto Internacional de Nacala, e à revisão de toda a linha estratégica de produtos a oferecer, colocando o primado da sustentabilidade económico-financeira como a bússola da acção de gestão.

Na senda de se inteirar da realidade das empresas, o Ministro dos Transportes e Comunicações, Mateus Magala, logo após a sua nomeação, efectuou visitas a diversas organizações ligadas ao sector que dirige. Entre as empresas visitadas figuraram o Porto de Maputo e a Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique- CFM.▲

“Naturally, these companies do not behave in the same way, because there are those that at the end of the year deposit some money in the State’s coffers,” said the Mozambican statesman, counselling Mateus Magala to follow up the restructuring of these companies, through a plan based on realistic and objective assumptions, whose evolution may be, in Nyusi’s view, progressive depending on the profitability of the company. “It will be difficult, but we cannot hesitate. We need to move forward to get the country moving,” he encouraged.

He also challenged Magala to produce a more incisive plan that would lead to the re-dimensioning of the assets of companies in the sector, some of which are not being rationally utilised, such as Nacala International Airport, and to review the entire strategic line of products to be offered, making economic and financial sustainability the compass for management action.

In order to acquaint himself with the reality of the companies, the Minister of Transport and Communications, Mateus Magala, soon after his appointment, made visits to several organisations linked to the sector he heads. Among the companies visited were the Port of Maputo and the company Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique- CFM.▲



Acordos eliminam paragens ferroviárias e atrasos nas fronteiras de Ressano Garcia e Goba

Agreements remove rail stoppages and delays at Ressano Garcia and Goba borders

CFM assinou, em Julho, acordos com as suas congéneres sul-africana e de e-Swatiní no sentido de melhorar a eficiência da circulação ferroviária e de evitar paragens ferroviárias e atrasos nas fronteiras de Ressano Garcia e Goba.

CFM signed agreements with its South African and e-Swatiní counterparts in July to improve the efficiency of rail traffic and avoid stoppages and delays at the Ressano Garcia and Goba borders.



No início de Julho, Mateus Magala testemunhou o primeiro acordo histórico entre os CFM e a sua congénere sul-africana Transnet Freight Rail (TFR) permitindo que os comboios de carga das duas empresas passassem a circular em cada um dos países, sem obrigatoriedade de paragem na fronteira de Ressano Garcia.

Com este acordo, as composições dos CFM passaram a movimentar-se em território do país vizinho até à zona de Belfast, enquanto as da TFR circularão até ao Porto de Maputo.

Para a concretização da operação, as duas companhias ferroviárias rubricaram a 1 de Julho, em Maputo, um acordo que permite a eliminação de fronteiras na circulação de comboios nos dois países.

Antes deste entendimento, os comboios para os dois sentidos tinham de trocar de locomotiva na fronteira, o que muitas vezes acabava por gerar atrasos devido à indisponibilidade imediata de máquinas no local.

Mateus Magala voltou a testemunhar, desta feita em Agosto, um outro acordo similar entre os CFM e a companhia ferroviária de Eswatini para a remoção da fronteira ferroviária na linha de Goba, que liga o Porto de Maputo àquele país vizinho.

Aliás, depois de elogiar estas iniciativas, o Presidente da República, Filipe Nyusi exortou ao Ministro dos Transportes e Comunicações e os gestores dos CFM para replicarem este tipo de acordos com outros países com fronteiras ferroviárias com Moçambique, sobretudo, Zimbabwe e Malawi. 🚦

In early July, Mateus Magala witnessed the first historic agreement between CFM and its South African counterpart Transnet Freight Rail (TFR) allowing freight trains from the two companies to now operate in each of the countries, without having to stop at the Ressano Garcia border.

With this agreement, CFM's trains will now operate in the neighbouring country up to Belfast, while TFR trains will operate up to the Port of Maputo.

In order to carry out the operation, the two railway companies signed an agreement on the 1st of July in Maputo, allowing for the elimination of stoppages in the circulation of trains at the borders between the two countries.

Prior to this understanding, two-way trains had to change locomotives at the border, which often resulted in delays due to the unavailability of locomotives on time.

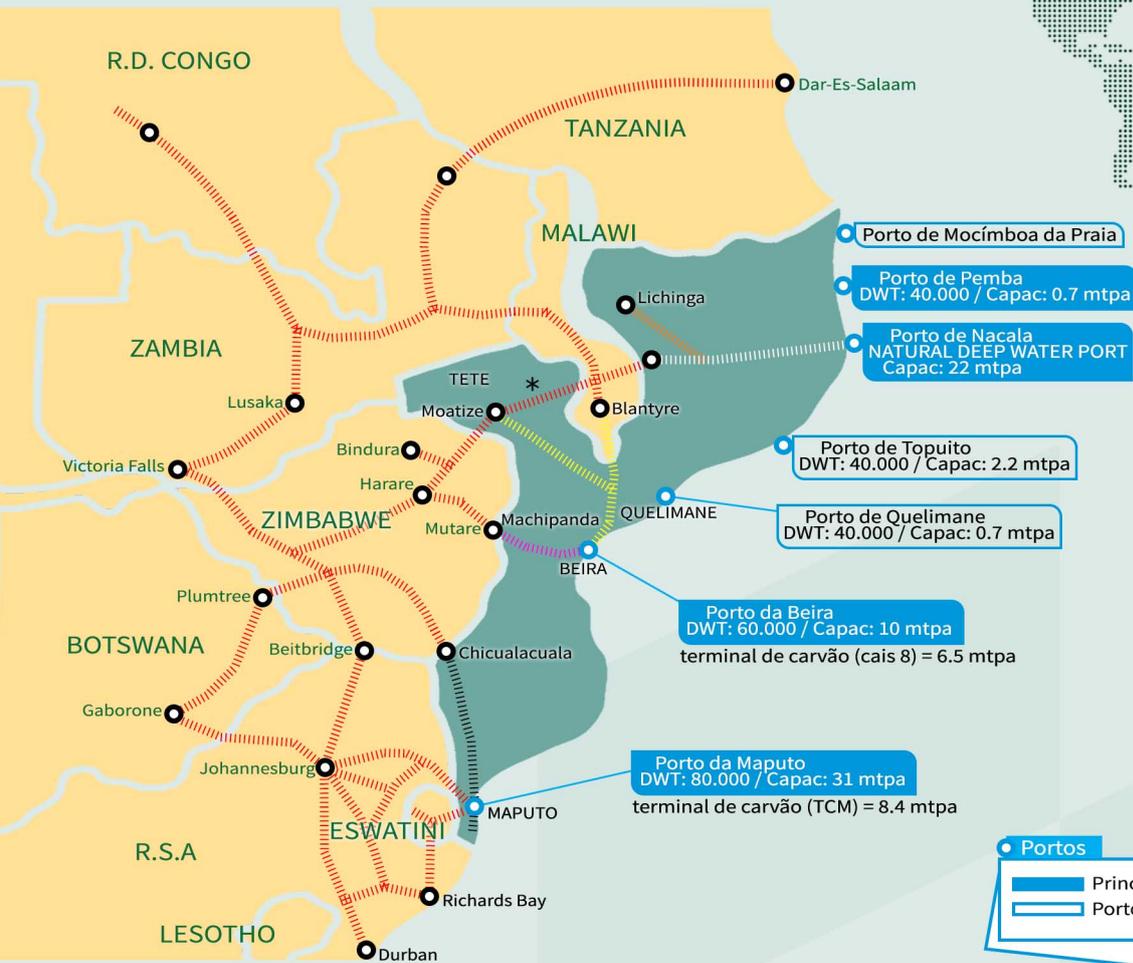
Mateus Magala witnessed again, this time in August, another similar agreement between CFM and the Eswatini railway company for the removal of the railway border on the Goba line, which links the Port of Maputo to that neighbouring country.

In fact, commending these initiatives, the President of the Republic, Filipe Nyusi urged the Minister of Transport and Communications and CFM managers to replicate this type of agreement with other countries that have rail borders with Mozambique, particularly Zimbabwe and Malawi. 🚦

LOCALIZAÇÃO GEOESTRATÉGICA



MOÇAMBIQUE



Portos

- Principais Portos
- Portos Secundários



DISTÂNCIAS COMPARATIVAS ENTRE OS CORREDORES REGIONAIS (KMS)

CORREDOR	EXTREMOS DO CORREDOR	SECÇÕES DA REDE	TOTAL DO CORREDOR
Beira	Lubumbashi (RDC) - Beira	DRC-SNCC: 255 Zâmbia-ZRL: 798 Zimbabwe-NRZ: 945 Moçambique-CFM: 329	2327
Beitbridge	Lubumbashi (RDC) - Durban	DRC-SNCC: 255 Zâmbia-ZRL: 798 Zimbabwe-BBR & NRZ: 794 RSA-TFR: 1341	3188
Plumtree	Lubumbashi (RDC) - Durban	DRC-SNCC: 255 Zâmbia-ZRL: 798 Zimbabwe-NRZ: 474 Botswana-BR: 641 RSA-TFR: 1048	3216
Dar-es-Salaam	Lubumbashi (RDC) - Dar-es-Salaam	DRC-SNCC: 255 Zâmbia-ZRL: 125 Tanzania-TAZARA: 1860	2240
Goba	Mpaka (Swaziland) - Maputo	Swazilândia-SR: 151 Moçambique-CFM: 74	225
Limpopo	Lubumbashi (RDC) - Maputo	DRC-SNCC: 255 Zâmbia-ZRL: 798 Zimbabwe-NRZ: 950 Moçambique-CFM: 530	2533
Ressano Garcia	Komatipoort (RSA) - Maputo	Moçambique-CFM: 88 RSA-TFR: 13	101
Richards Bay	Komatipoort (RSA) - Richards Bay	Swazilândia-SR: 251 RSA-TFR: 195	446

Linhas Ferroviárias	Extensão	Capacidade
Linha de Ressano Garcia	88 Km	15 MTPA
Linha de Goba	74 Km	7 MTPA
Linha de Limpopo	522 Km	6 MTPA
Linha de Salamanga (Ramal)	61 km	2.4 MTPA
Linha de Sena	575 Km	10 MTPA
Linha de Machipanda	317 Km	4 MTPA
Linha de Nacala	610 Km	2 MTPA
Linha de Lichinga	262 Km	0.2 MTPA
*Moatize Nacala via Malawi	913 Km	18 MTPA
Bindura Nacala via Moatize	1308 Km	-
Harare Nacala via Moatize	1329 Km	-

Comissão Parlamentar congratula gestão do CFM

Parliamentary Commission congratulates CFM management

Depois de uma visita efectuada no dia 26 de Abril, a Comissão do Plano e Orçamento da Assembleia da República congratulou a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), pela robustez financeira que continua a apresentar, mesmo perante os eventos extremos registados nos últimos dois anos, no território nacional.

After a visit on 26 April, the Planning and Budget Commission of the National Assembly congratulated the company Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), for the financial strength it continues to show, even in the face of extreme events registered in the last two years in the national territory.

António Niquice, Presidente daquela comissão na Assembleia da República, enalteceu o grau de solvabilidade da empresa, facto que a permitiu contribuir com cerca de 49 milhões de dólares em impostos em 2020. No ano seguinte, conseguiu encaminhar aos cofres do Estado, cerca de 80 milhões de dólares, consagrando-se como a segunda maior empresa contribuinte de impostos no país.

Niquice considera que pelos resultados é uma empresa que apresenta um grau de solvabilidade muito positivo. Sustentou que os números apresentados são um indicador bastante encorajador.

O parlamentar encorajou ainda a companhia a investir mais no transporte de passageiros, pois trata-se de uma área sensível numa altura em que ainda persistem muitas lacunas que os transportadores rodoviários não conseguem colmatar.

O Presidente da Comissão do Plano e Orçamento reconheceu ainda que a empresa CFM desempenha um papel extremamente importante na circulação de pessoas e bens, daí que seja pretensão dos deputados que ela tenha um papel mais interventivo na componente de responsabilidade social, embora não seja a sua área negócios.

António Niquice, chairman of that commission in Parliament, praised the solvency of the company, which allowed it to contribute about US\$49 million in taxes in 2020. The following year it managed to pay around US\$80 million to the National Treasury, making it the second largest tax-paying company in the country.

Niquice said that its results showed it was a company with a very positive solvency level. He said that the figures presented were a very encouraging indicator.

The member of Parliament also encouraged the company to invest more in passenger transport, as this is a sensitive area at a time when there are still many gaps that road carriers are unable to fill.

The President of the Planning and Budget Commission also referred that the company CFM plays an extremely important role in the transportation of people and goods, which is why the Members of Parliament want it to play a more active role in the social responsibility component, even though this is not its core business.



Receitas ascendem a 3,5 milhões de meticais

Durante a interação com os deputados, o Presidente do Conselho de Administração (PCA) dos CFM, Miguel Matabel, fez saber que a companhia registou uma receita no valor de 3,5 mil milhões de meticais como resultado das suas operações ferro-portuárias. Matabel referiu ainda que apesar dos ciclones que fustigaram o país, causando incidentes ferroviários do tipo descarrilamento, fraca oferta de carga ferroviária, aliado ao impacto negativo da pandemia da Covid-19 que assola o país desde Março de 2020, o resultado alcançado pela empresa é satisfatório.

Sustentou ainda que, mesmo perante este quadro, a empresa apresentou um crescimento em relação ao ano 2020/2021, mostrando robustez em termos de números.

“Portanto, houve um resultado positivo apesar das grandes despesas que nós tivemos para dar cobro as incidências dos ciclones”, disse.

O PCA do CFM explicou que apesar do transporte de passageiros não ser a fonte principal de receitas do CFM, a companhia que dirige continua a subsidiar a tarifa em cerca de 90 por cento. Recentemente, a empresa investiu na aquisição de carruagens, automotoras e outros meios materiais, com vista a aliviar a procura de transporte nas regiões centro e sul do país.

“O transporte de passageiros é um sistema que nós estamos a subsidiar, não temos lucro nesta actividade, ela está elencada como parte da nossa responsabilidade social, é só ver que, recentemente, adquirimos 24 carruagens. Neste momento, estamos a receber automotoras. O plano da empresa é receber mais meios para o transporte de passageiros”, elucidou. 🟩

Revenues amount to 3.5 million meticais

During the encounter with the members of parliament, the Chairman of the Board of Directors (CEO) of CFM, Miguel Matabel, made it known that the company recorded revenues of 3.5 billion meticais as a result of its rail and port operations.

Matabel also said that despite the cyclones that devastated the country, provoking derailments, low supply of rail cargo, together with the negative impact of the Covid-19 pandemic that has been ravaging the country since March 2020, the result achieved by the company is satisfactory. He further maintained that even in the face of this framework, the company has shown growth compared to the year 2020/2021, showing robustness in terms of numbers. “Therefore, there was a positive result despite the excessive expenses that we incurred to cover the effects of the cyclones,” he said. CFM’s CEO explained that although passenger transport is not CFM’s main source of revenue, the company he leads continues to subsidize the fare by about 90 per cent.

Recently, the company invested in the acquisition of carriages, railcars and other equipment, in order to reduce the demand for transport in the central and southern regions of the country.

“Passenger transport is a service that we are subsidizing, and we do not make a profit from this activity. It is listed as part of our social responsibility, as you only have to note that we recently acquired 24 carriages. Currently, we are receiving more railcars. The company’s plan is to acquire more material for passenger transport”, he explained. 🟩



APESAR DOS DESAFIOS DA CONJUNTURA

CFM mantém-se estável e um dos suportes da economia nacional

DESPITE THE CHALLENGES OF THE PREVAILING SITUATION

CFM remains stable and is one of
the pillars of the national economy

A Avaliação do Desempenho Produtivo, Económico e Financeiro no Exercício Económico do CFM de 2021, que inclui o transporte de passageiros, carga e manuseamento portuário saldou-se com nota positiva.

Assessment of the Productive, Economic and Financial Performance during CFM's 2021 Economic Year, which includes passenger and cargo transport and port handling, achieved positive results

O desempenho produtivo da empresa CFM durante o exercício económico de 2021 foi na sua generalidade positivo. Em destaque surge o tráfego ferroviário de mercadorias em todo o sistema nacional, que foi de cerca de 18.9 milhões de toneladas líquidas contra as cerca de 16.8 milhões de toneladas líquidas transportadas em igual período do ano passado. O tráfego ferroviário registou um crescimento de aproximadamente 13% e um nível de execução de 75% em relação ao planificado, isto apesar das linhas de Limpopo, Goba e Machipanda terem tido uma realização muito abaixo do planificado.

Nas linhas sobre a gestão directa dos CFM, transportou-se durante o período em análise cerca de 10.6 milhões de toneladas líquidas (mtl) que representam um crescimento de 1% em comparação com o desempenho do período homólogo anterior, onde se transportara cerca de 10.5 mtl e registara um nível de realização de 85%.

O sistema portuário global registou também um crescimento do volume manuseado quer nos terminais sob gestão directa assim como nos concessionados, ao registar cerca de 48.2 milhões de toneladas métricas (mtm) que correspondem a um incremento de 18% comparativamente à realização do período homólogo onde se registou 41.0 mtm. Os terminais sob a gestão directa dos CFM registaram um volume de manuseamento de 12.5 mtm que representam um crescimento de 5% relativamente ao manuseamento do período homólogo. Há que destacar neste incremento o desempenho do terminal de líquidos a granel da Matola que registou um manuseamento de 1.3 mtm contra 1.1 mtm registados em 2020, o que representa uma subida de 20%. Destacam-se também os terminais de carvão no cais 8, contentores e carga geral de Nacala que

CFM's production performance during the 2021 financial year was generally positive. Of note is rail freight traffic throughout the national system, which was approximately 18.9 million net tons versus the approximately 16.8 million net tons transported in the same period last year. Rail traffic registered a growth of approximately 13% and a level of execution of 75% compared to what was planned, despite the Limpopo, Goba and Machipanda lines having a performance well below what was planned.

On the railways lines under CFM's direct management, about 10.6 million net tons (mnt) were transported during the period under review, representing an increase of 1% compared with the performance of the previous year, when about 10.5 mnt were transported and a level of achievement of 85% was recorded.

Overall, the port system also recorded an increase in the volumes handled both in the terminals under direct CFM management and in the terminals under concession, recording about 48.2 million metric tons (mtm) corresponding to an increase of 18% compared with the achievement of the same period of the previous year when 41.0 mtm was recorded. The terminals under CFM's direct management registered a handling volume of 12.5 mtm which represents a growth of 5% compared to the the same period of the previous year. Of note in this increase is the performance of the Matola bulk liquids terminal which recorded a handling of 1.3 mtm against 1.1 mtm achieved in 2020, representing a 20% increase. Also, noteworthy are the coal terminals in quay 8, containers and general cargo in Nacala whose increase was 11 and 19%, respectively.

Notwithstanding the fact that the tonnage of traffic



O desempenho económico da empresa durante o ano de 2021 foi positivo na ordem de 5.374,5 milhões de Mt (resultado antes dos impostos), o que corresponde a um nível de execução de 77%

creceram 11 e 19%, respectivamente.

Não obstante, o facto de o volume transportado assim como manuseado ter crescido, no sector ferroviário não se cumpriu com o planificado, tendo-se situado a 75% do plano global e 80% relativamente ao sistema sobre a gestão directa dos CFM, sendo a incompleta implementação dos projectos de investimento e a redução de algumas cargas essenciais foram alguns dos factores que contribuíram para o não cumprimento da meta planificada.

Desempenho económico da empresa foi positivo

O desempenho económico da empresa durante o ano de 2021 foi positivo na ordem de 5.374,5 milhões de Mt (resultado antes dos impostos), o que corresponde a um nível de execução de 77%, tendo reduzido 31% quando comparado com o ano de 2020. Este resultado foi negativamente influenciado pelo crescimento significativo da rubrica de gastos e perdas financeiras na ordem de 182% devido ao registo de cerca de 1.436.6 milhões de Mt contra apenas 320,4 milhões de Mt resultantes das diferenças de câmbio desfavorável

that was handled and transported had increased, what was planned in the railway sector was however not attained, being 75% of the target globally and 80% with regard to the lines under CFM's direct management. The incomplete implementation of the investment projects and the decrease in the tonnage of some of the principal cargos transported contributed to the non-attainment of the planned targets.

The company's economic performance was positive

The company's economic performance during the year 2021 was positive, amounting to around 5,374.5 million MZN (pre-tax result), which corresponds to a 77% execution level and a decrease by 31% when compared to 2020. This result was negatively influenced by the significant rise in the financial expenses and losses item in the order of 182% due to the recording of about 1,436.6 million MZN against only 320.4 million MZN resulting from unfavourable exchange rate differences not realizable (this effect was motivated by the appreciation of the metical which remained at 63.2 MZN/USD compared to the



The company's economic performance during the year 2021 was positive, amounting to around 5,374.5 million MZN (pre-tax result), which corresponds to a 77% execution level

não realizáveis (este efeito foi motivado pela apreciação do metical que se situou a 63.2MT/USD comparativamente ao câmbio do fecho do ano de 2020 que foi de 73.5Mt/USD).

No desempenho económico por área de negócio destaca-se a Área Ferroviária, que apesar do sistema ferroviário no global ter registado um aumento do volume de tráfego na ordem de 1% (10.6 milhões de toneladas liquidas contra 10.5 mtl em 2020), o resultado foi negativo na ordem dos 1.346,3 milhões de Meticais, tendo-se agravado comparativamente ao registado no ano de 2020.

A Área Portuária registou um resultado positivo na ordem de 7.117,2 milhões de Meticais que corresponde a uma ligeira redução na ordem de 7% em relação ao ano de 2021, em que registou 7.624,8 milhões de Mt. Esta realização corresponde a 105% do cumprimento do orçado, e está em linha com o desempenho operacional, no qual o volume de manuseamento também cresceu 5% comparativamente ao ano anterior, com um grau de cumprimento de 107% sobre o plano (cerca de 12.509 mil toneladas métricas contra 11.665 mtm previstas).

Os proveitos registados na actividade sobre a gestão concessionada, registaram uma realização de 91% do plano, e uma redução de 3% em relação ao período

exchange rate prevailing at the end of 2020, which was 73.5 MZN/USD). Regarding the economic performance per business area, the Railways Sector was outstanding, even though it had, globally, registered an increase in the volume of traffic by 1% (10.6 million net tons against 10.5 mtl in 2020), the result was negative being 1,346.3 million Meticais, a slight decrease in comparison with what was registered in 2020. In the Ports Sector, a positive result of 7,117.2 million Meticais was recorded, which corresponds to a slight decrease of 7% compared to 2021, when it was 7,624.8 million MZN. This achievement corresponds to a 105% compliance with the budget and with the operational performance registered whereby the tonnages handled also increased by 5% compared to the previous year, signifying a level of achievement of 107% of the plan (about 12,509 thousand metric tons against 11,665 mtm forecast).

Income registered in the management activity under concession was 91% of the plan, and a reduction of 3% compared with the previous period. This realization fundamentally corresponds to the credit from the leases (variable and fixed fees, as well as the management fees) and the dividends. It can be said that this achievement was in line with the volumes

Dr. Joaquim Zucule,
Administrador Executivo

Dr. Joaquim Zucule,
Executive Board Director



Os bons resultados operacionais e financeiros que a empresa alcança traduzem os esforços empreendidos pelos trabalhadores

The efforts made by the workers in the materialization of the the good operational and financial results

anterior. Esta realização corresponde fundamentalmente a facturações das rendas (variáveis e fixas, bem como dos *fees* de gestão), e dos dividendos. Pode-se dizer que esta realização esteve em linha com o volume manuseado nestes terminais, sendo de destacar que, durante o período em análise, registaram 91% do nível de cumprimento do planificado.

De realçar que o sistema portuário foi um dos mais afectados negativamente pelos efeitos da pandemia da Covid-19, o que conduziu à redução do volume manuseado e, consequentemente, afectou as facturações das rendas variáveis e de gestão (que estão ligadas ao volume de produção). No entanto, este sector de actividade registou durante este período um resultado de

handled at these terminals and that, during the period under review, they constituted 91% of the level of the fulfilment of the plan.

It should also be noted that the ports sector was one of the most affected by the effects of the Covid-19 pandemic resulting in a decrease of 3% in revenue to 3.107,1 million Meticaís compared to the 3.205,6 million obtained in 2020.

CFM's contribution to the State

CFM is a public company with its capital entirely owned by the Mozambican State, and in the

3.107,1 milhões de Meticaís contra 3.205,6 milhões Mt em 2020, que corresponde a uma redução de 3%.

Contribuição do CFM para o Estado

O CFM sendo uma empresa pública com o seu capital social detido na totalidade pelo Estado Moçambicano e no desempenho das suas actividades como um agente económico tem contribuído significativamente não só para a melhoria do sistema ferropoortuário nacional, mas também para o crescimento económico do país através do seu contributo directo no tesouro de Estado e na redução de desemprego, através da contratação de mais força de trabalho para os seus diversos seguimentos operacionais.

Na componente da contribuição ao tesouro do Estado, de Janeiro a Dezembro de 2021, o CFM desembolsou cerca de 5.033,4 milhões de meticaís, o que corresponde a 21% do total das receitas colectadas durante este período. Há que destacar o IRPC, que corresponde a 54% do valor total desembolsado e 39% referente a dividendos de 2020 de cerca de 1.954,1 milhões de Meticaís, conforme ilustra a tabela (em milhares de Meticaís).

De acordo com o Administrador Executivo, Dr. Joaquim Zucule, os bons resultados operacionais e financeiros que a empresa alcança traduzem os esforços empreendidos pelos trabalhadores na materialização dos objectivos de produção e de desenvolvimento profissional que alicerçam cada vez mais o incentivo e reconhecimento de seu mérito profissional, sem descurar o compromisso da contínua melhoria da sua qualidade de vida.

Em 2021, a consolidação do formato digital do Sistema de Gestão de Desempenho (SGD) já é um ganho incontornável e está em fase conclusiva a cobertura das Direcções Executivas, Direcções por Função e outras Unidades Orgânicas da empresa.

Ainda no período em análise, concluída a certificação do primeiro grupo de Inspectores formados, em número de 17, encontra-se em preparação o segundo curso daquela categoria, igualmente para efeitos de certificação e enquadramento, no âmbito dos desígnios da Nova Estrutura de Carreiras Profissionais.▲

performance of its activities as an economic agent, it has contributed significantly not only to the improvement of the national port and railway network, but also to the country's economic growth through its direct contribution to the State treasury and in the reduction of unemployment, by employing more labour force for its various operational activities.

Regarding the component 'CFM's Contribution to the State Treasury', CFM disbursed, from January to December 2021, about 5.033, 4 million Meticaís, which corresponds to 21% of the total revenue collected...The IRPC, which corresponds to 54% of the total amount disbursed and 39% referring to the 2020 dividends in the amount of 1.954,1 million Meticaís,.

According to the Executive Board Director, Dr. Joaquim Zucule, the good operational and financial results achieved by the company reflect, without a doubt, "the efforts made by the workers in the materialization of the production and professional development goals that increasingly support the incentive and recognition of their professional merit, without neglecting the commitment to the continuous improvement of their quality of life.

The consolidation of the digital format of the Performance Management System (SGD) in 2021 is an irrefutable gain and the coverage of the Executive and Functional Directorates and the other Company Management Units, is in its final stage.

Still on the period under review, the certification of the first group of trained Inspectors, totaling 17, was concluded and the second course for this category is currently under preparation. Its purpose is certification and supervision within the scope of the New Professional Career Structure.▲

CFM duplica linha de Ressano Garcia

CFM duplicates Ressano Garcia line

Está em curso o projecto de duplicação da linha férrea de Ressano Garcia que liga Moçambique e África do Sul, num trabalho que visa garantir segurança e dar resposta à crescente demanda do tráfego ferroviário.

O projecto de duplicação da linha férrea de Ressano Garcia consiste em satisfazer os principais objectivos do sistema ferro-portuário sul, nomeadamente, a duplicação da linha principal, modernização de estações ferroviárias, desvios de cruzamentos, entre outros.

Espera-se que, no fim dos trabalhos, a rede ferroviária esteja em condições estruturais aceitáveis, competitivas e funcionais e com segurança (alto padrão de manutenção para os níveis de tráfego actuais), para além de responder à crescente demanda de tráfego de Moçambique e dos países vizinhos, sua compatibilidade e sincronização com as nações próximas (bitola, cargas por eixo, sistema de freios, comboio tipo, potência das locomotivas, entre outros).

Em relação à linha do Limpopo, que liga o país e o Zimbabwe, e a de Goba, que garante a ligação com o Reino de E-swatini, os actuais volumes de tráfego ainda estão à altura de serem transportados com segurança e sem congestionamento de carga. Com uma extensão de 88 quilómetros, a linha de Ressano Garcia dispõe de 11 estações, dois apeadeiros e permite a circulação de 12 comboios por dia, em cada sentido.

Para além da reabilitação das linhas, o CFM tem estado, nos últimos anos, a investir também na aquisição de equipamento com vista a responder cada vez mais à demanda, quer em termos de minérios quer de passageiros.▲

The project to double the Ressano Garcia railway line linking Mozambique and ensuring safety and satisfaction of the growing rail traffic demand, is underway.

This project aims to satisfy the main objectives of the southern rail-port system, namely the duplication of the main line, modernisation of railway stations, bypasses, among others.

According to Mr. Aboobacar Mussá, Executive Director in charge of CFM- South, with these works it is expected that “the railroad network will be in acceptable structural conditions, competitive and functional and with safety (high standard of maintenance for the current levels of traffic), besides responding to the growing traffic demand in Mozambique and the neighbouring countries, its compatibility and synchronization those of the railways of the region (gauge, axle loads, brake system, type train, locomotive power, among others)”.

Regarding the Limpopo and Goba lines, which connect the country with Zimbabwe and the Kingdom of e-Swatini, respectively, the current traffic volumes are being transported with safety and without any cargo congestion while the Ressano Garcia line with a length of 88 kilometers and has 11 stations and two halts, allows the circulation of 12 trains per day in each direction.

Besides the rehabilitation of these lines, CFM has also been investing, during these past few years, in the acquisition of equipment in order to respond more and more to the traffic demand, both in terms of mineral cargos and passengers.▲



Eng. Aboobacar Mussá,
Administrador Executivo

Eng. Aboobacar Mussá,
Executive Board Director



Porto de Maputo expande terminais de granéis secos

Port of Maputo expands dry bulk terminals

A Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC) expande as áreas de ocupação dos Terminais de Granéis Secos de Maputo e Matola, da Matola Grindrod Mozambique (GML) e o Terminal de Carvão da Matola (TCM).

Maputo Port Development Company (MPDC) expands the area of occupation of the Maputo and Matola Dry Bulk Terminals, Matola Grindrod Mozambique (GML) and the Matola Coal Terminal (TCM).

Por Idnórcio Muchanga

A expansão surge em resposta à demanda global pelo carvão, que atingiu o seu pico em meados de 2021 e que continua a registar recordes devido ao aumento dos preços do mercado global do carvão.

Nesse sentido, a capacidade de manuseamento da GML será aumentada das actuais 1,5 milhões de toneladas por ano para 4,5 milhões de toneladas por ano no primeiro semestre deste ano.

Enquanto isso, a capacidade actual do Terminal de Carvão da Matola de 7,3 milhões de toneladas por ano será aumentada para 12 milhões de toneladas por ano, a curto e médio prazos, e para 20 milhões de toneladas por ano, a longo prazo.

Esta expansão vai permitir aumentar as exportações das mineradoras da África do Sul com base num desempenho ano a ano, incrementando o volume de exportações dos utilizadores do Porto existentes e promovendo o acesso a novos clientes. Antecipando a crescente demanda por exportações, o Terminal de Carvão da Matola começou com a reabilitação de infraestruturas e substituição de instalações e equipamentos em 2009, que incluiu o aprofundamento e a extensão do cais, onde foram investidos 128,7 milhões de dólares até ao momento.

A expansão da capacidade da Matola Grindrod

By Idnórcio Muchanga

This expansion comes about in response to the global demand for coal, which peaked in mid-2021 and continues to soar to record levels due to rising global coal market prices.

In this regard, GML's handling capacity will be increased from the current 1.5 million tons per year to 4.5 million tons per year in the first half of this year.

Meanwhile, The Matola Coal Terminal's current capacity of 7.3 million tons per year will be increased to 12 million tons per year in the short and medium terms and to 20 million tons per year in the long term.

This expansion will enable South African mining companies to increase exports on a year-on-year performance basis, increasing export volumes for the existing Port users and promoting access to new customers. In anticipation of the growing demand for exports, the Matola Coal Terminal embarked during 2009 in the rehabilitation of the infrastructures and the replacement of the installations and equipment, which included the deepening and extension of the quay, with \$128.7 million having been invested to date.

The expansion of the capacity at Matola Grindrod Mozambique is underway and the feasibility study



Mozambique está em curso e o estudo de viabilidade para o projecto de expansão previsto no Terminal de Carvão da Matola já foi concluído, faltando apenas desbloquear os nós de estrangulamento rodoviários e ferroviários ao longo do corredor. 📌

for the planned expansion project at the Matola Coal Terminal has been completed, with only road and rail bottlenecks along the corridor still to be resolved. 📌

Primeiro comboio de Carvão do Botswana chega a Maputo

Chegou, na tarde de 26 de Abril de 2022, o primeiro comboio de 40 vagões, com 2.000 toneladas de carvão mineral vindo do Botswana, passando por Zimbabwe até Moçambique, através da linha do Limpopo.

Com a chegada deste comboio ficou oficialmente marcado o início de exportação de carvão mineral do Botswana, através de Moçambique. O programa preconiza a realização de 4 comboios por semana de 2.000 toneladas cada para uma meta de 384.000 toneladas por ano.

“Segundo Augusto Abudo, Director Executivo do CFM-Sul: “a linha de ... para 4 milhões toneladas por ano. Ainda temos mais capacidade para mais tráfego. Vamos ter que injectar meios no sentido de conseguir cumprir com essa média de 4 comboios semanais”.

Recorde-se que esta operação realizou-se no contexto da materialização dos acordos alcançados nas conversações havidas entre os Presidentes da República de Moçambique e da República de Botswana, na visita de Estado de Sua Excelência Filipe Jacinto Nyusi à República de Botswana, efectuada em meados do mês de Abril deste ano.

Botswana's first coal train arrives in Maputo

On the afternoon of 26 April 2022, the first 40-wagon train arrived at the Port of Matola, transporting 2,000 tons of coal from Botswana, after having passed through Zimbabwe to Mozambique, via the Limpopo railway line.

The arrival of this train officially marked the start of coal exports from Botswana through Mozambique. The program foresees the running of 4 trains per week of 2,000 tons each, the target being 384,000 tons per year.

According to Augusto Abudo, Executive Director of CFM-South: “The Limpopo railway line is available and has the capacity for 4 million tons per year and we still have more capacity for more traffic. We will have to increase the rolling stock in order to comply with this average of four trains per week

It must be recalled that this operation took place in the context of the implementation of agreements reached in talks held between the Presidents of the Republic of Mozambique and the Republic of Botswana, during the state visit of His Excellency Filipe Jacinto Nyusi to the Republic of Botswana, in mid-April this year.

Linha de Sena (Projecto de Reabilitação)

Comboio volta a ligar Moçambique e Malawi 35 anos depois

Sena Line (Rehabilitation Project)

Train reconnects Mozambique and Malawi 35 years later

A ligação ferroviária entre Moçambique e Malawi é já uma realidade a partir deste ano, mercê do Projecto de Reconstrução do Ramal Dona Ana-Vila Nova da Fronteira, no distrito de Mutarara, província de Tete, cuja primeira pedra foi lançada pelo Presidente da República, Filipe Nyusi a 29 de Maio de 2021, num investimento de cerca de 30 milhões de dólares desembolsados pelos CFM.

Do lado de Moçambique as obras já terminaram e o Presidente da República, Filipe Nyusi deu garantias de apoio à construção da linha do lado malawiano. Foram seis meses de trabalho intenso para concluir a reabilitação do ramal ferroviário da Dona Ana à Vila Nova da Fronteira com o Malawi, com 44,6 km de extensão, pertencente à Linha de Sena, a espinha dorsal da região centro do país. Num investimento de 30 milhões de dólares, capital próprio da Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), há que destacar o mérito e comprometimento da equipa que desenvolveu a empreitada ora concluída com sucesso, constituída por 191 trabalhadores, sendo 140 nativos da região da Vila de Mutarara e 51 técnicos do CFM.

Os trabalhos de reposição da Linha consistiram na reabilitação total do ramal e outras infraestruturas inerentes, permitindo, numa 1ª fase, a circulação de comboios comerciais do Porto da Beira até ao vizinho Malawi e, numa fase posterior, a circulação de Comboios de passageiros, uma acção de Responsabilidade Social Corporativa incumbida ao CFM.

A Linha possui uma capacidade de 20.5 toneladas

The rail link between Mozambique and Malawi has, as from this year, become a reality, thanks to the Dona Ana-Vila Nova da Fronteira Branch Line Reconstruction Project, in the Mutarara district, Tete province, launched in a ceremony presided by the President of the Republic, Filipe Nyusi on May 29, 2021, an investment project of about US\$30 million funded by CFM.

The works on the Mozambican side have terminated and the President of the Republic, Filipe Nyusi has given guarantees of support to the construction of the line on the Malawian side. It took six months of intense work to complete the rehabilitation of the 44.6 km long railway branch line from Dona Ana to Vila Nova da Fronteira, the Border with Malawi. The branch line is part of the Sena Railway Line, the backbone of the central region of the country. In an investment of 30 million dollars, own capital of Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), it is important to highlight the excellence and commitment of the team that carried out the works, now successfully concluded, consisting of 191 workers, 140 of whom are natives of the Mutarara Village region and 51 are CFM technicians.

The work of repositioning the Line consisted in the total rehabilitation of the branch line and the inherent infrastructures, allowing in the first phase, the circulation of commercial trains and, later, passenger trains from the Port of Beira to neighbouring Malawi the Corporate Social Responsibility action entrusted to CFM.



por eixo, contra a anterior capacidade de 16.5 toneladas. De igual modo, beneficiando do tipo de carris aplicados, ligados com recurso a tecnologia de soldadura aluminotérmica, assim como as travessas de betão e outras especificações técnicas de segurança, a velocidade máxima de circulação passará dos anteriores 30 km/hora, para 60 km/h, significando, com isso, que a ferrovia está preparada para transportar 3MTPA e com possibilidades de suportar mais, caso exista solicitação pela congénere do Malawi.

Além de potenciar o desenvolvimento do corredor ferroviário a partir do Porto da Beira até ao vizinho Malawi, a linha irá promover o desenvolvimento ao longo do corredor e da região do *hinterland*, contribuindo, igualmente, para a redução de custos de transporte que vai resultar no decréscimo dos preços ao longo do corredor e no Malawi.

O ramal com mais de 44,6 quilómetros esteve paralisado desde Setembro de 1986 devido à guerra de desestabilização que destruiu o tecido económico com graves consequências para Moçambique, e visa a melhoria da logística de transporte de mercadorias de e para o Malawi, um país do *hinterland* que anualmente recorre a portos moçambicanos para importar e exportar cerca de 48 milhões de toneladas de diversos produtos.

Com esta iniciativa, materializa-se o desejo dos dois países em melhorar a logística de importações e exportações daquele país irmão, através de infraestruturas ferroviárias moçambicanas.▲

This line has a capacity of 20.5 tons per axle, compared to the previous capacity of 16.5 tons. Likewise, benefiting from the type of rails used, connected using aluminothermic welding technology, as well as the concrete sleepers and other technical safety specifications, the maximum speed of circulation will increase from the previous 30 km/hour to 60 km/hour, signifying that the line will be in a position to transport 3MTPA with the possibility of transporting more if so agreed with the Malawian counterpart.

Besides boosting the development of the railway corridor from the Port of Beira to neighboring Malawi, the line will promote development along the corridor and in the hinterland region, also contributing to the reduction of transport costs which will result in lower prices along the corridor and in Malawi.

The 44.6 kilometer branch line has been paralysed since September 1986 due to the war of destabilisation that destroyed the national economic fabric with serious consequences for Mozambique. It aims to improve logistics for transporting goods to and from Malawi, a hinterland country that annually uses Mozambican ports to import and export about 48 million tons of various products.

With this initiative, the desire of the two countries to improve the logistics of imports and exports of that sister country, through Mozambican rail and port infrastructures, is now a reality.▲

Eng. Anísio Lopes Bainha, Administrador Executivo do CFM,

Benefícios da linha para a comunidade local em destaque

Eng. Anísio Lopes Bainha, Executive Director of CFM,

Line's benefits for local community highlighted

“Agora que o projecto está concluído é que as pessoas começam a ver a filosofia e a parte exigente do trabalho. Nós ficamos satisfeitos porque o pessoal local também vai crescer, vai trabalhar, vai proteger a linha. Nós não quisemos trazer as pessoas todas de fora, temos também que dar esta oportunidade ao pessoal local, sentirem o que é o Caminho de Ferro. Não poderemos contratar todos, mas haverá uma formação porque o projecto da linha não é só chegar ao Malawi. Haverá manutenção, haverá estações. Portanto, há muita coisa que ao nível local se pode aproveitar. E, não só, é o desenvolvimento que esta zona vai ter com a passagem dos comboios e das mercadorias”, afirmou o Eng. Bainha.

Mais, ele afirmou que a empresa está a cumprir com o planificado e manifestou o desejo de ver a circulação de carga nesta linha a ser realizada o mais rapidamente possível porque quanto maior o volume de carga a circular, melhor é para o CFM para garantir o retorno do investimento o que é bom para Moçambique e para o Malawi.

Ainda, anotou que a conexão da linha com o Malawi permite, igualmente, ligar com a Zâmbia, passando os comboios a circular entre os dois países a ter a oportunidade de usar a linha de Sena até ao Porto da Beira com mais carga. Os dois países do hinterland sem acesso directo ao mar passarão a servir-se dos dois importantes corredores Moçambicanos de Nacala e Beira,

“Now that the project has been completed, people are beginning to see the philosophy behind it and the demanding part of the job. We are happy because the local people will also progress, work and protect the line. We did not want to bring in all the people from the outside. We also have to give the local people this opportunity for them to feel what the Railway is. We won't be able to hire everyone, but there will be training opportunities because the project of the line is not only about reaching Malawi. There will be maintenance and there will be stations. So, there are many things that can be used locally and, above all, the development that this area will have with the transit of trains and goods”, said Eng. Bainha.

“He further stated that the company is fulfilling its plan and expressed his wish to see the circulation of cargo on this line beginning as soon as possible since with higher volumes of cargo circulating, the better it would be as it would enable CFM to ensure the return on the investment made which will be good for Mozambique, Malawi and Zambia.”

He noted that the connection of the line with Malawi also facilitates the connection between Mozambique and Zambia, thus, trains operating between the two countries can circulate via the Sena line to the Port of Beira, transporting more cargo. The two hinterland countries with no direct access to the sea will then be able to use the two important Mozambican corridors of Nacala and Beira, with the latter



Eng. Anísio Bainha
Administrador Executivo

Eng. Anísio Bainha
Executive Board Director

O projecto de revitalização deste ramal incluiu a promoção de obras de benefício social, tais como a construção de uma escola de artes e ofícios.

The project to revitalize this branch line includes the promotion of projects of social benefit, such as the construction of an arts and crafts school.

importando salientar que o caminho mais curto é o da Beira.

O projecto de revitalização deste ramal incluiu a promoção de obras de benefício social, tais como a construção de uma escola de artes e ofícios. O respectivo processo de construção dessa Escola está a ser tratado a nível governamental, uma iniciativa que vai ligeiramente atrasada porque as estruturas locais demoraram algum tempo para definir o local para a implantação do estabelecimento. Outras infraestruturas que serão construídas no âmbito deste projecto são uma nova estação na Vila Nova da Fronteira, onde serão, igualmente, reabilitadas e construídas casas para os trabalhadores. Serão também construídas linhas de cruzamento, a estação comercial e algumas casas em Mutarara. Portanto, há uma série de obras que serão executadas”, garantiu o Eng. Anísio Lopes Bainha.▲

constituting the shortest route.

The project to revitalize this branch line includes the promotion of projects of social benefit, such as the construction of an arts and crafts school. The respective process for the construction of this school is being dealt with at the government level, an initiative that is slightly delayed because the local structures are taking their time to define the site for the establishment of the institution. Other infrastructures that will be built within the scope of this project are a new station at Vila Nova da Fronteira, where homes for the workers will also be rehabilitated and built. Crossing lines, the commercial station and some houses in Mutarara will also be built. “Therefore, there are a series of works that will be carried out”, concluded Eng. Anísio Lopes Bainha.▲

Garante o Presidente da República, Filipe Nyusi

Moçambique vai apoiar a construção da linha Linha Mutarara - Vila Nova da Fronteira do lado Malawiano

The President of the Republic, Filipe Nyusi assures

Mozambique will support the construction of Mutarara - Vila Nova da Fronteira Line on Malawian side

Moçambique irá apoiar a construção da linha férrea que liga o país ao vizinho Malawi a partir da reconstrução da linha férrea de Sena-Vila Nova, (até a fronteira de Nsanje), em diante, para facilitar o escoamento de mercadoria dos portos nacionais para este país e para outros no hinterland

Esta garantia foi dada pelo Presidente da República, Filipe Nyusi, durante a sua visita ao Malawi que decorreu entre 22 e 24 de Novembro de 2021.

Na ocasião, Filipe Nyusi informou que do lado de Moçambique, a linha já estava na sua fase final, isto é, na fronteira e pronta para prosseguir a construção até onde os malawianos quisessem, um sonho que pode ser concretizado ainda no presente mandato de Lazarus Chakwera.

Durante a sua estadia, os dois estadistas visitaram a região fronteiriça de Nsange por onde passa o traçado da linha férrea que liga os dois países.▲

Mozambique will support the construction of the railway line linking the country with neighbouring Malawi, from the reconstructed Sena-Vila Nova railway line (up to the Nsanje border) onwards, in order to improve the flow of goods to and from the national ports to that country as well as others in the hinterland.

This assurance was given by the President of the Republic, Filipe Nyusi, during his visit to Malawi which took place between 22 and 24 November 2021.

On the occasion, Filipe Nyusi said that on the Mozambican side, the line was already in its final phase, that is, at the border and ready to continue construction to wherever the Malawians wanted, a dream that can still be realized during the current term of Lazarus Chakwera.

During their stay, the two statesmen visited the border region of Nsange where the railway line connecting the two countries is located.▲



Lançamento da primeira
pedra da reconstrução da
Linha Mutarara - Vila Nova
da Fronteira

Notas sobre Sena e Tete

A emergência de Sena e Tete como os primeiros centros urbanos do Vale do Zambeze está intimamente ligada à presença e ao interesse comercial dos portugueses na região. Esta região fazia parte do famoso e vasto império dos Mwenemutapas ou Monomotapa. A área deste império abarcava, de noroeste a sudoeste, a região desde o rio Cafué, afluente do Zambeze, a 170km para oeste do Zumbo, até ao Zambeze, pelo curso do rio Umniati e até ao Oceano, em Inhambane.

Quando os portugueses chegaram pela primeira vez à região centro de Moçambique, o que procuravam era o monopólio do comércio do ouro. Em termos cronológicos, em 1504, Pêro de Anaia ocupou Sofala e dois anos depois estabeleceu-se a primeira feitoria na região. Por estas alturas, o comércio de longa distância concentrado nas feiras, estava nas mãos dos árabes-swahilis.

Entre 1511 e 1513, os portugueses tentaram penetrar no interior do Zambeze, mas os confrontos com os comerciantes swahilis precipitou o fracasso desse intento. Entre 1514 e 1515, António Fernandes foi enviado à corte de Mwenemutapa para aí estabelecer os primeiros contactos. Na sua incursão por via terrestre (de regulado em regulado) obteve inúmeras informações sobre vias fluviais, feiras, condições comerciais e sobre o ambiente político no interior. Em 1530, os portugueses instalaram-se definitivamente no vale do Zambeze e fundaram Sena e Tete. Como corolário, diversos produtos começaram a ser escoados de e para o interior do Zambeze, com destaque para o ouro (1505-1693), marfim (1400-Séc. XIX), escravos (1750/1760 - 1836/1890) e mais tarde oleaginosas, álcool e açúcar (a partir do séc. XIX).

Em meados do séc. XVII, Tete já era um lugar onde irradiavam as grandes feiras comerciais, o que fez com que a importância de Sena diminuísse consideravelmente na segunda metade do Séc. XVIII, e em 1767 a sede do governo dos rios foi transferida de Sena para Tete. A fama das minas e a riqueza do território despertaram interesses portugueses culminando, deste modo, com a criação de vilas, aldeias, estradas e fortalezas. De simples mercadores, a princípio, os portugueses tinham-se transformado em exploradores. Por conta disso, em Junho de 1840, foi criado o distrito militar de Quelimane e os rios de Sena, abrangendo Quelimane, Sena, Tete, Zumbo e a feira de Manica. Em 1853, Tete passou à categoria de distrito militar, constituído pelos comandos militares de Changara, Chioco, Zumbo, Marávia e capitania-mór do Barué. Pelo decreto n.º 31/895 de 21 de Abril de 1942, o distrito passou a pertencer à província de Manica e Sofala, tendo por decreto n.º 39/858 de 20 de Outubro de 1954, voltado à anterior posição como parte da Zambézia.

Notes on Sena and Tete

The emergence of Sena and Tete as the first urban centres of the Zambezi Valley is closely linked to the presence and commercial interest of the Portuguese in the region. This region was part of the famous and vast empire of the Mwenemutapas or Monomotapa. The area of this empire covered, from northwest to southwest, the region from the Cafué River, a tributary of the Zambezi, 170km west of Zumbo, to the Zambezi, along the Umniati River and to the Ocean, in Inhambane.

When the Portuguese first arrived in central Mozambique, what they sought was a monopoly on the gold trade. Chronologically, in 1504, Pêro de Anaia occupied Sofala and two years later the first trading post was established in the region. At that time, the long-distance trade, concentrated in the fairs, was in the hands of the Arab-Swahilis.

Between 1511 and 1513, the Portuguese tried to penetrate the interior of the Zambezi, but confrontations with the Swahili traders precipitated the failure of this attempt. Between 1514 and 1515, António Fernandes was sent to the court of Mwenemutapa to establish the first contacts there. During his overland incursion (from one settlement to another) he obtained a great deal of information on waterways, fairs, trading conditions and the political environment in the interior. In 1530, the Portuguese settled definitively in the Zambezi valley and founded Sena and Tete. As a result, various products started to be traded to and from the interior of the Zambezi, in particular gold (1505-1693), ivory (1400-19th century), slaves (1750/1760 - 1836/1890) and later oilseeds, alcohol and sugar (from the 19th century).

In the middle of the 17th century, Tete was already a place where the great commercial fairs irradiated, which caused the importance of Sena to diminish considerably in the second half of the 18th century, and in 1767 the headquarters of the government of the rivers was transferred from Sena to Tete. The fame of the mines and the wealth of the territory aroused Portuguese interests, culminating in the creation of towns, villages, roads and fortresses. From simple merchants, at first, the Portuguese had been transformed into explorers.

Because of that, in June 1840, the military district of Quelimane was created, covering Quelimane, Sena, Tete, Zumbo and the Manica fair. In 1853, Tete became a military district, constituted by the military commands of Changara, Chioco, Zumbo, Maravia and the major captaincy of Barué. By the decree n.º 31/895 of April 21, 1942, the district passed to belong to the province of Manica and Sofala, having by decree n.º 39/858 of October 20, 1954, returned to the previous position as part of Zambesia.

JUE 4.0

Plataforma de Facilitação e Logística

A Janela Única Electrónica é uma realidade em Moçambique há mais de 10 anos, pelo que chegou a altura da nova geração a JUE 4.0 - Plataforma de Facilitação e Logística, que incorpora para além da componente aduaneira, as de logística e portuária com o foco na integração e comunicação entre toda a comunidade de comércio, tornando o desembaraço aduaneiro mais célere e competitivo.

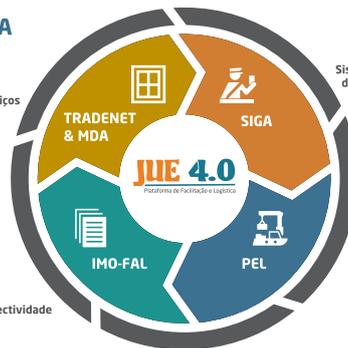
EXPECTATIVAS DA JUE 4.0

1. Melhorar e actualizar o sistema SIGA & TRADENET (ACTUAL JUE);
2. Expandir a digitalização / processamento electrónico para as áreas que ainda recorrem ao papel, comprometendo o tempo de desembaraço;
3. Melhorar os tempos de desembaraço através de inovação (processo contínuo);
4. Melhorar o controle aduaneiro;
5. Permitir que o utilizador possa acompanhar a sua carga;

ECOSISTEMA

BS
Serviços transfronteiriços

Integração e interconectividade



Sistema de Visualização de dados de Comércio

■ Sistema de Gestão de Registo de Importações (IMO-DIM)
■ Sistema para Comunidade Portuária
■ Sistema para Licenças

■ Janela Única

Análise Avançada de Risco

Janela Única E-Marítima

A NOVA CARA JUE 4.0!!! Interface dos portais.



CENTRO DE APOIO AO UTILIZADOR

Telefone: +258 21 341 110
Movel: +258 84 34 11

Email: suporte@mcnet.co.mz
Skype: skypesuporte@mcnet.co.mz

mcnet
Mozambique Community Network, SA



Mais investimentos para reforçar
o posicionamento regional
e satisfazer a demanda

More investments to
strengthen regional positioning
and meet demand



Com olhos postos na crescente procura de serviços ferro-portuários, resultantes dos grandes projectos do país, incluindo os de petróleo e gás para o presente ano, a empresa CFM vai continuar a realizar investimentos a nível nacional em activos ferro-portuários ligados às infraestruturas bem como ao incremento de material circulante para fazer face a contento das previsões de tráfego em todos os corredores em que a gestão se encontra sob sua alçada.

Porto de Nacala – Projecto de Expansão e Desenvolvimento do Porto de Nacala

O Porto de Nacala está a beneficiar de um projecto de reabilitação e expansão para aumentar a sua capacidade de manuseamento do volume de carga dos actuais 100 mil TEU (contentores) para 252 mil TEU por ano, o que representa um crescimento na ordem de 152 por cento. Espera-se, ainda, um aumento da capacidade de armazenamento em 8 mil TEU, bem como a atracação de navios de grande porte.▲

With an eye on the growing demand for rail and port services resulting from the country's major projects, including oil and gas, this year CFM will continue investing at a national level in rail and port assets linked to infrastructures, as well as in increasing rolling stock to meet traffic forecasts in all the corridors under its management.

Port of Nacala - Project for Expansion and Development of the Port of Nacala

The port of Nacala is benefiting from a rehabilitation and expansion project to increase its cargo handling capacity from the current 100,000 TEU (containers) to 252,000 TEU per year, which represents growth of around 152 percent. Storage capacity is also expected to increase by 8,000 TEU, as well as berthing of large ships.▲

Visita da Administradora Executiva Maria de Fátima Mangue às obras do Porto de Beira

Executive Board Director Maria de Fátima Mangue visits the Port of Beira.

LIGANDO MOÇAMBIQUE - ZIMBABWE

Reabilitação da Linha de Machipanda decorre a bom ritmo

CONNECTING MOZAMBIQUE - ZIMBABWE

Rehabilitation of the Machipanda Line is well underway

As obras de reabilitação da linha férrea Beira-Machipanda ligando a República do Zimbabwe, numa extensão de 317,7 quilómetros, decorrem sem sobressaltos desde que iniciaram em Agosto de 2019, cuja conclusão está prevista para Novembro de 2022.

The rehabilitation of the Beira-Machipanda Railway connecting Mozambique with the Republic of Zimbabwe, over a distance of 317.7 kilometers has been running smoothly since it began in August 2019 and is scheduled for completion in November 2022.

Avaliadas em 200 milhões de dólares norte-americanos, as obras têm como objectivo a redução substancial do tempo de viagem dos comboios de 18 para 12 horas e os trabalhos integram, entre outras acções de melhoria, a substituição de carris de 18 para 126, substituição de travessas de madeira por outras de betão armado e balastros.

Os trabalhos de reabilitação irão auferir o padrão internacional da linha que estará mais segura e preparada para evitar acidentes de descarrilamento de comboios, aumento da capacidade de transporte da via de cerca de 300 mil?, para três milhões de toneladas por ano, garantindo assim comodidade e segurança do tráfego. Além disso, a Linha de Machipanda poderá passar a suportar vagões de 80 toneladas brutas, assegurando a competitividade com transportadoras rodoviárias, podendo escoar três milhões de toneladas por ano contra os anteriores 300 no mercado interno e externo, como Zimbabwe, Zâmbia e RD Congo.

Estimated at US\$200 million, the project's aim is to substantially reduce the travel time of trains from 18 to 12 hours and it includes, amongst other improvements, the substitution of the 18 with 126-metre rails, wooden with reinforced concrete sleepers and ballast.

The rehabilitation will raise the level of the line to international standards and render it more safe from derailments and other accidents as well as it will increase the track's transport capacity from around 300 thousand tons to 3 million tons per year in the domestic and foreign markets, such as Zimbabwe, Zambia and DR Congo. Finally, the Machipanda Line will be able to receive 80-tonne gross wagons, thus ensuring its competitiveness with road hauliers.

After the completion of the works on the line, the passenger trains will again whistle after the interruption that lasted since 1987, a period of war and due to the advanced state of degradation that resulted in frequent rail accidents then rendering road transport



Após a conclusão das obras da linha, o comboio de passageiros voltará a apitar após a interrupção que dura desde 1987, período de guerra e pelo estado avançado de degradação, que resultava em frequentes acidentes ferroviários passando o transporte rodoviário o principal para os passageiros do corredor ao longo da Estrada Nacional nº 6. Para garantir segurança e comodidade dos passageiros, todas as estações ferroviárias da linha de Machipanda estão a beneficiar das obras de reabilitação e a empresa CFM já requisitou novos meios circulantes, como locomotivas, vagões e carruagens.

Garantido o estudo de impacto ambiental na linha de Machipanda

O Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) garantiu um donativo de 665 mil dólares do E.U. para Estudos de Avaliação do Impacto Ambiental e Social (ESIA), no contexto do projecto de reabilitação da linha-férrea de Machipanda, que liga o Porto da Beira,

to being the main means of transport for passengers on the corridor along National Road N6. To guarantee the safety and comfort of passengers, all the Railway Stations on the Machipanda Line are benefiting from rehabilitation works and CFM is in the process of acquiring additional new traction and rolling stock, namely, locomotives, wagons and coaches.

Guaranteed environmental study on the Machipanda Line

The African Development Bank (AfDB) has guaranteed a donation of US\$665,000 for Environmental and Social Impact Assessment Studies (ESIA), as part of the project to rehabilitate the Machipanda railway line, which links the Port of Beira, in Sofala province, and neighboring Zimbabwe.

The specific objective of this study will be to review, identify and assess the existing environmental and social documentation and the likely impact of the rehabilitation project to be undertaken on the Machipanda railway (part of the Beira Corridor), and

Visita da Administradora Executiva Maria de Fátima Mangue às obras do Porto de Beira

Executive Board Director Maria de Fátima Mangue visits the Port of Beira.



Visita da Administradora
Executiva Maria de Fátima
Mangue às obras do Porto
de Beira

Executive Board Director
Maria de Fátima Mangue
visits the Port of Beira.

na província de Sofala, e o vizinho Zimbabwe.

O objectivo estratégico do ESIA é assegurar que o projecto considere as questões de resiliência e sustentabilidade, ao mesmo tempo que proporciona conforto aos financiadores de dívidas subsequentes do mesmo quanto à sua bancabilidade.

O objectivo específico deste trabalho será revisar, identificar e avaliar a documentação ambiental e social existente e os prováveis impactos do projecto de reabilitação a ser feito na linha-férrea de Machipanda (parte do Corredor da Beira), e recomendar medidas apropriadas para a mitigação.

O Corredor da Beira liga Moçambique ao Zimbabwe, Zâmbia e República Democrática do Congo, fornecendo transporte rodoviário ao longo da rota Beira-Mutare-Harare-Chirundu-Lusaka e transporte ferroviário compreendendo duas linhas, nomeadamente as de Machipanda (317 quilómetros) e de Sena (600 quilómetros), que liga o Porto da Beira às minas de carvão de Moatize, via Inhamitanga, Caia e vila de Sena.▲

recommend the appropriate mitigation measures.

The strategic goal of ESIA is to ensure that the project considers issues of resilience and sustainability while at the same time providing guarantees to the potential financiers of the project as to its bankability.

Beira Corridor links Mozambique to Zimbabwe, Zambia and the Democratic Republic of Congo, providing road transport along the Beira-Mutare-Harare-Chirundu-Lusaka route and rail transport comprising two lines, namely the Machipanda (317,7 kilometers) and Sena (600 kilometers), which links the Port of Beira to the Moatize coal mines, via Inhamitanga, Caia and the town of Sena.▲



CFM investe 50 milhões de dólares dos E.U. na aquisição de vagões e carruagens automotoras

CFM invests US\$ 50 million to acquire self-propelled railcars, carriages and wagons

A Empresa Portos e Caminhos-de-Ferro de Moçambique (CFM) investiu cerca de 50 milhões de dólares norte-americanos na aquisição de vagões e carruagens automotoras de modo a impulsionar o manuseamento de carga e passageiros.

A aquisição de vagões e carruagens automotoras para o transporte de cargas e passageiros visa aumentar

The Mozambique Ports and Railways Company (CFM) has invested around US\$50 million to acquire wagons, coaches and railcars, thus increasing its fleet to boost cargo handling and passenger transport.

The acquisition of self-propelled wagons and carriages for transporting cargo and passengers aims to increase the stock of this equipment in order



o parque destes equipamentos de modo a melhorar a capacidade de manuseio de pessoas e bens.

Os CFM investiram, através de fundos próprios, um pouco mais de 30 milhões de dólares norte-americanos para a construção da linha paralela à actual, que liga as regiões de Matola-Gare e Ressano Garcia, junto à fronteira com a África do Sul.

A edificação da nova linha-férrea visa melhorar a segurança da linha já existente e contribuir para a redução do tempo de circulação de comboio nos dois sentidos. A linha vai facilitar os movimentos e, consequentemente, vai concorrer para a redução de acidentes, quer em termos de choque ou descarrilamento.

Até ao momento, a empresa já posicionou, no terreno, alguns equipamentos, como travessas e linhas férreas. Numa primeira fase, o troço a ser abrangido é de 33 quilómetros, entre Matola-Gare e Secojene e prevê-se prolongar até Moamba, num percurso que pode atingir 40 quilómetros.

A construção desta segunda linha faz parte de trabalho de vulto que os CFM estão a realizar, um pouco por todo o país, no sentido de impulsionar o incremento de manuseio da carga.▲

to improve the capacity to handle people and goods.

In addition, CFM has invested, through its own funds, a little over US\$30 million to build a line parallel to the existing one linking the regions of Matola-Gare and Ressano Garcia near the border with South Africa. The construction of the additional line aims to improve safety and will contribute to the reduction of train circulation time in both directions.

So far, the company has already made available, in situ, the necessary rail material, such as sleepers and rails. In the first phase, the stretch to be covered is 33 kilometers, between Matola-Gare and Secojene and will be extended until Moamba, extending for a distance of 40 kilometers.

The construction of this second line is part of the major work which is being undertaken by CFM throughout the country to enhance cargo handling and passenger transport.▲



Presidente do Botswana visita estaleiros do Porto de Nacala

President of Botswana visits shipyards of Nacala Port

Para se inteirar com profundidade sobre as obras de reabilitação e expansão do Porto Comercial de Nacala, a convite do Presidente da República de Moçambique, Filipe Nyusi (Presidente em exercício da SADC), o Presidente do Botswana, Mokgweetsi Masisi, visitou, no dia 21 de Junho de 2021, o Porto de Nacala, na esteira do programa de inauguração do Centro de Operações Humanitárias e de Emergência (COHE) da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC).

No final da visita, os dois presidentes mostraram-se satisfeitos com os progressos que estão a ser alcançados no Porto de Nacala e felicitaram a Empresa Portos

in order to acquaint himself more about the rehabilitation and expansion of the Commercial Port of Nacala, the President of Botswana, Mokgweetsi Masisi, at the invitation of the President of the Republic of Mozambique, Filipe Nyusi (SADC's then President), visited the Port of Nacala on June 21 last year during the occasion of the inauguration of the Southern African Development Community (SADC) Centre for Humanitarian and Emergency Operations (COHE) and expressed his hope that the improvement and development of this type of infrastructures will be a continuous process.

At the end of the visit, the two Presidents expressed satisfaction with the progress being made at



e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), fazendo votos de que o processo de desenvolvimento e melhoramento deste tipo de infraestruturas seja contínuo.

Num outro desenvolvimento, o Presidente do Botswana congratulou o seu homólogo moçambicano e, em particular, os trabalhadores do CFM, pelo empenho demonstrado tendo em vista contribuir para o desenvolvimento da África Austral.

“Temos interesse em todos os países que fazem parte da SADC e, claramente, Moçambique é um dos mais empenhados em promover o desenvolvimento. Parabéns ao Presidente Nyusi e a todos os trabalhadores que têm tornado este projecto possível. “Parabéns-Moçambique!; nós iremos sempre apoiar este projecto fazendo uso dos seus serviços”, concluiu, Mokgwetsi Masisi.

Refira-se que este projecto, avaliado em cerca de 250 milhões de USD, irá possibilitar não só o aumento da capacidade de manuseamento como também a redução do tempo de permanência dos navios e, consequentemente, todo o processo de gestão portuária através da introdução de novos e modernos equipamentos.▲

the Port of Nacala and congratulated the company Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), hoping that the process of development and improvement of this type of infrastructure will be continuous.

In another development, the President of Botswana congratulated his Mozambican counterpart and, particularly, CFM workers, for the commitment shown in order to contribute to the development of Southern Africa.

“We have an interest in all the countries belonging to SADC and clearly Mozambique is one of the most committed to promoting development. Congratulations to President Nyusi and all the workers who have made this project possible. Well done, Mozambique! we will always support this project making use of the services it provides”, concluded Mokgwetsi Masisi.

It should be noted that this project, valued at about 250 million USD, will enable not only an increase in the handling capacity, but also a reduction in the dwell time of ships and, consequently, the entire process of port management through the introduction of new and modern equipment.▲



Malawi é prioritário para o Porto de Nacala

Malawi is a priority for the Port of Nacala

O Presidente da República de Moçambique, Filipe Nyusi e o seu homólogo do Malawi, Lazarus Chakwera, visitaram, no dia 21 de Abril deste ano, o Porto de Nacala, na província nortenha de Nampula para se inteirar do grau de execução das obras de reabilitação em curso no recinto que os dois estados pretendem que seja um vetor de desenvolvimento dos dois países.

The President of the Republic of Mozambique, Filipe Nyusi and his Malawian counterpart, President Lazarus Chakwera, visited on April 21 this year the Port of Nacala, in the northern province of Nampula, which the two countries desire to be a promoter of development for both countries, to evaluate the progress of its on-going rehabilitation.



Na ocasião, o estadista moçambicano considerou Malawi como o cliente prioritário no uso do Porto de Nacala para o manuseamento de diversas mercadorias.

As obras visitadas pelos dois estadistas vão permitir o aumento da capacidade de manuseamento do volume de carga dos actuais 100 mil TEUs (contentores) para 252 mil TEUs por ano, o que representa um crescimento na ordem dos 152 por cento. Espera-se, ainda, um aumento da capacidade de armazenamento em 8 mil TEUs, bem como a atracação de navios de grande porte.

De acordo com o presidente Filipe Nyusi, o Porto de Nacala move as economias de Moçambique e do Malawi, sendo que a estratégia de Moçambique circunscreve-se em envolver o utilizador na busca de soluções para os desafios actuais, sendo que dos 800 quilómetros do Porto de Nacala até Blantyre, capital económica malawiana, 600 são da parte moçambicana e outra parte encontra-se no Malawi.

O Presidente Lazarus Chakwera mostrou-se lisonjeado pelo facto do seu país merecer uma atenção privilegiada por parte de Moçambique, sobretudo, no uso do Porto de Nacala.

Para Chakwera, Nacala oferece soluções na componente de transporte de pessoas e bens, o que poderá melhorar depois do aumento da capacidade de manuseamento de mercadorias.

As mercadorias apontadas pelo estadista malawiano são os fertilizantes e o clínquer - usado no fabrico de cimento de construção, e bem como prevendo-se também o alargamento de negócios com o transporte de combustíveis. //

On the occasion, the Mozambican statesman considered Malawi as the priority client in the use of the Port of Nacala for the shipment of various goods.

The works visited by the two statesmen will result in an increase in cargo handling capacity from the current 100 thousand TEU's (containers) to 252 thousand TEU's per year, which will represent a growth in the range of 152 percent. Storage capacity is also expected to increase by 8,000 TEUs, as well as the berthing of larger vessels.

According to President Filipe Nyusi, the Port of Nacala moves the economies of Mozambique and Malawi, and Mozambique's strategy is to involve the user in finding solutions to current challenges, and of the 800 kilometers from the Port of Nacala to Blantyre, Malawian economic capital, 600 are on the Mozambican side and rest in Malawi.

President Lazarus Chakwera felt honoured that his country deserves special attention from Mozambique, especially in the use of the Port of Nacala. To President Chakwera, Nacala offers solutions in the component of the transportation of people and goods, as well as it will improve significantly after the increase in its handling capacity.

Goods pointed out by the Malawian statesman are fertilizers and clinker - used in the manufacture of construction cement, and the expansion of business with the transport of fuel. //



Perfil da Empresa

A Portos do Norte, SA é uma empresa privada de capitais Moçambicanos com a sede em Nacala, a operar no Porto de Nacala.

Investe na promoção do capital humano, empregando 800 trabalhadores.

Investe no desenvolvimento das infra-estruturas portuárias e na logística de mercadorias, com vista a uma maior eficiência seguindo padrões internacionais.

Serviços Portuários Prestados pela Portos do Norte

- Amarração e desamarração de navios
- Serviços de estiva;
- Manuseamento de todo o tipo de cargas,

incluindo contentores, carga geral e a graneis sólidos;

- Limpeza de porões;
- Trimming ou Rechego;
- Trabalhos de armazém;
- Empacotamento e desempacotamento de contentores;
- Manutenção de equipamento portuário
- Aluguer de Equipamento;
- Fornecimento de mão de obra especializada

Nacala Zona Portuária, CP39 | +258 (26) 526279/81
Maputo Av. Kim Il Sung N.º 1118 | + 258 (21) 498477

Sistema Ferroviário Centro com capacidade reforçada em meios de tracção e circulantes

Centre Railway System with reinforced traction and rolling stock capacity

O Presidente da República, Filipe Jacinto Nyusi e o seu homólogo do Zimbabwe, Emmerson Mnangagwa, “baptizaram” os novos meios adquiridos pelo CFM para dinamizar a actividade no sistema ferroviário centro, ao procederem juntos a sua inauguração na estação ferroviária da Beira (centro de Moçambique) onde ocorre um dos principais corredores que favorece as economias dos países vizinhos do hinterland, com destaque para o Zimbabwe, Malawi e Zâmbia.

The President of the Republic, Filipe Jacinto Nyusi and his Zimbabwean counterpart, Emmerson Mnangagwa, “christened” the new means purchased by CFM to boost activity in the centre railway system, as they proceeded to jointly launch it at the Beira railway station (central Mozambique) where one of the main corridors favoring the economies of neighboring countries in the hinterland, particularly Zimbabwe, Malawi and Zambia, is located.

O sistema ferroviário centro integra duas importantes linhas, de Machipanda e de Sena, além dos ramos Inhamitanda – Marromeu, em Sofala, e Dona-Ana – Vila-Nova da Fronteira, Tete. A linha de Machipanda, essencialmente, é um percurso importante para a dinamização do comércio entre Moçambique e Zimbabwe, e entre os dois países e o mundo.

Na ocasião, o Presidente Filipe Nyusi destacou o Zimbabwe como sendo parceiro natural de Moçambique e disse que os meios ora inaugurados vão ajudar no transporte de mercadorias para a costa moçambicana.

Frisou também que o nosso país está empenhado em responder com qualidade e eficiência às necessidades logísticas dos países encravados, sublinhando o

The centre railway system includes two important lines, Machipanda and Sena, as well as the Branch Lines of Inhamitanda-Marromeu in Sofala and the Dona-Ana-Vila-Nova da Fronteira in Tete. The Machipanda line is essentially, is an important route for boosting trade between Mozambique and Zimbabwe, and between these two countries and the world.

On the occasion, President Filipe Nyusi highlighted Zimbabwe as a natural partner of Mozambique and said that the means now inaugurated will help in transporting goods to and from the Mozambican coast.

He also stressed that our country is committed to respond with quality and efficiency to the logistic needs of the landlocked countries, underlining the



importante papel que Moçambique tem também para o Malawi, Zâmbia e parte da África do Sul, com possibilidade de servir também a República Democrática do Congo (RDC).

O evento decorreu numa manhã marcante e emocionalmente alegre, na qual partes interessadas do sistema ferroviário centro, operado pelo CFM, testemunharam a apresentação de 4 locomotivas e 150 vagões, meios circulantes que fazem parte de um lote de 6 locomotivas, 90 carruagens e 300 vagões que, no âmbito do Plano Estratégico da Empresa e, em alinhamento com o Plano Quinquenal do Governo, irão incrementar a capacidade de tracção nos sistemas ferroviários sul e centro e, com isso, melhorar a prestação do serviço de transporte de passageiros e carga.

O PCA do CFM, Miguel Matabel, explicou que, efectivamente, as novas locomotivas irão permitir o aumento do volume de cargas a transportar no sistema ferroviário centro e corresponder à demanda dos clientes quanto à celeridade e segurança no transporte das suas cargas.

O CFM-Centro possuía, antes desta nova aquisição, 16 locomotivas e passará a ter 22 meios de tracção. Em relação a vagões, o sistema ferroviário centro, tinha 357 vagões a operarem e, com a recente aquisição, feita com fundos próprios da empresa, passará a ter 507 vagões.

“Em termos de carga transportada mensalmente, das 35 mil toneladas líquidas, antes da aquisição, passaremos para 86 mil e 600 toneladas líquidas por mês, o que nos permitirá responder, com maior capacidade, às solicitações dos nossos clientes, sobretudo dos países vizinhos do hinterland, com destaque para o Zimbabwe, Malawi e Zâmbia que, neste momento, sentimos

important role that Mozambique also has for Malawi, Zambia and part of South Africa, with the possibility of also serving the Democratic Republic of Congo (DRC).

The event took place in a striking and emotionally joyful morning, in which the stakeholders of the centre railway system, operated by CFM, witnessed the presentation of 4 locomotives and 150 wagons, circulating means that are part of a batch of 6 locomotives, 90 carriages and 300 wagons that, under the Company’s Strategic Plan and, in alignment with the Government’s Five Year Plan, will increase the traction capacity in the south and central railway systems and, with that, improve the provision of passenger and cargo transport service.

Miguel Matabel, CFM Chairman and CEO explained that the new locomotives will allow for an increase in the volume of cargo to be transported in the Centre Railway System and meet the demand of clients as to the speed and safety in the transportation of their cargoes.

Before this new acquisition, CFM-Centre had 16 locomotives and will now have 22. In terms of wagons, there were 357 in operation and, with the recent acquisition which was made with the company’s own funds, it will now have 507.

“Regarding the cargo transported monthly, from 35 thousand net tons, before the acquisition, it will increase to 86 thousand and 600 net tons per month, which will allow us to respond, with more capacity, to the requests of our clients, mainly from the hinterland neighboring countries, namely Zimbabwe, Malawi and Zambia that, at this moment, we feel are still exploring very little of the capacity offered by CFM”,



que ainda estão a explorar muito pouco da capacidade oferecida pelo CFM”, referiu Miguel Matabel.

“Nesse sentido, vai o nosso apelo a todos os utilizadores - tanto nacionais, como estrangeiros -, para uma maior utilização das capacidades que são aqui oferecidas pela ferrovia com todos os ganhos deste modo de transporte.

A par dos novos projectos em curso no Sistema Ferroviário Centro, destaca-se a melhoria das condições de transporte ao longo do corredor Beira - Machipanda que é uma das prioridades e a reconstrução do ramal Dona-Ana - Vila-Nova da Fronteira, no corredor de Sena, este último com maior benefício para o vizinho Malawi.

Para simbolizar a total disponibilidade do CFM para satisfazer os clientes do Zimbabwe, o PCA da Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, Miguel Matabel, ofereceu ao estadista zimbabweano uma lembrança. “Os nossos amigos clientes do Zimbabwe podem confiar no CFM e no parceiro Cornelder de Moçambique para o transporte e manuseamento das suas cargas”, frisou o PCA. //

referred Miguel Matabel.

“In this regard, we call upon all users - both national and foreign - to make greater use of the capacities offered here by the railways, with all the benefits of this means of transport.

Along with the new projects underway in the Centre Railway System, we highlight the improvement of the transport conditions along the Beira - Machipanda corridor, which is one of the priorities, and the reconstruction of the Dona-Ana - Vila-Nova da Fronteira branch line, in the Sena corridor, the latter with greater benefit to neighboring Malawi.

To symbolize CFM’s total willingness to satisfy Zimbabwean customers, the Chairman presented the Zimbabwean statesman with a souvenir. “Our client friends in Zimbabwe can rely on CFM and partner Cornelder de Moçambique for the transportation and handling of their cargoes,” stressed the Chairman. //



Comboios de passageiros de longo curso voltam a circular

Long-distance passenger trains are running again

A empresa CFM retomou, em Dezembro de 2021, a circulação dos comboios de longo curso, na zona Sul, de Maputo a Moamba, na linha de Ressano Garcia; de Maputo a Goba, na linha de Goba e de Maputo à Manhiça, na linha de Limpopo, e na zona Centro da Beira a Inhaminga, na linha de Sena, numa medida que visa satisfazer a crescente procura do transporte ferroviário de passageiros por parte da população moçambicana, e dos turistas estrangeiros.

A circulação de comboio de passageiros de longo curso foi interrompida em 2020 em cumprimento das medidas de restrição para o combate e prevenção da

em December 2021, the company CFM re-started circulating long distance trains, in the south, from Maputo to Moamba, on the Ressano Garcia line; from Maputo to Goba, on the Goba line and from Maputo to Manhiça, on the Limpopo line, and in the central area from Beira to Inhaminga, on the Sena line, in a bid to meet growing demand for rail passenger transport from of the Mozambican population and foreign tourists.

The movement of long-distance passenger trains was halted in 2020 in compliance with restrictive measures to combat and prevent Covid-19, decreed by the Government during the State of Emergency



Com a retoma dos comboios de passageiros de longo curso nas zonas sul e centro, o CFM estará a garantir, no domínio da responsabilidade social, a mobilidade e acessibilidades dos passageiros pelo transporte ferroviário

With the resumption of long distance passenger trains in the Southern and Centre areas, CFM will be ensuring, in the scope of social responsibility, the mobility and accessibility of passengers by rail transport

Covid-19, decretadas pelo Governo durante o Estado de Emergência e, posteriormente, o Estado de Calamidade Pública até então em vigor.

Com a retoma dos comboios de passageiros de longo curso nas zonas sul e centro, o CFM estará a garantir, no domínio da responsabilidade social, a mobilidade e acessibilidades dos passageiros pelo transporte ferroviário, o mais confortável e com custos acessíveis.

Com observância rigorosa de medidas de prevenção e combate à Covid-19, o CFM realiza nas zonas Sul e Centro, comboios diários de passageiros, incluindo serviços inter-urbanos, exemplo de passageiros ligando a cidade de Maputo à Matola-Gare e Marracuene, garantindo assim a circulação de milhares de pessoas e bens. ▲

and, subsequently, the State Emergency until then in force.

With the resumption of long distance passenger trains in the Southern and Centre areas, CFM will be ensuring, in the scope of social responsibility, the mobility and accessibility of passengers by rail transport, the most comfortable and affordable.

With a rigorous observance of prevention measures and the prevention of Covid-19, CFM operates in the south and centre zones, daily passenger trains, including inter-urban services, example of passengers connecting the city of Maputo to Matola-Gare and Marracuene, thus assuring the circulation of thousands of people and goods. ▲

A Implantação de Infraestruturas de Transporte na região

A Construção e exploração do Caminho-de-ferro de Tete

Implementation of Transport Infrastructures in the region

Construction and operation of Tete railway

Por Zaino Valegy

A construção do caminho de Ferro de Tete (Moatize-Dona Ana/Mutarara) enquadra-se no contexto da implantação de novas estruturas de comunicações, de produção e de exploração colonial portuguesa em Moçambique. Vale a pena lembrar que perante a incapacidade financeira de assegurar a ocupação, o domínio e a exploração do vasto território moçambicano, em 1892 Portugal concedeu à *Companhia de Moçambique* o direito de construir e explorar portos e vias de comunicação.

Assim, a concessão feita pela Companhia de Moçambique à The Beira Railway (British South Africa Company) culminou com a construção do caminho-de-ferro Beira-Macequece (Beira - Machipanda), concluído a 10 de Julho de 1900, e um contrato celebrado entre a Companhia de Moçambique e The Port of Beira Development Corporation permitiu a construção do Porto da Beira, concluído em 1929. Com esses empreendimentos, a companhia beneficiava das receitas provenientes da importação/exportação e do trânsito de mercadorias internas bem como de e para Rodésia do Sul (actual Zimbabwe)

Como resultado do tratado anglo-luso de 1891, foram também concedidas amplas facilidades de navegação nos rios Chire e Zambeze, acompanhadas de isenções de impostos e licenças aduaneiras aos ingleses do Niassalândia (actual Malawi). Neste sentido, foi criada a Concessão Britânica do Chinde. As mercadorias, vindas do exterior, eram baldeadas no porto da Beira,

By Zaino Valegy

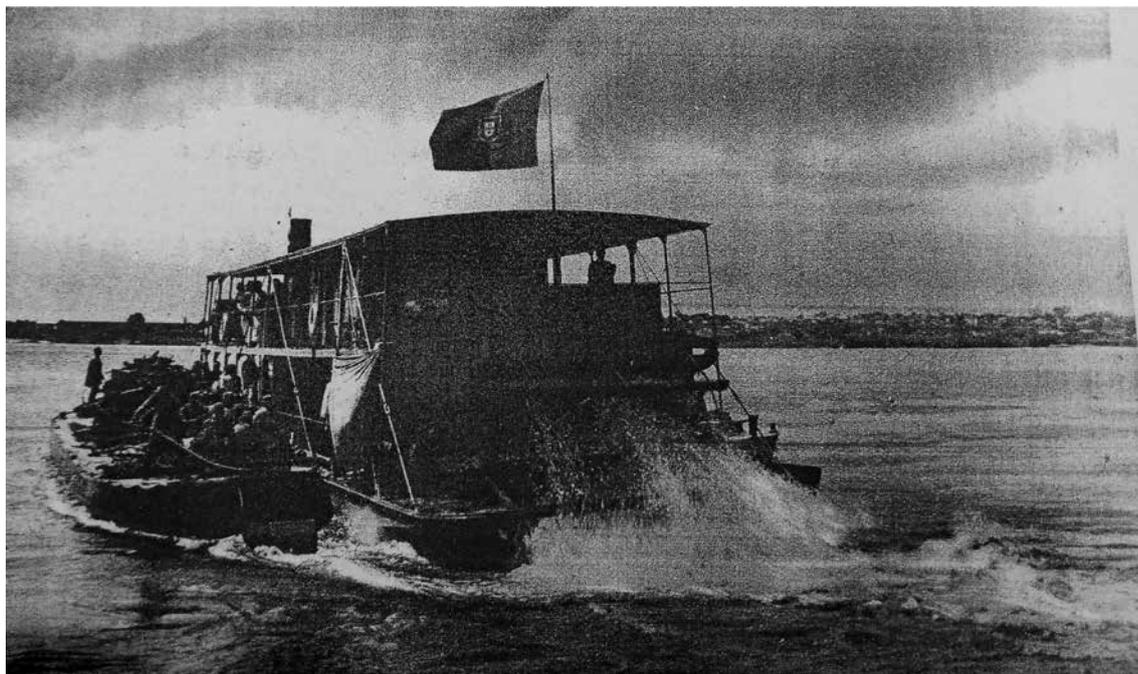
The construction of the Tete Railway (Moatize-Dona Ana/Mutarara) fell within the context of the implementation of new structures for communications, production and Portuguese colonial exploitation in Mozambique. It is worth remembering that, in view of the financial inability to ensure the occupation, control and exploitation of the vast Mozambican territory, in 1892 Portugal granted to the Companhia de Moçambique the right to build and operate ports and communication routes.

Thus, the concession granted by *Companhia de Moçambique* to The Beira Railway (British South Africa Company) culminated in the construction of the Beira-Macequece railway (Beira - Machipanda), completed on July 10, 1900, and a contract between the Companhia de Moçambique and ...the company benefited from the revenue from the importation/exportation and the transit of goods internally as well as to and from Southern Rhodesia (present-day Zimbabwe)

As a result of the Anglo-Portuguese treaty of 1891, wide navigation facilities on the Chire and Zambezi rivers were also granted, accompanied by tax exemptions and customs licenses to the British in Nyasaland (present-day Malawi). To this end, the British Chinde Concession was created. The goods, coming from abroad, were transhipped at the port of Beira, continued in coastal ships to Chinde, where they were unloaded at the British Concession, free of taxes and

Lancha-vapor "Douro" no rio Zambeze, Fonte: RUFINO, J. S. Álbuns fotográficos e descritivos da Colónia de Moçambique, distrito de Tete [1929]

Steamboat "Douro" on the Zambezi River, Source: RUFINO, J. S. Photographic and descriptive albums of the Colony of Mozambique, district of Tete [1929]



seguiram em navios costeiros até ao Chinde, onde eram descarregadas na Concessão Britânica, livres de impostos e formalidades aduaneiras. Depois, as mercadorias eram novamente embarcadas nos barcos fluviais da "The African Lakes Corporation", que subiam o Zambeze e seguiam pelo Chire até onde fosse possível a navegação.

Os rios Zambeze e Chire tiveram uma grande importância nas comunicações do mar com o interior, porém, as limitações de navegabilidade precipitaram o acordo em 1912 entre as autoridades portuguesas e inglesas para a construção de uma linha férrea que ligasse a Beira à Niassalândia. Assim, a linha férrea atravessaria uma região que se presta à exploração agrícola e, além disso, colocaria uma rápida e segura comunicação com o mar a grande parte do fértil vale do Baixo Zambeze. Por este meio, encurtar-se-ia também consideravelmente o trânsito entre Tete e a costa.

Como consequência desse acordo, entre Novembro de 1920 e Julho de 1922, a Trans-Zambezia Railways (TZR), através da firma Pauling and C^o concluiu a ligação do troço Dondo à Vila de Sena na margem sul do Rio Zambeze. Por essas alturas, a Central Africa Railways (CAR) encarregava-se do Troço Mutarara-Vila Nova da fronteira na margem norte do Zambeze.

Com a construção do caminho-de-ferro Trans-zambeziense, tornou-se evidente a necessidade de

customs formalities. The goods were then loaded back onto the riverboats of The African Lakes Corporation, which sailed up the Zambezi and then down the Chire to wherever navigation was possible.

The Zambezi and Chire rivers were of great importance in communications between the sea and the hinterland. However, limitations of navigability precipitated the agreement in 1912 between the Portuguese and English authorities to build a railway line connecting Beira to Nyasaland. Thus, the railway would cross a region that was suitable for agricultural exploitation, and, besides this, it would provide rapid and safe communication with the sea to a large part of the fertile valley of the Lower Zambezi. This would also shorten considerably the traffic between Tete and the coast.

As a result of this agreement, between November 1920 and July 1922, the Trans-Zambezia Railways (TZR), through the Pauling and C^o firm, completed the link between the Dondo section and the Sena town on the south bank of the Zambezi River. At the same time, the Central Africa Railways (CAR) was in charge of the Mutarara-Vila Nova da Fronteira section on the north bank of the Zambezi.

With the construction of the Trans-Zambeziense Railway, the need to establish a link between the two banks of the Zambezi became evident. Thus, in

estabelecer a ligação entre as duas margens do Zambeze. Assim, em 1931 a firma britânica Cleveland Bridge & Engineering Company sob encomenda da Central African Railway e da Trans-Zambezia Railways deram início à construção da Ponte.

Conhecida vulgarmente pelo nome “Dona Ana”, em memória da antiga toponímia da região que herdara de uma influente “Senhora dona de prazo”, essa importante obra de engenharia, com os seus 3677,102 m de comprimento, foi inaugurada em Julho de 1935, possibilitando desse modo a ligação entre o porto da Beira e Niassalândia (Malawi).

Apesar da construção e exploração estar a cargo da TZR, a abertura desta linha trouxe merecidamente apreciáveis benefícios económicos para o governo colonial português.

Visionando já o seu papel futuro como importante via para o fluxo de mercadorias, o director da *Société Minere et geologique du Zambeze*, Camille Cauchie, no dia 4 de Agosto de 1932, aproveitou-se da visita a Tete do então Ministro das Colónias, Armindo Monteiro, para apresentar uma exposição que traduzia os anseios do distrito pela construção de um caminho-de-ferro que ligasse ao litoral. Além de ser a condição “sine qua non” para o desenvolvimento das riquezas carboníferas de Tete, também seria dualmente a solução criadora de um distrito mineiro e agrícola.

Respondendo positivamente ao pedido que lhe fizeram, em 1933 mandou o ministro que se fizesse o estudo e elaboração do projecto definitivo do caminho-de-ferro de Tete que só foi concluído em Dezembro de 1936 com o parecer do conselho técnico de obras públicas da colónia de Moçambique.

Em Fevereiro de 1937, o governo central mandou executar o plano de fomento que incluía a construção do caminho-de-ferro de Tete. Para o efeito, foi contratado como engenheiro o chefe da brigada de estudos do caminho-de-ferro de Tete, o Major Fernando Pinto Eliseu, iniciando-se a construção em 1938.

Enormes foram as dificuldades encaradas pela brigada, a começar pela escassez da mão-de-obra que veio a ser suprida com a vinda de cerca de 2.000 trabalhadores provenientes da Zambézia e de Manica e Sofala. Os trabalhos decorriam umas vezes sob temperaturas superiores a 40°C e outras sob chuvas torrenciais, que destruíam os aterros e arrasavam a obra. Por outro lado, as condições sanitárias eram marcadamente negativas a avaliar pelos inúmeros casos de disenteria, febre tifoide e paludismo.

1931, the British firm Cleveland Bridge & Engineering Company, commissioned by the Central African Railway and Trans-Zambezia Railways, initiated the construction of the bridge.

Commonly known by the name “*Dona Ana*”, in memory of the old toponymy of the region, which it inherited from an influential “*Senhora Dona de prazo*”, this important engineering work, with its 3677.102 m length, was inaugurated in July 1935, thus enabling the connection between the port of Beira and Nyasaland (Malawi).

Although the construction and operation of this line was the responsibility of TZR, it deservedly brought considerable economic benefits to the Portuguese colonial government.

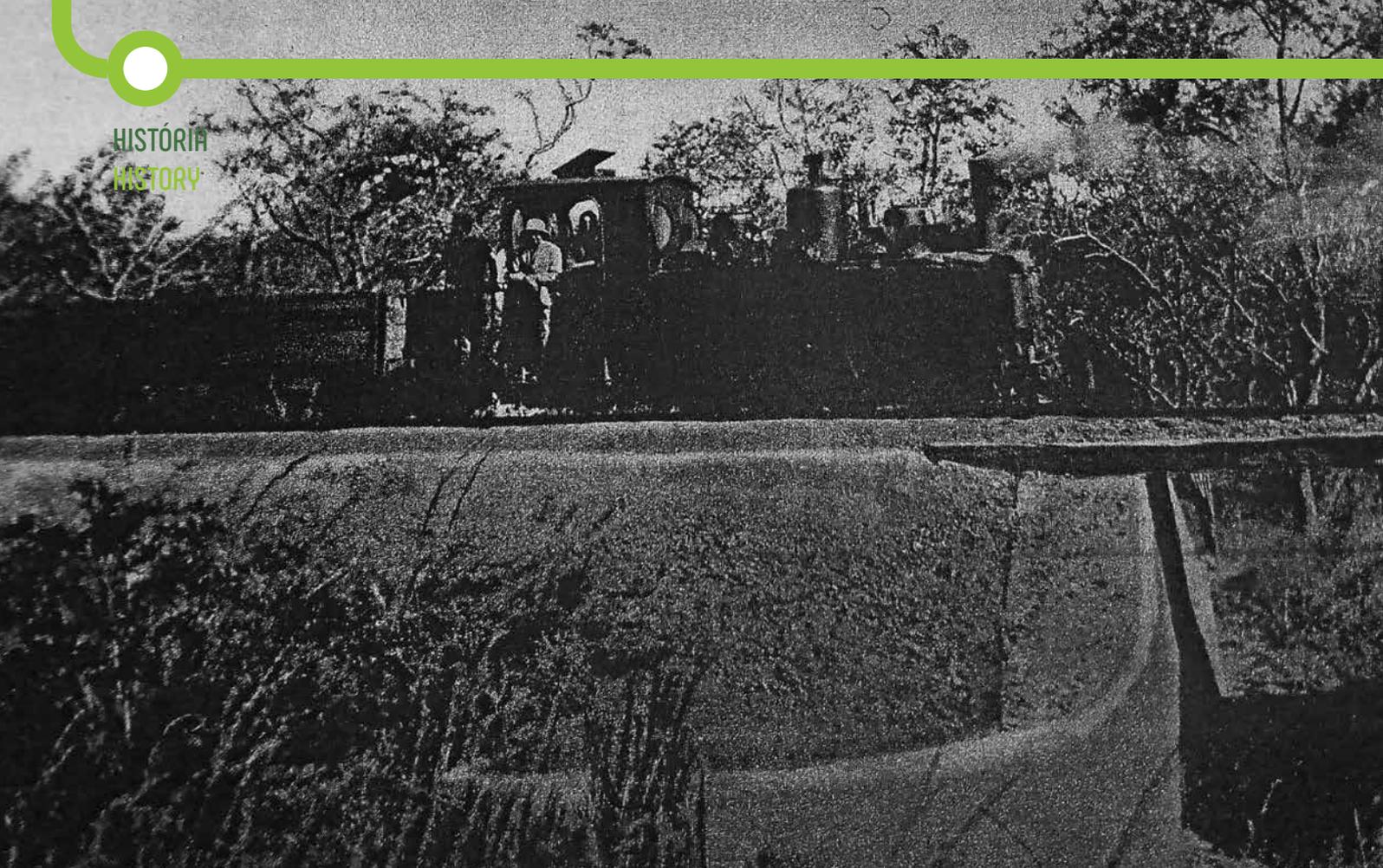
Already foreseeing its future role as an important route for the flow of commodities, the director of the *Société Minere et geologique du Zambeze*, Camille Cauchie, on August 4, 1932, used the visit to Tete of the then Minister of Colonies, Armindo Monteiro, to present an exhibition which reflected the district’s anxieties for the construction of a railway connecting to the coast. Besides being the “sine qua non” condition for the development of the coal riches of Tete, it would also be the solution for the creation of a mining and agricultural district.

Responding positively to their request, in 1933 the minister ordered the study and preparation of the definitive project for the Tete railway, which was only concluded in December 1936 with the opinion of the technical council of public works of the colony of Mozambique.

In February 1937, the central government ordered the implementation of the development plan which included the construction of the Tete railway. For this purpose, the head of the Tete railway studies brigade, Major Fernando Pinto Eliseu, was hired as engineer and construction started in 1938.

The difficulties faced by the brigade were enormous, starting with the shortage of manpower, which was overcome with the arrival of around 2,000 workers from Zambézia and Manica and Sofala. The work was sometimes carried out under temperatures of over 40°C and other times under torrential rains, which destroyed the embankments and devastated the site. On the other hand, the sanitary conditions were markedly negative, as evidenced by the numerous cases of dysentery, typhoid and malaria.

A road haulage service was created in 1930 to be



Transporte de carvão das minas de Moatize - terminal de Benga no rio Zambeze, antes da construção da linha de Tete, Fonte: RUFINO, J. S. Álbuns fotográficos e descritivos da Colónia de Moçambique, distrito de Tete [1929]

Transport of coal from the Moatize mines to the Benga terminal on the Zambezi river, before construction of the Tete line, Source: RUFINO, J. S. Photographic and descriptive albums of the Colony of Mozambique, district of Tete [1929]

Ao serviço da brigada esteve também a camionagem automóvel criada em 1930, que prestou relevantes serviços de transporte de material e de toda a logística necessária. Viveu-se, então, em Moatize o ambiente de pioneirismo equiparado aos primeiros tempos da linha de Lourenço Marques e da Beira.

De início, a construção dos primeiros 101 km, incluindo todas as obras de arte a partir de Mutarara esteve a cargo da firma Pauling & Companhia, mas a falta de carris paralisou a obra decorridos 75km. Face ao sucedido, o Estado teve que executar, por administração directa, a construção dos restantes 153 km de linha, incluindo os restantes 25 km que o empreiteiro deixara por concluir.

A inauguração da linha Mutarara/Moatize foi feita a 29 de Junho de 1949 pelo então governador-geral, Comandante Gabriel Teixeira, perante a presença do Arcebispo da Beira, D. Sebastião Soares de Resende, que realizou uma missa em memória dos que haviam morrido durante a construção.

Deste modo, o tráfego dos produtos passou a ser feito por essa linha e com ela a emergência das Vilas Ferroviárias de Moatize, Caldas Xavier (hoje Kambulatsisse),

at the disposal of the brigade, providing valuable assistance by transporting material and all other necessary logistics. The pioneering atmosphere in Moatize was comparable to the early days of the Lourenço Marques and Beira lines.

Initially, the construction of the first 101 km, including all the engineering works from Mutarara, was in the hands of Pauling & Companhia, but the lack of rails interrupted the work after 75 km. As a result, the State had to execute, through direct administration, the construction of the remaining 153 km of line, including the 25 km which the contractor had left unfinished.

The inauguration of the Mutarara/Moatize line took place on June 29, 1949, by the then Governor-General, Commander Gabriel Teixeira, in the presence of the Archbishop of Beira, D. Sebastião Soares de Resende, who held a mass in memory of those who died during the construction.

Thus, the traffic of products started to be made through that line and with it the emergence of the Railway Villages of Moatize, Caldas Xavier (today Kambulatsisse), Doa and Mutarara (Dona Ana). The

Doa e Mutarara (Dona Ana). Abriu-se a linha do transporte do carvão mineral para o mercado internacional e desenvolveu-se a exploração do vasto manancial de riquezas que o distrito dispunha, graças também aos prestáveis serviços da camionagem automóvel que garantiam o transporte dos produtos das zonas interiores até às estações por onde a linha passava.

Sob comando da Trans-Zambezia Railway (TZR), a ferrovia teve algum impulso, contudo no ano de 1968, marca a reviravolta, pois a 30 de Abril todos os caminhos-de-ferro de Moçambique passaram para a gestão do governo colonial português.

Três acordos foram assinados. O primeiro entre a Trans-Zambezia Railway Company e a Direcção dos Caminhos de Ferro de Moçambique, pelo qual a primeira continuaria a explorar por conta da segunda a ponte sobre o Zambeze e a linha férrea até à fronteira do Malawi, que pertenceram ao Central African Railway Company e que o Estado Português adquirira em 1967.

O segundo que dava à Trans-Zambezia Railways Company a incumbência da exploração do ramal de Inhamitanga, que estava a ser construído para ligar essa linha às instalações da Sena Sugar Estates, em Marromeu. Finalmente, o terceiro, em que a Trans-Zambezia Railways Company, confiava à Direcção dos Caminhos de Ferro de Moçambique a gestão do seu sistema ferroviário em África, mantendo o Conselho de Administração da Empresa, cuja sede viria a ser transferida de Londres para Lisboa.

Paralisação da Linha no período da Guerra Civil

O ano de 1975 marca o fim da dominação colonial portuguesa e a passagem de todas as infraestruturas para o novo governo de Moçambique independente. Contudo, dois anos depois começou a Guerra Civil no país e a linha de Sena começou a ser sabotada. Para além do impacto da guerra, a falta de manutenção era outro “*calcanhar de Aquiles*”, visto que se registavam vários descarrilamentos, o que provocava grandes prejuízos ao material circulante. Por essas alturas, a linha servia para escoar carvão de Moatize, mercadorias de e para o Malawi, madeiras, açúcar, melaço e outros produtos.

Até 1979, a linha de Sena permaneceu como a principal ligação de transporte a granel de matéria-prima

line of coal transport to the international market was opened and the exploitation of the vast source of wealth that the district had developed, thanks also to the helpful services of the trucks that guaranteed the transport of the products from the inland areas to the stations where the line ran.

Under the command of the Trans-Zambezia Railway (TZR), the railway had some momentum, but 1968 marked a turning point, as on April 30 all Mozambique’s railways came under the management of the Portuguese colonial government.

Three agreements were signed. The first one between the Trans-Zambezia Railway Company and the Mozambique Railways Board, whereby the former would continue to operate, on behalf of the latter, the bridge over the Zambezi River and the railway line up to the Malawi border, which belonged to the Central African Railway Company and which the Portuguese State had acquired in 1967.

The second gave the Trans-Zambezia Railways Company the task of operating the Inhamitanga branch line, which was being built to link this line to the Sena Sugar Estates facilities in Marromeu. Finally, the third one, in which the Trans-Zambezia Railways Company entrusted the management of its railway system in Africa to the Mozambique Railways Board, maintaining the Company’s Board of Directors, having its headquarters transferred from London to Lisbon.

Line stoppage during the Civil War

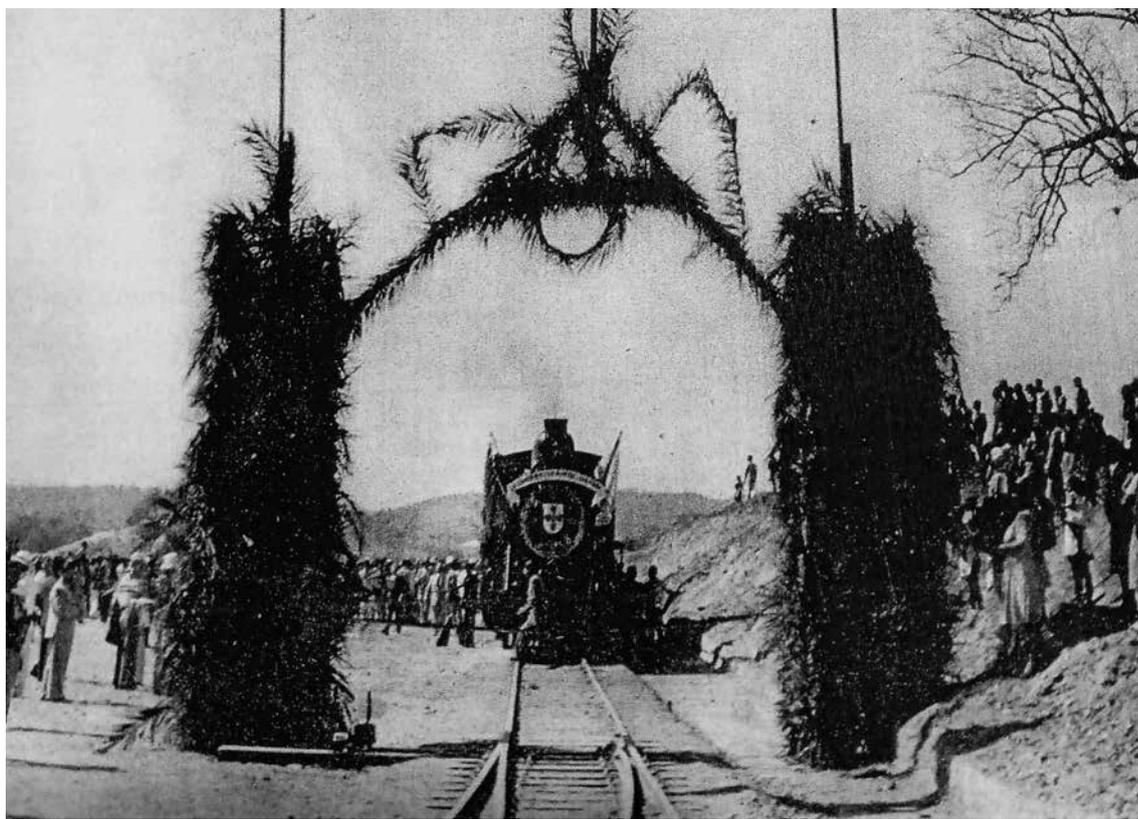
The year of 1975 marks the end of Portuguese colonial rule and the handing over of all the infrastructure to the new government of independent Mozambique. However, two years later the Civil War broke out in the country and the Sena line began to be sabotaged. In addition to the impact of the war, the lack of maintenance was another “*Achilles heel*”, as there were several derailments, which caused great damage to the rolling stock. At that time, the line was used to transport coal from Moatize, goods to and from Malawi, wood, sugar, molasses and other products.

Until 1979, Sena line remained the main link for the bulk transport of raw materials to Malawi, when it suffered a major setback, with its destruction.

Civil war brought countless human and material

A Locomotiva inaugural, NR 405 aproximando-se da estação de Moatize, em 29 de Junho de 1949, Fonte: LIMA, A.P. Historia dos Caminhos de Ferro de Moçambique (1971)

Inaugural Locomotive NR 405 approaching the Moatize Station on 29 June 1949. Source: LIMA, A. P. Historia dos Caminhos de Ferro de Moçambique (1971)



para o Malawi, altura em que a mesma sofreu um grande revés, com a sua destruição.

A guerra civil trouxe inúmeros prejuízos humanos e materiais para a linha de Sena. Pouco mais de uma centena de trabalhadores foram mortos e feridos. Outrossim, cerca de 400 quilómetros e 8 pontes existentes ao longo da ferrovia foram destruídos pela guerra. Ademais, 44 vagões, 60 carruagens e 22 locomotivas foram incendiados. A guerra provocou também prejuízos na ordem dos 500 milhões de dólares, segundo os governantes da altura.

Reabilitação das linhas de Sena e Tete

O troço que vai de Dondo a Mutarara foi o que recebeu maior atenção, pois viria a ser construída praticamente de novo. Estudos efectuados na altura indicaram que o custo da reabilitação estaria orçado em 310 milhões de USD, dos quais 210 milhões de USD para a reabilitação da linha e 100 milhões de USD para a aquisição de locomotivas e vagões destinadas à operação. Pretendia-se com a linha, escoar o carvão de Moatize

losses to Sena Line. Just over a hundred workers were killed and injured. Furthermore, around 400 kilometers and 8 bridges along the railway line were destroyed by the war. In addition, 44 wagons, 60 carriages and 22 locomotives were set on fire. The war also caused losses of around US\$500 million, according to the government sources.

Rehabilitation of Sena and Tete lines

The section between Dondo and Mutarara received the most attention, as it was to be built practically from scratch. Studies carried out at the time indicated that the cost of rehabilitation would be USD 310 million, of which USD 210 million would be used to rehabilitate the line and USD 100 million to acquire locomotives and wagons for operation. The line was intended to transport coal from Moatize (Projecto Âncora), sugar from Marromeu, limestone from Muanza to the Dondo Cement Factory, wood and agricultural products along the Zambezi valley and transport imports and exports from southern Malawi.

(Projecto Âncora), açúcar de Marromeu, calcário de Muanza para a Fábrica de Cimentos do Dondo, madeiras e produtos agrícolas ao longo do vale do Zambeze e o transporte de importações e exportações do sul do Malawi.

Para se dar início à reabilitação, era necessário avançar com o processo de desminagem e limpeza da linha, principalmente em Inhaminga e no troço Moatize-Cambulatsitsi. A referida desminagem só terminou em 2003, principalmente no troço Dondo-Vila Nova da Fronteira, ao longo da faixa do chamado Corredor de Desenvolvimento de Sena, que liga as províncias de Sofala e Tete, num troço de 463 quilómetros.

Em 2008, foram concluídas as obras de reabilitação da linha de Sena, no troço entre as estações ferroviárias de Dondo e Inhamitanga e o ramal Inhamitanga - Marromeu, em Sofala, numa extensão global de 265 quilómetros. O primeiro comboio experimental de passageiros e carga começou a funcionar nesse ano, entre a cidade da Beira e a vila de Marromeu, em Sofala, mercê da conclusão das obras do referido troço.

Em finais de Outubro de 2009, o comboio experimental de passageiros partiu da Beira com destino à vila de Mutarara, na província de Tete, 26 anos depois da interrupção.

Em 2012, a linha de Sena foi reaberta por completo, para passageiros e mercadorias, sendo que por estas alturas, o carvão de Moatize era o produto que mais era transportado. Este restabelecimento da linha em toda a sua extensão não só virou motivo de atracção para as comunidades residentes ao longo do percurso como também trouxe consigo valores acrescentados no que diz respeito à dinamização da vida económica e social da região centro do país.

O percurso era feito em cerca de 24 horas, mas ultrapassadas um pouco mais devido às 36 paragens obrigatórias, assim como os eventuais cruzamentos com composições de mercadorias, maioritariamente carvão, que estava a ser extraído da vila carbonífera de Moatize e que, até hoje, parte do mesmo está a ser escoado através do terminal portuário da capital de Sofala.

O CFM entrou mais uma vez na história do país impulsionando o desenvolvimento da região, através da melhoria das condições de circulação de pessoas e bens. Contribuiu também para que as populações escolhessem o comboio, devido a alguns motivos, tais como: *é uma grande ajuda; é mais barato; é mais seguro.* ▲

To begin rehabilitation, it was necessary to move ahead with the process of demining and cleaning the line, mainly in Inhaminga and the Moatize-Cambulatsitsi section. The said demining was only completed in 2003, mainly in the Dondo-Vila Nova da Fronteira section, along the strip of the so-called Sena Development Corridor, which links the provinces of Sofala and Tete, in a 463-kilometre section.

In 2008, the rehabilitation works on the Sena line were concluded, in the section between the Dondo and Inhamitanga railway stations and the Inhamitanga - Marromeu branch line, in Sofala, over a distance of 265 kilometers. The first experimental passenger and cargo train started operating that year between the city of Beira and the town of Marromeu, in Sofala, thanks to the conclusion of the works on the aforementioned section.

At the end of October 2009, the experimental passenger train left Beira for the town of Mutarara in Tete province, 26 years after its interruption.

In 2012, the Sena line was completely reopened for passengers and goods. At that time, coal from Moatize was the product that was transported the most. This reopening of the line in its full length not only became a reason for attraction for the communities living along the route but also brought with it added values in terms of stimulating the economic and social life of the central region of the country.

The journey was made in approximately 24 hours, but it took a little longer due to the 36 mandatory stops, as well as the eventual crossings with trains of goods, mostly coal, which was being extracted from the coal town of Moatize and that, until today, part of it is being disposed of through the port terminal of Sofala's capital.

CFM has once again entered the country's history, driving the development of the region, by improving the conditions for the circulation of people and goods. It also contributed for the populations to choose the train, due to some reasons, such as: *it is a great help; it is cheaper; it is safer.* ▲



Jubileu dos 100 anos do Ferroviário de Maputo eleva a sua história

100-year Jubilee of the Maputo Ferroviário elevates its history

A 13 de Outubro de 2024, o Clube Ferroviário de Maputo completa os seus 100 anos de existência e a Direcção do Clube desdobra-se para assinalar a data com a pompa e circunstância adequada à grandeza do próprio Ferroviário. O objectivo, segundo o seu Presidente, é resgatar um pouco da história de forma a perspectivar o próprio futuro.

On October 13, 2024, the Clube Ferroviário de Maputo will complete its 100 years of existence and the Club's Management is working hard to mark the date with pomp and circumstance appropriate to the grandeur of the Ferroviário itself. The goal, according to its President, is to rescue a bit of history in order to put its future in perspective.

— "A nossa intenção é devolver ao Clube o máximo das modalidades praticadas no passado. Temos que estar preocupados em criar condições para a devolução da mística que a maioria das modalidades trouxe ao Clube. Por outro lado, a preocupação reside na melhoria das infraestruturas. Cem anos é muito tempo, obviamente a maioria do nosso parque administrativo e desportivo está degradada. Procuramos, igualmente, documentar os 100 anos pelo que, ao criarmos o Gabinete de

— "Our intention is to restore to the Club as much as possible of the sports practiced in the past. We have to be concerned with creating conditions for the return of the mystique that most sports brought to the Club. On the other hand, the concern lies in the improvement of infrastructures. One hundred years is a long time, obviously the majority of our administrative and sports facilities are in a state of degradation. We are also trying to document the 100 years, so when we created



Comunicação e Imagem, a ideia passava por procurar o espólio nos jornais, rádios, televisões e nas casas dos sócios ou simpatizantes e trazer o testemunho documentado. Desta feita, será um marco, uma referência para as gerações vindouras. Portanto, queremos que os 100 anos aconteçam numa altura em que temos o maior número de sócios e simpatizantes. A forma de dar a prenda ao Clube pelos 100 anos é trazendo vitórias. Eu olho para o Ferroviário com muita esperança, assim como olho o desporto nacional. É preciso muita entrega e a contribuição de todos para que tenhamos um Ferroviário de Maputo respeitado internamente e no contexto africano”. 

the Communication and Image Office, the idea was to search through newspapers, radio, television and the homes of members and supporters and bring documented testimony. This way, it will be a landmark, a reference for future generations. Therefore, we want the 100th anniversary to take place at a time when we have the largest number of members and supporters. The way to give the gift to the Club for the 100th anniversary is by bringing victories. I look at Ferroviário with great hope, just as I look at national sport. It takes a lot of dedication and the contribution of all so that we have a Ferroviário de Maputo that is respected internally and in the African context. 



A DOIS ANOS DO CENTENÁRIO DO CFvM

Miguel Matabel lança a semente do Jubileu com apelos de busca de parceiros estratégicos

TWO YEARS TO THE CFvM'S CENTENARY

Miguel Matabel launches Jubilee seed with calls for strategic partners



Por Gilberto Eduardo Armando

O Presidente do Conselho de Administração da empresa Portos e Caminhos-de-Ferro de Moçambique, Eng. Miguel José Matabel, desafiou a actual Direcção do Clube Ferroviário de Maputo FM, liderado pelo engenheiro Teodomiro Ângelo, a lançar no mercado a busca de novos parceiros estratégicos com vista ao reforço financeiro necessário para a vida do clube.

O antigo Presidente do Clube durante o decénio de 1992 a 2002 caracterizado pelas correntes sociais como o período de ouro do CFvM — resultante dos campeonatos nacionais em várias modalidades, incluindo a primeira participação histórica da colectividade na primeira edição da Liga dos Campeões Africano em Futebol em 1997 — fez o seguinte pronunciamento durante as celebrações dos 97 anos do clube, que decorreram

By Gilberto Eduardo Armando

The Chairman of the Board of Directors of the company Portos e Caminhos-de-Ferro de Moçambique, Eng. Miguel José Matabel, challenged the current management of the Clube Ferroviário de Maputo FM, led by engineer Teodomiro Ângelo, to launch in the market the search for new strategic partners with a view to the financial reinforcement necessary for the club's life.

The Club's former President during the decade from 1992 to 2002, characterized by popular thinking as CFvM's golden period - resulting from national championships in several sports, including the collective's first historic participation in the first edition of the African Champions League in Football in 1997 - made the following statement during the celebrations of the club's 97th anniversary, which took place last



no passado dia 13 de Outubro, com o intuito de lançar a semente do jubileu do centenário do Clube que será comemorado em 2024.

– “Eu tive a oportunidade de trabalhar [durante a sua presidência no Clube] com praticamente todos [os que estiveram nas celebrações dos 97 anos] porque apesar de eu os ter encontrado no Ferroviário, eles se engajaram nos planos que nós tínhamos e que nos levaram a muitas vitórias. Os 97 anos são um momento especial, porque estamos próximos dos 100 anos. Falamos do Jubileu dos 100 anos, portanto, um século. Um século que não aparece de ânimo leve. Isto significa que tivemos muitas dificuldades, as quais conseguimos ultrapassar; significa também que tivemos muitos sucessos que nos levaram até este momento de estarmos a celebrar os 97 anos. Foi uma sucessão de sucessos. E porque queremos continuar a ter esses sucessos, devemos levantar a cabeça e pensar no Jubileu. Para isso, precisamos de estar juntos porque ninguém constrói o Clube sozinho. Precisamos de fazer interessar os outros de forma a podermos resolver a questão de patrocínios. A nossa visão tem de passar pelo estabelecimento de

October 13, in order to sow the seed for the Club’s centennial jubilee, to be celebrated in 2024.

– “I had the opportunity to work [during his presidency of the Club] with practically everyone [who was at the 97th anniversary celebrations] because even though I met them at Ferroviário, they engaged in the plans we had and that led us to many victories. The 97th anniversary is a special moment because we are close to 100 years old. We are talking about the Jubilee of 100 years, therefore, a century. A century that does not come lightly. This means that we have had many difficulties, which we have overcome; it also means that we have had many successes that have brought us to this moment of celebrating 97 years. It has been a succession of successes. And because we want to continue to have these successes, we must lift up our heads and think about the Jubilee. For this, we need to be together because nobody builds the Club alone. We need to get others interested so that we can solve the sponsorship issue. Our vision has to involve establishing partnerships because we are not a Club isolated from society. So, we have the door open to all



“Digo abertamente, para que os companheiros compreendam, que não é o facto dos Caminhos-de-Ferro disporem de recursos financeiros que vai alocar onde tiver que pôr, mas é também o espaço que deve ser dado aos outros, principalmente os parceiros para se juntarem a este Clube.”

parcerias, porque não somos um Clube isolado da sociedade. Por isso, temos a porta aberta para todos aqueles que queiram vir trabalhar connosco, designadamente, parceiros e parcerias inteligentes”, vaticinou o emblemático dirigente que a Direcção do Ferroviário reconhece pelo seu empenho com vista à rentabilização das infraestruturas. Recorde-se que nesta data o Ferroviário reinaugurou o restaurante anexo ao parque desportivo da Baixa para além de ter feito a apresentação de um novo restaurante construído dentro da sede do Clube. São dois empreendimentos rentáveis para a vida do Clube.

–“Digo abertamente, para que os companheiros compreendam, que não é o facto dos Caminhos-de-Ferro disporem de recursos financeiros que vai alocar onde tiver que pôr, mas é também o espaço que deve ser dado aos outros, principalmente os parceiros para se juntarem a este Clube. Nós estamos satisfeitos com o Presidente do Clube ao colocar a colectividade como uma empresa. Está alinhado com os nossos propósitos. Aprofundou e interiorizou esta necessidade de capitalização da infraestrutura ferroviária. Com isso quero dizer que nós não podemos perder de vista aquilo que os outros construíram. Nós temos que dar continuidade ao empenho dos outros. Nós temos que polir a nossa casa”, apelou o PCA deixando um apelo para que as comemorações do 97º aniversário, ora assinalado, servisse de reflexão sobre o que deverá acontecer nos próximos três anos quando o Clube completar 100 anos de existência.

Cfvm de portas abertas à sociedade

Um dos maiores desígnios do Clube Ferroviário de Maputo é o ecletismo, que reforça o seu papel de maior potência desportiva nacional. Isso justifica as inúmeras modalidades que movimenta, nomeadamente, futebol, basquetebol, natação, atletismo, karaté, boxe, hóquei em patins e ginástica e, muito recentemente, com o

those who want to come work with us, namely, partners and smart partnerships, “ said the emblematic leader that the Board of the Ferroviário recognizes for its commitment with a view to the profitability of the infrastructure. Recall that on this date Ferroviário reopened the restaurant attached to the sports park downtown in addition to having made the presentation of a new restaurant built inside the Club’s headquarters. These are two profitable ventures for the life of the Club.

–“I say openly, so the members understand, that it is not the fact that the Railways has financial resources that it will allocate where it has to put them, but it is also the space that must be given to others, especially partners to join this Club. We are pleased with the President of the Club for turning the organization as a business. He is aligned with our purposes. He has deepened and internalized this need for capitalization of the railroad infrastructure. By this I mean that we cannot lose sight of what others have built. We have to continue the efforts of others. We have to polish our house”, appealed the CEO, leaving an appeal so that the 97th anniversary celebrations, now marked, serve as a reflection on what should happen in the next three years when the Club completes 100 years of existence.

Cfvm opens its doors to society

One of the main objectives of the Clube Ferroviário de Maputo is eclecticism, which reinforces its role as the greatest national sporting power. That justifies the countless sports that it promotes, namely football, basketball, swimming, athletics, karate, boxing, roller hockey and gymnastics, and very recently, with the return of handball and cycling, sporting activities that were once also billboards of the capital’s “locomotives”. Teodomiro Ângelo, President of the CFvM Club, guarantees that, due to the club’s involvement



"I say openly, so the members understand, that it is not the fact that the Railways has financial resources that it will allocate where it has to put them, but it is also the space that must be given to others, especially partners to join this Club."

regresso do andebol e do ciclismo, actividades desportivas que em tempos foram igualmente cartazes dos "locomotivas" da capital. Teodomiro Ângelo, Presidente de do Clube CFvM, garante que, pela envolvimento do clube na vida social da sociedade moçambicana, mais modalidades serão introduzidas até ao final do seu mandato, em 2023.

– "O ganho maior que o Clube Ferroviário de Maputo traz ao País é a sua envolvimento social. O CFvM caracteriza-se pelo seu ecletismo, movimentando oito modalidades, ou seja, dez com a reintrodução de andebol e ciclismo. O nosso objectivo é que, até ao fim do nosso mandato, em 2023, o Clube passe a contar com 16 modalidades, que é o dobro do que encontramos quando assumimos a Direcção da colectividade em 2019. Isto vem na perspectiva de um maior envolvimento. Aliás, estamos de portas abertas para a sociedade a caminho do centenário. Todas as camadas sociais devem rever-se nas modalidades que vêm sendo praticadas no clube", explicou Teodomiro Ângelo, abrindo o livro sobre o que doravante será a especial atenção ao Jubileu em vista. No mesmo diapasão, o engenheiro reforçou o já discurso de rentabilização das infraestruturas do Clube.

– "As celebrações dos 100 anos vão merecer especial atenção da Direcção do Clube. O programa dos festejos será um contributo ao ecletismo do Ferroviário com actividades a envolver todas as modalidades do Clube, através de eventos desportivos, acções sociais, debates, palestras, etc. Todo este manancial de acções visa, igualmente, homenagear o passado e ao mesmo tempo olhar para o futuro. Entre destaques está a criação do museu do Clube Ferroviário, a exposição fotográfica e a apresentação do livro "100 anos de glórias e conquistas do Ferroviário de Maputo". Esperamos prosseguir na senda de reabilitação das infraestruturas, que é para a sua valorização e rentabilização. Neste conjunto de infraestruturas, sonhamos que haja alguma intervenção no Estádio da Machava, que é complexa e envolve somas elevadas de dinheiro para a sua execução".

in the social life of Mozambican society, more sports will be introduced by the end of his mandate, in 2023.

– "A major gain that the Clube Ferroviário de Maputo brings to the country is its social engagement. CFvM is characterised by its eclecticism, playing eight sports, that is, ten with the reintroduction of handball and cycling. Our aim is that, by the end of our mandate, in 2023, the Club will have 16 sports, which is double what we found when we took over the management of the collective in 2019. This comes in the perspective of greater engagement. In fact, our doors are open to society on the way to the centenary. All social levels should identify with the sports that have been practiced in the club", explained Teodomiro Ângelo, opening the book on what from now on will be the special attention to the Jubilee in sight. In the same vein, the engineer reinforced his speech on making the Club's infrastructures profitable.

– "The celebrations of the 100th anniversary will merit special attention from the Club's Board. The program for the celebrations will be a contribution to the eclecticism of Ferroviário, with activities involving all the Club's different sports, through sporting events, social actions, debates, lectures, etc. All this wealth of actions also aims to pay homage to the past and at the same time look to the future. Highlights include the creation of the museum of the Clube Ferroviário, the photographic exhibition and the presentation of the book "100 years of glories and achievements of the Ferroviário de Maputo". We hope to continue on the path of rehabilitating the infrastructures, which is for their enhancement and profitability. Within this set of infrastructures, we dream that there will be some intervention in the Machava Stadium, which is complex and involves large sums of money for its execution".



Administrador Executivo do Clube CFvM, Anísio Baimha

“O Ferroviário de Maputo deve fazer sentir a sua grandeza”

Executive Director of CFM, Anísio Baimha

“Ferroviario de Maputo must make its greatness felt”

A acompanhar o Presidente do Conselho de Administração do patrono dos Ferroviários nas comemorações do Ferroviário de Maputo esteve o engenheiro civil e Administrador Executivo, Anísio Baimha, que também enalteceu os gestores do Clube na busca de soluções para resolver a demanda das necessidades com que a colectividade se debate.

A accompanying the Chairman of the Board and patron of Ferroviários in the celebrations of Ferroviário de Maputo was civil engineer and Executive Director of the company, Anísio Baimha, who also praised the Club's managers in the search for solutions to solve the demand of the needs with which the association is struggling.



O Administrador Executivo do Clube CFvM, Anísio Bainha reconheceu não ser tarefa fácil gerir todo o património que o Clube Ferroviário de Maputo dispõe, mas ao mesmo tempo o Administrador refere que mesmo dentro da escassez de recursos financeiros, a colectividade deve buscar soluções internas para reverter o quadro.

– O Clube Ferroviário de Maputo tem 97 anos, e faltam apenas três para o seu Centenário. É um momento ímpar para um Clube com muita história no País. O CFvM representa uma imagem transcendente dentro da nossa sociedade, não apenas pela componente desportiva que lhe é característica, mas, sobretudo, pela história social e cultural que emanam de si. É o maior clube de Moçambique, e essa grandeza deve, em algum momento, fazer-se sentir. Como? Buscando soluções extras que podem ser mais-valias, nomeadamente, parceiros e um pouco disto que estamos a vivenciar, que é usar o seu património como uma fonte de renda. Nesta data especial quero dedicar os maiores votos para que, até ao Centenário, tenhamos um Clube vencedor, a todos os níveis”, vaticinou Anísio Bainha. 🚩

Director Anísio Bainha acknowledged that it is not an easy task to manage all the assets that the Clube Ferroviário de Maputo has at its disposal, but at the same time the Director said that even with limited financial resources, the community should seek internal solutions to reverse the situation.

– Clube Ferroviário de Maputo is 97 years old, and only three years away from its Centennial. It is a unique moment for a Club with a lot of history in the Country. CFvM represents a transcendent image within our society, not only for the sporting component that is characteristic, but above all, for the social and cultural history emanating from it. It is the biggest Club in Mozambique, and that greatness must, at some point, be felt. How? By seeking extra solutions that can be added value, namely partners and a little of what we are experiencing, which is using its heritage as a source of income. On this special date I want to dedicate my best wishes that, until the Centennial, we have a winning Club, at all levels”, stated Anísio Bainha. 🚩



Óscar de Carvalho, ex-Presidente do Clube

“O Clube deve pautar pela modernização”

Óscar de Carvalho, former President of the Club

“Club must be guided by modernisation”

Durante dois anos, de 1977 a 1979, o engenheiro Óscar de Carvalho liderou o Clube Ferroviário de Maputo. Foi um período de seca do Clube em termos de resultados desportivos nacionais, mas preparou o terreno para o primeiro título nacional de futebol conquistado pelo Ferroviário, em 1982. Por isso, o reencontro, nas festividades dos 97 anos do Clube com os antigos atletas serviu para recordar alguns momentos vividos na época e idealizar o novo Ferroviário.

– “Poder reencontrar alguns dos meus antigos jogadores e colegas foi reactivar memórias. Fui Presidente do Clube numa fase ambivalente, mas o que importa é ver abordar coisas positivas, que foram tantas. O Ferroviário de Maputo não é um clube qualquer, é um gigante que tem uma importância incalculável na vida dos moçambicanos, não apenas aqueles que tiveram ou têm uma ligação directa com a agremiação. Transcende a uma simples imaginação. Estou feliz que o Clube esteja a seguir o caminho bom, mas a minha opinião é que a colectividade deve ser mais moderna. Não estou feliz por ver a relva sintética já gasta no Estádio da Machava. Porque não se remove? Em algum momento começo a pensar que não há investimento na equipa principal de futebol, corremos o risco de perder mais posições para os clubes do Moçambola que vêm atrás da equipa”, observou o engenheiro. ▲

For two years, from 1977 to 1979, the engineer Óscar de Carvalho led Clube Ferroviário de Maputo. It was a dry period for the Club in terms of national sporting results, but it prepared the ground for the first national football title won by Ferroviário, in 1982. Therefore, the reunion, in the festivities of the Club’s 97th anniversary with the former athletes was an opportunity to remember some of the moments lived at that time and to envision the new Ferroviário.

– “Being able to meet up again with some of my former players and colleagues was to revive memories. I was President of the Club in an ambivalent phase, but what matters is to see positive things happening, which were so many. Ferroviário de Maputo is not just any club, it is a giant that has an immeasurable importance in the lives of Mozambicans, not only those who had or have a direct connection with the association. It transcends mere imagination. I am happy that the Club is following the right path, but my opinion is that the association should be more modern. I am not happy to see the worn out synthetic turf at Machava Stadium. Why isn’t it removed? At some point I begin to think that if there is no investment in the main football team, we run the risk of losing more positions to the Moçambola clubs that came after the team,” noted the engineer. ▲



Regresso do Ciclismo: “É uma data especial para nós” revela Francisco Sucena

Francisco “Chico” Sucena é um nome incontornável do ciclismo nacional e em particular do Clube Ferroviário de Maputo. Filho de um antigo dirigente da modalidade no Clube, Horácio Sucena, Chico, tem a missão de resgatar a modalidade que foi um sucesso nos anos passados antes de entrar em decadência. Por isso, voltar a pedalar em pleno no Estádio da Machava e na data dos 97 anos é algo de fascinante que só cativa para um rápido regresso da modalidade.

– “A demonstração que se deu é sinal de que o regresso está para breve. Fiquei com uma sensação de ter recuado uns tantos anos quando em tempos de intervalo de jogos, com o Estádio lotado, andávamos aqui às voltas com as nossas bicicletas. Foi um momento especial. Acredito que, com o envolvimento de todos, voltaremos a ter aqui tardes de muito ciclismo. É para isso que estamos a trabalhar e espero que seja para breve”, venceu Sucena que foi uma das figuras notáveis nos anos 90 nos grandes circuitos da capital, em particular no Circuito Zambi.

The Return of Cycling: “It’s a special date for us” reveals Francisco Sucena

Francisco “Chico” Sucena is an inevitable name in national cycling and in particular at Clube Ferroviário de Maputo. Son of a former manager of the sport in the Club, Horácio Sucena, Chico, has the mission of rescuing the sport that was a success in the past years before entering in decadence. For this reason, to return to cycling in full gear at Machava Stadium and on its 97th birthday is something fascinating that only captivates for a quick return of the sport. – “The demonstration that took place is a sign that the return is coming soon. It gave me the feeling that I had gone back many years to when we rode our bikes around the stadium at half-time, when the stadium was packed. It was a special moment. I believe that, with everyone’s involvement, we will again have afternoons of great cycling here. That is what we are working for, and I hope it will be soon,” said Sucena, who was one of the outstanding personalities in the 90’s on the great circuits in the capital, particularly on the Zambi Circuit.



A CAMINHO DO CENTENÁRIO DO CLUBE FERROVIÁRIO DE MAPUTO

Verde de esperança – a visão do Eng. Teodomiro Ângelo

TOWARDS THE CENTENNIAL OF CLUBE FERROVIÁRIO DE MAPUTO

Green of hope - the vision of Eng. Teodomiro Ângelo

Por Gilberto Eduardo

Eng. Teodomiro Ângelo perfila como o 11.º Presidente da história recente do Clube Ferroviário de Maputo, CFvM, numa vitrina restrita onde se destacam outros grandes nomes que asseguraram, contribuíram para a edificação e consolidação da história dos “locomotivas” da capital, entre os quais, Mateus Paulo Mabombo (75/77); Óscar de Carvalho (77/79-82); Mário Wilson (83/86); Ilídio Dinis (88/90); João

By Gilberto Eduardo

Teodomiro Ângelo stands out as the 11th President in the recent history of Clube Ferroviário Maputo, CFvM. In a restricted showcase where other great names stand out, who contributed to building and consolidation of the history of the “locomotives” of the capital, among them, Mateus Paulo Mabombo (75/77); Óscar de Carvalho (77/79-82); Mário Wilson (83/86); Ilídio Dinis (88/90); João Azinheira Filipe (90/92); Miguel

Azinhena Filipe (90/92); Miguel Matabel (92/2002); Boaventura Chirindza (2002/8); Osório de Sales Lucas (2008/10); Adelino Mesquita (2010/12); António Bié (2012/15); Sancho Quipiço (2015/19).

O actual dirigente, cujo mandato iniciara oficialmente a 10 de Agosto de 2019, poderá ser o corta-fita da grande efemérida do CFvM, que, a 13 de Outubro de 2024, atinge uma marca redonda com o seu centenário. É vislumbrando esta marca que Teodomiro Ângelo passa em revista os seus ainda virgens anos como dirigente máximo do maior clube de Moçambique e os desafios do presente e do futuro que se colocam e que precisam, como é de praxe, da sua intervenção.

Quase um ano e meio desde que assumira a Direcção do Clube Ferroviário de Maputo, o nível de cumprimento dos objectivos, a avaliar pelas palavras do seu engenheiro, é satisfatório e com um longo caminho por percorrer.

Em viva voz

– “Saudações a todos os atletas, técnicos, trabalhadores, sócios e simpatizantes do Clube Ferroviário de Maputo. Volvidos cerca de um ano e meio desde que assumimos os destinos do Ferroviário, atendendo a que tomámos posse a 10 de Agosto de 2019, posso dizer que seguimos fielmente aquilo que foi o conteúdo do manifesto eleitoral. Alencamos três principais pilares, designadamente, procurar manter ou tornar o Clube Ferroviário bem posicionado naquilo que vem sendo a sua tradição ao longo dos 100 anos: uma marca africana e vencedora; procurar tornar o clube ainda mais eclético. Nós começámos com oito modalidades e esperamos que, até ao fim do mandato, tenhamos 14 modalidades. Portanto, serão incrementadas mais seis. Por outro lado, nós colocamos um desafio de modernizar o clube desde as suas infraestruturas, passando pelos seus procedimentos administrativos e financeiros até tornar a agremiação mais rentável. Melhores avaliações poderão fazer as pessoas que estão do lado de fora, mas nós, em conjunto, que servimos o Clube, temos estado a perseguir estes objectivos” explica o também Director Ferroviário dos CFM.

– “Assim de imediato, procurámos conferir ao clube alguma dinâmica empresarial, ou seja, procurar tornar o clube numa empresa a partir da reformulação da Direcção Executiva substituída por uma Secretária Geral [Ivone Buque], assistida pelos departamentos de

Matabel (92/2002); Boaventura Chirindza (2002/8); Osório de Sales Lucas (2008/10); Adelino Mesquita (2010/12); António Bié (2012/15); Sancho Quipiço (2015/19).

The current leader, Eng. Teodomiro Ângelo whose mandate officially began on August 10, 2019, may be the one officiating the ribbon-cutting ceremony during the occasion of the memorable centenary milestone of the CFvM, on October 13, 2024. It is with this in mind that he reviews his debut as head of the largest club in Mozambique as well as the present and future challenges that lie ahead and that need, as usual, his intervention.

Almost a year and a half since he took over the management of Clube Ferroviário de Maputo, the level of achievement of the objectives, judging by the words of the engineer, is satisfactory and with a long way to go.

Out load

– “Greetings to all the athletes, coaches, workers, members and supporters of Clube Ferroviário de Maputo. After about a year and a half since we took over the destiny of Ferroviário, given that we took office on August 10, 2019, I can say that we have faithfully been following the content of the election manifesto. We listed three main pillars, namely, to seek to maintain or make Clube Ferroviário well positioned in what has been its tradition over 100 years: an African and winning brand; to seek to make the club even more eclectic. We started with eight sports categories, and we hope that, by the end of our mandate, we will have 14 categories. Therefore, six more will be added. On the other hand, we have set ourselves the challenge of modernizing the club from its infrastructure, through its administrative and financial procedures, to making it more profitable. Better evaluations can be made by those on the outside, but we, together, who serve the Club, have been pursuing these goals” explains the also Director of CFM’s Ferroviário.

–” Thus, at once we sought to give the Club some entrepreneurial dynamics, that is, to seek to turn the Club into a company starting with the redesign of the Executive Board replaced by a General Secretary [Ivone Buque], assisted by the departments of Communication and Image, Finance, Human Resources, UGEA or Security. Therefore, we are trying to render



“Procurámos que a gestão do Clube se configurasse de um modo empresarial. Estamos a conseguir lograr esse objectivo, tanto que já temos passos visíveis e palpáveis.”

Comunicação e Imagem, Finanças, Recursos Humanos, UGEA ou Segurança. Portanto, procurámos que a gestão do Clube se configurasse de um modo empresarial. Estamos a conseguir lograr esse objectivo, tanto que já temos passos visíveis e palpáveis. Temos igualmente procurado rentabilizar os espaços do clube e, infelizmente, o surto da pandemia da Covid-19 veio esfriar este feito, mas, mesmo assim, procuramos sempre reformular os termos e as condições para o arrendamento e exploração de espaços. Temos novos parceiros para as áreas de restauração, ginástica e cultura. Por outro lado, e com o pouco dinheiro que temos tido, vimos a necessidade de melhorarmos as infraestruturas. Pouco a pouco, vamos materializando este aspecto, contando com uma pequena estrutura multifuncional já montada para assegurar a manutenção das instalações do Clube, como electricistas, canalizadores, pedreiros e carpinteiros. Procuramos manter boas relações com todos os clubes, pautando-nos sempre pela honestidade que nos caracteriza. De igual modo, há um desafio enorme que perseguimos que é o de

the Club’s management business-like. We are achieving that goal, so much so that we already have visible and tangible results. We have also tried to make the Club’s spaces profitable and, unfortunately, the outbreak of the Covid-19 pandemic has slowed down this achievement, but, even so, we are always trying to redraw the terms and conditions for the renting and exploration of spaces. We have new partners for the restaurant, gym, and cultural areas. On the other hand, and with the little money we have had, we saw the need to improve the infrastructures. Little by little we are materialising this aspect, having a small multifunctional structure already set up to ensure the maintenance of the Club’s facilities, such as electricians, plumbers, bricklayers, and carpenters. We try to maintain good relations with all the clubs, always guided by the honesty that characterises us. There is also an enormous challenge that we are pursuing, which is to try to reduce our debts with various suppliers. We took over the Club and were left with a debt of 24 million meticaís and today, with some pride, we



“We tried to make the Club’s management business-like. We are achieving that goal, so much so that we already have visible and tangible results.

tentarmos reduzir as dívidas com vários fornecedores. Tomámos o Clube, ficámos com a dívida de 24 milhões de meticais e, hoje, com algum orgulho estamos a dever 11 milhões de meticais, tendo pago 13 milhões. É algo resultante de uma gestão criteriosa, pelo que queremos baixar ainda mais. Ao mesmo tempo, procuramos também ter a situação regularizada em termos de INSS E IRPS e estamos bem nesses aspectos. Estamos aposentando os nossos trabalhadores que tanto do seu empenho deram ao Clube, reconhecemos e agradecemos aqui em viva voz. Reconhecemos que é preciso dar espaço a novos trabalhadores e dar descanso merecido a essas pessoas que tanto contribuíram para as alegrias do Clube Ferroviário de Maputo”, frisou.

Nos grandes clubes, os trabalhos medem-se pelos resultados desportivos. No seu ano de estreia, a equipa principal de Futebol terminou em 3º lugar no Moçambola, tendo as duas equipas séniores masculina e feminina conseguido um feito inédito em África, o de qualificar-se para o Basketball Africa League e revalidar o título de campeã africana, respectivamente. Mas

only owe 11 million meticais, having already paid 13 million. This is the result of careful management, so we want to reduce it even more. At the same time, we are also trying to have the situation settled in terms of INSS and IRPS and we are doing well in these regards. We are retiring our workers who have given so much of their commitment to the Club, and we acknowledge and thank them here in person. We recognize that it is necessary to make room for new workers and give well deserved rest to these people who have contributed so much to the joys of Clube Ferroviário de Maputo,” she stressed.

At the major clubs, work is measured by sporting results. In its debut year, the senior football team finished third in Moçambola, and the two senior men’s and women’s teams achieved an unprecedented feat in Africa, qualifying for the Basketball Africa League and revalidating the title of African champion, respectively. But what is missing for the return to the glories of the national title in football (opium of the people) that has eluded us since 2015?



o que falta para o regresso às glórias do título nacional em futebol (ópio do povo) que foge desde 2015?

– “Muito trabalho. Quando entrámos, a equipa de futebol estava na nona posição e terminámos o Moçambola na terceira posição e fomos finalistas vencidos da Taça de Moçambique. Não foi ao acaso e sim devido ao trabalho de equipa. O nosso foco deve estar centrado na formação para alimentar as equipas principais. A política interna de contratações é que contratemos jogadores apenas para algumas posições em que o Clube tenha défice de formação. Temos estado a fazer o trabalho e auguramos os lugares cimeiros no Moçambola. Muita pena que a nossa Direcção esteja a ser marcada sobejamente pela Covid-19, sem praticamente competições.

Estamos cientes da responsabilidade que nos é imposta pelos resultados alcançados pelas nossas duas equipas de basquetebol. A estratégia passa por procurar caminhos que nos deixem numa situação de vencedores ou, na pior das hipóteses, sempre participar das competições africanas. Estamos empenhados em procurar melhorar as infraestruturas para a prática de basquetebol. Com alguma brevidade, teremos os campos de jogos melhorados, não naquela dimensão que esperamos no início do mandato que era a de construção dum pavilhão multiusos [os patrocinadores ficaram retraídos com a Covid-19]. Como Direcção, estamos preocupados. Vamos fazer a reparação para a prática aceitável do basquetebol”. ▲

– “A lot of work. When we started, the football team was in ninth position, and we finished the National Football League Championship (Moçambola) in third position and only lost in the final of the Mozambican Cup Tournament. This was not by chance but due to teamwork. Our focus should be on training to strengthen the main teams. The contracting policy is that we only recruit players for some positions in which the Club has a deficit. We have been doing the job and our aim is to occupy the topmost positions in the League. It is however to be regretted that our management has been affected by Covid-19, with practically no competitions being held.

We are aware of the responsibility imposed on us by the results achieved by our two basketball teams. The strategy is to look for ways that will leave us in a winning and to always participate in African competitions. We are committed to trying to improve the infrastructure for basketball practice. We will soon have the playing fields improved, but not to the extent we expected at the beginning of the mandate, which was the construction of a multi-purpose sports pavillion [the sponsors backtraced due to Covid-19]. As a Board, we are concerned. We will do the repairs for the acceptable practice of basketball”. ▲



Ferrovário da Beira anima festa na fase de grupos

Ferrovário da Beira livens up the party in the group phase

Foi emocionante a participação da equipa sénior masculina de basquetebol do Clube Ferrovário da Beira na milionária 2ª edição da Liga Africana de Basquetebol, BAL, cuja segunda edição com concentração da Conferência Sahara, decorreu em Dakar, no Senegal, em Março passado.

It was an exciting participation of the senior men's basketball team of Clube Ferrovário da Beira in the millionaire 2nd edition of the African Basketball League, BAL, whose second edition with concentration of the Sahara Conference, took place in Dakar, Senegal last March.

Por Gilberto Eduardo

Os anfitriões do Dakar University Clube, os tunisinos da US Monastir, os marroquinos da AS Salé, os ruandeses do Rwanda Energy Group e, finalmente, dos Conacri, Seydou Legacy, eram os adversários do Ferroviário da Beira nesta fase de Grupos que apurava os primeiros três para a fase final marcada para Ruan-da, em Maio do ano corrente.

O Ferroviário da Beira lutou pela transição para os quartos-de-final da BAL, numa presença cujos resultados, embora não tenham sido favoráveis, foram impróprios para cardíacos, nomeadamente, com US Monastir, por 77-71, AS Salé Marrocos, por 95-84, Seydou Legacy, por 90-74 e com Rwanda Energy Group, por 94-89.

A única vitória da turma moçambicana aconteceu diante dos anfitriões, Dakar University Clube (DUC), por, 98-92. Isto significou terminar a prova em antepenúltimo lugar, ou seja, na quinta posição na fase de grupos, uma posição que estava fora das cogitações da Direcção “locomotiva” na voz do seu vice-presidente do Clube Ferroviário da Beira para a área do basquetebol, Carlos Crespim, tendo o mesmo reconhecido que o objectivo foi beliscado, mas que o orgulho nacional se manteve evidente.

“Saímos muito cedo da prova, mas contra factos não há argumentos. Estávamos num grupo difícil, dissemos isso desde o primeiro momento, mas mesmo assim tínhamos a obrigação de fazer melhor e penso que tentámos ser melhores, mas os adversários tiveram melhor desempenho que nós. Esta participação do Ferroviário da Beira na *Basketball Africa League* (BAL) representou uma responsabilidade muito grande para o Clube porque tivemos em mente uma série de frentes em defesa. Por um lado, do interesse do país, mas por outro lado, também do próprio Clube e da cidade da Beira, que é uma urbe muito apaixonada pelo basquetebol. Defendemos não apenas os interesses da cidade, da província e do país, mas também do nosso patrocinador, a empresa Portos e Caminhos-de-Ferro de Moçambique (CFM-EP) que é a única contrapartida em que nos podemos apoiar. É certamente parte da nossa imagem ter uma notoriedade muito grande no plano internacional, mas com produção de resultados”, descreveu Crespim, cujo feito de participação, em termos desportivos, era assegurar lugares de destaque mesmo diante das dificuldades internas.

By Gilberto Eduardo

The hosts of Dakar University Club, the Tuni-sians of US Monastir, the Moroccans of AS Salé, the Rwandans of Rwanda Energy Group and, finally, of Conakry, Seydou Legacy, were the opponents of Ferroviário da Beira in this Group stage that qualified the first three for the final phase scheduled for Rwanda, in May of this year.

Ferroviario da Beira fought their way through to the quarter-finals of BAL, in a presence whose re-sults, although not favorable, were unfit for those with heart problems, namely, with US Monastir, by 77-71, AS Salé Morocco, by 95-84, Seydou Legacy, by 90-74 and with Rwanda Energy Group, by 94-89.

The only victory of the Mozambican team hap-pened against the hosts, Dakar University Club (DUC), by 98-92. This meant finishing the competi-tion in second to last place, that is, in the fifth posi-tion in the group stage, a position that was beyond the plans of the “locomotive” management, accord-ing to Carlos Crespim, Clube Ferroviário da Beira’s vice-president for basketball. Crespim acknowledged that the goal was belittled, but that national pride re-mained evident.

“We left the competition very early, but there are no arguments against facts. We were in a difficult group, we said that from the first moment, but even so we had the obligation to do better and I think we tried to be better, but our opponents performed bet-ter than us. The Ferroviário da Beira’s participation in the Basketball Africa League (BAL) represented a very big responsibility for the Club, because we had in mind a series of fronts to defend. On one hand, the interests of the country, but on the other, also those of the Club itself and of the city of Beira, which is a city very passionate about basketball. We defend not only the interests of the city, province and country, but also those of our sponsor, the company Portos e Caminhos-de-Ferro de Moçambique (CFM-EP), which is the only counterpart we can support. It is certainly part of our image to have a great notoriety at the international level, but with the production of results”, described Crespim, whose participation achievement, in sporting terms, was to ensure promi-nent places even in the face of internal difficulties.



Apesar da dedicação e devoção, restou ocupar o 5º lugar

“O objectivo era garantir os primeiros quatro lugares que permitissem o acesso à final no Ruanda. Não foi possível, perdemos a oportunidade porque adversários directos foram melhores do que nós. Infelizmente, ficámos em quinto lugar na fase de grupos, não nos revemos com a posição, mas creio que todo o mundo viu que disputámos todos os jogos com dedicação e devoção a pensar, não só em nós, mas em todo o povo moçambicano. Como disse antes, infelizmente, no plano competitivo nacional não ajudou muito no processo de preparação e rodagem da equipa. Não conseguimos fazer nenhum jogo de preparação porque a cidade da Beira estava a debater-se com restrições e, além do mais, a situação da Covid-19 não ajudou muito na preparação mais recomendada da equipa para esta competição”.

Para a segunda edição, o figurino de disputa sofreu profundas alterações, o que também mereceu observação pelo interlocutor.

“Sabíamos que o Ferroviário de Maputo teve uma prestação muito boa na primeira Edição da BAL. No entanto, este ano o figurino mudou, já não é o mesmo que o Ferroviário teve na época passada, em que não havia este intervalo. As equipas iam na fase de apuramento e depois transitavam de forma directa para a fase final. Nós tivemos duas fases de apuramento em Joanesburgo. Independentemente de tudo, a equipa trabalhou sempre com sentido de termos a capacidade de superar todas as adversidades.

Recorde-se que o Ferroviário tinha na sua estrutura jogadores estrangeiros contratados para fazer face a esta janela, nomeadamente, William Perry, Jermel Kennedy, Randy Ozoemena Onwusor e Prince Orizu, contratados para reforçar o plantel dos “Locomotivas” do Chiveve. Estes se juntaram aos restantes oito nacionais para fazer face aos objectivos definidos.

Nas qualificações africanas pelo Grupo F da Divisão Este de acesso à BAL, na sua segunda edição, o Ferroviário da Beira terminou em segundo lugar a participação na prova que decorreu, em Setembro, na cidade sul-africana de Joanesburgo. Foi esta posição que permitiu à turma dos “Locomotivas” do Chiveve ocupar a última vaga das duas abertas para esta região para a disputa da derradeira fase que dá entrada à fase final BAL,



Despite their dedication and devotion, they ended up in 5th place

“The goal was to secure the first four places that would allow access to the final in Rwanda. It was not possible, we lost the opportunity because direct opponents were better than us. Unfortunately, we finished fifth in the group stage, we don't like the position, but I think the whole world saw that we played all the games with dedication and devotion, thinking not only of ourselves but of all the Mozambican people. As I said before, unfortunately, the national competitive plan didn't help much in the process of preparation and training of the team. We didn't manage to play any preparation games because the city of Beira was struggling with restrictions and, besides that, the Covid-19 situation didn't help much in the more recommended preparation of the team for this competition”.

For the second edition, the competition model underwent profound changes, which also merited comment from the spokesman.

“We knew that Ferroviário de Maputo had a very



que volta a ser no Ruanda, no próximo ano.

Na sua trajetória para a qualificação à BAL, o Ferroviário da Beira perdeu com a Cape Town Tigers da África do Sul por 86-86 e venceu o conjunto zambiano de Matero Magics, por, 81-51, e Roche Bois Warriors, das Maurícias, por, 132-36, respectivamente.

Estrutura remodelada

Depois de quase dois anos de “aparente apagão” no basquetebol, o Ferroviário da Beira, finalmente, reapercebeu em grande com um investimento robusto.

“Foi um plano bem estruturado pela Direcção e não apenas por mim como vice-presidente do clube. Tivemos duas más épocas anteriores, quer no plano nacional como no internacional, onde não produzimos resultados que permitissem com que a equipa participasse nas competições internacionais. Achámos por bem reestruturar todo o departamento de basquetebol, que passava pela contração de um novo coordenador técnico e, depois, definirmos linhas muito estratégicas para que conseguíssemos resultados de forma imediata. De um conjunto de currículos que analisámos, chegámos à conclusão de que o melhor seria o regresso do espanhol Luiz Hernandez, que é um treinador que trabalhou connosco e trouxe resultados muito satisfatórios

good performance in the first edition of BAL. However, this year the model has changed, it is no longer the same as Ferroviário had last season, in which this break didn’t exist. The teams went through the qualifying round and then went directly to the final round. We had two qualifying phases in Johannesburg. Regardless of everything, the team always worked in order to have the capacity to overcome all adversities.

It should be remembered that Ferroviário had in its structure foreign players hired to face this window, namely, William Perry, Jermel Kennedy, Randy Ozoemena Onwusor and Prince Orizu, hired to reinforce the squad of the “Locomotives” of Chiveve. They join the remaining eight national teams to meet their objectives.

In the African qualifications for Group F of the East Division, in its second edition, Ferroviário da Beira finished second in the competition that took place, in September, in the South African city of Johannesburg. It was this place that allowed the “Locomotives” of Chiveve to occupy the last spot of the two open to this region for the dispute of the last phase that gives entry to the final stage of BAL, which will again be in Rwanda, next year.

On their way to qualifying for BAL, Ferroviário da Beira lost to Cape Town Tigers of South Africa by 86-86 and beat Zambian Matero Magics, by, 81-51, and Roche Bois Warriors of Mauritius, by, 132-36, respectively.

Redesigned structure

After almost two years of an “apparent blackout” in basketball, Ferroviário da Beira has finally re-emerged in a big way with a hefty investment.

“It was a well-structured plan by the Board and not just by me as vice-president of the club. We had two previous bad seasons, both nationally and internationally, where we didn’t produce results that would allow the team to participate in international competitions. We thought it was a good idea to restructure the whole basketball department, which included hiring a new technical coordinator and then defining very strategic lines so that we could get results immediately. From a set of CVs we analyzed, we came to the conclusion that the best would be the return of Luiz Hernandez, a Spanish coach who has worked with us and brought very satisfactory results for two reasons:

por duas razões: tem uma afinidade muito grande com Moçambique e é conhecedor do basquetebol nacional e também tem uma relação muito forte com o basquetebol noutras paragens. Isso permitiu a sua contratação. Definimos o que haveríamos de fazer, como seja a reestruturação e reorganização que focamos no quadro técnico e área de formação. Pretendemos produzir talentos dentro do Clube para alimentar a Alta Competição”, frisa Carlos Crespim, que falou do apoio recebido de vários quadrantes, sobretudo do patrono do Clube.

“Ao CFM, em particular, o nosso agradecimento pela forma carinhosa como tem acompanhado as intenções do Clube Ferroviário da Beira. Deitaremos o suor no campo para que os resultados aconteçam e os objectivos sejam atingidos de forma integral”, concluiu Crespim. 🚩

he has a great affinity with Mozambique and knows the national basketball and also has a very strong relationship with basketball in other parts of the world. This led to his contracting. We defined what we had to do, such as the restructuring and reorganisation that we focused on the technical staff and training area. We intend to develop talent within the Club to feed the High Competition”, emphasized Carlos Crespim, who spoke of the support received from various sources, especially from the Club’s patron.

“To CFM, in particular, our thanks for the caring way they have accompanied the intentions of Clube Ferroviário da Beira. We will give our sweat on the field so that the results happen, and the objectives are fully achieved”, concluded Crespim. 🚩

Locomotivas do Chiveve vingam-se da BAL e vencem Nacional

Só mesmo a Liga Mozal para curar as mazelas trazidas da Liga Africana de Basquetebol. Ainda estavam patentes as feridas que a equipa do Ferroviário da Beira sofrera em Dakar, na Conferência Sahara, para o apuramento à fase final da BAL, em Ruanda. Com um estrondo falhanço para esta etapa final que seria reservada para as restritas oito melhores equipas continentais, após ficar em antepenúltimo lugar, no meio de seis equipas, na fase de Grupos, a competição doméstica seria a salvação para a equipa de Luiz Hernandez voltar a sorrir. Num nacional bastante equilibrado, o Ferroviário da Beira fez o pleno nesta competição, acabando por conquistar o seu terceiro nacional. Aliás, desde 2017 que o Ferroviário da Beira não vencia esta competição que estava na posse do seu homónimo de Maputo. Curiosamente, os dois Ferroviários foram os epicentros da final que decorreu em Março último no Pavilhão da Mxaxaquene, com os “Locomotivas” do Chiveve a vencerem a contenda por 3-0, isto é, os três jogos melhores de 5 que seriam estas play-offs da final.

Em resumo, esta vitória confere ao Ferroviário da Beira o direito de disputar as eliminatórias da próxima edição da Basketball Africa League.

Chiveve locomotives take revenge on BAL and win National League Championship

Only the Mozal League could heal the wounds brought back from the African Basketball League. The wounds that the Ferroviário da Beira team had suffered in Dakar, in the Sahara Conference, to qualify for the final stage of BAL, in Rwanda, were still visible. With a resounding failure for this final stage that would be reserved for the restricted eight best continental teams, after finishing second-bottom, in the middle of six teams, in the Group stage, the domestic competition would be the salvation for Luiz Hernandez’s team to smile again.

In a very balanced national competition, Ferroviário da Beira did its best in this competition, conquering its third national championship. In fact, since 2017, Ferroviário da Beira hadn’t won this competition, which was held by its counterpart from Maputo. Curiously, the two Ferroviários were the epicentres of the final that took place last March at the Mxaxaquene Pavilion, with the “Locomotives” of Chiveve winning the tussle 3-0, that is, the three best-of-5 games that would be these play-offs of the final.

In short, this victory gives Ferroviário da Beira the right to compete in the play-offs of the next edition of the Basketball Africa League.



1992 – 2002:

Vénia aos 10 anos de glórias da presidência de Miguel Matavel

1992 – 2002:

Tribute to the 10-year glories of Miguel Matavel's presidency

Por Gilberto Eduardo

O sucesso ou fracasso de qualquer instituição depende, em grande medida, das acções dos seus líderes. São os líderes que encabeçam grande ou pequeno número de colaboradores que, às instruções do seu chefe máximo, desenvolvem satisfatória ou negativamente as orientações nelas emanadas. Tudo depende da forma como se desenvolve a convivência no seio da organização. Quando a equipa é funcional, tudo o resto também flui e foi assim a presidência do engenheiro Miguel Matavel na sua passagem como presidente do Clube Ferroviário de Maputo. O seu reinado durou 10 anos, marcados essencialmente pela mudança profunda de paradigma de gestão do Clube Ferroviário de Maputo, o que culminou, entre vários títulos conquistados e dezenas de troféus nas diferentes modalidades movimentadas, com a façanha e memorável primeira presença de uma equipa moçambicana na fase de Grupos da Liga dos Campões Africanos.

Antigo jogador do histórico 1º de Maio dos Mata-teus e companhia, Miguel Matavel desde cedo que se mostrou desportista de gema pelo que a sua entrada na estrutura administrativa do Clube Ferroviário de Maputo seria de agregar valores e ajudar a alavancar um monstro que precisava de acordar e definitivamente assumir o seu lugar de gigante de Moçambique e de África.

Início em alta

Em 1992 chega ao Clube Ferroviário de Maputo vindo de Nampula e logo integrou numa direcção sob a liderança do também antigo Presidente (a título póstumo) da colectividade, o engenheiro, Azinheira Filipe. A sua entrada coincide numa altura marcante do Ferroviário de Maputo, do grande “monstro sagrado” Mário Esteves Coluna, que disputava a primeira edição da então Taça Nelson Mandela, disputada pelos segundos classificados dos principais campeonatos nacionais dos países africanos. Das peripécias memoráveis desta época onde o Ferroviário teve que ombrear com os grandes colossos até chegar às meias-finais da CAF CUP, destaca-se, depois de ter passado a eliminatória com Linere FC de Lesotho, o difícil jogo no Estádio da Machava com os angolanos da Sagrada Esperança, cujo resultado ficou em 3-2, a favor do Ferroviário. Na

By Gilberto Eduardo

The success or failure of any institution depends to a large extent on the actions of its leaders. It is the leaders who manage large or small numbers of employees who, on the instructions of their top leader, satisfactorily or negatively execute the guidelines issued from above. Everything depends on how harmonious the relations are within the organization. When the team is functional, everything else also flows smoothly and that was the way it was during the presidency of engineer Miguel Matabel during his time as president of Clube Ferroviário de Maputo. His reign lasted for 10 years, which were marked essentially by the profound change in the management paradigm of Clube Ferroviário de Maputo and culminating in, amongst other things, the conquest of various titles and dozens of trophies in the different sports and the memorable first-ever presence of a Mozambican team in the Group Stage of the League of African Football Champions.

A former player of the historical Clube 1º de Maio of Matateus, et al, Miguel Matabel showed to be a sportsman from an early age. Thus, his entry into the administrative structure of Clube Ferroviário de Maputo would add values and help to leverage a monster that needed to wake up and definitely take its place as a giant of Mozambique and Africa.

A resounding beginning

In 1992, he arrived at Clube Ferroviário de Maputo from Nampula and soon joined the management under the leadership of the former President of the institution, the late engineer Azinheira Filipe. His entry coincided with a remarkable time for Ferroviário de Maputo, the team of the great “sacred monster” Mário Esteves Coluna, the coach of a team that was competing in the first edition of the Nelson Mandela Cup, disputed by the runners-up of the main national championships of the African countries. One of the memorable events of that season was when Ferroviário had to face the great giants to reach the CAF CUP semi-finals in a difficult match played at Machava Stadium against Angolan Sagrada Esperança, which ended in a 3-2 win in Ferroviário’s favor. In the second leg, in Lunda Norte, the “Locomotives”



segunda mão, em Lunda Norte, os “Locomotivas” conseguiram assegurar um empate que lhes possibilitou a ida para a outra fase.

Seguiu-se o campeão costa marfinense, o ASC Gagnoa, o qual o Ferroviário voltou a não deixar os seus créditos por mãos alheias, batendo os marfinenses em sua casa por 2-0, o que premeditou a Félix Houphouët Boigny, então presidente da Costa do Marfim, cedesse o seu avião privado à delegação costa-marfinense para Maputo como elemento adicional e motivacional para o jogo da segunda mão. O Estádio da Machava foi o inferno e o Ferroviário voltou a triunfar, agora com a vitória de 3-1. Com um agregado de 5-1, os “locomotivas” transitavam para as meias-finais da competição onde viriam a cair através de grandes penalidades (3-4) aos pés dos ugandeses do Nakivubo Villa SC.

–“Em termos administrativos e o seu poder de gerir o grupo, o engenheiro Matavel foi o maquinista daquele imbondeiro que era o Ferroviário. Muito conversador,

managed to secure a draw that allowed them to go through to the next round.

Next up were the Ivorian champions, ASC Gagnoa, in which Ferroviário again did not disappoint, beating the Ivorians in their home ground by 2-0, which made Félix Houphouët Boigny, then president of Côte d’Ivoire, lend his private plane to the Ivorian delegation to Maputo as an additional motivational element for the second leg. Machava Stadium was hell and Ferroviário triumphed again, this time with a 3-1 win. With aggregate score of 5-1, the “locomotivas” moved on to the semi-finals of the competition when they lost through penalty kicks (3-4) to the Ugandans of Nakivubo Villa SC

–”In administrative terms and due to his capacity to manage the group, engineer Matavel was the driver of that baobab that was the Ferroviário. He was very conversational, both with the athletes as well as with his management colleagues. At the time,

tanto com os atletas assim como com os colegas de Direcção. Na época, as equipas eram tão conservadoras e ele foi buscar mais tarde o treinador do Costa do Sol, Arnaldo Salvado. Salvado era quase um filho do Costa do Sol e era impensável que viesse ao Ferroviário. Nesta revolução em andamento e a acompanhar o Arnaldo, veio também a sua coqueluche, que tinha sido o melhor jogador da época, o Jojó. A este também juntou o Lázaro, que veio formar a dupla com Zabo. Ainda no mandato dele foi buscar o melhor jogador da Suazilândia (eSwatini) o moçambicano, Tchaka-Tchaka. Portanto, fez uma equipa de carisma africana com altos voos. Sob a sua gestão, o Ferroviário ganhou consecutivamente quatro títulos nacionais”, recorda o actual Director Desportivo do Clube Ferroviário de Maputo, Isidro Amade, que tendo feito parte das sucessivas direcções do Clube, lembra com satisfação os anos de ribalta do Ferroviário.

Entrada para a Liga dos Campeões Africanos

O ano de 1997 ficará para sempre patente na história recente do Clube. O Ferroviário de Arnaldo Salvado tornara-se na primeira equipa moçambicana a entrar para a fase de Grupos da recém-introduzida Liga dos Campeões Africanos.

Sob sua liderança, o Ferroviário montou uma das melhores *dream teams* de sempre e temível internamente, com nomes como, Manuel, Arão, Nelito, Horácio, Palma Pinto, Tembe, Danito I, Danito II, Nelinho, Pinto Barros, Tomás Inguane, Eugénio, Baute, Vino, Luís Parruque, Paulino, Paulito, Bebé, Altino, Francisco, Jaime, António, Kapango, Mabero, Fumo e Luisinho, que fez a grande campanha em África. As vitórias alcançadas diante do FC BFV do Madagáscar (4-0 e 0-1) e do Unisport Bafang dos Camarões (0-1 e 4-1) permitiram a entrada para a fase de Grupo “B” da Liga dos Campeões, onde teria a companhia de Zamalek do Egipto, Obuasi Goldfields do Gana e Club Africain da Tunísia. Embora tenha ficado no último lugar do grupo com 7 pontos contra 10 do primeiro classificado, o Goldfields, o registo não ficou despercebido entre os adeptos locomotivas.

–“Como Presidente do Clube, montou a grande equipa que fez a campanha na então Taça dos Campeões Africanos que depois passou para a Liga dos Campeões Africanos. Jogo com equipas como

teams were very conservative but he brought in the coach of Costa do Sol, Arnaldo Salvado. Salvado was almost a son of Costa do Sol and it was unthinkable that he would come to Ferroviário. In this ongoing revolution and accompanying Arnaldo, also came his star player, who had been the best player of the season, Jojó. He was joined by Lázaro, who formed a double with Zabo. Also, during his mandate, he got the best player from Swaziland (eSwatini), the Mozambican Tchaka-Tchaka. So, he made a team of African charisma with high expectations. Under his management, Ferroviário won four consecutive national titles”, recalls the current Sports Director of Clube Ferroviário de Maputo, Isidro Amade, who, having been part of the Club’s successive boards, talks with satisfaction of Ferroviário’s glorious years.

African Champions League qualification

The year 1997 will be forever be remembered in the club’s recent history when Arnaldo Salvado’s Ferroviário became the first Mozambican team to enter the Group stage of the recently introduced African Champions League

Under his leadership, Ferroviário put together one of the best dream teams ever, with names like Manuel, Arão, Nelito, Horácio, Palma Pinto, Tembe, Danito I, Danito II, Nelinho, Pinto Barros, Tomás Inguane, Eugénio, Baute, Vino, Luís Parruque, Paulino, Paulito, Bebé, Altino, Francisco, Jaime, António, Kapango, Mabero, Fumo and Luisinho, which made the great campaign in Africa. The victories over FC BFV from Madagascar (4-0 and 0-1) and Unisport Bafang from Cameroon (0-1 and 4-1) allowed them to enter Champions’ League Group “B”, where they would be accompanied by Zamalek from Egypt, Obuasi Goldfields from Ghana and Club Africain from Tunisia. Although they finished bottom of the group with 7 points compared to 10 for the first-placed Goldfields, the record did not go unnoticed among locomotive fans.

- “As President of the Club, he put together the great team that made the campaign in the then African Champions Cup that later became the African Champions League. Playing with teams like Zamalek (lost 2-1 away and won 1-0 in Maputo) with Goldfields and Club Africain, always with great results.



Zamalek (perdeu por 2-1, fora, e ganhou por 1-0, em Maputo) com Goldfields e Club Africain, sempre com grandes resultados. Fez uma campanha espectacular com equipas de grande gabarito a nível africano. Foram anos subsequentes que o nome do Ferroviário sempre esteve ao mais alto nível. Portanto, o presidente Miguel Matavel vivia ou vive o Ferroviário. A dada altura até nas viagens fazia peladinhas com os jogadores e muito facilmente conseguiu mostrar o caminho ideal para que o clube ou o seu grupo de trabalho tivessem sucessos durante os seus mandatos”, aduziu Amade.

Modalidades seguiram a evolução

A par do futebol, as modalidades como Atletismo, Natação e Hóquei conheceram uma revolução invulgar que resultou na hegemonia do Clube por longos períodos.

– Nesta época, a cultura de aposta em outras modalidades não era muito grande. Eram tempos difíceis. Mas devo lembrar o investimento que houve no atletismo, natação e hóquei em patins, que sempre foram crónicos campeões. Foi no seu mandato que se começou a

They had a spectacular campaign with teams of great importance at African level. The years that followed, the name of Ferroviário was always at the highest level. Therefore, President Miguel Matavel lived or still lives Ferroviário. At one point, he even used to play football with the players when he was travelling, and he easily managed to show the ideal way for the club or his workgroup to be successful during his mandates,” Amade said.

Sports categories followed the evolution

Alongside football, sports such as athletics, swimming and hockey experienced an unusual revolution that led to the Club’s hegemony for long periods.

- At that time, the culture of investing in other sports was not very strong. Those were difficult times. But I must remember the investment in athletics, swimming and roller hockey, which have always been chronic champions. It was during his mandate that basketball began to regain its strength. With the extinction of Estrela Vermelha, some athletes joined those of Ferroviário and that’s how we

Em tempos difíceis da economia moçambicana, o presidente Miguel Matavel, um visionário por excelência, abriu ao Clube à entrada de novos parceiros

In difficult times for the Mozambican economy, President Miguel Matabel, a visionary by excellence, opened the Club up to new partners

reafirmação do basquetebol. Com a extinção do Estrela Vermelha, alguns atletas vieram juntar-se aos de formação do Ferroviário e foi assim que sentimos que era possível fazer alguma coisa melhor ao nível do basquetebol. Foi aqui que se começou a fazer o trabalho de base e nos anos subsequentes foi-se melhorando, buscando novos activos tanto a nível directivo como a nível de treinadores com potencial, o que permitiu ao basquetebol ser o que é hoje.

felt it was possible to do something better in basketball. It was here that the groundwork was started and in the following years we kept improving, looking for new assets both at the managerial level and at the level of coaches with potential, which allowed basketball to be what it is today.

Marketing desportivo era o seu forte

Sports marketing was his forte

Em tempos difíceis da economia moçambicana, o presidente Miguel Matavel, um visionário por excelência, abriu ao Clube à entrada de novos parceiros graças ao grupo de colaboradores que tinha ao seu lado. Conhecia a importância de se apostar no *marketing* desportivo, que, em várias ocasiões, resultou no aumento significativo de capitais nos cofres do Clube.

In difficult times for the Mozambican economy, President Miguel Matabel, a visionary by excellence, opened the Club up to new partners thanks to the group of collaborators he had at his side. He knew the importance of investing in sports marketing, which, on several occasions, resulted in a significant increase in capital in the Club's funds.

- Apareceu uma inovação. Ele tinha uma equipa de trabalho muito vasta. Tinha colaboradores no Clube e na empresa. Posso assegurar que apareceram várias ideias importantes ao desenvolvimento do Clube. O Ferroviário foi o primeiro clube nacional a trabalhar na área de *marketing* e explorou esta ferramenta ao máximo. Tinha como parceiro a BP e com a empresa havia uma percentagem só para fornecimento de óleo e lubrificantes que era drenado para os Ferroviários de Maputo, Beira e Nampula. Conseguiu bater portas na sociedade civil e muitos parceiros garantiram vários apoios que não foram só em dinheiro. Houve quem apoiasse com cadeiras, em melhoramento da tribuna de honra do Estádio da Machava que era uma das exigências da CAF, por exemplo. Com o andar do tempo, montou-se o império e uma autêntica família. Basta entrar para uma das salas de troféus do Clube para se ter a certeza do que foi o seu mandato”, alude Isidro Amade. 

- An innovation emerged. He had a very large work team. He had collaborators in the Club and in the company. I can assure you that several ideas important to the development of the Club emerged. Ferroviário was the first national club to work in the area of marketing and exploited this tool to the maximum. He had BP as a partner, and with the company there was a percentage only for the supply of oil and lubricants that was drained for the Ferroviários of Maputo, Beira and Nampula. He managed to knock on doors in civil society and many partners guaranteed various types of support, not only in cash. There were those who supported by providing chairs to improve the stand at Machava stadium, which was one of CAF's requirements, for example. As time went by, the empire and a real family was built. One only needs to enter one of the Club's trophy rooms to be certain of what his mandate was,” Isidro Amade alludes. 

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



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