

xitimela



Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P. | Ano 26 | nº 31 | Dezembro 2025



**Investir nas pessoas é
incontornável para o sucesso
dos CFM**

*Investing in people is indispensable
for the success of CFM*



**CFM tem Plano
Estratégico para 15 anos**

*CFM has a Strategic
Plan for 15 years*

CFM, 130 anos: a Espinha Dorsal da Economia

CFM, 130 Years:
The Backbone of
the Economy



CFM 130
ANOS

Port of Beira

Road Distances

Ports

	Harare ZIMBABWE	Bulawayo ZIMBABWE	Luaka ZAMBIA	Kiwe ZAMBIA	Lubumbashi DRC	Blantyre MALAWI	Lilongwe MALAWI
BEIRA	559	726	1 054	1 370	1 600	812	950
DURBAN	1 711	1 454	2 380	2 707	2 611	2 323	2 678
DAR ES SALAAM	2 634	3 028	1 985	1 951	2 290	2 031	1 667
WALVIS BAY	2 297	1 856	2 078	2 294	2 480	2 907	2 752



Connect

**A ROTA MAIS CURTA, RAPIDA E SEGURA
DO MAR PARA O INTERLAND**



www.cornelder.co.mz [f](#) [in](#) [ig](#) [cornelder moz](#) cornelder@cornelder.co.mz (+258) - 23 322 735

Cornelder
de Moçambique SA

04



06



36



52



Sumário | Contents

54

**XITIMELA**

Dezembro 2025

Director

Adélio Dias

Redacção e Colaboração
Editorial and CollaboratorsBenjamim Chabualo
Alexia Chongo**Fotografia****Photography**Dercio Badru
Arquivo CFM**Tradução****Translation**

Paul Fauvert

Publicidade**Publicity**Vilma Pelembe
Esperança Sixpence**Paginação****Design**Zowona - Comunicação e Eventos
atendimento@zowona.co.mz**Impressão****Print**

Zowona/Colorbash Print CC

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

gci@cfm.co.mz

Número de Registo**Registry Number**

7/GABINFO-DE/96

Nota do Editor - Pretendemos ser a melhor opção Logística regional*Note from the Editor - We want to be the best regional logistics option*

2

CFM tornaram-se a Espinha Dorsal da Economia CFM has become the backbone of the economy

4

130 Anos - CFM celebra legado e o caminho para o progresso*130 Years - CFM celebrates its legacy and the path to progress*

6

MTL aposta em projectos estratégicos no sector MTL bets on strategic projects in the sector

11

Homenagem - CFM reconhece trabalhadores Tribute - CFM recognises workers

14

CFM tem Plano Estratégico para 15 anos CFM has a Strategic Plan for 15 years

18

Presidente Chapo visita o Porto da Beira President Chapo visits the Port of Beira

24

Investir nas pessoas é incontornável para o sucesso dos CFM*Investing in people is indispensable for the success of CFM*

30

Empresa está recuperada e motivada Company has recovered and is motivated

36

CFM quer acabar com mortes nas ferrovias CFM wants to end deaths on the railways

46

Segunda fase da duplicação da Linha de Ressano Garcia - CFM asseguram financiamento*Second phase of doubling the track on the Ressano Garcia line - CFM guarantees financing*

52

Linha da Machipanda - Plena eficiência demanda investimentos no Zimbabwe*Machipanda Line - Full efficiency demands investments in Zimbabwe*

54

MPDC investe dois mil milhões de dólares para execução de projectos*MPDC invests two billion dollars for project implementation*

59

Escultura na Estação Central na cidade de Maputo*Sculpture at the Maputo Central Station*

62

Estádio da Independência Nacional - Reabilitação, modernização e transformação*National Independence Stadium - Rehabilitation, modernisation and transformation*

68

Desporto e saúde nos 130 anos do CFM Sport and health in the 130th anniversary of CFM

76

Portefólio - O caminho do progresso Portfolio - The Path of Progress

80

Nota do Editor

Pretendemos ser a melhor opção Logística regional



Estimado Leitor!

→ Assinalámos, em 2025, dois marcos históricos importantes na vida colectiva como povo, mas também como empresa. São 50 anos da independência nacional assinalados a 25 de Junho e 130 anos do CFM assinalados a 8 de Julho, marcando a existência duma empresa que atravessa etapas de forma resiliente e sustentável. Estas duas datas representam sinais inequívocos para o nosso orgulho como moçambicanos e esperança de que a independência económica, que tanto almejamos, é possível. É justo, nesse sentido, rendermos homenagem a todos os colaboradores perecidos e os que estão no activo que contribuíram e que têm contribuído para

que hoje tenhamos uma empresa que se apresenta robusta e servidora dos interesses do país e da região.

A reabilitação, modernização e transformação do antigo Estádio da Machava, agora baptizado Estádio da Independência Nacional, fica historicamente registada como marco de passagem dos 50 anos da Independência Nacional e dos 130 anos do CFM.

A maturidade nacional como um país, carrega sempre consigo desafios em cada época sobre os quais os sectores públicos e privados se associam para a sua superação. É neste quadro que o CFM elaborou e aprovou o seu Plano Estratégico.

A empresa tem ambição, quer ser o hub da África Austral, a sua melhor opção logística

Note from the Editor

*We want to be the best
regional logistics option*

Dear reader!

→ In 2025 we celebrated two historical landmarks in our collective life as a people, but also as a company.

25 June was the 50th anniversary of Mozambican independence, and on 8 July we celebrated the 130th anniversary of CFM, marking the existence of a company which has crossed the stages of its history in a resilient and sustainable manner.

These two dates represent unequivocal markers for our pride as Mozambicans showing that the economic independence we long for is possible.

It is just that we pay tribute to all the CFM workers who have lost their lives, and those still on active duty who have contributed so that today we have a company that is robust and that serves the interests of the country and of the region. The rehabilitation, modernisation and transformation of the former Machava Stadium, now re-baptised as the National Independence Stadium, is historically

e quer prosseguir a defesa do interesse público e ser o instrumento de desenvolvimento. Para isso estrutura os seus recursos – humanos, financeiros e outros, como equipamentos e infra-estruturas – num alinhamento estratégico que busca a modernização, eficiência e responsabilidade social.

Como já nos referimos nas edições anteriores, para além da conectividade interna, o CFM é uma empresa internacionalizada ao serviço dos países do *hinterland* como se testemunhou no ano de 2024 pela assinatura dos acordos com ESwatini para a exploração da Linha Ressano Garcia e acordo tripartido para exploração da Linha de Nacala entre Moçambique, Malawi e Zâmbia e, muito recentemente, com o Zimbabwe onde, para além de operarmos dentro do território daquele país, apoiamos na manutenção das suas linhas.

A edição da revista “XITIMELA” mais do que uma simples narração histórica sobre as realizações do CFM, representa um exercício de governação corporativa e de transparência na gestão empresarial, na medida que nos comunicamos com o público para juntos nos orgulharmos pelas conquistas, mas também unirmos esforços de recuperação económica para um Moçambique economicamente independente.

Ao percorrer pelas páginas da “XITIMELA”, o caro leitor manter-se-á informado sobre o desempenho do CFM nas aquisições de novos meios circulantes, na reabilitação e construção de novas linhas e portos, formação e promoção do quadro pessoal e, sobretudo, sobre a preocupação da empresa em relação aos acidentes ferroviários.

Importa referenciar, também, que o CFM foi e sempre será uma empresa de bandeira no capítulo de responsabilidade social que se materializa nos comboios de passageiros em massa, tanto nas zonas urbanas, assim como nas rurais, actividade sobre a qual a empresa se orgulha por servir o povo, mesmo sem obtenção de lucros. Mais do que isso, a empresa é referência no desporto moçambicano em todas as modalidades e divisões o que alegra amantes do desporto

a nível nacional. Igualmente, construímos e reabilitamos escolas e outras infraestruturas sociais para o benefício das comunidades.

Convidamos o caro leitor a viver o interior e o sonho da sua e nossa empresa CFM, orgulho nacional, percorrendo as páginas da edição que colocamos nas suas mãos. #

registered as a rite of passage of the 50 years of independence and the 130 years of CFM.

National maturity as a country always brings with it challenges in each epoch, and the public and private sectors come together to overcome them. It was in this context that CFM drew up and approved its Strategic Plan.

The company has the ambition to be the hub of southern Africa, and its best logistical option. It wants to pursue the defence of the public interest and to be an instrument of development. It is therefore structuring its resources – human, financial and other, such as equipment and infrastructures – in a strategic alignment which seeks modernisation, efficiency and social responsibility.

As we mentioned in previous editions, in addition to internal connectivity, CFM is an international company at the service of the countries of the hinterland, as we witnessed in 2024 with the signature of the Eswatini agreements for the operation of the Ressano Garcia line, and the tripartite agreements for the operation of the Nacala line between Mozambique, Malawi and Zâmbia and, very recently, with Zimbabwe. In addition to operating in the territory of Zimbabwe, we are supporting the maintenance of its lines.

This number of the magazine “XITIMELA” is more than a simple narration of

the historical achievement of CFM. It represents an exercise in corporate governance and transparency in business management, in that we are communicating with the public so that together we may take pride in our gains but also unite economic recovery efforts for a Mozambique that is economically independent.

As you turn the pages of “XITIMELA”, dear reader, you will be informed about the performance of CFM, in the acquisition of new rolling stock, in the rehabilitation and construction of new lines and ports, the training and promotion of staff and, above all, the company’s concern about railway accidents.

We should also mention that CFM was and always will be a company of social responsibility, expressed in the mass passenger trains, in urban and rural areas, an activity in which the company is proud to serve the people, even without making a profit. Furthermore, CFM is a reference point in all forms of Mozambican sport, bringing joy to the lovers of sport. We have also built and rehabilitated schools and other social facilities for the benefit of the communities

We invite you, dear reader, to enter the dream of our and your company, CFM, the pride of the nation, by reading the pages of the edition we have placed in your hands. #

Presidente da República,
Daniel Francisco Chapo

CFM tornaram-se a espinha dorsal da economia

President of the Republic,
Daniel Francisco Chapo

*CFM has become the backbone of
the economy*



No dia 8 de Julho de 2025, o Presidente da República, Daniel Francisco Chapo, afirmou que a Empresa Pública, Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), tornou-se ao longo dos 130 da sua existência, a espinha dorsal da economia e um canal de circulação de ideias, de culturas, de sonhos e do desenvolvimento de Moçambique. Trata-se, segundo o Chefe de Estado, de um marco que ultrapassa a imaginação de cada um e entra para o domínio da memória nacional e do orgulho colectivo dos moçambicanos.

➔ Nesse contexto, Daniel Chapo sublinhou que, ao celebrar os 130 anos do CFM, o governo moçambicano não comemorava apenas uma simples data histórica, mas sim, “festejamos a nossa capacidade de resistir, de transformar, de sonhar e de fazer o futuro”. Por isso, enfatizou, “a história dos Caminhos de Ferro de Moçambique confunde-se com a própria história de Moçambique. Foram os trilhos que costuraram o país de norte ao

sul, do Zumbo ao Índico, de este ao oeste”. Para elucidar, o Estadista moçambicano fez saber que foram as linhas férreas que aproximaram o interior do litoral, as zonas rurais dos centros urbanos e ligaram países irmãos do hinterland, como África do Sul, Zimbabwe, Malawi, Zâmbia e Eswatini a Moçambique e, através deste, ao mundo. Para além disso, Daniel Chapo referiu que muitas cidades moçambicanas nasceram à

On 8 July 2025, Mozambican President Daniel Francisco Chapo stated that the public company, Ports and Railways of Mozambique (CFM), has become, over its 130 years of existence, the backbone of the economy and a channel for the circulation of ideas, cultures, dreams and the development of Mozambique. According to Chapo, CFM is a brand that surpasses the imagination of each of us and enters the domain of national memory and collective pride of Mozambicans.

➔ In this context, Chapo stressed that, in celebrating the 130 years of CFM, the Mozambican government was not commemorating a simple historical date, but “we are celebrating our capacity to



volta de estações ferroviárias, muitas vilas ganharam vida graças à água, à luz, às escolas e o desenvolvimento do país foi catalisado pelo CFM.

Nesse prisma, o Presidente da República considera que “o hoje Estádio Nacional da nossa independência nacional é fruto do CFM”, assim como, “a proclamação da independência nacional, a 25 de Junho de 1975, tornou-se hoje num símbolo de esperança, de resistência e de vida”.

“Os CFM têm o comboio de vida e o canal da circulação da própria revolução”, destacou o Chefe de Estado.

Na ocasião, Daniel Chapo recordou que a primeira ligação ferroviária entre a ex-cidade de Lourenço Marques, hoje Maputo, e o Transvaal, actual Pretória, registou-se a 8 de Julho de 1895.

“Nascia, assim, a chamada “estrada do progresso””, assinalou, salientando que, “era a chegada do maior comboio da Revolução Industrial ao nosso território — o comboio e o caminho-de-ferro — com as suas promessas de modernidade e transformação”, disse.

Por isso, durante os 130 anos, “aquele que poderia ser apenas um empreendimento colonial, tornou-se, nas mãos e no suor dos moçambicanos, do Rovuma ao Maputo e do Zumbo ao Índico, um instrumento poderoso de coesão territorial, de desenvolvimento económico, social e de criação de cidadania e de afirmação nacional”, concluiu o Chefe de Estado. #

resist, to transform, to dream and to make the future”.

Hence, he stressed “the history of the Mozambican Railways is intertwined with the history of Mozambique itself. These were the tracks that built the country from north to south, from Zumbo to the Indian Ocean, from east to west”.

Chapo said it was the railways that brought the interior to the coast, the rural areas to the urban centres and linked the countries of the hinterland, such as South Africa, Zimbabwe, Malawi, Zambia and Eswatini to Mozambique, and, through Mozambique, to the world.

Furthermore, Chapo said that many Mozambican cities were born around railway stations, many towns sprang to life thanks to the water, electricity, and schools brought by the railways, and the development of the country was catalysed by CFM.

The President considers that what is now “the National Stadium of our national independence is the fruit of CFM” just as the proclamation of national independence, on 25 June 1975, has today become a symbol of hope, of resistance and of life”. “CFM has become the train of life and the channel of circulation of the revolution itself”, stressed the President.

Daniel Chapo recalled that the first rail connection between the city of Lourenço Marques, today's Maputo, and Pretoria, in the Transvaal, occurred on 8 July 1895.

“Thus, was born the so-called ‘road of progress’, he declared, stressing “this was the arrival of the greatest train of the Industrial Revolution in our territory – the train and the railway – with their promises of modernity and transformation”.

Hence, over 130 years, “what could have been just a colonial undertaking, became, in the hands and the sweat of Mozambicans, from the Rovuma to the Maputo and from Zumbo to the Indian Ocean, a powerful instrument of territorial cohesion, economic and social development and the creation of citizenship and of national affirmation”, concluded the President. #



130 ANOS

CFM celebra legado e o caminho para o progresso

130 YEARS

CFM celebrates its legacy and the path to progress

A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) celebrou a 8 de Julho de 2025, o seu imenso legado acumulado durante os 130 anos da sua existência. Agostinho Langa Júnior, Presidente do Conselho de Administração do CFM, considera que, ao longo destes 130 anos, a empresa abriu-se à iniciativa privada e construiu importantes e cruciais parcerias nos portos e nas infra-estruturas ferroviárias moçambicanas. “Mantemos a nossa função e a nossa responsabilidade como instrumento de desenvolvimento e defensores dos superiores interesses do Estado moçambicano”, afirmou Agostinho Langa Júnior, acrescentando que, “queremos ser solução logística nas áreas tradicionais em que actuamos no território moçambicano e, face ao contexto e aos desafios e oportunidades da região da África Austral, ser a melhor opção logística regional”.

→ O PCA do CFM fez saber que, em 2024, foram lançadas as operações marítimas do CFM Logistics, uma empresa criada para se dedicar à provisão de soluções logísticas aos projectos de prospecção, pesquisa e produção de hidrocarbonetos em Moçambique.

“É um empreendimento arrojado, mas está alinhado com a tradição logística dos CFM, que sempre estiveram à frente na busca de soluções para o transporte de pessoas e mercadorias, quer ao nível marítimo, ferroviário, rodoviário ou aéreo”, destacou. Paralelamente, acrescentou Agostinho Langa Júnior, nos últimos anos, a empresa desenvolveu uma série de projectos estruturantes, caracterizados por investimentos em infra-estruturas e equipamentos e requalificação e investimento no capital humano, que têm estado a ser concretizados, permitindo, não apenas estabelecer uma solução logística competitiva e rentável em todos os principais corredores do país, como também, na provisão de serviços de transporte de pessoas e mercadorias.

“Neste momento, alargámos a nossa operação ferroviária, em comboios em blocos, para a África do Sul, Eswatini e Zimbabwe. Isto demonstra a nossa determinação em conquistar tráfegos e garantir soluções logísticas onde vislumbramos oportunidades”, apontou.

Nesse contexto, “vemos com entusiasmo o futuro do CFM na sua actuação logística de transporte de passageiros e mercadorias, cada vez mais robusta, quer em recursos humanos, financeiros, equipamentos e outros, que nos

permitem repaginar a empresa e devolver-lhe a importância e relevância estratégicas, o seu fulcral papel motor na economia, a sua função social indispensável e o facto de ser um instrumento público indeclinável de desenvolvimento”, revelou.

Desenvolvimento económico e social

Relativamente ao mercado doméstico, Agostinho Langa Júnior informou aos presentes na cerimónia, com maior destaque para o Presidente da República, Daniel Francisco Chapo, que, o CFM tem um papel central no desenvolvimento económico e social de Moçambique, servindo como elo vital entre os centros de produção nacionais e os mercados nacional, regional e internacional, assegurando a mobilidade de pessoas e bens.

No entanto, o PCA do CFM observou que hoje a empresa enfrenta um momento crucial, que é o de alinhar a sua ambição de crescimento com as exigências de um contexto global bastante exigente e em rápida transformação.

“Desenhámos um Plano Estratégico, com um horizonte temporal de 15 anos (2026–2040), que visa orientar o nosso posicionamento institucional, identificando as grandes transformações ao nível funcional da empresa, para responder aos desafios emergentes da economia, da geopolítica, da tecnologia e da sustentabilidade ambiental em Moçambique, na África Austral e no resto do mundo”, anunciou Agostinho Langa Júnior.

The company Ports and Railways of Mozambique (CFM) on 8 July 2025 celebrated its immense legacy accumulated during the 130 years of its existence. Agostinho Langa Júnior, the Chairperson of the CFM Board of Directors, believes that, over these 130 years, the company has opened to private initiative and has built crucial partnerships in the Mozambican railways and ports. “We have maintained our role and our responsibility as an instrument of development and as defenders of the higher interests of the Mozambican state”, declared Langa, adding “we want to be the logistical solution in the traditional areas where we operate in Mozambican territory and, faced with the context and the challenges and opportunities of the southern African region, to be the best regional logistical option”.

→ The CFM Chairperson said that in 2024 the maritime operations of CFM Logistics were launched. This is a company set up to provide logistics solutions to hydrocarbon prospecting, research and production projects in Mozambique.

“This is a bold undertaking, but it is aligned with the logistical tradition of CFM which was always at the forefront of the search for solutions for the maritime, rail, road or air transport of people and goods”, he stressed.

At the same time, Langa added, in recent years the company has undertaken a series of structuring projects, characterised by investments in infrastructure and equipment, and requalification and investment in human capital, allowing us to establish not only a competitive and profitable logistical solution in all the country’s main transport corridors, but also to provide services to transport people and goods.

“Right now, we are expanding our rail operation in trains to South Africa, Eswatini and Zimbabwe. This shows our determination to win traffic and guarantee



Para o PCA do CFM, “fizemo-lo com ambição”, na medida em que, “somos tributários de uma história de empreendedores e visionários, de ferro-portuários, com largueza de vista e uma vontade indômita de vencer as adversidades”. Aliás, Agostinho Langa Júnior garantiu que “queremos continuar a ser uma empresa forte apostada no futuro. Temos uma massa crítica jovem e apostamos na juventude. Queremos continuar a ter um papel relevante, estruturante e estratégico. Queremos continuar a ter a responsabilidade de desenvolver Moçambique”.

Daí que, venceu, “quando agora se celebram 130 anos da nossa história, assinalamos a audácia daqueles que sonharam em construir a Linha de Ressano Garcia e a estabeleceram. Hoje exaltamos a extraordinária capacidade de transformar, económica e socialmente, o país. Homenageamos 130 ferro-portuários, como símbolo dessa história e desse legado. Através deles homenageamos todas as gerações que permitiram que os Caminhos-de-ferro fossem o que são hoje”.

logistical solutions where we glimpse opportunities”, he said.

In this context, “we view with enthusiasm the future of CFM in the logistics of passenger and goods transport, which will be ever more robust in terms of human resources, finance and equipment. This will allow us to turn the page and give CFM back its strategic importance and relevance, its driving role in the economy, and the fact that it is an indispensable public development instrument”, he declared.

Economic and social development

As for the domestic market, Agostinho Langa Júnior told those present that CFM has a central role in the economic and social development of Mozambique, as a vital link between the national production centres and national, regional and international markets, by ensuring the mobility of people and goods.

However, Langa noted that today the company faces a key moment, which is that of aligning its growth ambition with the requirements of a very demanding context of a world in rapid transformation.

“We have designed a strategic plan, with a time horizon of 15 years (2026–2040), which seeks to guide our institutional position, by identifying the main transformation at the functional level of the company to respond to the emerging economic, geopolitical, technological and environmental challenges in Mozambique, southern Africa and the rest of the world”, announced Langa.

For Langa, “we did it with ambition”, because “we come from a history of entrepreneurs and visionaries, of rail and port workers with a breadth of vision and an indomitable will to overcome adversities”.

Langa guaranteed “we want to continue to be a strong company banking on the future. We have a young critical mass,

Caminhos do progresso

Realçando a celebração dos 130 anos dos CFM no mesmo ano em que Moçambique celebrou os 50 anos da Independência Nacional, Agostinho Langa Júnior, afirma que, quando se iniciou esta verdadeira saga com a implantação de um caminho-de-ferro em Moçambique, houve unanimidade na época de que se abria um caminho para o progresso.

“Era assim que se chamava, aliás, esta linha e este era o seu significado”, recordou o PCA, para de seguida enfatizar que, os CFM estão, por conseguinte, desde a sua fundação ligados ao progresso.

“Com a linha e com o porto veio o extraordinário desenvolvimento de Moçambique”, assinalou, acrescentando que, era assim, a chegada da revolução industrial e era a chegada dos símbolos do progresso económico, social, desportivo e cultural.

Com o efeito, as primeiras décadas do século XX foram marcadas pela implantação do caminho-de-ferro e abertura de portos ao longo do País, concretamente, de Gaza e

Inhambane na região do Sul; Manica e Sofala na região Centro; Zambézia e Tete na região Centro –Norte e mais tarde, nas províncias de Nampula e Niassa.

Nos anos 30 do século passado, os serviços ferro-portuários que existiam eram da Direcção do Porto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques; Direcção do Porto e Caminho de Ferro de Inhambane; Direcção do Porto e Caminho de Ferro de Quelimane e o Caminho de Ferro de Gaza que estava incorporado à Direcção de Lourenço Marques.

Estas estruturas viriam a ser unificadas nos meados dos anos 30 e estiveram na origem dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro, primeiro, e, mais tarde, da Direcção dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro e Transportes.

“Foi este Caminho-de-ferro que infra-estruturou a logística do nosso País, criou sistemas intermodais de transportes, entre a rodovia (com a Camionagem Automóvel ou a aviação civil com a DETA, antiga Direcção de Exploração dos Transportes Aéreos”, descreveu Agostinho Langa Júnior.

and we are banking on youth. We want to continue having a relevant, structuring and strategic role. We want to continue to have the responsibility of developing Mozambique”.

Hence, he stressed, “when we are now celebrating 130 years of our history, we are underlining the boldness of those who dreamed about building the Ressano Garcia line and established it. Today, we are exalting the extraordinary capacity of transforming the country, economically and socially. We are paying tribute to 130 rail and port workers, as a symbol of this history and this legacy. Through them we pay tribute to all the generations who have allowed the railways to become what they are today”.

Paths of progress

Stressing the celebration of the 130 years of CFM in the same year when Mozambique has celebrated the 50th anniversary of its independence, Agostinho Langa Júnior declared that, when this saga was begun with the building of a railway in Mozambique, it was felt unanimously at the time that a path to progress was opening.

“That was what this line was called, and this was its meaning”, recalled Langa. “With the railway and with the port, came the extraordinary development of Mozambique”. This was the arrival of the industrial revolution and the arrival of the symbols of economic, social, sporting and cultural progress.

Indeed, the first decades of the 20th century were marked by the implantation of railways and the opening of ports across the country – specifically, in Gaza and Inhambane in the southern region; Manica and Sofala in the Centre; Zambézia and Tete in the Centre-north region, and later in Nampula and Niassa provinces.

In the 1930s, the rail and port services that then existed were the Directorate of the Lourenço Marques Port and Railway;



No campo desportivo e cultural, indicou, os Caminhos-de-ferro tiveram um papel incontornável através do Clube Ferroviário de Moçambique, criado a 13 de Outubro de 1924.

Para ilustrar, referiu que o Clube Ferroviário de Moçambique deu inicialmente origem a delegações onde havia concentração ferroviária e tinha secções de diversas modalidades e secções de música, teatro e cinema.

“São muitos os nomes das legendas desportivas do País ligadas aos Clubes Ferroviários”, evocou, tendo mais adiante sublinhado que, por todo Moçambique, foram erguidas importantes infra-estruturas desportivas, sendo a mais emblemática, aquela que viria a ser construída no vale do Infulene e inaugurada a 30 de Junho de 1968: o actual Estádio da Independência Nacional, aprovado pela resolução do Conselho de Ministros nº13/2025, de 24 de Junho.

A mudança do nome deveu-se ao facto de o governo, pretender outorgar o devido reconhecimento da importância da emblemática infra-estrutura de interesse público, que acolheu a cerimónia de proclamação da independência nacional a 25 de Junho de 1975, um valor nacional que custou o sacrifício e vida de muitos moçambicanos, tendo em conta a sua dimensão e valor histórico-cultural.

Para além disso, hoje, há 5 equipas dos Clubes Ferroviários no Moçambola! “É motivo de orgulho! Somos campeões em África em Basquetebol feminino”, frisou o dirigente.

Concluindo, o PCA da Empresa asseverou que a grandeza e importância dos Caminhos-de-ferro está na sua capacidade de transporte e manuseamento de carga e na sua significativa participação na economia do País e na sua balança de pagamentos.

“A sua relevância está no facto de ser um grande empregador e dos serviços que prestou e presta à sociedade”, destacou. #



the Directorate of the Inhambane Port and Railway; and the Gaza Railway which was incorporated into the Lourenço Marques Directorate.

These structures were unified in the mid-1930s and were at the origin, first, of the Ports and Railways Service and, later, of the Directorate of the Ports, Railways and Transport Services.

“It was this railway that built the logistics of our country, and created intermodal transport systems, between roads (with the Road Haulage department), or civil aviation, with DETA, the old Air Transport Directorate”, said Langa.

In the sporting and cultural area, he added, the Railways had an indisputable role, through the Mozambique Railway Club (Clube Ferroviário de Moçambique), set up on 13 October 1924.

To illustrate this, he mentioned that the Railway Club set up delegations wherever railway workers were concentrated and formed a variety of modalities and sections of music, theatre and cinema.

“Many names of the country’s sporting legends are linked to the Railway Clubs”, said Langa. He stressed that throughout Mozambique, important sporting facilities were built. The most emblematic was built

in the Infulene Valley and was inaugurated on 30 June 1968. It has now been renamed the National Independence Stadium, under the resolution of the Council of Ministers No. 13/2025, of 24 June.

The change of name was because the government wants to bestow due recognition of the importance of the emblematic facility, which hosted the ceremony at which Mozambican independence was proclaimed on 25 June 1975. Independence has a historic and cultural value that cost the sacrifice and lives of many Mozambicans.

Furthermore, there are today five teams from Railway Clubs in the national championship, Moçambola! “It’s grounds for pride! And we are now African champions in women’s basketball”, declared Langa.

In conclusion, Langa asserted that the grandeur and importance of the railways lie in their capacity to transport and handle cargo, and in their significant participation in the economy of the country and its balance of payments.

The company’s relevance, he stressed, “lies in the fact that it is a major employer and in the services it has provided to society”. #



MTL aposta em projectos estratégicos no sector

Competitividade e eficiência das infraestruturas de transporte

MTL bets on strategic projects in the sector

Competitiveness and efficiency of transport infrastructures

O Governo de Moçambique está determinado em prosseguir com o sonho que norteou o arranque das operações ferroviárias entre a antiga Lourenço Marques (hoje Maputo) e o Transvaal (actual Pretória), a 8 de Julho de 1895. Com efeito, o Ministro dos Transportes e Logísticas, João Matlombe reiterou durante as celebração dos 130 anos da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), a determinação do Governo em implementar os Projectos estratégicos definidos pelo Governo para tornar as infra-estruturas de transporte moçambicanas competitivas e eficientes.

Reconhecendo o nosso papel de prosseguir com o sonho que norteou o lançamento dos serviços ferroviários em Moçambique, reiteramos a nossa determinação em implementar os Projectos estratégicos definidos pelo Governo para tornar as infraestruturas de transporte moçambicanas competitivas e eficientes

→ O Ministro dos Transportes e Logística, João Matlombe, nas celebrações dos 130 anos do CFM fez uma reflexão sobre o futuro, a partir do legado secular da empresa. O Governo exalta o legado e os feitos alcançados e, ao mesmo tempo, reflecte sobre o papel estratégico do transporte ferroviário na logística, considerando a posição geoestratégica de Moçambique na região: “Reconhecendo o nosso papel de prosseguir com o sonho que norteou o lançamento dos serviços ferroviários em Moçambique, reiteramos a nossa determinação em implementar os Projectos estratégicos definidos pelo Governo para tornar as infraestruturas de transporte moçambicanas competitivas e eficientes”. A Segunda Fase da Duplicação da Linha de Ressano Garcia, integrada no Sistema Ferroviário Sul, que liga Moçambique à África do Sul, é um caso-tipo. A implementação deste projecto estratégico, conta com o financiamento Agência Francesa para o Desenvolvimento (AFD), num valor de **133 milhões de dólares**

americanos. O acordo foi assinado a 18 de Julho de 2025, dez dias depois das celebrações dos 130 anos do CFM, pelo seu presidente do Conselho de Administração, Agostinho Langa Junior e o embaixador da França em Moçambique, Yann Pradeau, na presença da Secretária Permanente do Ministério dos Transportes, representantes da União Europeia e do IGEPE. O Projecto de Duplicação da Linha de Ressano Garcia insere-se no Plano Estratégico dos Caminhos de Ferro de Moçambique que visa, especificamente, aumentar a capacidade da linha para atender à demanda do sector industrial da África do Sul, que utiliza o corredor moçambicano em suas trocas comerciais, impulsionando, deste modo, o desenvolvimento da região e do país, facilitando o transporte de cargas e melhorando a qualidade do serviço prestado aos passageiros. A sua conclusão permitirá aos CFM o aumento da capacidade dos actuais 18.9 milhões de toneladas por ano para 44.6 milhões de toneladas por ano.

The Mozambican government is determined to pursue the dream which guided the take-off of rail operations between what was then Lourenço Marques (today's Maputo) and Pretoria, on 8 July 1895. Indeed, the Minister of Transport and Logistics, João Matlombe, stressed, during the celebrations of the 130th anniversary of CFM, the determination of the Government to implement the strategic projects defined by the Government to make the Mozambican transport infrastructures competitive and efficient.

Recognising our role of pursuing the dream which guided the launch of rail services in Mozambique, we have reiterated our determination to implement the strategic Projects defined by the Government to make the Mozambican transport infrastructures competitive and efficient

A 2ª Fase da Duplicação da Linha de Ressano Garcia inclui a sinalização de toda a extensão da linha com um percurso de 88 quilómetros. Refira-se que, a segunda fase do Projecto de Duplicação da Linha de Ressano Garcia abrange o trecho Movene-Ressano, sendo que a primeira fase, concluída em Julho do ano passado, contemplou a duplicação do trecho Maputo-Secongene e a ampliação da Estação Central de Maputo que triplicou a sua capacidade para 75 mil passageiros por dia, com um investimento de 18 milhões de dólares.

Ainda para aumentar a competitividade e a eficiência do sistema ferroviário moçambicano, o Governo tem vindo a investir na **aquisição de meios circulantes como locomotivas de linha e vagões**.

Duas novas locomotivas foram inauguradas em Setembro passado para reforçar a frota da Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM). A aquisição das locomotivas enquadra-se também no Plano Estratégico da Empresa que prevê o apetrechamento e modernização do material circulante e equipamentos ferroportuários. As duas locomotivas fazem parte de um lote de 10 por receber ainda este ano e irão responder à demanda que o mercado impõe, sobretudo o Zimbabweano e Sul-Africano.

O Ministro **Matlombe** felicitou, aquando da inaugurações destas locomotivas, o CFM pela visão e determinação em encarar o enorme desafio, frisando a necessidade de empresas públicas fortes, focadas em resultados, capazes de gerar impacto directo na vida dos moçambicanos rumo a mais oportunidades de emprego, integração e esperança: *“As duas locomotivas para carga adquiridas, mais que um reforço da frota, simbolizam compromisso com o futuro, com a modernização e transformação estrutural do sector logístico nacional, como motores para o desenvolvimento futuro, provando o investimento num sistema ferroportuário moderno, eficiente, competitivo e preparado para servir a economia nacional e a região, aliado à vantagem estratégica de Moçambique”*. #

→ The Minister of Transport and Logistics, **João Matlombe, during the celebrations of the 130th anniversary of CFM** made a reflection on the future, based on the century-old legacy of the company. The Government exalted the legacy and the achievements made, while reflecting on the strategic role of rail transport in logistics, considering the geo-strategic position of Mozambique in the region: “Recognising our role of pursuing the dream which guided the launch of rail services in Mozambique, we have reiterated our determination to implement the strategic Projects defined by the Government to make the Mozambican transport infrastructures competitive and efficient”. The second phase of doubling the Ressano Garcia line, part of the southern rail network, which links Mozambique to South Africa, is a typical case. The implementation of this strategic project relies on financing from the French Development Agency (AFD), to the sum of 133 million US dollars. The agreement was signed on **18 July 2025, ten days after the celebrations of the 130th anniversary of CFM, by the chairperson of the company’s Board of Directors, Agostinho Langa Junior and the French ambassador in Mozambique, Yann Pradeau, in the presence of the Permanent Secretary of the Ministry of Transport, and representatives of the European Union and of IGEPE**.

The project to double the Ressano Garcia line is part of the Strategic Plan of CFM. It seeks to increase the capacity of the line to attend to the demand from South African industry, which uses the Mozambican corridor for its trade, thus driving the development of the region and of the country, facilitating the transport of cargo and improving the quality of the service provided to passengers. Its conclusion will allow CFM to increase its capacity from the current 18.9 million tonnes to 44.6 million tonnes a year.

The 2nd Phase of Doubling the Ressano Garcia line includes signposting the

entire length of the line, which runs for 88 kilometres. The second phase of the Project to Double the Ressano Garcia line covers the stretch from Movene to Ressano. The first phase, completed in July of last year, included doubling the stretch of line from Maputo to Secongene and the expansion of Maputo Central Station. This tripled its capacity to 75,000 passengers a day, with an investment of 18 million dollars

Also to increase the competitiveness and efficiency of the Mozambican rail system, the Government has been investing in acquiring rolling stock such as line locomotives and wagons.

Two new locomotives were inaugurated last September, to strengthen the CFM fleet. The acquisition of the locomotives is also part of the company’s Strategic Plan which envisages the modernisation of rolling stock and rail and port equipment. The two locomotives are part of a batch of ten that will be received this year, and will meet the demand made by the market, particularly the Zimbabwean and South African markets.

During the inauguration of these locomotives, Minister **Matlombe** praised CFM for its vision and determination in facing this enormous challenge, stressing the need for strong public companies, focused on results, and capable of making a direct impact on the lives of Mozambicans, with more opportunities for jobs, integration and hope: “The two locomotives for cargo we have acquired are not just a strengthening of the fleet. They symbolise commitment, with the modernisation and structural transformation of the national logistics sector, as engines for future development, demonstrating investment in a modern, efficient and competitive rail and port system, prepared to serve the national economy and the region”. #

Homenagem

CFM reconhece trabalhadores

Tribute

CFM recognises workers

Um dos momentos marcantes da cerimónia central de comemoração dos 130 anos da Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), foi a homenagem a 130 trabalhadores oriundos de todas as direcções executivas e da sede, no activo e reformados que mais se destacaram nas diferentes áreas do sistema ferro-portuário. Os dez últimos, destaque para o antigo Presidente da República, Filipe Jacinto Nyusi, receberam as respectivas medalhas das mãos do chefe de Estado, Daniel Francisco Chapo.

→ A homenagem surgiu em reconhecimento à audácia dos trabalhadores que sonharam construir e estabelecer a Linha de Ressano Garcia. Com o efeito, na cerimónia de celebração dos 130 anos de história da empresa, o Presidente da República entregou medalhas a dez trabalhadores que mais se destacaram, nomeadamente, Filipe Jacinto Nyusi, antigo Presidente da República e Director Executivo - Norte; Gabriela Filipe;

Irene Inroga e Miguel Matabel, propostos pelo Conselho de Administração do CFM; Adelino Chaúca, José Mapoissa Sendela e Matilde Forquilha, oriundos do CFM-Centro e Belquice Molde Viegas e Xavier Fernando Paulino Maremula do CFM-Norte.

“Hoje, exaltamos a extraordinária capacidade de transformar económica e socialmente o país. Homenageamos 130 ferro-portuários,

One of the outstanding moments of the central ceremony commemorating the 130th anniversary of the company Ports and Railways of Mozambique (CFM) was the tribute paid to 130 workers from all the company's executive directorates and the head office, both on active duty and retired, who had made an outstanding contribution in the various areas of the rail and port system. The last ten, including the former President, Filipe Nyusi, received their medals from the hands of the current head of state, Daniel Chapo.

→ The tribute was in recognition of the boldness of the workers who dreamed of building and establishing the Ressano Garcia line. At the ceremony celebrating





como símbolo dessa história e desse legado. Através deles, homenageamos todas as gerações que permitiram que os Caminhos de Ferro de Moçambique fossem o que são hoje”, exaltou Agostinho Langa Júnior.

Isso porque, enfatizou, os CFM foram no passado, são hoje e serão sempre o caminho do progresso.

Nesse contexto, além desta cerimónia que teve lugar na estação central, na capital do país, o Conselho de Administração instruiu as Direcções Executivas para a nível de cada região, designadamente Sul, Centro e Norte do País, organizar no dia 11 de Julho, eventos de confraternização à altura para todos os trabalhadores, tendo em conta a dimensão nacional das celebrações e da impossibilidade de todos participarem nas cerimónias centrais.

the 130th anniversary of the company, the President of the Republic gave medals to ten workers who had most distinguished themselves, namely Filipe Jacinto Nyusi, former President and Northern Executive Director; Gabriela Filipe; Irene Inroga and Miguel Matabel, proposed by the CFM Board of Directors; Adelino Chaúca, José Mapoissa Sendela and Matilde Forquilha, from CFM-Centro and Belquice Molde Viegas and Xavier Fernando Paulino Maremula from CFM-Norte.

“Today, we are praising the extraordinary capacity to transform the country economically and socially. We are paying tribute to 130 port and rail workers as a symbol of this history and this legacy. Through them, we pay tribute to all the

generations who have allowed CFM to become what it is today”, declared Agostinho Langa Júnior. That is because, he stressed, CFM was in the past, is today, and will always be the path of progress. In addition to this ceremony, held in Maputo Central Station, the Board of Directors instructed the Executive Directorates in each region (south, centre and north) to organise, on 11 July, events for all the workers, taking into account the national scale of the celebrations and the impossibility of everyone participating in the central ceremonies.

Agostinho Langa Júnior gave this instruction on 30 June in a message to the workers on the occasion of the celebrations of the 130th anniversary.

A instrução foi dada no dia 30 de Junho por Agostinho Langa Júnior na mensagem aos Trabalhadores por ocasião das celebrações dos 130 anos endereçada às Direcções Executivas da Empresa a nível das Regiões Sul, Centro e Norte do país.

Naquilo que é um alto nível de preocupação e o compromisso com o envolvimento de todos os trabalhadores nas comemorações da efeméride, e acima de tudo, na consolidação do espírito de pertença e orgulho pela empresa, o Presidente do Conselho de Administração dos CFM comunicou aos colaboradores no activo e reformados por via de uma mensagem enviada às respectivas direcções executivas que, "estamos a escassos dias do aniversário da nossa Empresa. Como sabem, foi a 8 de Julho do longínquo ano de 1985 que se estabeleceu, oficialmente, a primeira ligação ferroviária entre a então Cidade de Lourenço Marques (hoje Maputo) e Transvaal (actual Pretória), na África do Sul".

São, segundo Agostinho Langa Júnior, 130 anos de um grande marco e, simultaneamente, uma grande responsabilidade para uma empresa como CFM para o país e a região.

Nesse prisma, o Presidente do Conselho de Administração dos CFM convocou a apropriação e o orgulho de todos os trabalhadores, na medida em que, todos fazem parte da história desta grande empresa.

Os colaboradores são parte da contribuição imensurável dos CFM a nível económico, social, desportivo e cultural do país.

Nesse contexto, e para que ninguém ficasse de fora das festividades, o Conselho de Administração dos CFM auscultou trabalhadores da empresa que estão no activo e os reformados sobre o percurso da empresa, desenvolvimento profissional e pessoal, assim como, a participação de cada um deles nos eventos comemorativos, com o objectivo de reforçar o sentido de pertença e de orgulho sobre a empresa.

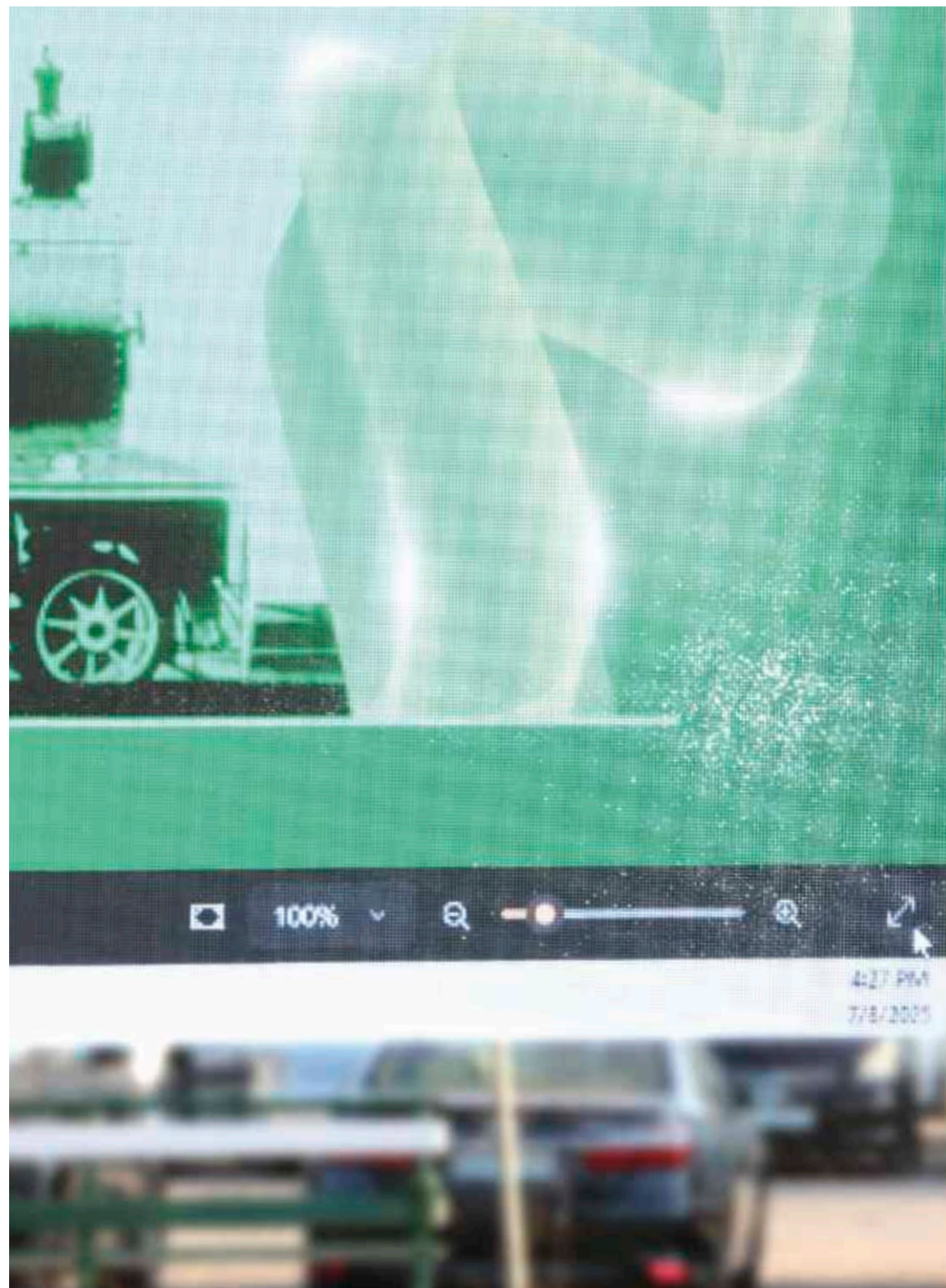
"É gratificante ver e ouvir estas mensagens que estão a ser veiculadas na TV como nas redes sociais", assinalou o PCA na mensagem.

Com o efeito, "instrui às Direcções Executivas no sentido de, junto de todos, a nível das regiões onde estão inseridas, organizarem confraternizações à altura, para todos os trabalhadores no dia 11 de Julho. Este será o dia de todos nós", refere a mensagem de Agostinho Langa Júnior aos trabalhadores, enviada no dia 30 de Junho passado.

Ao instruir a organização de cerimónias de confraternizações de forma coordenada de

todos os trabalhadores em cada Direcção Executiva, o Conselho de Administração dos CFM, pretendia proporcionar uma celebração melhor para todos.

"Termino aproveitando para reiterar os agradecimentos a todos os trabalhadores pelo empenho em prol desta Empresa, que dignifiquem o nome e o legado dos Caminhos-de-ferro ao longo destes 130 anos", destacou o PCA. #



That message expressed a high level of concern and of commitment to involving all the workers in commemorations of the date and, above all, in consolidating the spirit of belonging and of pride in the company. Langa's message said "we are just a few days from the anniversary of our company. As you know, it was on 8 July in the distant year of 1895 that the first rail

link was established between the then city of Lourenço Marques (today's Maputo) and the Transvaal (today's Pretoria), in South Africa".

According to Langa, these are 130 years of a great brand, and at the same time a great responsibility for a company such as CFM, for the country and the region.

He spoke of the pride of all the workers, in

that they are all part of the history of this great company. The workers are part of the immeasurable contribution of CFM at the economic, social, sporting and cultural level of the country

So that nobody would remain outside of the festivities, the CFM Board of Directors listened to the company's workers, those on active service and those who have retired, about the journey of the company, their professional and personal development, as well as the participation of each of them in the commemorative events, with the goal of strengthening the feeling of belonging and pride in the company.

It is gratifying to see and hear these messages which are being transmitted on TV and on social media", stressed the Chairperson in his message.

He said he had instructed the Executive Directorates to organise celebrations for all the workers on 11 July. "This will be the day for all of us", Langa said in his message.

By instructing the organisation of coordinated celebrations for all the workers in each Executive Directorate, the Board of Directors wanted to provide a better celebration for everyone.

Langa thanked all the workers for their commitment, "which dignifies the name and legacy of the railways". #





CFM tem Plano Estratégico para 15 anos

CFM has a Strategic Plan for 15 years



O CFM aprovou, no ano em que assinalou 130 anos de existência, o Plano Estratégico 2026–2040. Este Plano é um instrumento orientador da actuação da empresa para os próximos 15 anos. É um documento para a gestão de topo no processo de tomada de decisões sobre investimentos estruturantes e catalisadores de uma dinâmica transformacional, com vista a que o CFM assuma um posicionamento de destaque no panorama do sector ferro-portuário a nível nacional, regional e internacional.

→ O documento orienta-se na promoção de Moçambique à posição de *hub* de logística na região austral de África. O CFM pretende assumir o lugar de destaque, que lhe é inerente, na indústria ferro-portuária de Moçambique, como operador e gestor da infra-estrutura.

O CFM, segundo o Plano, deve continuar a ser o representante dos mais altos interesses do Estado moçambicano no sector, corrigindo falhas de mercado e influenciando positivamente decisões de investimento para sectores estratégicos, geradores de crescimento e desenvolvimento económico do país.

A elaboração da Estratégia observou uma abordagem participativa e abrangente, tendo envolvido os vários níveis hierárquicos da empresa, bem como *stakeholders* relevantes, através de *workshops* e encontros bilaterais.

Elaboração da Estratégia

O processo de definição estratégica teve como alicerce um profundo diagnóstico da realidade do CFM, a nível interno e externo. No plano interno, o enfoque foi para o capital humano, processos, controlos internos, tecnologia, carteira de clientes e modelo de negócio, bem como a situação financeira, recorrendo ao referencial metodológico do *BSC*, ainda que não aplicado de forma directa, inspirando a construção dos pilares e a definição de

In the year when it celebrated its 130th birthday, CFM approved its Strategic Plan for the period 2026–2040. This Plan is a guiding instrument for the activity of the company over the next 15 years. It is a document for the management of decision making concerning structuring investments, that are catalysts for transformation, in order for CFM to take a prominent position in the national, regional and international rail and port panorama.

→ The document is guided towards promoting Mozambique to the position of a logistics hub for southern Africa. CFM intends to take a prominent place in the Mozambican rail and port industry, as an operator and manager of the infrastructure. According to the Plan, CFM should continue to represent the highest interests of the Mozambican state in the sector, correcting market failings and positively influencing investment decisions for strategic sectors, generating the growth and economic development of the country. The Strategy was drawn up by using a participatory and inclusive approach, involving various hierarchical levels of the company, as well as the relevant stakeholders, through workshops and bilateral meetings.

Drafting the Strategy

The strategic definition was based on a profound diagnosis of the reality of CFM, at internal and external levels.

Internally, the focus was on human capital, procedures, internal controls, technology, portfolio of clients, and business model, as well as the financial situation resorting to the *BSC* methodological benchmark, even if not applied directly, inspiring the construction of pillars and definition of targets, as essential elements of the strategy.

At external level, the company was placed in the context of the domestic, regional and

metas, enquanto elementos essenciais da estratégia.

No plano externo, foi feito um enquadramento da empresa no mercado doméstico, regional e internacional, tendo como referência as grandes tendências da indústria ferro-portuária, bem como as expectativas em relação aos *fundamentos* da economia.

A análise SWOT permitiu identificar os pontos fortes e fracos, bem como as oportunidades e ameaças, no actual contexto do CFM e da situação regional e global da indústria e do mercado.

Posicionamento Estratégico e Pilares Da Estratégia

Neste contexto, o CFM definiu como sua **visão** para o período 2026-2040: **Ser a Melhor Opção Logística Regional!**

Para a prossecução deste desiderato, a estratégia elenca 5 pilares como as áreas *core* de actuação da empresa, nomeadamente:

- **Pilar 1:** Desenvolvimento Institucional e Transformação Digital
- **Pilar 2:** Capital Humano
- **Pilar 3:** Desenvolvimento e Gestão de Activos
- **Pilar 4:** Operação, Manutenção, Qualidade, Segurança e Meio Ambiente
- **Pilar 5:** Sustentabilidade Financeira, Marketing e Vendas

O Pilar 1: Desenvolvimento Institucional e Transformação Digital, assenta no pressuposto de que o desenvolvimento institucional e a transformação digital desempenham um papel crucial para a redefinição da posição da empresa no contexto nacional e regional, bem como na modernização e para a eficiência das operações do sistema ferro-portuário moçambicano.

As acções previstas na dimensão do **Capital Humano**, corporizadas no **Pilar 2**, assentam no pressuposto de que num ambiente dinâmico e desafiante, marcado

pela evolução tecnológica, pela crescente demanda por eficiência operacional e pela necessidade de integração com cadeias globais, o investimento nas pessoas afigura-se incontornável para o sucesso sustentável do CFM.

O Pilar 3: Desenvolvimento e Gestão de Activos, prevê um conjunto de iniciativas que visam assegurar uma gestão eficaz da vasta rede de activos do CFM, dispersa pelo país, gerando maior eficiência logística, redução de custos operacionais e aumento de competitividade.

Por seu turno, o **Pilar 4: Operação, Manutenção, Qualidade, Segurança e Meio Ambiente**, incorpora iniciativas que são o suporte central da proposta de valor do CFM, que assenta na entrega de serviços de forma competitiva e em linha com padrões internacionalmente aceites. Este pilar é fundamental para garantir a viabilidade, eficiência, sustentabilidade e segurança das operações ferro-portuárias e abrange a gestão e optimização dos processos operacionais, assegurando a manutenção contínua das infra-estruturas e equipamentos para garantir a qualidade dos serviços prestados.

O Pilar 5: Sustentabilidade Financeira, Marketing e Vendas, define acções concretas para uma gestão eficiente e eficaz rentável dos activos da empresa, com base numa gestão financeira rigorosa, uma actividade mais profunda e abrangente de marketing que promova a imagem do CFM como um parceiro de negócios de confiança e uma carteira de clientes robusta e diversificada. A concretização da visão que inspira esta estratégia tem subjacente um processo de mudança profunda que requer um alinhamento estratégico entre recursos, competências e objectivos de longo prazo. Para garantir uma implementação eficaz, é fundamental estabelecer um modelo de governação robusto e claro, que assegure a coordenação entre as diferentes partes envolvidas e o cumprimento dos

international market, taking as its reference point the main trends in the rail and port industry, as well as the expectations regarding the foundations of the economy. The SWOT analysis made it possible to identify the strong and weak points, the opportunities and the threats, in the current context of CFM and of the regional and global situation of the industry and of the market.

Strategic Positioning and Pillars of the Strategy

In this context, CFM defined, as its vision for the 2026-2040 period: **To be the Best Regional Logistics Option!**

To pursue this goal, the strategy lists 5 pillars as the core areas for the company's operations, namely:

- **Pillar 1:** Institutional Development and Digital Transformation
- **Pillar 2:** Human Capital
- **Pillar 3:** Development and Management of Assets
- **Pillar 4:** Operation, Maintenance, Quality, Safety and Environment
- **Pillar 5:** Financial Sustainability, Marketing and Sales

Pillar 1: Institutional Development and Digital Transformation rests on the assumption that institutional development and digital transformation play a crucial role in redefining the position of the company in the national and regional context, as well as in the modernisation and efficiency of the operations of the Mozambican rail and port system. The actions envisaged under **Human Capital**, embodied in **Pillar 2**, rest on the assumption that, in a dynamic and challenging environment, marked by technological evolution, by the growing demand for operational efficiency, and by the need for integration with global chains, investment in people becomes unavoidable for the sustainable success of CFM.

objectivos estratégicos definidos, sendo que o Conselho de Administração assume a responsabilidade de assegurar a eficaz e efectiva implementação do Plano Estratégico, a sua Monitoria e Avaliação, com base na metodologia proposta.

Materialização da Estratégia e Metas Bandeira

Para a materialização destes pilares, foram concebidos objectivos estratégicos e definidas as acções com destaque para os investimentos estruturantes em infra-estruturas, meios circulantes e equipamentos, que permitirão o incremento das capacidades e a eficiência operativa.

Pilar 1: Desenvolvimento Institucional e Transformação Digital

- Ser o principal proponente e promotor dos investimentos em modelo de PPP;
- Garantir a criação de repositório de conhecimento ferro-portuário;

Pillar 3: Development and Management of Assets, envisages a series of initiatives that seek to ensure effective management of the vast network of CFM assets, scattered through the country, generating greater logistical efficiency, reduction in operational costs, and an increase in competitiveness.

For its part, **Pillar 4: Operation, Maintenance, Quality, Safety and Environment**, includes initiatives which are the central support of the proposal of value of CFM, which rests on delivering services in a competitive manner and in line with internationally accepted standards. This pillar is fundamental to guarantee the viability, efficiency, sustainability and safety of the rail and port operations and covers the management and optimisation of operational procedures, ensuring the continual maintenance of the infrastructures and equipment to guarantee the quality of the services provided.

Pillar 5: Financial Sustainability, Marketing and Sales defines specific actions for efficient, effective and profitable management of the company's assets, based on rigorous financial management, a more profound and inclusive marketing activity that promotes the image of CFM as a trustworthy business partner, and a robust and diverse portfolio of clients.

Underlying the vision that inspires this strategy is a process of deep change that requires a strategic alignment between resources, skills and long-term objectives. To guarantee effective implementation, it is fundamental to establish a robust and clear model of governance, which ensures coordination between the various parties involved and compliance with the strategic goals defined. The Board of Directors takes responsibility for ensuring the effective implementation of the Strategic Plan, its monitoring and its assessment, based on the methodology proposed.



- Garantir a certificação das manutenções, processos, infra-estruturas, equipamentos ferro-portuários;
- Garantir o aprimoramento e divulgação das Políticas, Normas, Regulamentos e afins em vigor a todos os níveis da empresa;
- Implementar programas de digitalização das áreas operacionais e de manutenção;
- Garantir a protecção das infra-estruturas e negócios ferro-portuários através da fidelização das comunidades adjacentes às linhas e estações ferroviárias do CFM e de influência portuária.

Pilar 2: Capital Humano

- Garantir a capacitação do pessoal e das instalações de formação;
- Garantir a certificação do pessoal ferro-portuário;
- Assegurar a remuneração dos colaboradores por desempenho;
- Garantir o estabelecimento de um ambiente de trabalho saudável e seguro.

Pilar 3: Desenvolvimento e Gestão de Activos

- Conceber e implementar Planos Directores dos Portos e Linhas Férreas;
- Garantir a existência de meios circulantes e equipamentos para responder à demanda;
- Garantir o aumento da capacidade do Terminal de Carga Geral do Porto de Nacala em 20%;
- Assegurar a implementação de um modelo de parcerias para o desenvolvimento e exploração de infra-estruturas ferro-portuárias, permitindo que o CFM esteja no centro de tomada de decisão;
- Assegurar a rentabilização dos Activos do CFM.

Pilar 4: Operação, Manutenção, Qualidade, Segurança e Meio Ambiente

- Incrementar a produção anual ferroviária em 6%;
- Incrementar o transporte anual ferroviário de passageiros em 10%;
- Garantir a segurança e eficiência das operações ferro-portuárias;

- Garantir a disponibilidade dos meios circulantes e equipamentos portuários no mínimo em 90%;
- Assegurar melhor conectividade do transporte intermodal da região.

Pilar 5: Sustentabilidade Financeira, Marketing e Vendas

- Assegurar a recuperação da carga tipicamente ferroviária (a partir de 2026, recuperação de 10% ao ano);
- Assegurar tarifas competitivas e sustentáveis;
- Continuar a investir e apoiar o desenvolvimento do sector de *Oil & Gas*;
- Assegurar a optimização de custos;
- Assegurar uma robustez financeira suficiente para responder às necessidades de investimento.

Modernização, Eficiência e Integração

O **Plano Estratégico 2026–2040** reafirma o compromisso do CFM com a modernização, eficiência e integração logística de Moçambique, reconhecendo a sua importância histórica e o seu papel determinante no desenvolvimento económico e social do país.

To implement these pillars, strategic objectives have been designed and actions defined, particularly for the structuring investments in infrastructures, rolling stock and equipment, which will allow an increase in capacities and operational efficiency

Pillar 1: Institutional Development and Digital Transformation

- To be the main proponent and promotor of investments in the PPP model;
- To guarantee the repository of rail and port knowledge;
- To guarantee the certification of maintenance, procedures, infrastructures and rail and port equipment;
- To guarantee the enhancement and publicising of the policies, norms, regulations and the like in force at all levels of the company;
- To implement digitalisation programmes in the operational and maintenance areas;



Assente numa visão ambiciosa — **Ser a Melhor Opção Logística Regional** — o Plano estabelece uma rota de transformação estrutural que abrange a digitalização, a valorização do capital humano, a gestão eficiente de activos, a excelência operacional, a sustentabilidade e o reforço da presença comercial.

Ao articular desafios e oportunidades num cenário global em rápida mudança, o CFM posiciona-se para liderar a integração regional, reforçar a competitividade nacional e consolidar-se como um operador estratégico e moderno, capaz de responder às exigências de um mercado cada vez mais dinâmico.

O sucesso deste percurso dependerá de uma implementação rigorosa, de uma governança sólida e do envolvimento activo de todos os *stakeholders*. Assim, o **Plano Estratégico 2026–2040** não apenas orienta o futuro da empresa, mas também contribui de forma decisiva para o progresso de Moçambique e para a afirmação do país como hub logístico da África Austral. #



- To guarantee protection of the rail and port infrastructures and business through loyalty of the communities adjacent to the CFM lines and railway stations, and under port influence.

Pillar 2: Human Capital

- Guarantee the capacity building of the staff and of the training installations;
- Guarantee the certification of the rail and port staff;
- Ensure that the workers in accordance with their performance;
- Guarantee establishment of a safe and healthy working environment

Pillar 3: Development and Management of Assets

- Design and implement Master Plans for the Ports and Railways;
- Guarantee enough rolling stock and equipment to meet the demand
- Guarantee a 20% increase in the capacity of the General Cargo Terminal in the Port of Nacala;
- Ensure implementation of a model of partnerships for the development and operation of rail and port infrastructures, allowing CFM to be at the centre of decision making;
- Ensure that CFM assets run at a profit.

Pillar 4: Operation, Maintenance, Quality, Safety and Environment

- Increase annual rail production by 6%;
- Increase annual rail passenger transport by 10%;
- Guarantee the safety and efficiency of rail and port operations;
- Guarantee at least 90% availability of rolling stock and port equipment;
- Ensure better connectivity of the intermodal transport of the region.

Pillar 5: Financial Sustainability, Marketing and Sales

- Ensure the recovery of typically rail cargo (As from 2026, recovery of 10% a year);

- Ensure competitive and sustainable tariffs;
- Continue to invest and support the development of the Oil and Gas sector;
- Ensure the optimisation of costs;
- Ensure a sufficiently robust financial situation to meet the investment needs.

Modernisation, Efficiency and Integration

The **Strategic Plan for 2026–2040** restates the commitment of CFM to modernisation, efficiency, and the logistical integration of Mozambique, recognising CFM's historical importance and its determinant role in the economic and social development of the country.

Resting on an ambitious vision — **To be the best Regional Logistical Option** — the Plan lays down a map for structural transformation, which covers digitalisation, the valuing of human capital, the efficient management of assets, operational excellency, sustainability and the strengthening of the country's commercial presence.

By articulating challenges and opportunities in a global scenario undergoing rapid change, CFM is positioning itself to lead regional integration, to strengthen national competitiveness and to consolidate its role as a strategic and modern operator, able to meet the demands of an increasingly dynamic market.

Its success will depend on strict implementation, solid governance and the active involvement of all stakeholders. Thus, the **Strategic Plan 2026–2040** does not merely guide the future of the company but also contributes decisively to the progress of Mozambique and to affirming the country as the logistical hub of southern Africa. #



Presidente Chapo visita o Porto da Beira

É urgente um Plano Director

Presidente Chapo visits the Port of Beira

A Master Plan is urgent

O Presidente da República, Daniel Chapo, no final da visita ao Porto da Beira na província de Sofala, com o objectivo de se inteirar no terreno dos principais constrangimentos que afectam o funcionamento daquela infra-estrutura portuária estratégica para Moçambique e para os países do hinterland, bem como de avaliar as soluções em curso e perspectivar medidas estruturantes para o seu desenvolvimento sustentável, defendeu que só um Plano Director pode dotar o Porto da Beira de plena eficiência.

→ A visita do Presidente da República teve lugar a 14 de Dezembro de 2025, dois dias depois do lançamento oficial da primeira pedra para construção da estrada alternativa de acesso ao Porto da Beira, na província de Sofala. A ideia é que esta via sirva para os camiões que têm congestionado aquela cidade.

Depois de percorrer as infra-estruturas que constituem o complexo ferro-portuário da Beira, o Chefe de Estado disse à imprensa que constatou que o Porto da Beira tem registado um crescimento significativo no movimento de cargas, incluindo combustíveis, carga geral e contentores, o que impõe a necessidade de novos investimentos e de ganhos reais de eficiência operacional.

Nesse contexto, destacou a importância do lançamento da primeira pedra da nova estrada de acesso ao Porto da Beira, cuja empreitada já se encontra mobilizada, considerando-a um passo relevante para mitigar o congestionamento actual.

*Todos os nossos países
amigos e irmãos da
região reclamam
a necessidade de
aumentarmos a
eficiência do Porto
da Beira*

O Chefe de Estado enfatizou que a nova estrada, por si só, não ira resolver os problemas estruturais do porto, sublinhando que o congestionamento resulta também da falta de coordenação entre as várias entidades e concessões que operam no interior da infra-estrutura portuária.

O Presidente da República apontou a elaboração urgente de um Plano Director de Desenvolvimento do Porto da Beira, que sirva de base para investimentos coordenados e sustentáveis, bem como, a criação de uma entidade com autoridade que deverá gerir e fazer cumprir esse plano, e acima de tudo, impor disciplina no desenvolvimento do porto: “Temos várias concessões e vários operadores a investir de forma isolada, sem uma coordenação efectiva, o que não resolve o problema principal, que é a eficiência do Porto da Beira”, afirmou.

A elaboração urgente de um Plano Director de Desenvolvimento do Porto da Beira, deverá de acordo com Daniel Chapo, servir de base para investimentos coordenados e sustentáveis, bem como a criação de uma entidade com autoridade para gerir e fazer cumprir esse plano, impondo disciplina no desenvolvimento do porto.

Essa entidade, explicou o Chefe de Estado, deverá assegurar a articulação entre o sector público, o sector privado, as empresas concessionárias e as instituições do Estado que operam no porto, como a Autoridade Tributária e as Alfândegas.

Num outro desenvolvimento, Daniel Chapo observou que as preocupações com a eficiência do Porto da Beira têm sido reiteradamente manifestadas pelos países do *hinterland*, nomeadamente o Zimbabué, o Malawi e a Zâmbia, parceiros estratégicos

Mozambican President Daniel Chapo, at the end of his visit to the Port of Beira, in Sofala province, with the aim of observing, on the ground, the main constraints affecting the operations of that port, which is strategic for Mozambique and for the countries of the hinterland, as well as assessing the solutions under way and drawing up structuring measures for its sustainable development, argued that only a Master Plan can endow the Port of Beira with complete efficiency.

→ Chapo's visit took place on 14 December 2025, two days after the first stone was officially laid for building the alternative access road for the Port. The idea is that this road will be used by the trucks which have been causing traffic congestion in the city.

After inspecting the infrastructures which constitute the Beira port and rail complex, Chapo told the press that the port has undergone significant growth in the movement of cargo, including fuel, containers and general cargo and this demands new investments and real gains in operational efficiency.

In this context, he stressed the importance of laying the first stone for the new access road to Beira Port. The contractor is already mobilised, and this is regarded as an important step to mitigate the current congestion.

*All our brothers and
friendly countries of
the region demand
that we improve the
efficiency of the Port
of Beira*

que dependem desta infra-estrutura para o escoamento das suas mercadorias: “Todos os nossos países amigos e irmãos da região reclamam a necessidade de aumentarmos a eficiência do Porto da Beira”.

No âmbito das soluções em curso, o Presidente Chapo explicou que, para além da nova estrada de acesso — cuja primeira fase vai até Inhamitanga, incluindo um cruzamento desnivelado para evitar semáforos e reduzir o tempo de circulação dos camiões — está igualmente prevista a sua extensão até Mafambisse, no distrito do Dondo, onde será construído um grande centro logístico de referência regional. Este centro deverá contribuir para aliviar a pressão sobre o porto, embora o Presidente tenha reiterado que sem um plano director e uma coordenação efectiva, os problemas persistirão.

O Chefe do Estado referiu também que estão em curso investimentos para reforçar a capacidade operacional do porto, incluindo a aquisição de novas gruas de grande dimensão e outros equipamentos, visando aumentar a produtividade nos terminais. Ainda assim, alertou que esses investimentos só produzirão os resultados esperados se forem enquadrados numa visão integrada e disciplinada do desenvolvimento portuário.

No domínio da facilitação do comércio e da logística regional, o Presidente da República assegurou que Moçambique se encontra em fase avançada para a implementação de uma fronteira de paragem única em Machipanda, no quadro da cooperação com o Zimbabwe, bem como de uma solução semelhante na fronteira de Ressano Garcia, em coordenação com a África do Sul. Estas fronteiras deverão igualmente ser digitalizadas, de modo a permitir maior fluidez na circulação de pessoas e mercadorias.

O Presidente Daniel Chapo concluiu reiterando o compromisso do Governo em continuar a investir de forma coordenada no sector dos transportes e logística, defendendo que o futuro do Porto da Beira passa por uma gestão integrada, disciplinada





The President stressed that, in itself, the new road will not solve the structural problems of the port, pointing out that congestion also results from lack of coordination among the various bodies and concessions that operate inside the Port. Chapo said it is urgent to draw up a Master Plan for the Development of Beira Port, which will serve as a basis for coordinated and sustainable investments, as well as the establishment of a body with the authority to manage and ensure compliance with this plan and to impose discipline in the development of the port.

This body, the President explained, should ensure coordination between the public sector, the private sector, the concessionary companies, and the state institutions that operate in the port, such as the Tax Authority and the Customs Service. In a further development, Daniel Chapo noted that concerns with the efficiency of the Port of Beira have been expressed repeatedly by the countries of the hinterland, namely Zimbabwe, Malawi and Zambia, who are strategic partners that depend on the port to move their merchandise: "All our brothers and friendly countries of the region demand that we improve the efficiency of the Port of Beira", he said.

In the context of the solutions under way, President Chapo explained that the new access road – the first phase of which goes as far as Inhamíssa, including an uneven crossroads to avoid traffic lights and reduce the time it takes for trains to circulate— will be extended to Mafambisse, in Dondo district, where a major logistics centre, that will become a regional reference point, will be built. This centre should contribute to alleviating the pressure on the port, although the President stressed that, without a master plan and effective coordination, the problems will persist.

Chapo also said that investments are under way to strengthen the operational capacity of the port, including the acquisition of new large cranes and other equipment, seeking

e eficiente, capaz de responder às exigências do crescimento económico nacional e regional.

O Porto da Beira dispõe de dois terminais modernos, resultantes de investimentos adicionais na ordem de 210 milhões de dólares norte-americanos: o Terminal de Contentores e o Terminal de Carga Geral. De forma global, a infra-estrutura dispõe de uma capacidade anual de manuseamento de até **5 milhões de toneladas de carga**, estando preparada para receber **navios com porte bruto máximo de 50 mil toneladas (DWT)**.

Em termos de apoio logístico, previa-se que, até o final de 2025, a capacidade de **armazenamento em tanques atingisse 923.451 metros cúbicos**, destinada sobretudo ao acondicionamento de produtos líquidos, como combustíveis e outros derivados.

O Ministro dos Transportes e Logística, João Matlombe, destacou que o País enfrenta vários desafios neste sector, principalmente no que diz respeito à melhoria das condições de acesso, com destaque para custos elevados no manuseio e transporte de mercadorias; longo tempo de espera e burocracia na tramitação dos serviços; e vulnerabilidade e segurança reduzida para os empresários e os diversos intervenientes da cadeia de valor específica em corredores logísticos, entre outros.

O Ministro referiu ainda que, o Governo, através do Conselho de Ministros, aprovou a modernização do Porto da Beira por via da construção do Centro de apoio e Facilitação Logística de Dondo, assim como a integração da estrada de acesso ao Porto da Beira, com o objectivo de reforçar a construção, conservação e exploração, sob regime de portagens, de estradas, pontes e infraestruturas associadas.

Durante as comemorações centrais dos 130 anos de existência da Empresa Porto e Caminhos-de-Ferro de Moçambique (CFM), a 8 de Julho de 2025, o Presidente do Conselho de Administração da Empresa, Agostinho Langa Junior, fez saber que nos últimos anos, os CFM desenvolveram uma série de projectos estruturantes, ca-

racterizados por investimentos em infra-estruturas e equipamentos e requalificação e investimento no capital humano, que têm estado a ser concretizados, o que vem permitindo não apenas estabelecer uma solução logística competitiva e rentável em todos os principais corredores do país, como também, na provisão de serviços de transporte de pessoas e mercadorias.

“Neste momento alargamos a nossa operação ferroviária, em comboios blocos, para a África do Sul, Eswatini e Zimbabwe. Isto demonstra a nossa determinação em conquistar tráfegos e garantir soluções logísticas onde vislumbramos oportunidades”, disse o PCA do CFM, Agostinho Langa Júnior. Nesse contexto, “vemos com entusiasmo o futuro do CFM na sua actuação logística de transporte de passageiros e mercadorias, cada vez mais robusta, quer em recursos humanos, financeiros, equipamentos e outros, que nos permitem repaginar a empresa e devolver-lhe a importância e relevância estratégicas, o seu fulcral papel motor na economia, a sua função social indispensável e o facto de ser um instrumento público indeclinável de desenvolvimento”.

Com o efeito, o PCA do CFM realçou que, “desenhámos um Plano Estratégico, com um horizonte temporal de 15 anos (2026–2040), que visa orientar o nosso posicionamento institucional, identificando as grandes transformações ao nível funcional da empresa, para responder aos desafios emergentes da economia, da geopolítica, da tecnologia e da sustentabilidade ambiental em Moçambique, na África Austral e no resto do mundo”.

Nesta visita, o Presidente da República, esteve acompanhado pelo Ministro dos Transportes e Logística, João Matlombe. pelo Presidente do Conselho de Administração da Empresa Porto e Caminhos-de-Ferro de Moçambique (CFM), Agostinho Langa Junior, CEO da Cornelder Moçambique, Jan De Vries, entre outros quadros. #

to increase productivity in the terminals. Even so, he warned that these investments can only produce the expected results if they are included in an integrated and disciplined vision of port.

In the area of facilitating trade and regional logistics, the President guaranteed that Mozambique is at an advanced stage of implementing a one-stop frontier at Machipanda, in the context of cooperation with Zimbabwe, as well as a similar solution at the Ressano Garcia border, in coordination with South Africa. These frontiers should also be digitalised, so as to allow greater fluidity in the circulation of people and goods.

President Chapo concluded by reiterating the commitment of the government to continue investing in a coordinated manner in the sector of transport and logistics, arguing that the future of the Port of Beira involves integrated, disciplined and efficient management, able to respond to the demands of national and regional economic growth.

The Port of Beira has two modern terminals, resulting from additional investment of about 210 million US dollars: the Container Terminal and the General Cargo Terminal. Overall, the Port has an annual capacity to handle up to five million tonnes of cargo. The port can receive ships of up to 50,000 deadweight tonnes (DWT). In terms of logistical support, it is forecast that, by the end of 2025, tank storage capacity will reach 923,451 cubic metres, intended above all to store liquid goods, such as fuel and other derivatives.

The Minister of Transport and Logistics, João Matlombe, stressed that the country faces several challenges in this sector, mainly regarding improving the conditions of access, particularly the high costs of handling and transporting merchandise; long waiting times and red tape in processing services; and vulnerability and reduced security for business people and the various stakeholders in the specific value chains in logistical corridors.



The Minister also mentioned that the Government, through the Council of Ministers, has approved the modernisation of the Port of Beira through construction of the Dondo Support and Logistical Facilitation Centre, as well as including the Beira Port access road, with the aim of strengthening the construction, conservation and operation, under a regime of toll-gates, of roads, bridges and associated infrastructures.

During the central commemorations of the 130th anniversary of CFM, on 8 July 2025, the Chairperson of the Board of Directors of the company, Agostinho Langa Junior, declared that, in recent years, CFM has undertaken a series of structuring projects, characterised by investments in infrastructures and equipment, and requalification and investment in human

capital. This has allowed CFM not merely to establish a competitive and profitable logistics solution in all the country's main corridors, and also in providing services to transport people and goods.

"Right now, we are expanding our rail operation, in block trains, to South Africa, Eswatini and Zimbabwe. This shows our determination to win traffic and to guarantee logistical solutions wherever we glimpse opportunities", said the chairperson of the CFM board," Agostinho Langa Júnior. In this context, "we view with enthusiasm the future of CFM in its logistical performance of the transport of passengers and merchandise, which is increasingly robust, in human and financial resources and in equipment, which is allowing us to turn the page, and give the company back its strategic importance and

relevance, its fulcral role in the economy, its indispensable social function, and the fact that it is an unavoidable public instrument for development".

Langa stressed that "we have designed a Strategic Plan, with a time horizon of 15 years (2026–2040), which seeks to guide our institutional positioning, identifying the major transformations at the functional level of the company, to respond to the emerging challenges of the economy, geopolitics, technology and environmental sustainability in Mozambique, in southern Africa and in the rest of the world".

On this visit, President Chapo was accompanied by the Minister of Transport and Logistics, João Matlombe, by the Chairperson of the CFM Board, Agostinho Langa Junior, and by the CEO of Cornelder Mozambique, Jan De Vris, among others. #



Entrevista com Selma Dixon, Administradora do Pelouro de Desenvolvimento do Capital Humano e Assuntos Jurídicos

Investir nas pessoas é incontornável para o sucesso dos CFM

Interview wiith Selma Dixon, Executive Board Director for Human Capital Development and Legal Affairs

Investing in people is indispensable for the success of CFM

➔ Numa empresa cujas operações se revelam complexas, sobretudo pela sua natureza e dimensão, a formação profissional torna-se fundamental para garantir segurança, eficiência operacional e competitividade.

É tendo em conta estes factores que a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, (CFM) tem vindo a concentrar investimento na capacitação contínua dos seus colaboradores, com foco numa mentalidade preventiva em relação a acidentes e no treinamento para a execução de tarefas com precisão, optimização do tempo e excelência.

Numa entrevista ao XITIMELA, Selma Dixon, Administradora do Pelouro de Desenvolvimento do Capital Humano e Assuntos Jurídicos no CFM, começa por explicar as metamorfoses sofridas durante os 130 anos da empresa, ao mesmo tempo que aponta que as acções previstas na dimensão do Capital Humano, assentam no pressuposto de que o investimento nas pessoas é um factor incontornável para o sucesso sustentável do CFM.

XITIMELA - Várias foram as transformações ocorridas no sector dos Recursos Humanos da empresa CFM. Pode partilhar alguns dos momentos recentes e mais marcantes deste percurso dos 130 anos?

Selma Dixon (S.D.) - Como foi bem mencionado, a nossa empresa completou 130 anos, e são evidentes as transformações ocorridas em todas as áreas, incluindo a gestão do capital humano.

Neste sector, as principais mudanças concentram-se na necessidade de adequar o nosso capital humano à visão estratégica da empresa, tanto a médio quanto a longo prazo, garantindo assim a sua sustentabilidade e alinhamento com os desafios do mercado.

Nesse contexto, ocorreu a transformação dos Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), de uma empresa estatal para uma empresa pública, conforme estabelecido pelo Decreto n.º 40/94, de 13 de Setembro.

Esta transformação deu origem a uma reforma institucional que teve como base a baixa rentabilidade económica e financeira da empresa, o baixo nível de eficiência e o excesso da mão-de-obra, associados ao baixo nível de eficiência operacional e produtividade.

A reforma institucional consistiu na assinatura de um contrato programa entre o Governo e o CFM com vista (i) a reestruturação empresarial orgânica e funcional (ii) a racionalização da força de trabalho e reinserção sócio-profissional (iii) a racionalização dos activos fixos (iv) a concessão dos Portos e Caminhos de Ferro e a diversificação de actividades e negócios da empresa.

A racionalização da força de trabalho foi, sem dúvida, o momento mais marcante da história do capital humano no CFM. Na época, contávamos com cerca de 19.387 trabalhadores e planeávamos racionalizar 12.128, mantendo apenas 7.259 colaboradores em todo o CFM.

Esse processo foi precedido por uma abordagem legal, rigorosa, transparente e justa, especialmente no que se refere aos pacotes compensatórios oferecidos aos trabalhadores. Posteriormente, foi implementado um programa de reinserção social, que incluiu acções de aconselhamento para reorientar os trabalhadores para outras actividades, formações profissionais e serviços financeiros, com o objectivo de dotá-los de ferramentas para gerir adequadamente os seus pacotes compensatórios.

Como se pode imaginar, esse processo não foi fácil de implementar, tendo causado um impacto social significativo na vida dos trabalhadores abrangidos e de suas respectivas famílias, dentro das comunidades em que estão inseridos.

XITIMELA - A gestão dos Recursos Humanos é um processo dinâmico, nalguns casos, complexo. Como é que o CFM se tem adaptado às metamorfoses impostas por este dinamismo e complexidade, típica desta área?

S.D. - A gestão do capital humano é, de facto, dinâmica. Contudo, para a nossa empresa, ela

➔ In a company, whose nature and size dictates complex operations, professional training is fundamental to guarantee safety, operational efficiency and competitiveness.

Taking these factors into account, CFM has been investing in the continual capacity building of its workers, with a focus on preventing accidents and on training to carry out tasks with precision and making the best use of time.

In an interview with XITIMELA, Selma Dixon, Executive Board Director for Human Capital Development and Legal Affairs in CFM, began by explaining the changes that have occurred during the 130 years of the company, and at the same time pointing to the actions envisaged for Human Capital, resting on the assumption that investment in people is an unavoidable factor for the sustainable success of CFM.

XITIMELA - Several transformations have occurred in the CFM Human Resource sector. Can you share some of the most recent and most outstanding moments in this 130-year journey?

Selma Dixon (S.D.) - As already mentioned, our company is 130 years old, and the transformations that have occurred in all areas, including human capital management, are evident,

In this sector, the main changes are concentrated on the need to bring our human capital into line with the medium- and long-term strategic vision of the company, thus guaranteeing its sustainability and its alignment with the challenges of the market.

In this context, CFM was transformed from a state company to a public company, as established by Decree No. 40/94, of 13 September. This transformation laid the ground for institutional reform which started from the low economic and financial profitability of the company, its poor level of efficiency and its surplus manpower, linked to a low level of

apresenta uma complexidade significativa, considerando, por um lado, o número de colaboradores — cerca de 5.413 efectivos — e, por outro, a dispersão geográfica entre as regiões Norte, Centro, Sul e a sede.

A gestão do capital humano numa empresa ferro portuária como a nossa enfrenta actualmente grandes desafios, entre os quais se destacam, o avanço tecnológico, a mudança de mentalidade, a pressão por eficiência logística, a transição energética, a busca pela qualidade, a sustentabilidade, as questões ambientais, a saúde e segurança no trabalho, além da crescente concorrência a nível local e regional.

Para nos adaptarmos às novas exigências do mercado, com uma visão futurista e ambiciosa, é imprescindível definir e alinhar uma estratégia clara e exequível de gestão de pessoas, em sintonia com as novas demandas operacionais, técnicas, ambientais e outras que se impõem. Actualmente, estamos a trabalhar intensamente no desenvolvimento de projectos desafiadores, com o objectivo de formar uma massa crítica motivada, alinhada à nossa identidade institucional e preparada para enfrentar os momentos de mudança. Isso inclui a superação de padrões mentais enraizados nas rotinas construídas ao longo dos anos de trabalho.

XITIMELA - Com quantos trabalhadores a empresa conta actualmente?

S.D. - A nossa empresa conta actualmente com cerca de 5.413 trabalhadores efectivos no seu quadro de pessoal. Entretanto, realizamos contratações sazonais para atender a necessidades específicas previamente identificadas. Exemplos dessas contratações incluem actividades como a capinação das linhas férreas, a limpeza de valas de drenagem, entre outras intervenções operacionais pontuais.

XITIMELA - A formação é sempre fundamental para garantir o legado desta empresa centenária. Como é que a empresa está neste quesito?

S.D. - O nosso *core business* envolve a realização de actividades operacionais complexas, que vão desde o manuseamento portuário de cargas à pilotagem e reboque marítimo, bem como ao transporte ferroviário de pessoas e mercadorias.

Dada a natureza, complexidade e dimensão das nossas operações e os elevados riscos associados, a formação profissional revela-se fundamental para garantir segurança, eficiência operacional e competitividade.

Nesse sentido, o investimento a que nos referimos diz respeito, essencialmente, à capacitação dos colaboradores, com foco numa mentalidade preventiva em relação a acidentes e no treinamento para a execução de tarefas com precisão, optimização do tempo e excelência.

XITIMELA - A dado momento do seu percurso histórico, a empresa deixou de ter a gestão directa da Escola Ferroviária. Qual é a actual situação desta escola?

S.D. - De facto, em tempos deixámos de ter a gestão directa da Escola Ferroviária de Moçambique. Entretanto, neste momento, estamos a delinear um plano para a sua requalificação.

Na nossa visão — ambiciosa do ponto de vista infra-estrutural — essa requalificação implicaria a remodelação dos edifícios, oficinas e áreas de prática, de modo a garantir condições adequadas para o ensino técnico e profissional.

A requalificação incluiria também a introdução de equipamentos e tecnologias modernas, como simuladores, ferramentas digitais e maquinaria actualizada do sector ferroviário. Além disso, prevê-se a actualização dos conteúdos e programas formativos, alinhando-os aos padrões internacionais e às novas tecnologias ferroviárias, como sinalização digital, locomotivas modernas, logística integrada e sistemas de segurança.

Outro ponto crucial é a qualificação do corpo docente ferroviário, o que exigirá acções de capacitação e reciclagem de professores e instrutores, capazes de integrar metodologias clássicas e

operational efficiency and productivity.

The institutional reform consisted of signing a contract-programme between the Government and CFM with a view to (i) organic and functional business restructuring (ii) the rationalisation of the work force and socio-professional reinsertion (iii) the rationalisation of fixed assets (iv) the farming out of the Ports and Railway and the diversification of the company's activities and businesses.

The rationalisation of the work force was, without doubt, the most outstanding moment in the history of CFM's human capital. At the time, we had 19,387 workers and we planned to make 12,128 of them redundant, leaving only 7,259 workers in all of CFM.

This process was preceded by a legal, rigorous, transparent and fair approach, particularly regarding the compensation packages offered to the workers. Later, a social reinsertion programme was implemented, which included counselling to guide the workers to other activities, professional training and financial services, with the aim of equipping them with tools or the adequate management of their compensation packages.

As may be imagined, it was not easy to implement this, and it caused a significant social impact on the life of the workers covered and their families, inside their communities.

XITIMELA - Human resource management is dynamic and, in some cases, complex. How has CFM adapted to the metamorphoses imposed by this dynamism and complexity?

S.D. - Human capital management is indeed dynamic. For our company, it is significantly complex, considering, on the one hand, the number of workers – about 5,413 – and, on the other, their geographic dispersal between the northern, central and southern regions, and the headquarters.



modernas. Pretendemos ainda estabelecer parcerias estratégicas com instituições que actualmente gerem escolas desta natureza.

Formámos 40 Inspectores de Movimento e de Tracção

XITIMELA - Como tem sido feito ou como é que era feita a formação do pessoal sem a gestão desta escola?

S.D. - Por um lado, formamos os trabalhadores internamente, recorrendo às nossas infra-estruturas próprias — nomeadamente o Centro de Formação do CFM Sul e o Centro de Formação do CFM Centro — e aos nossos colaboradores mais experientes nas áreas identificadas, como por exemplo os Inspectores de Via, Inspectores de Tracção, Inspectores de Movimento, Inspectores Comerciais, entre outros. Por outro lado, promovemos a formação externa dos trabalhadores, em parceria com

entidades que actuam no mesmo sector. Esse tipo de formação pode envolver o envio de colaboradores para o exterior, no âmbito das parcerias que mantemos com instituições internacionais, ou a vinda de formadores estrangeiros para ministrar cursos nas nossas instalações.

A título de exemplo, este ano, formámos cerca de 40 Inspectores de Movimento e de Tracção, num curso ministrado pela IP – Infra-estruturas de Portugal.

XITIMELA - Terminada a implementação do Plano Estratégico, que CFM teremos do ponto de vista de Recursos Humanos?

D.S. - Apesar de o nosso Plano Estratégico ter sido concebido para um período de 15 anos, entendemos que a materialização dos objectivos estratégicos relacionados ao capital humano será sempre contínua. Acreditamos que, ao fim desse período, o capital humano estará mais ajustado às mudanças organizacionais impulsionadas ao longo do tempo por factores como tecnologia, competitividade e outros elementos-chave. Em termos de cultura organizacional, vislumbramos um capital humano mais voltado para a diversidade, a inclusão e o sentido de propósito.

The management of human capital in a port and rail company such as ours faces major challenges including technological advances, changes in mentality, the pressure for logistical efficiency, the energy transition, the search for quality and sustainability, environmental questions, health and safety at work, as well as the growing local and regional competition.

For us to adapt to the new market demands, with a futurist and ambitious vision, it is indispensable to define and align a clear and achievable strategy for managing people, in line with the new operational, technical and environmental demands.

Currently, we are working intensely on developing challenging projects with the goal of training a motivated critical mass, in line with our institutional identity and prepared to face the moments of change. This includes overcoming mental habits rooted in the routines built up over years of work.

XITIMELA - How many people work at the company now?

S.D. - Currently our company has 5,413 full time workers on its staff table. However, we also hire staff on a seasonal basis to meet previously identified specific needs. Examples of this hiring includes activities such as clearing grass from the railways, cleaning the drainage channels, among other specific operational interventions.

XITIMELA - Até há bem poucos anos, a actividade ferroviária era vista como masculina. Como está a ser tratada a questão do equilíbrio do género na empresa CFM?

S.D. - De certa forma, podemos admitir que a colocação anterior contém uma meia-verdade, considerando a actual percentagem de homens e mulheres no activo dentro da nossa empresa, reconhecida pela sua operação ferroviária, marítima e portuária — um escopo predominantemente operacional. A questão do equilíbrio de género faz parte da nossa carteira de prioridades. Neste momento, estamos a realizar um estudo sobre como conceber pacotes de contratação mais atractivos para promover a inclusão de género. Mais do que oferecer pacotes atractivos, pretendemos também realizar acções de divulgação focadas nas oportunidades de desenvolvimento de carreiras ferroviárias, portuárias e marítimas para mulheres, de modo que estas possam visualizar essas áreas como oportunidades reais, conciliáveis com os demais desafios próprios do género. Para alcançar esse desiderato, pretendemos estabelecer parcerias com instituições dedicadas à promoção da equidade de género — incluindo associações, fundações e outras entidades afins — com o objectivo de conceber, em conjunto, um projecto *sui generis*, desenhado especificamente para o exercício das actividades ferroviária, portuária e marítima.

XITIMELA - Acreditamos que há aspectos relevantes deste sector dos Recursos Humanos que não estamos a levantar nesta entrevista, pode comentar, por favor?

S.D. - Um aspecto relevante que deve ser considerado na gestão do capital humano é o equilíbrio entre trabalho, saúde e bem-estar, factores fundamentais para garantir a produtividade, a motivação e a qualidade de vida dos colaboradores, beneficiando tanto os profissionais quanto a própria empresa. Como organização, precisamos definir

XITIMELA - Training is always fundamental to guarantee the legacy of this company. How is the company handling this question?

S.D. - Our core business involves complex operational activities, ranging from port handling of cargoes to pilotage and maritime towing as well as rail transport of people and goods. Given the nature, complexity and scale of our operation and the high associated risks, professional training is fundamental to guarantee security, operational efficiency and competitiveness. The investment we are referring to essentially concerns building the capacity of CFM workers, focused on preventing accidents and on training for carrying out tasks with precision and optimal use of time.

XITIMELA - At one time, the company ceased to manage the Railway School directly. What is the current situation of this school?

S.D. - Indeed, we stopped managing the Mozambique Railway School directly. Right now, we are drawing up a plan for the requalification of the school. In our view – ambitious from the infrastructural point of view – this requalification would imply remodelling the buildings, the workshops and the practical areas to guarantee adequate conditions for technical and professional education. The requalification would also include the introduction of modern equipment and technologies, such as simulators, digital tools and up-to-date railway machinery. It is also planned to update the training contents and programmes, bringing them into line with international standards and the new rail technologies, such as digital signalling, modern locomotives, integrated logistics and security systems. Another crucial point is the qualification of the railway teaching staff, which will require the training and recycling of

teachers and instructors, capable of including both classical and modern methodologies. We also intend to establish strategic partnerships with institutions that are currently managing schools of this nature.

*We have trained
40 Inspectors of
Movement and
Traction*

XITIMELA - How have staff been trained without the management of this school?

S.D. - First, we trained workers internally, resorting to our own infrastructures — namely the CFM-South and CFM-Centre Training Centres – and to our most experienced workers in the areas identified, such as Track Inspectors, Inspectors of Traction, Inspectors of Movement, and Commercial Inspectors, among others. We also promoted the outside training of workers, in partnership with bodies operating in the same sector. This type of training may involve sending workers outside under the partnerships we have with international institutions, or visits by foreign trainers to give courses on our premises. By way of example, this year we have trained about 40 Inspectors of Movement and Traction, in a course given by IP (Infrastructures of Portugal).

XITIMELA - Once the Strategic Plan has been implemented, what will CFM have from the point of view of Human Resources?

S.D. - Although our Strategic Plan was designed for a period of 15 years, we believe that implementing the Human Capital strategic objectives will always be continual. We believe that, at the end

políticas e estratégias claras que promovam o equilíbrio físico, mental e social dos nossos colaboradores. Isso vai muito além de oferecer um bom pacote remuneratório e de benefícios, envolve sobretudo, segurança, satisfação e motivação.

Falamos, concretamente, da prevenção de acidentes de trabalho e doenças ocupacionais; da promoção de hábitos saudáveis, como a prática de exercícios físicos, alimentação equilibrada e pausas durante a jornada laboral; da prevenção do stress e do *burnout*, do apoio psicológico e da implementação de programas que favoreçam o equilíbrio entre vida profissional e pessoal. Além disso, é essencial fomentar relações baseadas no respeito mútuo e na colaboração genuína entre lideranças e liderados, com comunicação transparente, confiança, e uma cultura organizacional pautada pela inclusão e diversidade. #

of this period, the human capital will be better adjusted to the organisational changes driven over time by factors such as technology, competitiveness, and other key elements.

In terms of organisational culture, we are glimpsing human capital more aimed at diversity, inclusion and a sense of purpose.

XITIMELA – Until a few years ago, railway activity was seen as masculine. How does CFM deal with the question of gender balance ?

S. D. Gender balance is part of our portfolio of priorities. Currently, we are drawing up a study on how to design more attractive hiring packages to promote gender inclusion.

More than just offering attractive packages,

we also intend to undertake publicity actions, focused on the opportunities to develop rail, port and maritime careers for women so that they can see these areas as real opportunities.

To achieve this desired end, we intend to establish partnerships with institutions dedicated to promoting gender equity – including associations, foundations and similar entities with the goal of designing together a project *sui generis*, designed specifically for the exercise of rail, port and maritime activities.

XITIMELA – We think there are relevant aspects of the sector of Human Resources that we are not raising in this interview. Can you comment, please?

S.D. – One relevant aspect which should be considered in the management of human capital is the balance between work, health and welfare, factors that are fundamental for guaranteeing productivity, motivation and the quality of life of the workers, benefitting both the professionals and the company itself.

As an organisation, we need to define clear policies and strategies which promote the physical, mental and social equilibrium of our workers. This goes far beyond offering a good package of wages and benefits. It also involves, above all, safety, satisfaction and motivation.

We are talking, specifically, about preventing work accidents and occupational diseases; of promoting healthy habits, such as physical exercise, a balanced diet and pauses during the working day; of preventing stress and burnout, of psychological support, and of implementing programmes that favour a balance between professional and personal life.

Furthermore, it is essential to encourage relations based on mutual respect and on genuine collaboration between leaders and led, with transparent communication, trust, and an organisational culture marked by inclusion and diversity. #





Paulo Tarmamade, Director Geral da Transmaritma

Empresa está recuperada e motivada

Paulo Tarmamade, General Director of Transmaritma

Company has recovered and is motivated

EM 2023, por orientação do Governo, a empresa Portos e Cominhos de Ferro de Moçambique (CFM) teve de retomar a gestão da empresa de Transportes Marítimos - TRASMARÍTIMA, entidade estatal que vinha assegurando a travessia marítima em diversos pontos do país, mas que nos últimos anos está em falência técnica. Com a entrada do CFM na gestão da companhia, iniciou-se um processo de reestruturação que apesar de estar ainda a meio, começa a dar sinais encorajadores o que leva Paulo Tarmamade, actual director da TRANSMARÍTIMA a acreditar no futuro. Como resultado do trabalho desenvolvido, neste momento, a TRANSMARÍTIMA está recuperada e com os trabalhadores motivados.

XITIMELA - Em breves linhas, pode descrever-nos qual é a situação actual da TRANSMARÍTIMA?

Paulo Tarmamade (P.T.) - A TRANSMARÍTIMA está, mais ou menos, recuperada. Pelo menos já funciona, normalmente, como uma empresa. Quando os CFM tomaram desta companhia, ela era uma empresa completamente deficitária e em disrupção. Neste momento, nós temos a máquina toda a funcionar, os trabalhadores bastante motivados para continuar a trabalhar. As operações estão a ocorrer normalmente, nas diversas áreas onde operamos, nomeadamente: em Maputo, Inhambane, na Zambézia e no Niassa. Temos, neste momento, uma empresa, digamos, com uma normalidade de funcionamento em termos empresariais.

XITIMELA - Quantos trabalhadores tem actualmente?

P.T. - Neste momento, a empresa tem cerca de 85 trabalhadores que estão distribuídos nas diversas delegações. No geral, os trabalhadores se distribuem por embarcação. Nós temos uma embarcação a operar entre Metangula e Lago Niassa. São travessias que servem, fundamentalmente, às comunidades da zona costeira do Lago Niassa, na província de Niassa. Há muita mobilidade lá entre Niassa e Tanzânia e entre Niassa e Malawi, que são regiões vizinhas. Então, temos lá uma delegação e funcionamos com o barco-de-chão. Temos lá cerca de 10 pessoas a operar em Niassa.

XITIMELA - Só para melhor situar os leitores. Quando é que, os CFM tomam conta da TRANSMARÍTIMA?

P.T. - A decisão final de transferir a TRANSMARÍTIMA para os CFM foi tomada em Setembro de 2023. Mas já havia, digamos, todo um expediente buscando a solução para a TRANSMARÍTIMA depois que ela se viu deficitária. O Estado tinha interesse que o serviço público de transporte de passageiros e de travessias não fosse interrompido. Então, em Setembro de 2023, passou para os CFM.

XITIMELA - E quais são as primeiras acções que foram tomadas no sentido de estabilizar esta empresa?

P.T. - A primeira coisa feita foi a reestruturação da empresa. Ou seja, parar tudo e refazer o esquema de funcionamento. A segunda foi conceber um plano de intervenção de curto e médio prazos, que compreendeu três fases. A primeira fase era a parte da estruturação em si. Depois, logo a seguir, um plano emergencial de revitalização, porque na altura em que os CFM receberam a TRANSMARÍTIMA, era uma empresa com cerca de 200 funcionários e só tinha um barco a funcionar, na travessia Inhambane - Maxixe. Então, era preciso refazer a estrutura e dimensioná-la de modo a estar ajustada às condições da empresa. O que nós fizemos foi conceber esse plano, fizemos a implementação da primeira fase, que é a reestruturação, fizemos isso com sucesso.

In 2023, on the instruction of the government, CFM had to resume management of the company Transportes Marítimos - TRASMARÍTIMA, a state-owned body which had been ensuring maritime crossings in various parts of the country but which, in recent years, had become technically bankrupt. With the entry of CFM into the management of the company, restructuring began and, although it is only halfway through, it is giving positive signs which lead Paulo Tarmamade, the current director of TRANSMARÍTIMA, to believe in the future. As a result of the work undertaken, TRANSMARÍTIMA has now recovered and its workers are motivated.

XITIMELA - Can you describe for us the current situation of TRANSMARÍTIMA?

Paulo Tarmamade (P.T.) - TRANSMARÍTIMA has more or less recovered. At least it is now functioning more or less as a company. When CFM took over this company it was completely disrupted and in deficit. Today we have the entire machine operating and the workers are highly motivated to continue working. Operations are taking place normally in the various areas where we operate, namely: in Maputo, Inhambane, Zambézia and Niassa. Right now, we have a company that is functioning normally, in business terms.

XITIMELA - How many workers does it employ?

P.T. - Currently, the company has about 85 workers, distributed in its various delegations. In general, the workers are distributed by boat. We have one boat operating between Metangula and Lake Niassa. These are crossings which fundamentally serve the communities of the Lake Niassa coastal zone, in Niassa province.



Até o início de 2024, nós já tínhamos a empresa a funcionar num novo modelo. E começamos, desde então, a fazer a revitalização da empresa, o que significa dizer, colocar mais meios a funcionar. Reabilitámos as embarcações.

Neste momento, a empresa conta com oito embarcações. Oito embarcações, entre grandes e pequenas, e temos, como disse, um efectivo de cerca de 85 trabalhadores.

Injecção financeira para revitalização

XITIMELA - Do ponto de vista de investimento, o que foi necessário?

P.T. - Houve uma injeção de fundos dos CFM. Há uma injeção contínua neste processo de revitalização da empresa. Até ao final deste ano de 2025, esperamos investir cerca de um milhão de dólares

em diversas acções, que compreendem a requalificação das embarcações, a melhoria do funcionamento em termos de recursos humanos e também ao nível da infraestrutura. Como sabe, para fazer funcionar a TRANSMARÍTIMA não basta ter a embarcação a funcionar. É preciso ir melhorando os locais da acostagem e é preciso ir criando condições, outras para além das próprias embarcações.

Portanto, até ao final deste ano, os CFM terão investido cerca de um milhão de dólares para a revitalização da TRANSMARÍTIMA.

XITIMELA - Este um milhão de dólares responde àquilo que são as necessidades para a estabilização ou vai ser necessário mais investimentos?

There is a great deal of mobility between Niassa and Tanzania and between Niassa and Malawi, which are neighbouring regions. We have about 10 people working in Niassa.

XITIMELA - When did CFM take over TRANSMARÍTIMA?

P.T. - The final decision to transfer TRANSMARÍTIMA to CFM was taken in September 2023. But there was already correspondence seeking a solution for TRANSMARÍTIMA after it had gone into deficit. The State did not want the public passenger service and the crossings to be interrupted. Hence, in September 2023, it passed into the hands of CFM.



P.T. - Não, é preciso muito mais investimento do que isso. O que nós fizemos foi uma espécie de apagar o fogo. Nós tivemos que revitalizar uma empresa que estava completamente afundada com dívidas, uma empresa sem embarcações e com dívidas ao nível de trabalhadores e tudo isso.

Então, fez-se a reestruturação e há um conjunto de ações que incluem a área de recursos humanos, as operações e manutenção das embarcações. O transporte de passageiros é uma actividade muito onerosa, sobretudo porque os equipamentos todos têm que ser certificados e na área marítima é tudo muito caro. Então, este investimento todo está sendo feito no sentido de garantir que a TRANSMARÍTIMA funcione com normalidade dentro da indústria de transporte de passageiros marítimos.

XITIMELA – What were the main actions taken to stabilise this company?

P.T. - The first thing was the restructuring of the company – that is, to stop everything and draw up a new scheme for operating. The second was to draft a plan of intervention in the short and medium term, which consisted of three phases.

The first phase was the restructuring itself. Immediately afterwards came an emergency plan to revive the company, because at the time that CFM received TRANSMARÍTIMA, it was a company with about 200 workers, but only one operational boat, on the crossing between Inhambane and Maxixe.

So, it was necessary to redesign the structure so that it was in line with the conditions of the company. What we did was design this plan. We implemented the first phase, which was the restructuring, successfully. By early 2024 we had the company functioning in a new model. And since then, we have begun to revive the company, making it more or less functional. We rehabilitated the boats.

Right now, the company has eight boats, some large and some small, and a work force of about 85.

Financial injection to revive the company

XITIMELA – How much investment was necessary?

P.T. - There was an injection of funds from CFM. There is a continual injection in this revival of the company. By the end of 2025, we expect to invest about a million dollars in various actions, which include the requalification of the boats, improving the operations in terms of human resources and the infrastructure. As you know, to make TRANSMARÍTIMA operational, it is not enough to have a boat working. It is necessary to improve the berths and create other conditions.

So, by the end of this year, CFM will have invested about a million dollars for the revival of TRANSMARÍTIMA.

XITIMELA – This million dollars covers the needs for stabilisation or will more investments be necessary?

P.T. - Much more investment than this will be required. What we have done is a kind of fire brigade operation. We had to revive a company that was completely sunk in debts, a company without boats, and which owed money to its workers. So, we restructured the company and undertook a range of activities ranging from human resources to operations and to maintenance. Passenger transport is a very expensive activity, particularly because all the equipment has to be certified, and, in the maritime area, everything costs a lot. So, all this investment is being made to guarantee that TRANSMARÍTIMA operates normally within the maritime passenger transport industry.

XITIMELA – We know that it is not easy to make a profit out of passenger transport. Do you expect TRANSMARÍTIMA to become profitable in the coming years or will it continue to be a social responsibility of CFM?

P.T. - CFM received TRANSMARÍTIMA but not from the point of view of a state asset to generate profit. It received TRANSMARÍTIMA, above all, to continue providing public passenger transport on the crossings as an activity of social responsibility. We took this as a challenge and as a task given to CFM. But we did not discard the possibility of the company reaching a balance. We have this desire that the company should attain financial balance.

This is not achieved immediately. It will take some time. I think it is possible for TRANSMARÍTIMA to pass from the situation of a company running a deficit,

XITIMELA - Sabemos que o transporte de passageiros não é uma actividade de fácil rentabilidade. É expectável que a TRANSMARÍTIMA, dentro dos próximos anos, possa ganhar um novo fôlego e trazer lucros ou vai ser uma actividade que continuará a ser responsabilidade social dos CFM?

P.T. - Os CFM receberam a TRANSMARÍTIMA não mais do ponto de vista dum activo do Estado para gerar lucro. Receberam a TRANSMARÍTIMA, sobretudo, para continuar a prestar o serviço público de transporte de passageiros nas travessias como uma actividade de responsabilidade social. Nós pegamos nisto como um desafio e uma tarefa que foi dada aos CFM. Mas não descuramos a possibilidade de a empresa atingir um equilíbrio. Temos esse desejo, que a empresa tenha um equilíbrio financeiro.

Não se consegue no imediato. É um processo que vai levar algum tempo. Acredito que é possível a TRANSMARÍTIMA passar da situação de uma empresa deficitária para uma empresa que, embora não possa gerar lucros extraordinários, mais ou menos consiga algum equilíbrio financeiro em termos de geração de receita para cobrir as suas operações.

XITIMELA - Nestes primeiros anos de operação sob gestão dos CFM, quais são os factores críticos da operação da TRANSMARÍTIMA?

P.T. - Há alguns constrangimentos, alguns deles de natureza estrutural, do momento que nós atravessamos, que precisam ser cuidados com a devida atenção. Notem, por exemplo, nas travessias de Maxixe a Inhambane e na travessia de Quelimane e Inhassunge, nestes locais, nós temos embarcações a funcionar com alguma ociosidade. Ou seja, nós não trabalhamos em pleno neste momento.

Fizemos um investimento muito elevado para Inhambane, trouxemos um barco que foi completamente requalificado, mas essa

embarcação não está a trabalhar em pleno. Por um simples motivo: é que a associação de transportadores que funciona lá na travessia, não deixa que a embarcação funcione. Dizem que lhes retira a possibilidade de transportar também. Estamos a falar de embarcações à vela, na sua maioria, e aí nós fazemos quatro carreiras por dia, que é quase nada. Nós podíamos fazer o dobro disso ou mais.

E se isso fosse possível, traduziria receita para a TRANSMARÍTIMA e, consequentemente, iria melhorar a sua situação financeira. Não acontece isso porque nós temos que gerir esse equilíbrio que é imposto por essa associação.

A mesma coisa acontece na travessia entre Quelimane e Inhassunge. Só em Inhassunge, para ter um exemplo, um barco pequeno de 40 passageiros só faz duas viagens ao dia porque não deixam fazer mais do que isso. Então, isso é um desafio. É um desafio porque, enquanto se diz que os CFM têm que fazer investimentos para o transporte de passageiro nas travessias, isso depois se transforma em fundos aplicados numa actividade que é prejudicada por esse entendimento das associações.

Consolidar as travessias onde já operamos

XITIMELA - Neste momento, para além dos pontos que indicou como sendo aqueles que estão a operar, há perspectivas de ligar outras zonas onde o transporte é feito com meios não seguros?

P.T. - Neste momento, o nosso desafio é consolidar a exploração nas travessias onde já operamos. Mas eu sei que existe interesse do Governo. Nós cumprimos ordens que vêm do Governo em relação às prioridades. Estas prioridades vão sendo definidas ao nível dos órgãos do governo competentes.

XITIMELA - Um dos factores que oneram esta actividade é também a questão do combustível. Há alguns corredores que os CFM podem estar a fazer, tendo em conta esta actividade social que está a prestar, no sentido de obter, se calhar,

to that of a company which, although not making extraordinary profits, can attain a balance in terms of generating enough revenue to cover its operations.

XITIMELA - In these first years of operation under CFM management, what are the critical factors for the operations of TRANSMARÍTIMA

P.T. - There are some constraints, some of them of a structural nature, which need to be studied with due attention. Note, for example, that in the Maxixe-Inhambane and Quelimane-Inhassunge crossings, we have boats that are not fully occupied. We made a very large investment for Inhambane. We brought a boat that was completely requalified, but it is not working to the full. This is for a simple reason. The association of transport operators at that crossing is not allowing the boat to work. They say that it is stopping them from carrying passengers too. We are talking about sailing boats, most of which make four crossings a day, which is virtually nothing. We could do twice this or more.

And if this were possible, it would bring revenue to TRANSMARÍTIMA and thus improve its financial situation. It isn't happening because we have to handle the demands imposed by the association. The same thing happens on the crossing between Quelimane and Inhassunge. For example, in Inhassunge we have a small boat of 40 passengers which only makes two trips a day because they do not allow it to make more. So, this is a challenge. It's a challenge because while it is said that CFM has to make investments for passenger transport at the crossings, these are later transformed into funds used for an activity damaged by the demands of the associations.

alguma facilitação do ponto de vista de custos específicos?

P.T. - Bem, o custo do combustível está lá. Representa o maior custo que nós temos, o maior gasto que nós temos nas embarcações. De facto, nós não abastecemos na bomba normal. Nós temos um abastecimento específico para as embarcações que é isento, digamos, de umas taxas específicas. Não é muita coisa. Mas já faz alguma diferença. O que eu acho que é o maior problema em termos de custo é que a actividade em si, as embarcações que nós usamos, são de um determinado rigor em termos de exigências de segurança, elas requerem a aquisição de vários equipamentos de segurança para os passageiros, tanto quanto para os tripulantes. Isto tudo é muito caro.

A título de exemplo, colocar a embarcação Ka Nyaka por exemplo, que faz a travessia entre Maputo e a Ilha de Nyaka, nós precisamos de ter lá sete balsas, cuja manutenção anual são cerca de 700 mil meticais. Este custo não tem quem opera uma embarcação à vela. Temos seguro, que é bastante caro. Tem muitos outros equipamentos que têm que ser revalidados anualmente, a licença é anual.

XITIMELA - Are there prospects to operate in other areas where transport uses unsafe means?

P.T. - Right now, our challenge is to consolidate the crossings where we are already operating. But I know that the Government is interested. We obey orders from the Government about priorities. These priorities are defined by the relevant government bodies.

XITIMELA - One of the factors that weighs on this activity is the question of fuel..

P.T. - Fuel is the largest cost we have for the boats. We refuel at the normal pumps. But we have a supply for the boats which is exempt from some specific fees. It's not much, but it makes some difference. I think that the greatest problem in terms of cost is that the activity in itself, the boats that we use, have strict safety demands. They require the acquisition of various safety equipment for the passengers and the crew. This is all very expensive. By way of example, for the vessel "Ka

Nyaka", which makes the crossing between Maputo and Nyaka island, we need seven lifeboats, and their annual maintenance costs about 700,000 meticais. Those who use sailing boats do not have this cost. We must pay insurance, which is very expensive. There are other items of equipment the licence for which must be renewed every year.

These costs are typical for the boats we operate. We are not competing under the same conditions as sailing boats and other artisanal craft. The same thing in Inhambane. The boat we brought there, which makes the Maxixe-Inhambane crossing, is the only one which has lifeboats. But the others compete with us. They don't have this kind of demand, but we have to comply with this standard. But we don't say that we shouldn't comply. We think it is not problematic to comply with these demands.

XITIMELA - Before the entry of CFM, here in Maputo city, TRANSMARÍTIMA also guaranteed the Maputo-Katembe crossing Later this crossing faced





Estes custos são tipicamente encontrados nas embarcações que nós operamos, que são de uma determinada dimensão. Não concorremos nas mesmas condições que os transportes artesanais, digo, os barcos à vela e outros próximos disso. A mesma coisa acontece na Maxixe, por exemplo, que é a embarcação que trouxemos há pouco tempo e faz Maxixe- Inhambane, é a única que tem balsas lá. Entretanto, as outras concorrem connosco e não têm este tipo de exigências e nós temos que cumprir este padrão.

Mas não dizemos que não devemos cumprir, nós achamos que é pacífico cumprirmos com as exigências. Se calhar o problema não é nós disputarmos a segurança, mas sim encontrarmos soluções que garantam que o serviço público que nós prestamos seja feito em pleno e estejamos a cumprir o nosso papel.

XITIMELA - Tempos antes da entrada dos CFM, aqui na cidade de Maputo, por exemplo, a TRANSMARÍTIMA garantia também a travessia Maputo-Katembe. Depois esta travessia começou a ter uma concorrência da ponte. Não houve nenhum estudo sobre se vale a pena continuar aquela operação ou mesmo para abandonar de vez?

P. T. - Bem, quando os CFM receberam a TRANSMARÍTIMA do Governo, a travessia entre Katembe e Maputo tinha sido já interrompida. Foi interrompida, primeiro porque se tornou insustentável. O barco que fazia essa operação, já era obsoleto e não podia continuar a funcionar, era preciso adquirir uma nova embarcação. Mas havia também o problema da ponte, quer dizer, há diversas coisas, o desenvolvimento gera mudança de mercado. O que aconteceu é que a dada altura as pessoas não iam para o batelão para embarcar no barco porque tinham autocarro para dar a volta e era mais rápido. Mas a avaliação que nós fazemos hoje é que é possível voltar a fazer as carreiras entre Maputo e Katembe, tanto é que é feito hoje por alguns privados. Nós temos um operador que faz a travessia Maputo-Katembe com um barco pequeno e a avaliação que eu faço é que tendo um batelão, não precisa ser exactamente igual ao anterior, mas um batelão pequeno nas horas de ponta seria muito mais útil.

Mas, como digo, nós estamos a fazer a revitalização do TRANSMARÍTIMA, as condições de mercado vão ditando as linhas que devemos adoptar em termos de actuação, em termos de posicionamento

competition from the bridge. Was there any study about whether it was worth continuing that operation, or abandoning it completely?

P. T. - When CFM received TRANSMARÍTIMA from the government, the crossing between Katembe and Maputo had already been interrupted. It was interrupted, first because it had become unsustainable. The boat used for this operation was already obsolete and could not continue to operate. A new boat had to be acquired.

But there was also the problem of the bridge. Development causes market changes. What happened is that there came a time when people did not catch the ferry, because they had a bus to cross the bridge and it was quicker. But the assessment we make today is that it is possible to return to ferry journeys between Maputo and Katembe, which is being done today by some private operators. We have one operator who crosses between Maputo and Katembe with a small boat and the assessment I

do mercado. E em função do que depois fizemos, depois de consolidarmos esta fase, vamos pensar em outras áreas onde nós podemos introduzir as operações.

XITIMELA - Mas, neste momento, têm feito alguns estudos mesmo que sejam preliminares para ver se para além, de Maputo-Katembe, também podem ser explorados como por exemplo, a ligação Maputo-Machangulo, que é feito por barcos precários?

P.T. - Temos que nos concentrar no que é a nossa missão, que é garantir o transporte de passageiros nas travessias, esse é o foco. Esta ligação, de facto, é feita entre Maputo e Machangulo, mas aí não existe tráfego regular. Há um conjunto de turistas que se organizam e vão para lá. Ou há umas comunidades que moram lá e têm que vir para o continente que é para buscar os abastecimentos. É normal acontecer. Não se pode pensar numa travessia que tenha este tipo de movimento. Mas há outras travessias que, provavelmente, requeiram mais atenção em termos de providência como meio de transporte de passageiros para acomodar as necessidades das populações. Há outras, não me convém agora dizer porque seria me antecipar na definição de prioridades que não cabem a nós, mas cabem ao Governo.

XITIMELA - Empresas ligadas ao transporte, mesmo que seja por responsabilidade social como o faz os CFM, criam pequenas subsidiárias com o objectivo de buscar algum rendimento para financiar as operações da empresa principal. Os CFM não desenharam uma estratégia dessas para a TRANSMARÍTIMA?

P.T. - Existe a perspectiva de que nós possamos explorar alguns nichos de mercado específicos. Nós vamos ter, dentro de semanas ou, na pior das hipóteses, dois meses, duas embarcações pequenas que vão operar em Inhambane. Elas estão sendo financiadas ou co-financiadas pela Sasol.

make is that a ferry, not necessarily the same as the previous one, but a small ferry at rush hour, would be much more useful.

But, as I say, we are reviving TRANSMARÍTIMA, and market conditions dictate the lines we should adopt. Depending on what we do later, after consolidating this phase, we shall think of other areas where we can introduce operations.

XITIMELA - Have studies been made, even if only preliminary, to see if, for example the Maputo-Machangulo route can be operated, which is currently run by informal boats?

P.T. - We have to concentrate on our mission, which is to guarantee passenger transport at the crossings. That's the focus. This connection is indeed made between Maputo and Machangulo, but there is no regular traffic. There are some tourists who organise and go there. Or there are some communities living there but which have to go to the mainland for supplies. You can't think of a ferry crossing with that kind of movement. But there are other crossings which probably required more attention in terms of providing a means of passenger transport to accommodate the needs of the public. There are others which I won't say now because the definition of priorities is not our job, but the government's.

XITIMELA - Transport companies, even if only for social responsibility, as CFM does, set up small subsidiaries to arrange some income to finance the operations of the main company. Did CFM not design this strategy for TRANSMARÍTIMA?

P.T. - There is the prospect that we can exploit some specific market niches. Within weeks or, at worst within two months, we shall have two small boats that will operate in Inhambane. They are being financed or co-financed by Sasol. Our

perspective towards these boats is that they can be used for tourist activity, for example between Vilankulo and Bazaruto. I was talking with the Provincial Director of Transport about what the provincial government thinks of the boats. They spoke of the possibility of us linking Linga-Linga and Inhambane. These are small niche markets, but they need to be properly studied and that is what we shall do. As soon as we have the boats, we shall do the necessary experiments, and if they go well, we shall advance.

This is one way out. Through the tourism business, for example, it is possible to collect the revenue to cover the deficit created in operating passenger transport, which is already directly subsidised by the State.

XITIMELA - Are there any other aspects you regard as important?

P.T. - One of the greatest challenges we face is that our function is not always understood. For example, when we want to undertake a public service on the Inhambane - Maxixe crossing and the association of transporters there says "no! You are taking our bread!", they do not understand our job. We are not competitors, we are not a company that has gone there looking for profit. We are here to provide a public service which is completely subsidised.

We do it, because it is necessary to keep the public service available, since only the State is able to ensure the supply of the type of boats we have, which are safer, which is convenient for everybody, even in terms of comfort. But what do we have? We have a situation in which they don't even let us operate, even though they know that if we acted as competitors of these boats, those competitors didn't have the same conditions as us. If this were normal competition, in which those with the greatest market capacity operate, that would eliminate the others.

"O que aconteceu é que a dada altura as pessoas não iam para o batelão para embarcar no barco porque tinham autocarro para dar a volta e era mais rápido"

"What happened is that there came a time when people did not catch the ferry, because they had a bus to cross the bridge and it was quicker"



A nossa perspectiva em relação a estas embarcações é que, eventualmente, já que temos limitação em termos de carreiras entre Maxixe e Inhambane, parte delas possam fazer, explorar a actividade de turistas, por exemplo, entre Vilankulo e Bazaruto. Estive a conversar com o director provincial dos Transportes em relação ao que o Governo Provincial pensa das embarcações. Falaram da possibilidade de nós ligarmos Linga-Linga e Inhambane. Então, são esses pequenos nichos de mercado, mas eles precisam de ser devidamente estudados e isso vamos fazer. Assim que tivermos as embarcações vamos fazer as experiências necessárias e se der certo, vamos avançar para isso. Mas, indo ao encontro da questão que me coloca, de facto, esta é uma saída. Porque, por via dos negócios do turismo, por exemplo, é possível ir buscar receita para cobrir o défice que é criado na exploração do transporte de passageiros que já é subvencionado directamente pelo Estado.

XITIMELA - Tem alguns aspectos que acha que são importantes trazer nesta conversa?

P. T. - Um dos maiores desafios que temos, conforme já referi antes, é que nem sempre somos compreendidos na função que desempenhamos. Por exemplo, quando nós queremos fazer o serviço público nas travessias de Inhambane - Maxixe e a

associação dos transportadores que está lá diz que, não, vocês nos tiram o pão, não compreendem a nossa função. Nós não somos concorrentes, não somos uma empresa que está ali à procura de lucro. Nós estamos ali para prestar o serviço público que é completamente subsidiado.

O fazemos porque há necessidade de manter a disponibilidade do serviço público, porque somente o Estado tem condições de garantir o fornecimento deste tipo de embarcações que nós temos, que são mais seguras, que convêm para todos. E, até mesmo em termos de comodidade. Mas, então, temos o quê? Nós temos uma situação em que nem sequer nos deixam operar, mesmo sabendo que hoje, se nós nos assumíssemos como concorrentes destas embarcações, esses concorrentes não tinham as mesmas condições que nós. Porque, se fosse para a concorrência normal, era dizer, toda gente opera quem tem maior capacidade no mercado, elimina o outro.

Não é isso que acontece. Simplesmente nos limitam e criam dificuldade de já prestar o serviço. Isso é um grande constrangimento. O nosso apelo aqui é, se calhar, aproveitando essa oportunidade, sensibilizar as autoridades a nível destes locais e também as associações para compreender o que nós estamos fazendo. Nós estamos a fazer um serviço público que não é lucrativo, não é comercialmente viável, mas temos que o fazer para o bem da sociedade. #

But this is not what is happening. They are simply limiting us and making it difficult to provide the service. This is a great constraint.

Our appeal is, if possible, to take advantage of this opportunity, to raise the awareness of the authorities, and also of the associations in these places so that they understand what we are doing. We are undertaking a public service which is not profitable, and not commercially viable, but we have to do it for the good of society. #





Segurança Ferroviária e responsabilidade cívica

CFM quer acabar com mortes nas ferrovias

Railway safety and civic responsibility

CFM wants to end deaths on the railways



"Quando vandalizam um aparelho de segurança de guia, o comboio pode descarrilar, e os prejuízos comerciais tornam-se incalculáveis, incluindo a perda de confiança dos nossos clientes"

Num contexto em que o país aposta na modernização e expansão da rede ferroviária para sustentar o desenvolvimento económico e logístico, os Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) intensificam os esforços de sensibilização pública para prevenir acidentes e vandalização das infra-estruturas. A Semana de Segurança Ferroviária, que decorreu de 6 a 10 de Outubro em todo o território nacional, assumiu-se como uma plataforma de diálogo entre a empresa e as comunidades, promovendo uma convivência harmoniosa entre o progresso ferroviário e a vida urbana.

→ A realidade moçambicana revela uma coexistência cada vez mais difícil entre o crescimento urbano desordenado e a preservação das infra-estruturas ferroviárias. Nas imediações da Estação da Machava, em Maputo, por exemplo, multiplicam-se construções erguidas sobre áreas reservadas à ferrovia, comprometendo as operações e a segurança de todos. O Director de Operações Ferroviárias, Arnaldo Manjate, que falava no âmbito da Semana de Segurança Ferroviária, destacou que esta situação exige uma mudança urgente de comportamento cívico e respeito pelos espaços públicos.

Segundo explicou, "as linhas férreas não estão para servir apenas os comboios, mas o próprio povo, pois garantem mobilidade, comércio e desenvolvimento."

Os CFM têm registado episódios preocupantes, com pessoas a circular nas vias férreas e a usar auriculares, o que tem resultado em acidentes fatais. "Até Setembro, foram registadas 13 mortes por atropelamento ferroviário, muitas delas por distração", observou Manjate, lembrando que "o objectivo não é reduzir o número, é eliminá-lo completamente." A convivência próxima entre habitações e trilhos ferroviários torna ainda mais urgente a adopção de medidas integradas de segurança, incluindo o reforço da vigilância e a colaboração das autarquias locais.

In a context in which the country is banking on modernisation and expansion of the railway network to sustain economic and logistical development, CFM is stepping up its efforts to raise public awareness to prevent accidents and the vandalization of infrastructures. The Railway Safety Week, which ran from 6 to 10 October throughout the country, became a platform of dialogue between the company and the communities, promoting harmonious co-existence between rail progress and urban life.

→ Mozambican reality shows an ever more difficult coexistence between disorderly urban growth and the preservation of railway infrastructures. Near Machava Stadium, in Maputo, for example, there are multiple constructions built on areas reserved for the railway, compromising rail operations and the safety of all. The Director of Rail Operations, Arnaldo Manjate, speaking during the Rail Safety Week, stressed that this situation requires an urgent change of civic behaviour and of respect for public spaces.

He said, "the railways do not exist only to serve the trains, but the people, since they guarantee mobility, trade and development." CFM has recorded worrying episodes, with people driving along the rail lines and using headphones, which has resulted in fatal accidents. "By September, 13 deaths had been caused in collisions with trains, many of them because of lack of attention", noted Manjate. "Our goal is not to reduce the number of accidents but to eliminate them completely." The proximity between houses and railway tracks makes it still more urgent to adopt integrated safety measures, including strengthened vigilance and collaboration of the municipalities.

The problem is not only physical but cultural and social. Informal urban expansion, together with the lack of planning, has brought families closer to the rail infrastructures, turning the lines into

O problema não é apenas físico, mas cultural e social. A expansão urbana informal, associada à falta de planeamento, tem aproximado as famílias das infra-estruturas ferroviárias, tornando as linhas em espaços de risco constante. O Governo, através dos CFM e dos municípios, trabalha para sensibilizar as comunidades sobre os perigos de construir junto às vias. “Queremos que a ferrovia seja um espaço seguro e respeitado, símbolo do desenvolvimento, e não uma ameaça para as famílias”, acrescentou o responsável.

A Semana de Segurança Ferroviária surge, assim, como uma oportunidade de diálogo nacional sobre o uso responsável das infra-estruturas públicas. Com actividades em todas as linhas do sistema Sul e Centro, a campanha apostou em palestras, teatro e interações com líderes locais, reforçando a mensagem de que a segurança ferroviária é um compromisso de todos os cidadãos.

O impacto dos roubos e vandalização

Os actos de vandalização e roubo de materiais continuam a representar um desafio severo para a eficiência das operações ferroviárias. Segundo dados dos CFM, até Agosto, os prejuízos acumulados apenas na região sul ultrapassavam os dois mil milhões de meticais, resultado de furtos de pandrões, cabos e equipamentos de segurança. Estes comportamentos, frequentemente associados à venda de sucata, comprometem a manutenção regular e elevam os custos operacionais acima do previsto.

Arnaldo Manjate refere que a empresa é “uma das mais afectadas por este tipo de crimes económicos”, explicando que, em alguns casos, os danos indirectos ultrapassam o valor material das peças roubadas. “Quando vandalizam um aparelho de segurança de guia, o comboio pode descarrilar, e os prejuízos comerciais tornam-se incalculáveis, incluindo a perda de confiança dos nossos clientes.” Os CFM têm intensificado a vigilância e a colaboração com as forças de segurança, mas reconhecem que o problema só será



resolvido com a consciência da população. As zonas mais afectadas localizam-se entre Machava, Matola-Gare e Luís Cabral, onde a proximidade de sucateiras tem estimulado o roubo de materiais metálicos. A empresa tem desenvolvido acções conjuntas com as autoridades municipais para travar este fenómeno, incluindo o bloqueio de autorizações de uso de espaço para construções junto à linha férrea. “Não podemos colocar um agente de segurança por cada metro de ferrovia, por isso apelamos à cidadania e ao sentido de pertença dos moçambicanos”, frisou o dirigente.

Apesar das dificuldades, os CFM asseguram que as operações ferroviárias continuam a decorrer com normalidade, priorizando a manutenção e as intervenções de emergência nas zonas críticas. A empresa reafirma o compromisso com a segurança

spaces of constant risk. The Government, through CFM and the municipalities, is working to make communities aware of the dangers of building alongside the rail tracks. “We want the railway to be a safe and respected space, a symbol of development, and not a threat to families”, added Manjate.

The Railway Safety Week thus arises as an opportunity for a national dialogue about the responsible use of public infrastructures. With activities on all the lines of the Southern and Central systems, the campaign is banking on lectures, theatre and interactions with local leaders, strengthening the message that rail safety is a commitment of all citizens.

"When they vandalise a piece of security equipment, the train may derail and the commercial losses become incalculable, including the loss of trust of our clients"

dos passageiros e mercadorias, sublinhando que “a protecção da ferrovia é, acima de tudo, protecção da vida.”

Responsabilidade partilhada / Modernização e segurança

A estratégia dos CFM para alcançar uma convivência segura entre ferrovia e comunidades assenta na cooperação institucional. As administrações municipais têm desempenhado um papel importante, recusando a emissão de documentos de posse de terrenos em áreas de risco. Esta articulação visa evitar novas ocupações irregulares e reforçar o respeito pelas normas de uso do solo urbano.

“Temos mantido contactos permanentes com as administrações locais para garantir que as construções impróprias não recebam licenças”, explicou Manjate, sublinhando que a colaboração interinstitucional tem dado resultados. No entanto, a empresa reconhece que os desafios persistem, sobretudo em áreas suburbanas onde a pressão populacional é maior. O diálogo com os líderes comunitários e associações locais tem sido essencial para promover a mudança de comportamentos.

The impact of the thefts and vandalism

Acts of vandalism and theft of materials remain a severe challenge for the efficiency of rail operations. According to data from CFM, by August the accumulated losses, in the southern region alone, exceeded two billion meticaïs, resulting from the theft of panels, cables and safety equipment. This behaviour, frequently associated with the sale of scrap metal, compromises regular maintenance and raises operational costs above what was predicted.

Arnaldo Manjate says the company “is one of those most affected by this type of economic crime”, explaining that, in some cases, the indirect damage exceeds the material value of the pieces stolen. “When they vandalise a piece of security equipment, the train may derail and the commercial losses become incalculable, including the loss of trust of our clients”. CFM has stepped up its vigilance and collaboration with the security forces but recognises that the problem will only be solved with the awareness of the public. The most affected areas are between Machava, Matola-Gare and Luís Cabral, where the proximity of scrap metal merchants has stimulated the theft of metallic materials. The company has undertaken joint actions with the municipal authorities to end this phenomenon, including blocking authorisations to use space for building alongside the rail line. “We cannot put a security agent on every metre of the railway, and so we are appealing to the citizenship and sense of belonging of Mozambicans”, stressed Manjate.

Despite the difficulties, CFM has ensured that rail operations are continuing to run normally, prioritising maintenance and emergency intervention in critical areas. The company reaffirms its commitment to the safety of passengers and goods, stressing that “the protection of the railway is, above all, the protection of life”.

Shared responsibility / Modernisation and safety

CFM's strategy to reach safe coexistence between the railway and the communities rests on institutional cooperation. The municipal administrations have played an important role, refusing to issue land tenure documents for areas of risk. This coordination seeks to avoid new irregular occupations, and to respect the norms for the use of urban land.

“We have been in permanent contact with the local administration to guarantee that improper buildings do not receive licences”, said Manjate, stressing that inter-institutional collaboration has produced results. However, the company recognises that challenges persist, particularly in suburban areas where population pressure is at its greatest. Dialogue with community leaders and local associations has been essential for promoting changes in behaviour.

Consciousness raising actions include public talks, lectures in schools and street campaigns, with the aim of awakening civic awareness of the importance of railway safety. The Railway Safety Week, organised under the coordination of the Southern African Railway Association (SARA), is an integral part of this regional educational effort. “It is not just about protecting the railway but guaranteeing that nobody loses their lives in a space which should be one of progress and integration”, stated Manjate.

The involvement of the communities is regarded as determinant for reaching the target of “zero deaths” on the railways. The company is reaffirming its commitment to continue investing in civic education and in improving the infrastructures as part of its social responsibility and a contribution to the sustainable development of Mozambique.

CFM's railway safety policy is directly linked to the modernisation of the national transport system. The company



As acções de sensibilização incluem conversas públicas, palestras em escolas e campanhas de rua, com o objectivo de despertar a consciência cívica sobre a importância da segurança ferroviária. A Semana de Segurança Ferroviária, organizada sob coordenação da Associação das Ferrovias da África Austral (SARA), é parte integrante desse esforço educativo regional. “Não se trata apenas de proteger a ferrovia, mas de garantir que ninguém perca a vida num espaço que deve ser de progresso e integração”, afirmou o dirigente. O envolvimento das comunidades é considerado determinante para alcançar a meta de “zero mortes” nas linhas férreas. A empresa reafirma o compromisso de

continuar a investir na educação cívica e na melhoria das infra-estruturas, como parte da sua responsabilidade social e do contributo para o desenvolvimento sustentável de Moçambique.

A política de segurança ferroviária dos CFM está directamente ligada ao processo de modernização do sistema nacional de transportes. A empresa tem investido na reabilitação de estações, no reforço da sinalização e na introdução de tecnologias de monitorização. Contudo, a proximidade das populações e a falta de consciência sobre os riscos continuam a desafiar os avanços alcançados.

Arnaldo Manjate enfatiza que “a ferrovia moderna exige disciplina, respeito e

has invested in rehabilitating stations, in boosting signalling and in introducing monitoring technologies. However, the proximity of the population and the lack of awareness of the risks continue to challenge the advances made.

Arnaldo Manjate stresses that “a modern railway requires discipline, respect and cooperation from everyone”. He argues that the investments under way will only have a lasting impact if accompanied by a culture of collective security. The government has supported these initiatives through integrated transport policies, recognising the strategic importance of the railways for the national economy and for regional integration.



cooperação de todos”, defendendo que os investimentos em curso só terão impacto duradouro se acompanhados por uma cultura de segurança colectiva. O Governo tem apoiado estas iniciativas através de políticas de transporte integradas, reconhecendo a importância estratégica da ferrovia para a economia nacional e para a integração regional.

As intervenções prioritárias concentram-se nas linhas de Goba e Salamanga, consideradas zonas críticas devido aos altos índices de vandalização. Os CFM têm adoptado medidas de vedação e policiamento em pontos estratégicos, incluindo o uso de patrulhas caninas. Ainda assim, a empresa apela à população para

que denuncie comportamentos de risco e colabore com as autoridades.

Portanto, a segurança ferroviária, mais do que uma questão técnica, é um compromisso social. O sucesso das políticas públicas depende da união entre o Estado, as empresas e os cidadãos, num esforço conjunto para garantir que o progresso não venha acompanhado de tragédias evitáveis.

Zero mortes

O objectivo de eliminar completamente os acidentes nas linhas férreas é, segundo os CFM, uma meta ambiciosa, mas alcançável. O desafio passa por consolidar uma cultura de prevenção e responsabilidade partilhada. “Queremos um sistema ferroviário 100% seguro, e para isso precisamos que cada cidadão reconheça o seu papel”, afirmou Manjate.

O balanço preliminar da Semana de Segurança Ferroviária apontou para resultados encorajadores, com maior adesão das comunidades às ações de sensibilização e redução de ocorrências em comparação ao ano anterior. No entanto, a empresa insiste que “uma única morte já é demasiado”. A visão é clara: transformar as linhas férreas em espaços de vida, mobilidade e confiança. A longo prazo, os CFM pretendem integrar as iniciativas de segurança nos programas de desenvolvimento comunitário e escolar, promovendo a educação para o respeito às infra-estruturas públicas. O diálogo contínuo com as populações será o eixo central dessa estratégia.

“Os trilhos são o caminho do nosso desenvolvimento. Cabe a cada moçambicano garantir que este caminho permaneça seguro e aberto para o futuro”, concluiu o Director de Operações Ferroviárias, reiterando o compromisso dos CFM em servir com eficiência, segurança e sentido de missão nacional. #

The priority interventions are concentrated on the Goba and Salamanga lines, regarded as critical zones due to the high level of vandalising. CFM has adopted fencing and policing measures at strategic points, including the use of dog patrols. Even so, the company is appealing to the public to denounce risky behaviour and to collaborate with the authorities.

Thus, rail safety, rather than a technical question, is a social undertaking. The success of the public policies depends on the union between the State, the companies and the citizens, in a joint effort to ensure that progress is not accompanied by avoidable tragedies

Zero deaths

The objective of eliminating accidents completely on the railways is, according to CFM, an ambitious target, but one which can be achieved. The challenge is to consolidate a culture of prevention and shared responsibility. “We want a rail system that is 100% safe and for this we need each citizen to recognise his role”, said Manjate.

The preliminary balance of the Rail Safety Week pointed to encouraging results, with greater community support for awareness raising actions and reduction of incidents compared with the previous year. However, the company insists that “even a single death is too many”. The vision is clear: transform the railways into spaces of life, mobility and trust.

In the long term, CFM intends to integrate the safety initiatives into community and school development programmes, promoting education in respect for public infrastructures. Continual dialogue with the public will be the central axis of this strategy. “The tracks are the path of our development. It is up to each Mozambican to guarantee that this path remains safe and open for the future”, concluded the Director of Rail Operations, reiterating the commitment of CFM to serve with efficiency, security and a sense of national mission. #



Segunda fase da duplicação da Linha de Ressano Garcia

CFM asseguram financiamento

Second phase of doubling the track on the Ressano Garcia line

CFM guarantees financing

➔ Num contexto em que o volume de carga regista um notável crescimento, a empresa Portos e Caminhos de Ferro (CFM) diz ter assegurado o financiamento para a materialização da segunda fase do projecto de reabilitação e duplicação da linha ferroviária de Ressano Garcia, o que sinaliza o início das obras para breve.

A informação foi partilhada por Ermelinda Xerinda, directora comercial do CFM, durante um seminário sobre infra-estrutura e desenvolvimento, realizado, em Maputo,

no quadro da Feira Internacional de Maputo (FACIM).

A duplicação da Linha compreende um troço que liga Moçambique e a África do Sul, numa extensão global de 88 quilómetros. A primeira fase, Matola-Gare - Secongene, foi concluída em Setembro do ano transacto, faltando os remanescentes 26 quilómetros que compreendem a secção Movenene - Ressano Garcia.

Mesmo sem detalhar os números envolvidos, a directora comercial explicou

➔ With the volume of cargo registering noteworthy growth, CFM says it has guaranteed financing for the second phase of the project to rehabilitate and double the track on the Ressano Garcia line. The work is expected to begin shortly, according to Ermelinda Xerinda, the CFM commercial director, speaking during a seminar on infrastructure and development held in Maputo, during the Maputo International Fair (FACIM).



que recentemente, foi rubricado um acordo com a Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD) para assegurar o financiamento. Entretanto, os CFM já haviam adiantado que a segunda etapa está orçada em 160 milhões de dólares norte-americanos, sendo que 133 milhões seriam disponibilizados pela AFD e 34,8 milhões pela União Europeia. #

The doubling of the line covers an 88-kilometre stretch linking Mozambique to South Africa. The first phase, from Matola-Gare to Secongene, was concluded in September 2024, leaving the remaining 26 kilometres of the section from Movele to Ressano Garcia.

Without giving details of the numbers involved, the commercial director explained that recently an agreement

was signed with the French Development Agency (AFD) to ensure the financing. CFM had already advanced that the second stage is budgeted at 160 million US dollars. 133 million will be disbursed by the AFD and 34.8 million by the European Union. #

Linha da Machipanda

Plena eficiência demanda investimentos no Zimbabwe

Machipanda Line

Full efficiency demands investments in Zimbabwe



"Um dos desafios, neste momento, é a falta de capacidade do Zimbabwe, devido à situação económica que o país enfrenta"

→ A plena eficiência da linha de Machipanda, requalificada e reinaugurada a 23 de Novembro de 2023, depende de investimentos na mesma proporção do lado do Zimbabwe. Acredita-se que os investimentos do outro lado, depois da fronteira de Machipanda permitiriam que o tráfego não enfrentasse perturbações, garantindo-se maior qualidade e segurança na circulação de comboios. Entretanto, o país vizinho enfrenta dificuldades para investir nesta matéria, tendo para o efeito, a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), iniciado um apoio para melhorar a linha no noutro país.

→ The full efficiency of the Machipanda line, requalified and reinaugurated on 23 November 2023, depends on the same scale of investment on the Zimbabwean side.

It is thought that investments on the other side, after the Machipanda border, would allow the traffic to move without disturbance, allowing greater quality and safety in the circulation of trains.

However, Zimbabwe faces difficulties in investing in this area, and so CFM has begun support to improve the line in the other country, according to Ermelinda Xerinda, the CFM commercial director,



A informação foi partilhada por Ermelinda Xerinda, directora comercial dos CFM, durante um Seminário sobre Infra-estrutura e Desenvolvimento, no quadro da 60ª edição da Feira Internacional de Maputo (FACIM), realizada no Ricatla, Distrito de Marracuene. “Um dos desafios, neste momento, é a falta de capacidade do Zimbabwe, devido à situação económica que o país enfrenta”, apontou a fonte.

Acrescentou que foi neste prisma que o CFM decidiu apoiar o país vizinho em termos de material de reabilitação da linha férrea, apontando que o investimento mais expressivo foi a entrega de cerca de 60 mil travessas.

"One of the challenges right now is Zimbabwe's lack of capacity, due to the economic situation that the country faces"

speaking at a seminar on Infrastructure and Development, held during the 60th edition of the Maputo International Fair (FACIM), at Ricatla, in Marracuene district. "One of the challenges right now is Zimbabwe's lack of capacity, due to the economic situation that the country faces", she said.

She added that it was in this light that CFM decided to support the neighbouring country in terms of material to rehabilitate the railway. The most significant investment was the delivery of about 60,000 sleepers.

Esta cooperação permitiu que os CFM entrassem no Zimbabwe em cerca de 200 quilómetros, o que concorre para impulsionar e permitir maior eficiência.

“Tendo a linha de Machipanda sido reabilitada e não havendo condições similares do outro lado, começámos a ter um bottleneck (ponto de congestionamento). Não é só infra-estrutura o NRZ (operador da linha no Zimbabwe), têm necessidade também de material circulante”, apontou Xerinda.

Refira-se que a linha de Machipanda é um importante troço ferroviário com cerca de 317 quilómetros de extensão, que liga o Porto da Beira a Machipanda, na fronteira com o Zimbabwe.

Entretanto, esta melhoria e investimento ao longo dos corredores em que os CFM têm participado, verificam-se também no Porto da Beira onde tem sido estabelecida uma parceria com a Cornelder.

A fonte avançou que estão por iniciar alguns investimentos com vista a aumentar a capacidade dos terminais.

Os mesmos investimentos vão incluir ainda, os trabalhos de dragagem para permitir que o canal possa estar em condições de receber navios com mais facilidade.

Importa referir que para os trabalhos de requalificação da linha de Machipanda foram investidos 200 milhões de dólares, tendo as obras decorrido entre Agosto de 2019 e Novembro de 2022 com o objectivo principal de reduzir substancialmente o tempo de trânsito dos comboios de 18 para 12 horas.

Os trabalhos realizados incluíram a substituição de carris, troca de travessas de madeira por metálicas e de betão de baixa capacidade por outras de betão armando de balastros.

As obras conferiram, do lado moçambicano, um padrão internacional à linha, que é hoje segura e confortável, permitindo diminuir substancialmente o descarrilamento de comboios e aumento da capacidade de transporte da via. #





This cooperation has allowed CFM to enter about 200 kilometres inside Zimbabwe, which is helping to drive greater efficiency. "Since the Machipanda line has been rehabilitated, but there were no similar conditions on the other side, we began to face a bottleneck. It is not only infrastructure that NRZ (National Railways of Zimbabwe) needs, but also rolling stock", said Xerinda.

The Machipanda Line is an important railway, 317 kilometres long, which links the Port of Beira to Machipanda, on the border with Zimbabwe.

This improvement and investment along the corridors in which CFM has participated, can also be seen in the Port of Beira where a partnership has been established between CFM and Cornelder. Xerinda added that some of the investments are yet to begin to increase the capacity of the terminals. The investments will also include dredging to make it easier for the entrance channel to receive larger ships.

200 million dollars were invested in the requalification of the Machipanda line. The work took place between August 2019 and November 2022 with the main aim of substantially reducing the transit time for trains from 18 to 12 hours.

The work done included replacing the rails and replacing wooden sleepers with metallic ones.

On the Mozambican side, the work brought the line up to international standards. Today it is safe and comfortable, making it possible to reduce substantially derailments and increase the line's transport capacity. #





MPDC investe dois mil milhões de dólares para execução de projectos

MPDC invests two billion dollars for project implementation

por/by **Idnórcio Muchanga**

→ A Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC) vai investir cerca de dois mil milhões de dólares americanos para melhorar as infra-estruturas portuárias com destaque para a expansão dos terminais, cais e aquisição de novos equipamentos que vão permitir elevar a capacidade do terminal de carga geral para 14 milhões de toneladas por ano.

As alterações vão, também, permitir aos terminais receber navios da classe Panamax até 366 metros de comprimento, após o aprofundamento do calado do cais dos actuais 12 metros para 16 metros.

No que diz respeito às infra-estruturas marítimas, o Porto de Maputo vai reforçar e reabilitar os cais 1 a 4, vocacionados para navios de cruzeiro, operações Ro-Ro e cabotagem, como parte da diversificação dos serviços portuários.

→ The Maputo Port Development Company (MPDC) will invest about two billion US dollars to improve the port infrastructures, notably to expand the terminals and quays and acquire new equipment that will make it possible to raise the capacity of the general cargo terminal to 14 million tonnes a year. The changes will also allow the terminals to receive Panamax class ships, up to 366 metres long, after the port has been dredged from its current 12 metres deep to 16 metres.

As for maritime infrastructures, the Port of Maputo will strengthen and rehabilitate quays 1 to 4, for cruise ships, Ro-Ro operations and coastal shipping, as part of the diversification of port services.

Once these jobs are finished, Maputo Port envisages handling, by 2043, a volume

Concluído as obras, o Porto de Maputo prevê manusear até 2043 um volume significativamente superior aos actuais 42 milhões de toneladas por ano (MTPA) e alcançar 54 milhões de toneladas até 2054, registando um crescimento alinhado com a dinâmica do mercado.

Estes investimentos acontecem num contexto regional desafiador, sobretudo com os movimentos em curso na vizinha África do Sul, onde a Transnet iniciou um processo de revitalização e progressiva privatização do seu sistema ferro-portuário.

E isto impõe ao Porto de Maputo novos desafios competitivos. Por isso que tem estado, permanentemente, a investir na eficiência operacional, modernização tecnológica e envolvimento dos actores do corredor de Maputo, promovendo uma visão integrada e colaborativa para o seu desenvolvimento sustentável.

O Porto de Maputo está, igualmente, a investir em digitalização, automação de processos e sistema integrado de gestão portuária, de modo a garantir maior previsibilidade de saída, de África do Sul, e chegada de camiões ao porto e redução de tempo de espera. **“A nossa aposta em formação tem, sem dúvida, um papel muito importante na vantagem competitiva sobre os portos da região; o nosso moderno centro de formação, agora também com a componente de navegação, e a nossa academia de e-learning, estão a permitir preparar o capital humano portuário do futuro”**, disseram os gestores.

Porto reinventa-se para sua expansão

O Porto de Maputo está a reinventar-se para encontrar espaço, dentro das limitações físicas existentes, que possa permitir fazer investimentos para dinamizar os serviços portuários.

Apesar de actual área estar totalmente ocupada, o Governo concedeu, no ano passado, a concessão do porto à MPDC por mais 25 anos, a terminar a 13 de Abril de 2058. Para o aproveitamento do local, estão em curso trabalhos que visam aumentar a

capacidade física do terminal da Matola, através de aterros de áreas subjacentes ao actual terminal, complementado com novos equipamentos e sistemas tecnológicos, permitindo assim maior eficiência e maior volume de manuseio de carga sem necessidade de novas áreas externas.

Cogita-se, também, aproveitar áreas residuais e reclamadas ao mar, associadas à introdução de investimentos intensivos em digitalização e automação. Isto, segundo os gestores, permitirá otimizar o uso do espaço existente, melhorando o fluxo e reduzir o tempo de permanência de cargas. **“Algumas cargas actualmente manuseadas no Porto de Maputo serão realocadas estrategicamente de forma a haver melhor planeamento físico das mesmas. As áreas libertas serão utilizadas para a expansão do terminal de contentores, uma das nossas maiores prioridades”**, referiu um dos gestores do porto.

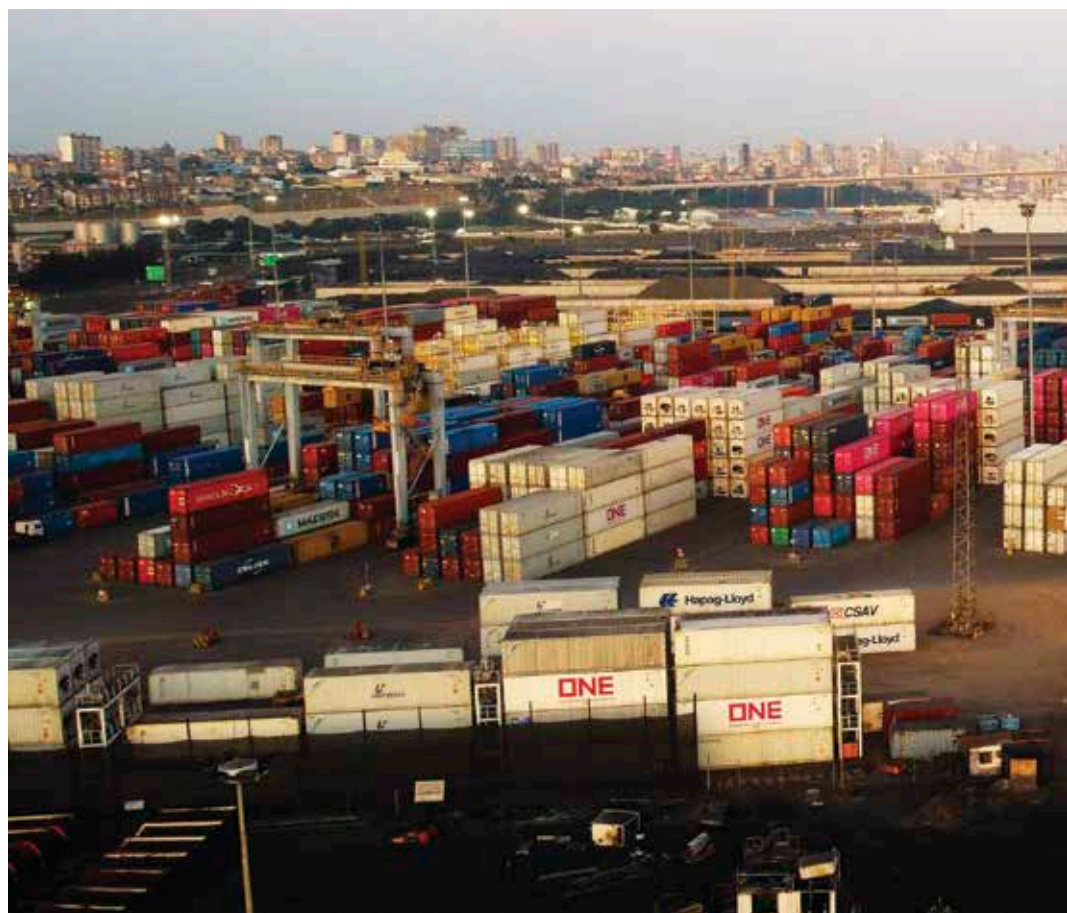
Acrescentou ainda que se vai, continuamente, melhorar a produtividade com foco na

significantly greater than the current 42 million tonnes per year (MTPA) reaching 54 million tonnes by 2054, registering a growth in line with the dynamic of the market.

These investments are taking place in a challenging regional context, particularly with the movements under way in neighbouring South Africa, where Transnet has begun the revival and gradual privatisation of its rail and port system.

This imposes new competitive challenges on the Port of Maputo. Hence, the port has been permanently investing in operational efficiency, technological modernisation and involvement of the stakeholders of the Maputo Corridor, promoting an integrated and collaborative vision for its sustainable development.

The Port of Maputo is also investing in digitalisation, automation and an integrated system of port management, to guarantee greater predictability of the



reorganização de processos operacionais, capacitação de pessoal e integração de soluções digitais que maximizem cada metro quadrado de área disponível.

“Portanto, mesmo sem grandes extensões territoriais imediatas, conseguimos criar espaço funcional através da eficiência operacional, inovação tecnológica e reconfiguração estratégica dos terminais. É uma abordagem inteligente e sustentável para o crescimento de um porto que já opera com elevados níveis de ocupação”, elucidou.

Refira-se que a extensão da concessão representa uma oportunidade estratégica para consolidar o papel do Porto de Maputo como plataforma logística de excelência ao serviço da região. E, com a renovação, há possibilidade de planear e implementar investimentos estruturantes que visam aumentar, de forma faseada, a capacidade operacional do porto das actuais 42 milhões de toneladas por ano (MTPA) para 54 MTPA até 2058. #

departure of trucks from South Africa, and their arrival in the port, and a reduction in waiting time. **“Our bet on training has, without doubt, a very important role in competitive advantage over other ports in the region: our modern training centre which now also has a shipping component, and our -e-learning academy, are allowing us to prepare the future human capital for the port”**, said the managers.

Port reinvents itself for its expansion

The Port of Maputo is reinventing itself to find space, within the existing physical limitations, that can allow it to make investments to stimulate the port services. Although the current area is totally occupied, last year the government extended the concession of the port to MPDC for a further 25 years, ending on 13 April 2058. To take advantage of the

site, work is under way to increase the physical capacity of the Matola terminal, through embankments on areas adjacent to the current terminal, complemented with new equipment and technological systems, allowing greater efficiency, and handling of more cargo, without the need for new external areas.

Consideration is also being given to using residual areas, and areas reclaimed from the sea, associated with introducing intensive investments in digitalisation and automation. According to the managers, this will make it possible to optimise the use of the existing space, by improving the flow and reducing the time that cargo stays in the port.

“Some cargoes currently handled in the Port of Maputo will be strategically reallocated to ensure better physical planning. The areas freed will be used to expand the container terminal, one of our greatest priorities”, said one of the port managers.

He added that productivity will continually be improved with a focus on reorganising operational procedures, building staff skills, and integrating digital solutions that maximise each square metre of available area.

“Thus, even without immediate great territorial extensions, we have managed to create functional space, through operational efficiency, technological innovation and strategic reconfiguration of the terminals. This is an intelligent and sustainable approach to the growth of a port which is already operating with a high level of occupation”, he said.

The extension of the concession is a strategic opportunity to consolidate the role of the Port of Maputo as a first-class logistical platform at the service of the region. And, with the renewal, there is the possibility of planning and implementing structuring investments that seek to increase, in a phased manner, the operational capacity of the port from the current 42 million tonnes a year (MTPA) to 54 MTPA by 2058. #





Escultura na Estação Central na cidade de Maputo

*Sculpture at the Maputo
Central Station*

CFM, a força motriz

Vários momentos marcaram as cerimónias centrais e oficiais das comemorações dos 130 anos dos Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), desde a visita guiada ao museu onde se encontra patente uma exposição fotográfica, exibição de vídeos institucionais, actuações musicais e discursos de ocasião, proferidos essencialmente, pelo Presidente do Município da Cidade de Maputo, seguido pelo Presidente do Conselho de Administração da empresa e por fim, pelo Presidente da República, Daniel Francisco Chapo. O momento simbólico foi a inauguração pelo Presidente da República de uma escultura artística gigante montada na entrada principal da sede do CFM na capital do país, fruto de uma emoção, pesquisa e inspiração dos artistas Sérgio Simione e Makolwa Munguambe. “A escultura transmite todas as fases da história do CFM, desde o tipo de comboio, linha férrea usados desde 1895, quando foi feita a primeira viagem de comboio de Lourenço Marques, actual cidade de Maputo para a Lagoa Bay, na África do Sul. Portanto, a estátua transmite uma mensagem de uma empresa que esteve sempre em movimento, que atravessa estradas e pontes e junto aos portos promove o desenvolvimento e o progresso de Moçambique e dos países vizinhos, que usam os nossos corredores, sobretudo os caminhos-de-ferro, como ponto de trânsito das suas mercadorias e bens”, explicou Simione em entrevista ao XITIMELA.

XITIMELA: Antes de irmos ao fundo, gostaríamos que falasse um pouco de si. Quem é Sérgio Simione?

Bom, meu nome é Sérgio Simeone, artisticamente, conhecido por Simione. Faço parte do colectivo, constituído por mim e Makolwa Munguambe, que esboçou e produziu esta obra, para assinalar os 130 anos do Chefe CFM.

XITIMELA: Onde veio a ideia de produzir esta escultura?

Primeiro devo dizer que fomos desafiados pelo Conselho de Administração dos CFM a produzir uma obra artística na forma de escultura que espelhe o percurso da empresa ao longo dos 130 anos de existência. Aceitámos o desafio e depois decidimos, antes de tudo, visitar o museu e as oficinas da estação central, na cidade de Maputo e de Inhambane, donde tirámos a ideia do que são os 130 anos do CFM. Além da inspiração, buscamos para Maputo, os materiais que hoje constituem este monumento.

XITIMELA: E depois, qual o outro passo que se seguiu?

Voltamos para a Maputo e estabelecemos como nosso local trabalho, as oficinas gerais do CFM na capital do país, donde começámos a montar peça a peça esta escultura. E se forem a ver, a base deste monumento, como pode ver, é o material reaproveitado dos equipamentos e infra-estruturas que constituem o CFM. Quer dizer, este monumento histórico, foi construído com base nos materiais que faz parte da história do CFM.

XITIMELA: Qual é a mensagem que a escultura transmite?

É a força motriz, isto é, transmite uma locomotiva em movimento e tem a particularidade de não ter a frente, nem atrás. Todos os lados falam. Apresenta uma ideia de tridimensionalidade. Na vertente ambiental, a escultura transmite uma mensagem de sustentabilidade que constituiu nos tempos modernos, um grande desafio das nações, principalmente em vias de desenvolvimento como Moçambique.

CFM, the driving force

Several moments marked the central and official ceremonies of the commemorations of the 130th anniversary of CFM, from the guided visit to the museum where a photographic exhibition was displayed, the exhibition of institutional videos, musical performances, and speeches by the mayor of Maputo, the chairperson of the CFM Board of Directors and finally, by President Daniel Chapo. The symbolic moment was the inauguration by the President of a giant sculpture installed at the main entrance of the CFM headquarters. This was the fruit of the emotion, research and inspiration of the artists Sérgio Simione and Makolwa Munguambe. “The sculpture transmits all the phases of the history of CFM, including the type of train and railway used since 1895, when the first train journey was made between what was then Lourenço Marques (today’s Maputo city) and Lagoa Bay, in South Africa. So, the statue transmits a message from a company that was always in movement, that crosses roads and bridges and alongside the ports promotes the development and progress of Mozambique and of the neighbouring countries which use our corridors, particularly the railways, to move their merchandise”, explained Simione in an interview with XITIMELA.

XITIMELA: First, we would like you to say something about yourself. Who is Sérgio Simione?

Well, my name is Sérgio Simeone, artistically known as Simione. I am part of the collective, formed by myself and Makolwa Munguambe, of CFM.

XITIMELA: Where did the idea for this sculpture come from?

First, I should say that we were challenged by the CFM Board of Directors to produce a work of art in the form of a sculpture

Mas de que forma é trazida essa ideia? Logicamente, através da reutilização dos materiais.

Aliás, na natureza nada se perde, tudo se transforma e este monumento alusivo aos 130 anos do CFM, é exemplo disso.

XITIMELA: E porquê a escolha da palavra força motriz como tema da escultura?

A escolha saiu da inspiração que buscamos nos próprios CFM, na medida em que a empresa, ela por si só, é uma força motriz, pois, transporta pessoas e bens de um lado para o outro dentro do nosso país e para os países vizinhos. Esse transporte todo acaba criando desenvolvimento, porque as pessoas, quando se transportam de um lado para o outro, com produtos de um lado para o outro, estão-se a comunicar. é essa força motriz que a gente diz e a escultura transmite. Para além disso, os materiais que compõem a própria obra, trazem a ideia, primeiro, de uma máquina à vapor, que é uma das primeiras máquinas que tivemos em Moçambique e circulou nas nossas linhas férreas.

Temos também uma linha férrea e um

porto, elementos que fazem a história dos CFM. Portanto, para quem trabalha com material ferroviário, facilmente identifica cada material que está ali e a sua própria história.

Agora, para quem não conhece, pelo menos fica com essa ideia de que é um material ferroviário, onde pode ver a partir das próprias rodas, até todos outros materiais e equipamentos ferro-portuários.

E como sabem, as locomotivas circulam em linhas férreas que tem como sustentabilidade, pontes e estradas, ligando o nosso belo país e a região, através de portos. Por isso, a base que sustenta a escultura, uma espécie de uma ponte e depois, na parte superior, temos as linhas férreas.

Temos ainda, um conjunto de quatro linhas diferentes, que contam a história do que foi a ferrovia aqui em Moçambique, desde aquela que chamam de 30, depois tem de 45, 50, por aí. Quer dizer, mostramos ao público, através da arte, todo o tipo de linhas férrea que foram usadas, desde o longínquo ano de 1895 até a que se está a usar actualmente, que como pode se ver, é a maior. Portanto, a linha férrea em si, traz essa ideia histórica do que são os 130 anos do CFM.

Por baixo da ponte, temos uma estrada

which reflects the company's journey over its 130 years of existence. We accepted the challenge and then we decided, before anything else, to visit the museum and the workshops, in Maputo and in Inhambane, where we took the idea of what the 130 years of CFM are. In addition to inspiration, we looked for the materials which today constitute this monument.

XITIMELA: Then what other steps did you take?

We went back to Maputo and established as our workplace the CFM general workshops in the capital, where we began to assemble the sculpture piece by piece. If you look, you can see, at the base of this monument, the material re-used from CFM equipment and infrastructures. That is, this historic monument was built on the basis of materials which are part of CFM's history.

XITIMELA: What message does the sculpture transmit?

It's the driving force. That is, it transmits a locomotive in motion, and it has no



rodoviária que já liga o país do sul ao norte, ou do norte ao sul, transportando pessoas e bens, e ao mesmo tempo, a promover o desenvolvimento. Esta, é também, uma outra mensagem que a escultura traz.

Daí que, a cinética constitui a essência desta obra de arte, tendo em conta que, porque para além da linha férrea que espelha o caminho, a própria escultura está sempre em movimento e que, apita de quando em vez. Para isso, não precisa de ser empurrada ou tocada mas sim, através da ventania, a escultura começa a mexer e a emitir um som, típico de um apito de um comboio em movimento devido aos materiais usados, incluindo molas.

Portanto, estamos perante um monumento vivo, na medida em que apresenta uma empresa CFM sempre presente na vida das pessoas e do país e, acima de tudo, em permanente relação com os trabalhadores e com o público, no seu todo.

XITIMELA: Na essência, a escultura transmite a história do CFM ou incorpora outros elementos?

Sim, apesar de ter uma idade muito superior ao nosso país, a escultura apresenta uma dimensão muito superior porque fala igualmente do papel que o CFM vem desempenhando no processo de construção da nação moçambicana e no desenvolvimento social e económico, desde 1975.

XIMITELA: Quanto tempo levou a produção da escultura?

Antes do trabalho de produção propriamente dito que teve lugar nas oficinas gerais do CFM na cidade de Maputo, tivemos um mês de investigação nas visitas que falei nas oficinas do CFM na cidade Maputo, assim como da província de Inhambane. Depois disso, concebemos a obra e por fim, entramos no trabalho de produção que durou um mês. E depois disso, um mês, tivemos já um mês de implementação. Então, nesse caso, estou a falar de dois meses.

front and no back. All the sides speak. It presents an idea of three-dimensionality. As for the environment, the sculpture transmits a message of sustainability, which nowadays is a major challenge for nations, particularly developing countries such as Mozambique. Logically, this idea is transmitted through the re-use of materials. In nature, nothing is lost, everything is transformed, and this monument, on the 130 years of CFM is an example of this.

XITIMELA: Why was the term driving force chosen as the theme for the sculpture?

The choice emerged from the inspiration we seek in CFM itself, in that the company is itself a driving force because it transports people from one side to the other of our country and to the neighbouring countries. All this transport creates development because people when they go from one side to another are communicating. This is the driving force which the sculpture transmits. Furthermore, the materials of which the work consists bring the idea, first, of a steam engine, which is one of the first machines we had in Mozambique, and which circulated on our railways.

We also have a railway and a port, elements from the history of CFM. So, those who work with rail material easily identify each component which is there and its own history.

For those who don't know, at least the idea remains that this is railway material, where you can see, starting from the wheels themselves, all the other rail and port materials and equipment.

As you know, locomotives circulate on railways, linking our beautiful country and the region through ports. So the base which supports the sculpture is a kind of bridge, and then, on the upper part, we have the railways.

We also have a series of four different lines, which tell the story of the railways here in Mozambique. That is, we are

showing to the public, through art, every type of railway that was used, from the distant year of 1895 up to what is being currently used.

Hence, the railway itself brings this historical idea of what are the 130 years of CFM.

Below the bridge, we have a road which connects the country from north to south, or from south to north, transporting people and goods, while at the same time promoting development. This is another message that the sculpture brings.

Hence kinetics constitutes the essence of this work of art, because in addition to the railway which mirrors the path, the sculpture itself is always in movement and whistles from time to time. For this, it does not need to be pushed or touched, but because of the wind, the sculpture begins to move and issue a sound, typical of the whistle of a train in movement, due to the materials used, including springs. So this is a living monument, in that it presents a company, CFM, that is always present in the lives of people and of the country and, above all, in a permanent relationship with the workers and with the public.

XITIMELA: How much time did it take to make the sculpture?

Before the work of production proper, which took place in the CFM general workshops in Maputo city, we had a month of research in the visits I spoke of in the Maputo workshops and in Inhambane. After this, we designed the work and then produced it, which took a month. After this, we had a month of implementation. So, in this case, I'm talking of two months.

XITIMELA: What does it mean for you Simone, and also for your colleague Makolwa, to produce this historic sculpture for CFM?

It meant the return to the base of our artistic source, and this had a great impact

XITIMELA: O que significou, para si Simione e também para o seu colega Makolwa, produzir esta escultura histórica para o CFM?

Significou o regresso à base da nossa fonte artística e isso teve um grande impacto na vida de comum de nós os dois, e das nossas famílias. Foi extraordinário.

Pode explicar-se melhor...?

Eu Simione e o Makolwa temos uma história comum, da vida artística. Iniciámos o percurso artístico juntos, no mesmo dia, sem nenhuma orientação e sem nenhum mestre.

XITIMELA: Quando e onde?

Falando de 1993 na Matola. O que acontece, na verdade, é que eu e Makolwa eramos

vizinhos e sucede que o falecido pai dele era um funcionário do CFM, na área de torneiro e fresa. Na sua residência, ele tinha uma pequena oficina que produzia pequenas peças domésticas.

Então, nós, na nossa curiosidade, fomos reaproveitando os materiais que restavam dos trabalhos do pai de Makolwa, como de mobília partida. Assim, cada um na sua casa, como eramos vizinhos, ia fazer uma outra peça e assim começamos a nossa história.

XITIMELA: Tem alguma mensagem a deixar?

Sim, primeiro quero parabenizar o Conselho de Administração do CFM pela brilhante iniciativa de conceber um monumento desta dimensão porque além de recordar o passado, mostra o caminho que a empresa

deve seguir para continuar a desenvolver o país e ilumina o futuro.

Por outro lado, temos em Moçambique outras grandes empresas, mesmo menores em termos de idade mas grandes no campo da produção que deveriam seguir o exemplo do CFM na promoção de acções que contribuam para a coesão social e apropriação dos valores da pátria.

Com este monumento, o CFM dá exemplo de empenho cultural e temos a certeza de que várias pessoas do país e estrangeiras irão visitar a escultura para conhecer a história do CFM. Este é um património público. Por isso, o CFM com esta obra, mostrou ser uma empresa moderna. #



on the life of both of us and of our families. It was extraordinary. Makolwa and I have a common life, of artistic life. We began our artistic journey together, on the same day, without any orientation, and without any master.

XITIMELA: When and where?

1993 in Matola. What happened is that I and Makolwa were neighbours. His late father used to work for CFM. At his home, he had a small workshop which produced small domestic parts. Then, in our curiosity we re-used the materials that remained from the work of Makolwa's father, such as broken furniture. Thus, each of us in our own houses, since we were neighbours, would make another piece, and thus our story began.

XITIMELA: Do you have any message to give?

Yes, first I would like to congratulate the CFM Board of Directors for the brilliant initiative of conceiving a monument on this scale because, apart from recalling the past, it shows the path the company should follow to continue to develop the country and illuminate the future.

Furthermore, we have other large companies in Mozambique. They are younger than CFM, but are large in terms of production, and they should follow the example of CFM in promoting actions that contribute to social cohesion and to appropriation of the values of the motherland.

With this monument, CFM is setting an example of cultural commitment, and we are certain that people from within the country and abroad will visit the sculpture to understand the history of CFM. This is public patrimony. With this work, CFM has shown that it is a modern company. #



Portos do Norte, S.A. **A força que liga Moçambique** **aos grandes mercados**

Mais do que operar portos, entregamos soluções logísticas fiáveis, seguras e integradas, posicionando o Norte de Moçambique como um pólo estratégico de acesso a mercados regionais e globais.

Com infra-estruturas modernas, equipas técnicas altamente qualificadas e foco na sustentabilidade, contribuímos para o crescimento económico do País com operações ágeis e serviços orientados para o cliente.

Eficiência que move negócios.
Conectividade que gera crescimento.

www.portosdonorte.co.mz

Estádio da Independência Nacional

Reabilitação, modernização e transformação

National Independence Stadium *Rehabilitation, modernisation and transformation*



No dia em que Moçambique celebrava 50 anos de liberdade, de soberania, de independência e de edificação como uma Nação, o Presidente da República, Daniel Francisco Chapo, anunciou a atribuição do nome Estádio da Independência Nacional, ao histórico e magnífico estádio da Machava. “Julgamos que os Moçambicanos sentir-se-ão orgulhosos de olhar para este estádio não somente como uma referência arquitectónica e ícone do desporto, mas, sobretudo, o verdadeiro berço da nossa independência nacional”, sustentou o chefe de Estado.

→ Discursando na cerimónia em que a nação moçambicana, a África e o Mundo convergiram no mesmo estádio para reviver o mais importante marco histórico do povo – a celebração da Independência Nacional de Moçambique, proclamada neste mesmo local há 50 anos, pelo saudoso Presidente

Samora Moisés Machel, Daniel Chapo anunciou que, “o Conselho de Ministros do Governo da República de Moçambique, reunido na sua 22ª Sessão Ordinária, dia 24 de Junho, e observadas as formalidades legais, decidiu atribuir a este estádio o nome de Estádio da Independência Nacional.

On the day when Mozambique was celebrating 50 years of freedom of sovereignty, of independence, and of the construction of a nation, President Daniel Chapo announced the renaming of the historic and magnificent Machava Stadium as the National Independence Stadium. “We believe that Mozambicans will feel proud when they look at this stadium, not merely as an architectural reference point and sporting icon, but above all as the true cradle of our national independence”, claimed Chapo.



Tomámos esta decisão para registar, de forma indelével, o acontecimento mais marcante da história do nosso Povo – a Independência Nacional – transformando o estádio numa referência de patriotismo e cidadania, no presente e para as gerações vindouras”, sublinhou o Presidente da República.

Na sequência, o Presidente da República destacou e saudou a empresa Portos e Caminhos-de-Ferro de Moçambique (CFM) pelo seu contributo na expansão e modernização de infra-estruturas económicas estratégicas como Portos e corredores logísticos rodoviários e ferroviários, incluindo desportivos, como

→ Speaking at the ceremony where the Mozambican nation, Africa and the world converged on the same stadium to relive the most important historical mark of the people – the celebration of Mozambique's National Independence, proclaimed at this stadium 50 years ago by the late President Samora Moisés Machel, Daniel Chapo announced that “the Council of Ministers of the Government of the Republic of Mozambique, meeting in its 22nd ordinary session, on 24 June, after observing the legal formalities, decided to give this stadium the name National Independence Stadium. We took this

decision to register indelibly the most important mark in the history of our people - National Independence - by transforming the stadium into a reference point for patriotism and citizenship, in the present and for future generations”, stressed Chapo. The President then praised the company Ports and Railways of Mozambique (CFM) for its contribution in the expansion and modernisation of strategic economic facilities such as ports and road and rail logistical corridors, and sports facilities such as Machava Stadium.

By way of example, CFM invested over 10 million US dollars in the rehabilitation,

por exemplo, o histórico e magnífico Estádio da Machava.

A título de exemplo, o CFM investiu pouco mais de 10 milhões de dólares americanos na reabilitação, modernização e transformação, quase que de raiz, da catedral do futebol moçambicano e da proclamação na independência nacional.

As obras, segundo Samuel Muzime, assessor do Conselho de Administração do CFM e coordenador do projecto de reabilitação, modernização e transformação do antigo Estádio da Machava, arrancaram em Setembro de 2024 e visam fundamentalmente, adequá-lo às exigências do futebol internacional moderno. “Essas exigências, fizeram com que o estádio fosse encerrado às competições nacionais e internacionais, incluindo para outros eventos de cariz histórico ou cultural por cerca de quatro anos. Foi um período de reflexão para se decidir o que seria feito para modernizar o nosso estádio, que a 25 de Junho de 2025 acolheu as cerimónias centrais que recordaram a conquista da nossa dignidade como Povo e Nação, e também como símbolo da nossa independência”.

XITIMELA: O que é que o CFM pretende com esta obras de reabilitação e modernização do Estádio da Independência Nacional?

Samuel Muzime: As obras visam primeiro, atender às exigências do futebol moderno, com balneários das equipas, serviços de apoio, como gabinete dos árbitros, de comissários de jogo, sala de imprensa, que estejam junto ao Estádio. Estes serviços surgem em resposta às exigências do futebol actual que o edifício antigo não tinha, que também foi totalmente reabilitado.

Estamos a falar da construção de um edifício na fase de acabamentos, com áreas área de serviços de apoio à tribuna VIP, um parque de estacionamento de viaturas VIP e de um parque de viaturas para as equipas. Construímos igualmente, parques de estacionamento dos espectadores, com uma capacidade para cerca de 650 viaturas.



Depois da conclusão das obras, que estava previsto para Outubro, o estádio da Independência Nacional terá padrões do futebol mundial e estará em condições de receber as competições nacionais e internacionais.

XITIMELA: relativamente ao próprio campo, o que mudou ou vai mudar com estas obras?

Samuel Muzime: Removemos a relva sintética para colocar a recolocação da relva natural, com um sistema de rega moderno, automatizado que irá controlar sozinho, os tempos de irrigação. A pista de ciclismo foi totalmente reabilitada e modernizada, desde a resselagem dos solos à colocação de um novo pavimento.

A pista de atletismo foi igualmente ajustada às exigências modernas e internacionais, cujos acabamentos serão em tartã.

modernisation and transformation, almost from scratch, of this cathedral of Mozambican football where the country's independence was proclaimed.

According to Samuel Muzime, advisor to the CFM Board of Directors and coordinator of the project to rehabilitate, modernise and transform the old Machava Stadium, the work began in September 2024 and fundamentally sought to bring it into line with the requirements of modern international football. “Because of these requirements, the stadium was closed to national and international competitions, and to other historical and cultural events for about four years. This was a period of reflection to decide what would be done to modernise our stadium, which on 25 June 2025 hosted the central ceremonies which recalled the conquest of our dignity as a People and a Nation, and also as a symbol of our independence”.



Adicionamos, colocamos uma iluminação nova, toda moderna, através da substituição de candeeiros antigos e de alto consumo por candeeiros LED, mais tecnológicos e mais eficientes em termos de consumo energético. Estamos a dizer que, o estádio da Independência Nacional vai acompanhar a tendência actual de usar energias renováveis, com custos de operação baixos. Por isso, todos pátios ganharam uma iluminação solar.

As bancadas de betão foram reconstruídas e serão, no final das obras, revestidas por cadeiras plásticas para conferir conforto aos espectadores. O Estádio da Independência Nacional terá ainda com um marcador electrónico, mais evoluído com capacidade de mostrar imagens mesmo do jogo, exibir publicidade, entre outros serviços.

O estádio terá também uma sala reservada para vídeo-árbitro que estará instalada no novo edifício em construção. A este sistema, adicionámos o controlo electrónico dos

XITIMELA: What does CFM intend with the rehabilitation and modernisation of the National Independence Stadium?

Samuel Muzime: First, the work seeks to attend to the demands of modern football, such as team bathrooms, support services such as an office for referees, and a press room alongside the stadium. These services are in response to the demands of today's football, and the old building did not have them. That building has also been fully rehabilitated.

We are speaking about the construction of a building that is almost complete, with service areas supporting the VIP tribune, a VIP car park, and a car park for the teams. We are also building a car park for the spectators with a capacity for about 650 vehicles.

After the conclusion of the work, which is forecast for October, the National Independence Stadium will meet world football standards and will be able to host national and international teams.

XITIMELA: As for the field itself, what has changed or will change with this work?

Samuel Muzime: We are removing the synthetic grass and replacing the natural grass with a modern, automated irrigation system. The cycling track has been completely rehabilitated and modernised. The athletics track has also been adjusted to modern, international demands.

We have also installed new lighting, all modern, replacing the old high energy consumption lights by more efficient LED lights. Thus, the National Independence Stadium will follow the current trend of using renewable energies, with low operating costs. All the patios will have solar lighting.

The concrete benches have been rebuilt and at the end of the work will be covered with plastic chairs, for the comfort of the spectators. The National Independence Stadium will also have an electronic

marker, which can show pictures, even of the game, and display advertising, among other services.

The stadium will have a room reserved for the video-referee which will be installed in the new building under construction. There will also be electronic control of the entrances with automatic counting of the spectators.

The stadium will also have a sound system that will help us transmit messages, especially in the event of any problems, to guide people better, including video surveillance within the field and in all the surrounding area. These are the appliances which, 50 years ago, were not even spoken about, but they are an important gain, for this field in particular, and for our country in general.

With this major work we, as CFM, had the task of making functional again a place with historic meaning in our country

XITIMELA: Natural grass takes time to recover after games. How will this be managed?

Samuel Muzime: This is a reality. So, the rehabilitation project includes at least one appended field to support team training, with the natural grass of the stadium reserved only for warm-up sessions and then for the competition itself.

XITIMELA: In the social area, are some services envisaged around the National Independence Stadium?

Samuel Muzime: Obviously yes. As CFM, we intend to reactivate the railway that runs from the Central Station in downtown Maputo and ends at the National Independence Stadium. The idea is to expand passenger rail transport in the Maputo Metropolitan Area, serving the public in the neighbourhoods of Machava, Infulene, T3, Patrice, as well as of Marracuene Municipality, following a route close to Avenida de Moçambique.

acessos com contagem automática dos espectadores. Vamos colocar torniquetes ao lado das 16 entradas que existem no estádio da Independência Nacional para termos um controle dos acessos e alerta em casos de tendência de motins que possam surgir à volta do campo.

Paralelamente, o estádio terá ainda um sistema de som que vai-nos ajudar a emitir mensagens, especialmente em caso de algum problema, para guiar melhor as pessoas, incluindo, de videovigilância dentro do campo e em toda a área circundante. São estes os apetrechos de que, há 50 anos nem se falava, mas são um ganho muito importante para este campo em particular, e para o nosso país, em geral.

Portanto, com estas obras de vulto, temos como CFM, o objectivo de devolver a funcionalidade a um dos locais com significado histórico no nosso país.

XITIMELA: Sabe-se que a relva natural leva seu tempo para recuperar depois dos jogos. Como será feita a gestão?

Samuel Muzime: Isso é uma realidade, por isso, o projecto de reabilitação contempla a construção de pelo menos um campo anexo para dar suporte àquela fase de treinos das equipas, reservando a relva natural do estádio somente para as sessões de aquecimento e depois para a própria competição.

XITIMELA: Na vertente social, estarão previstos alguns serviços à volta do Estádio da Independência Nacional?

Samuel Muzime: Obviamente que sim. Nós, como empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique tencionamos reactivar a linha férrea que sai da estação central na baixa da cidade de Maputo e termina no Estádio da Independência Nacional. A ideia, é expandir o transporte ferroviário de passageiros na área metropolitana de Maputo, servindo as populações dos bairros da Machava, Infulene, T3, Patrice, bem como, do Município de Marracuene,

seguindo um trajecto próximo à Avenida de Moçambique.

Este projecto visa responder à crise transporte urbano e ao mesmo tempo, assegurar um transporte de passageiros cómodo e de qualidade, e desse modo, descongestionar as estradas. Não temos dúvida que será um grande alívio para as populações.

XITIMELA: Como será feita esta expansão para o interior da Matola e para o município de Marracuene?

Samuel Muzime: Entre a estação central e o Estádio da Independência Nacional existe uma linha férrea que ao longo do tempo, deixou de ser usada e foi sofrendo vandalização, para além de algumas construções feitas em cima do trajecto. Teremos que estudar o tipo de tratamento a dar a essas obras.

XITIMELA: Que radiografia pode fazer do estado das infra-estruturas antes do início destas obras?

Samuel Muzime: São vários os problemas que nós encontramos, pois, uma infra-estrutura quando não é usada, ela degrada-se rapidamente. Mas, quando chegamos aqui, um dos problemas principais que nós encontramos foi o assentamento geral das bancadas, que se caracterizava pela perda de solos. Esse facto, obrigou-nos demolir grandes extensões das bancadas para fazermos a reposição de solos e a reconstrução. Os muros de protecção do próprio do estádio estavam todos inclinados e tivemos que demolir para igualmente depois reconstruir.

As casas de banho estavam completamente vandalizadas, a pista de ciclismo estava toda esburacada e o sistema de drenagem, incluindo do próprio campo já não funcionava por entupimento. Tivemos que remover todos os solos para reparar o sistema e voltar a fazer o fecho.

A tribuna VIP também tinha os seus problemas. Foi refeita e aproveitamos a



This project seeks to respond to the urban transport crisis and ensure comfortable and good quality passenger transport, and hence ease congestion on the roads. We have no doubt that this will be a great relief for the public.

XITIMELA: How will this expansion be undertaken into the interior of Matola and to Marracuene municipality?

Samuel Muzime: Between the central station and the National Independence Stadium there is a railway which, over time, ceased to be used, and was vandalised. Some constructions were built on top of the route. We will have to study how to deal with these.



ocasião para adequarmos e introduzir um espaço para servir de restaurante e outro espaço para servir como ponto de apoio aos jornalistas, onde eles ficam à espera para fazer reportagens.

Adequamos também alguns compartimentos que já não tinham funcionalidade.

Aliás, o assentamento dos solos em toda infra-estrutura foi é um assunto muito sério que exigiu um grande trabalho de engenharia. Até os portões da zona de maratona estavam todos danificados e foram produzidos outros novos para substituir os velhos.

Para além disso, o sistema de abastecimento de água já não funcionava, a rede eléctrica também, então, tivemos que fazer tudo de novo e para o caso da água, abrimos um novo furo para garantir o abastecimento continuamente. Os tanques de água já

XITIMELA: What can you say about the state of the infrastructures before the start of this work?

Samuel Muzime: We found various problems because when an infrastructure is not used, it degrades rapidly. When we arrived one of the main problems we found was the general subsidence of the benches characterised by the loss of soil. This forced us to demolish much of the benches in order to restore the soil and rebuild them. The walls protecting the stadium itself were all at an incline. We had to demolish them and then rebuild. The bathrooms were completely vandalised, the cycling track was full of potholes, and the drainage system no

longer worked because it was clogged up. We had to remove all the soil to repair the system and then close it up again.

The VIP tribune also had problems. It was rebuilt and we took the opportunity to introduce a space that served as a restaurant and a support point for journalists.

Soil subsidence in the entire infrastructure was and is a very serious matter demanding major engineering work. The gates in the marathon zone were all damaged. New gates were produced to replace the old ones.

Furthermore, the water supply system was no longer working, and nor was the electricity network. So, we had to renew everything. In the case of the water supply,

perdiam água e também tiveram que ser reparados no seu interior.

O edifício do centro do estágio tinha muito equipamento sem funcionar, principalmente nas casas de banho e nas zonas dos balneários e até equipamento de cozinha. Trabalhamos em tudo isto no sentido de renovar. Na iluminação, não encontramos sequer um candeeiro para contar a história. Tivemos que fazer uma reparação profunda das torres, incluindo a substituição total dos cestos que asseguram os candeeiros porque os anteriores constituíam um perigo.

Hoje, todos os candeeiros que vimos no dia 25 de Junho, são totalmente novos.

Na área eléctrica, tivemos que fazer uma nova rede de alimentação, a montagem de um novo transformador, incluindo um gerador para backup. Praticamente, fizemos um trabalho de raiz.

XITIMELA: Quantos trabalhadores estiveram envolvidos nos trabalhos?

Samuel Muzime: É difícil falar de números precisos. Só para se ter uma ideia, estas obras envolveram cinco empreiteiros que realizaram trabalhos em simultâneo. Em média, cada empreiteiro, no seu pico, chegou a empregar cerca de 100 trabalhadores, mas à medida que os trabalhos caminhavam para sua conclusão, as equipas foram reduzindo.

XITIMELA: E em termos de custo, quanto é que a empresa CFM investiu nestas obras?

Samuel Muzime: O orçamento inicial era de cerca de 10 milhões de dólares, mas ao longo dos trabalhos fomos encontrando surpresas, obrigaram-nos a fazer várias alterações. Só para elucidar, nas discussões de projectos e as adequações, contamos sempre com o envolvimento e assistência de pessoas ligada ao desporto. Com esse trabalho, podemos dizer que o projecto inicial de reabilitação sofreu um desvio de aproximadamente 50%.

we drilled a new borehole to guarantee a continual supply. The water tanks were losing water and had to be repaired from the inside.

The training centre building had a lot of equipment that was not working, particularly in the bathrooms, and even kitchen equipment. We worked to replace all of this. As for the lighting, we had to repair the pylons and totally replace the lamp holders, because the old ones were now dangerous. All the lamps that we saw on 25 June are completely new.

In the electrical area we had to build a new grid, with a new transformer, including a back-up generator. We practically installed thi equipment from scratch.

XITIMELA: How many workers were involved in the work?

Samuel Muzime: It's difficult to give exact numbers. Just to give you an idea, these jobs involved five contractors who undertook work simultaneously. On





XITIMELA: Engenheiro, o que motivou o CFM a investir na reabilitação e modernização do antigo da Machava?

Samuel Muzime: Bom, a questão do estádio da Independência Nacional, no princípio era uma questão do Ferroviário de Maputo, mas analisada a importância do estádio e o seu simbolismo histórico, o Conselho de Administração do CFM elevou o assunto para uma dimensão nacional e para uma questão da Nação moçambicana. Para o Conselho de Administração do CFM, o estádio da Independência Nacional é um símbolo nacional, como sabemos todos, foi aqui que a 25 de Junho de 1975 foi proclamada a independência nacional pelo saudoso Presidente Samora Machel. Foi aqui onde foi acesa a primeira Chama da Unidade e ao longo dos 50 anos da nossa independência, este estádio foi o palco de grandes eventos nacionais e internacionais. Foi igualmente, neste estádio que tanto a equipa de futebol sénior do Ferroviário de Maputo, bem como, a selecção nacional de futebol, os Mambas, e outras equipas nacionais, tiveram melhores resultados em competições nacionais e internacionais e viveram os momentos mais marcantes e felizes. #

average, each contractor, at peak times, came to employ about 100 workers. But as the work advanced towards its conclusion, the size of the teams was reduced.

XITIMELA: In terms of cost, how much did CFM invest in these jobs?

Samuel Muzime: The initial budget was about 10 million dollars, but during the work we ran into surprises which obliged us to make various alterations. In discussing the projects and the changes, we always relied on the involvement and assistance of people linked to sport. With this work, we can say that the cost of the initial rehabilitation project suffered an increase of about 50%.

XITIMELA: What motivated CFM to invest in the rehabilitation and modernisation of the old Machava stadium?

Samuel Muzime: Well, the question of the National Independence Stadium, was initially a question for the Maputo Ferroviário Club, but when the importance of the stadium and its historical symbolism

were analysed, the CFM Board of Directors raised the matter to a national dimension, and as a question for the Mozambican nation.

For the CFM Board of Directors, the National Independence Stadium is a national symbol since, as we all know, it was here, on 25 June 1975, that the late President Samora Machel proclaimed Mozambican independence. It was here that the first Flame of Unity was lit and, over the 50 years of our independence, this stadium has been the stage for great national and international events.

It was also in this stadium that both the Maputo Ferroviário Club senior football team, as well as the national football team, the Mambas, and other national teams, had their best results in national and international competitions, and experienced their happiest moments. #



Desporto e saúde nos 130 anos do CFM

Sport and health in the 130th anniversary of CFM



As celebrações dos 130 anos dos Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), foram também marcadas por várias actividades desportivas e outras ligadas à saúde. A realização de uma prova internacional de atletismo denominada “Légua dos 130 anos”, no dia 28 de Junho, com a participação de cerca de 1.500 atletas, num percurso de 7,2 quilómetros, com partida e chegada na Praça dos Trabalhadores na sede da empresa na capital do país, foi o ponto mais alto das comemorações dos 130 anos de história e progresso, não só na vertente económica, social e cultura, como também desportiva.

→ As actividades desportivas abrangeram para além da prova de atletismo, torneios de basquetebol e futebol, envolvendo colaboradores, atletas veteranos, crianças e atletas paralímpicos.

“No âmbito da comemoração dos 130 anos teremos actividades desportivas e vamos desenvolver uma série de actividades ligadas à saúde”, compartilhou Joaquim Zucula, Administrador Executivo dos CFM.

“As actividades desportivas que foram escolhidas para estas celebrações, para além da légua, incluíram também torneios de futebol e de basquetebol que decidimos contemplar para completar o conjunto desportivo veteranos e infantis”, contou Alberto Aleluia, Director do Património dos CFM.

A principal atracção foi sem dúvidas, a corrida denominada “Légua dos 130 anos”, que teve lugar no dia 28 de Junho, envolvendo cerca de 1.500 atletas, num percurso de 7,2 quilómetros, com partida e chegada na Praça dos Trabalhadores.

“Essa iniciativa visava promover o estilo de vida saudável, valorizar o atletismo nacional e reforçar o vínculo histórico entre o CFM e a sociedade moçambicana. Teremos como uma das categorias a dos colaboradores do CFM, assim como os colaboradores já reformados, e para todas as categorias, masculino e feminino. E, para não sermos selectivos, também

The celebrations of the 130th anniversary of CFM were also marked by various sporting activities, and others linked to health. An international athletics competition, entitled “The League of the 130 years”, on 28 June, with the participation of about 1,500 athletes, over a course of 7.2 kilometres, starting and finishing at the company’s headquarters in Workers’ Square, in the country’s capital, was the high point of the commemorations of 130 years of history and progress, not only economically, socially and culturally, but also in terms of sport.

→ In addition to the athletics competition, the sports activities also covered basketball and football tournaments, involving workers, veteran athletes, children and disabled athletes.

“In commemorating the 130 years, we shall have sporting activities and we shall undertake a series of activities linked to health”, said CFM Executive Manager Joaquim Zucula.

“The sports chosen for these activities, apart from the League, included football and basketball tournaments, for veterans and for children”, said Alberto Aleluia, CFM Director of Assets.

Without doubt, the main attraction was the race called “The League of the 130 Years”, which took place on 28 June, involving about 1,500 athletes, over a course of 7.2 kilometres, with the start and finish in Workers’ Square.

“This initiative sought to promote a healthy lifestyle, to value national athletics and to strengthen the historical tie between CFM and Mozambican society. As one of the categories, we will have CFM workers, as well as retired workers, and in all categories there will be both men and women. So as not to be selective, we shall also have social inclusion, with the participation of paralimpics, who will compete in the categories of wheelchairs and tricycles over a course of five kilometres,

teremos a inclusão social, com a participação dos parálmpicos, que vão competir nas categorias de cadeirantes e triciclos, num troço de 5 quilómetros”, explicou o representante da Associação de Atletismo.

Para os vencedores das provas da “Légua dos 130 anos”, os prémios variaram entre os 5.000 e os 60.000 meticais, tal como explicou Alberto Aleluia.

“Teremos, na categoria única de populares federados, 60.000 meticais para o primeiro classificado, 40.000 para o segundo e 20.000 para o terceiro. O quarto e o quinto terão 15.000 e 10.000 meticais, respectivamente, e do sexto ao décimo lugar receberão 5.000 meticais. Para a categoria dos funcionários do CFM, os prémios vão de 40.000 meticais para o primeiro lugar até 5.000 meticais para o quinto. Já os veteranos e atletas parálmpicos terão a mesma escala de premiação: 20.000 meticais para o primeiro, 15.000 para o segundo, 10.000 para o terceiro, 7.500 para o quarto e 5.000 meticais para o quinto classificado”, explicou.

Com efeito, na Légua dos 130 Anos dos CFM, foram consagrados como grandes vencedores Bento Gervásio em masculino e Isabel Carlitos em feminino, na categoria geral de federados e populares, tendo encaixando cada 60 mil meticais.

Na categoria de cadeirantes, Abdul Remane Hibrahimo em masculinos e Maria Mandlate em femininos, classificaram-se em primeiro lugar, tendo recebido um prémio de vinte mil meticais cada. Nos veteranos, o atleta Anísio Mangue em masculinos e Ester Manuel e Palmira Manuel em femininos, foram o vencedores, e por isso, levaram para casa um prémio monetário de 40 mil meticais cada. em relação à categoria reservada para os colaboradores dos CFM, Euclídio Carlos em masculinos e Albertina em femininos, destacaram-se no primeiro lugar e ganho um prémio monetário de 40 mil meticais cada.

Fora da promoção de energia, saúde e união, incluindo dinheiro, as actividades desportivas permitiram também aos participantes levar para casa medalhas, taças e material escolar.



Assim, na prova de basquetebol, Anastácio Monteiro, Secretário-Geral da Associação de Basquetebol da Cidade de Maputo (ABCM), revelou que o torneio contou com equipas de veteranos em masculinos e femininos, num formato de meias-finais e finais.

“Temos categorias de veteranos, que são os praticantes do basquetebol, divididas em géneros. Em masculinos teremos as equipas do CFM, CFM OPSI, EDM e LAM. Em femininos temos CFM, Axinenes, EDM e Chiveve Team. Todas as quatro formações vão disputar meias-finais a dois jogos. Em relação ao escalão de formação, que vai até aos 16 anos, num leque de 10 equipas femininas e 11 equipas masculinas, teremos que fazer uma selecção das melhores quatro equipas de cada género”, concluiu.

explained the representative of the Athletics Association.

For the winners of the “League of the 130 Years”, the prizes vary between 5,000 and 60,000 meticais, according to Alberto Aleluia.

“For the single category of the public, we shall have 60,000 meticais for first place, 40,000 for second and 20,000 for third. The fourth and fifth places will have 15,000 and 10,000 meticais, respectively, and those placed from sixth to tenth place will receive 5,000 meticais. For the category of CFM workers, the prizes range from 40,000 meticais for first place to 5,000 meticais for fifth. The veterans and the paralympic athletes will have the same level of prizes: 20,000 meticais for first, 15,000 for second, 10,000 for



Já o torneio de futebol, na categoria de veteranos, teve a participação de seis equipas: Ferroviário de Maputo A e B, LAM, EDM, SENAMI e MPDC, tendo o arranque da pré-eliminatória decorrido entre 14 de Junho, seguido pelas meias-finais no dia 21 e pela final no dia 28, segundo avançou o Vice-Presidente da Associação de Futebol da Cidade de Maputo (AFCM), Adérito Matangala.

Houve também um torneio de futebol para o escalão de infantis que contou com a participação de oito equipas, seleccionadas pelos CFM, a saber: Ferroviário de Maputo, Ferroviário das Mahotas, Maxaquene, Costa do Sol, Mahafil, Madrid Soccer Academy, Desportivo Maputo e Atlético Clube de Moçambique". Neste escalão, os vencedores tiveram direito a material escolar. #

third, 7,500 for fourth and 5,000 for fifth place.

In fact, the major winners in the League of the 130 Years of CFM, were Bento Gervásio in the men's section and Isabel Carlitos among the women. They both won 60,000 meticaís.

Among the wheelchair athletes, Abdul Remane Hibrashimo and Maria Mandlate came first, each receiving a prize of 20,000 meticaís. Among the veterans, the winners were Anísio Mangue for the men, and Ester Manuel and Palmira Manuel among the women, each winning a prize of 40,000 meticaís.

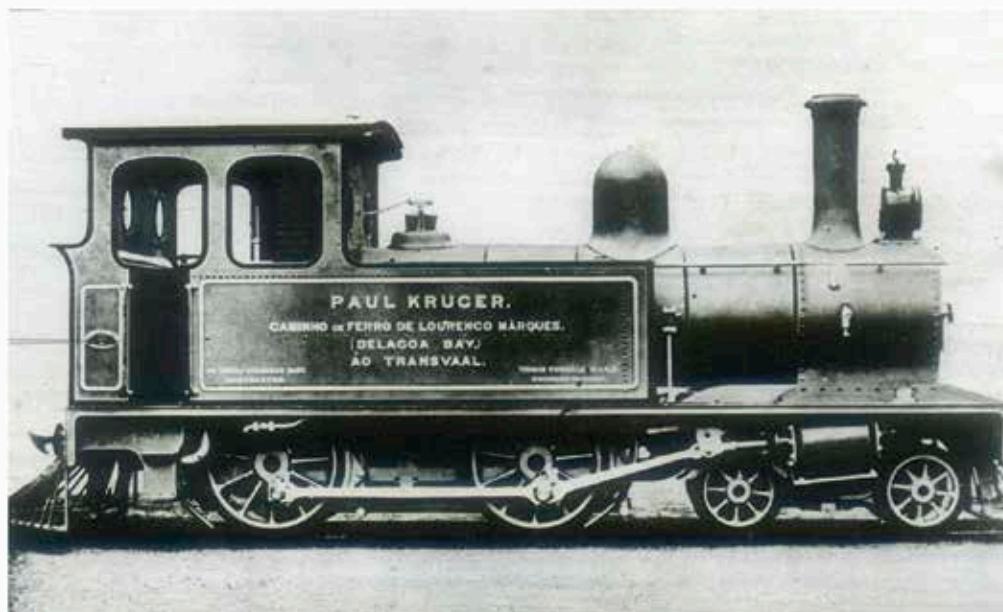
Outside of the promotion of energy, health and union, including money, the sporting activities also allowed participants to take home, medals, cups and school material. Thus, in the basketball tournament, Anastácio Monteiro, Secretary-General of the Maputo City Basketball Association (ABCM), said there were men and women's veterans' teams in a format of semi-finals and finals.

"We have categories of veterans, divided by gender. For the men, we will have teams from CFM, CFM OPSI, EDM and LAM. For women we have CFM, Axinenes, EDM and Chiveve Team. All four teams will contest semi-finals in two games.

As for the football tournament, six teams participated in the category of veterans: Ferroviário de Maputo A and B, LAM, EDM, SENAMI and MPDC. The pre-elimination phase began on 14 June, followed by the semi-finals on 21 June and the final on 28 June, according to the Deputy President of the Maputo City Football Association (AFCM), Adérito Matangala.

There was also a children's football tournament, in which eight teams participated, selected by CFM, namely: Ferroviário de Maputo, Ferroviário das Mahotas, Maxaquene, Costa do Sol, Mahafil, Madrid Soccer Academy, Desportivo Maputo and Atlético Clube de Moçambique". The winners in this tournament had the right to school material. #





Locomotiva "Paul Kruger", a primeira no trajecto internacional
Pretória-Lourenço Marques (actual Maputo), 1895

*The "Paul Kruger" locomotive, the first on Lourenço
Marques-Transvaal route, 1895*

130
ANOS



Renovação da linha férrea
Nacala-Entre lagos, 1980

*Renovation of the Nacala-
Entre Lagos railway line, 1980*

130
ANOS



**Antiga estação de
Lourenço Marques,
anos 20 do século xx**

*Former Station of
Lourenço Marques,
1920s of the twentieth century*

130
ANOS



**Complexo
do Porto da Beira**

*Port of Beira
Complex*

130
ANOS



**Estação de Lourenço Marques
(actual Maputo), 1926**

*Lourenço Marques Station
(now Maputo), 1926*

130
ANOS



**Serviço regular de transporte de mercadorias da Camionagem
Automóvel dos Caminhos de Ferro de Moçambique**

*Regular freight transport service provided by Camionagem dos
Caminhos de Ferro de Moçambique (Mozambique Ports and railways)*

130
ANOS



Boeing "737" da DETA, 1971

DETA Boeing 737, 1971

130
ANOS



Pavilhão de Desportos do
Clube Ferroviário de Nampula

Sport Pavilion of the
Nampula Railway Club

130
ANOS



**Estádio Salazar (actual
Estádio da Machava), 1968**

*Salazar Stadium (now
Machava Stadium), 1968*

130
ANOS

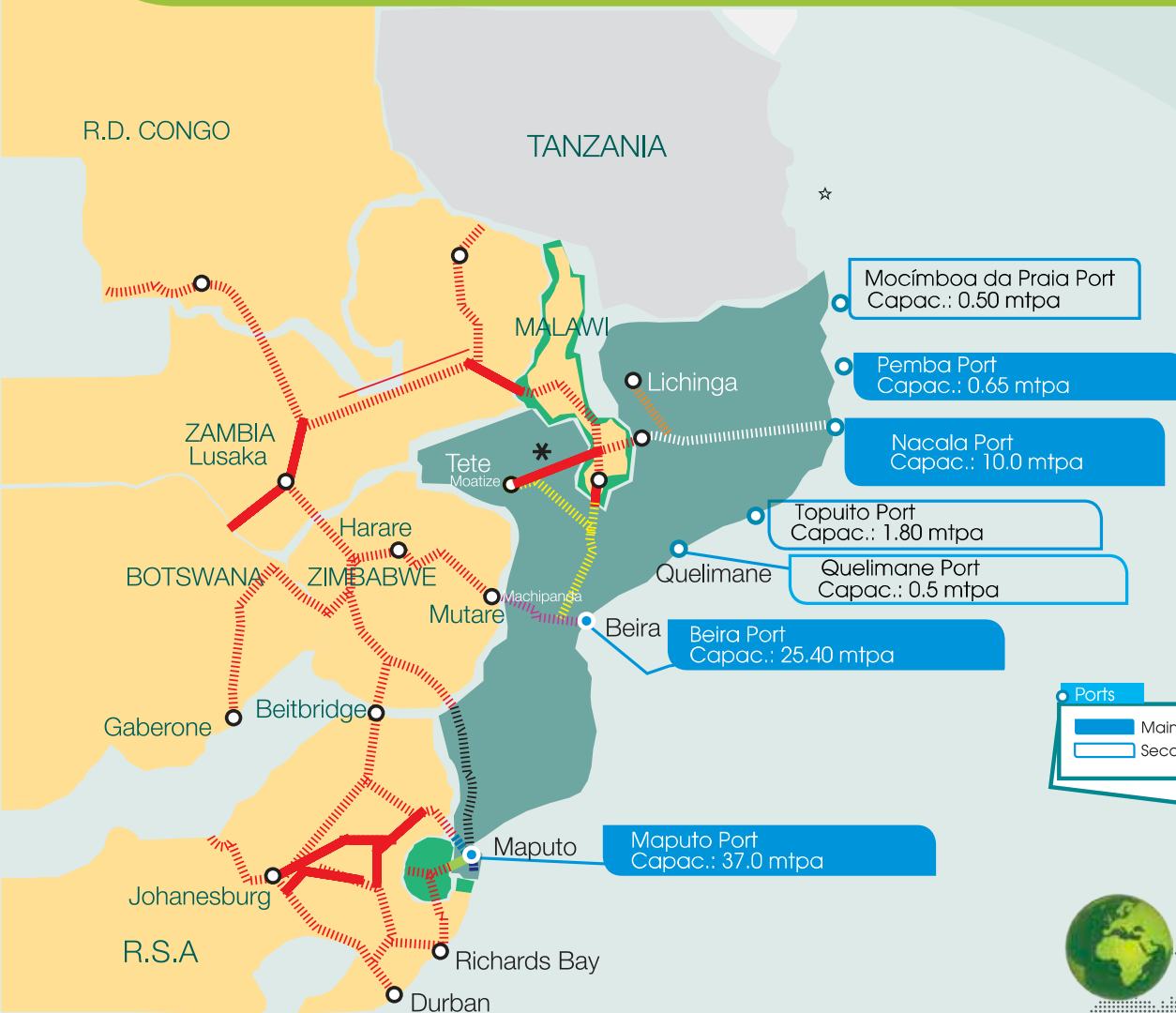


**Renovação da linha férrea
Nacala-Entre Lagos, 1980**

*Renovation of the Nacala-
Entre Lagos railway line, 1980*

130
ANOS

LOCATION AND CAPACITY OF THE MOZAMBIQUE PORTS



GEO-STRATEGIC LOCATION



Railway Lines	Extension	Capacity
Ressano Garcia Line	88 Km	17 MTP A
Goba Line	74 Km	4.7 MTP A
Limpopo Line	522 Km	4.7 MTP A
Salamanga Line (Extension)	60 Km	4.7 MTP A
Sena Line	547 Km	20 MTP A
Machipanda Line	317 Km	3.0 MTP A
Nacala Line	612 Km	2 MTP A
Lichinga Line	262 Km	0.2 MTP A
* Moatize Nacala via Malawi	912 Km	18 MTP A

Tenha férias *de sonhos*

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



Concebido para *o seu conforto*

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



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