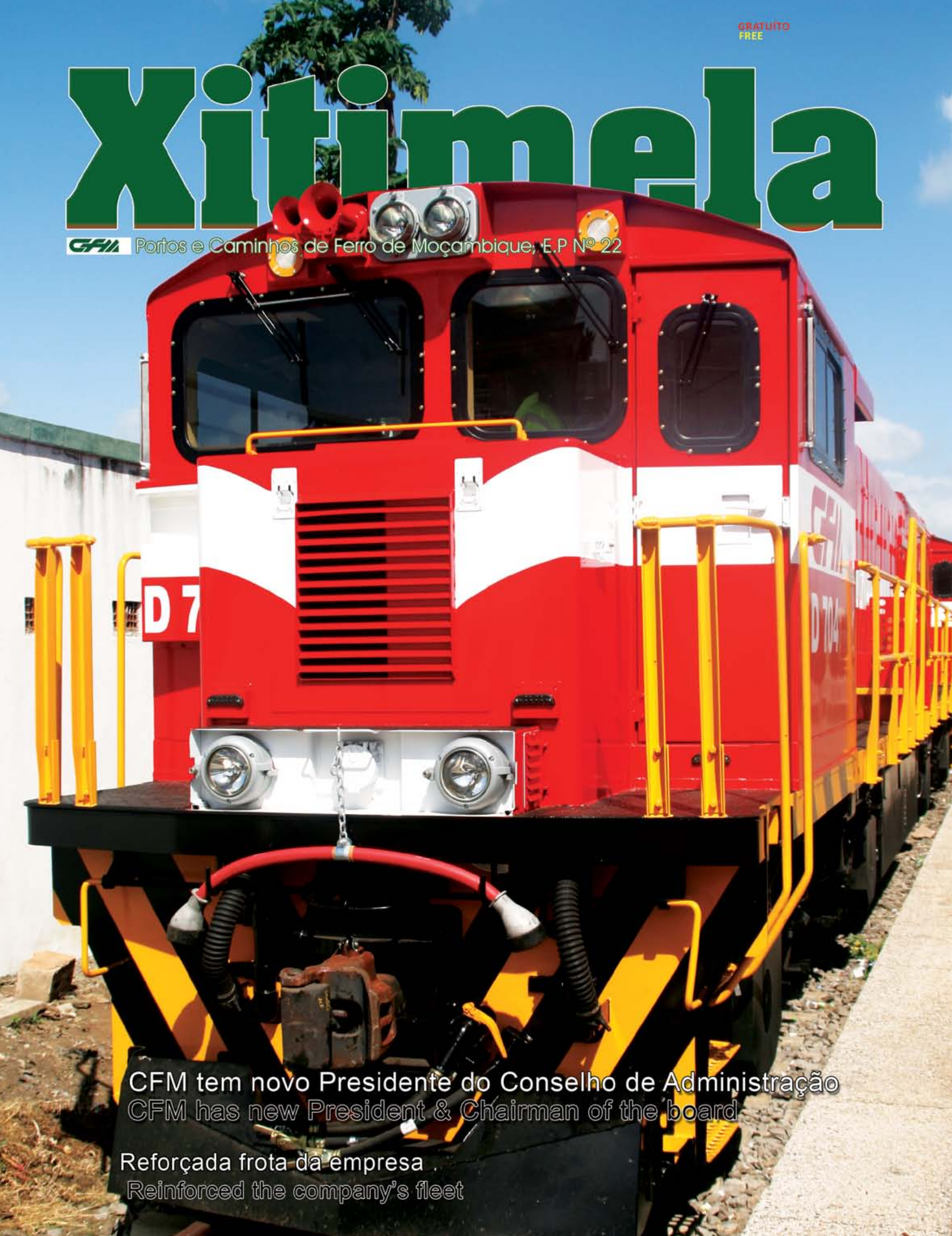
GRATUÍTO
FREE

Xitimela

Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P Nº 22



CFM tem novo Presidente do Conselho de Administração
CFM has new President & Chairman of the board

Reforçada frota da empresa .
Reinforced the company's fleet

Technical Data Ficha técnica

XITIMELA
Série Series II nº 22

DIRECTOR
Alves Cumbe

REDACÇÃO & COLABORADORES
Adélio Dias, Adelino Mesquita, António Sopa, Boaventura Mandlate, Celina Mapilele, Domingos Bainha, Domingos Manjate e Refinaldo Chilengue

FOTOGRAFIA
PHOTOGRAPHY
Abalade Vasconcelos, Jochua João, Naita Ussene e Adelino da Paula

TRADUÇÃO
TRANSLATION
José Tembe e Manuel Mucari

PUBLICIDADE
PUBLICITY
Irene Inroga

DESIGN
Abalade Vasconcelos

PRODUÇÃO GRÁFICA
SOJORNAL

EDIÇÃO
PUBLISHER
Gabinete de Comunicação e Imagem do CFM
Communication and Image Office off CFM

ENDEREÇO
ADDRESS
CP/PO Box - 2158
Praça dos Trabalhadores
Maputo . Moçambique/ Mozambique

TELEFONE
PHONE NUMBER
429 659
(fax) 301 390

E-Mail
Xitimela@cfm.co.mz
Alves.Cumbe@cfm.co.mz

NÚMERO DE REGISTO
REGISTRY NUMBER
7/GABINFO - DE/96

Sumário / *Contents*

04 Frase do Presidente do Conselho de Administração
Phrase from the Chairman of the Board of Directors

05 Novos desafios
New challenges

06 Mualeia fecha ciclo com chave de ouro

07 *Mualeia closes cycle with a golden key*

08 Flash Points

10 *Flash points*

12 CFM tem novo Presidente do Conselho de Administração
CFM has new President & Chairman of the Board

13 Caras novas no CA da empresa CFM
New faces on the Board of Directors

14 CFM registou incremento laboral em 2013

16 *CFM recorded employment growth in 2013*

18 "Penhorar" a vida por cinco meticais

26 *"Pawning" life for five metical*

34 Reforçar a capacidade operativa

42 *Strengthening the operational capacity*

50 Carvão fortalece cofres dos CFM

54 *Coal strengthens CFM coffers*

60 Linha de Sena duplica capacidade até 2015

64 *Sena Line to double capacity by 2015*

66 As vilas Gorjão e Mouzinho

71 *The Gorjao & Mouzinho villages*

76 Piquenique dos ferroviários
Rail staff Picnic

77 Massa associativa do Ferroviário de Maputo quer outros resultados nesta época
Associative mass of Maputo Railway wants other results this season

Frase do Presidente do Conselho de Administração

Um dos grandes desafios que assumimos ao tomarmos posse é de que devemos possuir mais meios circulantes e infra-estruturas ferro-portuárias à altura da demanda do mercado actual, que é muito exigente e altamente competitivo. É preciso conceber e pôr em marcha sinergias com os nossos parceiros

Phrase from the Chairman of the Board of Directors

One of the big challenges that we assumed upon taking possession is that we must have more circulating means and rail and port infrastructure up to the demand of the current market, which is very demanding and highly competitive. We must develop and implement synergies with our partners

Victor Gomes
Presidente do Conselho de Administração
Chairman of the Board of Directors
CFM

Novos desafios

A modernização do sistema ferro-portuário da região Sul, das linhas de Sena e de Macuse (Centro) e dos portos de Palma e Pemba (Norte) destaca-se entre os principais desafios que a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) tem actualmente.
Com a concretização deste desiderato, a empresa CFM estará à altura de garantir assistência aos intervenientes na exploração dos mais variados recursos naturais em descoberta e/ou exploração em Moçambique e na movimentação da carga proveniente dos vizinhos Zimbabwe, Swazilândia, África do Sul e outros países do hinterland.
É que o ambiente na região e no mundo é de grande competitividade, por isso não há espaço para relaxar.
O transporte de passageiros – importante contribuição na facilitação da mobilidade da população e seus bens – é outro segmento que merece atenção especial dos gestores da empresa CFM.
É neste contexto que a nossa companhia adquiriu, e começou a receber, ainda em finais de 2013, locomotivas (num total de 10 novas unidades) para reforçar a nossa capacidade operacional, acção sem precedentes nos últimos 22 anos, não por falta de vontade, mas porque factores conjunturais falaram mais alto.
Não estamos satisfeitos com este reforço da nossa capacidade operacional, concretizado com fundos próprios, por isso prosseguem esforços visando adquirir mais meios circulantes, e não só, para transformar a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique numa referência e preferência para os operadores da região e do Mundo.
Como tem sido nosso apanágio, a empresa CFM não se limita à busca de lucro; é nessa esteira que aplicámos seis milhões de dólares norte-americanos na execução de obras visando proteger a ferrovia no troço entre a Escola Secundária Nelson Mandela e a estação ferroviária do bairro Ferroviário (Mahotas), na cidade de Maputo, esforço que igualmente visa garantir conforto e segurança à população circunvizinha, no que tange à sua integridade física, bem como mitigar os impactos negativos da erosão naquela área.
Internamente, consolidámos as boas relações entre a Administração e a massa laboral, através do SINPOCAF, guiados pela máxima segundo a qual só juntos podemos ir longe.

Saudações ferro-portuárias!

Txotxolosa! ●

New challenges

The modernization of the rail and port system in the Southern region, the lines of Sena and Macuse (center) and the ports of Palma and Pemba (North) stand out among the major challenges that the company Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) currently has.
With the achievement of this goal, the CFM company will be able to assist the players in the exploitation of various natural resources discovered and/or exploited in Mozambique and handling of cargo from neighboring Zimbabwe, Swaziland, South Africa and other hinterland countries.
It is that the environment in the region and the world is of great competitiveness, so there is no space for relaxation.
Passenger transport - significant contribution in facilitating the mobility of the population and their goods - is another segment that deserves special attention of CFM company managers.
It is in this context that our Company acquired and began receiving, at the end of 2013, locomotives (of the 10 new units) to enhance our operational capability, unprecedented action in the last 22 years, not for lack of will, but because economic factors spoke louder.
We are not satisfied with this reinforcement of our operational capacity, made possible with our own funds, so efforts are underway to acquire not only more circulation means, to transform CFM into a reference and preference for operators in the region and in the world.
As it has been our hallmark, CFM is not limited to seek profit. It is in this treadmill that we apply six million dollars in the execution of works to protect the railway on the stretch between the Nelson Mandela Secondary School and the railway station in the neighborhood of Ferroviario (Mahotas), in Maputo. The effort is also aimed at ensuring comfort and safety to the surrounding population, in relation to their physical integrity, as well as mitigate the negative impacts of existing erosion in the area.
Internally, we consolidated the good relationship between the management and the work force, through SINPOCAF, guided by the maximum according to which only together we can go far.

Rail and port Greetings!

Txotxolosa! ●

Dr. Alves Cumbe
Director de Comunicação e Imagem
Director of Communication and Image

Mualeia fecha ciclo com chave de ouro

Um dia depois de o Conselho de Ministros exonerar o engenheiro Rogério Mualeia do cargo de PCA da empresa CFM, este teve como seu último acto público a apresentação de quatro locomotivas novas, no âmbito do reforço, com um total de 10, da frota da empresa, o que aconteceu pela primeira vez desde 1992.

No entanto, o esforço ainda não cobre a procura deste tipo de meios para o transporte de carga e de passageiros, agravando-se com a descoberta de recursos minerais, evolução das trocas comerciais na Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC) e a crescente procura de meios de transporte público de pessoas.

Com uma capacidade de reboque de 2,7 mil toneladas cada, as locomotivas foram adquiridas na vizinha África do Sul e custaram perto de 41 milhões de dólares norte-americanos, dinheiro retirado dos cofres da empresa CFM.

Com esta aquisição espera-se que o manuseamento de carga aumente em cerca de 20 milhões de toneladas/ano.

As novas locomotivas estão equipadas com tecnologia de última geração, que segue elevados padrões de eficiência, fiabilidade e segurança, para além de serem extremamente económicas no que se refere ao consumo de combustíveis, e são amigas do meio ambiente.

As máquinas foram fabricadas pela reputada marca General Electric (GE) e, segundo Mualeia, a sua aquisição enquadra-se no plano estratégico da empresa para torná-la moderna, eficiente, competitiva e segura.

"Com a entrada em funcionamento das novas locomotivas a empresa fica preparada para enfrentar os desafios impostos pelo aumento da demanda dos múltiplos utilizadores dos nossos serviços ferro-portuários", disse o engenheiro Rosário Mualeia, numa cerimónia testemunhada pelo vice-ministro dos Transportes e Comunicações, Mousinho Saide.

Este governante disse, por seu turno, que a entrada em funcionamento das novas locomotivas acontece num momento crucial em que a busca de soluções logísticas para o ramo do transporte de minérios e de outras cargas é um imperativo para Moçambique, tendo, ademais, em consideração o seu posicionamento geostratégico na região austral de África e no mundo em geral.

Com a entrada em funcionamento das novas locomotivas a empresa fica preparada para enfrentar os desafios impostos pelo aumento da demanda dos múltiplos utilizadores dos nossos serviços ferro-portuários

Mualeia closes cycle with a golden key

If at any time one can talk on closing a mandate with a golden key, the way the former Chairman of the Board of Directors of the Company Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), engineer Rosario Mualeia, ended his reign fits very well as such an example.

A day after the Council of Ministers dismissed engineer Rosario Mualeia from the CFM's CEO post, he had his last public act with the presentation of four new locomotives, under the reinforcement, with a total of 10, of the company's fleet, for the first time since 1992.

However, the effort still does not cover the demand for this type of means to transport cargo and passengers, which worsened with the discovery of mineral resources, evolution of trade in the Southern Africa Development Community (SADC) and the increasing demand of public transport of people.

With a towing capacity of 2700 tons each, the locomotives were acquired in neighboring South Africa and cost roughly 41 million dollars, money paid from CFM coffers.

With this acquisition, cargo handling is expected to increase in about 20 million tons/year.

The new locomotives are equipped with the latest generation technology, which follows high standards of efficiency, reliability and security, as well as being extremely economical with regard to fuel consumption and are environmentally friendly.

The machines were manufactured by the reputed brand General Electric (GE), and according to Mualeia, its acquisition is within the company's strategic plan to make it modern, efficient, competitive and secure.

"With the commissioning of the new locomotives the company is prepared to meet the challenges posed by the increasing demand of multiple users of our rail and port services", engineer Mualeia said, at a ceremony witnessed by the Deputy Minister of Transport and Communications, Mouzinho Saide.

This senior official said, in turn, that the entry into operation of the new locomotives happens at a crucial time when the search for solutions to the logistics for the area of transportation of ore and other cargo is a must for Mozambique, taking into account its geostrategic position in the southern African region and the world at large.

With the commissioning of the new locomotives the company is prepared to meet the challenges posed by the increasing demand of multiple users of our rail and port services

flash points

Cais de carvão para Beira

O porto da Beira, no Centro de Moçambique, precisa urgentemente de um cais especializado para carvão, de acordo com projecções abalizadas sobre o crescimento das exportações daquele minério.
A actual capacidade instalada é de apenas cinco milhões de toneladas e com o apoio de outros cais abre-se espaço para mais 600 mil toneladas.
Para 2014, as projecções apontam para o escoamento de 5,6 milhões de toneladas de carvão, das quais 3,7 da companhia brasileira Vale, 1,3 da australiana Rio Tinto e 500 mil da operadora indiana Jindal, além de 100 mil toneladas das Minas de Moatize que serão transportadas por via rodoviária.
Cândido Jone, director executivo da empresa CFM-Centro, afirma que a empresa está a trabalhar para que o sistema ferroviário da Beira, formado pelas linhas de Sena e de Machipanda, escoe cerca de 80 por cento do volume global de carga.
No total, o transporte desse minério através da Linha de Sena atingiu em 2013 3,7 milhões de toneladas.

CFM assume Presidência da Assembleia-geral da APLOP

A Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique assumiu a Presidência-geral da Associação dos Portos de Língua Oficial Portuguesa (APLOP) para o período 2014/2015.
A eleição de Moçambique aconteceu no decurso do VII Congresso dos Portos de Língua Portuguesa realizado entre os dias 17 e 18 de Outubro na cidade portuária angolana de Lobito.
No evento, o CFM fez-se representar pela administradora executiva Marta Mapilele, que apresentou uma comunicação intitulada "Capacidade Logística dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique face à Demanda dos Produtos Mineraleiros e sua Importância para o Mercado Moçambicano".
A APLOP é uma associação criada em 2011 com o objectivo de reforçar os laços de cooperação e aumentar as trocas comerciais entre os países da CPLP.

Administração e sindicatos reforçam harmonia

A administração da empresa CFM e o Sindicato Nacional dos Trabalhadores dos Portos e Caminhos de Ferro (SINPOCAF) acabam de se comprometer a procurar mecanismos para reforçar os laços harmoniosos que caracterizam o relacionamento entre as duas partes, desde a criação do organismo de defesa da massa laboral em 1985.
Esta intenção foi expressa em Fevereiro deste 2014 durante a abertura do V Congresso do SINPOCAF que decorreu na Sala de Conferências das Oficinas Gerais do CFM em Maputo, entre os dias 20 e 21 do segundo mês do ano.
A cerimónia de abertura do V Congresso do SINPOCAF foi testemunhada pelo ministro dos Transportes e Comunicações, Gabriel Muthisse, e pelo Presidente do CFM, Victor Gomes.

CFM melhora segurança da via

A empresa CFM está a aplicar seis milhões de dólares norte-americanos na execução de obras visando proteger a sua ferrovia no troço compreendido entre a Escola Secundária Nelson Mandela e a estação ferroviária do bairro Ferroviário (Mahotas), na cidade de Maputo.
Os esforços visam ainda garantir conforto e segurança às populações circunvizinhas, no que tange à sua integridade física, bem como mitigar os impactos negativos da erosão que caracteriza aquela área.
As obras consistem, essencialmente, na reconstrução da vala de sopé à montante da ferrovia em lajes de betão armado num comprimento total de 4550m paralelamente à linha-férrea, bem como os aquedutos sob a mesma via e as passagens molhadas em betão armado, que irão permitir o correcto encaminhamento e escoamento das águas pelas valas de drenagem paralelas à via férrea.

flash points

Coal Pier to Beira

The port of Beira in central Mozambique urgently needs a specialized dock for coal, according to authoritative projections about the growth of exports of mineral.
The current installed capacity is only of about five million tons and the support of other piers opens up the space for another 600 tons.
For 2014, projections indicate the flow of 5.6 million tons of coal, of which 3.7 of the Brazilian company Vale, 1.3 Rio Tinto of Australia and 500,000 Indian operator Jindal, and 100 tons of Moatize mines to be transported by road.
Cândido Jone, executive director of CFM-Centro, said the company is working for the Beira rail system, formed by the Sena and Machipanda lines, to drain about 80 percent of the total volume of cargo.
In total, the transport of this mineral through the Sena Line in 2013 reached 3.7 million tons.

CFM chairs the General Assembly of APLOP

The Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique Company took over the Presidency of the Association of Ports of Portuguese Speaking countries (APLOP) for the period 2014/2015.
The election of Mozambique occurred during the VII Congress of the Portuguese Speaking Ports held between 17th and 18th of October in the Angolan port city of Lobito.
In the event, managing director Marta Mapilele, who presented a paper entitled "Logistics Capacity of Ports and Railways of Mozambique against the demand of mineral products and its Importance for the Mozambican market", represented the CFM.
APLOP is an association created in 2011 with the aim of strengthening cooperation ties and increase trade among CPLP countries.

Management and unions reinforce harmony

The administration of CFM and the National Union of Workers of the Ports and Railways (SINPOCAF) have just committed to seek mechanisms for strengthening the harmonious ties that characterize the relationship between the two parties, since the establishment of the body for the workforce protection in 1985.
This intention was expressed in February 2014 during the opening of the V Congress of SINPOCAF held in the Conference Room of the CFM General Workshop in Maputo, between 20th and 21st of the second month of the year.
The Minister of Transport and Communications, Gabriel Muthisse, and CFM Chairman, Victor Gomes witnessed the opening ceremony of the Fifth Congress of SINPOCAF.

CFM improves rail safety

The company CFM is applying six million dollars in the execution of works to protect its railway in the section between the Nelson Mandela Secondary School and Bairro Ferroviário (Mahotas) railway station in the city of Maputo.
The efforts also aim to ensure comfort and safety of the surrounding populations, in relation to their physical integrity, as well as mitigate the negative impacts of erosion that characterizes the area.
The works consist mainly in the reconstruction of the foot ditch upstream of the railroad in reinforced concrete slabs in a total length of 4550m parallel to the railway line and the dikes under the same route and passages in wet concrete, which will allow the correct handling and disposal of water by the drainage ditches parallel to the railroad.

CFM tem novo Presidente do Conselho de Administração

Victor Gomes, economista de profissão, é o novo Presidente do Conselho de Administração (PCA) da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique desde Fevereiro de 2014, numa altura em que a companhia tem desafios acrescidos pela frente.
Sistema ferro-portuário do Sul, linhas de Sena e de Macuse (Centro) e portos de Palma e Pemba (Norte) são alguns deles.

Victor Gomes

Na nossa liderança continuaremos a privilegiar o diálogo

Victor Gomes, com longa experiência bancária no seu currículo, tem ainda a missão de viabilizar infra-estruturas que devem garantir a exploração do gás em Moçambique e movimentar carga proveniente dos vizinhos Zimbabwe, Swazilândia e África do Sul e outros países do hinterland, num ambiente cada vez mais competitivo na região.
O transporte de passageiros – importante contribuição na facilitação da mobilidade das populações e seus bens – tem sido amiúde referenciado nos discursos do novo PCA desde que foi empossado no passado dia 30 de Janeiro de 2014.
"Na nossa liderança continuaremos a privilegiar o diálogo, por isso a interactividade, a inclusão e a participação de todos são aspectos que sempre teremos em conta e iremos cultivar", garantiu o novo PCA, durante a cerimónia de apresentação dos quadros da empresa no Centro Regional de Formação – Sul, em 5 de Fevereiro de 2014.

CFM has new President & Chairman of the board

Victor Gomes, an economist by profession, is the new Chairman of the Board of Directors (CEO) of the company Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) since February 2014, at a time when the company has added challenges ahead.
The south rail and port system, the lines of Sena and Macuse (center) and Palma and Pemba ports (north) are some of them.

In our leadership we will continue to give priority to dialogue

Victor Gomes, with a long banking experience in his resume, still has the mission of enabling infrastructure to ensure the exploitation of gas in Mozambique and handle cargo from neighboring Zimbabwe, Swaziland, South Africa and other hinterland countries, in an increasingly competitive environment in the region.
Passenger transport - significant contribution in facilitating the mobility of people and their goods - has often been referenced in the discourse of the new CEO since he was sworn in last January 30th, 2014.

"In our leadership we will continue to give priority to dialogue, so, the interactivity, inclusion, participation of everyone are aspects that we will always have in mind and we will cultivate", the new CEO said, during the ceremony of the presentation of the cadres of the company at the south Regional Training Center, on February 5th, 2014.

Caras novas no CA da empresa CFM

Maria Alice Mangore

João Mateus Mabota

Salatiel Feliciano Massango

Sancho Quipiço Júnior

O Conselho de Administração (CA) da empresa Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) tem, desde o passado dia 18 de Fevereiro de 2014, quatro novos administradores executivos, nesta data empossados pelo ministro dos Transportes e Comunicações, Gabriel Muthisse.
Trata-se de Maria Alice Mangore, responsável pela gestão de relações inter-institucionais e divulgação da imagem da empresa, João Mateus Mabota (engenharia civil e tecnologias afins e infra-estruturais), Salatiel Feliciano Massango (coordenação da gestão e análise financeira) e Sancho Quipiço Júnior (exploração e análise operacional).
Durante a cerimónia de tomada de posse, o ministro Muthisse desafiou os recém-empossados a redobrarem esforços de modo a garantirem maior eficiência dos transportes ferroviários no país, tendo em conta que "vivemos actualmente uma situação em que não é apenas a empresa estatal que opera nas linhas-férreas. Há também outras companhia, com administração e equipamentos próprios".
O ministro instou ainda os novos administradores a prestarem maior atenção aos projectos de implantação e melhoria das infra-estruturas ferro-portuárias em Nacala, Beira, Maputo, Macuse e Savaneque."É importante trabalhar de uma maneira muito dedicada e árdua para que, no tempo requerido, estas infra-estruturas estejam no lugar".
Recorde-se que os novos administradores assumem as funções poucas semanas depois da tomada de posse do novo Presidente do Conselho de Administração (PCA) da empresa, Dr. Victor Pedro Gomes.

New faces on the Board of Directors

The Board of Directors (BoD) of the company Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) has, since last February 18th, 2014, four new executive directors, vested by the Minister of Transport and Communications, Gabriel Muthisse, on this date.
They are Maria Alice Mangore, responsible for managing inter-institutional relations and promoting the image of the company, Jooo Mateus Mabota (civil engineering and related technologies and infrastructure), Salatiel Feliciano Massango (coordination of management and financial analysis) and Sancho Quipiço Junior (exploration and operational analysis).
During the inauguration ceremony, Minister Muthisse challenged the newly sworn in officer to redouble efforts to ensure greater efficiency of rail transport in the country, taking into account that "we are currently experiencing a situation that it is not only the state company that operates the railway lines, but also other companies, with their own administration and equipment".
The minister also urged the new officers to pay greater attention to the implementation and improvement of rail and port infrastructure in Nacala, Beira, Maputo, Macuse and Savaneque projects. "It is important to work with dedication and very hard so that, in due time, these infrastructures are in place".
Note that the new managers assumed the role a few weeks after the inauguration of the new Chairman of the Board of Directors (CEO) of the company, Dr. Victor Pedro Gomes.

CFM registou incremento laboral em 2013

A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) registou no exercício laboral de 2013 um acréscimo de 18,3% no processamento de carga no segmento portuário e de 21,2% no segmento ferroviário.

Divulgados na cidade portuária da Beira, no decurso de mais um Conselho de Directores, realizado em meados de Abril de 2014, os números indicam que em 2012, nos terminais sob gestão do CFM, foram diariamente processados 9745 toneladas de carga, quantidade que representa uma subida de 16,9% e 32% de toda a carga processada nos portos do país.

No segmento ferroviário, a companhia CFM processou 3.083 mil toneladas no ano passado, contra 2.551 mil toneladas do ano anterior.

Os mesmos dados referem ainda que em 2013 atracaram em Moçambique 2353 navios, um aumento real de 135 unidades, tendo a carga globalmente processada ascendido a 30. 433 mil toneladas, contra 25.725 mil toneladas em 2012.

Para 2014, entre os grandes desafios da empresa destacam-se a conclusão da ferrovia que se estende da região carbonífera de Moatize, na província central de Tete, a Nacala (Nampula, N) com passagem pelo Malawi; a reparação e a construção de novas infra-estruturas no porto daquela cidade; o projecto do novo terminal de hidrocarbonetos no porto de Palma (Cabo Delgado, N) e a conclusão das obras que vão permitir que a linha de Sena (Sofala, C) aumente a sua capacidade de transporte de 6,5 milhões de toneladas para 20 milhões de toneladas/ano.

CFM recorded growth in 2013

The company Ports and Railways of Mozambique (CFM) registered in the 2013 economic year, an increase of 18.3% in loading cargo in the port segment and 21.2 % in the railway segment.

Data disclosed in the port city of Beira, in the course of a board of directors meeting, in mid-April 2014, indicate that in 2012 the terminals managed by CFM processed daily 9745 tons of cargo or 3.5 million tons/year, an amount which represents an annual increase of 16.9 % and 32 % of all cargo handled in country's ports.

In the rail sector, CFM Company handled 3.083 million tons last year, up from 2.551 million tons a year earlier. The same data also indicate that 2353 ships docked in Mozambique in 2013, a real annual increase of 135 units, taking the load processed globally to the amount of 30,433,000 tons, against 25,725,000 tons in 2012.

For this 2014, among major challenges of the company stand out the completion of the railroad extending from the Moatize coal region, in the central province of Tete, to Nacala (Nampula, N) passing by Malawi. Also the repair and construction of new infrastructure at the port of that city, the project of the new oil terminal in the port of Palma (Cabo Delgado,N) and the completion of works enabling the Sena line (Sofala, C) to increase the transport capacity from 6.5 million tons to 20 million tons/year.

Arriscar a vida para nao pagar os 5,00 Mt do valor da passagem

DEPLORÁVEL FENÓMENO AO LONGO DA LINHA-FÉRREA JÁ FEZ FERIDOS E MORTOS

"Penhorar" a vida por cinco meticais

É isso mesmo: alguns utentes das carreiras inter-urbanas da empresa Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), principalmente da linha Maputo-Matola-Gare e vice-versa, "penhoram" a vida para não pagarem o bilhete de passagem, que custa cinco meticais. Estes passageiros, maioritariamente jovens de ambos os sexos, para se esquivarem dos revisores ferroviários, ficam pendurados na entrada das carruagens, o que resulta, várias vezes, em quedas que já causaram mortes e feridos.

JOSÉ MANUEL (texto e fotos)

Este cenário ganhou graves contornos quando, no pico da época chuvosa que caracterizou o primeiro trimestre deste 2014, aumentou a procura das carreiras inter-urbanas de passageiros da empresa CFM, particularmente por parte dos residentes das cidades de Maputo, Matola e Marracuene.

Com a maioria das estradas condicionadas, a maior parte dos residentes dos bairros periféricos da capital optou pelo transporte ferroviário, diga-se, barato e rápido.

Para acompanhar a procura crescente, fonte da empresa Caminhos de Ferro de Moçambique, região Sul, revelou que decorrem medidas visando reforçar a capacidade de resposta da companhia à procura de transporte de passageiros, subsidiado pela empresa em 80%.

Algumas medidas já implementadas neste âmbito incluem o aumento das carruagens, a introdução de mais uma carreira de passageiros no troço Maputo-Matola-Gare, bem como o reforço das acções que a empresa tem vindo a desenvolver na educação cívica dos utentes dos seus serviços para respeitarem as normas de segurança ferroviária e conservação das carruagens.

É expectativa dos responsáveis da empresa CFM que estas medidas minimizem o drama que por algum momento caracterizou o transporte de passageiros em algumas linhas, parte do qual não tinha nada a ver com falta de espaços no interior das carruagens. É que, constatámos, muitos passageiros penduram-se nas carruagens pura e simplesmente para

Nao se percebe como uma pessoa pode trocar a vida por 5,00 Meticais - Rogerio Mathe passageiro assiduo nas carreiras urbanas dos CFM

Todo o esforco e pouco para para evitar o empoleiramento de passageiros nas carruagens

não pagarem o bilhete de viagem (cinco meticais) e/ou por "curtição", perigando, ao fim e ao cabo, a sua vida por quase nada.

O triste espectáculo

O comboio 617 parte da baixa da cidade pontualmente às 5.30 horas com destino à Matola-Gare. Neste trajecto ascendente, obedece todas as paragens, nomeadamente Malanga, Infulene, Machava, apeadeiro da Liberdade, estação Daniel e, finalmente, Matola-Gare. De acordo com os utentes, normalmente são quatro a cinco carruagens que fazem o transporte de passageiros, tidas pelos seus utentes como insuficientes para a demanda que dia após dia tende a crescer, à medida que se agudizam os problemas dos transportes públicos rodoviários de passageiros.

A partir da estação da Machava, muitos passageiros preferem fazer "ligações", tomando o comboio ainda a caminho da Matola-Gare. À Matola-Gare as carruagens chegam quase cheias, mas têm de levar ainda centenas de pessoas vindas dos bairros Malhanguene, Siduaba, Matlemele, Nkobe, Nwamatibyana, Malhampsene, Gumbana, Mulotana, entre outros.

A disputa para tomar o comboio é intensa, por isso alguns passageiros optam por entrar pelas janelas. Enquanto isso, os "penduras" não estão aparentemente preocupados com a confusão, mantendo-se em conversa animada, como se não pretendessem embarcar.

Quando o comboio inicia a marcha, eis que os "penduras", maioritariamente jovens, dirigem-se à entrada das carruagens onde ficam empoleirados e sempre que a locomotiva pára em alguma estação ferroviária saltam e assumem a posição de simples mirones, entrando novamente em cena quando o comboio prossegue viagem.

Simplesmente irracional

Rogério Mathe, 39 anos, funcionário da Liga dos Direitos Humanos em Maputo e residente no bairro da Matola-Gare, conhece com perfeição a odisseia pela qual os utentes destas carruagens têm de passar todos os dias. Ele lamenta o que acontece, diariamente, tanto nas manhãs como nas tardes e não encontra explicação para aquele espectáculo gratuito que coloca em perigo a vida dos envolvidos apenas porque não querem pagar cinco meticais.

O que acontece é que há a tendência de alguns passageiros se profissionalizarem em não pagar o bilhete de passagem

"O que acontece é uma verdadeira irracionalidade. Não se pode perceber como uma pessoa, com sanidade mental aceitável, trabalhador de seja onde for e outro tipo de responsabilidades, pode desprezar o bem mais preciso que um Homem tem, que é a sua própria vida, simplesmente para não pagar cinco meticais", disse.

Mathe refere que em nenhum momento o comboio ficou sem espaço para quem pretende viajar neste transporte e nada justifica este acto vândalo e de todo condenável.

"O que acontece é que há a tendência de alguns passageiros se profissionalizarem em não pagar o bilhete de passagem. São marginais sem o mínimo de urbanidade que ficam pendurados na entrada das carruagens, colocando em risco a sua vida e obstruindo a livre circulação de outros passageiros à chegada ao seu destino. Depois gabam-se desses actos, enquanto não tiverem algum acidente. Já ouvi alguns desses oportunistas a orgulharem-se de não pagarem a passagem há cinco, quatro, três meses e por aí em diante", lamentou.

Nilsa Inácio Langa, 18 anos, estudante e residente no bairro da Machava-sede, não encontra palavras para qualificar os trepadores das carruagens que chegam mesmo a perigar também a vida dos demais passageiros.

"Quando o comboio chega parece que não estão interessados em viajar. Ficam nos arredores à espera que este inicie a marcha. Aí todos vêm a correr e penduram-se nas carruagens. O mais triste é que eles apoiam-se em qualquer pessoa que está próxima da entrada. Muitas vezes os que estão a frente é que seguram no corrimão, os restantes seguram-se entre si, o que significa que se um cair pode ocorrer uma queda em cadeia. Infelizmente, é isto que acontece várias vezes".

Todas as tentativas para estancar esta situação parecem ser infrutíferas,

SITUAÇÃO BASTANTE LAMENTÁVEL – OCTÁVIO MACHUNGANE, CHEFE DA ESTAÇÃO CENTRAL

O chefe da Estacão Central da empresa CFM em Maputo, Octávio Machungane, comentou que o que se passa nas carreiras urbanas de passageiros instituídas pela sua companhia, particularmente a que tem como destino Matola-Gare, a cerca de 20 quilómetros da baixa da cidade, é uma clara manifestação de falta de civismo por parte de alguns utentes deste serviço que representa um grande alívio para milhares de cidadãos no seu transporte diário.

"Nos meus 26 anos de serviço, oito dos quais aqui na estação, nunca tinha visto coisa igual. O mais preocupante é que tudo isto não acontece por falta de espaço no interior das carruagens, simplesmente porque os protagonistas pretendem roubar os passageiros de bem ou simplesmente viajar sem pagar o bilhete", disse Machungane.

"Em algum momento a empresa tem de se desviar do seu papel essencial para se preocupar com a segurança de quem deliberadamente coloca a sua integridade física em risco. É que quando estes indivíduos caem a sua aparente heroicidade fica nula e a empresa é chamada a intervir para dar assistência. Isto não pode continuar assim", frisou.

Machungane referiu que ultimamente alguns passageiros chegam a invadir o furgão, que é o veículo colocado no fim das carruagens e reservado ao condutor do comboio (pessoa a quem compete a emissão do relatório sobre a marcha do mesmo), para além de se pendurarem na própria locomotiva.

"Fomos obrigados a parar momentaneamente com o comboio e só assim tudo voltou à normalidade", contou.

Octávio Muchungane

CFM ADQUIRE 40 NOVAS CARRUAGENS

A empresa CFM está a investir USD 10 milhões na aquisição de 40 novas carruagens para a região Sul de Moçambique.

Esta informação foi-nos assegurada pelo director ferroviário da empresa FM-Sul, Eng. Augusto Abudo.

A medida surge no âmbito da política da empresa relativamente à sua responsabilidade social e espera que venha a responder à crescente demanda diária das carreiras urbanas de passageiros, por serem mais rápidas, seguras e baratas.

O concurso para a compra das 40 carruagens foi lançado em 2013. Com a chegada destes meios a região Sul contará com um total de 74 carruagens para o transporte interurbano e carreiras regulares ligando a cidade de Maputo e Goba, fronteira com a Suazilândia, Ressano-Garcia (África do Sul) e Chicualacuala (Zimbabwe).

Augusto Abudo anotou que a importação das novas unidades integra-se nos planos que a sua empresa tem no âmbito do reforço gradual do número de carruagens tendo como meta a disponibilização de 100 unidades que seria a quantidade ideal para atender o actual nível de procura dos transportes pela população na região Sul do país.

Augusto Abudo.

inclusive os elementos da segurança ferroviária são violentamente atacados pelos trepadores de carruagens.
"Estes indivíduos, para além de colocarem a sua vida em perigo, criam um ambiente de terror nas carruagens, proferindo impropérios que atentam contra o pudor dos restantes passageiros. Não adianta chamá-los atenção porque se arrisca a ser violentamente achincalhado ou agredido por eles, pois alguns não trabalham em lado algum e estão todas as manhãs e tardes procurando surripiar bens alheiros, sobretudo carteiras e telefones móveis", disse a jovem agastada com a situação.

Revisores são vítimas dos "penduras"

Por seu turno, Silvestre Jaime Macuacua, 53 anos, 26 dos quais como revisor da empresa CFM, conquistou o estatuto de "inimigo" dos passageiros caloteiros. Contou-nos que os que não cumprem as suas obrigações protagonizam todo o tipo de distúrbios dentro das carruagens para perturbar a sua actividade.
De acordo com aquele profissional ferroviário, os borlistas não se coíbem de agredir os revisores e passageiros que ousem inviabilizar as suas incursões. Por várias vezes foi protegido pelos passageiros.
O passageiro que for apanhado a viajar sem bilhete é obrigado a pagar a taxa de passagem do trajecto, acrescida de uma sobretaxa de 100% do valor do trajecto.
Nas tardes não há "ligações", porque quase todos tomam o comboio à mesma hora e local: Estação Central, na baixa da cidade, e na paragem da Malanga (vulgo Nwancacana).
Na Estação Central, a partir das 16.00 horas, nota-se uma longa fila de pessoas pretendendo adquirir o bilhete de passagem, enquanto os guardas da segurança ferroviária se posicionam nas entradas que dão acesso aos locais de embarque exigindo bilhete.
Os oportunistas, em número cada vez maior, permanecem nas redondezas, esperando pela partida do comboio para invadirem as carruagens, deitando abaixo ou pulando a vedação existente naquele local.
Nesta luta muitas pessoas são feridas e os agentes de segurança locais não conseguem conter a façanha avassaladora dos marginais, que chegam a violentar os seguranças que não podem agir para além de acções persuasivas. Nem a requisição de reforços dos agentes da Polícia da República de Moçambique (PRM) foi suficiente para estancar este vandalismo.

Estes indivíduos, para além de colocarem a sua vida em perigo, criam um ambiente de terror nas carruagens

Não adianta chamá-los atenção porque se arrisca a ser violentamente achincalhado ou agredido por eles

NÃO PAGOU 5,00 MT E CONTRAIU FERIMENTOS NA CABEÇA

Ernesto Tomás Tembe tem 20 anos e reside no bairro da Matola-Gare. Conhecido pelas suas habilidades na luta por uma vida melhor, Netinho – como é designado no seu meio familiar no quarteirão 15 daquele bairro – é canalizador e electricista. Ele afirma com orgulho que tem algumas obras no seu bairro e não só.

O talento do "mestre" Netinho está minado desde que no início deste 2014 pendurou-se – diz ele pela primeira vez – numa carruagem e caiu do comboio em andamento, contraindo escoriações no braço e ferimentos na cabeça, tendo recebido 17 pontos para evitar o pior.

"Perdi os sentidos por algum tempo e fui socorrido por populares para o Hospital José Macamo onde tive 17 pontos, mas estou fora de perigo", disse o jovem canalizador e electricista.

Netinho apelou aos demais utentes das carreiras urbanas da empresa CFM a não se pendurarem nas carruagens "porque isso pode ser fatal".

Ernesto Tembe

Passengers' falls as the image documents tend to be a normal

A OPINIÃO DOS CLIENTES

		1	2	3	4	5
1.	O pessoal do escritório é útil e amigável?					
2.	São fornecidas informações correctas sobre mudança de passagens?					
3.	Será que o pessoal é rápido e eficiente?					
4.	As salas de espera são limpas e confortáveis?					
5.	Há porteiros e carrinhos disponíveis?					
6.	São feitos anúncios regulares?					
7.	Os comboios são limpos?					
8.	Os comboios são pontuais?					
9.	Os avisos e listas das plataformas são exibidos correctamente?					
10.	Outros					

Por favor, coloque um "x" na caixa APLICÁVEL.

1 = POBRE

2 = JUSTO

3 = SATISFATÓRIO

4 = BOM

5 = EXCELENTE

CUSTOMER FEEDBACK

		1	2	3	4	5
1.	Is the office staff helpful and friendly?					
2.	Are the correct ticket, change and information given?					
3.	Is the staff fast and efficient?					
4.	Are the waiting rooms clean and comfortable?					
5.	Are there porters and trolleys available?					
6.	Is there regular announcements made?					
7.	Are the trains clean?					
8.	Are the trains on time?					
9.	Are notices and platform lists properly displayed?					
10.	Other					

Please place a cross on the appropriat box.

1 = POOR

2 = FAIR

3 = SATISFACTORY

4 = GOOD

5 = EXCELLENT

THE DEPLORABLE PHENOMENON ALONG THE RAILWAY HAS ALREADY CLAIMED LIVES AND CAUSED INJURIES

"Pawning" life for five metical

That's right: some users of inter-city lines of the company Railways of Mozambique (CFM), mainly in the Maputo-Matola-Gare line and vice versa, "pawn" life so not to pay the ticket fare, which costs five metical. These passengers, mostly young of both sexes, to shirk rail reviewers, hang themselves at the entrance of carriages, which several times results in falls that have caused deaths and injuries

JOSE MANUEL (text and photos)

This scenario has gained serious contours when, at the peak of the rainy season that in the first quarter of 2014, the demand for inter-city passenger lines of CFM increased, particularly from residents of Maputo, Matola and Marracuene.

With most roads conditioned, most residents of the neighborhoods in the outskirts of the capital opted for rail transportation, by the way, cheap and fast.

To keep up with the growing demand, a source of the company Railways of Mozambique, southern region, revealed that measures to strengthen the response capacity of the company to the passenger transport demand, subsidized by the company at 80 %, are underway.

Some measures already been implemented in this area include increasing the carriages, the introduction of another passenger transport in the Maputo-Matola-Gare section as well as strengthening actions that the company has been developing, including civic education of the users of its services to respect rail safety and conservation of the carriages norms.

CFM representatives expect these measures to minimize the drama that for some time characterized the transport of passengers on some lines, some of which had nothing to do with lack of space inside the carriages. That is, we have seen, many passengers hanging up on carriages pure and simply not to pay the travel ticket (five metical) and/or by "tanning", endangering, after all, their lives for almost nothing.

All effort is little to prevent perching passengers in carriages

The sad show

The 617 train departs from downtown Maputo sharply at 5.30 hours bound for Matola-Gare. In this ascending path, it obeys all the stops, including Malanga, Infulene, Machava, the way station of Liberdade, Daniel station and finally Matola-Gare. According to users, usually there are four to five carriages that transport passengers, taken by their users as insufficient for the demand that every day tends to grow as the acute problems of road transport of passengers grow.

From the Machava station, many passengers prefer to make "connections", taking the train still on the way to Matola - Gare. At Matola - Gare carriages arrive nearly full, but still have to take hundreds of people from the neighborhoods of Malhanguene, Siduaba, Matlemele, Nkobe, Nwamatibyana, Malhampsene, Gumbana, Mulotana, among others.

The competition to board the train is intense, so some passengers choose to enter through windows. Meanwhile, the "train hoppers" are apparently not worried about the mess, keeping in lively conversation, as if they wished not to board.

When the train starts running, behold, the "train hoppers", mostly young, they head to the entrance of carriages where they stay perched and when the locomotive stops at a train station jump and assume the position of simple onlookers, coming back on the scene when the train resumed the journey.

Simply irrational

Rogerio Mathe, 39, employee of the Human Rights League in Maputo and resident of Matola-Gare neighborhood, knows perfectly the Odyssey in which users of these coaches have to endure every day. He regrets what happens daily, both in the mornings and in the afternoons and cannot find explanation for that free show that endangers the lives of all involved just because they do not want to pay five metical.

"What happens is a true irrationality. One cannot understand how a person with an acceptable sanity, worker of wherever and other responsibilities, may despise the most precious good that mankind has, that is his own life, simply not to pay five metical", he said.

Mathe said that in no time the train ran out of space for those who wish to travel in this transport and nothing justifies this vandal act and in all condemnable.

"What happens is that there is a tendency of some passengers to professionalize in avoiding to pay passenger ticket. They are marginals without the minimum of urbanity who hang-up at the entrance of carriages, endangering their lives and obstructing the free movement of other passengers upon arrival at their destination. Then boast of such acts, until they have an accident. I've heard some of these opportunists taking pride in not paying the ticket for five, four, three months and so on," he lamented.

These individuals, in addition to putting their life in danger, create an atmosphere of terror in the carriage

RATHER UNFORTUNATE SITUATION - OCTAVIO MACHUNGANE, HEAD OF THE CENTRAL STATION

The head of the CFM Central Station in Maputo, Octavio Machungane commented that what is happening in urban passenger lines instituted by his company, particularly that heading to Matola-Gare, about 20 kilometres from downtown, is a clear indication of a lack of civility by some users of this service which is a great relief to thousands of people in their daily commute.

"In my 26 years of service, eight of them here at the station, I had never seen anything like it. Most worrisome is that all this does not happen for lack of space inside the carriages, simply because the protagonists intend to rob goods from passengers or just commute without paying the ticket," Machungane said.

"At some point the company has to deviate from its essential role to worry about the safety of those who deliberately put their physical integrity at risk. That is, when these guys fall down their apparent heroism is void and the company is called up to intervene to assist. This cannot continue, " he said.

Machungane mentioned that lately some passengers come to invade the wagon, the vehicle which is placed at the end of the carriages and reserved for the train's conductor (person who is responsible for the issuance of the report on the progress of the same), in addition to hanging on the locomotive.

"We were forced to stop briefly with the train and only then everything went back to normal," he said.

Octávio Muchungane

The rains that fell in Maputo and Matola created a break in the normal transit of vehicles, including passenger transport

I move with many difficulties and doctors said I fractured the acetabulum

Those who hop on trains create fear and insecurity in carriages, Nilsa Langa, passenger

Nilsa Inacio Langa, 18, a student and resident of Machava neighborhood cannot find words to describe the hoppers arriving even also to endanger the lives of other passengers.

"When the train arrives it seems they are not interested in traveling. They stay around waiting for this to start the march. Then all come running and hop in the carriages. The saddest thing is that they rely on anyone who is close to the entrance. Often those in front are the ones that hold the railing, the other holding to each other, meaning that if one falls it may occur a downfall in chain. Unfortunately, this is what happens several times."

All attempts to stop this situation appear to be fruitless, in addition the elements of railway safety are violently attacked by the train hoppers.

"These individuals, in addition to putting their life in danger, create an atmosphere of terror in the carriage, uttering expletives that violate the modesty of other passengers. No use calling their attention because one risks being violently assaulted or insulted by them because some do not work and are there every morning and afternoon looking to pilfer alien goods, especially wallets and mobile phones," said the young lady distressed with the situation.

Reviewers are victims of "hoppers"

In turn, Silvestre Jaime Macuacua, aged 53, 26 of which as a reviewer of CFM, earned the status of "enemy" of deadbeat passengers. He told us that those who do not fulfill their obligations make all kinds of disturbances within the carriages to disrupt his activity.

According to that railway worker, the free-riders do not shy away from attacking the reviewers and passengers who dare to derail their incursions. Several times he was protected by cummuters.

Passenger caught traveling without a ticket is required to pay the fee from the route, plus a surcharge of 100 % of the route.

In the afternoons there are no "connections" because almost everyone board the train at the same time and place: the Central Station, in downtown, and at the stop of Malanga (aka Nwancacana).

At the Central station, from 16.00 H, there is a long queue of people intending to purchase the ticket, while the railway safety guards are positioned at the entrances giving access to sites checking boarding ticket.

Opportunists, in increasing numbers, remain nearby, waiting for the train depart to invade the carriages, battering down or jumping the existing fence at that place.

In this struggle many people are injured and local security agents cannot contain the overwhelming feat of the marginals, coming to ravish the guards who cannot act beyond the persuasive actions. Neither the request for reinforcements of police officers of the Republic of Mozambique (PRM) was enough to stop this vandalism.

These individuals, in addition to putting their life in danger, create an atmosphere of terror in the carriage

DID NOT PAY 5,00 MT AND CONTRACTED HEAD INJURIES

Ernesto Tomas Tembe is 20 years old and lives in the Matola-Gare neighborhood. Known for his abilities in the fight for a better life, Netinho - as he is called in the family setting in the block 15 of that neighborhood - is a plumber and electrician. He proudly claims to have some work in his neighborhood and beyond.

The talent of "master" Netinho is undermined since on the beginning of 2014 he hopped - he says for the first time - in a carriage and fell from the moving train, contracting arm bruises and head injuries and having gotten 17 stitches to avoid the worse.

"I lost consciousness for some time and I was helped by people and sent to Jose Macamo Hospital where I got 17 stitches, but I'm out of danger," said the young plumber and electrician.

Netinho called the other users of CFM urban careers not to hang in carriages "because it can be fatal."

Ernesto Tembe

CFM ACQUIRES 40 NEW CARRIAGES

The CFM is investing $10 million in the acquisition of 40 new carriages for the Southern region of Mozambique.

This information was provided by the CFM-Sul company director, Engineer Augusto Abudo.

The move comes as part of the company's social responsibility policy and hopes that it will meet the growing demand for daily urban passenger lines, because they are faster, safer and cheaper.

The tender for the purchase of 40 carriages was launched in 2013. With the arrival of these means, the South region will have 74 coaches for intercity transport and regular routes connecting the city of Maputo and Goba, border with Swaziland, Ressano - Garcia (South Africa) and Chicualacuala (Zimbabwe).

Augusto Abudo noted that the import of new units is under the plans that his company has under the gradual increase of the number of coaches with the goal of providing 100 units that would be ideal quantity to meet the current level of demand for transport by the population in the southern region of the country.

Augusto Abudo

PRIORIDADE DA ACTUAL DIRECÇÃO DA EMPRESA CFM

Reforçar a capacidade operativa

Em homenagem à máxima segundo a qual o centro é que é a virtude, o novo Presidente do Conselho de Administração da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), Victor Gomes, visitou a cidade da Beira – segunda escala fora da capital, depois de Nacala (província nortenha de Nampula) –, onde se reuniu com os colaboradores locais da companhia e visitou diversos empreendimentos ferro-portuários.

REFINALDO CHILENGUE (texto e fotos)

A necessidade de utilizar racional e criteriosamente os recursos disponíveis e de reforçar a capacidade operativa da empresa CFM, de forma a responder à demanda acrescida do desenvolvimento multifacetado de Moçambique e dos países do hinterland, foi a principal mensagem do PCA em todas as suas intervenções. "Um dos grandes desafios que assumimos ao tomarmos posse é de que devemos possuir mais meios circulantes e infra-estruturas ferro-portuárias à altura da demanda do mercado actual, que é muito exigente e altamente competitivo. É preciso conceber e pôr em marcha sinergias com os nossos parceiros", sublinhou o PCA durante a reunião do Colectivo Alargado CFM-Centro, realizado no dia 10 de Abril na segunda cidade mais importante de Moçambique.

Victor Gomes sublinhou que a empresa CFM também precisa de prestar maior atenção ao investimento em meios humanos e em infra-estruturas, de forma a garantir uma logística eficiente para que a carga nacional e regional flua sem problemas.

O Presidente do Conselho de Adminis-

tração da empresa CFM revelou que um dos objectivos principais e imediatos é devolver a carga ferroviária que é transportada por via rodoviária à ferrovia como forma de evitar congestionamentos constantes dos portos, bem como a degradação das estradas, principalmente nas cidades de Maputo e Beira.

Especificamente para o Porto da Beira em que têm acontecido constantes encerramentos, muitas vezes devido ao mau tempo, devem ser treinados "os nossos pilotos de barra para que possam estar habilitados a trabalhar nesse tipo de condições adversas. Se for necessário temos de identificar países para onde podemos enviar os nossos profissionais para formação e buscar parcerias para aquisição de meios para que nos próximos três a quatro anos não falemos mais sobre encerramento do porto por causa de mau tempo. Temos de encontrar uma solução", vincou o PCA da empresa CFM.

A visita à cidade da Beira permitiu aos colaboradores da empresa naquela região expressarem a sua disponibilidade para tudo fazerem de modo a

engrandecer a companhia centenária, a fim de deixar às gerações ferroviárias moçambicanas vindouras condições adequadas para manterem o bom nome e desempenho já logrados por esta instituição.

O Comando de Circulações, os Terminais de Carvão Cais 8 (TCC8), de Carga geral e Terminal de Contentores e o Terminal de Petróleos do Porto da Beira foram outros locais visitados pelo PCA da empresa CFM, antes de rumar para Pemba, província nortenha de Cabo Delgado, em missão idêntica.

Páginas Amarelas

UM PRODUTO, VÁRIAS OPÇÕES.

www.paginasamarelas.co.mz

PRIORITY OF CFM's BOARD

Strengthening the operational capacity

In honor of the maxim that The center is what is the virtue, the new Chairman of the Board of Directors of the company Ports and Railways of Mozambique (CFM), Dr. Victor Gomes, visited the city of Beira, where he met with the local staff of the company and visited various rail and port undertakings.

REFINALDO CHILENGUE (text and photos)

The need for rational and carefully use of available resources and the strengthening of the operational capacity of the CFM in order to respond to the increasing demand of the multifaceted development of Mozambique and the hinterland countries was the chief message of the CEO in all his interventions.

"One of the big challenges that we assumed upon taking possession is that we must have more circulating means and rail and port infrastructure up to the demand of the current market, which is very demanding and highly competitive. We must develop and implement synergies with our partners", the CEO said during the Collective Extended CFM -Centro meeting, held on April 10, in the second most important city of Mozambique.

Dr. Victor Gomes stressed that CFM company also needs to pay greater attention to investment in human resources and infrastructure to ensure efficient logistics for national and regional cargo to flow smoothly.

The Chairman of the Board of Directors of CFM revealed that one of the main and immediate objectives is to bring back rail cargo that is transported by road to the rail system as a means of avoiding constant congestion of ports as well as the deterioration of roads, mainly in the cities of Maputo and Beira.

Specifically for the port of Beira where constant closures have occurred, often due to bad weather, there should be trained "our bar pilots so that they can be able to work in such adverse conditions. If necessary, we must identify countries where we can send our professionals for training. And to seek partnerships for the acquisition of

means, so that, in the next three to four years, we no longer talk about closing the port because of bad weather. We must find a solution", the CFM CEO stressed.

The visit to the city of Beira allowed the company's employees in the region to express their willingness to do everything possible in order to magnify the centennial company, in order to leave to future Mozambican railway generations appropriate conditions to maintain the reputation and performance already outwitted by this institution.

The Command of Circulations, the Coal Terminals Pier 8 (TCC8), General Cargo and Container Terminal and Petroleum Terminal of the Port of Beira were other places visited by the CEO of the CFM before heading to Pemba, in the northern province of Cabo Delgado, in the same mission.

Carvão fortalece cofres do CFM

A exploração do carvão mineral na bacia sedimentar do Zambeze, sobretudo no distrito de Moatize, em Tete, aumentou as receitas da Empresa Pública Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, contribuindo, deste modo, significativamente para acrescer o Produto Interno Bruto nacional.

Macheca Cunguara (texto) e **Refinaldo Chilengue** (fotos)

O desenvolvimento económico e financeiro do CFM em 2013 apresentado durante o XVIII encontro dos directores realizado em Abril de 2014 na Beira, pela directora de Finanças, Nália Timba, aumentou a facturação da firma no período em análise.
Nesse período, destacaram-se os ganhos do CFM na zona Centro resultantes do transporte do carvão mineral de Tete. Trata-se da carga exportada pelo porto da Beira, através do Cais-8, e transportada pela linha de Sena, um trajecto total de 575 km entre Beira e Moatize, incluindo o ramal Inhamitanga-Marromeu.
Dados revelados na ocasião indicam que na globalidade, em termos de exploração, o resultado operacional da empresa em 2013 foi de 1.704.734.830,00 meticais, o que equivale a um crescimento de 68% relativamente a 2012, que foi de 1.133.415.050 meticais.
Este crescimento deve-se ao transporte de carvão e surgimento de novas facturações na linha de Sena que contribuíram para a melhoria do desempenho das concessões e exploração directa, tendo influenciado significativamente o crescimento do resultado antes dos impostos em 33% comparativamente a 2012.

Crescimento do desempenho no Cais-8

O quadro de resultados mostra claramente que o manuseamento do Cais-8 teve um crescimento de 73 por cento; MPDC um incremento de 12 e, finalmente, a Cornelder de Moçambique na Beira com o volume de crescimento de dez por cento.
Em termos de proveitos e ganhos, o CFM-Sul registou um incumprimento de 15 por cento em relação ao planificado e igualou o ano de 2012 devido a um ligeiro decréscimo do tráfego ferroviário influenciado pela paralisação temporária das linhas de Limpopo e de Ressano Garcia causada pelas enxurradas e queda das pontes do km 26 e 900, respectivamente.
As receitas do CFM-Centro, incluindo a Zambézia e excluindo a Brigada de Reconstrução da Linha de Sena, aumentaram em 15 por cento, tendo superado o plano inicialmente previsto em 23 por cento, devido à alavancagem do tráfego ferroviário de e para o Zimbabwe, serviços marítimos e manuseamento de combustíveis em trânsito.

O CFM-Norte teve um crescimento de seis por cento e um sobrecumprimento das actividades projectadas para aquele ano em três por cento, devido às rendas provenientes do arrendamento de espaços portuários.

Brigada de Reconstrução da Linha de Sena

A Brigada de Reconstrução da Linha de Sena registou um crescimento de 36 por cento e um incumprimento do plano de 27 per cento por ter registado paralisações nas linhas de Sena e Machipanda, provocadas pelas enxurradas durante o primeiro trimestre do ano passado.
De igual modo, a sede daquela empresa pública, localizada em Maputo, também registou um crescimento de 18 por cento e sobrecumpriu o plano em 53 por cento, causado pelo melhor desempenho das Concessões e Exploração Directa.
Assim sendo, conclui-se que a sede dos CFM e a Brigada de Reconstrução da Linha de Sena, cuja intervenção contempla a via de Machipanda com 317 km, entre a fronteira de Machipanda e a estacão ferroviária do Dondo, possuem o maior peso nos rendimentos e ganhos globais da firma.

Por outro lado, os resultados das concessões e exploração directa da instituição mostram um aumento de 33 por cento, entre 2013 e 2012, e um sobrecumprimento em 24 por cento do orçado.
Apesar disso, o CFM continua a enfrentar problemas na terminal de Cabotagem e na Sociedade de Terminais-Mahotas que não têm honrado as cláusulas contratuais referentes ao pagamento de rendas, afectando o plano de negócios do sector.

Coal strengthens CFM's coffers

Coal exploration in the sedimentary basin of the Zambezi, particularly in the district of Moatize, in Tete, increased the revenues of Mozambique's Publicly-owned Ports and Railways Company (CFM), thereby contributing significantly to accrue the national Gross Domestic Product.

Macheca Cunguara (text) &
Refinaldo Chilengue (photos)

CFM's economic and financial development in 2013 presented at the eighteenth meeting of directors held in April 2014 in Beira, by the Finance Director, Nalia Timba, increased the turnover of the firm during the period under review.

During this period, CFM gains were highlighted in the Central zone, resulting from the transportation of coal from Tete. This is the load exported from the port of Beira, by Pier- 8, and transported by the Sena line, a total journey of 575 km between Beira and Moatize, including the Inhamitanga--Marromeu extension.

Figures released at the time indicate that overall, in terms of exploration, the operating income of the company in 2013 was 1.704.734.830,00 Meticais, which equates to an increase of

68% compared to 2012, which was 1,133,415,050 meticais.

This growth is due to the transport of coal and emergence of new invoices on the Sena line that helped to improve the performance of concessions and direct exploitation, having significantly influenced the rise in profit before tax by 33% compared to 2012.

.

Growth performance in Pier – 8

The scoreboard clearly shows that the handling of Pier- 8 increased by 73 percent; MPDC an increase of 12 and finally Cornelder of Mozambique in Beira with volume growth of ten percent.

In terms of revenues and profits, CFM-South recorded a default of 15 percent compared to the plan and equalled the year 2012 due to a slight decrease in rail traffic affected by the temporary shutdown of the Limpopo and Ressano Garcia lines caused by floods and the fall of bridges on kilometres 26 and 900, respectively.

Revenues from CFM-Centre, including Zambezia and excluding the Sena Line Reconstruction Brigade, increased by 15 percent, thus exceeding the initially proposed plan of 23 percent, due to the leverage of rail traffic to and from Zimbabwe, maritime services and handling of fuels in transit.

The CFM-North grew by six percent and an over-fulfilment of activities for that year by three percent due to income from the rental of port spaces.

Sena Line Reconstruction Brigade

The Sena Line Reconstruction Brigade has recorded a growth of 36 percent and a breach of the 27 per cent plan for recording outages on the Sena and Machipanda lines caused by flash floods during the first quarter of last year. Likewise, the headquarters of that public company, located in Maputo, also grew by 18 percent and over-fulfilled the plan by 53 percent, caused by the better performance of Direct Concessions and Exploration.

Therefore, it is concluded that the CFM headquarters and the Sena Line Reconstruction Brigade, which includes the intervention on the Machipanda route with 317 km between the Machipanda border and the Dondo railway station, has the largest share of the global income and gains of the Company.

Moreover, the results of the concessions and direct exploration of the institution show an increase of 33 percent between 2013 and 2012, and over-implementation of 24 percent of the budgeted.

Nevertheless, CFM continues to face problems in the coastal terminal and in the Mahotas Society Terminals which have not honoured the contractual clauses relating to the payment of rent, affecting the business plan of the sector.

Linha de Sena duplica capacidade até 2015

Está na fase decisiva o aumento de capacidade da linha de Sena de 6,5 para 20 milhões de toneladas por ano com a plena execução de todas as intervenções previstas no cronograma do projecto em toda extensão de 575 km entre o Porto da Beira, na província de Sofala, e vila carbonífera de Moatize, em Tete, numa empreitada em curso desde Junho de 2013 até Fevereiro de 2015.

Macheca Cunguara (texto)

O director da Brigada de Reconstrução da Linha de Sena (BRLS), o engenheiro Elias Xai-Xai, descreveu que no empreendimento decorre exactamente a substituição de carris e ampliação das linhas de cruzamento de 750 para 1500 metros de comprimento em 25 das 31 estações existentes, balastragem de ataque, reabilitação das mais de 300 pontes, pontões e aquedutos incluindo restauração física das estações ferroviárias.

Entre as obras de vulto destaque especial vai para a reabilitação da ponte Dona Ana que liga as margens do Zambeze entre Sena, em Caia, e Muatarara, numa extensão total de aproximadamente cinco km.

Basicamente, o projecto visa trazer maior segurança, circulação e resguarde de comboios-tipo com 100 vagões e seis locomotivas cada sobretudo para maior escoamento do minério extraído na bacia sedimentar do Zambeze preferencialmente para os mercados asiático, europeu, americano e australiano.

As obras executadas pelo consórcio português Mota-Engil e Edvisa (Grupo Visa Beira) num valor de aproximadamente 163 milhões de euros são descritas pela Empresa Pública Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) como de alta qualidade com a aplicação do material de ponta.

Para já, a fonte descreve que o então crónico problema de descarrilamento reduziu substancialmente, graças também às intervenções e manutenções levadas a cabo por uma frente de trabalho composta por seis sectores da via que tem cada um a responsabilidade de zelar por um raio de cerca de 100 quilómetros.

Paralelamente a esta empreitada, Xai-Xai referiu estar a decorrer a construção de raiz das estações ferroviárias de Caia e Cateme, depois da conclusão das infra-estruturas similares de Savane, Muanza, Inhaminga, Inhamitanga, Sena, Doa, Messito e Sinjal pela própria instituição, através da BRLS, enquanto no projecto de ampliação inclui a reabilitação de Mutarara com obras na fase inicial.

Actualmente, a linha de Sena, que inclui o ramal Intamitanga/Marromeu com 82 km, regista um intenso tráfego com uma média diária até 21 comboios, dos quais 17 vazios e carregados de carvão mineral que circulam nos sentidos ascendente e descendente. CFM

Sena Line to double capacity by 2015

Works to increase capacity on the Sena line from 6.5 to 20 million tons per year with full implementation of all interventions scheduled in the project to the full extent of 575 km between the Port of Beira, in Sofala province, and the coal town of Moatize, in Tete, underway since June 2013 until February 2015, are in the decisive phase.

Macheca Cunguara (text)

The Sena Line Reconstruction Brigade (BRLS) director, Engineer Elias Xai-Xai, said that the on-going venture includes exactly the replacement of rails and expansion of crossing lines from 750 to 1500 meters in length in 25 of the 31 existing stations, putting ballast, rehabbing more than 300 bridges, culverts and aqueducts including physical restoration of railway stations.
Among the important works, special attention goes to the rehab of the Dona Ana bridge connecting the banks of the Zambezi between Sena, in Caia, and Muatarara, in a total length of approximately five kilometres.
Basically, the project aims to bring greater safety, circulation and safeguard train-type with 100 wagons and six locomotives each especially for greater flow of ore mined in the sedimentary basin of the Zambezi preferably to Asian, European, American and Australian markets.
The works performed by the Portuguese consortium Mota-Engil and Edvisa (Grupo Visa Beira) amounting to approximately EUR 163 million are described by Mozambican Publicly owned Ports and Railways Company (CFM) - Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) – as of high quality with the application of cutting--edge equipment.
For now, the source describes that the then chronic problem of derailment decreased substantially, thanks also to the intervention and maintenance carried out by a working front composed of six sectors of the line that each of them has a responsibility to ensure a radius of about 100 kilometres.

Parallel to this effort, Xai-Xai said work is underway to build from scratch the railway stations of Caia and Cateme, after the conclusion of similar infrastructure in Savane, Mwanza Inhaminga, Inhamitanga, Sena, Doa, and Messito and Sinjal by the company itself through BRLS while in the expansion project it includes rehabilitation of Muturara with works in the initial phase.

Currently, the Sena line that includes the 82-Intamitanga/Marromeu km extension is having an intense traffic with a daily average of up to 21 trains, 17 of them empty and loaded with coal moving upward and downward.

OPERÁRIOS, HABITAÇÃO E SAÚDE

As vilas Gorjão e Mouzinho

António Sopa (Texto)

A empresa *Caminhos de Ferro de Moçambique* é possuidora dum rico e variado património edificado, correspondendo à diversidade de funções que têm a ver com a actividade ferro-portuária. Deste edificado, poucas vezes referido, estão as antigas "vilas operárias", inicialmente designadas com os nomes de *Mouzinho* e *Gorjão*, situadas na actual Avenida 25 de Setembro.

Estas "vilas operárias" surgiram com a emergência da grande indústria, nas últimas duas décadas do século XIX, estando a sua edificação por conta das grandes empresas açucareiras, companhias ferroviárias, de mineração e de produção de energia. Estas surgem como solução para o problema habitacional das classes trabalhadoras, já que estas não podiam suportar os altos arrendamentos cobrados, em resultado da insuficiência de habitações, fruto do rápido desenvolvimento urbano.

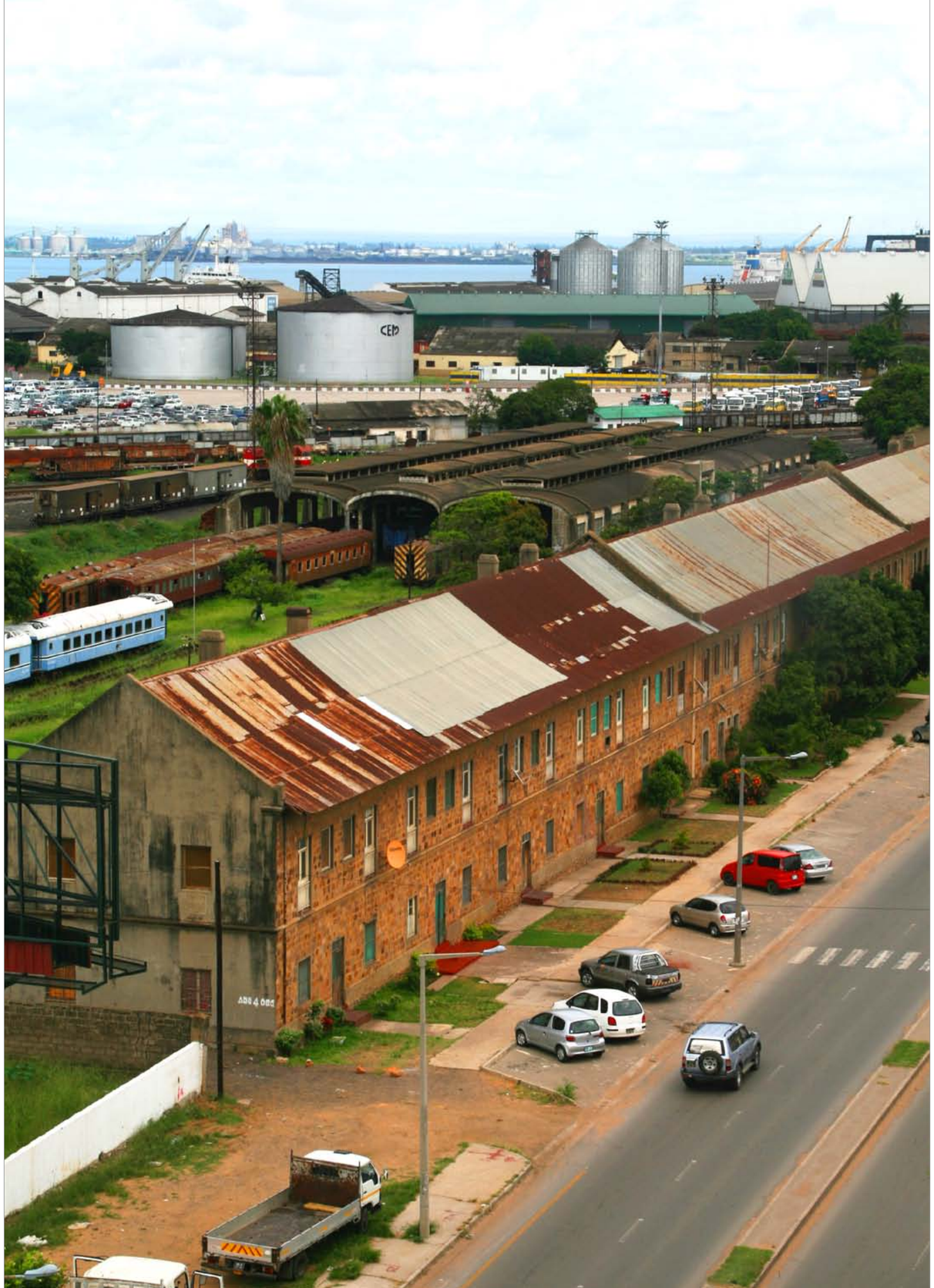
No contexto dum capitalismo paternalista, esta habitação era encarada como uma das formas de "socialização" e "integração" dos operários, tornando-se num dispositivo estratégico de controlo, fiscalização e moralização dos trabalhadores por parte do patronato.

Estas vilas possuíam, em relação a outras formas de habitação popular, a vantagem de possuírem os serviços higiénicos (casa de banho e cozinha) internos e individuais, ao contrário das outras em que os mesmos eram externos à habitação e serem de uso colectivo. Curiosamente, décadas mais tarde, estas mesmas "vilas operárias" seriam encaradas como focos disseminadores de doenças endémicas, quer estas fossem insalubres ou não.

Em África, estas "vilas" surgiram também muito cedo, sendo a sua construção fruto da iniciativa das grandes empresas agro-industrais e mineradoras, para alojar os trabalhadores rurais, muitas vezes sazonais, operários, técnicos e administradores.

Esta política foi executada, por exemplo, pela *Firestone* na Libéria, *Unilever* na África Ocidental e, sobretudo, pela *Union Miniére du Haut Katanga*, no antigo Congo Belga ou Zaire (actual República Democrática do Congo). Em 1952, esta última sociedade tinha construído vilas mineiras que alojavam 18.465 homens, 14.647 mulheres e cerca de 28.000 crianças.

Em Moçambique, provavelmente, o caso mais impressivo encontra-se em Moatize, tendo sido edificado pela antiga *Companhia Carbonífera de Moçambique*, respeitando a hierarquia laboral e os princípios discriminatórios próprios do mundo colonial. Esse tipo de construções continuou ainda depois da independência nacional, com a construção dum bairro destinado aos técnicos da então República Democrática Alemã (RDA), que se encontravam a cooperar ali.



Os primeiros alojamentos para os operários ferroviários

As primeiras preocupações que encontramos, relacionadas com alojamento das classes trabalhadoras em Lourenço Marques, surgem já no final do século XIX.

Na verdade, em 1897, foram feitos pedidos para arrendamento de terrenos, localizados no "pântano da Catembe", por períodos de três anos, por Tomás Cantuária Lisboa e João Gonçalves da Silva, com o objectivo de ali construírem "edificações urbanas para operários".

Provavelmente, estas iniciativas surgem no âmbito do primeiro grande projecto visando a construção duma ponte-cais na capital moçambicana, sob a liderança do engenheiro/general Silvério Augusto Pereira da Silva, iniciado naquele mesmo ano. Esta forma de habitação – a chamada *vila operária particular* – era geralmente promovida por investidores privados, destinando-se ao arrendamento ou à venda a proletários urbanos, socorrendo-se das facilidades e isenções que o Estado poderia conceder, imprescindíveis para baratear os seus custos e torná-las acessíveis aos seus destinatários.

estas "vilas" surgiram também muito cedo, sendo a sua construção fruto da iniciativa das grandes empresas agro-industrais e mineradoras, para alojar os trabalhadores rurais, muitas vezes sazonais, operários, técnicos e administradores.

Mas as primeiras habitações construídas, destinadas exclusivamente a esse fim, foram realizadas pela *Comissão de Melhoramentos do Porto de Lourenço Marques*, ainda naquele ano. Estas compunham-se de três barracões de construção provisória destinados a albergar os operários, de 20,0x8,0m, com 10 quartos cada um, situados no local das obras da 1.ª secção da ponte-cais, a cerca de 2,5 km da cidade. Estes compartimentos poderiam ser alugados tanto aos trabalhadores que se empregavam naquelas obras, como a outros indivíduos sem qualquer ligação com as mesmas. Os preços pagos por estes quartos eram "inferiores a metade dos que pagavam na cidade por piores alojamentos". A estas três construções, juntavam-se ainda um quarto, de 20,0x10,0m, destinado aos empregados, e ainda um outro, com 20,0x8,0m, onde se encontravam instalados a cozinha, o refeitório e as latrinas.

Os cinco designados barracões são de madeira e ferro zincado, assentando sobre pequenos pilares de alvenaria. Os três primeiros, para alojamento de operários europeus, têm cada um 10 quartos, cada um deles com portas para varandas no sentido longitudinal. No barracão destinado ao alojamento dos empregados, os compartimentos, também em número de 10, mas maiores e mais bem acabados, além de terem portas para as varandas, comunicam todos com um corredor central. O refeitório tem duas salas para a refeição, em separado, dos operários e dos empregados.

[...]

Nestas edificações empregou-se na alvenaria o grés vermelho extraído da barreira junto ao esporão da Ponta Vermelha, e, em quase todas elas, cal proveniente da Ilha da Inhaca, resultando principalmente destas circunstâncias a notável economia que se deu na construção de todas estas obras.

Parte destas construções ainda existia dez anos depois, tendo um destes armazéns sido desmontado em 10 de Maio de 1905, para voltar a ser novamente montado entre a estação ferroviária e a central eléctrica, servindo então para a secretaria e armazém da Direcção das Obras do Porto.

As *vilas Gorjão e Mouzinho*

O projecto para a construção da *vila Gorjão* data do primeiro trimestre de 1903, justificando-se a sua construção com a necessidade de se "formar moradia económica e próxima da estação ao pessoal do Movimento, cujos parcos vencimentos os obriga a procurarem habitação nos confins da cidade". A estas questões de ordem económica, juntavam-se ainda as que se prendiam com as questões sanitárias em que viviam os empregados e operários ferroviários.

... escassas e caras estão as casas nesta cidade, e o pessoal menor está lutando com as maiores dificuldades para arranjar habitação, vendo-se os mais deles forçados a viverem em infectas casas e em sítios tão remotos que o serviço está-se ressentindo extraordinariamente, pela grande quantidade de baixas por doença que todos os dias se dão.

Só em Janeiro de 1904 o Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar viria a aprovar o projecto, "levemente modificado", autorizando a construção das dez primeiras casas (das 30 a que o projecto se tinha reduzido), estando ainda excluídas as cozinhas das obras a efectuar. Esta tinha tido como modelo a *vila Mouzinho*, ao que parece já então edificada.

O primeiro corpo viria a ficar concluído em Outubro de 1904, tendo sido o seu custo estimado em 70.500.000 réis, tendo-se procedido à vistoria e entrega ao Inspector do Movimento em 14 de Novembro do mesmo ano. Este corpo compreendia 20 quartos no pavimento térreo, distribuídos por cinco casas. Em cada uma destas casas os quartos estavam divididos dois a dois por corredores a toda a sua largura, dando acesso ao quintal e à rua. No primeiro andar, existiam igualmente 20 quartos, divididos dois a dois por paredes transversais, cortando parte da varanda que se acha no lado posterior do dito corpo, dividindo por esta forma as cozinhas pertencentes a estas casas. A parte da varanda não interceptada era servida por duas escadas, nos extremos do corpo, que davam acesso ao quintal. Existia ainda uma cozinha e pia para cada casa de quatro quartos.

A construção dos dois corpos restantes iniciou-se em 22 de Setembro de 1904, quando se procedeu à "adjudicação por tarefas da obra de alvenaria e abertura de cavoucos do 2.º e 3.º corpos", tendo os mesmos ficado concluídos entre Março e Junho de 1905.

As alvenarias tinham sido feitas com pedra do Incomáti, extraída do 3.º distrito da linha férrea, sendo as divisões, no seu interior, feitas com tabiques. Não possuíam ainda água canalizada, sendo as mesmas abastecidas através dum marco fontanário, cuja água era obtida dos depósitos do *Kilometro 2*, sendo muitas vezes "turva e péssima para beber ou cozinhar".

Em 1908 dava-se conta que as vilas *Gorjão* e *Mouzinho* comportavam 60 casas (48 das quais pertenciam à primeira), albergando cerca de 250 pessoas, sendo fundamentalmente composta por familiares do pessoal das Secretarias, Movimento e Tracção e Oficinas, abrangendo uma multiplicidade de funções como: chefes de zona, de estação e do Depósito de Máquinas, contramestres das oficinas, revisores de bilhetes, condutores de trens, maquinistas de guindastes, factores telegrafistas, maquinistas, fiéis de mercadorias, revisores de material, fogueiros, electricistas, capatazes de manobras, agulheiros, capatazes de indígenas, fogueiros, caldeireiros de ferro, guardas e operários de Via e Obras. Os arrendamentos podiam ser, em alguns casos gratuitos, indo até 3$00, 6$00 e 12$00. Com vista a manter uma rigorosa fiscalização das mesmas, a primeira destas vilas foi entregue à guarda do Serviço de Movimento, enquanto a segunda estava à responsabilidade do Serviço de Tracção e Oficinas.

Higiene e salubridade nas *vilas operárias*

Desde cedo se foi constatando que a construção das vilas *Gorjão* e *Mouzinho* tinha sido "uma infeliz solução" para a inexistência de habitações baratas, próximas das instalações ferroviárias. Assim, logo no relatório anual de 1908 dá-se conta que estas vilas se encontravam em "muito más condições higiénicas, já pelo local em que se encontra[va]m, já pelas disposições adoptadas na sua construção". Para tentar ultrapassar os problemas detectados, a direcção dos *Caminhos de Ferro de Lourenço Marques* vinha realizando até então um conjunto de acções, como frequentes inspecções a todas as casas e dependências pelo médico da empresa; melhorando as más condições dos esgotos; determinando as caiações das casas, muros de quintais, etc.; proibindo a existência de animais domésticos nas casas e quintais; canalizando água para todas as habitações. Ainda assim,

esta situação viria a manter-se ao longo do tempo, encontrando-se algumas casas das duas vilas, em Novembro de 1920, em "péssimo estado de asseio", obrigando, mais uma vez, a direcção ferroviária a determinar um conjunto de regras para os empregados que nelas habitavam, sendo o seu incumprimento punido com a expulsão das mesmas, "não pode[ndo] voltar a habitar nas mesmas vilas, sendo despedido com ele outro qualquer empregado que morando nas citadas vilas lhe v[iesse] a dar morada". Entre as imposições então estabelecidas, estava a proibição de fazer despejos nas imediações das habitações; a proibição de ter nas habitações e nos quintais animais, como cabras, suínos, macacos, ou quaisquer outros que incomodassem ou fossem impróprios daquele local; a manter as capoeiras em perfeito estado de asseio e não devendo comportar senão um pequeno número de animais; e, finalmente, as habitações não podiam ser ocupadas por pessoas em número superior a aquele que fosse indicado pelo médico dos Serviços de Saúde.

A questão dos despejos foi, pelo que pudemos perceber, um dos problemas mais sérios com que se debateu a direcção ferroviária, pois "o lixo das varreduras das casas" era feito "nos terrenos fronteiros próximo da linha dos CFLM, e na rua que [ia] para a fábrica de óleos" ou, noutros casos, estes eram feitos "nos vagões vazios existentes acidentalmente na linha situada em frente das mesmas vilas". Para tentar impedir que estes fossem feitos nos locais referidos, foram colocados quatro vagões para esse fim, os quais eram mandados descarregar, de dois em dois dias, ficando este serviço a cargo da estação de Lourenço Marques "C".

Em 1934, em substituição destes vagões, foram feitas e postas a funcionar as caixas destinadas ao lixo proveniente das casas, sendo o mesmo recolhido todas as manhãs, pelo pessoal do Serviço de Via e Obras.

Nestas edificações empregou-se na alvenaria o grés vermelho extraído da barreira junto ao esporão da Ponta Vermelha

Melhoramentos efectuados

Para resolver parte dos problemas acima detectados, a *Associação do Pessoal do Porto e Caminhos de Ferro* propunha, em Maio de 1913, que fossem construídas novas vilas ou, pelo menos, fossem modificadas as existentes. No seguimento desse pedido, foi feita uma proposta para uma "reparação geral da vila", constando principalmente do concerto e pintura do telhado, caiação interna e externa, pintura interna e externa, colocação de redes nas portas e janelas, construção de um novo cano de esgoto e, finalmente, a construção de uma grade de ferro na varanda.

Ainda no intuito de dar as melhores condições às pessoas que habitavam a vila, propunha-se a redução do número de inquilinos no 1.º andar, por estas habitações serem de "acanhadas dimensões" e pouco "higiénicas em vista da sua construção", abrigando até então 30 moradores, sugerindo-se as seguintes modificações.

A primeira, que me parece a melhor e a mais económica, importa em 2.243.580 réis e reduziria no 1.º andar o número de inquilinos que, em vez de 30, passariam a 15. Esta redução é grande, ficando sem alojamento 15 inquilinos, mas em compensação, os que ficavam ficam bem instalados. Cada inquilino ficava com 3 divisões, cozinha, wc, casa de banho e a varanda ficava com toda a sua largura.

A segunda reduziria o número de inquilinos de 30 para 20, ficando os inquilinos, metade, com 3 divisões e dependências, e a outra metade com 2 divisões e dependências. O seu custo é de 3.347.920 réis ficando as retretes muito acanhadas na varanda, que, ainda assim, ficava muito mais larga do que actualmente (1,60 em vez de 1 metro).

Em qualquer das duas modificações incluiu-se a construção de retretes no 1.º andar, o que é de todos o ponto necessário bem como no rés-do-chão onde só uns dois inquilinos gozam actualmente desta regalia.

Porém, as grandes obras de transformação nas referidas vilas só viriam a ocorrer em 1946, dotando os "5 blocos de casas, cada um deles com duas casas em cima e duas em baixo", com habitações compostas "cada uma delas de quatro quartos, uma sala, casa de jantar e respectivas dependências". O custo total dessas intervenções estava estimado em 3500 contos, a que se juntavam ainda 723.140$00, com uma nova instalação eléctrica.

Mas já nesta altura outras alternativas se tinham concretizado para o alojamento do pessoal ferroviário. A primeira que conhecemos data de Dezembro de 1910, com a nomeação duma comissão com o objectivo de "escolher um local para um bairro operário e apresentar os projectos das respectivas edificações". Cerca de vinte anos mais tarde, em Agosto de 1929, abriu-se um concurso entre os desenhadores em serviço nos CFLM, "para a apresentação de um projecto... de um tipo de casas para pessoal, sistema bloco de quatro habitações". Anos mais tarde, em 1935/36, era já encarada a construção de um bairro para o pessoal, o que viria a ser concretizado apenas no início da década de 1960, nas Mahotas, descongestionando-se assim a *vila Gorjão*.

WORKERS, HOUSING AND HEALTH

The Gorjao & Mouzinho villages

Antonio Sopa (Text)

Mozambique's publicly owned Ports and Railways Company (CFM) has a rich and varied built heritage, representing the diversity of functions that have to do with the rail and port activity. From this, seldom mentioned, building are the old "working villages" initially designated with the names of *Mouzinho* and *Gorjao*, located in the current Avenida 25 de Setembro. These "working villages" emerged with the emergence of big industry in the last two decades of the nineteenth century, and its building is on the account of the large sugar companies, railway companies, mining and energy production. These arise as a solution to the housing problem of the working classes, since they could not afford the high rentals charged, resulting from the shortage of housing, caused by the rapid urban development.

In the context of a paternalistic capitalism, this housing was seen as a form of "socialization" and "integration "of the workers, making it a strategic device to control, supervise and moralise workers by the employers.

These villages had in relation to other forms of housing, the advantage of having internal and individual sanitary services (bathroom and kitchen), unlike the others in that they were outside the housing and being for collective use. Interestingly, decades later, these same "working villages" would be viewed as core spreaders of endemic diseases, whether they were unhealthy or not.

In Africa, these "villages" also appeared very early, and their building resulted from the initiative of large agro-industries and mining, to house farm workers, often seasonal workers, technicians and administrators.

This policy was implemented, for example, by Firestone in Liberia, Unilever in West Africa, and especially by Union Miniere du Haut Katanga, in the former Belgian Congo or Zaire (now the Democratic Republic of Congo).

In 1952, the latter company had built mining towns that housed 18,465 men, 14,647 women and about 28,000 children.

In Mozambique, probably the most impressive case is in Moatize, having been built by ancient *Companhia Carbonífera de Moçambique* or Coal Company of Mozambique, respecting the hierarchy and discriminatory labour principles, proper of colonial world. This type of construction continued even after independence, with the construction of a neighbourhood designed for technicians of the then German Democratic Republic (GDR), who were there to cooperate.

The first accommodation for rail workers

Initial concerns that we found related to housing of the working classes in Lourenço Marques, arise at the end of the nineteenth century.

In fact, in 1897, requests were made for the lease of land, located in the "Catembe swamp" for periods of three years, by Tomas Cantuaria Lisboa and Joao Gonçalves da Silva, in order to construct "urban buildings for workers ".

Probably, these initiatives come under the first major project for the construction of a jetty in the Mozambican capital, under the leadership of engineer/general Silverio Augusto Pereira da Silva, started that year. This form of housing - particularly the so-called workers' village - was generally promoted by private investors and is intended for sale or lease to the urban proletarians, bailing from the facilities and exemptions that the state could provide, essential to lower their costs and make them accessible to the recipients.

But the first dwellings built, designed solely for that purpose, were made by the Improvement Commission of the Port of Lourenço Marques, later that year. These were composed of three provisionally 20.0 x8 , 0m built barracks, with 10 rooms each, intended to house workers, located at the construction site of Section 1 of the jetty, about 2.5 km from the city. These compartments could be rented both to workers employed in those works, and other individuals with no connection with them. Prices paid for these rooms were "less than half of that paid by the worst places in the city." These three buildings were joined by a fourth, of 20, 0 x10, 0m, designed for employees, and yet another, with 20, 0 x8, 0m, where kitchen, dining room and latrines were fitted.

The five designated sheds are made of wood and galvanized iron, resting on small masonry pillars. The first three, for hosting European workers, each have 10 rooms, each with doors to balconies longitudinally. In the shed for the accommodation of employees, magazines, also 10 in number, but larger and better finished, and have doors to the balconies, all communicate with a central corridor. The dining room has two separate rooms for the meals, one for the workers and one for employees.

[...]

On these building, red sandstone extracted from the barrier along the spur of the Ponta Vermelha were applied, and on almost all of them, the lime from Inhaca Island, primarily resulting from these circumstances that gave considerable saving in the construction of all these works.

Some of these buildings still existed ten years later, having been one of the warehouses dismantled on May 10, 1905, to return again to be mounted between the railway station and the power station, then serving for the office and warehouse of the Directorate of Harbour Works.

The Gorjao and Mouzinho villages

The project to build the *Gorjao village* date back to the first quarter of 1903, justifying its construction with the need to "build economic and housing near the station staff of the Movement, whose meagre salaries compelled them to seek housing in the confines of the city. "To these economic issues, they joined those which clung to the health issues railway employees and workers lived in.

... scarce and expensive are houses in this city, and lower personnel are struggling with major difficulties in getting housing, forcing most of them to live in infected homes and remote sites that the job is extraordinarily affected by the large amount of sick leave that occur every day.

Only in January 1904 the Ministry of the Navy and Overseas Affairs would approve the project, "slightly modified", authorizing the construction of the first ten homes (of the 30, the project had been reduced to), while still excluding kitchens in the works to be carried out. This had as a model the *Mouzinho village*, apparently built by then.

The first body was completed in October 1904. Its cost was estimated at 70.5 million reins. It was delivered to the Movement's Inspector on 14 November of the same year.

This body comprised 20 rooms on the ground floor, spread over five houses. In each of these houses the rooms were divided by two and two runners across its width, giving access to the yard and the street. On the first floor, there were also 20 rooms, divided by two crossing walls, cutting off part of the balcony that is in the rear of the referred body, dividing this way the kitchens belonging to these homes. The part of the balcony that was not intercepted was served by two staircases, at the extremes of the body, which gave access to the backyard. There was also a kitchen and sink for every four-bedroom house.

The construction of the two remaining bodies began on September 22, 1904, when "the adjudication by tasks of brickwork and opening ditch of the first and third Bodies " was made, and the same was completed between March and June 1905.

The brickworks were made of Incomati stone, extracted from the third district of the railway, and the divisions within it, made with partitions. They still lacked piped water, the same being supplied through a fountain, whose water was obtained from deposits of Kilometre 2, and is often "blurred and poor for drinking or cooking."

In 1908, the Gorjao and Mouzinho villages had 60 homes (48 of which belonged to the first), housing about 250 people, being mainly composed of relatives of staff of the Secretariats, Motion and Traction and workshops, covering many functions such as heads of zone, station and of the Deposit Machines, foremen of workshops, reviewers of tickets, train drivers, crane drivers, factors telegraphers, machinists, faithful goods, reviewers of material, firemen, electricians, foremen of manoeuvres, manholes, indigenous foremen, stokers, iron braziers, guards and labourers of Way and Works. Leases could be in some cases free, going up to 3 $ 00, 6 $ 00 and 12 $ 00. In order to maintain a strict supervision of the same, the first of these villages was handed over to the custody of the Movement Department, while the second was in the hands of the Traction Service and Workshops.

Hygiene and health workers in the villages

Early on, it was noted that the construction of the Gorjao and Mouzinho villages had been "an unfortunate solution" to the lack of cheap housing, nearby railway installations. Thus, in the 1908 annual Report, it was noted that these

villages were in "very poor hygienic conditions, because of the place in which they were located, and the provisions adopted in their construction." To try to overcome the problems detected, the Lourenco Marques Railway Directorate took a number of measures, such as frequent inspections of all homes and outbuildings by the company doctor; improving the poor condition of sewers; determining the whitewash of houses, backyards walls, etc. . ; prohibiting the existence of pets in homes and backyards; and channelling water to all habitations. Still, this situation would remain for a long period of time, some houses of the two towns, in November, 1920, remained in " poor state of cleanliness ", requiring, again, the railway management to determine a set of rules for employees who dwelt therein, and its lack of fulfilment would be punished with expulsion of the culprit, " and he or she would not allowed back to live in the same villages, being fired with him or her any other employee living in the mentioned villages."

Between the then established measures was the prohibition of discharges in the vicinity of dwellings, the ban, in homes and backyards, of animals such as goats, pigs, monkeys, or any others that were improper or that would disturb that place; keep the coops in a perfect state of cleanliness and should only shelter a small number of animals, and finally, the rooms could not be occupied by persons in number than the one that was directed by the doctor of the Health Services.

The issue of evictions was, from what we could see, one of the most serious problems with which the railway management was faced with, as "the trash of home sweeps " was done " on the land bordering the CFLM next rail line, and the street that led to the oil mill " or in other cases, these were made " in the empty wagons that existed accidentally in front of the same villages. "To try to prevent these from happening in the listed places, four wagons for this purpose were placed. These could, every two days, be sent to unload, and this service was entrusted on the Lourenço Marques Railway "C ".

In 1934, in lieu of these wagons, boxes were made and put to work for home garbage, and the same was collected every morning by the staff of the Way and Works.

On these building, red sandstone extracted from the barrier along the spur of the Ponta Vermelha

Improvements made

To solve part of the problems identified above, the Staff Association of the Port and Railways Company proposed in May 1913, the construction of new villages or, at least, the modification of the existing ones. Following this request, a proposal was made for a "major overhaul of the village", consisting mainly of the roof concert and the painting, internal and external fall, internal and external painting, putting up nets on doors and windows, construction of a new sewage pipe and finally the construction of the iron railing on the balcony.

Yet in order to provide the best conditions to people who inhabited the village, the reduction of the number of tenants on the first Floor was proposed, for these dwellings being in "cramped dimensions" and little "hygienic in the way they were constructed," housing until then up to 30 residents. The following modifications are suggested:

The first, which seems to be the best and most economic for me, is valued at 2,243,580 reins and would reduce, on the 1st Floor the number of tenants who, instead of 30, would be 15. This reduction is large, and would leave 15 tenants without accommodation, but on the other hand, those who would remain they would be in good conditions. Each tenant would have 3 rooms, including a kitchen, toilet, bathroom and the balcony with its entire width.

The second would reduce the number of tenants from 30 to 20, and tenants, half with 3 divisions and dependencies, and the other half with 2 divisions and dependencies. Their cost is 3,347,920 reins getting the toilets very skimpy on the balcony, which still was much larger than at present (1.60 instead of 1 metre).

In any of the two modifications, the construction of toilets would be included on the first Floor, which is the necessary point of all and on the ground floor where only a couple of tenants currently enjoy this perk.

However, the great works of transformation in these villages would only occur in 1946, giving the "5 blocks of houses, each with two squares up and two down", with houses made "each of four rooms, a living room, dining room and its dependencies. " The total cost of these interventions was estimated at 3.5 million reins, which adds up $ 723, to include a new electrical installation.

But already at this point other alternatives had materialized for the accommodation of the railway staff. The first, we know, dates back to December 1910, with the appointment of a committee for the purpose of "choosing a site for a working class neighbourhood and present projects of their buildings." About twenty years later, in August 1929, a bid was launched between the designers serving in CFLM, "for the presentation of a project ... of a type of housing for personal, block housing system of four." Years later, in 1935 /36, the construction of a neighbourhood for staff was already underway, which would be completed only at the beginning of the 1960s, in Mahotas, thus decongesting the *Gorjao village*. CFM

Piquenique dos ferroviários

Diz a máxima popular que *quem trabalha tem um repouso merecido*.

28 de Dezembro de 2013 foi o dia que um grupo de trabalhadores das mais variadas secções da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) escolheu para descomprimir, fora da cidade de Maputo, depois de um ano de trabalho árduo.

O local escolhido para descomprimir e recarregar baterias para um novo ano de trabalho foi a vila da Moamba, para onde, de comboio, todos rumaram, divertindo-se e, chegados ao destino, a festa continuou, entre peladinhas, cânticos e danças, num convívio em que se destacavam o então PCA, Engenheiro Rosário Mualeia, e a administradora da vila da Moamba, Dr.ª Maria Ângela Manjate, como as imagens das Canons de Adelino da Paula e Joshua João retratam.

Rail staff Picnic

Says the popular adage that anyone who works has a well-earned rest.

December 28th, 2013 was the day that a group of workers of various sections of the company Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) chose to decompress, outside the city of Maputo, after a year of hard work.

The venue to decompress and recharge batteries for a new year of work was the village of Moamba, where, everyone went by train, amusing and, upon arrival at the destination, the party continued with football, songs and dances, a conviviality attended by the then CEO, Engineer Rosario Mualeia, and Moamba village administrator, Dr. Maria Angela Manjate, as the images from the Canons of Adelino da Paula and Joshua João portray.

DEPOIS DE UMA TEMPORADA DE 2013 PARA ESQUECER

Massa associativa do Ferroviário de Maputo quer outros resultados nesta época

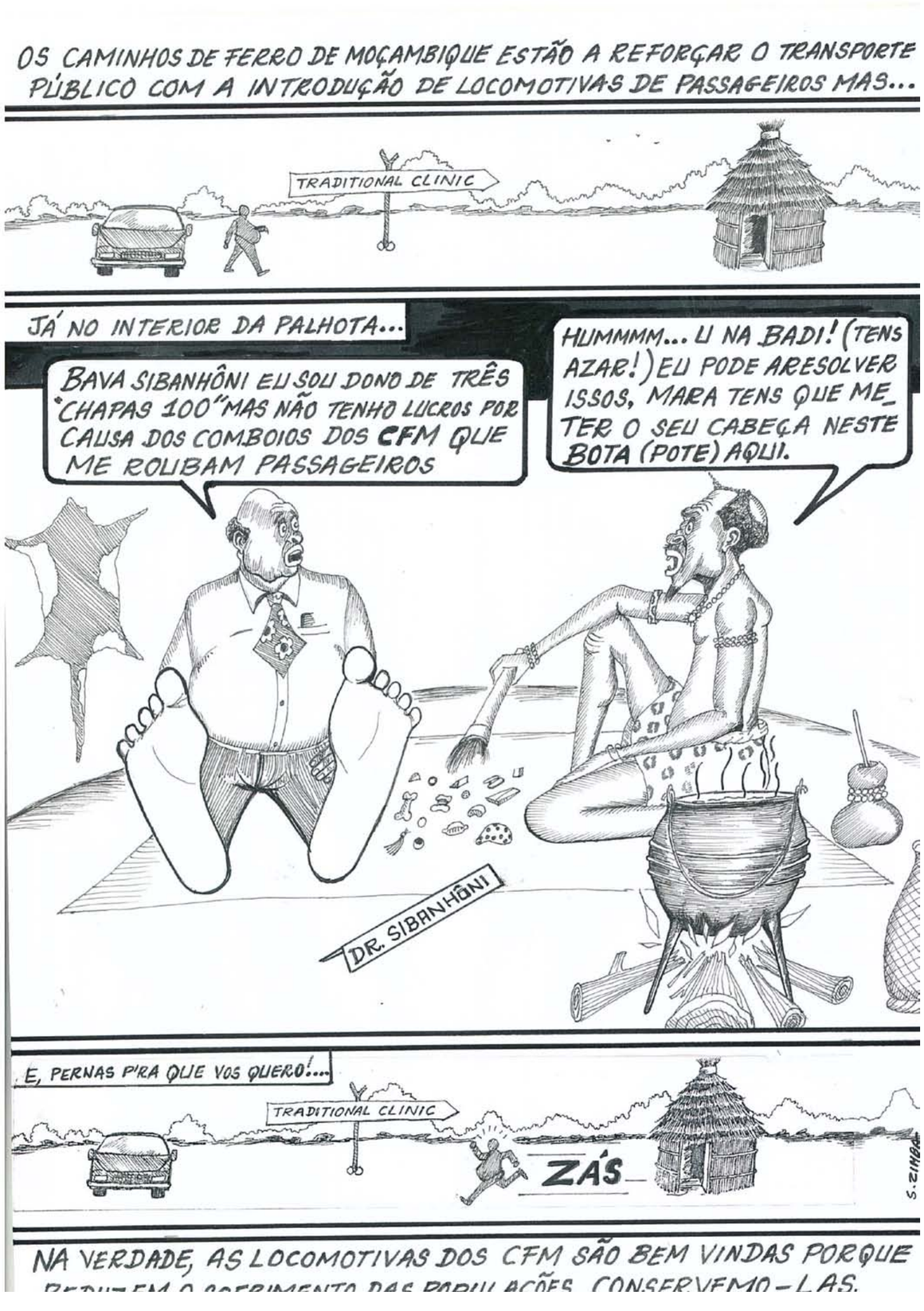
No passado dia 18 de Janeiro um grupo de sócios, adeptos e simpatizantes do Clube Ferroviário de Maputo promoveu um encontro de confraternização com a Direcção do clube, basicamente para analisar a prestação da equipa no último Moçambola 2013 e perspectivar a temporada de 2014.
Foi entendimento da maioria dos convivas que a quarta posição ocupada pelo Ferroviário de Maputo na classificação final do Moçambola-2013 deveu-se, sobretudo, à falta de união entre atletas e a direcção do clube, apelando, deste modo, à melhoria do relacionamento entre jogadores e todo o elenco directivo do Ferroviário de Maputo.
As imagens, de Adelino da Paula, retratam o ambiente em que decorreu o encontro.

AFTER 2013 SEASON TO FORGET

Associative mass of Maputo Railway wants other results this season

Last 18th January, a group of members, supporters and sympathizers of Ferroviario de Maputo Club held a fraternization meeting with the Board basically to analyze the performance of the club on the last Moçambola 2013 and plan the 2014 season.

IT was the understanding of most of the guests that the fourth position occupied by Ferroviario de Maputo in the final classification of Moçambola/2014 was due, in large measure, to the lack of unity among athletes and the board of the club, appealing thereby to the improvement of the relationship between players and the entire cast of the Ferroviario de Maputo board.
Images of Adelino da Paula, portray the environment in which the meeting took place.



Rigor e Qualidade

Performance & Quality

Ao Serviço da Actividade Seguradora

Working for Insurance Activity

Rua da Sé 114, 1º andar
Rovuma Carlton - MAPUTO
Tel.: +258 21 306888 / 21 310427
Cel.: +258 82 3073700 / 82 3011982
Fax: +258 21 306998
E-mail: poliseguros@poliseguros.co.mz

POLISEGUROS
CORRETORES E CONSULTORES DE SEGUROS, LDA

0106

Uma nova linha... aérea

A new airline... company

Temos a honra de lhe apresentar a nossa mais recente aquisição, o Hawker Beechjet 400A, um exemplar avião a jacto da célebre Hawker Beechcraft Company, cujo nome já é uma garantia por si só.

Neste luxuoso avião, conta com um telefone por satélite para continuar com o seu trabalho e comunicações pessoais enquanto estiver a voar e, para o seu bem-estar, o interior está equipado até ao mais ínfimo pormenor onde todos os ambientes transbordam charme e requinte.

Agora sim, estamos prontos para dar resposta às necessidades de deslocação dos executivos mais exigentes. Num tempo de voo muito mais reduzido, experimentará uma sensação ímpar de conforto em viagem.

Ficamos a aguardar a sua visita. Até breve.

We are honoured to present you our most recent acquisition, Hawker Beechjet 400A, one of Hawker Beechcraft Company's famous jet planes, whose name speaks for it self.

On this luxurious plane, you can count with a Satellite Telephone System that will allow you to continue your work while you are flying and, for your wellbeing, it's interior is equipped to the slightest detail, where everything feels charming and sophisticated.

Now we are ready to answer our most sophisticated executive client's transportation demands. In a much shorter flight time you'll experience a unique sensation of comfort abroad.

We're counting on your visit. See you soon.

Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P. . Praça dos Trabalhadores . P.O.Box 2158 . Maputo . Moçambique
Tel +258 21313728 . Fax +258 21322238 . Cell +258 823113000 . + 258 823205320 . ttacfm@cfmnet.co.mz

CFM
Transporte e Trabalhos Aéreos, S.A.