

xitimela



Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P. | Ano 21 | nº 25 | Novembro 2018



**Grande Entrevista
Eng. Miguel Matabel**
**Grand Interview
Eng. Miguel Matabel**

**Transporte ferroviário de magnetite
descongestiona o tráfego na EN4**
**Transport of Magnetite by Rail
Alleviates Cargo on EN4**



CFM
A força, a resiliência e a
imagem de Moçambique
The force, resilience and an
image of Mozambique

PORTO DA BEIRA

*A Melhor Entrada para os
Países do "Hinterland"*



Distâncias Rodoviárias em Km							
PORTOS	Lusaka ZAMBIA	Kitwe ZAMBIA	Lubumbashi RDC	Harare ZIMBABWE	Bulawayo ZIMBABWE	Blantyre MALAWI	Lilongwe MALAWI
BEIRA	1,054	1,370	1,600	559	726	812	950
DURBAN	2,380	2,707	2,611	1,711	1,454	2,323	2,678
DAR ES SALAAM	1,985	1,951	2,290	2,634	3,028	2,031	1,667



Cornelder
do Moçambique, S.A.



Tel: (+258) 23 322 735 / Fax: (+258) 23 322 736
Email: cornelder@cornelder.co.mz www.cornelder.co.mz
P.O.Box 236, Largo dos CFM. Beira - Moçambique



Sumário | Contents

XITIMELA	
Novembro 2018	
Director	
Adélio Dias	
Redacção e Colaboração	
Editorial and Collaborators	
Benjamim Chabualo, Horácio João António Sopa	
Fotografia	
Photography	
Arquivo CFM	
Tradução	
Translation	
Paul Fauvert / Mugama Matolo	
Publicidade	
Publicity	
Irene Inroga	
Paginação	
Design	
Zowona - Comunicação e Eventos	
mnuvunga@gmail.com	
Impressão	
Print	
Norprint, artes gráficas	
Edição	
Publisher	
Gabinete de Comunicação e Imagem dos CFM	
Communication and Image Office of CFM	
Endereço	
Address	
C.P./P.O. Box - 2158	
Praça dos Trabalhadores	
Maputo Moçambique Mozambique	
Telefone	
Phone Numbers	
21 429 659	
[Fax] 21 301 390	
E-Mail	
gci@cfm.co.mz	
Número de Registo	
Registry Number	
7/GABINFO-DE/96	

Nota do Director	2
<i>From the Director</i>	
CFM é uma empresa forte e resiliente que projeta uma imagem positiva de Moçambique	4
<i>CFM is a strong and resilient company that projects a positive image of Mozambique</i>	
Desempenho produtivo, económico-financeiro e plano estratégico	9
<i>Productive and economic and financial performance and strategic planning</i>	
A sustentabilidade do sector	13
<i>The sustainability of the sector</i>	
Grande Entrevista Eng. Miguel Matabel	18
<i>Grand Interview Engº Miguel Matabel:</i>	
XXII Conselho de Directores	26
<i>XXII Council of Directors</i>	
CFM moderniza sistema de sinalização	30
<i>CFM modernises the signalling system</i>	
Linha Norte – Sul: passos preliminares para implementação do projecto	36
<i>North – South Line: Preliminary Measures for the Implementation of the Project</i>	
Linha Moatize - Nacala-a-Velha: O novo corredor logístico de Nacala	39
<i>Moatize Line - Nacala-a-Velha: The new Nacala Logistics Corridor</i>	
CFM Norte com “TREM DE HORA”: Comboio anima Niassa	43
<i>CFM North with “TIME TRAIN”: Train Enlivens Niassa</i>	
Transporte ferroviário de magnetite descongestiona o tráfego na EN4	45
<i>Transport of Magnetite by Rail Alleviates Cargo on EN4</i>	
Exploração do carvão mineral em Tete: Duplicação do preço renova expectativas	50
<i>Exploitation of Coal in Tete: Doubling of the Price Revives Expectations</i>	
Linhos de Machipanda e Limpopo: Duplicado tráfego de carga	52
<i>Machipanda and Limpopo Railway Lines: Cargo Traffic Doubled</i>	
Porto da Beira incrementa manuseamento e moderniza sistema de controlo e segurança	54
<i>The Port of Beira increases the handling of cargo and modernises the control and safety system</i>	
O Porto de Quelimane: Desafios de um porto secundário	58
<i>The Port of Quelimane: challenges facing a Secondary Port</i>	
Responsabilidade Social	70
<i>Social Responsibility</i>	



"CFM seeks, in an accelerated and sustainable manner, to contribute to the eradication of poverty in Mozambique"

"O CFM busca, de forma acelerada e sustentável, contribuir para a erradicação da pobreza em todos os lugares de Moçambique"

→ A Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) está, permanentemente, a consolidar a sua posição estratégica empresarial, num inequívoco alinhamento com as políticas do Governo e os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), de que Moçambique é signatário. A promoção do desenvolvimento económico e social reflecte-se na melhoria da qualidade de vida das comunidades em todo o País e constitui um desafio do qual o CFM têm a consciência de que faz parte da solução. Através da construção, da renovação, da inovação e do estabelecimento de parcerias, o CFM busca, de forma acelerada e sustentável, contribuir para a erradicação da pobreza em todos os lugares de Moçambique, acabar com a fome e garantir o acesso, aos serviços básicos, à todas as pessoas, em particular os mais carenciados.

Trazemos, nesta edição e em destaque, o balanço e a perspectiva do País, em geral, e da empresa, em particular, que o Presidente da República, Filipe Nyusi, fez durante a sua visita aos CFM no dia 9 de Julho do ano em curso.

Destacam-se ainda o desempenho produtivo, económico e financeiro, e o plano estratégico da Empresa, que preconiza um investimento, nos próximos 3 anos, de USD 300,6 milhões, em ferrovias e em material circulante (locomotivas e vagões), de USD 109,5 milhões para assegurar o transporte de 10,8 milhões de toneladas em 2018 e 19,4 milhões de toneladas em 2020. No Desempenho de 2017 abordamos a sustentabilidade do sector que mostra um crescimento de 39,4%, comparativamente a 2016 e 2017, em iguais períodos, isto é, entre Janeiro e Dezembro. O sector portuário mostra assim um crescimento de 24,7%.

Em grande entrevista, o PCA dos CFM, Eng.^o Miguel Matabel, faz o balanço dos quase 2 anos do seu mandato, no qual se define a tendência de um CFM cada vez mais robusto e competitivo.

E, fazendo jus à referência dessa tendência, descrevemos, nas páginas seguintes, as principais realizações nas zonas Norte, Centro e Sul, nomeadamente a inauguração da linha férrea que liga Moatize e Nacala-a-Velha, a parceria no transporte de magnetite que reforçou ganhos para a empresa e descongestiona a EN4 e a introdução do comboio de mercadorias Nacala – Lichinga denominado “Trem de hora”, que está a aliviar os preços de diferentes produtos naquela parcela do País, entre outras. No capítulo de inovação/modernização, abordamos a instalação do sistema centralizado de comando de circulação com comunicações via satélite que permite monitorar, em tempo real, o trânsito de comboios, a sua velocidade, paragens, consumo de combustíveis, dentre outras facilidades. No que tange à Responsabilidade Social, além da homenagem à mulher ferro-portuária e à criança, fazem parte desta edição a Feira dos Museus e património cultural de Moçambique e a campanha sobre segurança ferroviária, lançada em Julho do ano passado. São factos e histórias que testemunham o desempenho do sector ferro-portuário no seu compromisso de assegurar um desenvolvimento sustentável e inclusivo numa economia regional que se mostra cada vez mais competitiva.

Convidamos, por isso, o leitor a desbravar as páginas desta edição, cujas imagens e textos levam-nos a percorrer Moçambique de lés-a-lés, acompanhando o pulsar do desenvolvimento económico e social desta pérola do Índico.

Votos de uma óptima leitura!
Obrigado!

→The company Ports and Railways of Mozambique (CFM) is permanently consolidating its strategic business position, in an unequivocal alignment with the policies of the government and the 17 Sustainable Development Goals (SDGs) of which Mozambique is a signatory.

The promotion of economic and social development is reflected in improving the quality of life of communities throughout the country, and CFM recognises that it is part of the solution to this challenge.

Through construction, renewal, innovation and the establishment of partnerships, CFM is seeking, in an accelerated and sustainable manner, to contribute to the eradication of poverty throughout Mozambique, to do away with hunger, and to guarantee access of all people, particularly the neediest strata of the population.

In this edition, we are stressing the balance and perspective of the country in general, and of the company in particular, which the President of the Republic, Filipe Nyusi, made during his visit to CFM on 9 July this year.

Also highlighted are the productive, economic and financial performance of the company, which is advocating investment, over the next three years, of USD 300.6 million, in the railways and USD 109.5 million in rolling stock (locomotives and wagons) to ensure the transport of 10.8 million tonnes in 2018 and 19.4 million tonnes in 2020. In looking at the performance in 2017 we look at the sustainability of the sector which showed a growth of 39.4%, between 2016 and 2017. The port sector grew by 24.7%.

In a major interview, the chairperson of the CFM board of directors, Eng. Miguel Matabel, draws up the balance sheet of his almost two years in office, in which he

defines the trend of an ever more robust and competitive CFM.

Doing justice to the reference to this trend, we describe, in the following pages, the main achievements in the Northern, Central and Southern regions, namely the inauguration of the railway linking Moatize to Nacala-a-Velha, the partnership in the transport of magnetite which strengthens gains for the company and reduces congestion on the EN4 highway, and the introduction of the Nacala – Lichinga goods train which is reducing the prices of various products in that part of the country, among others.

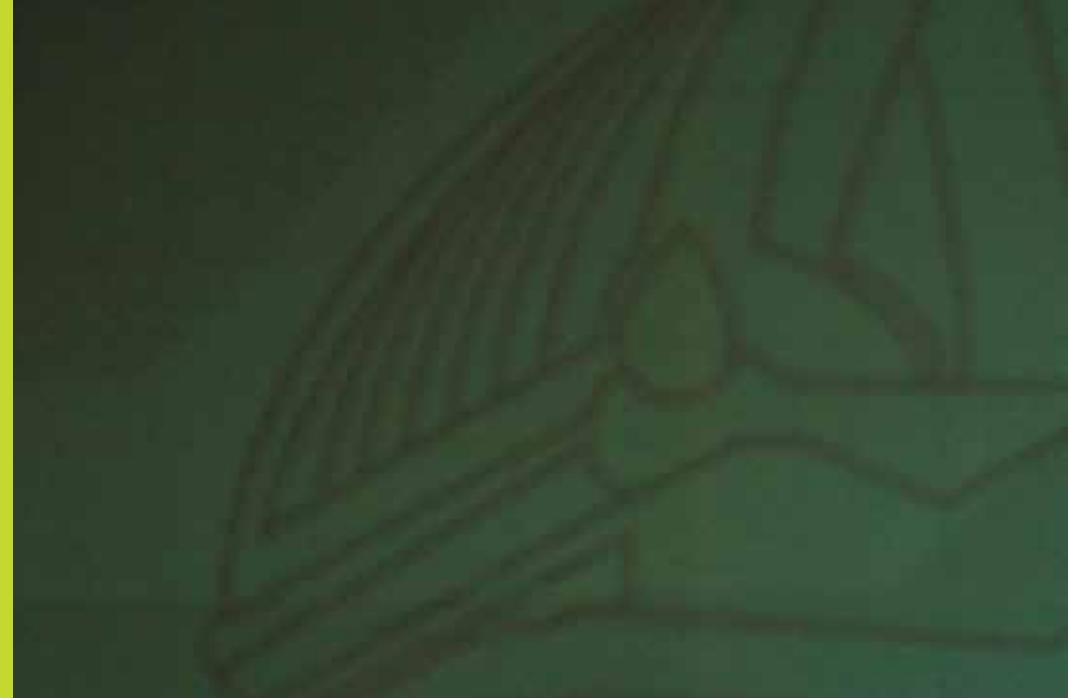
In the area of innovation/modernisation, we deal with the centralised traffic command system with communications by satellite, which makes it possible to monitor in real time the movement of trains, their speed, stops and fuel consumption, among other facilities.

As for Social Responsibility, in addition to tributes paid to the women of the ports and railways and to children, this edition also deals with the Fair of Museums and the cultural heritage of Mozambique and the campaign on rail safety launched in July 2017.

These are facts and stories which bear witness to the performance of the rail and port sector in its commitment to ensure sustainable and inclusive development in an increasingly competitive regional economy.

Hence we invite the reader to turn the pages of this edition. The images and the texts lead us to travel the length and breadth of Mozambique, accompanying the pulse of the economic and social development of this pearl of the Indian Ocean.

We hope you enjoy your reading!
Thank you!



Presidente da República, Filipe Nyusi:

CFM é uma empresa forte e resiliente que projecta uma imagem positiva de Moçambique

President of the Republic, Filipe Nyusi:
CFM is a strong and resilient company which projects a positive image of Mozambique

por/by Benjamim Chabualo

→ O Presidente da República, Filipe Jacinto Nyusi, disse, no passado dia 9 de Julho, que os CFM (Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique) são uma empresa forte e resiliente, com resultados que demonstram uma solidez e uma imagem positiva do nosso País.

Segundo o Chefe de Estado, mais do que isso, esses resultados alertam a todos, e especialmente ao sector empresarial, de que “sim”, com sacrifício, empenho e dedicação, é possível ser sustentável num contexto de crise económica e financeira nacional e internacional”.

Filipe Nyusi, que falava durante a sua visita aos CFM para se inteirar do desempenho da empresa na passagem do seu 123º aniversário, assinalado no dia 8 de Julho, disse que a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, por si mesma, torna-se um dos modelos de gestão para as empresas ferro-portuárias na região, por, de uma forma consistente, estar a apresentar resultados líquidos positivos ao longo dos anos. Referiu, como prova inequívoca, o lucro de cerca de 47 milhões de dólares americanos, demonstrado no exercício de 2017.

→ Mozambican President Filipe Jacinto Nyusi said, on 9 July, that CFM (Ports and Railways of Mozambique) is a strong and resilient company, with results that show solidity and a positive image of our country. According to the Head of State, these results alert everyone, particularly the business sector, that “with sacrifice, commitment and dedication it is indeed possible to be sustainable in a context of national and international economic and financial crisis”.



MOVIMENTANDO PESSOAS E BENS

VISITA DE SUA EXCELÊNCIA
PRESIDENTE DA REPÚBLICA



Com estes resultados, fica evidente que, pelas projecções actualizadas, o valor da empresa hoje é de mais de 1,2 biliões de dólares americanos, representado pelo seu capital próprio e pelo activo fixo.

Ainda sobre o desempenho produtivo de 2017, Filipe Nyusi manifestou como sinal de orgulho o facto de os CFM terem contribuído para o tesouro com um valor estimado em 93 milhões de dólares americanos, incluindo impostos, o que permitiu que esta empresa tivesse o reconhecimento da Autoridade Tributária como um dos melhores contribuintes dos exercícios fiscais de 2015 e 2016.

Num contexto de transformação estrutural da economia, em que o mercado é mais dinâmico e competitivo, o Chefe de Estado apontou o exercício dos CFM como exemplo para incentivar as outras empresas nacionais a encontrarem modelos de negócio mais arrojados e inovadores, assentes na conjugação de sinergias para superar o fantasma da “crise” e, assim, desenvolvermos o nosso País.

“Nenhum gestor deve encontrar a palavra crise para justificar o seu insucesso, frisou o Chefe de Estado para depois acrescentar: **“estamos colocados nos postos para vencer as crises.”**

O Presidente Filipe Nyusi apelou aos gestores dos CFM para capitalizarem a parceria com as instituições multilaterais como o Banco Mundial, o Banco Europeu de Investimento, KFW, DFID, entre outras que financiaram, por via de acordos bilaterais, diversos projectos da empresa. O Chefe de Estado entende, igualmente, que seja uma óptima oportunidade para o empresariado nacional buscar parcerias com os CFM, cuja posição financeira tem sido consistentemente forte e constante com os resultados que a empresa vem logrando alcançar nos últimos anos.

Referindo-se ao Plano Estratégico dos CFM (2018 – 2020), que foi apresentado pelo Presidente do Conselho de Administração, Eng.^o Miguel José Matabel, disse que apresenta uma radiografia promissora em termos de gestão empresarial.

A empresa gerou um significativo fluxo de caixa de operações em dólares, 88,3 milhões em 2017, o que mostra que a sua

Filipe Nyusi, who was speaking during his visit to CFM to learn of the performance of the company on the occasion of its 123rd anniversary, commemorated on 8 July, said that CFM is becoming a model of management for the rail and port companies of the region, since it is consistently presenting net positive results over the years.

As unequivocal proof, he mentioned the profit of about 47 million US dollars, demonstrate din the 2017 financial year. With these results, it is evident, from the updated projections, that the value of the company today is more than 1.2 billion US dollars, represented by its own capital and its fixed assets.

Also on the productive performance in 2017, Filipe Nyusi declared as a sign of pride the fact that CFM contributed to the Treasury a sum estimated at 93 million US dollars, including taxes. Because of this, the Mozambique Tax Authority recognised CFM as one of the best taxpayers in the 2015 and 2016 financial years.

In a context of structural transformation of the economy, in which the market is more dynamic and competitive, the Head of State pointed to CFM as an example to encourage other Mozambican companies to find more daring and innovative business models, resting on the pooling of synergies to overcome the phantom of “the crisis” and thus develop our country.



actividade operacional é sustentável e gera fluxos internos para fortalecer os fundos para o investimento.

Estes resultados permitem que o plano de investimento dos próximos três anos, que supera os 200 milhões de dólares americanos, possa ser concretizado dentro do tempo previsto e com o impacto desejado.

O Chefe de Estado apontou os resultados dos CFM nos últimos três anos como um dos termómetros da economia nacional e falou da evolução da economia nacional durante este “novo ciclo de governação” que se iniciou em 2015 com o compromisso de construção de uma economia robusta e inclusiva.

Foi no dia 8 de Julho de 1895 que a chamada linha de Lourenço Marques-Transvaal iniciou a sua operação ferroviária. Por isso, sob o signo “**CFM: uma empresa com história e uma empresa com futuro**”, o Presidente Filipe Nyusi saudou, de forma singular, os CFM pelos seus 123 anos e parabenizou toda a família ferro-portuária pelo seu papel multifacetado no desenvolvimento da jovem nação, desde a dinamização da economia, mas também a nível social e cultural ou mesmo desportivo.

“No manager should use the word crisis to justify his failure”, stressed the President, adding: **“we are put in our posts to overcome crises.”**

President Nyusi urged the managers of CFM to capitalise on partnerships with institutions such as the World Bank, the European Investment Bank, KFW, DFID, among others who finance, through bilateral agreements, several of the company's projects. He also believes this is an excellent opportunity for the national business class to seek partnerships with CFM, whose financial position has been consistently strong and constant with the results that the company has succeeded in achieving in recent years.

Referring to the CFM Strategic Plan (2018 – 2020), which was presented by the Chairperson of the Board of Directors, Eng. Miguel José Matabel, he said it presents a promising x-ray in terms of business management.

The company generated a significant cash flow in operations in dollars, 88.3 million in 2017, which shows that its operation-

al activity is sustainable and generates internal flows to strengthen funds for investment.

These results will allow the investment plan for the next three years, which is in excess of 200 million US dollars, to be implemented within the time envisaged and with the desired impact.

President Nyusi described the results of CFM over the last three years as one of the thermometers of the national economy. He spoke of the evolution of the economy during this “new cycle of governance” which began in 2015 with the undertaking to build a robust and inclusive economy.

It was on 8 July 1895 that the railway from Lourenço Marques to the Transvaal began its operations. Under the slogan **“CFM: a company with a history and a company with a future”**, President Nyusi praised CFM for its 123 years and congratulated the entire rail and port family for their multifaceted role in the development of the young nation, in the stimulation of the economy, but also at the social, cultural and even sporting levels.



CFM

Desempenho produtivo, económico-financeiro e plano estratégico

CFM

Productive and economic and financial performance and strategic planning

A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P (CFM) vai investir, nos próximos três anos, USD 300,6 milhões, em ferrovias e em material circulante (locomotivas e vagões), USD 109,5 milhões para assegurar o transporte de 10,8 milhões de toneladas em 2018 e 19,4 milhões de toneladas em 2020.

→ No sector portuário, os CFM vão investir, de 2018 a 2020, USD 33,9 milhões na dragagem de emergência e de manutenção dos canais de acesso, nos cais de acostagem e na bacia de manobras, USD 25,9 milhões na aquisição de 2 Rebocadores e de Barco Piloto para o Porto da Beira , e USD 32,2 milhões em obras e outros equipamentos portuários (*Reach Stakers, Forklifts, Sistema VTS, Vedações*). Esta informação consta do Plano Estratégico da empresa apresentado pelo Pre-

sidente do Conselho de Administração Eng.º Miguel José Matabel, durante a celebração do 123º Aniversário dos CFM assinalado no passado dia 8 de Julho, cuja comemoração teve lugar na Estação Central dos CFM-Sul, no dia 9 de Julho, na presença do Presidente da República, Filipe Nyusi, do Ministro dos Transportes e Comunicações, Carlos Mesquita, de antigos dirigentes da empresa e milhares de trabalhadores.

The Company, Mozambique Ports and Railways, E.P. (CFM) will, during the next three years, invest US\$ 300,6 million on the railway lines and in the rolling stock (locomotives and wagons) and US\$ 109,5 million to guarantee the conveyance of 10,8 million tons in 2018 and 19,4 million tons in 2020.

→ In the Port Sector, CFM will invest between 2018 and 2020 US\$33,9 million in the emergency dredging and maintenance of the Access Channel, anchorage wharf and the basin for manoeuvring; US\$25,9 million for the acquisition of 2 Tugs and a Pilot Boat for the Port of Beira and US\$ 32,2 million for works and acquisition of





Na ocasião, para além do Plano Estratégico (2018 – 2020), o Eng.º Matabel apresentou o desempenho produtivo, económico e financeiro dos últimos três anos da empresa que tem como objecto principal o transporte ferroviário de pessoas e mercadorias, bem como o manuseamento portuário de mercadorias.

Em termos de produção global, no tráfego ferroviário foram transportadas 22,3 milhões de toneladas, no tráfego portuário 43,7 milhões de toneladas e transportados cerca de 7,9 milhões de passageiros.

Em termos de resultados económicos e financeiros, os CFM tiveram proveitos na ordem dos USD 258,5 milhões, USD 192,0 milhões de custos operacionais e resultados líquidos de USD 47,2 milhões.

Até Maio de 2018, os CFM tinham activos fixos estimados em USD 594,2 milhões, capital próprio de USD 597,5 milhões, Dívida de Longo Prazo avaliada em USD 56,7 milhões e um *Cash-Flow* operacional de USD 88,3 milhões.

A empresa opera com um capital humano total de cerca de 5365 trabalhadores com idade média de 39 anos. Os CFM têm planos que constituem desafios de forma-

ção e de sucessão para conferir competências e/ou certificar os trabalhadores das áreas específicas, no triénio 2018-2020, com enfoque na especialização em manutenção de infra-estruturas e operação ferro-portuária e provimento gradual das vacaturas abertas por técnicos especializados que saem do activo por imperativos de Lei.

Tendo produzido lucros avaliados em pouco mais de 45 milhões de dólares no ano passado, os CFM pagaram, em impostos e dividendos ao Estado, mais de 90 milhões de dólares, o que a fez merecer o galardão de um dos maiores contribuintes em Moçambique, atribuído pela Autoridade Tributária. Para o Chefe de Estado, este facto mostra que a empresa tem as contas em dia. Como referência, assim como a melhor opção logística pela qualidade dos serviços e relacionamentos, a empresa tem estado a desenvolver um sistema ferro-portuário moderno, competitivo, eficiente e orientado para o mercado com vista a gerar mais impostos e dividendos para o Estado, aumentar a capacidade de prestação de serviços de transporte de passageiros e resgatar o tráfego tradicional da ferrovia.

other port equipment (Reach Stackers, Forklifts, VTS Systems, Fencing).

This information is contained in the Company's Strategic Plan which was presented by the Chairman of CFM's Board of Directors, Eng. Miguel José Matabel, during the commemoration of CFM's 123rd 8 July Anniversary that took place on 9 July 2018 at the CFM-South Central Station in the presence of the President of the Republic, Filipe Nyusi, the Minister of Transport and Communications, Carlos Mesquita, the Company's former Senior Staff as well as thousands of employees.

During the occasion, in addition to presenting the Strategic Plan (2018 – 2020), he outlined CFM's productive and economic and financial performance during the last three years, whose principal activity is the transportation of passengers and goods by rail, as well as the handling of goods in the ports.

In terms of general performance, 22,3 million tons of goods and 7,9 million passengers were transported by rail while 43,7 million tons of goods were handled in the Ports.



In terms of economic and financial results, CFM had a revenue amounting to approximately US\$258,5 million, with the operational costs being US\$192,0 million and the net income of US\$47,2 million.

Until May, 2018, CFM's fixed assets were estimated at US\$594,2 million, own capital at US\$597,5 million, Long-term Debt estimated at USD 56,7 million and an Operational Cash-flow of US\$88,3 million. The Company has a total of 5, 365 employees as its human resource capital with an average age of 39 years and in respect of whom CFM has plans and challenges to train and career advancement and promotion as well as to certify them in special areas, with an emphasis during the 2018-2020 triennial period towards their specialisation in port and railway infrastructure maintenance and operation and their filling of vacancies for specialised technicians in replace-

ment of those who retire as the law prescribes.

Having rendered profits estimated just over US\$45 million during this past year, CFM has paid taxes and dividends to the State amounting to over US\$90 million, thus winning the prize attributed by the Tax Authority of being one of Mozambique's major contributors. To the Head of State, this demonstrated that the Company's Accounts are up to date. With the aim of becoming a point of reference and a better logistics option due to the quality of its services offered and relations, the Company has been developing a port and railway system that renders it to be modern, competitive, efficient and market-oriented so as to generate more revenue in taxes and dividends for the State, to increase the capacity to guarantee the transportation of passengers and to recover the traditional rail traffic.





Desempenho 2017

A sustentabilidade do sector

Performance in 2017
The sustainability of the sector

por/by Benjamim Chabualo

→ A alta nos preços das principais *commodities* no primeiro semestre de 2017, em relação ao igual período de 2016 a nível mundial, teve um impacto positivo no desempenho ferro-portuário no ano de 2017 e no primeiro trimestre de 2018, apesar das adversidades ligadas à disponibilidade de material circulante ou de tracção, ou ainda de alguns constrangimentos em algumas vias.

O desempenho ferroviário, principalmente, mostra um crescimento de 39,4%, comparativamente a 2016 e 2017, em iguais períodos, isto é, entre Janeiro e Dezembro. O sector portuário mostra um crescimento de 24,7%.

No domínio do transporte ferroviário, foram realizados, até Dezembro de 2017, 22 282,8 mil toneladas líquidas nos três corredores, a saber: Sul, Centro e Norte. Em igual período do ano de 2016, o número era de 15 986,0 mil toneladas líquidas, um crescimento na ordem dos 39,4%. Isto demonstra que a alta no preço das *commo-*

→ The rise in the prices of the main commodities at the international level during the first Quarter of 2017, compared with the same period in 2016, had a positive impact on the performance of the port and railway sector during 2017 and the first Quarter of 2018 despite the adversities related with the availability of rolling or traction stock as well as constraints in some of the permanent ways.

Railway performance especially demonstrates an increase of 39,4% during the same period from 2016 to 2017, that is, between January and December. The performance of the Ports indicates an increase of 24,7%.

In the railways area, 22.282,8 thousand net tons were conveyed until December 2017 in the three Corridors, namely, South, Centre and North. During the same period of 2016, the volume transported was 15.986,0 thousand net tons, an increase of approximately 39,4%.

dities e o fim das hostilidades militares na região Centro do país contribui, de forma positiva, para o bom desempenho do sector, apesar de um conjunto expressivo de constrangimentos. Estava planeada, para todo o ano, a realização de 22 289,0 mil toneladas líquidas, o que significa um alcance de aproximadamente 100% do plano anual.

O sistema ferroviário do Sul (com as linhas de Ressano Garcia, Limpopo e Goba) contribuiu com 8298,9 mil toneladas líquidas; o sistema situado no Centro (Linhas de Sena e de Machipanda) teve um desempenho de 2827,1 mil toneladas líquidas; e, finalmente, o sistema ferroviário Norte (CDN e CLN) teve 11 156,8 mil toneladas líquidas sobre os seus carris.

Em termos de toneladas por quilómetro, o Norte tem maior expressão (10 041,2 milhões de toneladas/km), seguindo-se o Centro com 5133,4 milhões de toneladas/km e, no fim, o Sul com 2471,0 milhões de toneladas/km. Comparativamente ao ano de 2016, onde foram realizadas no total 8388,1 milhões toneladas/km, verifica-se um incremento de 110,4%, dado que passou do valor atrás aludido para 9257,5 milhões de toneladas/km.

No domínio do transporte de passageiros, até Dezembro de 2017 foram transportados, em todos os corredores, 7 892 999 passageiros acima dos 6 521 113 passageiros planeados para todo o ano (o que significa um cumprimento de 121%). Este valor cresceu devido à entrada em funcionamento da Linha Cuamba - Lichinga.

Em termos de manuseamento de carga portuária, foram realizadas 43 657,9 mil toneladas métricas no total, até Dezembro de 2017. Em 2016, tinham sido manuseadas 35 012,5 mil toneladas métricas, o que

significa um crescimento, em igual período, de 24,7%. Neste contexto, o Porto de Maputo tem uma produção de 18 213,8 mil toneladas métricas em relação a 19 647,7 mil toneladas métricas planeadas até Dezembro de 2017 (o que corresponde a 92,7% da realização) contra 15 078,2 mil toneladas métricas realizadas até Dezembro de 2016, ou seja, mais 20,8%.

O Porto da Beira realizou 11 196,3 mil toneladas métricas até Dezembro; em igual período de 2016, realizara 9966,6 mil toneladas métricas, isto é, menos 12,3%.

O Porto de Nacala-a-Velha realizou 10 717,3 mil toneladas métricas no transporte de carvão, contra 6545,0 mil toneladas métricas em igual período de 2016, o que representa um aumento de 63,7%. Até ao final do ano, tem planeado produzir 13 000 mil toneladas métricas em termos de manuseamento de carga portuária – está a 82,4% do ano.

O Porto de Nacala realizou 2236,8 mil toneladas métricas contra 2146,1 mil toneladas métricas do ano anterior, o que significa um aumento de 4,2%.

O Porto de Topuito entrou para estes dados estatísticos, pela primeira vez este ano, com 1070,5 mil toneladas métricas no manuseamento de áreas pesadas, contra as 1023,8 mil toneladas métricas de 2016, o que corresponde a um aumento de 4,6%.

O Porto de Quelimane fez 73,4 mil toneladas métricas contra 126,2 mil toneladas métricas de 2016, enquanto o Porto de Pemba manuseou 149,8 mil toneladas métricas contra 125,8 mil toneladas métricas. Estes são números provisórios de 2017, um ano em que o sector continua a ser beneficiado pelo mercado internacional, com a alta das *commodities* e de outros factores endógenos e exógenos ao sector.





A LIGAR MOÇAMBIQUE AO MUNDO

Porto de Nacala:

- O único porto de águas profundas em Moçambique;
- O maior porto de águas profundas na Costa oriental de África.

Instalações Portuárias:

- Um Terminal de Carga Geral com quatro cais e capacidade para manusear 2.400.000 toneladas /ano.
- Um Terminal de Contentores com dois cais e capacidade para manusear 180.000TEUs /ano.
- Um terminal de Granéis Líquidos, ligado aos tanques de combustível através de um pipeline de 3.5 km e tanques de óleo vegetal com uma capacidade de 2.400 toneladas.

SERVIÇOS PORTUÁRIOS / SERVIÇOS E OPERAÇÕES

- MANUSEAMENTO DE GRANÉIS SÓLIDOS E LÍQUIDOS;
- ARMAZENAMENTO DE MERCADORIAS NACIONAIS E EM TRÂNSITO;
- SERVIÇOS DE ESTIVA;
- OPERAÇÕES DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE NAVIOS;
- ALUGUER DE ESPAÇOS DENTRO DO PORTO;
- SERVIÇOS DE AMARRAÇÃO E DESAMARRAÇÃO.



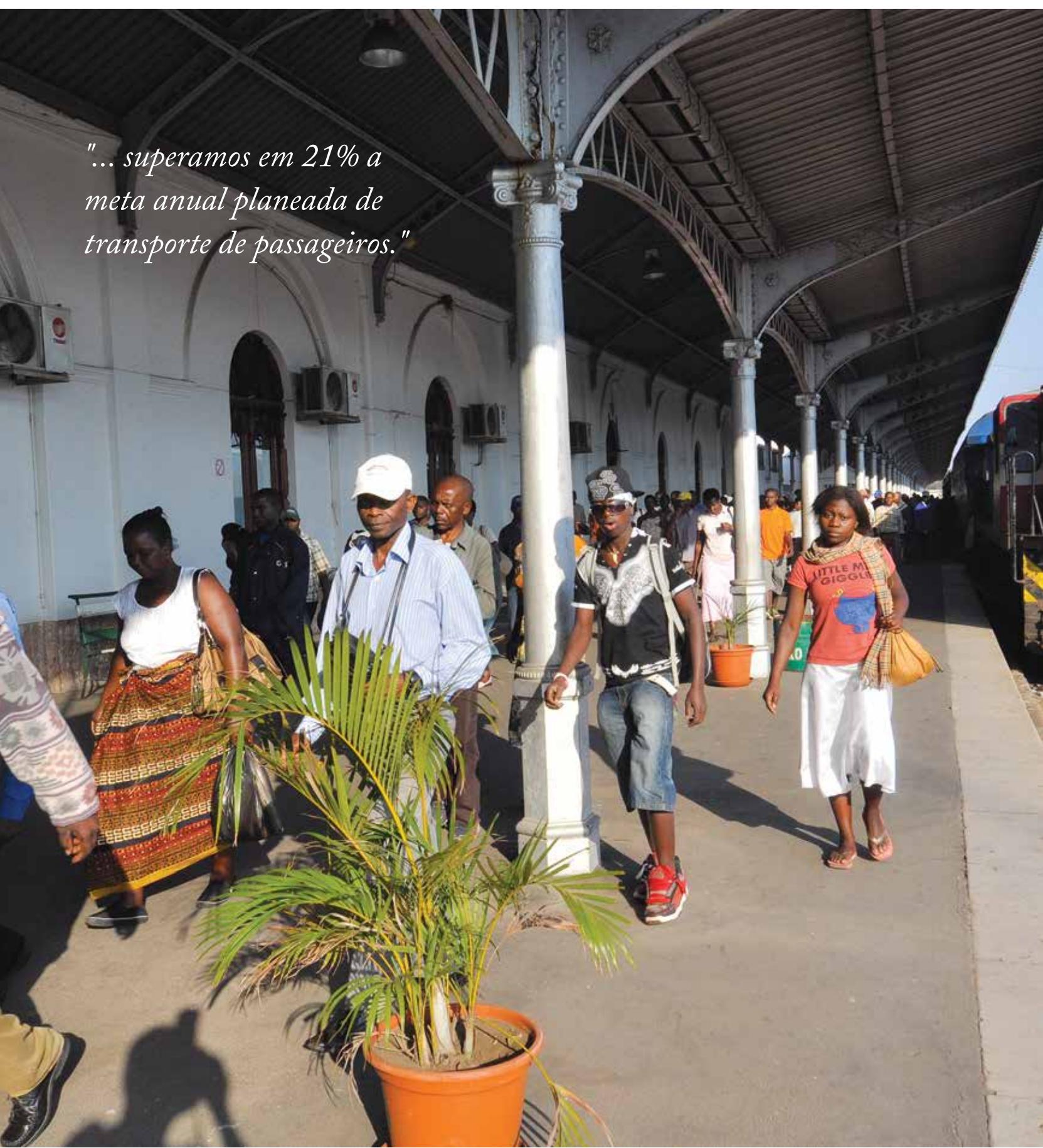
SEDE Zona Portuária, C.P 39 Nacala

Tel.: +258 (26) 526279/81 . Fax: +258 (26) 526390

DELEGAÇÃO DE MAPUTO: Av. Kim Il Sung, no 1118, Bairro da Sommerschild

Tel.: +258 (21) 498477 Fax: +258 (21) 498482

"...superamos em 21% a meta anual planeada de transporte de passageiros."





This demonstrates that the high price of the commodities and the end of military hostilities in the Central Region of the country contributed in a positive manner towards the good performance of the Sector despite the expressive set of constraints. It had been estimated that 22.289,0 thousand net tons would be conveyed during the whole year, which signifies that about 100% of the planned had been achieved.

The Southern Railway System (with the Ressano Garcia, Limpopo and Goba Lines) contributed with 8.298,9 thousand net tons while the Central Railway System (the Sena and Machipanda Lines) transported 2.827,1 thousand net tons and the Northern Railway System (the CDN and CLN) transported 11.156,8 thousand net tons.

In terms of tons per kilometre, the North transported the most (10.041,2 thousand million ton/kms), followed by the Central System with 5.133,4 million ton/kms and the Southern System transporting 2.471,0 million ton/kms. Compared with 2016, during which the total of 8.388,1 million ton/kms were conveyed, it has to be noted that there was an increase of 110,4%, given that the total has surpassed the referred to 9.257,5 million ton/kms.

Regarding passenger traffic, 7.892.999 passengers were transported until December 2017 in all the Corridors, exceeding the planned annual target of 6.521.113 passengers (which signifies the achievement of 121%). This figure increased due to the entry into operation of the Cuamba – Lichinga Railway Line.

As far as the handling of cargo in the Ports is concerned, the total of 43.657,9 thousand metric tons were achieved un-

til December 2017 while in 2016, the total tonnage handled was 35.012,5 thousand metric tons, an increase of 24,7%. Within this context, the Port of Maputo handled 18.213,8 thousand metric tons compared to the planned 19.647,7 thousand metric tons (which corresponds to 92,7%) while in 2016, the tonnage handled totalled 15.0787,2 thousand metric tons, corresponding to 20,8% more.

Until December 2017, the Port of Beira handled 11.196,3 thousand metric tons compared to the 9.966,6 thousand metric tons handled in 2016, that is less 12,3%. The Port of Nacala-a-Velha handled 10.717,3 thousand metric tons of coal compared to the 6.545,0 thousand metric tons of the previous year, signifying an increase of 63,7%. It is envisaged that 13.000 thousand metric tons will be handled until the end of the year, 82,4% of which has already been achieved.

The Port of Nacala handled 2.236,8 thousand metric tons compared to the 2.146,1 of the previous year, an increase of 4,2%. Meanwhile, for the first time, the Port of Toputo has been considered in this year's statistics, having handled 1.070,5 thousand metric tons of the heavy sands compared to the 1.023,8 metric tons handled in 2016, signifying an increase of 4,6%.

The Port of Quelimane handled 73,4 thousand metric tons compared to the compared to the 126,2 thousand metric tons of 2016, while in the Port of Pemba handled 149,8 thousand metric tons compared to the 125,8 handled in 2016.

These figures are provisional for the year 2017 during which the Sector continues to benefit from the state of the international market with the rise in the commodity prices as well as the factors endogenous and exogenous to the Sector.

"...we have exceeded in 21% the planned annual target of transporting passengers"

Grande Entrevista

Eng.º Miguel Matabel: Por uma CFM cada vez mais robusta e competitiva

Grand Interview

*Eng. Miguel Matabel:
For a CFM that is more robust and competitive*

O desempenho dos CFM, tanto nos serviços de manuseamento e transporte de cargas como no de transporte de passageiros, é positivo. Assim considera o Presidente do Conselho de Administração (PCA) dos CFM, Eng.º Miguel José Matabel em Grande Entrevista. Para o PCA, a empresa tem sabido enfrentar a crise mundial, o que se prova pelos resultados positivos que se têm conseguido.

→**XITIMELA:** Qual o balanço que faz cerca de pouco mais de um ano e meio à frente dos CFM?

Eng.º Miguel Matabel: Um balanço positivo. Quando tomei posse propus-me a destacar uns 5 pilares orientadores para a continuidade da política de gestão da empresa, designadamente, i) a observância dos princípios de gestão de qualidade, segurança e protecção ambiental na base das normas nacionais e sistemas; ii) o bom senso de planificação de tarefas; iii) o desenvolvimento do espírito de trabalho em equipa; iv) o rigor da qualidade na execução das tarefas; e v) uma boa gestão dos recursos financeiros, materiais e humanos. No entanto, apesar da crise que afectou a todos, somos obrigados a buscar estratégias engenhosas para superar e continuar a registar resultados positivos. Como prova disso, são os resultados operacionais que se revelaram positivos no ano que findou (2017), situando-se em 3,5 mil milhões de meticais, o correspondente a um crescimento de 11%

em relação a igual período do ano de 2016. Portanto, são resultados que nos levam a concluir que estamos no caminho certo e que nos encorajam a prosseguir nesse rumo.

Poderá fazer uma breve avaliação sobre o ponto de situação dos serviços de manuseamento e transporte de cargas e de passageiros, dando algum destaque a cabotagem e transporte de passageiros urbanos?

De maneira geral, tanto no serviço de manuseamento de cargas, como no de transporte de cargas e passageiros o desempenho é positivo, a avaliar pelos números que temos estado a compilar. Só para citar exemplos concretos, no Sistema Ferroviário Sul, transportamos, actualmente, cerca de 17 mil passageiros por dia e, no Sistema Ferroviário Centro, transportamos diariamente 5800 passageiros, facto que de nos congratulamos bastante pois sentimos que contribuímos, da melhor forma possível, para a missão do governo de prover transporte aos cidadãos. **Poderia descrever, de forma breve, os**

CFM's performance, both in the handling and conveyance of cargo as well as in passenger traffic, is positive. The Chairman of the Board of Directors of CFM, **Eng. Miguel José Matabel**, states in a Grand Interview and that the Company has been managing to prevail over the world crisis, proof of which are the positive results which the Company has been achieving.

→**XITIMELA: A little over a year and a half have passed since you have assumed CFM's leadership, what is your assessment?**

ENG: Miguel Matabel: A positive assessment. When I assumed this position, I undertook to highlight 5 main guidelines for the continuation of the management policy of the Company, namely: i) adherence to the principles of quality management, safety and environmental protection on the basis of the national norms and systems; ii) a good sense



projectos em curso nomeadamente a reabilitação, inovação e construção de novas infra-estruturas estratégicas?

A nossa visão é impormo-nos como uma empresa viável, extremamente competitiva e com melhor opção logística, servindo de alavanca para o desenvolvimento socioeconómico do país e da região Austral de África, pois possuímos vantagens comparativas irrefutáveis.

Para isso, garantimos que temos uma estrutura empresarial financeiramente estável e sustentável para nos envolvermos em grandes projectos de investimentos no País, tendo em vista dar resposta às exigências do mercado. Aliás, estamos directa e/ou indirectamente envolvidos na execução de projectos de médio e longo prazos, para além de estarmos a investir em acções de curto prazo que têm por objectivo aumen-

tar a nossa capacidade de intervenção no domínio do transporte e logística.

Para citar alguns exemplos: na região Sul, construímos a ponte ferroviária na Linha de Goba, em Boane, que vai dar à fronteira com a Swazilândia, uma infra-estrutura que suporta 27 toneladas por eixo, contra as anteriores 18,5 toneladas, facto que permite a circulação de comboios com maior capacidade. Ainda nesta região, executámos a renovação e melhoramento das principais obras de arte no Corredor de Maputo, para além do aumento da capacidade da Linha de Ressano Garcia, num projecto integrado produzido em colaboração com a Maputo Port Development Company - MPDC.

No Centro, para além do projecto de aumento da capacidade da Linha de Sena, que passou de 6,5 milhões de toneladas por ano para 20 milhões de toneladas, numa

of the planning of tasks; iii) the development of the spirit of team work; iv) Quality thoroughness in the execution of tasks; and v) a rational management of the financial, materials and human resources. However, despite the crisis that has affected all of us, we are forced to strive for creative strategies for us to overcome it and continue to register positive results. As proof of this, are the positive operational results registered during this past year (2017), being 3,5 million Meticais, corresponding to an increase of 11% compared to the same period of the previous year. Therefore, these are results which lead us to conclude that we are on the right track and we are encouraged to continue in this direction.



parceria com a Vale, estivemos envolvidos, como sabe, no projecto de construção e reabilitação da linha férrea entre Moatize e Nacala-a-Velha, numa extensão de 912 Km. Esta linha permite o escoamento de 18 milhões de toneladas de carvão por ano, para além de 4 milhões de toneladas por ano de carga geral.

Na região Norte, no Corredor de Nacala, temos a reabilitação e modernização do respectivo porto, o que permitirá dotar o mesmo de maior capacidade de manuseamento de carga geral.

Ainda no Norte do País, estamos em parceria com a Empresa Nacional de Hidrocarbonetos - ENH no projecto do desenvolvimento do novo Porto de Palma que poderá ter uma capacidade de 50 milhões de toneladas por ano, e da nova base logística em Pemba, para as operações de Hidrocarbonetos.

Recentemente, já ao nível do material rolando, rubricámos a compra de mais 5 locomotivas, bem como a aquisição de 90 vagões para reforçar a capacidade de tracção das nossas operações.

Qual foi o impacto da crise económica mundial dos últimos dois anos nos negócios da empresa, fundamentalmente a área em que se revelou com maior gravidade?

A crise mundial, como muito bem se sabe, afectou a todos. E nós, os CFM, não somos uma ilha. Mas, com muito sacrifício, devo dizer que tentámos enfrentá-la e os nossos resultados revelaram-se positivos. Só para citar, em 2016 alcançámos um resultado líquido positivo, antes dos impostos, de 2,29 mil milhões de Meticais, representando um crescimento na ordem de 21%, em relação ao ano de 2015. Até ao final do ano de 2017, os resultados operacionais situaram-se em 3,5 mil milhões de Meticais, o correspondente a um crescimento de 11% em relação a igual período do ano passado. Portanto, são resultados que se verificam graças à nossa postura face aos desafios em que nos encontramos mergulhados no mundo.

A brief assessment concerning the situation of the handling and conveyance of cargo and passengers, highlighting coastal shipping and urban passenger transport.

Generally, the performance of both the services for cargo handling as well as passenger and cargo transportation has been positive when considering the figures we have been registering. Just to give a concrete example, in the Southern Railway System, we are currently transporting approximately 17 thousand passengers per day while in the Central Railway System, we are transporting daily 5 800 passengers, a fact which makes us proud because we feel that we are contributing in a significant and possible manner in the Government's mission of providing transport to the citizens.

How would you briefly describe the on-going projects, namely the rehabilitation, innovation and construction of new strategic infrastructures?

Our vision is to situate ourselves as a feasible Company, extremely competitive and as a better logistics option, serving as a launch pad for the socio-economic development of the Country and the Southern Africa Region as we are endowed with undeniable comparative advantages.

To this end, we guarantee that we have a company structure that is financially stable and sustainable for us to undertake significant investment projects in the Country, having the intention to meet the demands of the market. In fact, we are directly and/or indirectly involved in the implementation of medium and long-term projects, besides investing in short-term actions which are aimed at increasing our capacity to intervene in the transport and logistics domain.

To give a few examples: In the Southern Region, we have constructed a railway bridge on the Goba Line in Boane in the direction of the border with Swaziland, an infrastructure that supports 27 tons per axle compared to the previous 18,5 tons,

which constitutes a fact which facilitates the circulation of trains with a higher haulage capacity. Still in this Region, we have executed the renovation and improvement of the main works of art along the Maputo Corridor in addition to increasing the capacity of the Ressano Garcia Railway Line in an integrated project involving the collaboration of the Maputo Port Development Company- MPDC.

In the Centre, in addition to the Project for the increase of the capacity of the Sena Line, from 6,5 million tons to 20 million tons per annum in partnership with the Vale Company, we have as is well-known been involved in the Project for the construction and rehabilitation of the railway line between Moatize and Nacala-a-Velha, extending for 912 Km. This line is facilitating the conveyance of 18 million tons of coal as well as 4 million tons of general cargo per annum.

In the Northern Region, along the Nacala Corridor, we have the rehabilitation and modernisation of the Port, which will further provide it with more capacity for the handling of the general cargo.

Still in the North of the Country, we are in partnership with the National Hydrocarbanotes Company (ENH) regarding a Project for the development of the new Port of Palma which could have a capacity of 50 million tons per annum and of the new logistics base in Pemba for Hydrocarbanotes operations.

Regarding the level of the rolling stock, we have recently signed a contract for the purchase of 5 more locomotives as well as the acquisition of 90 wagons to reinforce the traction capacity of our operations.

With respect to the impact of the world economic crisis during the past two years on the Company's business, highlighting the area that was more gravely affected?

As is well known, the world crisis has affected all of us. And, we, in CFM, are not an island. But, I have to say that, at much sacrifice, we have made an effort to withstand

Que visão estratégica tem orientado para a evolução do negócio nos portos de Maputo e Beira?

Há boas perspectivas com estes portos, por sinal, concessionados. Os concessionários têm honrado os seus compromissos dentro dos prazos estabelecidos, pelo que, até ao momento, entendemos que somos uma complementaridade do sector no meio de outros concorrentes regionais. Fazemos a nossa parte. Por exemplo, desde a década de 80, o Corredor da Beira beneficiou de 76 projectos financiados pela cooperação internacional, num valor global de 500 milhões de dólares americanos, sendo de destacar a dragagem do canal, a construção de modernos terminais de contentores e petróleos. Estes múltiplos projectos fizeram do Porto da Beira um dos mais modernos de África. O mesmo se pode dizer em relação ao Porto de Maputo, que está a beneficiar constantemente de melhorias e aumento de capacidade, tal como o recente trabalho de dragagem do canal de acesso que passará a receber mais, porque possui uma capacidade global de manuseamento de carga de aproximadamente 17 000 000 de toneladas métricas por ano. Só para citar o último exemplo, assinámos recentemente um acordo com a nossa congénere zimbabweana, NRZ, e a empresa de exploração mineira também do Zimbabwe, a ZIMASCO, um Acordo de Prestação de Serviços “Service Level Agreement”, visando o transporte de grandes volumes de minério de crómio e lingotes de ferro para os Portos da Beira e de Maputo, através das linhas férreas de Machipanda e Limpopo, respectivamente. Portanto, só para mostrar o nosso empenho em angariar/puxar o tráfego dos Países do *hinterland* para as nossas linhas, nossos Portos.

Quais são as pontes que vão beneficiar de intervenção?

Nós temos uma ponte no quilómetro 61 e temos outra no quilómetro 82, já muito próximo de Ressano Garcia. Estas duas infra-estruturas são vitais e estão num ponto crítico, daí que estejamos a trabalhar com os chineses para a sua reconstru-

ção. O que está a acontecer, quando digo que do ponto de vista orçamental está fechado, é que já negociamos com os chineses e agora estamos na fase de implementação. O custo previsto ronda os dois milhões de dólares. Para além das pontes, abrimos o concurso para melhorar 24 quilómetros da linha onde vamos montar travessas novas e carris, incluindo outros trabalhos que estamos a realizar ao longo da linha para vazamento da água. Isso também foi feito na linha do Limpopo. Estamos a perspectivar o ataque mecânico das linhas de Ressano Garcia, Limpopo, Goba e Sena. Estas são as perspectivas para este ano, tudo para reduzir o tempo de trânsito. É esta redução que vai garantir mais-valia aos Caminhos de Ferro.

Como é que está o projecto do porto de Pemba?

O envolvimento dos CFM no porto de Pemba é assegurar a base logística nesse porto. Estamos já, ou seja, o concessionário manifestou interesse em usar a base logística. Nós estamos a trabalhar com alguns parceiros no sentido de garantir que, ainda este ano, essa base logística funcione para dar resposta ao recebimento de carga para a gestão e colocação de equipamentos para a perfuração. Para nós, este projecto está bem encaminhado e tudo indica que este ano haverá resposta em termos de base logística para os concessionários. A outra coisa de que estamos a falar sobre Pemba é que, por um lado, existe o gás, mas também há grafite que vai para Nacala, e nós estamos a capacitar o porto em termos de equipamento de elevação. Neste caso, estamos a falar de empilhadeiras para levantar as cargas, equipamento horizontal para camiões e atrelados para a movimentação desta carga. O custo total previsto é de um milhão de dólares.

Até aqui falámos de infra-estruturas, mas o que é que existe do ponto de vista de reforço do equipamento rolante?

Em termos de equipamento rolante, deixe-me dizer que nós já avançámos.





it and our results have proved to be positive. For example, in 2016, we achieved a positive net result of, before taxes, 2,29 thousand million Meticais, which corresponds to an increase in the range of 21% when compared with 2015. Until the end of 2017, the operational results are expected to be around 3,5 thousand million Meticais, corresponding to an increase of 11% in relation with the results of the same period of last year. Therefore, these are results which we record, thanks to our stance in view of the challenges facing us in the world.

What strategic vision have you been following for the evolution of business in the Ports of Beira and Maputo?

There are very promising perspectives regarding these Ports, which are by the way concessioned. The concessionaires have been honouring their obligations within the established deadlines, thus, until now, we are of the opinion that we are a complementarity of the Sector in the midst of other regional competitors. We do our part. For example, since the 80's, the Port of Beira has benefitted from 76 Projects financed through international cooperation in a global amount of US\$500 million. These multiple projects have made the Port of Beira to be one of the most modern Ports of Africa, with special emphasis to the dredging of the Channel and the construction of modern Container and Fuel Terminals.

The same can be said with regards to the Port of Maputo which is constantly benefitting from improvements and an increase in capacity, such as the recent dredging of the Access Channel which will facilitate the entry of more traffic since it has the global handling capacity of approximately 17,000,000 metric tons per annum. Just to cite the latest example, we have recently



Nos finais de 2017 estávamos já a preparar-nos para 2018 e avançámos para o aluguer de cinco locomotivas de maior capacidade e, este ano, perspectivamos a aquisição, com dinheiro próprio, de outras cinco locomotivas de grande potência. Ainda no ano passado, comprámos 90 vagões e, neste momento, temos a perspectiva de subir o número na ordem de 100 a 300 unidades. Vamos abrir um concurso para aquisição de mais 100 a 300 vagões. Olhe, quando dizemos que estamos a tirar a carga da estrada é que estamos a contar com estas cinco locomotivas de grande potência que alugámos e que estão a funcionar. Reparem que são cinco, mas basta o reforço de duas ou três, é suficiente para tirar uma grande carga porque cada locomotiva pode levar 40 a 70 vagões, num único comboio, dependendo do tipo de carga.

*"...este ano,
perspectivamos a aquisição
(...) de cinco locomotivas de
grande potência."*



"...during this year, we expect to acquire (...) five locomotives of a bigger capacity."



signed a "Service Level Agreement" with our Zimbabwean counterpart, the NRZ, and ZIMASCO, also a Zimbabwean mining company, aimed at the transportation of huge volumes of chrome ore and pig iron to the Ports of Beira and Maputo through the Machipanda and Limpopo Railway Lines, respectively. Hence, this just demonstrates our commitment to canvass for/attract the traffic from the hinterland countries to our railway lines, to our ports.

Which are the bridges that are going to benefit from the interventions?

We have a Bridge at Kilometre 61 and another at Kilometre 82, very near Ressano Garcia. These two infrastructures are very essential and are in a critical state, thus we are working with the Chinese regarding their reconstruction. What is actually happening when I say that from a budgetary point of view this has been concluded, it is that we have negotiated with the Chinese and we are now in the implementation stage. The estimated cost is in the range of two million Dollars. In addition to the bridges, we have launched a Tender to improve 24 kilometres of the line where we will store new sleepers and rails, including other works for the drainage of water. We have done this in the Limpopo Line and we are planning the mechanical maintenance of the Ressano Garcia, Limpopo, Goba and Sena Railway Lines. These are the perspectives for this year, all with the aim to reduce the transit times. And this reduction will definitely guarantee more value to the Railways.

How is the Project for the Port of Pemba?

CFM's involvement in the Port of Pemba is to secure our Port's logistics base. We are already, or in other words, a concessionaire has manifested interest in using the

logistics base. We are working with some of the partners with the aim of ensuring that this base will function still during this year so as to respond and receive cargo for the management and placing of drilling equipment. To us, this Project is on the right track and everything indicates that a response will be given during the course of this year in terms of the logistics base for the concessionaires. The other matter about which we are talking regarding Pemba is that gas is one thing but there is graphite which will go to Nacala and we are reinforcing the Port in terms of crane equipment. In this case, we are referring to forklifts for lifting the cargo, horizontal equipment for trucks and trailers for moving this cargo. The total cost is envisaged to be approximately one million Dollars.

Until now, we have been talking about the infrastructures but, in terms of reinforcing the rolling stock, what are the plans?

Regarding the rolling stock, let me just say that we have advanced. At the end of 2017, we had already been preparing ourselves for 2018 and we proceeded by leasing five locomotives of a higher capacity and during this year, we expect to acquire with our own funds another five locomotives of a bigger capacity. During last year, we acquired 90 wagons and in this context, the perspective is to increase the number by 100 to 300 units. We are going to launch a tender for the purchase of 100 to 300 wagons. Attention, when we say that we are diverting cargo from the roads, we are counting on these five locomotives of a higher capacity which we have leased and are now operating. Please note that they are five but, two or three are sufficient to divert huge quantities of cargo since each locomotive can haul 40 to 70 wagons in a single train, depending on the type of cargo.



XXII Conselho de Directores

Governo enaltece o papel dos CFM na maximização das suas infra-estruturas

XXII Council of Directors

Government hails CFM's role in the optimisation of its infrastructures

→ Os resultados positivos de 2017, que registaram um crescimento do tráfego ferroviário e de manuseamento portuário no país, na ordem de 39,4% e 28,2%, respectivamente, representam um sinal inequívoco de que os esforços em curso para maximizar a utilização das infra-estruturas ferro-portuárias moçambicanas estão a conhecer resposta favorável ao mercado.

Segundo o Ministro dos Transportes e Comunicações, Eng.º Carlos Mesquita, para elevar cada vez mais a produtividade nos CFM, os quadros deste sector devem abstrair-se e olhar com olhos de ver os desafios envolventes, a exemplo da situação

a que chamou do “novo Zimbabwe”, insinuando o advento positivo da economia zimbabweana que, no seu entender, gera responsabilidades acrescidas aos CFM na retenção do tráfego daquele país em condições contratuais competitivas, entre outros aspectos estratégicos da área de que é exímio conhecedor.

Carlos Mesquita, que falava na abertura do XXII Conselho de Directores dos CFM que decorreu nos dias 22 e 23 de Fevereiro de 2017, em Maputo, disse que a empresa deve ser mais eficiente na cobrança dos seus créditos. Créditos que, segundo o governante, atingiram valores próximos de 60

→ The positive results registered in 2017 demonstrating an increase in railway traffic and port handling in the Country in the order of 39.4% and 28.2%, respectively, represent an unambiguous sign that the on-going efforts to optimise the utilisation of the Mozambican port and railway infrastructures are beginning to show a favourable response to the market.

According to the Minister of Transport and Communications, Eng. Carlos Mesquita, in order to elevate CFM's productivity more, this Sector's cadres must pull themselves together and realistically consider the



milhões de dólares em 2017, os quais Mesquita diz que é imperativo que se faça um trabalho profundo e sério de recuperação junto dos clientes que se apresentam como maiores devedores..

O governante destacou que o XXII CD se realizou numa altura em que o governo está a implementar profundas reformas para a melhoria do sector empresarial do Estado, de que os CFM são parte integrante. Com esse exercício, o governo de Moçambique pretende que as empresas públicas e participadas pelo Estado se reinventem de modo a tornarem-se rentáveis e gerarem receitas e divisas para garantir o financiamento do processo de desenvolvimento económico nacional na sua plenitude. Sublinhou ainda que as empresas do Estado não devem constituir um centro de custos para o Estado, mas sim uma fonte de receitas públicas.

Carlos Mesquita entende que, para a eficácia da estratégia do executivo, os gestores devem comprometer-se com o trabalho, através da realização de planos de trabalho com metas e indicadores de rentabilidade previamente estabelecidos, exortando que, nessa senda, a avaliação a ser feita aos gestores das empresas públicas e participadas (EPP) incidirá, em grande medida, na sua capacidade criativa para atingir as metas de produção estabelecidas.

challenges involved, an example of which is what he referred to as the "new Zimbabwe", insinuating the positive advent of the Zimbabwean economy, which according to his understanding, generates increased responsibilities to CFM in securing that country's traffic through competitive contractual conditions, among other aspects which are strategic to the area about which he is very well-versed. Carlos Mesquita, who was discussing this during the opening ceremony of the XXII CFM's Council of Directors which was held on 22 and 23 February 2017 in Maputo, stated that the Company should be more efficient in the collection of its debts, debts which he said had reached amounts nearing 60 million Dollars in 2017 and in respect of which it was imperative that a profound and serious exercise should be undertaken with the clients who are the biggest debtors.

The Minister highlighted that the XXII Council of Directors was being held at a time when the Government is implementing profound reforms aimed at improving

the State's business sector, of which CFM forms an integral part. With this exercise, the Government of Mozambique intends that the Public Companies and those in which the State participates should reinvent themselves so that they are profitable and generate revenue and foreign currency to ensure the financing of the national economic development process in its entirety. He further emphasised that the State Companies should not constitute a centre of costs to the State but, instead, a source of public revenue.

It was Carlos Mesquita's understanding that, for the effectiveness of the Executive's strategy, the managers should commit themselves to work through the execution of work plans with targets and profitability indicators that have been pre-established, appealing that in this manner, the evaluation to be undertaken with regards to the managers of the public companies and those in which the State participates (EPP's) shall occur to a great extent on their creative capacity to attain the established production targets.





CFM satisfeitos com a campanha “Acidente zero”

CFM satisfied with the campaign “Zero Accidents”

→ Na celebração dos 123 anos dos Caminhos de Ferro de Moçambique, a 8 de Julho de 2018, Dia dos Ferroviários, os CFM lançaram, no ano anterior de 2017, a campanha de sensibilização sobre a segurança ferroviária e conservação das infra-estruturas ferroviárias à escala nacional.

Com enfoque para o lema **“acidente zero na linha ferroviária”**, o início da campanha sobre a segurança ferroviária contou com uma caminhada seguida de actividades físicas e aeróbicas, conselhos sobre uma alimentação saudável, entre outras actividades de responsabilidade social dos CFM, que contaram com a participação do Ministro dos Transportes e Comunicações, Carlos Mesquita, e do Presidente do Conselho de Administração (PCA) dos CFM, Engº. Miguel Matabel.

A caminhada percorreu a baixa da Cidade de Maputo “desaguando” no Campo do Clube Ferroviário, envolvendo os trabalha-

dores dos CFM como forma de valorização e motivação pelo seu empenho numa acção de responsabilidade social e corporativa.

Para o titular da pasta dos Transportes e Comunicações, Carlos Mesquita, os investimentos que estão a ser feitos pelo Governo em todos os sectores em geral e, em particular, no sector dos transportes e comunicações, devem ser acompanhados de fortes medidas de segurança para garantir a sua sustentabilidade. Trata-se de investimentos com impacto na economia nacional e regional no quadro dos esforços de construção e melhoramentos de infra-estruturas na SADC.

O Ministro dos Transportes e Comunicações juntou-se à iniciativa dos CFM com os trabalhadores ferro-portuários e com o público em geral, para manifestar o seu cometimento na valorização e conservação dos avanços alcançados neste sector que, para além da sua significativa contribuição

→ During the celebration of the 123 years of the Railways of Mozambique on 8 July 2018 and Railway Workers' Day, CFM launched at national level previous year to 2017 an awareness campaign about railway safety and the conservation of the railway infrastructures.

Counting with the presence of the Minister of Transport and Communications, Carlos Mesquita, the Chairman of CFM's Board of Directors, Eng. Miguel Matabel, as well as senior members of staff of the Ministry and the Company, the launching of the campaign, whose theme was **“Zero Accidents on the Railway Line.”** began with a long walk after which the participants participated in physical exercises and aerobics, counselling on health, dieting and other activities which fall within the context of CFM's corporate and social responsibilities.



na balança de pagamentos, projecta a imagem de Moçambique em progresso, feitos que testemunham a consolidação do desiderato de um desenvolvimento sustentável e inclusivo com o qual o país está comprometido a nível doméstico e global.

Por seu turno, o PCA dos CFM, Eng.^º Miguel Matabel, disse esperar a máxima colaboração dos utentes dos serviços ferro-portuários, sobretudo dos passageiros e residentes ao longo das linhas férreas.

Entre outras causas que preocupam a segurança ferroviária, constam a retirada de balastros (pedras), depósito de lixo e o uso das linhas férreas como assentos, a má travessia de pessoas, veículos e animais nas passagens de nível com guarda e sem guarda e em outras passagens improvisadas por automobilistas, e sem sinalização, e a viagem de passageiros suspensos nas locomotivas de transportes de pessoas. Acrescem à lista de riscos sobre segurança ferroviária a tentativa de sabotagem ou roubo nos vagões de transporte de mercadorias de bens de primeira necessidade, como o açúcar, por exemplo, nas curvas ou noutras locais onde os comboios são obrigados a passar com velocidade reduzida.

Passado um ano da campanha, em jeito de avaliação, os CFM estão satisfeitos com a redução de acidentes ferroviários cuja meta é "acidente zero."

The walk, which involved CFM employees as a way of esteeming and motivating their performance in an act of social and corporate responsibility, took place from downtown and terminated at the Railway Club's football ground.

According to the Minister of Transport and Communications, Carlos Mesquita, the investments that are being implemented by the Government in all the sectors in general and in the transport and communications sector in particular, must be accompanied by strong safety measures in order to ensure their sustainability. These are investments with an impact in the national and regional economy within the framework of efforts for the construction and improvement of infrastructures in SADC.

The Minister joined CFM's initiative together with the Port and Railways workers as well as the public in general in order to manifest his commitment in the valuing and consolidation of the successes achieved in this sector which, besides its significant contribution towards the balance of payments, it also projects the image of Mozambique in progress, deeds which reflect the consolidation of the desire for a sustainable and inclusive de-

velopment in respect of which the Country is compromised, both at the domestic and global levels.

In his turn, the Chairman of the Board of CFM, Eng. Miguel Matabel stated that he was hopeful and looking forward to the maximum collaboration of the users of CFM's services, especially the passengers and residents living along the railway lines.

Among the causes which are a concern for railway safety, the following are more in evidence are the removal of the ballast, dumping of dirt and people sitting along the lines, wrong crossings by pedestrians, vehicles and animals at manned or non-manned train crossings and other improvised stoppages by vehicle drivers without signalling and passengers hanging on the trains, in addition to the list of the risks about railway safety and are the attempts to sabotage or stealing of products of primary necessity, such as sugar, at the curves or other places where the trains are forced to slow down.

As an assessment after a year of the Campaign whose target is "Accident Zero", CFM is satisfied with the reduction in railway accidents.



CFM moderniza sistema de sinalização

CFM modernises the signalling system

por/by Benjamim Chabualo

→ Com o melhoramento da capacidade de manuseamento dos portos de Moçambique e o aumento do tráfego ferroviário, os CFM iniciaram um processo de modernização dos sistemas de sinalização e controlo de tráfego ferroviário, em substituição do sistema antigo, baseado no cantonamento telefónico, por este estar no limite da sua capacidade e fortemente dependente de meios humanos. Para o efeito, em Março de 2017, os CFM introduziram, numa primeira fase, nas Linhas de Ressano Garcia (zona Sul) e Linha de Sena (zona Centro), sistemas de sinalização baseados em equipamentos embarcados que minimizam o risco de vandalização dos activos, perspectivando-se para o futuro a expansão para as outras linhas das zonas Sul, Centro e Norte. Os sistemas baseados em comunicações via satélite permitem a monitorização, em tempo real, do trânsito de comboios, observando-se, entre outros aspectos, a velocidade, as paragens e o consumo de combustível.

As tecnologias escolhidas pelos CFM são baseadas no padrão PTC (Positive Train

Control), normalizado pela AAR (American Association of Railroads), que adoptou o sistema desenvolvido pela ATW (ALL Track Warranty) e actualizado posteriormente para o STC (Safty Train Control), desenvolvido pela empresa ART (ALL RAIL Tecnology), com sede na cidade de Curitiba, capital do estado do Paraná, no Brasil.

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

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

→ With the improvement in the handling capacity of the Ports of Mozambique and the increase in the railway traffic, CFM has initiated a process for the modernisation of the signalling and railway traffic control systems in substitution of the old system, which was based on the telephonic block system since it had reached its limit in terms of capacity and the fact that it was heavily dependent on the human factor.

For the purpose, in March 2017, CFM introduced in the first stage in the Ressano Garcia Line (Southern Zone) and the Sena Line (Central Zone) signalling systems which are well protected to minimise the risks of vandalism of the assets, envisaging the future expansion of same to the other lines in the South, Centre and North. The systems which based on communications via satellite enable monitoring timeously the transit of trains and, among other things, control train speeds, stoppages and fuel consumption.

acesso a secções de bloqueio a que não esteja autorizado.

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

A médio prazo, esta solução vai permitir a modernização dos sistemas de telecomunicações, o que permitirá no futuro a implementação, em paralelo, de novos sistemas de sinalização.

Os CFM estão em processo de contactos e negociação com as administrações vizinhas, no sentido de compatibilização e uniformização destes sistemas de controlo das circulações, garantindo, assim, os mesmos níveis de segurança fora da rede da empresa.

The technologies which have been selected by CFM are based on the PTC (Positive Train Control) Standard, normalised by the AAR (American Association of Railroads), which adopted the system that was developed by the ATW (All Track Warranty) and later updated by the STC (Safety Train Control) and developed by the Company All Rail Technology (ART) with its head office in Curitiba, capital of the State of Paraná, in Brazil.

These systems have as their objective to support the management and train control activities with an emphasis on safety and the architecture of the STC system contemplates servers, operation consoles and communication processors. This facility is interlinked through the barring of the local network.

With the aid of a computer which is installed inside the locomotive (Onboard Computer – OBC), the system makes it possible to control the execution of circulation advances of trains received in the STC system. The system is an electronic

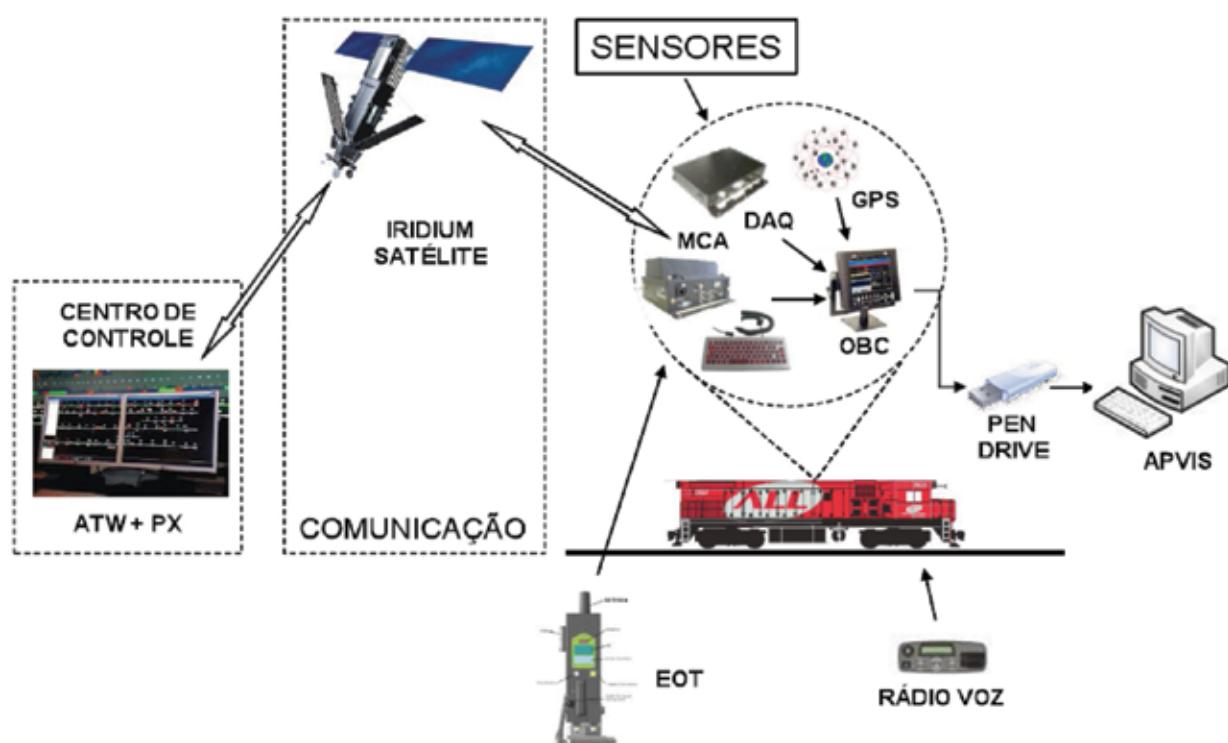
fencing, a concept of safety used in the control of the circulation of trains and is based on a virtual limit for the advance given to the train and which electronically hinders access to blockage sections to which it has not been authorised.

The STC system has a set of tools which permit centralised control, sighting On-Line, safety, automatisation and traceability.

With the implementation of these systems, CFM has initiated a new philosophy of command and circulation control from the Train Control Centre (TCC) with the potential of a remote command and control.

In the mid-term, this solution will permit the modernisation of the telecommunications systems, which will facilitate in future the implementation in parallel of new signalling systems.

CFM is in the process of contacts and negotiating with the neighbouring Railway Administrations on the harmonisation and uniformisation of these circulation control systems thus ensuring the same levels of safety beyond the Company's network.





Norte - Sul

Comboios de passageiros arrastam multidões

North - South

Passenger trains draw multitudes

por/by Horácio João e Benjamim Chabualo

A circulação de comboios de passageiros ao longo das linhas de Ressano Garcia, Goba e Limpopo a Sul, Sena e Machipanda ao Centro e Nacala ao Norte do País arrasta multidões e dinamiza as políticas ferro-portuárias do país.

→ Acompanhando os passos de desenvolvimento da Pátria Amada, as linhas que pedra-a-pedra vêm sendo reabilitadas e/ou reconstruídas a par da aquisição de novos meios circulantes e carruagens voltam a ser a principal “tábu de salvação,” com as pessoas a movimentar-se livremente, sendo que o seu apito, em cada uma das estações e apeadeiros, é motivo de imensa euforia, deixando um semblante de sorriso no rosto de todos os passageiros entre moçambicanos e estrangeiros que percorrem este imenso território.

Estas melhorias não são obra do acaso. Tra-ta-se da nova filosofia do Conselho de Ad-

ministração da empresa que entende que, apesar de o transporte de passageiros não trazer retornos, constitui uma responsabilidade social, uma vez que a empresa co-participa com 85% dos custos, cabendo os restantes 15% aos passageiros. O Governo encontra soluções nos CFM na facilitação da mobilidade das pessoas, pelo que os CFM já estão a implementar a separação do transporte de passageiros do de carga, em termos de estrutura e organização. Isso visa melhorar a organização, porque, em algum momento, o transporte de passageiros esteve em segundo plano. Precisamente para que a contribuição dos CFM seja efectiva, foram

The circulation of passenger trains along the Ressano Garcia, Goba and Limpopo Lines in the South, Sena and Machipanda in the Centre and Nacala in the North of the Country, is drawing multitudes and reinvigorating the port and railway policies of the country.

→ Accompanying the development efforts of this Beloved Motherland, the lines which are being steadily rehabilitated and/or reconstructed as well as, simultaneously, new rolling stock and carriages are being purchased, they are once again becoming the main lifeline, with people moving freely and the train whistling in

separados o transporte de passageiros do de carga. Isso permite introduzir alguma melhoria no transporte de passageiros.

Crianças dançam, adultos abraçam-se, macacos pulam, pássaros voam e florestas densas abrem-se ao som dos carris que rolam, debaixo de ar puro e fresco, do sol escaldante, enquanto os passageiros vão acenando de estação em estação sob o olhar atento dos agentes de segurança.

Circulando em horas e dias marcados, já nas confortáveis carruagens que de longe superaram a então crónica superlotação, hoje, o cenário melhorou completamente.

Pode-se movimentar à vontade, entre as carruagens da mesma classe, completamente impecáveis, iluminadas, climatizadas (com ventoinhas), entre outras condições. Como se não bastasse, escuta-se, ao som dos altifalantes, música romântica e comunicação da tripulação em caso de qualquer situação de emergência, sendo a velocidade máxima de 60 km/hora e toda a visualização da composição monitorada via satélite através do sistema instalado no comando nas estações centrais de Maputo e Beira.

Na zona Sul, os CFM ajustaram, em 2017, novos horários para a circulação de comboios de passageiros normais e urbanos, nomeadamente, Linhas de Ressano Garcia, Goba e Limpopo. Para cada uma das linhas,

each of the stations and sidings thus being the source of intense jubilation, drawing smiles to the faces of the many Mozambicans and foreigners who journey in this immense territory.

These improvements are not per chance. They reflect the new philosophy of the Company's Board of Directors which in its understanding that, despite the fact that the transportation of passengers does not render profits as such, it forms part of the Company's social responsibility since it assumes 85% of the costs while the remaining 15% is the responsibility of the passengers themselves. The Government finds solutions in CFM in the facilitation for the mobility of the people. Hence, CFM is already implementing the separation of passenger transport from the cargo in terms of the structure and organisation. This is aimed at improving the organisation because, at a certain period, passenger transport did not constitute a priority, being relegated to a secondary position. Precisely, in order to make CFM's contribution effective, the transportation of passengers has been separated from that of the cargo, thus inducing improvement in the transportation of passengers.

Children dance, adults hug one another, the monkeys jump, birds fly and dense forests open up at the sound of the rolling wheels under the pure and fresh air, the scorching sunshine while the passengers wave from station to station under the watchful eyes of the security agents.

Circulating at the appointed times and days, now in comfortable carriages which have by far overcome the chronic overloading of yesterday, today the situation has improved completely.

One can move at ease in each carriage which is, all spotlessly clean, illuminated and airconditioned (with fans), among other conditions. As if this were not enough, from the sound of the loudspeakers, one can hear romantic music and communication from the train crew as the train moves on at a maximum speed of 60 kilometres per hour while it is being monitored and visualised through a satellite system which is installed in the Command Centre of the Central Stations of Maputo and Beira.

In 2017, CFM adjusted in the Southern Zone, new timetables for the circulation of trains for passengers, both normal and urban, namely, on the Ressano Garcia, Goba and Limpopo Lines. For each



a empresa fixou horários de chegada a cada uma das estações intermédias ou apeadeiros de forma a permitir que os passageiros possam programar-se melhor nas suas viagens. A medida da Direcção dos CFM visou dar resposta à crescente procura de meios de transporte, o que origina a tendência crescente de passageiros e de longos períodos de tempo de permanência de locomotivas nas paragens. Aliás, a partir de Agosto de 2018, foi introduzida a carruagem de 2ª classe nos comboios matinais e vespertinos de Matola Gare, uma acção que tem em vista a melhoria contínua da prestação de serviços de transporte de passageiros.

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

A Norte, de Nampula a Cuamba, província do Niassa, circulam, tradicionalmente, dois comboios diários de passageiros, em sentido contrário, transportando, para além de carga diversa, passageiros em carroagens da 1ª, 2ª e 3ª classes onde os cidadãos pagam uma tarifa social comparticipada pelos CFM, relativamente baixa se comparada com a tarifa cobrada no transporte rodoviário.

Para o troço Cuamba-Lichinga, numa extensão de 262 km, com capacidade para 16,5 toneladas/eixo que custou à empresa cerca de 100 milhões de dólares norte-americanos, circula o comboio de passageiros desde a sua inauguração pelo Presidente da República, Filipe Jacinto Nyusi, no dia 3 de Março de 2016.

of the Lines, the Company has fixed the times of arrival at each of the intermediary stations or sidings so as to allow the passengers to plan their journeys accordingly. The CFM Management's exercise is aimed at satisfying the ever-growing demand for the means of transport, resulting in long delays at the stoppage points. In fact, as from August 2018, a 2nd class has been introduced in the morning and afternoon Matola Gare trains, an exercise for the continued betterment of the passenger transport services.

In the Central Zone, the passenger trains interconnect weekly the City of Beira and the Coal Town of Moatize in the Province of Tete. In another route, the train's destination is the sugar town of Marromeu connecting it to Dondo-Muanza-Inhaminga where it is considered to be the most secure transport in Lower Zambeze.

In the North, from Nampula to Cuamba, Province of Niassa, normally two passenger trains circulate in opposite directions, transporting in addition to diverse cargo, passengers in 1st, 2nd and 3rd Class carriages and the citizens pay a social fare which is subsidised by CFM and which is comparatively lower than that which is charged by the road transporters.

Regarding the Section Cuamba – Lichinga, a distance of 262 km, with the capacity of 16,5 tons/axle and which cost the Company almost US\$100 million to rehabilitate, a passenger train circulates ever since the line was inaugurated by the President of the Republic, Filipe Jacinto Nyusi on 3 March 2016.





Linha Norte – Sul: Passos preliminares para a implementação do projecto

North – South Line: Preliminary measures for the implementation of the project

→ Estão já em curso os passos preliminares, que incluem o estudo de viabilidade e o concurso público das empresas construtoras, para a obra de raiz da linha férrea que ligará Moçambique de Norte a Sul, numa extensão de 3800 quilómetros.

De acordo com o Ministro dos Transportes e Comunicações, Eng.º Carlos Mesquita, os resultados do estudo de viabilidade e das empresas que vão construir a linha férrea “espinha dorsal” de Moçambique a par da Estrada Nacional N°1 (EN1) serão conhecidos ainda neste ano.

O projecto do Corredor Norte-Sul já foi apresentado no fórum de infra-estruturas que decorreu a 8 de Junho deste ano na cidade de Tete. São necessários cerca de 20 mil milhões de dólares norte-americanos para construir a nova linha que vai ficar ligada às linhas já existentes e que estão estendidas entre o litoral e o interior.

O projecto prevê também ligações aos portos existentes e aos que estão em prepa-

→ Preliminary measures are already underway, which include a feasibility study and a public tender for construction companies regarding the construction from scratch of a rail line that will link Mozambique, from the North to the South, covering a distance of 3,800 kilometres.

According to the Minister of Transport and Communications, Eng. Carlos Mesquita, the results of the feasibility study and the companies which will construct the railway line, the “backbone” of Mozambique, in conjunction with the National Road No. 1 (EN1) will be announced during the course of this year.

The project of the North-South Corridor was presented to the public during the Infrastructures Forum which was held on 8 June 2018 in the Town of Tete. US\$20 thousand million will be needed for the construction of the new line which will connect with those which already exist and are connecting the coast with the interior.

ração para serem construídos nos próximos anos.

A construção da linha Norte-Sul está inserida nos grandes projectos do Governo em geral e dos CFM em particular, tais como a reabilitação, a construção e a ampliação dos portos e cais, a implementação de portos secos, a aquisição e reabilitação de novas carruagens e máquinas rebocadoras, entre outros investimentos. Estes projectos estão a aumentar a capacidade de operações e desempenho dos serviços ferroviários e marítimos dos portos, tais como nas operações de apoio à pilotagem, atracação e desatracação das embarcações que escalham os nossos portos, para além de contribuir, significativamente, para a balança de pagamentos do Estado e para a melhoria das condições de vida das populações nas zonas rurais e urbanas.

Para além do transporte de passageiros, os CFM estão a promover e a facilitar cada vez mais e melhor o escoamento das cargas de/e para o interior de Moçambique, assim como de/e para os Países do *hinterland* através das linhas férreas.

The project also contemplates connections with the existing ports and those that are in the planning phase and are yet to be constructed during the coming years.

The construction of the North-South Railway Line is included in the huge projects of the Government in general and of CFM in particular, such as the rehabilitation, construction and extension of the ports and quays, implementation of drydocks, acquisition and rehabilitation of carriages and tugboats, among other investments. These projects are increasing the operations capacity and the performance of the port, railways and maritime services as well as in the support operations to pilotage, berthing and unberthing of the vessels that call at the ports in addition to contributing in a significant manner towards the State's balance of payment and in the improvement of the living conditions of the populations in the urban and rural zones.

Besides passenger transport, CFM is promoting and facilitating each time the transportation of cargos from and to the interior of Mozambique as well as to and from the countries of the hinterland through the railways.





CFM Norte

Linha Moatize - Nacala-a-Velha

O novo corredor logístico de Nacala

CFM North

Moatize Line - Nacala-a-Velha

The new Nacala Logistics Corridor

por/by Horácio João

→Foi oficialmente inaugurada, no dia 12 de Maio de 2017, pelo Presidente da República, Filipe Nyusi, a nova linha férrea que liga Moatize a Nacala-a-Velha onde foi construído um novo porto multiuso para o escoamento de carvão.

Com partes construídas de raiz e outras reabilitadas pela empresa participada dos CFM, o Corredor Logístico Integrado de Nacala (CLN), criado em 2012 para o escoamento do carvão de Moatize, possui uma linha férrea (Moatize – Nacala-a-Velha) com uma extensão de 912 km. Neste projecto, os CFM aparecem em parceria com a Vale, formando a sociedade CLN (de tipo PPP – Participação Público-privada) que é a concessionária dos novos trechos deste corredor logístico.

A linha parte de Moatize, em Tete, e passa pelo país vizinho do Malawi e entra em Moçambique pela Vila de Entre-Lagos,

distrito de Lagos, província do Niassa, de onde segue percorrendo o distrito de Cuamba e passa pela província de Namputa nos distritos de Malema, Ribáue, Me-cuburi, Rapale, Nampula, Meconta e Monapo, daí derivando à esquerda a caminho do litoral até Nacala-a-Velha onde a CLN construiu um terminal portuário multiuso. Em 2016, primeiro ano de operação efectiva, a empresa exportou cerca de 6,5 milhões de toneladas de carvão mineral e a perspectiva é de atingir os 18 milhões de toneladas por ano, que é a capacidade instalada no porto, assim como para a ferrovia. Para o futuro vai depender da demanda e do preço do carvão, uma vez que se têm registado oscilações de preços deste minério no mercado internacional.

Com este projecto, Moçambique dispõe de capacidade tecnológica para o transporte de produtos por ferrovia, o que acrescenta

→On 12 May 2017, President Nyusi officially inaugurated the Railway Line that connects Moatize to Nacala-a-Velha, where a new Multi-Purpose Port has been constructed, for the transportation and shipment of coal.

With some of the sections having been constructed from scratch while others were rehabilitated, a task undertaken by the Corridor Logistics, of Nacala (CLN) of which CFM is a shareholder and which was constituted in 2012 to transport coal from Moatize, the railway line stretches from Moatize (Tete Province) to Nacala-a-Velha (Nampula Province) covering a distance of over 912 km. In this Project, CFM is a partner with Vale constituting the Company CLN, of the PPP type (Public-Private Partnership) and the Concessionaire of the new sections of this Logistics Corridor.



a cadeia de valor na produção agrícola que, para além de satisfazer a população, serve também de exportação, dadas as potencialidades de que o país dispõe.

Como participação directa nas contas do Estado, o projecto já contribuiu com 650 milhões de Meticais só no ano de 2016, e os mais de 100 contratos já rubricados, que totalizam mais de 126 milhões de dólares americanos, vão gerar taxas e contribuições para os cofres públicos. Além desta contribuição, há outro papel muito importante para o desenvolvimento local no Corredor de Nacala, porque há números da ONU que dizem que, para cada emprego directo, são gerados 27 empregos indirectos no *hinterland* na sua actuação, que vão do comércio a outras actividades da cidade. Portanto, a contribuição extrapola aquilo que a CLN e a CDN podem comparticipar para

os cofres do Estado. Assim, o corredor impulsiona bastante o desenvolvimento local em toda a sua extensão.

A empresa CLN está a fazer um estudo de viabilidade para a introdução, quer no território moçambicano quer no malawiano, de carruagens de passageiros, dependendo da demanda em cada troço.

No que se refere ao emprego, na primeira fase do projecto de construção e reabilitação, foram empregues mais de 10 mil trabalhadores ao longo de toda a via ferroviária. Actualmente, em todo o corredor que tem quatro empresas a operar, são 4 mil trabalhadores, aproximadamente, dos quais 90% são moçambicanos. Particularmente na CLN, que é a operadora responsável pelo transporte do carvão, trabalham mil e duzentos trabalhadores, sendo 40% provenientes da província de Nampula, sinal de valorização da mão-de-obra local. No tocante à equidade de género, a CLN emprega cerca de 150 trabalhadores do sexo feminino, correspondente a 14% da mão-de-obra da empresa, aos quais são garantidos todos os direitos legais, incluído a licença de maternidade.

O carvão de Moatize é muito bom no mercado internacional e 70% dele é constituído por carvão metalúrgico aplicado na produção de aço que é usado em qualquer parte do mundo, incluindo pelas famílias. Outro carvão produzido em Moatize é o térmico, que se destina à geração de energia na China, no Japão e Brasil.

A paz que se vive em Moçambique é fundamental para se desenvolver um país onde a parceria entre países é necessária, tal como é a parceria estratégica entre Moçambique e o Brasil na exploração do carvão de Moatize, tornando-se o ambiente de negócios atractivo e seguro para a captação de investimentos estrangeiros.

Quando as operações atingirem a sua plena capacidade, terão nos carris 21 carruagens por dia que irão percorrer, da mina ao porto, 70 horas.

The Railway Line originates from Moatize, in Tete, passing through neighbouring Malawi and enters into Mozambique through the border town of Entre-Lagos District of Lagos, Niassa Province , proceeds on through the District of Cuamba and enters into the Districts of the Nampula Province in the Districts of Malema, Ribáue, Mecuburi, Rapale, Nampula, Meconta and Monapo and diverting to the left towards the coast up to Nacala-a-Velha where the CLN has constructed the Multi-Purpose Port Terminal.

During the first year of its effective operation in 2016, the Company exported approximately 6.5 million tons of coal and it is envisaged that 18 million tons per annum will be achieved, being the installed port as well as the railway line capacity. In the future, this tonnage will depend on the demand and the price of coal since oscillations of the prices of this mineral in the international market have been registered. With this Project, Moçambique now has the technical capacity to convey various products by rail, which obviously increases the agricultural production value and thus, in addition to satisfying the needs of the populations, it is also appropriate for exports given the potential which the Country has in this respect.

As a direct contribution to the State Accounts, just in 2016 the Project paid 650 million Meticais, to which the more than 100 contracts which have been signed totalling more than US\$126 million, will thus generate fees and contributions for the State Coffers. In addition, the other very important role which the Project represents for local development in the Nacala Corridor, is the fact that, according to UNDP statistics, for each formal and direct job registered, 27 indirect jobs are created in the hinterland ranging from trade to other activities in the town. Hence , this extrapolates what the CLN and the CDN can offer towards the Coffers of the State. Thus, the Corridor significantly catal-

yses local development in all its extent. The Company CLN is undertaking a viability study for the introduction of passenger trains, both in the Mozambican and Malawian territories, depending on the demand in each of the sections.

With regard to employment, during the first phase of the Project which involved the construction and rehabilitation, more than 10 thousand workers were recruited throughout the Corridor. Currently, the Corridor employs approximately 4 thousand workers throughout the Corridor where four companies operating, 90% of whom are Mozambicans.

Specifically, in 1.400 workers are employed in CLN per se, 40% of whom originate from the Province of Nampula, an indication of how local labour is valued.

On the other hand, as far as gender equity is concerned, 150 female workers are employed, corresponding to 14% of the total employed, and are legally assured of all the rights to which an employee is entitled to, including maternity.

The coal from Moatize is highly appreciated in the international market and 70% consists of metallurgic coal which is crucial in the manufacture of, especially, steel while the other coal produced in Moatize is thermal coal which is used in any part of the world , such as in China, Japan and Brazil, for the generation of energy as well as by families.

The peace prevailing in Mozambique is very crucial for the development of the country where partnership with other countries is essential, such as the strategic partnership between Mozambique and Brazil in the exploitation of coal in Moatize, thus making the business environment attractive and secure and conducive for foreign investments.

When the operations reach their optimum levels, 21 coal wagons on average will be hauled every day from the mines to the port covering the distance in 70 hours.

UM CAMINHO FEITO POR TODOS NÓS



Presidente da República felicita os CFM

President of the Republic congratulates CFM

→ Na cerimónia inaugural da linha férrea Moatize – Nacala-a-Velha, o Presidente da República, Filipe Nyusi, felicitou a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) pela acertada escolha de um parceiro brasileiro “forte, com músculo empresarial e pela forma profissional de relacionamento que tem estado a permitir a viabilização do maior projecto ferroviário da África Austral”.

O Chefe de Estado moçambicano disse que este novo porto terminal de carvão que completa o porto comercial de Nacala tem o diferencial para receber navios maiores, evitando o custo elevado de transbordo. Trata-se de um projecto que materializa a aposta do Governo em desenvolver infra-estruturas para a dinamização da economia nacional e regional.

→ During the ceremony of the inauguration of the Moatize – Nacala-a-Velha Railway Line, the President of the Republic, Filipe Nyusi congratulated the Company, Mozambique Ports and Railways (CFM) for the farsighted decision of choosing a Brazilian Partner that is “strong, with a business muscle and for the professional relationship in the manner which is making it possible to execute the biggest Railway Project in Southern Africa”.

The Mozambican Head of State considered that the new Port Coal Terminal, which complements the Commercial Port of Nacala, has the characteristic of being able to receive huge vessels, thus avoiding elevated transhipment costs and that it is a Project which materialises the Government's determination to develop infrastructures for revitalising the national and regional economy.



CFM Norte com “TREM DE HORA”

Comboio anima Niassa

CFM North with “TIME TRAIN”

Train enlivens Niassa

por/by Horácio João

→ Desde o dia 16 de Junho de 2017 que a cidade de Lichinga, província de Niassa, passou a receber comboios de mercadorias saídos de Nacala-Porto, como um impulso ao desenvolvimento acelerado, sustentável e inclusivo, para o alívio da população daquela parcela nortenha do país.

Em termos de capacidade instalada para atender às necessidades do empresariado do Niassa, foram investidos seis milhões de USD para a reabilitação dos vagões para mantê-los nas 40 toneladas, e estão disponíveis 700 vagões, 200 dos quais são vedados, e os carregamentos levam 24-48 horas, dependendo do tipo de carga. A ferrovia também foi melhorada.

Apelidado de *Trem de Hora*, o comboio foi projectado para ligar, semanalmente, as cidades de Nacala-Porto e Lichinga com duas paragens nas estações das Cidades Municipais de Nampula e Cuamba e nos

cruzamentos, sempre que tal seja necessário. Parte de Nacala-Porto às 12 horas todas as segunda-feiras, chegando a Lichinga no dia seguinte.

Os preços dos comboios são diferentes e foram revistos neste ano, conforme o tipo de carga e, regra geral, sendo mais baratos do que os transportes rodoviários.

De Nampula a Cuamba circulam, tradicionalmente, dois comboios diários de passageiros, em sentido contrário, transportando, para além de carga diversa, passageiros em vagões de primeira, segunda e terceira classes onde os cidadãos pagam uma tarifa social de 365,00 MT, contra os cerca de 1000,00 MT cobrados no transporte rodoviário.

De Nacala a Lichinga são 728 km feitos em um dia e meio e de Nacala a Blantyre, no Malawi (outro destino de mercadoria), são dois dias e meio numa distância de 807 km. No que se refere à importação e exportação

→ It is since 16 June 2017 that the town of Lichinga began receiving goods trains coming from Nacala-Porto as a stimulant to accelerated, sustainable and inclusive development to the relief of the population of this Northern part of the Country. In terms of the installed capacity necessary to meet the needs of the business sector of Niassa, US\$6 million were invested for the rehabilitation of the 40 ton wagons as a result of which 700 are now available and of which 200 are covered wagons. The railway line was also rehabilitated.

Known as the Time Train, the train was right from the beginning projected to link the towns of Nacala-Port and Lichinga weekly (with two stoppages: one at Nampula and the other at Cuamba, besides those in the sidings and crossings). Departure from Nacala-Port is at midday every Monday and arrival in Lichinga on the following day.

de mercadorias, existe um posto das Alfândegas que trabalha directamente com a CDN em Nacala para atender mercadorias de transacções internacionais.

A circulação do comboio de mercadorias Nacala – Lichinga representa a exploração total desta linha onde também circula o comboio de passageiros desde a sua inauguração pelo Presidente da República, Filipe Jacinto Nyusi, no dia 03/11/2016, para o troço Cuamba - Lichinga numa extensão de 262 km, com capacidade para 16,5 toneladas/eixo, que custou à empresa cerca de 100 milhões de dólares norte-americanos. Numa província predominantemente agrícola e com as vias de acesso deficitárias e em processo de construção de estradas, o Governo local acredita que o comboio de mercadorias vai resolver grande parte dos problemas de escoamento de mercadorias e os produtos estarão a preços sustentáveis. Para o Governador da província de Niassa, Arlindo Chilundo, a circulação deste comboio está a alavancar a vida da população, na medida em que o comboio transporta mais carga do que os camiões.

A linha Nacala - Lichinga faz parte da zona de concessão que o Governo de Moçambique cedeu ao Corredor do Desenvolvimento do Norte (CDM), empresa participada dos CFM que, para além do sistema Ferroviário de Norte, integra o importante porto de Carga Geral em Nacala. A unicidade do sistema ferro-portuário do Norte é a condição *sine qua non* para o sucesso do projecto e consequente crescimento da região.

The train charges to the various destinations obviously differ. However, they were revised this year in accordance with the type of cargo and as a general rule, they are cheaper than those applied by the road transporters.

Two daily passenger trains circulate between Nampula to Cuamba in both directions transporting, in addition to the passengers, diverse cargo. The passengers travel in 1st, 2nd and 3rd Class carriages and the passengers pay a subsidised fare of 365,00 mt as opposed to the 1000,00 mt charged on the road.

Regarding the imports and exports, there is a Customs Post that directly works with the CDN in Nacala to deal with the cargo mentioned above.

The circulation of goods trains between Nacala and Lichinga signifies a complete operation of this line ever since the inauguration of the passenger train by the President of the Republic for the Section Cuamba - Lichinga, a distance of 262 km and with a capacity of 16,5 tons/axle and rehabilitated at a cost of US\$100 million to the Company.

Niassa is a Province that is predominantly agricultural and a road network that leaves a lot of desire to be improved, the local Government is of the opinion that the goods trains will, in a significant manner, resolve most of the problems connected with the distribution and transportation of products at a sustainable cost. According to the Governor, Arlindo Chilundo, the circulation of this train is already uplifting the lives of the population as the train transports far more tonnages than the road vehicles.

The Railway Line Nacala - Lichinga, forms part of the Concession Zone which the Government of Mozambique has awarded to the Northern Development Corridor (CDN), of which CFM is a shareholder and which, in addition to Northern Railway System, also integrates the important General Cargo Port of Nacala. The uniqueness of this Northern Port and Railway System is a sine qua non condition for the success of the Project and the consequent development of the Region.





CFM Sul

Transporte ferroviário de magnetite descongestiona o tráfego na EN4

CFM-South

Transport of magnetite by rail alleviates traffic jams on EN4

→Uma parceria rubricada entre a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), a Green Road e a Transnet Freight Rail (TFR), estas duas sul-africanas, está a elevar os ganhos financeiros dos CFM e a consolidar a eficiência dos comboios e da tripulação nas locomotivas de 75 vagões, para além de descongestionar a EN4 por onde circulavam camiões levando magnetite da África do Sul para o Porto de Maputo e Matola.

Ao abrigo desta parceria tripartida, um comboio dos CFM transporta, diariamente, desde o passado dia 31 de Março do ano em curso, a partir de Komati Port até ao Porto de Maputo, 75 vagões de magnetite, com um peso líquido de 60 toneladas por vagão, perfazendo 4500 toneladas por comboio.

A meta é transportar dez milhões de toneladas de magnetite por cada período de contrato renovável de três em três meses para o Porto de Maputo, um dos três portos de onde a África do Sul pretende escoar

este minério. Durante a vigência de cada período contratual, os CFM devem transportar 250 mil toneladas, totalizando pouco mais de um milhão de toneladas pelos três períodos.

O compromisso assumido pelos CFM é de efectuar a descarga da mercadoria de cada comboio em 24 horas, o que está a acontecer com sucesso numa operação que é feita com três locomotivas.

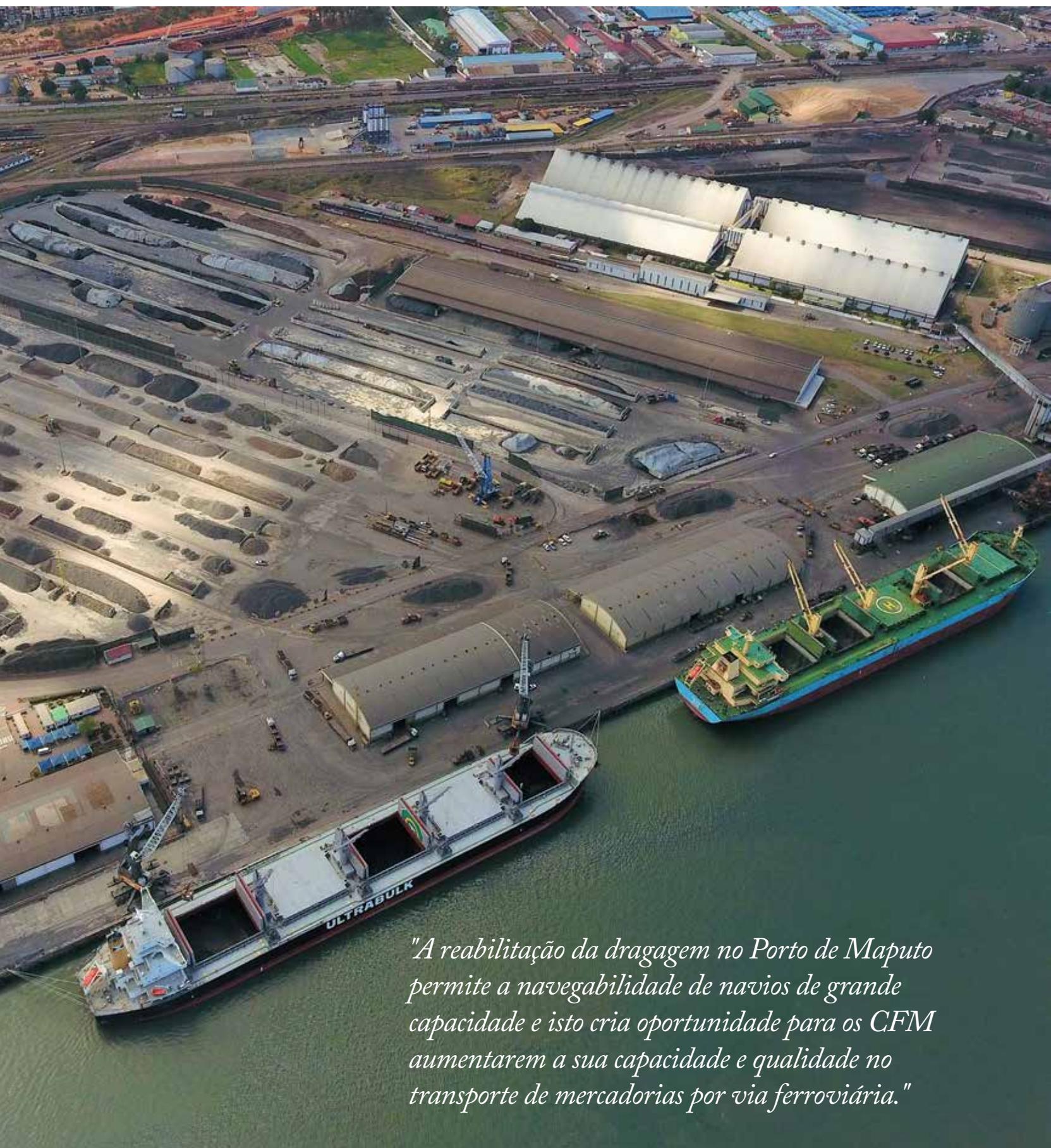
Em termos de resultados, neste ano tinha sido planificado, para esta linha de Ressano Garcia, o transporte de 5,5 milhões de toneladas de carga diversa e, com a introdução deste negócio, elevou-se para 6,5 milhões de toneladas de carga diversa.

Esta parceria aumenta ganhos financeiros para a empresa CFM, o que reforça a sua credibilidade e sustentabilidade empresarial e faz cobertura de outros défices de tráfego. Por outro lado, a empresa vai assegurar e consolidar a eficiência dos comboios e a tripulação para locomotivas de 75 vagões

→A partnership contract that has been signed by Mozambique Ports and Railways (CFM), Green Road and Transnet Freight Rail (TFR), the latter 2 being South African Companies, is increasing CFM's financial benefits, consolidating the efficiency of the 75 wagon trains and the crew as well as alleviating the traffic jams along the ever-busy National Road EN1 through which road vehicles transporting magnetite from South Africa to the Ports of Maputo and Matola have been circulating.

In terms of the Tripartite Partnership, as from 31 March ultimo, CFM's daily train will haul 75 wagons of magnetite (each wagon loaded with 60 net tons of magnetite thus totalling 4 500 tons per train) from Komatipoort to the Port of Maputo.

The target is to transport ten million tons of this mineral during each of the contractual period which is renewable quarterly



"A reabilitação da dragagem no Porto de Maputo permite a navegabilidade de navios de grande capacidade e isto cria oportunidade para os CFM aumentarem a sua capacidade e qualidade no transporte de mercadorias por via ferroviária."

porque, antes deste projecto, a maior parte dos comboios rebocava até 40 vagões. Outrossim, a operação reforça a economia de escala da empresa pelo facto de usar menos comboios e mais vagões.

Em termos monetários, os CFM cobram 28,16 Randes sul-africanos, o equivalente a 146,43MZM ao câmbio do dia, por tonelada/km, para ganhar cerca de 1,8 biliões de Randes, o que equivale a pouco mais de 9 biliões de Meticais.

Outro impacto não menos importante resultante desta parceria é a redução da quantidade de camiões que demandam, diariamente, o Porto de Maputo, transportando diversos minérios sul-africanos a granel.

Outro tipo de carga que ainda circula por via rodoviária é o ferro cromo e o minério de cromo que ainda não são transportados por via ferroviária devido à localização geográfica das suas minas, onde não existem linhas férreas dentro do território sul-africano.

A reabilitação da dragagem no Porto de Maputo, que permite a navegabilidade de navios de grande capacidade e a sua publicitação, torna apetecível aos investidores internacionais o uso deste porto, ao mesmo tempo que cria oportunidade para os CFM aumentarem a sua capacidade e qualidade no transporte de mercadorias por via ferroviária.

A recente conclusão da dragagem do canal de acesso passou de 11 para 14 metros de profundidade, permitindo o acesso àquela infra-estrutura de navios de porte até 120 mil toneladas. Iniciada no terceiro trimestre de 2015, a dragagem do canal de acesso ao Porto de Maputo custou 84,1 milhões de dólares norte-americanos e enquadra-se numa estratégia que irá permitir que o Porto atinja a meta estabelecida de manusear 40 milhões de toneladas até 2020.

Para o Governo, na pessoa do Ministro dos Transportes e Comunicações, Engº. Carlos Mesquita, a medida surge como resultado do esforço do Governo para conferir maior competitividade e eficiência do Corredor de Maputo. "O transporte de magnetite via ferroviária não só está a contribuir para o descongestionamento da Estrada Nacional nº4, mas também confere melhorias na cadeia logística em geral, se tiver em linha

to the Port of Maputo, one of three Ports which South Africa intends using for the shipment of this mineral. During the validity of each contractual period, CFM is obliged to transport 250 000 tons, totalling over one million tons in three. (Todo o ParagrafoPara ser reformulado)

CFM's commitment is to ensure that off-loading of the mineral is undertaken and completed within 24 hours after the arrival of each train, which is being successfully carried out in an operation involving three locomotives.

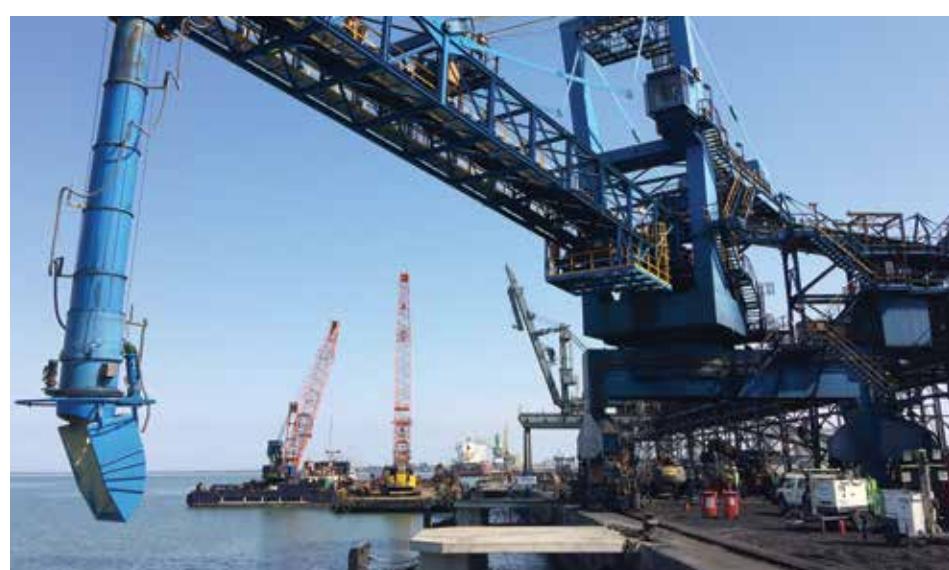
In terms of results, initially it had been planned that 5,5 million tons of diverse cargo would be conveyed over the Ressano Garcia Railway Line but now, with the introduction of this traffic, the expected tonnage will increase to 6.5 million tons. As already mentioned above, this Partnership increases CFM's financial benefits. It also consolidates the credibility of the Company as well as contributes to its business sustainability and makes up for a shortfall, if any, of other traffic movements. On the other hand, the Company is going to ensure the efficiency of train and crew operations, a significant improvement since, before this Partnership, 40 wagon trains were used and, therefore, this reinforces the economies of scale as this signifies that less trains and more

wagons are used and thus impacting on the revenue obtained per kilometre.

The other important impact of this Partnership is the reduction in the number of road vehicles calling daily at the Port of Maputo and transporting diverse bulk mineral cargo from South Africa, such as ferro-chrome due to the geographic location of the mines where there are no railway lines accessing them.

The dredging of the Port of Maputo, making the navigability of large-scale vessels into and out of the Port possible, and its divulgence attracts in a significant manner the interest of the international investors to use the Port while, at the same time, it creates an opportunity for CFM to increase its capacity and the quality of services in transporting goods through the railways.

The recent conclusion of the dredging of the Access Channel from a depth of 11 metres to 14 metres permits the access of ocean-going vessels of up 120 thousand tons to the Port. Having been initiated during the third quarter of 2015, the dredging of the access Canal to the Port of Maputo at a cost of US\$84,1 million and falls within the strategy that will allow the Port to achieve the established target of handling 40 million tons until 2020.



de conta que o modo ferroviário contribui para a redução dos custos de transporte, quando comparado com a via rodoviária que era predominantemente usada."

Para Mesquita, a introdução do comboio de magnetite deve ser vista como o resultado da visão integrada entre o sistema ferroviário e o manuseamento portuário que o Governo tem vindo a promover. "Temos estado a trabalhar para que os investimentos que estão a ser feitos no Porto de Maputo sejam acompanhados por medidas profundas de melhoria do desempenho da linha de Ressano Garcia para atender, de forma harmonizada, o crescimento da demanda, sendo a introdução deste comboio um passo importante a ser consolidado," disse o Ministro.

A reconquista das cargas tradicionalmente ferroviárias que são transportadas pelo modo rodoviário no Corredor de Maputo afigura-se de capital importância para a economia do País, quer na melhoria da mobilidade ao longo da EN4 e da segurança rodoviária, quer para contribuir para a melhoria da receita cobrada pela empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, através de uma maior utilização da linha férrea de Ressano Garcia.

According to the Minister of Transport and Communications, Carlos Mesquita, the decision results from the Government's efforts to confer more competitiveness and efficiency to the Maputo Corridor."The transportation of magnetite by rail does not only contribute towards the decongestion of the National Road N° 4 but also confers improvements in the logistics chain in general, if we take into account that the rail mode contributes towards the reduction of transport costs when compared with road transport which was predominantly used".

To Minister Mesquita, the introduction of a train for magnetite should be viewed as a result of the integrated vision regarding the railway system and port handling which the Government is always promoting. "*We have been working so that the*

investments that are being implemented in the Port of Maputo should be accompanied by profound measures for the betterment of the performance of the Ressano Garcia Line so as to meet, in a harmonised manner, the increase of the demand, with the introduction of this train being an important step to be consolidated".

The recovery of the cargos that have been traditionally the railways' and which are being transported by the road mode along the Maputo Corridor reveals itself as of being of capital importance to the Country's economy, be it in the improvement of mobility along the EN4 and road safety or as a contribution towards increase in the revenue collected by the Company Mozambique Ports and Railways through more use of the Ressano Garcia Railway Line.



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



CFM Centro

Exploração do carvão mineral em Tete: Duplicação do preço renova expectativas

CFM Centro

*Exploitation of coal in Tete:
Doubling of the price revives expectations*

por/by Horácio João

→ A recente recuperação do preço do carvão de coque de 80 para 160 e do térmico de 50 para 72 dólares norte-americanos por tonelada no mercado internacional renova as expectativas dos operadores e da comunidade, em geral, na exploração e exportação daqueles tipos de minérios ao nível da bacia sedimentar do Zambeze localizada na província central de Tete.

Esta subida de preços constitui um sinal de recuperação do pulsar da vida económica e social, numa província que entrou com maior intensidade na rota de exploração e extração do carvão mineral para os continentes asiático, europeu, americano e australiano a partir do ano de 2011, através das companhias brasileira Vale, ICVL (ex-australiana Rio Tinto), Jindal África e Minas de Moatize.

Este aumento da exportação de carvão desafia a Linha de Sena que liga a cidade por-

tuária da Beira à vila carbonífera de Moatize, incluindo o ramal Inhamitanga - Marromeu, numa extensão total de 575 km, que multiplicou, ainda este ano, a capacidade de transporte anual de 6,5 para 20 milhões de toneladas com a conclusão, no último semestre, das obras de reabilitação e ampliação executadas pelo consórcio português denominado Mota-Engil e Edivisa (do Grupo Visabeira), em cerca de 163 milhões de euros.

Refira-se que, até 2011, o preço de cada tonelada do carvão coque chegou a custar, no mercado internacional, 296 dólares e o térmico era vendido no estrangeiro, nos finais de 2015, a 121 dólares norte-americanos, cuja queda implicou necessariamente um revés nas actividades de exploração e extração com negativa réplica na redução da força de trabalho e na própria vida de 1 038 047 habitantes que vivem numa área total de 97 285 km² da província de Tete.

→ The recent recovery in the international market of the price of coke (coal) from US\$80 to US\$160 per ton and thermal coal from US\$50 to US\$72 per ton, has revived the expectations of the operators and of the community in general in the mining and exportation of these minerals in the sedimentary basin of the Zambeze, located in the Central Province of Tete.

This recovery in prices, signs of the recovery of the pulse of the economic and social life, in a Province which, from 2011, was reinvigorated with more intensity in with the mining and exportation of coal to the Asian, European, American and Australian Continents through the Companies: Brazilian Vale, ICVL (Former Australian Rio Tinto) Jindal Africa and Moatize Mines. This increase in the exportation of coal challenges the Sena Railway Line, which connects the City Port of Beira to the Coal



Town of Moatize, including the Inhamintanga-Marromeu Branch Line, extending in a distance of 575 km and which multiplied this year its annual transport capacity from 6,5 million tons to 20 million tons with the conclusion of the rehabilitation and extension works at a cost of U\$163 million undertaken by the Portuguese Consortium designated as Mota-Engil and Edivisa (of the Visabeira Group) during the last half of 2015.

It should be noted that, until 2011, the price ton of coke per ton even reached US\$296 while that of thermal coal at the end of 2015 was US\$121. The drop necessarily implied a setback to the mining operations and other associated activities, resulting in the retrenchment of the workforce and affecting the living of the 1.038.047 habitants occupying an area totalling 97.285 km² of the Province of Tete.



Linhas de Machipanda e Limpopo: Tráfego de carga duplicado

*Machipanda and Limpopo railway lines:
Cargo traffic doubled*

por/by Horácio João

→ A linha férrea de Machipanda, que liga o Porto da Beira ao Zimbabwe, e, a partir de Limpopo, o Porto de Maputo e o mesmo território vizinho, contou com a angariação de mais tráfego, acima de um milhão de toneladas do minério, de Novembro de 2017 até Dezembro do ano em curso.

Tal incremento no manuseamento da carga resulta da assinatura de um acordo de prestação de serviços com a National Raylwais Zimbabwe (NRZ) e a minadora ZIMASCO.

O entendimento rubricado pelo PCA dos CFM, Miguel Matabel, pelo director-geral da NRZ, Lamen Mukwada e pelo dirigente da ZIMASCO, John Musekiwa, já está em vigor e, essencialmente, visa transportar grandes volumes de minério de crómio e lingotes de ferro para os Portos da Beira e de Maputo.

→ The Machipanda Railway Line that links the Port of Beira with Zimbabwe and the Limpopo Railway Line between the Port Maputo and with the same neighbouring territory, count on the marketing of more traffic totalling over one million tons of minerals as from 1 November 2017 until December of the current year.

This increase in the handling of traffic is a consequence of the signing of an Agreement for the supply of services with the National Railways of Zimbabwe and the mining Company ZIMASCO which was signed by the Chairman of the CFM Board of Directors, Eng. Miguel Matavel, General Manager of NRZ, Lamen Mukwada and the Managing Director of ZIMASCO, John Musekiwa. The Agreement is already in operation and, essentially, its



Conforme foi estabelecido entre ambas as partes, deverão ser transportadas mensalmente 70 mil toneladas daquele minério de exportação, principalmente para os mercados asiático, europeu, australiano e americano.

A Linha de Limpopo, que é a maior via da zona sul do país, com 522 km, 12 estações e 19 apeadeiros, poderá assim atingir neste ano cerca de um milhão de toneladas, volume nunca antes realizado, representando maior encaixe financeiro para os CFM.

Para alcançar este desiderato, os CFM e a NRZ estão a mobilizar equipamento ferroviário para fazer face à intensa carga projectada, tais como vagões e locomotivas, aplicando avultadas somas monetárias em valores não revelados.

object is the transportation of huge volumes of chrome and ferrochrome to the Ports of Beira and Maputo.

As has been agreed among the Parties, huge volumes of these minerals must be conveyed monthly for export, especially to the Asian, European, Australian and American markets.

The Limpopo Railway Line, which is the largest in the Southern zone of the Country extending for 522 km, has 12 Stations and 19 halts, may thus achieve this year one million tons, a tonnage that has never been reached before, which represents more revenue for CFM.

In order to attain this objective, CFM and NRZ are mobilizing railway equipment to satisfy the intense and projected traffic with wagons and locomotives, investing huge sums of money . The amounts involved have not been revealed.





Porto da Beira incrementa manuseamento e moderniza sistema de controlo e segurança

The Port of Beira increases the handling of cargo and modernises the control and safety system

por/by Horácio João

→ O Porto da Beira incrementou significativamente o manuseamento da carga geral e contentorizada durante o ano passado, devido à eficiência na produtividade, tendo culminado com o regresso dos tradicionais operadores, sobretudo nas importações da Zâmbia, e do crómio e ferro-crómio do Zimbabwe.

A República da Zâmbia atingiu no ano passado um total de 20 183 contentores contra 15 417 manuseados em 2016, enquanto na carga geral superou as anteriores cifras de 196 725 toneladas para 580 844, em 2017, numa altura em que a carga contentorizada do Zimbabwe passou de 23 034 para 34 460.

→ Last year, the Port of Beira increased the handling of general cargo and containers in a significant manner, this being the result of efficiency in productivity, which has culminated in the return of traditional operators especially with regard to Zambia's imports as well as chrome and ferro-chrome from Zimbabwe.

The Republic of Zambia reached in 2017 the total of 20,183 containers compared to the 15,417 handled in 2016 while the 196,725 tons of general cargo handled during the same period 2017 increased to 580,844. Meanwhile, Zimbabwe's containerised cargo increased from 23,034 tons in 2016 to 34,460.



Na globalidade, o Porto da Beira manuseou no ano passado 218 876 contentores dos 201 519 previstos, contra os 197 183 realizados em 2016, destacando-se, em 2017, 124 562 contentores de Moçambique, 39 460 do Zimbabwe, 34 158 do Malawi, 20 183 da Zâmbia, 505 da República Democrática do Congo e oito do Botswana.

No Terminal de Carga Geral, o mesmo recinto bateu o recorde de 5 226 459 toneladas de uma meta fixada em 4 826 500 toneladas contra os 4 724 289 de 2016. Do volume total manuseado no ano passado, 2 649 813 toneladas foram de carga diversa e 2 576 646 toneladas de carvão, sendo que Moçambique voltou a ocupar o primeiro lugar com 3 628 397 toneladas, seguido do Zimbabwe com 626 079, o Malawi atingiu 387 145, a Zâmbia 580 844 e R.D. Congo situou-se em último lugar com 3994 toneladas.

Todos os operadores do Porto da Beira são certificados internacionalmente e o seu recinto conhece múltiplos investimentos na expansão, modernização e em recursos humanos com vista a ombrear-se ao nível dos países da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral, sobretudo daqueles

sem acesso directo ao mar na importação e exportação das suas mercadorias.

No que se refere ao tráfego de navios, aquele complexo registou, no ano passado, o movimento de 479 embarcações contra 486 de 2016, esperando-se ainda este ano a sua duplicação, principalmente depois da dragagem de emergência do canal de acesso que decorre desde Novembro passado com um prazo de seis meses, envolvendo a firma holandesa Van Oord e subcontratada EMODRAGA, num projecto orçado em 25 milhões de Euros. No que se refere à modernização, a partir do presente ano o Porto da Beira passa a utilizar um sistema informatizado de gestão da carga para permitir que os transportadores possam registar as suas entradas no terminal com a devida antecedência, através da Internet, melhorando o controlo e aumentando a eficiência.

No prosseguimento de novos investimentos, aquele recinto ainda vai instalar, no presente ano, novos sistemas de identificação e registo automático dos camiões e contentores que entram no terminal.

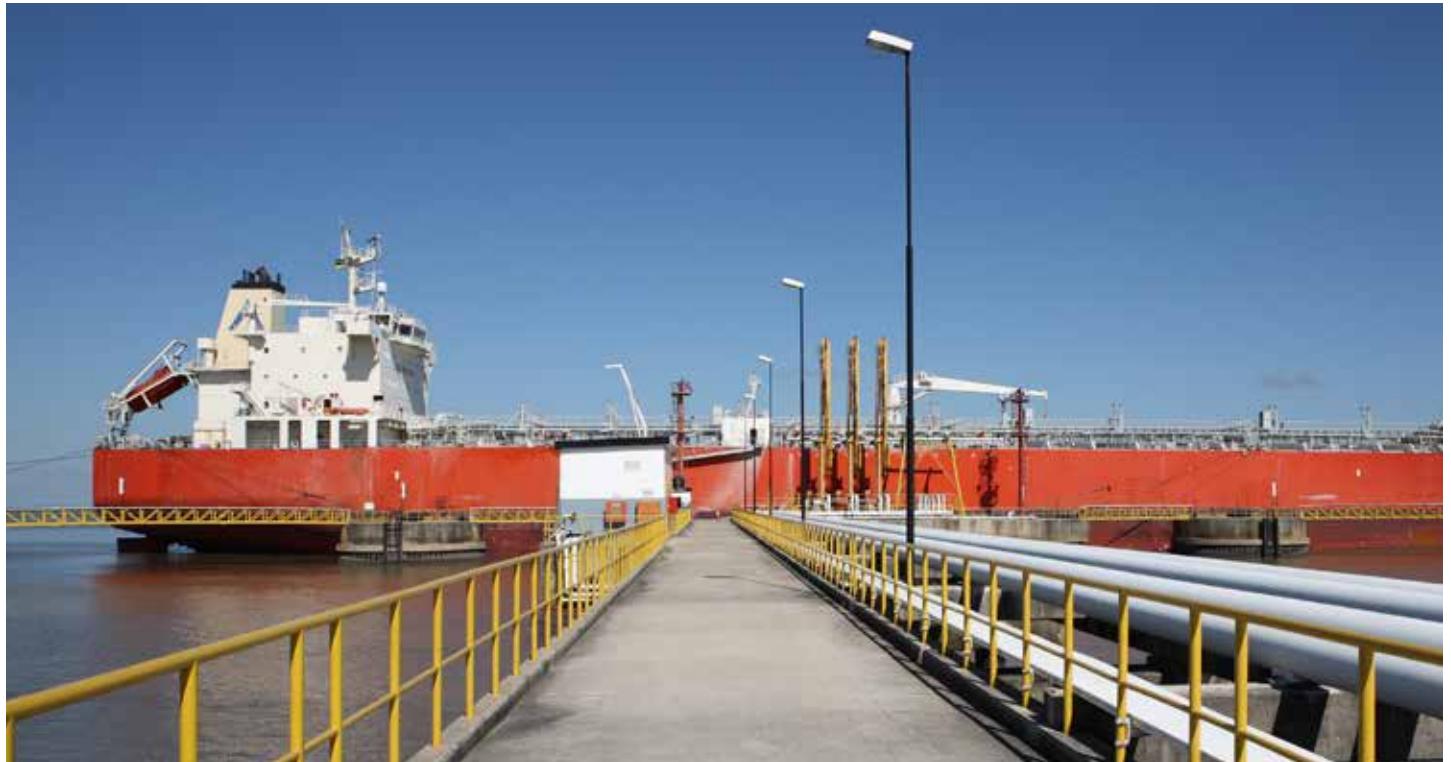
Tudo isto surge depois da implementação, em 2016, do sistema informatizado de gestão de contentores mais moderno do mundo, denominado Navis N4. Esta plataforma informática é avaliada pelos respectivos gestores como tendo resultado em melhorias significativas na produtividade do Terminal de Contentores.

Globally, in 2017, the Port of Beira handled 218,876 containers (compared to the 201,519 projected) and the 197,183 handled in 2016, these in 2017 being: 124,562 for Mozambique, 39,460 for Zimbabwe, 34,158 for Malawi, 20,183 for Zambia, 505 for the Democratic Republic of Congo and 8 for Botswana.

In the General Cargo Terminal, a record was set with 5,226,459 tons having been reached as compared to the targeted 4,826,500 tons and the 4,724,289 actually handled in 2016. Of the total volume handled during last year, 2,649,813 tons were diverse cargo, 2,576,646 tons were coal and with Mozambique occupying the first position with 3,628,397 tons, followed by Zimbabwe with 626,079 tons, Malawi reached 387,145 tons, while Zambia reached 580,844 tons and the D.R. Congo occupied the last position with 3,994 tons. All the operations(???) in the Port of Beira are internationally certified. The area is adequately provided with multiple investments for its expansion and modernisation and has the appropriate qualified human resources, thus enabling it to maintain a leadership role at the level of the countries of the Southern Africa Development Community, especially those which do not have direct access to the sea for their imports and exports.

With regard to the movement of vessels, this complex registered during 2017 a total of 479 vessels compared to the 486 of 2016, with the expectation that this number will be doubled during the current year, especially following the dredging of the access channel, presently underway since November last and expected to last for 6 months. The Dutch company Van Oord and the sub-contractor EMODRAGA





O intenso movimento diário de 700 camiões, aproximadamente, desafia o Porto da Beira que conta com uma área reservada para 400 mil contentores por ano, a aumentar a produtividade, capacidade e segurança das operações de mercadorias dos tradicionais utilizadores como o Zimbabwe, a Zâmbia, o Malawi e a R.D. Congo. O Terminal de Contentores do Porto da Beira foi construído em 1992 com uma capacidade para manuseamento de cem mil contentores por ano, mas, volvidos 25 anos, manuseia volumes superiores a 200 mil contentores por ano.

A dragagem de emergência do canal de acesso ao Porto da Beira por uma empresa holandesa denominada Van Oord, estimada em 65 milhões de euros até Abril próximo, irá permitir que navios de grande calado com 60 mil toneladas de arqueação bruta, vulgo PANAMAX, voltem a escalar aquele complexo, contra os actuais de 30 mil toneladas. Além disso, a reabilitação e ampliação da EN6, que liga o Porto da Beira à vila fronteiriça de Machipanda com o vizinho Zimbabwe, numa extensão total de 288 km, irá permitir, cada vez mais, maior escoamento do volume de cargas.

are involved in the project that is estimated at Euros 25 million.

As far as its modernisation is concerned, the Port will, from this year onwards, use a computerised cargo management system to enable the transporters to duly register in advance their entry into and exit from the Terminal through the Internet, hence improving control and increasing efficiency.

Still on the implementation of new investments, the Port will also install during this year new automatic identification and registration systems for all vehicles and containers that enter into and leave the Terminal.

All these efforts result from the implementation in 2016 of the world's most modern container computerised management information system, the NAVIS N4. This computerised programme has been positively evaluated by its respective managerial users as having ushered in significant improvements in the productivity of the Container Terminal.

The intense daily movement of approxi-

mately 700 vehicles is placing a challenge on the Port of Beira, which has an area reserved for 400,000 containers per annum, to further increase productivity, the capacity and safety of the goods of the traditional users, such as those from Zimbabwe, Zambia, Malawi and the D.R Congo. The Container Terminal of the Port of Beira was constructed in 1992 with a capacity to handle 100,000 containers per annum. Now, after 25 years, it is handling amounts that are well beyond 200,000 containers per annum.

The emergency dredging of the Access Channel to the Port of Beira will enable deep sea-draught vessels with a gross tonnage of 60,000 tons, commonly known as PANAMAX, as opposed to the current 30,000 tons, to once again, call at this Port. Further, the rehabilitation and expansion of the National Road 6 (EN6) connecting the Port of Beira to the Border Town of Machipanda and from there to neighbouring Zimbabwe at a distance of 288 Km, will further increase the transportation capacity of higher volumes of cargo.



O Porto de Quelimane: Desafios de um porto secundário

*The Port of Quelimane:
Challenges facing a Secondary Port*

por/by António Sopa

→ O rio Zambeze foi, desde tempos remotos, a porta de entrada para o interior do continente. Por ele se escoavam as maiores riquezas dos “Rios de Sena”, como o marfim, o ouro e os escravos e, mais recentemente, a partir do século XIX, as oleaginosas, o álcool e o açúcar.

Durante séculos, o porto de Quelimane, localizado no rio dos Bons Sinais e distante da costa, foi o porto natural de toda a vasta Zambézia, já que garantia a continuidade da navegação até Tete, através da sua ligação com o Zambeze. No final do século XIX, o Cuacua – canal que garantia esta ligação – estava já completamente assoreado, tornando-se intransitável.

A história recente do porto iniciou-se no último quartel do século XIX, com a criação da “Companhia Geral da Zambézia”,

tendo-lhe sido imposta a construção de um caminho de ferro, que nunca chegou a ser concretizado. Ainda assim, nos finais daquele século, o porto era considerado um dos melhores da costa moçambicana, pelas suas numerosas referências, de que se destacam as Pontas de Olinda e Tangalane, permitindo que a navegação decorresse com segurança. Ainda neste capítulo, viria a ser concluída em Abril de 1906 a balizagem da barra e do rio permitindo a entrada no porto durante a noite.

Na época, frequentavam regularmente o porto os pequenos vapores ingleses “Induna” e “Matabele” da “Aberdeen Line”, que iam até Quelimane, voltando pelo Chinde, descendo pela costa até à Beira. Aportavam também os pequenos navios alemães idos de Lourenço Marques, esca-

→ Since long ago, the Zambeze River has always been an entry point to the interior of the Continent. The riches of the “Sena River”, such as ivory, gold, slaves and, as more recently as from the 19th Century, oleaginous, alcohol and sugar were conveyed through it.

For many centuries, the Port of Quelimane which is located along the Bons Sinais River and the distant coast, was the natural Port for the vast Zambézia since it guaranteed the continuity of navigation up to Tete through its connection with the Zambeze River. By the end of the 19th Century, the Cuacua – the Channel that secured this connection – was completely silted, becoming unnavigable.

The recent history of this Port began during the last quarter of the 19th Century with

lando Inhambane e a Beira, a caminho da Ilha de Moçambique. Faziam ainda escala naquele porto o vapor alemão "Peters", de 600 toneladas, que ligava os grandes paquetes alemães vindos da Europa a Quelimane, fazendo transbordo na Beira. Finalmente, existia ainda um pequeno vapor português, o "Lusitânia", que, na sua navegação irregular, ligava Lourenço Marques a Quelimane, percorrendo Inhambane, Beira e o Chinde.

A construção da ponte-cais de Quelimane

A criação da "Comissão de Melhoramentos", em 1 de Maio de 1908, iniciou um novo ciclo na história do porto, já que o mesmo era encarado como a testa dum projectado caminho-de-ferro, denominado "Transzambeziano português", que deveria ligar a Niassalândia a Quelimane. A I Guerra Mundial veio impedir a sua concretização, não só pelas dificuldades materiais como ainda por se ter concretizado uma ligação ferroviária entre a Beira e a Niassalândia.

Só em 1922 a Comissão apresentou ao Governo a necessidade de construção da ponte-cais, tendo elaborado também um estudo sobre a viabilidade da sua construção.

Mas o assunto sofreu demoras e não veio a concretizar-se. Na década de 40, veio a elaborar-se um novo projecto de uma ponte-cais que permitisse a atracação de navios de até 4000 toneladas. O ante-projecto, de autoria do eng.º Reis Faria, foi apresentado em 1942, mas, devido aos constrangimentos provocados pela II Guerra Mundial, só em Maio de 1946 foi levado a efeito o concurso para a execução da obra.

Tendo o concurso ficado deserto, foi aberto, no mesmo ano, novo concurso, participando unicamente a firma "Christiani & Nielsen (SA) Pty, Ltd.", tendo-se celebrado um contrato com aquela empresa em Dezembro de 1947, ficando a mesma encarregada da elaboração dum novo projecto.

Tendo o estudo sido aprovado, foi adjudicada a construção da empreitada em 20 de Maio de 1950, pelo valor de 15 735

the constitution of the "Companhia Geral da Zambézia", which was obliged to construct a railway. However, this was never done. Even then, towards the end of the Century, the Port was still being considered as one of the best in the Mozambican coast due to its various points of reference, mainly the Pontas de Olinda and Tangalane, which ensured that navigation was secure. Still within this context, the beaconing of the bar and the River to permit vessels to call at the Port during the night, was completed in April 1906.

During that period, the small English steamers "Induna" and "Matabele" of the "Aberdeen Line", regularly called at the Port and would go as far as Quelimane returning via Chinde and down the coast to Beira. Likewise, the small German vessels sailing from Lourenço Marques and stopping at Inhambane and Beira on their way to the Mozambique Island would call at the Port and so did the 600 ton German steamer "Peters", which connected the huge German liners from Europe to Quelimane after which they would do transhipment in Beira. Finally, there also used to be the Portuguese steamer, the "Lusitania" which, in its irregular navigation, linked Lourenço Marques and Quelimane, calling at Inhambane, Beira and Chinde.

The Construction of the Wharf of Quelimane

The constitution of the "Improvements Commission" on 1 May 1908 inaugurated a new cycle in the Port's history since it was already being considered as the forerunner of the planned railway to be designated as the "Transzambeziano português", which would connect Nyasaland to Quelimane. Nonetheless, the 1st World War prevented the materialisation of this project in addition to lack of material conditions as well as the successful completion of the construction of the Railway Line linking Beira to Nyasaland. It was only in 1922 that the Commission submitted to the Government the need for the construction of a wharf, having also elaborated a study regarding the feasibility of the project. However, the matter suffered delays and was never implemented. During the 40's, a new project on the wharf that would permit the anchorage of vessels of up to 4.000 tons was elaborated. The draft of the project, authored by Eng. Reis Faria, was submitted in 1942 but because of the constraints provoked by the 2nd World War, it was only in May 1946 that a Tender was advertised for the implementation of the project.



654\$41, devendo a mesma estar concluída num prazo de 30 meses.

Os trabalhos iniciaram-se em Julho de 1950, tendo-se procedido à sua inauguração em 3 de Novembro de 1953, com a presença do Governador-Geral de Moçambique, comandante Gabriel Teixeira.

A ponte-cais inaugurada localizava-se a montante da cidade de Quelimane, fronteira à futura zona industrial de Quelimane, como estava previsto no plano de urbanização da povoação. Era em betão armado, formada essencialmente por um tabuleiro vigado assente sobre estacaria, medindo 120x15m, que se desenvolvia paralelamente à margem e à qual se acedia por um viaduto em curva circular de raio de 150 m. A ponte assentava sobre 519 estacas de betão armado, com comprimentos variáveis entre 18 e 24 m. Esta ponte era servida por uma linha férrea, conduzindo os vagões até junto dos navios, e tudo es-

tava disposto para que pudesse ser apetrechada com dois guindastes.

Um novo ciclo na vida do porto viria a ocorrer com a ampliação e prolongamento da ponte-cais. A questão começou a ser discutida em 1959, tendo sido adjudicada a sua execução à Construtora do Tâmega, pelo valor de 41 278 060\$00, devendo a mesma estar terminada em finais de 1964. Devido a problemas técnicos que vieram a ocorrer durante a sua construção, a obra viria a ser interrompida, tendo sido finalizada pelos Caminhos de Ferro de Moçambique em 1971.

Esta ampliação compreendeu, essencialmente, o alargamento de 5,45 m da ponte-cais existente e de 6,45 m na parte correspondente ao troço de ligação; construção de dois duques d'alba; aterro e respectivas retenções marginais, da parte posterior da ponte-cais existente e, finalmente, o prolongamento de 90 mts da ponte-cais existente.

Características técnicas da ponte-cais de Quelimane

Localização	Na faixa marginal do Rio dos Bons Sinais, a montante da cidade.
Área	Consiste num cais com 5 ha de terreno. À sua rectaguarda existem armazéns, estradas e um desvio de linha férrea.
Ponte-cais	Tem uma superfície com 210 m de comprimento e cerca de 20 m de largura. Tem dois carris de linha férrea em superfície sólida, bem como 3 carris para os guindastes do cais. Profundidade de cerca de 3,5 m.
Capacidade de manuseamento anual	650.000 toneladas
Área de Armazenamento	5.417m ²









There were no offers for the Tender and again the Tender was advertised during that year. This time, only one offer was received from the Company "Christiani & Nielsen (SA) Pty, Ltd." and a contract was signed with the Company in December 1947, with same being entrusted with the task of elaborating a new project.

After the approval of the study, the Company won and was awarded with the construction of the contract job on 20 May 1950 estimated at 15.735.654\$41, to be concluded within the period of 30 months. The works were initiated in July 1950 and terminated with its inauguration on 3 November 1953 in the presence of the Governor-General of Mozambique, Commander Gabriel Texeira.

The new wharf was located upstream from the town of Quelimane, bordering the future industrial zone of the town, as had been envisaged in the then town-planning. It was in reinforced concrete, essentially composed of a girder platform affixed on props, measuring 120x15 m and which extended in parallel to the margin and to which gave access through a via-

duct in a 150m radius circular curve. The bridge was affixed on 519 reinforced concrete props and whose length varied from 18 to 24m. This wharf was served by a rail line that facilitated the wagons to approach the vessels and all was ready for the wharf to be equipped with two cranes. A new cycle in the Port's existence was to occur with the expansion and extension of the wharf. The issue began to be discussed in 1959 and the Tender for its execution was awarded to the Company Construtora do Tâmega in the amount of 41.278.060\$00, expected to be concluded towards the end of 1964. However, due to technical problems experienced during the course of the construction, the works were interrupted and only to be finalised by the Railways of Mozambique in 1971. This extension essentially consisted in the widening of the existing 5,45m wharf and 6,45m on the part corresponding to the section of the quay link; the construction of two fender piles; embankment and the respective marginal retention, from the posterior part of the existing wharf and finally the extension by 90m of the existing wharf.

Technical characteristics of the Quelimane Wharf

Location	Marginal strip of the <i>Bons Sinais</i> River, upstream from the City of Quelimane
Area	Consists of one wharf with 5 ha. of land. Behind, there are sheds, roads and a rail siding.
Wharf	Has a surface area of 210 metres long and 20 metres wide. Has a two-rail track on solid ground as well as a 3 rail track for the cranes. Depth of about 3.5 metres.
Annual Handling Capacity	650.000 tons
Storage Area	5.417m ²

O porto de Quelimane viria a sofrer importantes obras de reabilitação na década de 2000, num valor estimado em 14 milhões de dólares americanos, financiadas pela Cooperação Alemã (KFW).

Iniciadas em 2006, sob a responsabilidade da firma CMC-África Austral, os trabalhos consistiram na reabilitação da infra e super-estrutura do cais, tabuleiro, pavimentos, armazéns, escritórios e vedação do perímetro do porto, dos sistemas de drenagem, abastecimento de água e electricidade, bem como a aquisição de uma grua móvel com a capacidade de 25 toneladas, tendo as obras terminado no ano seguinte.

Dragagens no porto de Quelimane

O acesso ao porto foi feito, pelo menos a partir do século XIX, no meio de dificuldades.

A situação viria a agravar-se, subitamente, em Junho de 1965, quando à entrada da barra se formou um banco de areia, reduzindo para cinco pés os fundos anteriores, situados então em nove pés, impedindo a entrada de qualquer navio oceânico e comprometendo até a entrada dos pequenos navios de cabotagem, obrigando-os a aguardar, à entrada da barra, a maré mais favorável para o seu acesso ao porto. A situação continuaria a agravar-se no ano seguinte, com a deslocação de um banco de areia dentro da foz do rio. Assim, a “passagem dos Flamingos”, situada na ponta sueste da Ilha dos Cavalos Marinhos, utilizada há séculos, ficou praticamente fechada.

A grave situação criada por este assoreamento obrigou a que se deslocasse para ali a draga “Comandante Herz”. Esta draga permaneceu naquele porto cerca de seis meses, tendo procedido a dragagens no rio, em frente à ponte-cais, e ainda no canal central, para obrigar a corrente a circular no seu verdadeiro canal, tendo-se procurado ainda o seu fortalecimento com a obstrução e encerramento dos canais secundários. Nestes trabalhos, foram arrancados ao fundo do rio um montante de 521 000

m³ de dragados, correspondendo ao peso aproximado de 800 000 toneladas. Mas, no que respeitava ao assoreamento da barra, esta mostrou-se inviável, “não só devido às pequenas profundidades existentes, que impediriam o trabalho contínuo de uma draga, como ao facto de o banco se encontrar em plena evolução, e poder desfazer, de um dia para o outro, todo o trabalho que ali se viesse a realizar.” Assim, a solução encontrada passou por alterar o enfiamento da barra, ficando esta notavelmente mais curta e com melhor orientação em relação à ondulação predominante.

No seguimento destes trabalhos, uma nova draga chegaria a Quelimane em Dezembro de 1966, para ali permanecer, efectuando contínuos trabalhos de dragagem, de acordo com as necessidades do momento. A questão que importava resolver tinha que ver com o pagamento destes trabalhos, já que se vivia um período de grande austeridade administrativa. A resposta encontrada era de a Zambézia pagar esta despesa, tendo a Associação de Fomento realizado um estudo a fim de determinar, através dos valores das importações e exportações feitas pelo porto, a criação dum nova taxa. Mas a proposta gerou polémica, já que o comércio local passava também por grandes dificuldades, devido às cotações de produtos básicos de exportação, como o chá, o sisal e a copra, terem baixado no mercado mundial.

Finalmente, os estudos e os levantamentos hidrográficos efectuados levaram à conclusão de que a abertura dum nova barra por meio de dragagens directas era impraticável. O problema só podia ser eficazmente resolvido pela construção de molhes ou quebra-mares na Ponta Olinda e na Ponta Tangalane, destinados a reduzir e proteger a embocadura do rio, obrigando à concentração das correntes de vazante que permitissem um aprofundamento e conservação natural dos fundos. O custo destas obras estava estimado numa centena de milhares de contos.









The Port of Quelimane would later undergo important rehabilitation works during the decade of 2000, amounting to US\$14 million and financed by the KWF (German Cooperation).

The works began in 2006 under the responsibility of the Company CMC-África Austral. They consisted in the rehabilitation of the infra- and superstructures of the wharf, platform, pavements, sheds, offices, fencing of the perimeter of the Port, drainage system, water and electricity supply as well as the acquisition of a mobile crane with a 25 ton capacity mobile crane. The works terminated on the following year.

Dredgings in the Port of Quelimane

Access to the Port has, at least as from the XIX Century, been a difficult exercise, with the situation suddenly becoming worse in June 1965 when a sandbank formed at the entry of the bar reducing the depths from the then nine feet to five feet thus impeding the entry of ocean-going vessels and even placing at risk smaller coastal vessels which had to stop at the bar entrance and wait for a more favourable tide for them to approach the Port. This situation continued to worsen the following year when a sandbank shifted to the river's mouth. Thus, the "Flamingos' Passage", situated at the southeast of the Cavalos Island and was used for many centuries, was practically closed.

The grave situation created as a result of this silting occasioned the arrival of the dredger "Comandante Herz" which remained at the Port for approximately for six months, dredging the river, in front of the wharf as well as the central channel in order to force the current to circulate in its original channel and having to reinforce the latter by obstructing and closing the secondary channels. During this exercise, 521.000m³ of silt, corresponding to approximately 800.000 tons, was dredged from the depths of the river. But, in relation with the silting of the bar, it proved to

be unfeasible "not only because of the existing shallowness which would not allow a continuous dredging but also the fact that the bank was in evolution and could at any stage undo all the work yet to be undertaken". Thus, the solution found was to alter the bar's structure by shortening it to have a better orientation in relation with the predominant swell.

In proceeding with these works, a new dredger arrived in Quelimane in December 1966, where it remained and did the dredging as and whenever it was necessary. The main issue to be resolved was related with the payment of these services since it was during the period of a severe administrative austerity.

The solution encountered was that Zambézia was to pay the expense with the "Associação de Fomento" having realized a study to determine the introduction of a new fee through the calculation of the value of the imports and exports passing through the Port. However, the proposal generated a lot of controversy since the local commerce sector was also experiencing serious difficulties due to the prices of basic export products, such as tea, sisal, copra, etc. had fallen drastically in the world market.

Finally, the studies and the hydrographic surveys undertaken led to the conclusion that the opening of a new bar through direct dredging was impracticable and that the problem could efficiently be resolved by the construction of breakwaters at Ponta Olinda and Ponta Tangalane to reduce and protect the mouth of the river, thus forcing the concentration of the low-tide currents which would permit the deepening and natural conservation of the depths. The cost of these was estimated at a hundred thousands of contos.

During the 80's, the situation once again began to assume another grave dimension, threatening to obstruct the entry of small-scale vessels which used to call at that Port. The silting was now extending along the wharf and the manouvrering basin thus endangering navigation security.

Na década de 1980 a situação viria novamente a assumir contornos de extrema gravidade, ameaçando impedir o porto de aceitar navios de tamanho pequeno que o escalavam na altura. O assoreamento estendia-se também ao longo do cais acostável e na bacia de manobras, não garantindo segurança à navegação. Em 1986 iniciou-se um novo programa de dragagens que deveria ter terminado no prazo de um ano. Porém, este programa ficou incompleto e a draga que estava baseada em Quelimane foi enviada para outro local.

Dragagens de manutenção viriam a ser efectuadas no porto de Quelimane em 2010, realizadas pela draga "Alcântara Santos", com custos orçados em 65 milhões de meticais.

As últimas dragagens que se efectuaram naquele porto ocorrem em 2015, visando remover cerca de 300 000 m³ de sedimentos. Nestes trabalhos participaram as dragas "Macuti", "Aruângua" e "Alcântara Santos", e ainda duas draguetas, denominadas "Tembe" e "Lúrio". Os trabalhos foram financiados pela empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), com a participação da Cornelde de Moçambique.

A new dredging programme was initiated in 1986 which would terminate within a period of one year. However, this programme was interrupted and the dredger that was based in Quelimane was transferred to somewhere else.

Maintenance dredgings were later realised in the Port of Quelimane in 2010 by the dredger "Alcântara Santos" at an estimated cost of 65 million Meticais.

The most recent dredges in the Port were undertaken in 2015 with the aim of removing approximately 300.000m³ of silt and involved the dredgers "Macuti" "Aruângua" and as well as 2 smaller ones, namely "Tembe" and "Lúrio". The works were financed by CFM with the participation of Cornelde de Moçambique.





Um novo porto: Um porto na Baía das Gazelas

As dificuldades de acesso ao porto de Quelimane levaram a que, desde a primeira década do século passado, se procurassem alternativas ao mesmo.

O local mais provável localiza-se a cerca de doze quilómetros da cidade de Quelimane, na Baía das Gazelas, onde existe um canal, na sua margem esquerda, de profundidade invariável. Nesse local, a profundidade mínima, nas marés baixas, é de 32 pés e a máxima de 46 pés. Segundo os estudos feitos, o local é muito abrigado, pois uns bancos que ali existem, juntamente com a margem direita do rio, resguardam-no inteiramente dos vendavais do sudeste.

Sempre que se agravam os problemas decorrentes do assoreamento dos canais de acesso e do fundeadouro de Quelimane, vem ao de cima o projectado porto da Baía das Gazelas. Assim aconteceu na década de 60, quando o assoreamento da barra tornou

quase inviável o acesso ao porto e, mais recentemente, já na década de 1990, os estudos feitos por duas empresas alemãs não foram substancialmente diferentes dos que tinham já sido realizados anteriormente.

Mais recentemente, na década de 70, com a perspectiva de regularização do rio Zambeze, com a construção da barragem de Cahora-Bassa, completada, posteriormente, com a construção de mais duas barragens, pensou-se na construção dum porto na barra do Cuama, um dos braços do rio junto à foz.

O Laboratório Nacional de Engenharia Civil, em Lisboa, chegou a construir um modelo grande (à escala horizontal de 1|1000 e à escala vertical de 1|100) do vale do Zambeze, desde Marromeu até ao delta, para estudo principal das condições de construção do porto.

A New Port: A Port in the Gazelas Bay

The difficulties related with the access to the Port of Quelimane has led, since the first decade of the last century, to a search for an alternative Port to the existing one. The most probable place is located approximately twelve kilometres from the City of Quelimane, at the Gazelas Bay where, on the left margin, there is a channel whose depth is invariable. Here, the minimum depth at low tide is 32 feet while the maximum is 46 feet. According to some studies already undertaken, the place is very much insulated while some of the existing banks together with the right margin of the river entirely protect it from the south-east windstorms. Everytime the problems resulting from the silting of the access channels and the Quelimane anchorage worsen, the importance of the projected Port of the Gazelas Bay becomes more apparent. This was the case during the 60's when the silting of the bar almost made it almost impossi-

ble to access the Port and, more recently, during the 90's, studies were undertaken by two German companies whose conclusions did not substantially differ from those that had been published before.

More recently, during the 70's, with the prospect regarding the regularisation of the Zambezi River with the construction of the Cahora-Bassa having been completed as well as, later with the construction of 2 more dams with the construction of 2 more dams, the intention of constructing a port on the Cuama Bar, one of the river's tributaries at the firth became more pronounced, was raised.

The National Civil Engineering Laboratory in Lisbon even went as far as to construct a big model (at the scale of 1/1000 and at the vertical scale of 1/100) of the Zambeze Valley, from Marromeu up to the delta, for a principal study of the conditions for the construction of the Port.



Responsabilidade Social

Crianças celebram profissão dos pais ferroviários

Social Responsibility

Children celebrate their parents' Port and Railway professions

por/by Benjamim Chabualo

→ Centenas de crianças, filhos dos trabalhadores da empresa, participaram, durante o mês de Junho de 2017 e 2018, em diversas actividades programadas pelos CFM em comemoração do seu mês. O momento mais alto foi marcado por um passeio de comboio de ida e volta, da Estação Central na Cidade de Maputo até um ponto marcado, tendo sido a Matola Gare, em 2017 e a Machava Central em 2018, na Província de Maputo, com a atribuição de prémios aos vencedores dos concursos infantis que decorreram à escala nacional com o lema “**Eu gosto da profissão do meu pai/mãe.**” Durante este passeio, centenas de petizes divertem-se animadas e têm tido a oportunidade de manter um contacto directo com os membros do Conselho de Administração e com o próprio PCA dos CFM, Engº. Miguel Matabel.

→ Hundreds of children participated in June 2017 and June 2018 in various activities organised by CFM in celebration of their month and whose highlight was their trip by train from the Maputo Central Station to the Matola Gare (2017) and Central Machava (in 2018) both in the Province of Maputo, and vice versa. Thereafter, there followed the awarding of prizes to the winners of a children's nation-wide competition that had as its theme: “**I love my Mother/Father's Profession.**”

During the trip, the more than one hundred toddlers enjoyed themselves and had the opportunity to be in direct contact with the Members of the CFM Board of Directors as well as the Chairman, Eng. Miguel Matabel, himself.



Entre os meses de Maio e Junho decorre, à escala nacional, um concurso de Desenho/Pintura ou Escrita (poesia), versando temas ferro-portuário, e destinado aos filhos e netos dos trabalhadores dos CFM, um acto que se entendeu também como homenagem aos trabalhadores por ocasião do Dia Internacional dos Trabalhadores. A iniciativa, que abrange crianças com idades compreendidas entre os 7 e os 12 anos, filhos de funcionários dos CFM em todo o país, pretende motivar e valorizar as profissões do trabalhador ferro-portuário, bem como despertar vocações profissionais das crianças de tenra idade no campo ferro-portuário. Constitui ainda um acto de cidadania e de promoção de auto-estima nas crianças e nos adultos pelo que fazem para o desenvolvimento do seu país.

A direcção dos CFM manifesta a sua satisfação pelo grau de envolvimento, alegria e entusiasmo manifestados pelas crianças dos trabalhadores dos CFM durante as actividades que decorrem em celebração do mês da criança que se assinala em Junho.

“A nossa maior alegria é ver as crianças satisfeitas, e isto é bom para nós, ferroviários, as crianças conhecerem o nosso dia-a-dia. A isto chamamos ligação entre pais/mães e filhos através da profissão e é o que pretendemos demonstrar aqui nos CFM,” disse o Engº. Matabel. E acrescentou que “nisto, mais do que induzir as crianças para a educação orientada à vocação profissional, desenvolvemos também a sua consciência para o significado do trabalho que promove o desenvolvimento e o bem-estar da pessoa.”



Earlier, in May and early June, a contest limited to the children and grandchildren of Port and Railway Employees was held nation-wide and which involved Designing, Painting and Writing (Poetry) dealing with issues related with the ports and railways. This programme was extended to also honour the workers on the occasion of the International Workers' Day. The programme, involving CFM's employees children aged between 7 and 12 years throughout the country, had the aim of motivating and enhancing the port and railway workers' professions as well as to kindle the children's professional and vocational interests at a tender age in the área of ports and railways. This programme constituted an act of citizenship and the promotion of self-confidence in both the children and adults for all that they do in the development of their country.

The CFM Management expressed its appreciation for the level of participation, the joy and enthusiasm demonstrated by the port and railways workers' children.

"Our sincere joy is to see that the children are satisfied and this is good for us, we the port and railway workers, for the children to know our day-to-day activities. This we call the linkage between parents and children in the family through the profession and this is what we are trying to demonstrate here in CFM," Eng. Matabel said, further adding that "this more than stimulates the children to an education that is oriented towards a vocational profession, we develop also the consciousness to comprehend the significance of the work which promotes the development and well-being of an individual.



Ser CFM é inspirar e contagiar gerações...

*To be CFM means inspiring
and influencing generations...*

por/by Benjamim Chabualo

→ A empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) tem como principal actividade transportar pessoas e bens. Pratica essa actividade com elevado zelo e responsabilidade, frutos da dedicação dos seus colaboradores que, por sua vez, buscam inspiração nas suas famílias.

Firmamos a expectativa no trabalho e no sonho de cada colaborador e, no âmbito dessa relação baseada na inspiração da fa-

mília, partilhamos, na presente edição do "Xitimela", o interesse e a valorização que os filhos dos colaboradores desenvolvem à volta da profissão dos seus progenitores. São alguns trabalhos artísticos produzidos no âmbito do concurso "Eu gosto da Profissão do meu Pai/Mãe", que expusemos nestas páginas onde se percebe, claramente, o carinho e a valorização da profissão ferro-portuária por parte dos petizes.

→ The objective of the Mozambique Ports and Railways Company (CFM) is to transport people and goods. The company carries out this activity with an high degree of zeal and responsibility, a result of its employees' devotion who, in turn, are inspired by their families.

We firm our hope on work and on the dream of each employee and, within the context of this relationship based on the inspiration of the family, we share in this edition of "Xitimela" the interest and the valuing which the children of the employees nurture regarding their parents' professions.

These are some of the artistic works submitted within the framework of the competition entitled "I like the Profession of my Father/Mother", which we publish in these pages where we clearly appreciate the affection and valuing by the toddlers of the Ports and Railways' professions.



1^a Feira dos Museus e Património Cultural de Moçambique

1st Fair of the Museums and Cultural Assets of Mozambique

→ O átrio da Estação Central da Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), na Cidade de Maputo, acolheu, em 2017, a 1^a Edição da Feira dos Museus e Património Cultural da Cidade de Maputo, em celebração do Dia Internacional dos Museus, assinalado no dia 18 de Maio sob o lema “Museus e Histórias Controversas: Dizendo o indizível em Museus.”

O evento, que se realizou pela primeira vez em Moçambique e um ano após a inauguração do Museu dos CFM, integrou um conjunto de eventos que serviu de plataforma didáctica entre os museus e os estudan-

tes. A iniciativa permitiu ainda que os estudantes de todos os níveis encontrassem, nos museus e instituições relacionadas, alternativas didácticas e interactivas capazes de contribuir para o seu desenvolvimento como cidadãos.

Tratou-se de uma ocasião para um maior reconhecimento dos museus moçambicanos e instituições relacionadas, com enfoque para a expressão cultural como espaço de preservação, valorização e promoção do património cultural moçambicano, tornando-o mais participativo no processo de desenvolvimento nacional e mais atractivo e

→ The atrium of the Central Station of the Company, Ports and Railways of Mozambique (CFM) in the City of Maputo hosted in (Mes?) 2017 the 1st Edition of the Museums Fair and the Cultural Assets of the City of Maputo in celebration of the Museums International Day, 18 March, under the theme Museums and Controversial Stories: Saying the Unsayable in Museums”.

The event, which was celebrated for the first time in Mozambique and a year after the inauguration of CFM's Museum, incor-

competitivo ao nível regional e continental e intercontinental.

O evento organizado pelo Museu dos CFM contemplou um programa diversificado que incluiu *workshops*, visitas orientadas e/ou guiadas, projecção de audiovisuais em diferentes formatos, concertos musicais em espaços dos museus, exposição de obras e artigos que espelham o património cultural de Moçambique, e cada expositor teve a oportunidade de mostrar, aos milhares de visitantes, o seu acervo, programas e actividades desenvolvidas.

A 1^a Feira dos Museus e Património Cultural de Moçambique, iniciativa do Museu dos CFM, contou com a participação de cerca de 20 expositores, dentre os quais a Galeria de Arte da Universidade Eduardo Mondlane, o Museu da Moeda, a Fortaleza de Maputo, o Museu da História Natural, o Museu Nacional de Arte, o Museu das Pescas, o Arquivo do Património Cultural (ARPAC), Instituto Nacional do Turismo, Escola Nacional de Música, Companhia Nacional de Canto e Dança, Teatro Mutumbela Gogo, Centro de Documentação e Formação Fotográfica, Teatro Avenida, Biblioteca Central do Conselho Municipal da Cidade de Maputo, Biblioteca Nacional, Escola Nacional de Artes Visuais, Letra Bonita e Macarte.

A cerimónia de abertura da Feira dos Museus foi presidida pelo Secretário Permanente do Ministério da Cultura e Turismo, Domingos Artur, que enalteceu a iniciativa tendo afirmado que através dela os CFM demonstram que em Moçambique há um comprometimento das instituições na criação e promoção dos museus para a contribuição da história e preservação da nossa identidade cultural. Pelo feito, felicitou os CFM e os expositores no evento.

Os CFM pretendem, com esta iniciativa e em aproveitamento do Dia Internacional dos Museus, de forma resumida, dar a conhecer ao público nacional e internacional sobre os museus existentes na capital do país, suas especificidades e requisitos de acesso.

Após a criação do Museu nos CFM na Cidade de Maputo, os CFM pretendem ex-

porated various events which served as a didactic platform between the museums and the students. The initiative also facilitated that the students of all levels should find in the museums and related institutions didactic and interactive alternatives that are capable of contributing towards their development as citizens.

It was an occasion for a more and better recognition of the Mozambican Museums and the associated institutions, with an emphasis on cultural expression as a space for the preservation, acclamation and promotion of the Mozambican cultural assets, making it more participative in the process of national development and more attractive and competitive at the regional, continental and intercontinental levels.

The event was organised by CFM's Museum and contemplated a diversified programme that included workshops, guided tours/directed visits, projection of audio-videos in different formats, musical concerts in the museums spaces, exhibition of works of art and articles that reflect the cultural assets of Mozambique with each exhibitor having been given an opportunity to show the thousands of visitors what he/she had brought, his/her programme and the activities developed.

The 1st Museums Fair and Cultural Assets of Mozambique, an initiative of CFM's

Museum, counted with the participation of approximately 20 exhibitors among whom were: the Art Gallery of the Eduardo Mondlane University; the Money Museum; Fort of Maputo; Natural History Museum; National Arts Museum; Fish Museum; Archives of the Cultural Assets (ARPAC); National Institute for Tourism; National School of Music; National Music and Dance Company; Mutumbela Gogo Theatret; Documentation and Photography Training Centre; Teatro Avenida; Central Library of the Municipal Council of the City of Maputo; National Library; Visual Arts National School; Letra Bonita and Macarte.

The opening ceremony was presided over by the Permanent Secretary of the Ministry of Culture and Tourism, Domingos Arthur, who applauded the event, stating that CFM had demonstrated that in Mozambique there exists a commitment on the part of institutions to create and promote museums as contribution to (our) history and the preservation of our cultural identity. He congratulated CFM for all this, as well as the exhibitors in the event.

CFM's intention in organising this event and in taking advantage of the Museums International Day was to briefly inform the national and international public about the museums that exist in the Country's Capital, about their specificities and the entry requirements thereto.



pandir a experiência através da criação de núcleos em outros locais do país de forma a captar mais público para o conhecimento dos museus locais, em geral, e da história dos Caminhos de Ferro de Moçambique, em particular.

O Dia Internacional dos Museus foi criado em 1977 pelo Conselho Internacional de Museus (ICOM), como um momento especial para a comunidade mundial dos museus. Neste dia, os museus participantes interpretam um tema relacionado com as instituições culturais, considerando-se uma oportunidade maravilhosa para os profissionais de museus se aproximarem dos seus públicos e divulgarem o papel dos museus para a sociedade.

Inaugurado a 11 de Junho 2015, com a missão de retratar e difundir a história dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique como parte da História de Moçambique, o Museu dos CFM tem como principais objectivos o estudo, a documentação, a conservação e divulgação do acervo em sua posse, bem como a valorização da Estação Ferroviária de Maputo e a preservação da sua memória.

O museu integra-se na responsabilidade social dos CFM e tem em vista contribuir para a preservação da memória colectiva do país, tendo em conta que parte significativa das infra-estruturas e até da expansão de urbanização em muitos locais do país se deve ao traçado das linhas férreas que o país teve desde o passado.

A gestão do Museu dos CFM, que se pretende que no futuro tenha núcleos em vários pontos relevantes para a história da empresa nas zonas Sul, Centro e Norte do país, pauta por um modelo de sustentabilidade através da contribuição dos seus visitantes e venda de artigos de promoção institucional e outras doações.





The Museums International Day was declared in 1977 by the International Council of Museums (ICOM) as a special moment for the world community of museums. During this day, the participating museums reflect on a theme related with the cultural institutions as well as welcoming this splendid opportunity for the museum professionals to approach their public and publicise the role of the museums in the society.

Inaugurated on 11 June 2015 with the mission of depicting and divulging the history of the Ports and Railways of Mozambique as part of Mozambique's history, CFM's Museum has as its principal objectives: the study, documentation, conservation and divulgation of the acervo in its possesion as well as treasuring the Maputo Railway Station and the preservation of its memory.

The Museum O museu incorporates itself within the context of CFM's social responsibility and is determined to contribute towards the preservation of the Country's collective memory and also taking into a significant part of the instructures and even the expansion of the urbanisation of many places in the Country is due to profile of the railway lines which the Country has had eversince the past.

The management of CFM's Museum, which projects that in the future there will be nuclei in the various parts of the Country which are relevant for the history of the Company in the Southern, Central and Northern Zones, upholds a sustainability model through the contribution of its visitors and the sale of institutional and promotional articles and other donations, hence the object being to allure more the public to make it more aware of the local museums in general as well as the history of the Railways of Mozambique especially.

Desporto

Locomotiva em movimento

Sport

Locomotive in motion

→ No desporto nacional, os CFM continuam a ser a empresa moçambicana com maior inserção desportiva em todas as modalidades e escalões ao nível nacional, provincial e até distrital.

Para além de apoio directo aos movimentos desportivos, como é o caso do que presta à Federação Moçambicana de Futebol, ao Moçambola (Campeonato Nacional de Futebol Onze) e aos Jogos Escolares, só para citar alguns exemplos no âmbito da responsabilidade social, militam à escala nacional as equipas da família ferroviária proporcionando aos adeptos do desporto momentos ímpares de lazer.

No Moçambola, das 16 colectividades que disputam o campeonato nacional, quatro são ferroviários distribuídos pelo país. Trata-se dos ferroviários de Maputo na zona Sul, da Beira na zona Centro e de Nampula e de Nacala-Porto na zona Norte do País. O mesmo acontece ao nível do Basquetebol, do Andebol, do Voleibol, do Atletismo, Hóquei em patins, Boxe, Karate, entre outras modalidades, onde atletas (homens e mulheres) vestidos com a camisola ferroviária disputam campeonatos nacionais e internacionais, levantando a bandeira nacional, símbolo e orgulho da nossa pátria amada.

A actual política da empresa é tornar as equipas ferroviárias sustentáveis do ponto de vista económico, de forma a permitir que os CFM continuem a assegurar a sua pretensão de crescimento acelerado e intervenção em outras áreas que o país espera.

Ao nível interno da empresa, sob o lema “Locomotiva em Movimento”, decorre, anualmente, o desporto recreativo que envolve os trabalhadores, visando a diminuição do *stress* tanto na vida pessoal, quanto profissional. Através de várias actividades desportivas e lúdicas, desenvolve-se também uma melhoria na relação interpessoal, fazendo com que o ambiente de trabalho se torne favorável a uma maior produção e bem-estar de todos.

A recreação não só causa uma melhoria na produção da empresa, mas também na qualidade de vida dos seus colaboradores. Constituem principais objectivos deste programa: o desenvolvimento de práticas de cooperação, a comunicação, o respeito pelas regras, resolução de conflitos, compreensão mútua, socialização, liderança, respeito pelo próximo, valorização do esforço individual ou de grupo, administração da competição, auto-estima, autocontrolo, responsabilidade, honestidade, trabalho em equipa, disciplina, confiança e autonomia.

→ In national sport, CFM remains the Mozambican company with the greatest involvement in all forms of sport, at national, provincial and even district level. In addition to its direct support to sporting movements, such as its support for the Mozambican Football Federation, for the Moçambola National Football Championship and for the School Games, just to cite some examples in the social responsibility sphere, the teams from the railway family compete nationally, providing sports fans with unparalleled moments of leisure.

In Moçambola, of the 16 teams competing in the national championship, four are railway clubs. These are the ferroviário teams from Maputo in the southern zone, from Beira in the central zone, and from Nampula and Nacala-Porto in the northern zone of the country. The same thing happens in basketball, handball, volleyball, athletics, roller hockey, boxing, karate, among other sports, where the players (men and women), wearing the ferroviário jersey compete in national and international championships, raising the national flag, the symbol and pride of our beloved motherland.



The company's current policy is to make the rail teams sustainable from the economic point of view, so as to allow CFM to guarantee its intention of accelerated growth and intervention in other areas that the country awaits.

Within the company, under the motto "Locomotive in Motion", recreational sport takes place annually, involving the workers, seeking to reduce stress in their personal and professional lives. Through various sporting and entertainment activities, improvements in inter-personal relations have developed, which makes the working environment more favourable to greater production and better welfare for all.

Recreation not only improves the company's production, but also the quality of life of its workers. The main objectives of this programme are: the development of practices of cooperation, communication, respect for the rules, conflict resolution, mutual understanding, socialisation, leadership, respect for one's neighbours, valuing individual and group efforts, self-esteem, self-control, responsibility, honesty, team work, discipline, trust and autonomy.



Mulher Ferroviária tem postura de educadora e de Paz

Women rail workers as educators

Para assinalar as celebrações do Dia da Mulher Moçambicana, a 7 de Abril, a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique homenageou toda a Mulher Ferroviária pelo seu empenho e dedicação na gestão e produção dos resultados positivos que a empresa regista de forma consistente. De acordo com o Presidente do Conselho de Administração (PCA) Engº Miguel Matabel, quando as mulheres se encontram, é para semear a educação e a Paz, pelo que a empresa tem o papel de defender e promover sempre as mulheres abrindo-lhes espaços de progressão nas carreiras profissionais e não só.

O Engº Miguel Matabel, que falava no dia 6 de Abril de 2018 na sede dos CFM, na Cidade de Maputo, à margem duma palestra alusiva ao Dia da Mulher Moçambicana, reconheceu o contributo colectivo

e individual que cada uma das mulheres que prestam serviços em diferentes áreas, desde a Operacional, à de Manutenção, Via e obras, Sinalização, entre outras. Foi assim que reiterou o compromisso da empresa CFM de respeitar sempre e encorajar o papel das mulheres nas conquistas da empresa.

A palestra teve lugar no Centro Regional de Formação Sul, subordinada ao tema: “**Postura da Mulher Ferroviária**”, e foi proferida pela Inspetora Destina Canda que abordou assuntos sobre a violência doméstica, o divórcio, a violação sexual e a violação de menores, tendo aconselhado as mulheres e homens ferroviários a denunciarem estes actos em qualquer canto onde se encontram, não só na empresa.

Participaram no evento cerca de 300 mulheres.

To mark the celebrations of Mozambican Women's Day, 7 April, CFM paid tribute to all women railway workers for their commitment and dedication in the management and production of the positive results that the company is consistently recording.

According to the Chairperson of the Board of Directors, Eng. Miguel Matabel, when women meet it is to sow education and peace. Hence the company has the role of always defending and promoting women, opening space for them to progress along their professional careers.

Miguel Matabel, who was speaking on 6 April 2018 at CFM headquarters in Maputo, on the sidelines of a lecture on Mozambican Women's Day, recognised the collective and individual contribution made by each of the women working in the various areas of the company. He reiterated the pledge of CFM always to respect and encourage women in the gains of the company.

The lecture took place in the Southern Regional Training Centre, on the theme: “**Stance of the Women Railway Workers**”, and was given by Inspector Destina Canda who dealt with questions of domestic violence, divorce, rape, and the rape of minors. She urged men and women railway workers to denounce these acts anywhere they find them and not merely in the company.

About 300 women took part in the event.

O lugar para
não esquecer.
Vem conhecer.

O Restaurante A3, na Baixa da Cidade de Maputo, possui um amplo espaço interior, com decoração moderna e uma excelente vista para o mar, o que o torna num espaço ideal para acolher eventos, tanto corporativos como sociais.

Restaurante A3

Tenha férias *de sonhos*

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



Concebido para *o seu conforto*

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



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