

xitimela

CFM Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P. | Ano 25 | nº 29 | Novembro 2023



**O novo Porto
de Nacala**

*The new Port
of Nacala*



**CFM investe 8 mil milhões de
meticais em projectos**

*CFM invests 8 billion
meticals in projects*



**CFM é saudável,
tem visão e futuro**

Eng.º Agostinho Langa Júnior
Presidente do Conselho de Administração

**CFM is wholesome, it has
a vision and a future**

Engineer Agostinho Langa Júnior
Chairman of the Board of Directors

Port of Beira

“Classificado como o Terminal de contentores mais eficiente da África Austral por dois anos consecutivos 2021 e 2022”.

- Banco Mundial

“Ranked Southern Africa's most Efficient Container Terminal for two consecutive years - 2021 & 2022”.

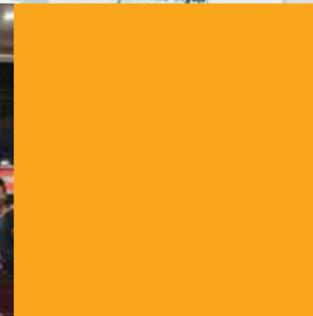
- World Bank



▶ **A rota mais curta, rápida e segura pelo mar, para os países do Hinterland.**

▶ **The shortest, quickest and safest route to the sea for the Southern Africa Hinterland.**

PORTS	Tabela de distância/Road Distance						
	Harare	Bulawayo	Lusaka	Kitwe	Lubumbashi	Blantyre	Lilongwe
	ZIMBABWE	ZIMBABWE	ZAMBIA	ZAMBIA	DRC	MALAWI	MALAWI
BEIRA	559	726	1,054	1,370	1,600	812	950
DURBAN	1,711	1,454	2,380	2,707	2,611	2,323	2,678
DAR ES SALAAM	2,634	3,028	1,985	1,951	2,290	2,031	1,667
WALVIS BAY	2,297	1,856	2,078	2,294	2,480	2,907	2,752



XITIMELA
Novembro 2023

Director
Adélio Dias

Editor Executivo / Executive editor
Nelson Saúte

Redacção e Colaboração
Editorial and Collaborators
Aly Muchanga, António Sopa, Gilberto Eduardo Armando, Idnórcio Muchanga, Titos Braga e Benjamim Chabualo

Fotografia / Photography
Arquivo CFM

Revisão / Proofreading
Sara Grilo

Tradução / Translation
Sara Veiga e Mateus Silvério

Publicidade / Publicity
Irene Inroga

Produção / Production
Abel Ramiro, Dércio Badru e Elsa Dimene

Paginação / Design
Zowona - Comunicação e Eventos
atendimento@zowona.co.mz

Impressão / Print
Typo Colour Printing

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 *From the Director* 2

Entrevista com o Engº Agostinho Langa Júnior – CFM é saudável, tem visão e futuro 5
Interview with Engineer Agostinho Langa Júnior – CFM is wholesome, it has a vision and a future

CFM investe cerca de 8 mil milhões de meticals em projectos 16
CFM invests around 8 billion meticals in projects

SARA – CFM defende cooperação entre membros 21
SARA – CFM advocates cooperation between members

O novo Porto de Nacala *The new Port of Nacala* 24

CFM Logistics – A logística moçambicana do gás 26
CFM Logistics – Mozambican gas logistics

Engº. Agostinho Langa Júnior, PCA dos CFM – Provedor logístico nato 28
Engineer Agostinho Langa Júnior, Chairman of CFM – An experienced logistic provider

Dr. Joaquim Zucule, PCA da CFM Logistics – Diversificar o escopo das actividades 29
Dr. Joaquim Zucule, Chairman of CFM Logistics – Broadening the scope of activities

Escola ferroviária de Moçambique: novos desafios 30
Mozambique railway school: new challenges

Matola atinge 3,7 milhões de toneladas 36
Matola reaches 3.7 Million tonnes

MTC – Soluções para a logística de minérios *MTC – Solutions for mining logistics* 40

Os 25 anos da Cornelder de Moçambique 42
25 years of Cornelder de Moçambique

120 Anos de um Porto em constante transformação 49
120 years of a Port in constant evolution

Passageiros acima de 28 milhões *More than 28 million passengers* 54

Ode ao campeão nacional do Moçambola-2023! 59
Cheers to the Moçambola – 2023 Champions!

Ferrovário de Maputo – Campeões! *Ferrovário de Maputo – Champions!* 62

Jogos da SARCO – A conectividade regional *SARSCO Games – Regional connectivity* 64

Casa do CFM – A história na praia do tofo *The cfm villa – History at the tofo beach* 66

Museu dos CFM – Portefólio *CFM Museum – Portfolio* 68

A história do Caminho de Ferro de Gaza *The history of the Gaza Railway* 77

Sumário | Contents

NOTA DO DIRECTOR

From the Editor



O nosso compromisso com o país é enorme

Estimado Leitor,

→ A revista *Xitimela* busca trazer a conhecimento público as actividades que esta empresa executa para o desenvolvimento do País. Como empresa pública, orgulhamo-nos pelos resultados periodicamente alcançados com a melhoria contínua de prestação de serviços de transporte de pessoas e bens. Mas também mantemos a pressão sobre nós mesmos, pela necessidade de continuarmos a lograr os resultados positivos, porque o mais importante não é onde nos encontramos, mas sim em que direcção nos movemos. Continuamos a

operar com resiliência e atentos aos factores exógenos e endógenos que impactam a economia nacional e internacional. Na economia internacional, estudos recentes do Banco de Moçambique indicam que se mantêm as perspectivas de abrandamento do crescimento económico mundial para 2023 e 2024, e as projecções de inflação para o mesmo período continuam a indicar uma tendência para queda na maioria dos países, a reflectir, essencialmente, a restritividade da política monetária. Entretanto, geram-se acrescidas incertezas decorrentes da eclosão da nova crise geopolítica no Médio Oriente, que, em caso de alastramento, pode deteriorar estas perspectivas de crescimento económico mundial e de inflação. A nível nacional, segundo o Banco de Moçambique, no terceiro trimestre de 2023, o PIB real registou um crescimento anual de 5,9 %, depois de 4,7 % no segundo trimestre. A aceleração do crescimento da economia nacional continua a reflectir o aumento de produção de GNL, num contexto em que também se realça a recuperação da indústria transformadora. Excluindo a produção de GNL, as perspectivas de curto prazo continuam a indicar um crescimento mode-

Our commitment to the country is great

Dear Reader,

→ *Xitimela* magazine is aimed at bringing to the public's domain the activities that this company carries out for the development of the country. As a public company, we are proud of the results we have been achieving from time to time, which are reflected in the continuous improvement in the provision of services which involve the transport of people and goods. But we also keep up the self-imposed pressure to continue achieving positive results, since the most important thing is not where we are, but in which direction we are heading. We continue to operate with resilience, attentive to the exogenous and endogenous factors that impact the national and international economy.

Recent studies by the Bank of Mozambique on the international economy indicate that the prospects for a slowdown in world economic growth for 2023 and 2024 remain unchanged, and inflation forecasts for the same period continue to indicate a downward trend in most countries, essentially reflecting the tightening of monetary policy. Meanwhile, there are added uncer-

rado do PIB, determinado pela agricultura e pelos serviços. Em Outubro de 2023, a inflação anual acelerou, revertendo a tendência para abrandamento que se verificou nos últimos sete meses do ano, a traduzir o aumento dos preços de bens alimentares. Para o curto prazo, as perspectivas apontam para uma ligeira aceleração da inflação, a reflectir o fim da época fresca e o aumento dos preços de bens alimentares na África do Sul. Ademais, os riscos e incertezas associados à projecção da inflação mantêm-se elevados, com destaque para a evolução dos preços de combustíveis no mercado internacional, bem como do efeito do *El Niño* e da época ciclónica sobre a produção doméstica. É com base nesses factores que fazemos a leitura de como a gestão da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) está a ser feita.

Nesta edição da revista *Xitimela*, fazemos o balanço para o leitor acompanhar as nossas realizações, mas também, juntos, perspectivarmos o futuro da nossa e sua empresa CFM, sempre ancorados nos carris da missão que é de desenvolver um sistema ferro-portuário, moderno, eficiente, competitivo e orientado ao mercado. A visão é ser uma empresa de referência e de melhor opção logística, pela qualidade dos nossos serviços e relacionamentos. O Eng.º Agostinho Francisco Langa Júnior, Presidente do Conselho de Administração do CFM desde Março de 2023, fala dos grandes projectos em curso na empresa, desde a aquisição do material circulante à necessidade de formação permanente dos Colaboradores a todos os níveis. Mas também apresenta a sua visão e preocupação em relação aos acidentes ferroviários, vandalização dos equipamentos e o perigo que esta prática representa para a circulação segura dos comboios.

Ao folhear este *Xitimela*, entre outros assuntos, caro leitor, irá familiarizar-se com o desenvolvimento registado nos portos de Nacala, Maputo e Beira, onde a concessionária Cornelder de Moçambique comemorou as Bodas de Prata, bem como das soluções logísticas de minérios no Porto da Matola e a evolução de transporte dos comboios de passageiros a nível nacional. As histórias

da Praia do Tofo e do Caminho de Ferro de Gaza fazem parte das curiosidades desta edição, sem descurar a presença dos ferroviários, com destaque aos campeões no Moçambola 2023 (Ferroviário da Beira) e Basquetebol feminino (Ferroviário de Maputo).

Fica o convite para visitar uma das maiores empresas de orgulho de Moçambique através da revista que lhe é colocada à disposição.#

tainties arising from the outbreak of the new geopolitical crisis in the Middle East, which, if it spreads, could worsen these prospects for world economic growth and inflation.

At national context, according to the Bank of Mozambique, in the third quarter of 2023 real GDP recorded annual growth of 5.9 %, after 4.7 % in the second quarter. The acceleration in the growth of the national economy continues to be susceptible by the increase in LNG production, in a context that also emphasises the recovery of the manufacturing industry. Excluding LNG production, the short-term outlook continues to indicate moderate GDP growth, driven by agriculture and services. In October 2023, annual inflation accelerated, reversing the downward trend seen in the last seven months of the year, resulting in rising of food prices. In the short term, the outlook is for a slight acceleration in inflation, reflecting the end of the cool season and the rise in food prices in South Africa. In addition, the risks and uncertainties associated with the inflation projection remain high, particularly the evolution of fuel prices on the international market, as well as the effect of El Niño and the cyclone season on domestic production.

It's on the grounds of these factors that we take a look at the way in which the Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) Company is being administered. In this *Xitimela* Magazine edition we look back to the time so that the reader can be informed of our achievements, but

also, together, we can foresee the future of our company that is also your company CFM, always grounded on the rails of our mission, which is to develop a modern, efficient, competitive and market-oriented rail-port system. Our vision is to be a benchmark company and the best logistics option, through the quality of our services and relationships.

.Engineer Agostinho Francisco Langa Júnior, Chairman of CFM's Board of Directors since March 2023 talks about the major projects underway at the company, from the acquisition of rolling stock to the need for ongoing training for employees at all levels. But he also shares his view and concerns about railway accidents, equipment destruction and the risk that this entails for the safe running of trains. When reading this *Xitimela* edition, among other subjects, you will learn the insights of the development of the ports of Nacala, Maputo and Beira, where the concessionaire Cornelder de Moçambique celebrated its Silver Jubilee, as well as the logistical solutions for minerals at the Port of Matola and the evolution of passenger train transport at national context. The stories of Tofo Beach and the Gaza Railway are part of the curiosities in this edition, without overlooking the sport achievement of «Ferroviários», highlighting the champions of Moçambola 2023 (Ferroviário da Beira) and Women's Basketball (Ferroviário de Maputo). We invite you to visit one of Mozambique's proud companies through the magazine that is available to you.#



Eng.º Agostinho Langa Júnior, PCA dos CFM / Engineer Agostinho Langa Júnior, Chairman of the Board Directors of CFM

Entrevista com o Eng.º Agostinho Langa Júnior CFM é saudável, tem visão e futuro

Interview with Engineer
Agostinho Langa Júnior
*CFM is wholesome, it has a
vision and a future*

por/by Titos Braga

→ Em Março de 2023, tomou posse como novo Presidente do Conselho de Administração (PCA) da Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), depois de, em 2020, ter sido indicado para o cargo de Secretário de Estado para o Ensino Técnico-Profissional. No seu regresso a casa, onde sempre trabalhou como quadro da empresa, Agostinho Langa Júnior garante ter encontrado um CFM saudável, com visão e, acima de tudo, com futuro.

→ In March 2023, he took office as the new Chairman of the Board of Directors of Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), after having been appointed Secretary of State for Technical and Vocational Education in 2020. On his return to the place where he has always worked as a company employee, Agostinho Langa Júnior assures us that he has found a wholesome CFM, one with a vision and, above all, with a future.



Nesta entrevista em exclusivo à *Xitimela*, o Eng.º Agostinho Langa Júnior fala dos grandes projectos actualmente em curso na empresa, nomeadamente a duplicação da linha de Ressano Garcia e o seu impacto no escoamento da carga, a reabilitação da linha-férrea de Machipanda, que liga o porto da Beira e a fronteira com o Zimbabwe, a aquisição do material rolante composta por 10 locomotivas e mais de 420 vagões. Levanta, no entanto, preocupações com a crescente vandalização dos equipamentos para a venda na sucata incluindo o perigo que esta prática representa para a circulação segura dos comboios.

O Eng.º Agostinho Langa aponta a formação do homem como crucial para o futuro e diz mesmo que a falta de mão-de-obra qualificada é um grande risco que a empresa corre neste momento. Siga a entrevista:

Xitimela – É quadro do CFM, mas tomou posse este ano, como PCA, após pouco mais de dois anos de ausência, cumprindo outras missões do Estado. Pode explicar-nos que CFM é que encontrou no seu regresso?

Agostinho Langa – Como disse e bem, sou quadro do CFM, mas em Outubro de 2020, fui “emprestado” para o cargo de Se-

In this exclusive interview with *XITIMELA*, Agostinho Langa Júnior talks about the major projects currently underway at the company, such as the doubling of the Ressano Garcia line and its impact on the flow of cargo, the rehabilitation of the Machipanda railway line, which connects the port of Beira and the border with Zimbabwe, the purchase of rolling stock consisting of ten locomotives and more than 420 wagons. It does, however, raise concerns about the growing vandalism of equipment for sale as scrap, including the danger this practice poses to the safe running of trains.

cretário de Estado para o Ensino Técnico-Profissional. Tive sorte porque essa é uma função que se desempenha sediado aqui em Maputo. Isso fez com que continuasse, de alguma forma, ligado ao CFM porque tive sempre este contacto permanente com os colegas e fui acompanhando o que se passava na empresa. Por isso, ao regressar este ano, em Março, encontrei uma companhia que conheço, uma empresa com uma boa dinâmica, saudável, com uma visão em termos de projectos. Portanto, é uma empresa saudável e isso não tem criado problemas para a minha inserção, no sentido de dar continuidade àquilo que é não só a visão da empresa como também do Governo, que é transmitido através da tutela do Ministério dos Transportes e Comunicações. O que estamos a fazer é dar seguimento a estes projectos todos, a esta visão, corrigindo uma e outra coisa como seria de esperar, porque quando se muda o treinador, muda-se a tática, mas o objectivo principal da empresa está lá.

Portanto, em resumo, devo dizer que encontrei uma empresa com vida e com futuro, acima de tudo.

27 Milhões de toneladas na Linha de Ressano Garcia

Um dos investimentos de vulto que está a ser realizado pela empresa, no Sul, é a duplicação da Linha de Ressano Garcia. Pode explicar-nos, de forma detalhada, o que está a ser feito?

A Linha de Ressano Garcia é bastante curta, com cerca de 88 quilómetros que ligam Maputo à África do Sul. Por ser curta, acaba por ter uma limitação no que respeita à quantidade de comboios que podem circular num determinado período do dia. Para aumentar o número de comboios é necessário aumentar a quantidade dos cruzamentos e numa linha curta não conseguimos ter vários cruzamentos, daí irmos duplicar. Significa que deixa de ser uma linha única e passaremos a ter uma segunda linha, ou seja, passamos a ter uma linha para cada sentido. Com isto, diminuímos a quantidade de cruzamentos,



Agostinho Langa highlights the training of the workforce as a crucial factor for the future and even says that the lack of qualified manpower is a major risk the company is currently taking. Follow the interview below.

XITIMELA – You are a CFM staff member, but this year you took up your post as Chairman of the Board of Directors after having been away for just over two years carrying out other government tasks. Can you tell us about the CFM you encountered on your return?

Agostinho Langa – As you have rightly said, I am a CFM staff member, but in October 2020, I was “loaned” to the role of Secretary of State for Technical and Vocational Education. I was fortunate in that this is a role that is carried out here, in Maputo. As a result, I remained connected to CFM in some way, as I was always in permanent contact with my colleagues and kept up to date with what was going on in the company. Therefore, when I returned in March this year, I encountered a company that I know, a company with a good dynamic, a healthy one, with a vision in terms of projects. Thus, it is a wholesome company and that has not created

any problems when it comes to my integration, in the sense of continuing with what is not only the company’s vision but also that of the government, which is transmitted through the Ministry for Transport and Communications. What we are doing is following up all these projects, this vision, adjusting a few things as you would expect, because when you change the coach, you change the tactics, but the company’s main goal is still there. In short, I have to say that I have found a vibrant company with a future, above all else.

27 Million Tonnes on the Ressano Garcia Line

One of the major investments being made by the company in the South is the doubling of the Ressano Garcia Line. Can you provide us with a detailed explanation of the work being done?

The Ressano Garcia Line is fairly short, running for around 88 kilometres from Maputo to South Africa. Since it is short, it has limitations in terms of the number of trains that can operate at any given time of day. In order to increase the number of trains, the number of junctions has to be

aumentamos o número de comboios realizados e assim podemos também aumentar o comprimento dos comboios. O nosso comboio-tipo, neste momento, é de 50 vagões. Temos os comboios de magnetite e de fosfato de 80 vagões, mas carvão, ferrocrómio; crómio e outros, estamos a fazer com [comboios de] 50 vagões.

Com esta duplicação, podemos ir e temos esse sonho, até 160 vagões. Isso vai implicar a redução do esforço, por exemplo, do número de maquinistas que teríamos de aplicar, porque embora o comboio seja longo e use mais locomotivas, basta uma equipa de maquinistas que pode comandar as cinco locomotivas numa única máquina. Esse é o propósito principal da duplicação.

Esta duplicação começa e termina onde, concretamente?

Temos a Linha de Ressano Garcia duplicada há bastante tempo de Maputo até Matola-Gare. Este projecto em curso começa de Matola-Gare até Ressano Garcia e dividimo-lo em duas fases: a primeira que vai até Secogene e depois teremos uma segunda fase que vai até Ressano Garcia.



A primeira fase compreende cerca de 42 quilómetros, o que significa que teremos cerca de 62 quilómetros já prontos. Depois faremos a segunda fase noutra altura. Esperamos concluir esta primeira fase ainda este ano, previsivelmente em Dezembro.

Porquê a segunda fase para depois?

A segunda fase está dependente dos estudos que estão a ser feitos para a barragem de Moamba Major e seremos obrigados a fazer um desvio da linha porque a manter-se ali, ao fazer-se a barragem, em caso de enchimento a ferrovia pode ficar inundada. OS estudos estão na fase final para sabermos como é que se pode fazer o desvio e quanto é que isso pode custar. Já temos alguma indicação de possíveis custos, mas porque foram números assustadores pedimos que se fizesse alguma revisão para encontrar alternativas.

Esta primeira fase da duplicação quanto é que está a custar ao CFM?

Incluimos nesta primeira fase também a requalificação da Estação Central, então estamos a trabalhar, neste momento, com

increased. And on a short line it is not possible to have several junctions, which is why we are doubling them. In other words, there will be a second line - one in each direction. As a result, we will reduce the number of junctions, increase the number of trains and thus also increase the length of the trains. At the moment, our standard train is made up of 50 wagons. We have trains carrying magnetite and phosphate made up of 80 wagons; however, coal, ferrochrome, chromium and others are being transported by [trains made up of] 50 wagons.

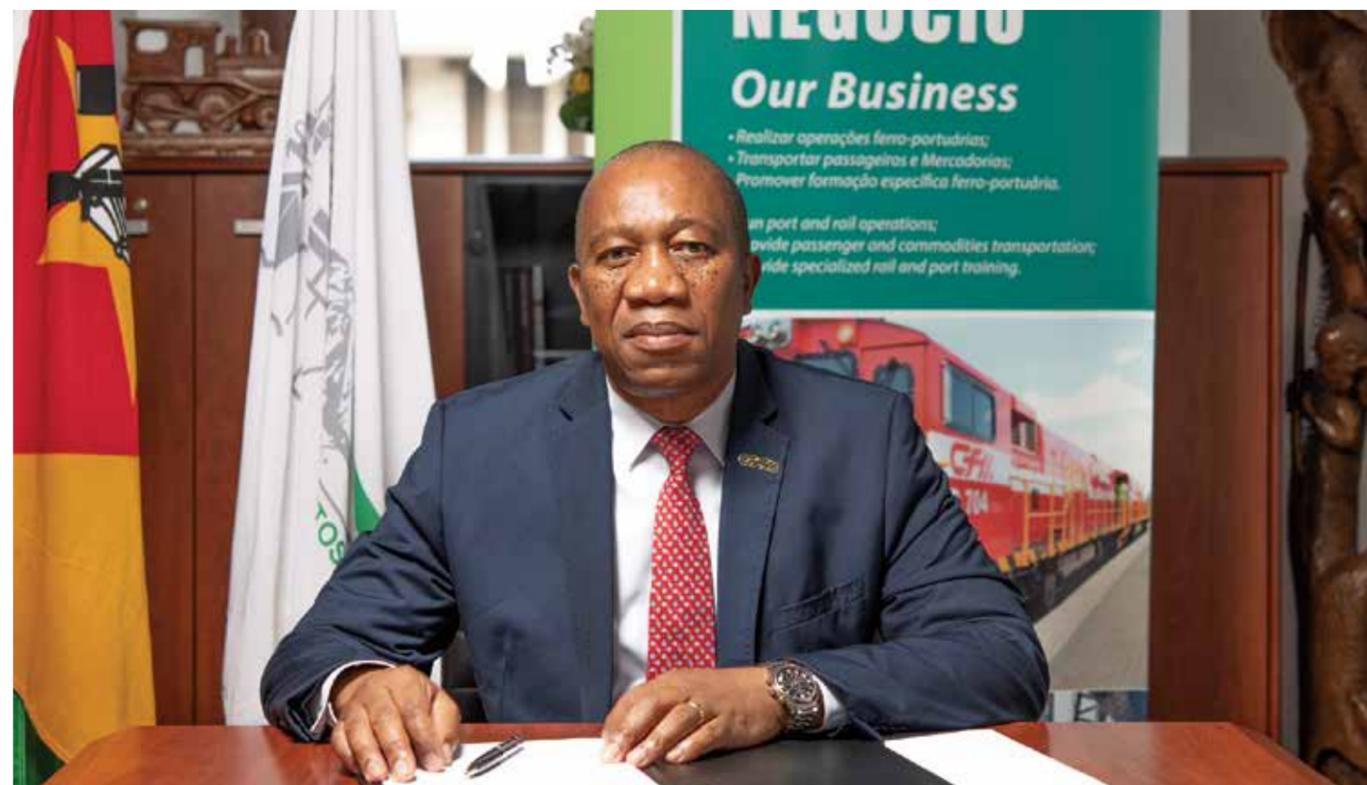
By doubling our capacity, we can extend it to 160 wagons. We have that dream. This will involve a reduction in effort, for example, in the number of train drivers we would have to employ, because although the train is long and requires more engines, it only takes one team of drivers who can control all five locomotives on a single unit. That is the main purpose of the doubling.

Where specifically does this doubling begin and end?

The Ressano Garcia Line has been doubled for a long time, from Maputo to Matola-Gare. This ongoing project begins from Matola-Gare to Ressano Garcia and we have divided it into two phases: the first goes as far as Secogene and then there will be a second stage that reaches Ressano Garcia. The first stretch is around 42 kilometres long, which means that around 62 kilometres will be completed. Then, the second phase will take place at another time. We hope to complete this first section later this year, probably in December.

Why is the second phase taking place later?

The second stage is contingent on the studies being carried out regarding the Moamba Major dam, and we will be forced to divert the line away, because as long as it remains there, the dam will be built and the railway could be flooded if it fills up. These studies are in their finishing stages so that we know how the route can be diverted and how much it might cost. There is already some



80 milhões de dólares norte-americanos, todos fundos dos CFM. Inicialmente, pensámos que poderia haver algum financiamento, mas está a demorar e estamos a avançar com fundos próprios da empresa.

Além da capacidade de escoamento de carga, quais são os outros impactos esperados desta duplicação?

Vamos aumentar a capacidade da linha até 27 milhões de toneladas. Hoje estamos a trabalhar com cerca de 14 milhões de toneladas, contudo, a segurança estará garantida porque vamos reduzir o número de cruzamentos e vamos, provavelmente, aumentar um pouco o número de comboios de passageiros.

Do ponto de vista de descarrilamentos, melhora alguma coisa?

Duplicar a linha não é para eliminar os descarrilamentos. Estes resultam de três factores essenciais: o mau estado da via, o incumprimento das normas por parte dos maquinistas – podem exceder a velocidade

indication of the possible costs, but since the figures were daunting we asked for a review to identify alternatives.

How much is the CFM spending on this first phase of doubling the cost?

This first stage also includes the upgrading of the Central Station, therefore we are currently working with 80 million US dollars, all of which are CFM funds. Initially, we reckoned there might be some funding, but it is taking a while so we are proceeding with the company's own funds.

In addition to the capacity to ship cargo, what other impacts can be expected from this doubling?

The line's capacity will be increased up to 27 million tonnes. We are currently working with around 14 million tonnes. Safety will be guaranteed, however, because we will be reducing the number of junctions and we will probably be increasing slightly the number of passenger trains.

In terms of derailments, is there any improvement?

Doubling the line does not eliminate derailments. These are the result of three main factors: the deterioration of the line, drivers not complying with the rules – they may exceed the speed limit or not obey certain restrictions imposed on them –, but also the deterioration of the rolling stock, as the wheelsets may be defective. Undoubtedly, having a line which is in good condition means there's one less factor in causing derailments.

Could this doubling have any impact on the existing congestion on the N4?

Yes, I would say that by increasing capacity we will naturally remove some of the traffic that is currently travelling by road to the port of Maputo. Of course, doubling the line alone will not solve the problem of traffic jams on the N4. Afterwards, and we are doing this gradually, we will need to increase our rolling stock, the wagons

ou não obedecerem a algumas restrições que lhes são impostas –, mas também pode ser o mau estado do material circulante porque os rodados podem apresentar algum defeito criando descarrilamentos. Não há dúvida que uma linha em bom estado é um factor a menos para causar descarrilamentos.

Esta duplicação pode trazer algum impacto nos congestionamentos que hoje existem na N4?

Sim, diria que ao aumentar a capacidade logicamente vamos tirar algum tráfego que neste momento vem por estrada para o porto de Maputo. É verdade que não vai, a duplicação da linha por si, resolver o problema da pressão que se coloca sobre a N4. Precisaremos depois, e estamos a fazer isso, de forma gradual, aumentar o nosso equipamento circulante, os vagões e as locomotivas. Precisamos, para a questão da N4, que a nossa contraparte sul-africana também funcione em pleno e também de terminais portuários em condições e com equipamento eficiente para descarregarem os vagões com a velocidade que lhes é solicitada para haver maior rotação. Portanto, está aqui um triângulo que tem de fechar, desde a Transnet, na África do Sul, o CFM em Moçambique e o Porto de Maputo. Se um de nós aqui falhar, não se consegue resolver o problema.

Mas onde está o grande problema neste momento?

Sem querer sacudir a água do capote, o grande problema, neste momento, verifica-se na África do Sul. A decisão de os clientes mandarem a carga por camiões é porque a nossa contraparte sul-africana não consegue responder à demanda. Está a enfrentar um problema sério de falta de energia e quando não há corrente roubam os cabos eléctricos. Por causa disso, a Transnet está a optar por voltar a usar locomotivas a diesel e não tem locomotivas a diesel em quantidade suficiente para substituir as eléctricas. Está a faltar esta capacidade de resposta da parte da Transnet para se desviar a carga que está a ir para a estra-

da. Há também o problema que o porto de Richards Bay está a ter e porque os preços no mercado internacional são bons, alguns clientes não querem perder o momento e procuram alternativas.

10 Locomotivas, 300 vagões e 120 cisternas

Falou da aquisição de equipamentos do lado dos CFM. Que investimentos estão a ser projectados?

Fechámos, há duas semanas, a aquisição de mais 10 locomotivas e mais 420 vagões, que serão divididos em 300 vagões para o transporte de minérios e 120 cisternas para o transporte de combustíveis. São investimentos estimados em cerca de 70 milhões de dólares que esperamos realizar com o financiamento do Banco Africano do Desenvolvimento (BAD). Enquanto não fechamos o acordo com o banco, estamos a avançar e, como disse, já fechámos o concurso e já foram seleccionados os vencedores para locomotivas e vagões e nós estamos preparados para avançarmos com os primeiros desembolsos enquanto terminamos as negociações com o BAD.

Quando é que chegam estes equipamentos?

Para as locomotivas, o fabricante pede-nos cerca de 12 meses e para os vagões 6 meses. O fabricante diz que nos entrega os 420 vagões aqui em Moçambique. Portanto, esperamos que se terminarmos a adjudicação agora, provavelmente em Abril ou Maio do próximo ano podemos receber os vagões, e em Outubro ou Novembro do próximo ano receberemos as locomotivas.

A circulação de comboios exige uma maior coordenação, sobretudo na comunicação. Que investimentos estão em curso neste campo?

O primeiro trabalho neste campo incide no Homem. Estamos a apostar no Homem, na sua consciencialização, mas também no treinamento permanente, porque estamos a apostar em equipamento com novas tecnologias e as pessoas precisam de se fami-

and locomotives. As far as the N4 is concerned, we need our South African counterpart to be fully operational, and we also need suitable port terminals with efficient equipment to unload the wagons at the required speed for increased rotation. This is a triangle that has to be sealed, between Transnet in South Africa, CFM in Mozambique, and the Port of Maputo. If any of us fails here, the problem cannot be solved.

But where does the major problem lie right now?

I wouldn't want to pass the buck, the major problem at the moment lies in South Africa. The clients' decision to send their cargo by lorry comes from the fact that our South African counterpart is unable to meet demand. It is facing a serious power outage issue, and when there is no power, the electric cables are stolen. As a result, Transnet is choosing to switch back to using diesel locomotives, and it does not currently have enough diesel locomotives to replace the electric ones. Transnet lacks the response capacity to divert the cargo that is travelling by road. There is also the problem of the port of Richards Bay: because prices on the international market are good, some customers do not want to waste the opportunity, so they are looking for alternatives.

10 Locomotives, 300 wagons and 120 tanks

You mentioned the acquisition of equipment by CFM. What are the projected investments?

Two weeks ago we approved the purchase of 10 more locomotives and 420 more wagons, which will be divided into 300 wagons for transporting ore and 120 tanks for transporting fuel. These are investments estimated at around 70 million dollars, which we hope will be financed by the African Development Bank (AfDB). While the agreement with the bank remains to be finalised, we are moving



liarizar. Assinámos um acordo com a RAS para passarmos a fazer comboios directos, o que significa que os comboios deles podem vir até ao porto e os nossos podem ir até às minas para trazerem a carga, e uma das exigências de parte a parte é que os maquinistas estejam treinados para os sistemas de cada país. Portanto, o primeiro foco é no Homem. Depois vem a parte das comunicações, para permitir que o cruzamento de comboios ou a sua sucessão não dependa do Homem somente. No caso de Moçambique, temos o controlo STC que é via satélite e as locomotivas têm computadores a bordo. Através destes são dados os comandos, em caso de desobediência pode parar-se o movimento do comboio. O STC funciona no Sul e no Centro. O ano passado assinámos um contrato com a Huawei para o fornecimento de um sistema LTE-R de comunicação através da voz, dados e imagem que já nos permite ver os comboios na linha e as estações. Portanto, esta é uma aposta, apesar de ser um sistema caro, estamos a falar de 45 milhões de dó-

forward and, as I said, we have already completed the tender and the successful bidders for locomotives and wagons have already been selected. We are prepared to proceed with the first instalments while we wrap up the negotiations with the AfDB.

When does all this equipment arrive?

The manufacturer has asked us for around 12 months for the locomotives and 6 months for the wagons. They say they'll deliver the 420 wagons here, in Mozambique. So we hope that if we finalise the tender now, we can probably expect the wagons to arrive in April or May next year, and the locomotives in October or November next year.

The circulation of trains requires the need for increased coordination, especially in terms of communication. What investments are underway in this field?

The first work in this regard is focussing on people. We're investing in people, in

raising their awareness, but also in ongoing training, as we're investing in equipment with new technologies and people need to become familiar with them. We have signed an agreement with the Republic of South Africa (RSA) to operate direct trains, which means that their trains can come to the port and ours can go to the mines to bring in the cargo, and one of the requirements on both sides is that the drivers are trained in each country's systems. So the first priority is the worker. Then comes the communications part, so that the intersection of trains or their succession does not rely on man alone. As for Mozambique, we currently employ STC control via satellite and the locomotives are equipped with on-board computers. These are used to transmit commands and if they are not complied with, the movement of the train can be halted. STC operates in the south and centre. Last year we signed a contract with Huawei to supply a voice, data and image communication LTE-R system that allows

lares de investimento e depois mais 5 milhões de dólares para a reserva de espectro no Instituto Nacional de Comunicações para passarmos a ter uma frequência que é só nossa. Estamos a dar estes passos para garantirmos a circulação de comboios com a devida segurança, mas como disse, sem descuidar o factor humano, porque essa tecnologia toda depende do Homem.

22 mil passageiros por dia

O CFM tem uma grande responsabilidade não só em Maputo, como também no Centro e, se calhar, no Norte, de garantir a mobilidade de pessoas e bens. Que investimentos estão a ser feitos para assegurar esta componente social?

Em Maputo, estamos a ampliar a capacidade de recepção de comboios na Estação Central porque queremos ver se aumentamos o número de comboios de passageiros que fazemos. É verdade que isso também vai ser gradual porque depende da resposta da população. Neste momento, não só na parte ferroviária como também na parte rodoviária, os estudos mostram que temos dois momentos de pico: o período da manhã em que quase todos entram para a cidade, e depois ao fim do dia em que a maior parte também sai. Esses são os dois momentos de grande pico e entre as 10 e as 14 horas há poucas pessoas a viajar tanto por estrada como de comboio. Por isso, gradualmente, iremos introduzir mais comboios, e também estamos a investir na zona Centro. Há investimentos na aquisição de carruagens e estamos igualmente a apostar nas automotoras para aos poucos introduzirmos este novo equipamento que é flexível. O que é necessário e que estamos a fazer é também, gradualmente, ensinar às populações que este equipamento não permite transportar tomate, lenha e outras mercadorias. Não vamos eliminar os comboios recoveiros – aqueles que as mamãs podem usar de manhã para trazer a produção de fora da cidade –, mas estamos a transportar em média, por dia, cerca de 22 mil passageiros e está a haver esta tendência de usar as automotoras de-

xando as viaturas nas estações. Estamos a trabalhar com o Município e o nosso parceiro, a Sir-Motors, para completarmos o projecto porque, ao chegar à estação, é preciso continuar para quem quer ir para o Museu ou outro ponto.

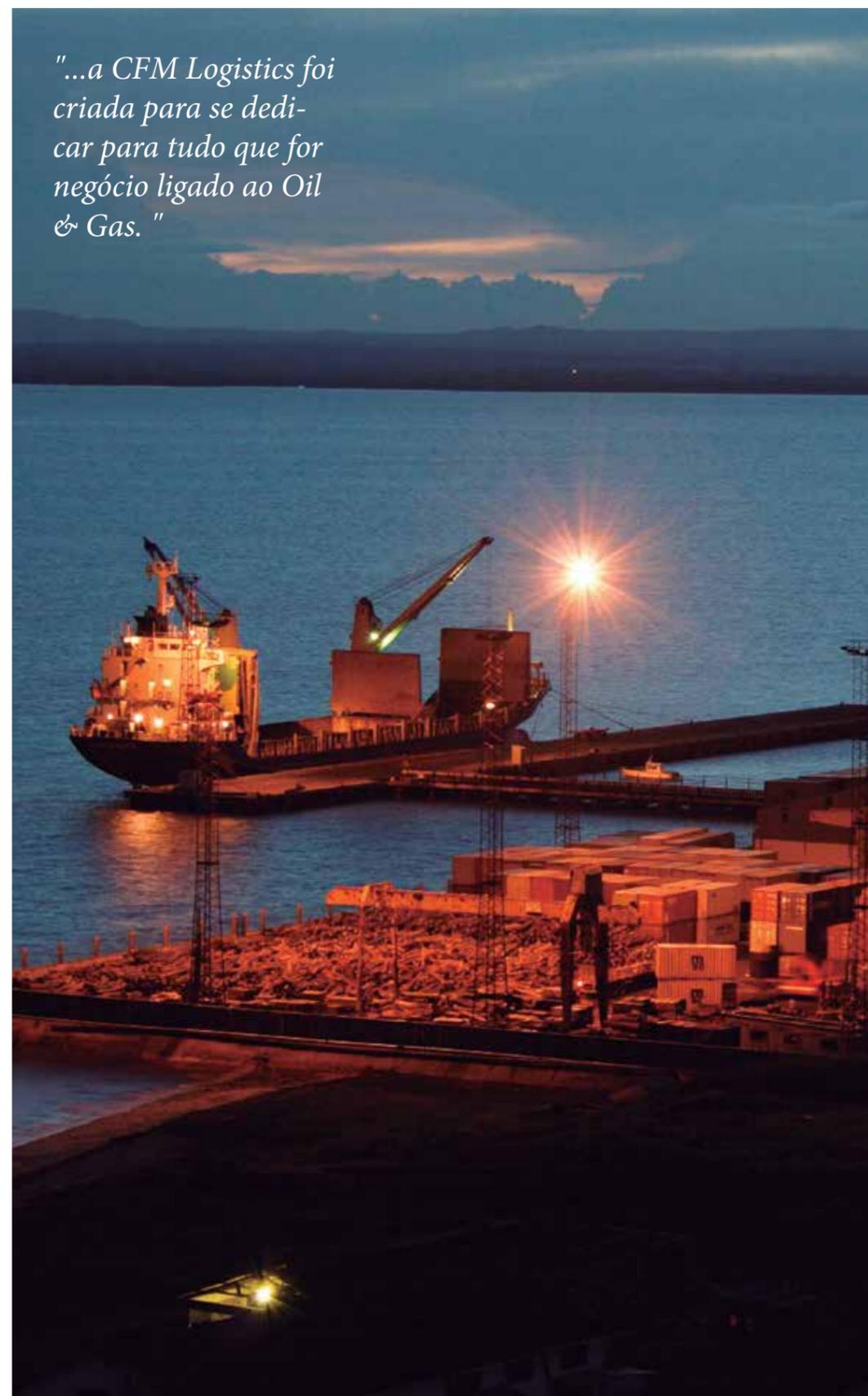
Rentabilizar o Porto de Pemba

Sr. Eng.º Langa: o Porto de Pemba está a manusear menos carga do que podia. O que falta para se rentabilizar esta infra-estrutura?

Rentabilizar o Porto de Pemba exige um trabalho bastante árduo porque esta infra-estrutura dependia muito das exportações do algodão e da madeira. Houve momentos em que também dependia de mariscos e todos esses projectos quase desapareceram. O algodão era feito pela Plexus, que depois desapareceu, e a madeira, com o controlo rígido que foi introduzido, os números também baixaram. Neste momento, a grande aposta é a exportação da grafite que antes ia via Nacala. Pemba tem muito pouco em termos de importações, então os navios de grande porte preferem escalar o Porto de Nacala e deixar a sua mercadoria, porque seria muito caro para um navio grande ir a Pemba para ir deixar 50 contentores e embarcar 20. Neste momento, a nossa principal fonte é a grafite, mas temos recebido de três em três meses um navio de clínquer para a produção de cimento e é o que nos últimos tempos dá vida ao porto. Esperamos que um dia a agricultura volte a ter pujança, mas como disse, é uma situação que nos preocupa neste momento.

Pode esclarecer a diferença entre a CFM Logistics e o Porto de Pemba? Não existe aqui uma duplicação de esforços ou uma espécie de concorrência?

Ainda bem que me faz essa pergunta. Não há concorrência nenhuma porque a CFM Logistics foi criada para se dedicar para tudo que for negócio ligado ao *Oil & Gas*. É verdade que Pemba, pela sua localização, acabava por beneficiar por algum negócio que se fazia nesse sentido, mas o Porto de



"...a CFM Logistics foi criada para se dedicar para tudo que for negócio ligado ao Oil & Gas."

us to see the trains on the line and the stations. This is a significant investment. This is an expensive system, as it involves an investment of 45 million dollars and then an additional 5 million dollars for the spectrum allocation at the National Communications Institute so that we can have a frequency that is ours alone. We are taking these steps to guarantee the proper safety of trains, without neglecting the human factor, because all this technology depends on people.

22,000 Passengers a day

CFM holds a great responsibility, not only in Maputo, but also in the Centre and perhaps in the North, to guarantee the mobility of people and goods. What investments are being made to ensure this social component?

In Maputo, we are expanding the capacity for receiving trains at the Central Station because we are interested in increasing the number of passenger trains we run. Of course, this too will be a gradual process as it depends on the population's response. At the moment, not only on the railway but also on the road, studies show that we have two rush hour periods: the morning, when almost everyone enters the city, and then at the end of the day, when most of them leave as well. Those are the two moments of greatest intensity. Between 10 a.m. and 2 p.m. few people travel by road or train. That is why we will be introducing more trains progressively, and we are also investing in the Central region. We are investing in the purchase of wagons and we are also focusing on railcars so that we can gradually introduce this new flexible piece of equipment. What we need to do, and what we are doing, is gradually educate people about the fact that this equipment is not used to transport tomatoes, firewood and other goods. We are not going to eliminate the "recoveiro" trains – those that the women can use in the morning to bring in their produce from outside

the city –, but we are transporting around 22,000 passengers a day, on average, and there is a growing tendency to use the railcars, keeping the cars at the stations. We have been working with the Municipality and our partner, Sir-Motors, to extend the route because, once you get to the station, those who want to go to the Museum or elsewhere need to continue.

Making the port of pemba profitable

Mr Langa, the Port of Pemba is currently processing less cargo than it could. How can this infrastructure be made more profitable?

Making the Port of Pemba profitable requires a lot of hard work because this infrastructure used to depend greatly on cotton and timber exports. There were times when it also relied on seafood, and all those projects have nearly faded. Cotton was produced by Plexus, which then disappeared, and wood, with the strict controls that were put in place, the numbers also dropped. At the moment, the major focus is the export of graphite, which used to be shipped via Nacala. Pemba imports very little, so large ships prefer to stop off at the Port of Nacala and leave their goods, as it would be quite costly for a large ship to go to Pemba to leave 50 containers and load 20. Right now, our main source is graphite, although every three months we receive a clinker ship for the production of cement, which is what has been keeping the port busy lately. Hopefully one day agriculture will regain its vigour, but as I said, it is a situation that is troubling us at the moment.

Can you clarify the difference between CFM Logistics and the Port of Pemba? Is there not a duplication of effort or a sort of competition?

I am glad you ask that question. There is no competition because CFM Logistics was set up to focus on any business re-



Pemba, como tal, é um porto comercial e não uma base logística para atender o *Oil & Gas*. Contudo, levanta aqui uma questão que temos discutido. Se realmente Pemba não tiver futuro em termos de outras cargas, podemos fazer desta infra-estrutura uma base logística, nada nos impede de transformá-lo porque CFM *Logistics* é também CFM e é nosso bebê que não está a concorrer com ninguém. Repare que quem vai trabalhar na CFM *Logistics* são, na maior parte, funcionários da CFM. Se Pemba se transformar numa base logística não há nenhum inconveniente, desde que tenha condições para atender também outras necessidades comerciais.

Quais são os grandes desafios da empresa para os próximos tempos?

Gostaria de referir dois aspectos: primeiro, a força de trabalho, apesar de me ter referido a dado passo do Homem como maior foco, estamos numa situação em que, sem querer culpar ninguém, não temos no País escolas específicas para a formação de pessoal dedicado ao trabalho ferroviário e portuário. Há alguns institutos, mas não têm formação dedicada ao porto e à ferrovia, desde o estivador, conferente, capataz, maquinistas, pessoal da via e os mecânicos e a nossa aposta é, no próximo ano, colocar a Escola Ferroviária de Inhambane a funcionar em grande força para esta especialidade, não só para os CFM, mas para toda a comunidade ferro-portuária que estiver interessada em usar esses serviços.

A falta de mão-de-obra qualificada é um perigo muito grande que, neste momento,

estamos a correr. Estamos a investir em equipamentos modernos, mas temos muito poucas pessoas com habilidades e conhecimentos para manusear este equipamento, fazer a manutenção e, se tivermos uma manutenção deficiente, veremos todo o nosso investimento ruir em pouco tempo. Falo de todas as áreas, desde o pessoal de linha, manutenção dos equipamentos, operação, área comercial, jurídica, financeira, etc. Esta semana, estivemos a ver o plano de produção e o orçamento para o próximo ano e decidimos que vamos ter pelo menos 250 colegas a fazer formação tanto aqui dentro como fora do País porque temos de pensar que um dia, nós, os mais velhos e experientes, estamos a caminhar para a reforma e é preciso ter gente qualificada para dar continuidade a esta empresa, por isso queremos apostar na formação.

O segundo aspecto tem que ver com a insegurança que é causada pela vandalização dos nossos meios. Somos alvo, nos últimos tempos, da vandalização da linha-férrea, dos vagões, carruagens, principalmente na procura de materiais ferrosos para venda na sucata. Esta é uma preocupação bastante grande, estamos a trabalhar em programas de sensibilização, mas não nos cansaremos de chamar à atenção a população, uma vez que os principais prejudicados são as pessoas, porque quando sentirmos que não há segurança na circulação dos comboios, a primeira medida que vamos tomar é pararmos com os comboios de passageiros. Um acidente de comboio de passageiros é dramático e o seu impacto é diferente do dos comboios de mercadorias.#

lated to oil and gas. It is true that Pemba, due to its location, ended up benefiting from some business that was carried out in this regard, but the Port of Pemba, as such, is a commercial port and not a logistics base for Oil & Gas. However, this raises an issue that we have been discussing. If Pemba really has no future in terms of other cargoes, we can transform this infrastructure into a logistics base. Nothing prevents us from doing so, because CFM *Logistics* is also CFM, and it's our baby that's not competing with anyone. Bear in mind that most of the people who will be working at CFM *Logistics* will be CFM employees. If Pemba becomes a logistics base, there's nothing wrong with that, as long as it's also able to fulfil other commercial needs.

What are the company's main challenges for the near future?

I would like to mention two aspects. Firstly, the workforce. I mentioned the workers as a major focus at one point, we find ourselves in a situation in which, without wanting to blame anyone, we do not have specific schools in the country for training staff dedicated to railway and port work. There are a few institutes, yet they do not provide training dedicated to the port and the railway, from dockworkers, clerks, foremen, train drivers, track staff and mechanics. Next year, we intend to get the Inhambane Railway School up and running in full force for this area of expertise, not just aimed at the CFM community, but for the entire railway-port civil society that is

"...CFM Logistics was set up to focus on any business related to oil and gas."

interested in using these services. The lack of qualified workers is a major risk we are currently facing. Our investment is being made in modern equipment, but we are short of people with the skills and knowledge to handle and maintain this equipment, and if we have poor maintenance, our entire investment will collapse in a short period of time. This applies to all areas, from line staff, equipment maintenance, operations, sales, legal, finance, etc. This week, we were looking at the production plan and the budget for next year and we decided that we will have at least 250 of our colleagues undergoing training, both at home and abroad, since we have to consider that one day the oldest and most experienced of us are going to retire, and we need qualified people to keep this company going, which is why we want to invest in training.

The second aspect has to do with the lack of safety caused by the vandalisation of our resources. In recent times, we have been the target of vandalism of the railway line, wagons and carriages, mainly in the search for ferrous materials that can be sold for scrap. This is a major concern of ours. We are working on awareness-raising programmes, as we will never grow tired of bringing this to the attention of the population, since they are the main victims. When we feel that the trains are unsafe, the first thing we will do is shut down the passenger trains. A passenger train accident is dramatic and its impact is different from that of freight trains.#



Dr Joaquim Uelemo Zucule. Administrador Executivo do CFM / CFM Board Member

Dr. Joaquim Zucule, Administrador Executivo CFM investe cerca de 8 mil milhões de meticais em projectos

Dr. Joaquim Zucule, Board Member

CFM invests around 8 billion meticais in projects

"From January to December 2022, about 24.62 million net tons were hauled on the Mozambican railway system, ...30 percent growth compared to the similar period in 2021."

→ A empresa CFM investiu, durante o exercício económico de 2022, 7925,1 milhões de meticais em projectos ferro-portuários com o principal objectivo de revitalizar e renovar os seus activos, cujo maior destaque vai para as linhas férreas, os equipamentos ferroviários e portuários além do material circulante (locomotivas, vagões e carruagens).

Segundo o Administrador Executivo, Dr. Joaquim Zucule, com o pelouro da Administração e Finanças, durante o mesmo período, a empresa também registou um resultado, antes dos impostos, positivo na ordem de 4063,4 milhões de meticais.

O Dr. Zucule referiu que os primeiros meses do ano de 2022 foram impactados negativamente pelas intempéries que assolaram com grande intensidade o Centro e o Norte do País, bem como pela situação económica do Zimbabwe e do Malawi, tendo afectado o tráfego e o manuseamento de carga naqueles corredores, e pelo conflito geo-político entre a Rússia e Ucrânia. Contudo, no sistema ferroviário moçambicano, de Janeiro a Dezembro de 2022, foram transportadas cerca de 24,62 milhões de toneladas líquidas, estando planeado o transporte de 29,95 milhões, representando uma execução do Plano de 82 por cento

→ During the 2022 financial year, CFM company invested 7,925.1 million Meticais in railway and port projects with the main goal of relaunching and renew its assets, whose greatest emphasis goes to the railway lines, railway and port equipment and rolling stock (locomotives, wagons and carriages).

According to the Executive Administrator, Dr. Joaquim Zucule, head of the department of Administration and Finance, during the same period the company also recorded a positive pre-tax profit of around 4063.4 million Meticais.

Dr. Zucule remarked that the first few months of 2022 had been negatively impacted by the bad weather that hit the center and north of the country with great intensity, as well as by the economic situation in Zimbabwe and Malawi, which affected traffic and cargo handling on those corridors, and by the geo-political conflict between Russia and Ukraine.

However, from January to December 2022, about 24.62 million net tons were hauled on the Mozambican railway system, of the 29.95 million planned, representing 82 percent completion of the Plan and 30 percent growth compared to the similar period in 2021.

"De Janeiro a Dezembro de 2022, foram transportadas cerca de 24,62 milhões de toneladas líquidas, ...um crescimento de 30 por cento relativamente ao período homólogo de 2021."



e um crescimento de 30 por cento relativamente ao período homólogo de 2021. Nas linhas operadas pelo CFM, durante o exercício económico de 2022, foram transportadas cerca de 12,23 milhões de toneladas líquidas contra as 15,41 milhões planeadas, o que corresponde a uma realização de 80 por cento em relação ao plano, tendo crescido 17 por cento comparativamente ao volume transportado no período homólogo de 2021. Em termos de transporte de passageiros, no período em referência, foram transportados 5 568 969 passageiros contra 5 680 765 planeados, o que corresponde a uma realização de 98 por cento e um crescimento de 81 por cento quando comparado ao período

homólogo, como resultado do desconfinamento social e a retoma plena da operação ferroviária, associado ao investimento em carruagens e automotoras que foram inauguradas em Agosto de 2022, aumentando a capacidade de transporte de passageiros nos sistemas Sul e Centro do País. A área portuária, de um ponto de vista global, registou um nível de execução de 103 por cento, que corresponde a um incremento de 17 por cento em relação à realização do período anterior, ao manusear 56,45 milhões de toneladas métricas (mtm) contra as 48,23 mtm registadas no igual período de 2021. Relativamente aos terminais portuários sob gestão do CFM, foram manuseadas

"A área portuária registou um nível de execução de 103 por cento, que corresponde a um incremento de 17 por cento em relação à realização do período anterior."



"The port area had an execution level of 103 percent, which corresponds to an uptake of 17 percent against the previous period."

durante o exercício de 2022 cerca de 13,21 mtm contra as 12,51 milhões manuseadas em 2021, o que representa um crescimento na ordem de 6 por cento comparativamente ao exercício de 2021, como reflexo de novos investimentos que têm sido levados a cabo pela empresa. O Administrador Joaquim Zucule garantiu que, com este desempenho, resultado dos fortes investimentos feitos e, por outro lado, da entrega abnegada e do compromisso incondicional de todos os colaboradores da empresa, continua o compromisso de um trabalho árduo para que se possam ultrapassar os actuais resultados e os desafios impostos pela conjuntura económica interna e internacional. "Continuaremos focalizados na execução de projectos de investimento de rápida recuperação ou períodos curtos de retorno que vão catapultar a competitividade comercial ao nível regional focalizando os nossos esforços no aprimoramento e melhoramento contínuo dos indicadores de gestão, com vista a assegurar a remuneração do accionista por um lado e dos demais stakeholders", sustentou o Administrador dos CFM, Dr. Joaquim Zucule.#

On the lines operated by CFM, approximately 12.23 million net tons were hauled during the 2022 financial year, as opposed to the 15.41 million planned, which amounts to an accomplishment of 80 per cent regarding the plan, and an increase of 17 percent compared to the volume hauled during the same period in 2021. In terms of passenger transport, 5,568,969 passengers were transported in the period in review, compared to the 5,680,765 planned, which corresponds to 98 per cent of completion and 81 per cent growth compared to the same period in the previous year, as a result of social deconfinement and the full resumption of railway operations, coupled by the investment in carriages and automobiles that were launched in August 2022, increasing passenger transport capacity in the country's southern and central system. From an overall point of view, the port area had an execution level of 103 percent, which corresponds to an uptake of 17 percent against the previous period, handling 56.45 million metric tons (mmt) against the 48.23 mmt recorded in the same period of 2021.

Regarding the port terminals under CFM's management, around 13.21 mmt were handled during the 2022 financial year compared to the 12.51 million handled in 2021, which represents a growth of around 6 per cent compared to the 2021 financial year, following new investments made by the company. Executive Director Joaquim Zucule pledged that this achievement, is the result of heavy investment and the wholehearted commitment of all the company's employees, and that the commitment to hard work will continue in order to surpass the current figures and the challenges posed by the domestic and international economic climate. "We will continue to focus on carrying out investment projects with rapid recovery or short payback periods that will strengthen our commercial competitiveness at a regional level, focusing our efforts on continuously improving and enhancing management indicators, with a view to ensuring the reward of shareholders on the one hand and other stakeholders on the other," said CFM's Director, Dr. Joaquim Zucule.#



SARA

CFM defende cooperação entre membros

SARA

CFM advocates cooperation between members

→ O Presidente do Conselho de Administração (PCA) da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), Eng.º Agostinho Langa Júnior, presidiu, entre os dias 24 e 27 de Outubro, na cidade sul-africana de Joanesburgo, à conferência dos caminhos de ferro da região.

No seu discurso inaugural, como presidente da Associação dos Caminhos de Ferro da África Austral (SARA), Agostinho Langa Júnior defendeu a necessidade da cooperação e colaboração de todos os membros para o alcance dos objectivos estratégicos do SARA.

O evento decorreu sob o lema “Melhoria da Capacidade Ferroviária e da Qualidade dos Serviços através de Novos Modelos Operacionais e Parcerias para uma Integração Regional Perfeita e Comércio”. O mesmo juntou os intervenientes da cadeia de valor ferroviário, incluindo investidores e provedores de serviços que discutiram as estratégias e perspectivas para o sucesso das actividades do sector em prol do de-

→ The Chairman of the Board of Directors of *Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM)*, Agostinho Langa Júnior, chaired the conference of the region's railways from 24 to 27 October in the city of Johannesburg, South Africa.

In his opening speech as president of the Southern African Railways Association (SARA), Agostinho Langa Júnior advocated the need for all members to co-operate and collaborate in order to achieve SARA's strategic objectives.

The event took place under the slogan «Improving Railway Capacity and Service Quality through New Operating Models and Partnerships for Seamless Regional Integration and Trade». It brought together the stakeholders of the railway value chain, including investors and service providers, who discussed the strategies and perspectives for the success of the sector's activities in pursuit of the development of the organization's member countries.

envolvimento dos países-membros da organização.

O Eng.º Langa disse que, como membro do SARA e procurando corresponder às estratégias dos nossos governos ao nível de transporte, a empresa CFM tem estado a envidar esforços para garantir e manter esta conectividade entre os países. Apontou que entre os vários projectos que a empresa tem vindo a desenvolver o destaque vai para a duplicação da Linha de Ressano Garcia, prestes a ser concluída, para a reabilitação da Linha de Machipanda, já concluída, e a reconstrução do ramal Mutarara-Vila Nova da Fronteira.

Ainda no mesmo âmbito, o PCA da empresa ferro-portuária moçambicana destacou o memorando assinado entre os CFM e a *Transnet Freight & Rail (TFR)* da África do Sul e a *Swaziland Railway*, visando melhorar a circulação, coordenação e planeamento dos comboios entre Moçambique e a África do Sul e Moçambique e a Eswatini, aumentando, assim, a eficiência do transporte ferroviário de carga na região e nos países do *hinterland* de e para Moçambique.

“Este memorando pretende levar à optimização do funcionamento das três empresas ferroviárias e responder aos desafios da cadeia logística da região Austral de África, preconizados no protocolo da SADC, para os transportes, comunicações e meteorologia. Portanto, estas e outras acções constituem o objectivo da existência do SARA”, apontou o Eng.º Langa.

Refira-se que o PCA dos CFM, Eng.º Agostinho Langa Júnior assumiu a presidência rotativa da SARA a 22 de Junho de 2023, durante a reunião ordinária da organização que decorreu na capital do País, Maputo, e dirigirá os destinos da SARA pelo período de um ano.#



"CFM tem estado a envidar esforços para garantir e manter esta conectividade entre os países."



"CFM has been working hard to guarantee and maintain this connectivity between the countries."

Eng. Langa said that, as a SARA member and in an effort to meet the transport strategies of our governments, CFM has been working hard to guarantee and maintain this connectivity between the countries. He underlined that among the various projects that the company has been developing, the focus is on the doubling of the Ressano Garcia Line, which is about to be completed, the rehabilitation of the Machipanda Line, which has already been completed, and the reconstruction of the Mutarara-Vila Nova da Fronteira branch line.

Furthermore, the CEO of the Mozambican rail-port company emphasized the memorandum signed between CFM and *Transnet Freight & Rail (TFR)* of South Africa and *Swaziland Railway*, aimed at improving the circulation, coordination and planning of trains between Mozambique

and South Africa and Mozambique and Eswatini, thus increasing the efficiency of rail freight transport in the region and in the hinterland countries to and from Mozambique.

«This memorandum seeks to optimize the operation of the three railway companies and to meet the challenges of the logistics chain in the Southern African region, as set out in the SADC protocol on transport, communications and meteorology. Therefore, these and other actions are the purpose of SARA's existence», said Eng. Langa.

It is worth noting that CFM's PCA, Agostinho Langa Júnior, took over the rotating presidency of SARA on 22 June 2023, during the organization's ordinary meeting held in the country's capital, Maputo, and will lead SARA for a period of one year.#



O novo Porto de Nacala

The new Port of Nacala

Filipe Jacinto Nyusi, Presidente de Moçambique / *President of Mozambique*

→ O Presidente da República de Moçambique, Filipe Jacinto Nyusi, inaugurou, no passado dia 7 de Outubro de 2023, as novas instalações do Porto de Nacala, em Nampula.

O porto ganhou uma nova dinâmica sob o ponto de vista de operações, mercê da ampliação e modernização das suas infra-estruturas, o que contribui para o aumento da capacidade do manuseamento e armazenamento de carga contentorizada e redução do tempo de permanência de navios no cais. Com a modernização a capacidade de manuseamento passa das actuais 100 mil toneladas de carga contentorizada para 252 mil, um crescimento de mais de 150 por cento. Segundo o Presidente do Conselho de Administração do CFM, Eng.º Agostinho Francisco Langa Júnior, com o novo Porto espera-se o aumento da capacidade de

armazenamento de oito mil toneladas de carga contentorizada e atracação de navios de grande calado, atraindo também cargas de e para Malawi, Zâmbia e outros países. A reinauguração do porto foi testemunhada pelos Chefes de Estado do Malawi, Lazarus Chakwera e da Zâmbia, Hakainde Hichilema, respectivamente, e pelo vice-ministro dos Negócios Estrangeiros do Japão, Hosaka Yasushi. Filipe Nyusi disse, na ocasião, que as vantagens logísticas do Porto de Nacala devem gerar impacto sobre o comércio, trazendo mais rendimentos, de modo a alavancar o desenvolvimento da região. Afirmou ainda que aquelas infra-estruturas são cruciais para as exportações e importações de cereais, fertilizantes, combustíveis, medicamentos e equipamentos para suprir as necessidades internas.

→ The President of the Republic of Mozambique, Filipe Jacinto Nyusi, inaugurated, on 7th October, 2023, the new facilities at the Port of Nacala, in Nampula.

The port has gained a new dynamic from an operations point of view, expanding and modernizing its infrastructure, which contributes to increasing the capacity for handling and storing containerized cargo and reducing the time spent by ships at the pier.

With the modernization, the handling capacity increases from the current 100 thousand tons of containerized cargo to 252 thousand, an increase of more than 150 percent.

According to the President of the Board of Directors of the CFM, Eng. Agostinho Francisco Langa Júnior, with the new Port



Mateus Magala, Ministro dos Transportes e Comunicações / *Minister of Transport and Communications*

O Presidente moçambicano sublinhou que o Malawi tem culturas com forte valor na exportação, nomeadamente tabaco, açúcar, café, chá, algodão, feijão e vegetais, enquanto a Zâmbia exporta pedras preciosas, fios de cobre, cimento, açúcar e milho.

A reabilitação do Porto de Nacala permitirá que os países da região beneficiem de maior eficiência no manuseamento de carga, como resultado de novos e modernos equipamentos.

Aliás, foi neste contexto que os três estadistas assinaram acordos de gestão do Corredor de Nacala, no quadro do projecto de comércio e conectividade da África Austral na componente de coordenação regional, com o objectivo de fortalecer as operações e fomentar o desenvolvimento da região.

Para o Presidente da República, os acordos representam um novo paradigma de gestão, numa abordagem tripartida das preocupações dos agentes económicos, assegurando mecanismos integrados para a circulação de pessoas e bens. O objectivo é reduzir os custos de transporte e o tempo de trânsito de mercadorias.#

it's expected to increase the storage capacity of eight thousand tons of containerized cargo and the berthing of deep draft ships, also attracting cargoes of and to Malawi, Zambia and other countries.

The reopening of the port was witnessed by the Heads of State of Malawi, Lazarus Chakwera and Zambia, Hakainde Hichilema, respectively, and the Deputy Minister of Foreign Affairs of Japan, Hosaka Yasushi.

At the time, Filipe Nyusi said that the logistical advantages of the Port of Nacala should generate an impact on trade, bringing more income, in order to boost the region's development. He also stated that those infrastructures are crucial for exports and imports of cereals, fertilizers, fuels, medicines and equipment to meet internal needs.

The Mozambican President highlighted that Malawi has crops with strong export value, namely tobacco, sugar, coffee, tea, cotton, beans and vegetables, while Zambia exports precious stones, copper wire, cement, sugar and corn.

The rehabilitation of the Port of Nacala will allow countries in the region to benefit from greater efficiency in cargo handling, as a result of new and modern equipment. In fact, it was in this context that the three presidents signed management agreements for the Nacala Corridor, within the framework of the Southern African trade and connectivity project in the regional coordination component, with the aim of strengthening operations and promoting the region's development.

For the President of the Republic, the agreements represent a new management paradigm, in a tripartite approach to the concerns of economic agents, ensuring integrated mechanisms for the movement of people and goods. The aim is to reduce transport costs and transit time for goods.#

CFM Logistics

A logística moçambicana do gás

CFM Logistics
Mozambican gas logistics

→ A companhia ferro-portuária Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) pretende consolidar o seu papel na provisão de soluções logísticas, estendendo o seu domínio no mercado do gás natural liquefeito. Para o efeito, lançou, a 24 de Agosto de 2023, a empresa CFM Logistics, que tem como um dos seus objectivos assegurar o empoderamento dos nacionais, no contexto do “conteúdo local” e desenvolver a cadeia logística do País.

A CFM Logistics deve passar a envolver-se, sobretudo, no transporte, prestação de serviços marítimos e ferroviários, logística e armazenamento, no domínio de especialidade da indústria do petróleo e do gás.

A criação desta entidade acontece em cumprimento de uma orientação estratégica do Governo, tendo em conta as descobertas de reservas de gás natural na Bacia do Rovuma e a exploração em curso nos jazigos de Pande-Temane, na província de Inhambane.

O objectivo é que a empresa se envolva em toda a cadeia de produção, logística e venda do gás natural em Moçambique. O lançamento oficial da CFM Logistics e da sua marca corporativa foi dirigido pelo ministro da Economia e Finanças, Max Tonela. Falando no evento, o governante disse que é visão do Executivo que as oportunidades geradas pela implementação dos grandes projectos no País tragam benefícios para os nacionais, encorajando, deste modo, todos os ramos de actividade a estruturarem-se melhor para a exploração das vantagens. Segundo o ministro, tendo em conta que Moçambique se projecta para ser uma das dez maiores potências mundiais produtoras do Gás Natural Liquefeito (LNG), o Governo reconhece a pertinência do envolvimento da CFM Logistics no negócio. Tonela realçou que a criação da CFM Logistics se enquadra perfeitamente na visão do Governo, na medida que constitui uma plataforma que vai

→ The railway-port company Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) intends to consolidate its role in providing logistics solutions, spreading its dominance in the liquefied natural gas market. Thus, on 24th August 2023, it launched the company CFM Logistics, aimed to ensure the empowerment of Mozambicans in the context of «local content» and to develop the country's logistics chain.

CFM Logistics is to become mainly involved in transport, maritime and rail services, logistics and warehousing in the oil and gas industry.

The establishment of this entity is in the fulfilment of the government's strategic guidelines, taking into account the discovery of natural gas reserves in the Rovuma Basin and the ongoing exploration of the Pande-Temane deposits in Inhambane province. The purpose is for the company to be involved in the entire natural gas chain of

permitir que a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique continue focada no seu objecto principal que é o transporte ferroviário de pessoas e bens e manuseamento portuário, enquanto participa em investimentos em diversos seguimentos logísticos. “A CFM Logistics que hoje temos o privilégio de apresentar publicamente, deve nascer com uma visão moderna, privilegiando um planeamento estratégico apurando e sobretudo orientado para resultados”, destacou Max Tonela. Sustentou ainda que é convicção do Governo que esta nova empresa deve ser dotada de um capital humano inovador e competente, o activo mais valioso de todas as organizações. Max Tonela sustentou que a transformação de mentes deve ser o primeiro factor crítico para o sucesso, devendo inculcar-se valores nobres como transparência, integridade e profissionalismo.#

production, logistics and sales in Mozambique. The official launch of CFM Logistics and its corporate brand was led by the Minister of Economy and Finance, Max Tonela. Speaking at the event, the minister said that it was the government's vision that the opportunities generated by the implementation of major projects in the country should bring benefits to Mozambicans, thus encouraging all branches of activity to better structure to exploit the advantages.

According to the minister, in view of that Mozambique is set to become one of the world's top ten producers of Liquefied Natural Gas (LNG), the government recognises the relevance of CFM Logistics' involvement in the business. Tonela highlighted that the creation of CFM Logistics fits in perfectly with the government's vision, as it constitutes a platform that will allow the company Portos e Caminhos de

Ferro de Moçambique to continue to focus on its main object, which is the transport of people and goods by rail and port handling, while at the same time participating in investments in various logistics segments.

«CFM Logistics, which we have the privilege of introducing to the public today, must be born with modern vision, focusing on sophisticated strategic planning and, above all, results-orientated», said Max Tonela. He also said that the government is certain that this new company must be equipped with innovative and competent human capital, the most valuable asset of any organisation.

Max Tonela argued that the transformation of minds must be the first critical factor for success, and that noble values such as transparency, integrity and professionalism must be inculcated.#



**Eng.º. Agostinho Langa Júnior,
PCA dos CFM**

Provedor logístico nato

→ Para o Presidente do Conselho de Administração do CFM, Eng.º Agostinho Francisco Langa Júnior, o CFM é um provedor logístico nato e tem uma experiência secular. Aliás, a participação do CFM como provedor logístico já fez história no País e vem desde o tempo em que era um provedor logístico gigantesco, realizando, cumulativamente, serviços ferroviários, marítimos, portuários, de aviação civil e, ainda, de camionagem. “Tudo isso numa só empresa!”

Hoje, focado na logística e manuseamento portuário, apresenta-se como um actor privilegiado no sector de transportes e de

presença incontornável na logística de petróleo e gás, atendendo não apenas ao seu *core business*, mas também, à quantidade e qualidade de infra-estruturas de logística de que é detentor, serviços e infra-estruturas que os operadores e demais clientes da indústria de petróleo e gás têm à sua disposição.

“E com a CFM *Logistics* temos a excelente oportunidade para expandir e diversificar o escopo da nossa actividade, renovar os nossos serviços e construir novas infra-estruturas ou reabilitar e ampliar as já existentes para atender às necessidades e a demanda de logística nessa indústria.”#

Engineer
Agostinho Langa Júnior,
Chairman of CFM

*An experienced
logistic provider*

→ According to the Chairman of the CFM Board of Directors, Eng. Agostinho Francisco Langa Júnior, CFM is an experienced logistics provider and has centuries on the field. In fact, CFM’s participation as a logistics provider has already made history in the country and goes back to the time when it was a gigantic logistics provider, cumulatively carrying out railway, maritime, port, civil aviation and trucking services. «All in one company»!

Currently, with a focus on logistics and port handling, it presents itself as a privileged stakeholder in the transport sector and an unavoidable presence in oil and gas logistics, given not only its core business, but also the quantity and quality of logistics infrastructures it owns, services and infrastructures that operators and other clients in the oil and gas industry have at their disposal.

«With CFM *Logistics* we have an excellent opportunity to expand and broaden the scope of our activity, renew our services and build new infrastructures or rehabilitate and expand existing ones to meet the needs and demand for logistics in this industry».#



**Dr. Joaquim Zucule,
PCA da CFM Logistics**

Diversificar o escopo das actividades

→ O Presidente do Conselho de Administração da CFM *Logistics*, Dr. Joaquim Zucule, defendeu que com a nova companhia se abre uma oportunidade para expandir e diversificar o escopo da actividade, renovar os serviços e construir novas infra-estruturas ou reabilitar e ampliar as já existentes para atender às necessidades logísticas do gás natural. De acordo com o gestor, a CFM *Logistics* vem responder aos desafios que são continuamente apresentados pelas concessionárias, contratadas, subcontratadas, e demais parceiros envolvidos na indústria de petróleo e gás no País.

Joaquim Zucule explicou ainda que a criação da CFM *Logistics* surge na sequência da orientação estratégica do Governo para – no âmbito do *core business* do CFM e tendo em conta as descobertas de importantes reservas de gás natural na Bacia do Rovu-

ma, e que se juntam ao potencial em produção na zona Sul, na região de Pande-Temane, colocando o País na posição de um dos maiores produtores mundiais de Gás Natural Liquefeito –, a empresa se envolver em toda a cadeia de produção, logística e venda desses recursos energéticos. Zucule entende que a indústria do petróleo e gás constitui um dos pilares para o progresso nacional, gerando um crescimento progressivo da economia e mais riqueza para os moçambicanos. Foi diante deste cenário, após avaliação interna e diálogo com os clientes e parceiros, que o CFM encontrou na CFM *Logistics* a resposta à orientação do Governo para a participação e envolvimento na indústria de petróleo e gás, como um actor relevante, fazendo o que melhor sabe, que é a logística e manuseamento portuário.#

Zucule entende que a indústria do petróleo e gás constitui um dos pilares para o progresso nacional, gerando um crescimento progressivo da economia e mais riqueza para os moçambicanos. Foi diante deste cenário, após avaliação interna e diálogo com os clientes e parceiros, que o CFM encontrou na CFM *Logistics* a resposta à orientação do Governo para a participação e envolvimento na indústria de petróleo e gás, como um actor relevante, fazendo o que melhor sabe, que é a logística e manuseamento portuário.#

Dr Joaquim Zucule,
Chairman of CFM Logistics

*Broadening the scope
of activities*

→ The Chairman of the Board of Directors of CFM Logistics, Dr. Joaquim Zucule, said that the new company opens up an opportunity to expand and diversify the scope of activity, renew services and build new infrastructures or rehabilitate and expand existing ones to meet the logistics needs of natural gas.

According to the manager, CFM Logistics is responding to the challenges that are always being raised by concessionaires, contractors, subcontractors and other partners involved in the country’s oil and gas industry.

Joaquim Zucule further explained that the establishment of CFM Logistics follows the government’s strategic guidelines to – within the scope of CFM’s core business and taking into account the discoveries of important natural gas reserves in the Rovuma Basin, in addition to the potential in production in the southern area, in the Pande-Temane region, placing our country in the position of one of the world’s largest producers of Liquefied Natural Gas - involve the company in the entire chain of production, logistics and sale of these energy resources.

Zucule believes that the oil and gas industry is one of the main pillars for national progress, generating progressive growth in the economy and more wealth for Mozambicans. It was in the light of this scenario, after internal assessment and dialogue with clients and partners, that CFM found the answer to the government’s guidelines on CFM Logistics establishment for participation and involvement in the oil and gas industry, as a relevant player, doing what it does best, which is logistics and port handling.#

Escola ferroviária de Moçambique: novos desafios

Mozambique railway school: new challenges

por/by Gilberto Eduardo Armando

→ Criada à luz do Diploma Ministerial n.º 12/94, de 9 de Fevereiro, o mesmo instrumento legal que extinguiu o Centro Nacional de Formação Profissional dos Portos e Caminho de Ferro (C.N.F.P.) de Inhambane, e concebido para responder, na altura, às exigências do sector na área de formação profissional e ao estabelecimento de vínculos directos entre este e os sectores produtivos ferroviários, a Escola Ferroviária de Moçambique (E.F.M), sediada na Cidade de Inhambane, como postula o n.º 2 do artigo 1.º deste documento, “*é uma instituição de nível básico do Ensino Técnico-Profissional destinada à formação de técnicos nos ramos de Tracção, Movimento, Manobra, Via, Mecânica de Tracção Diesel, Electricidade Tracção Diesel e Serralharia de Vagões e Carruagens*”. O antigo C.N.F.P. de Inhambane deixara de

corresponder às necessidades daquele período, sobretudo na evolução no sector, o que levou o Governo, através do supracitado diploma, a determinar a sua extinção e substituição pela E.F.M., cujas atribuições passavam, entre outras, por promover cursos de especialização, reciclagem e reclassificação no sector ferroviário. Inicialmente subordinada aos ministérios dos Transportes e Comunicação e da Educação, no que concerne à administração e finanças e ao patrocínio pedagógico, respectivamente, esta instituição esteve na origem da formação de vários quadros com grau de nível básico, alterado, mais tarde, para o nível médio, quando o CFM reassumiu a responsabilidade geral da infra-estrutura instalada e de todo o processo de formação. A situação de conflito armado no País, cujo alvo preferencial foi a destruição de infra-

→ Set up under Ministerial Diploma no. 12/94, of 9 of February, the same legal instrument that brought to an end the National Centre for Professional Training of Ports and Railways (CNFP in its Portuguese acronym) in Inhambane, and designed to respond at the time to the sector's demands in the area of professional training and the establishment of direct links between it and the productive railway sectors, the Mozambique Railway School (EFM, in its Portuguese acronym), based in the city of Inhambane, as no. 2 of article 1 of this document states, “*is a basic level technical-vocational education institution aimed at training technical-vocational staff in the areas of Traction, Movement, Manoeuvring, Track, Diesel Traction Mechanics, Diesel Traction Electricity and Wagon and Carriage Metalwork.*”

-estruturas socioeconómicas, com realce às ferroviárias e rodoviárias, deixaram o País mergulhado numa crise financeira, afectando a maioria das empresas nacionais, incluindo o CFM. A consequência inevitável foi a paralisação gradual das actividades formativas na Escola Ferroviária de Moçambique, em Inhambane, dadas as dificuldades de mobilidade de técnicos das províncias para este centro de formação.

“As razões de paralisação da formação foram várias e podem ser vistas a partir da conjuntura política e económica que se vivia naquela altura como também dos resultados da qualidade dos formandos que nós tínhamos. Sobre o último aspecto, significa que a empresa tinha criado bases de sustentabilidade no que toca a quadros. Associado a estas suspensões, os reflexos do Programa de Reabilitação Económica

The former National Training Centre for Ports and Railways (CNFP) in Inhambane no longer met the needs of that period, especially in terms of developments in the sector, which led the government, through the aforementioned diploma, to determine its extinction and replacement by the EFM, whose duties included promoting specialisation, retraining and upgrading courses in the railway sector.

Initially reporting to the ministries of Transport and Communication and Education, in terms of administration and finance and educational patronage respectively, this institution was at the origin of the training of various personnel at basic level, later changed to medium level when the CFM took over overall responsibility for the infrastructure installed and

the entire training process.

The armed conflict in the country, whose main target was the destruction of socio-economic infrastructure, especially railways and roads, left the country plunged into a financial crisis, affecting most national companies, including CFM. One of the inevitable consequences was the gradual paralysis of training activities at the Mozambique Railway School in Inhambane, given the difficulties in getting technicians from the provinces to this training centre.

“The reasons for halting the training were varied and can be understood based on the political and economic situation at the time, as well as the results of the quality of the trainees we had. With regard to the latter, it meant that the company

"O CFM está no processo de requalificação do edifício que, no futuro, poderá albergar outros projectos da empresa, além da componente de formação."



(PRE) tiveram um impacto directo, anos mais tarde, quando a instituição se transforma em empresa pública.

Mesmo diante destas adversidades, a necessidade de continuar a formar quadros e a nova política definida foi de fazermos a formação nos três centros que dispomos no País (antes de o centro do Norte passar para o concessionário). Podemos afirmar categoricamente que tivemos fragilidades numa e noutra área justamente porque a Escola Ferroviária de Inhambane albergava maior número de formandos. Inclusive já tivemos lá formandos de outros países", explicou o Dr. David Chaves, Chefe dos Serviços de Formação e Treinamento dos CFM.

Escola ao serviço da UEM

A 22 de Junho de 2002, através de um memorando de entendimento entre o Caminho de Ferro de Moçambique e a Universidade Eduardo Mondlane (UEM), a Escola Ferroviária de Moçambique, em Inhambane, passa para a gestão da UEM, para a formação de quadros superiores em Hotelaria e Turismo.

"A transferência das instalações para a Universidade Eduardo Mondlane foi no âmbito das parcerias entre as instituições público-privadas e as instituições governamentais. Passou a funcionar a Escola Superior de Hotelaria e Turismo, o que para o CFM seria uma mais-valia dado que o País passaria a absorver mais quadros formados nestas áreas específicas de hotelaria e turismo a partir daquele ponto do País" – destaca o Dr. Chaves.

Foram 20 anos de parceria institucional, no fim dos quais o CFM retomou a infra-estrutura e repensou a necessidade de voltar a formar os seus quadros a partir da Escola Ferroviária.

O CFM está no processo de requalificação do edifício que, no futuro, poderá albergar outros projectos da empresa, além da componente de formação. A Comissão criada, que integra quadros seniores da empresa, deverá apresentar soluções que permitam que a infra-estrutura siga este papel vital na vida da empresa.

O CFM pretende assegurar a formação imediata de técnicos qualificados, compen-

had established a basis for sustainability in terms of staff. Associated with these interruptions, the effects of the Economic Rehabilitation Programme (PRE, in its Portuguese acronym) had a direct impact, years later, when the institution was converted into a public company.

Even in the face of these adversities, the need arose to resume training staff and the new policy was to conduct training at the three centres that we have in the country (before the Northern centre was handed over to the concession holder). We can categorically state that we experienced weaknesses in one area and another precisely because the Inhambane Railway School was home to the largest number of trainees. In fact, we have had trainees from other countries there," explained Dr David Chaves, Head of CFM's Training Services.

School at the service of UEM

on 22 June 2002, through a memorandum of understanding between the Mozam-

bique Railway and the Eduardo Mondlane University (UEM in its Portuguese acronym), the Mozambique Railway School in Inhambane came under the management of the UEM for the purpose of training senior staff in Hospitality and Tourism.

"The relocation of the facilities to Eduardo Mondlane University took place as part of partnerships between public and private institutions and government institutions. The Higher School of Hospitality and Tourism started operating there, which for CFM would prove to be an asset as the country began to absorb more staff trained in these specific areas of hospitality and tourism from that part of the country," Mr. Chaves highlights.

This was a 20-year institutional partnership, at the end of which CFM took over the infrastructure and reconsidered the need to once again train its staff at the Railway School.

CFM is in the process of refurbishing the building which, in the future, may house other company projects in addition to the

sando o facto de haver técnicos em processo de reforma, potenciando assim a qualificação de novos técnicos, que irão assegurar a linha de sucessão nas esferas operacionais da empresa.

Concluídos os dois cursos (transversais e operacionais de manutenção) de curta duração, o próximo passo do Serviço de Formação é levar à Cidade de Inhambane outros cursos de diversas especialidades ferro-portuárias, monitorados pedagogicamente pelo Centro de Formação e Treinamento do CFM-Sul.

O capital humano ferro-portuário

Consumada a reversão da infra-estrutura, a empresa entrou logo no processo de requalificação do edifício para uma reabilitação quase completa ainda em curso. O primeiro passo dado foi a reabilitação de 12 quartos que albergam 24 camas para os formandos e, posteriormente, outras divisões de acordo com o plano definido. O objectivo central é apostar fortemente na formação do Homem, elemento indispensável para a vida da empresa.



“Estamos nas formações iniciais e de reciclagem em 75 por cento das áreas operacionais ferroviárias, sobretudo nas zonas Sul e Centro. Na zona Norte, a ferrovia está concessionada. Temos também a nossa aposta na formação na área portuária. Voltámos a operar no nosso porto de Nacala, apesar de não termos a nossa escola a funcionar neste ponto, mas conseguimos colocar alguns dos nossos técnicos em alguns espaços para a formação. A título de exemplo, temos uns técnicos de Nacala a receber formação nas Ilhas Reunião, que está lá no âmbito do memorando de entendimento assinado entre o CFM e a Câmara de Comércio e Indústria França Moçambique. Nas mesmas circunstâncias estão também técnicos do Centro e Sul do País. Mas neste momento damos mais prioridade à formação ferroviária porque precisamos de requalificar os nossos técnicos nesta componente” – explica o Dr. Chaves.

A reversão do complexo para o CFM representa um momento crucial e importante para a empresa, em particular no sector da formação que assim amplia o espaço de acção e pode repensar numa outra abordagem sobre o conceito de formação. #



"CFM is in the process of refurbishing the building which, in the future, may house other company projects in addition to the training programme."

training programme. The Commission that has been set up, which includes senior company staff, should present solutions that will enable the infrastructure to fulfil this vital role in the company's life. CFM aims to ensure the immediate training of qualified technicians, making up for the fact that some technicians are retiring, thereby promoting the qualification of new technicians who will secure the line of succession in the company's operational fields.

Having completed the two short-term courses (transversal and operational maintenance), the next step for the Training Service is to bring to the City of Inhambane other courses in various railway-port specialities pedagogically monitored by the CFM-South Training Centre.

Railway-port's human capital

Once the reversion of the infrastructure had been completed, the company immediately began the process of rehabilitating the building for an almost complete refurbishment that is still underway. The first step taken was to refurbish 12 rooms that house 24 beds for the trainees and, later, other rooms according to the defined

plan. The central aim is to focus heavily on training people, an indispensable element in the life of the company.

"We're conducting initial and recycling training in 75 per cent of the railway's operational areas, especially in the South and Centre. In the North, the railway is under concession. We're also focusing on training in the port area. We're back in operation in our Nacala port, despite the fact that our school is not operating there, but we've managed to place some of our technicians in certain areas for training. To give you an example, some technicians from Nacala are being trained in the Reunion Islands, under the memorandum of understanding signed between CFM and the Chamber of Commerce and Industry of France Mozambique. There are also technicians from the Centre and South of the country. However, at the moment we are prioritising railway training because we need to retrain our technicians in this area," explains Mr. Chaves.

The reversion of the complex to the CFM represents a crucial and important moment for the company, particularly for the training sector, which is thus expanding its space for action and can rethink its approach to the concept of training.#



Matola atinge 3,7 milhões de toneladas

Matola reaches 3.7 Million tonnes

por/by Aty Muchanga

→ O Porto da Matola espera manusear, este ano, um total de 3,7 milhões toneladas de carga diversa contra 3,6 milhões toneladas registadas o ano passado, o que representa um incremento de 2,8 por cento.

O total de carga manuseada no ano passado resulta, em termos de terminais, do despacho de 572 580 toneladas métricas pelo terminal de líquidos a granel, responsável pelo recebimento de combustíveis e óleos brutos a granel. Para este ano, o mesmo terminal espera manusear 1 569 443 toneladas. Este terminal tem uma capacidade instalada de manuseamento até 3 milhões de toneladas métricas pelo que está a ser usado em 50 % do seu potencial.

Quanto ao terminal de alumínio, a serviço da multinacional Mozal foram manuseados, no ano passado, um total de 1 864 477 toneladas de alumínio, sendo que para este

ano se espera uma pequena subida para cerca de 2 milhões de toneladas. Trata-se de um terminal com capacidade instalada de dois milhões de toneladas por ano, com um desempenho constante e com mercado definido e assegurado.

Além disso, existe o terminal de carvão com capacidade de despachar seis milhões de toneladas anuais. Este ano, espera manusear até nove milhões de toneladas resultantes do incremento da carga que chega pela via rodoviária a partir da África do Sul, com a retoma da exportação do carvão sul-africano para a Europa, em resposta à crise energética provocada pelo conflito geopolítico russo-ucraniano.

O terminal de cereais, detido pela empresa Silos e Terminal Graneleiro da Matola (STEMA), manuseou 205 942 toneladas no ano passado e este ano es-

pera um desempenho abaixo, de apenas 150 mil toneladas.

Segundo Arlindo Fondo, então director do Porto da Matola (entretanto substituído, aquando do fecho da edição), no ano passado, este sector teve um bom desempenho devido a uma carga de trigo proveniente da África do Sul que precisou ser exportada por via do Porto da Matola numa emergência e não necessariamente por conquista de cliente. Tem uma capacidade de 500 mil toneladas, que não tem sido explorada pelo fraco desempenho relacionado com a crise no Zimbabwe, que é um dos principais mercados desse terminal.

Com a crise no Zimbabwe muitos empresários daquele país perderam capacidade de investimento, mas existem medidas conjuntas dos Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) e o STEMA que visam a recuperação daquele mercado.

“Um dos problemas que tínhamos estava relacionado com a segurança, os vagões eram assaltados, mas agora foi concluída a vedação do espaço e depois do enchimento os vagões são resguardados em segurança, enquanto esperam o comboio”, explicou Arlindo Fondo.

increase to around 2 million tonnes is expected.

This is a terminal with an installed capacity of 2 million tonnes per year, with a steady performance and a defined and assured market.

In addition, there is the coal terminal with the capacity to handle 6 million tonnes a year. This year, it expects to handle up to 9 million tonnes as a result of the increase in cargo arriving by road from South Africa, with the resumption of South African coal exports to Europe, following the energy crisis caused by the Russian-Ukrainian geopolitical conflict.

The grain terminal, owned by the company Silos e Terminal Graneleiro da Matola (STEMA), handled 205,942 tonnes last year, whereas this year it expects to underperform by just 150,000 tonnes.

According to Arlindo Fondo, the then director of the Port of Matola (he has since been replaced, as this edition was being edited), last year this sector performed well due to a cargo of wheat from South Africa that needed to be exported via the Port of Matola in an emergency situation, but not necessarily due to having gained clients.

It holds a capacity of 500,000 tonnes, which has not been exploited due to poor performance related to the crisis in Zimbabwe, which is one of the terminal's main markets.

The crisis in Zimbabwe has left many of the country's entrepreneurs unable to invest. However, there are joint measures between Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) and STEMA aimed at recovering that market.

“One of the problems we faced concerned security, as the wagons were being robbed, but now the fencing of the space has been completed and the wagons are safely sheltered after filling, while they wait for the train,” Arlindo Fondo explained.

It should be noted that the Port of Matola operates in an area of 262 hectares called “Parcel 729” where the main activities are linked to the handling of cargo by the five terminals and four platforms, one of which serves two terminals.

The coal terminal is managed by Grindrod, which holds the port concession of the Maputo Port Development Company (MPDC). The fuel terminal is operated

→ The Port of Matola expects to handle a total of 3.7 million tonnes of miscellaneous cargo this year, compared to 3.6 million tonnes last year, which represents an increase of 2.8 percent.

The total cargo handled last year is the result, in terms of terminals, of the 572,580 metric tonnes dispatched by the bulk liquids terminal, which is responsible for receiving fuels and crude oils in bulk. This year, the same terminal expects to handle 1,569,443 tonnes.

This terminal holds an installed handling capacity of up to three million metric tonnes, meaning that 50% of its potential is being used.

As for the aluminium terminal, operated by the multinational Mozal: a total of 1,864,477 tonnes of aluminium were handled last year, and this year a small



Refira-se que o Porto da Matola funciona numa área de 262 hectares designada por “Parcela 729”, onde as principais actividades estão ligadas ao manuseamento de carga pelos 5 terminais e 4 cais, dos quais um serve para 2 terminais.

O terminal de carvão está a ser gerido pela empresa Grindrod, concessionária do *Maputo Port Development Company* (MPDC). O de combustíveis é operado e gerido directamente pelo CFM e o de alumínio está a ser operado pela Mozal e CFM. O terminal de cereais pela STEMA e o terminal de óleos brutos a granel é operada pela Manica.

Dentro da mesma parcela estão instaladas as gasoleneiras que estão directamente ligadas ao terminal de combustíveis: Petromoc, Puma, Samcol – armazenadora que resulta da “*join venture*” entre a TotalEnergies e a BP Moçambique, a Galp, a Matap e a Terminal Logístico da Matola (GIMTL).

Com excepção da Petromoc, as gasoleneiras mencionadas servem também para o abastecimento dos países do “*hinterland*”. Arlindo Fondo explicou que o porto está estruturado em duas partes, a primeira trata das actividades relacionadas com o cais que recebe os navios com carga internacional ou por cabotagem marítima. A outra parte exerce as actividades que resultam da interface entre as operações dos navios com a superfície onde se encontram instaladas várias empresas cujas actividades estão ligadas aos terminais e negócios afins dentro da área de jurisdição portuária.

Contudo, o estabelecimento de empresas e investimentos dentro da Parcela 729 é feita mediante a assinatura de contrato de concessão pelo qual são reguladas as licenças de construção entre outras actividades, sem intervenção do Conselho Autárquico da Matola.#

and managed directly by CFM. The aluminium terminal is operated by Mozal and CFM, whereas the cereals terminal is run by STEMA. Finally, the bulk crude oil terminal is operated by Manica. Within the same block are the petrol stations that are directly linked to the fuel terminal: Petromoc, Puma, Samcol – a storage company that is the result of a joint venture between TotalEnergies and BP Moçambique, Galp, Matap and the Matola Logistics Terminal (GIMTL). With the exception of Petromoc, the petrol stations mentioned also supply the hinterland countries.

Arlindo Fondo said that the port is structured in two parcels, the first dealing with activities related to the quay that receives ships with international cargo or maritime cabotage. The other parcel carries out the activities that result from the interface between ship operations and the surface where various companies are set up and their activities are linked to the terminals and related businesses within the area of port jurisdiction.

However, the establishment of companies and investments within Parcel 729 is done through the signing of a concession contract which regulates construction licences and other activities, without the intervention of the Matola Municipal Council.#

JANELA ÚNICA *Electrónica*



JUE NO PROGRESSO PARA A FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO

A nova cara da JUE: Inovações...

Trata-se de uma versão do portal que traz consigo, para além das componentes conhecidas como a biblioteca de legislação as seguintes novidades:

- Inteligência Artificial - Chatboot, um assistente virtual disponível 24h por dia, capaz de responder as perguntas mais frequentes e transferir a questão apresentada ao Centro de Apoio ao visitante sempre que necessário;
- Um simulador de direitos e demais imposições, que permitirá ao visitante prever o custo da sua importação;
- Uma imagem renovada e moderna, proporcionando ao utilizador uma experiência de navegação mais aprazível por via de qualquer dos seus dispositivos.

Infraestruturas

Decorre a renovação da infraestrutura da rede JUE nos mais de 70 sites, bem como a revisão de redundância de energia nos locais remotos onde opera a JUE.

O exercício visa garantir que os equipamentos acompanham a evolução da tecnologia e asseguram o desempenho da plataforma JUE.



Satisfação do Utilizador/ Capacitação

Um dos compromissos da equipe é conduzir sessões de formação para o uso da ferramenta JUE pelas partes envolvidas no desembarço aduaneiro em Moçambique em 2023, registou-se um cumulativo de 450 formandos nas várias salas distribuídas ao longo do País.



CENTRO DE APOIO AO UTILIZADOR:

Telefone: + 258 21 341 110
 Movél: + 258 34 11
 Email: suporte@mcnet.co.mz

ENDEREÇO:

Av. Julius Nyerere, Nrº 3172
 Maputo Cidade
 Telefone: +258 21 487151/2



MTC

Soluções para a logística de minérios

MTC

Solutions for mining logistics

por/by Idnórcio Muchanga



→ O Ministério dos Transportes e Comunicações (MTC) está à procura de parceiras para desenvolver projectos de construção e modernização de infra-estruturas rodoviárias e ferro-portuárias de modo a responder, com eficácia, à necessidade de escoamento de minérios.

Para o efeito, o Governo criou recentemente a Direcção Nacional de Logística e Desenvolvimento do Sector Privado dos Transportes, com a finalidade de atrair investimentos nacionais e estrangeiros para a construção da rede viária e ferroviária.

Entre outros aspectos, a criação desta entidade visa coordenar e desenvolver procedimentos inerentes ao desenvolvimento de novos empreendimentos, gestão e monitoria dos contratos de concessão e dinamização da logística.

Segundo o Director Nacional de Logística e Desenvolvimento do Sector Privado dos Transportes no MTC, Ambrósio Siteo, há necessidade de o País ter infra-estruturas no sector de transportes para garantir a atracção de investidores nacionais e internacionais.

A fonte explicou que o sector dos transportes elaborou a Estratégia Integrada do Sector dos Transportes e Comunicações em Moçambique, que tem em vista garantir a construção de infra-estruturas um pouco por todo o território nacional para responder à demanda nacional e regional. Estão em curso as obras de modernização do porto de Mocímboa da Praia, na província de Cabo Delgado, e das infra-estruturas aeroportuárias para melhorar a logística no escoamento de hidrocarbonetos.

Iniciará igualmente, em breve, a edificação de uma doca e armazéns para escoar as areias pesadas extraídas em Chibuto, na província de Gaza, pela empresa *Dingsheng Minerals*. A activação em pleno da cabotagem marítima é outra das prioridades, estando a proceder-se à revisão do regulamento que compreenderá a redução de tarifas aduaneiras e portuárias, de modo a permitir a operacionalização sem sobressaltos.

Para responder à demanda da evacuação de 20 milhões de toneladas por ano do carvão mineral extraído da província de Tete,

→ The Ministry for Transport and Communications (MTC) is seeking to develop partnerships in order to build and modernise road and rail-port infrastructures so as to respond effectively to the need for ore transport.

To this end, the government has recently created the National Directorate for Logistics and Development of the Private Transport Sector, aimed at attracting national and foreign investment for the construction of the road and rail network.

Among other aspects, the creation of this entity is designed to coordinate and devise procedures for developing new ventures, managing and monitoring concession contracts and boosting logistics.

According to the National Director of Logistics and Development of the Private Transport Sector at the MTC, Ambrósio Siteo, the country requires infrastructure in the transport sector to guarantee the attraction of national and international investors.

foi reabilitada a linha-férrea que parte do distrito de Moatize até ao porto da Beira. “Em 2013, transportou-se através da Linha de Sena 6, milhões de toneladas e em 2015 atingimos 20 milhões de toneladas por ano. A tonelage incrementou para 22 milhões com a construção da linha-férrea que liga Moatize e Nacala-a-Velha”, disse Ambrósio Siteo.

Construiu-se também, através de concessão público-privado, o terminal do cais 13, no Porto da Beira, para garantir a harmonização entre a capacidade portuária e a linha-férrea. Ambrósio Siteo: “Apesar disso, estamos conscientes que não estamos a responder à demanda, uma vez que os estudos mostravam que no pico da produção será necessário transportar cerca de 100 milhões por ano.”

Para garantir uma parte do escoamento, o Governo concessionou uma entidade para construir uma linha-férrea de Moatize até ao Porto de Macuse para responder à evacuação de 50 milhões toneladas por ano.#

The source explained that the transport sector has drawn up the Integrated Strategy for the Transport and Communications Sector in Mozambique, which is designed to guarantee the construction of infrastructures throughout the country to meet national and regional demand. Construction work is underway to modernise the port of Mocímboa da Praia, in Cabo Delgado province, and airport infrastructures to make the flow of hydrocarbons more logistically efficient.

The construction of a dock and warehouses to dispose of the heavy sands extracted in Chibuto, Gaza province, by the company *Dingsheng Minerals*, will also begin soon. The full activation of maritime cabotage is also a priority, and the regulations are currently undergoing revision, which will include a reduction in customs and port tariffs in order to allow for smooth operation.

To cope with the demand for 20 million tonnes a year of mineral coal extracted

in the province of Tete, the railway line that runs from the district of Moatize to the port of Beira has been upgraded. “In 2013, the Sena Line was used to transport six million tonnes, and in 2015 we reached 20 million tonnes a year. The tonnage increased to 22 million with the construction of the railway connecting Moatize and Nacala-a-Velha,” said Ambrósio Siteo.

Through a public/private concession, the Pier 13 terminal at the Port of Beira was also built, so as to guarantee harmonisation between port capacity and the railway. “Despite this, we are aware that we are not meeting demand, since studies show that at peak production we will need to transport around 100 million tonnes a year.”

To guarantee part of the outflow, the government has awarded a concession to build a railway line from Moatize to the Port of Macuse to cope with the evacuation of 50 million tonnes a year.#



Os 25 anos da Cornelder de Moçambique

25 years of Cornelder de Moçambique

Jan de Vris, Cecília Chamutota, Mateus Magala e/and António Libombo

→ A Cornelder de Moçambique (CdM) celebrou, a 15 de Outubro de 2023, os seus 25 anos de gestão do Porto da Beira, reconhecido pelo Banco Mundial como o melhor da África Austral em manuseio de carga contentorizada em 2021 e 2022. Para marcar o jubileu de prata, a CdM realizou diversas actividades em Sofala ao longo de Outubro, envolvendo clientes, parceiros, amigos e convidados de Moçambique e da região austral do continente. Destacaram-se eventos económicos, sociais, culturais e desportivos, incluindo um jantar de gala,

fórum de negócios, espectáculo musical, a quinta edição da Légua da Beira, uma Feira de Saúde e um torneio de golfe, realizados em Outubro, além de outras actividades ao longo do ano. Entre elas, o Prémio Literário Mia Couto, o torneio infantil de basquetebol e a *Cornelder CodeLabs*, um programa de pesquisa de talentos em informática realizado em Beira e Maputo. A celebração foi condizente com a importância dos 25 anos da CdM na história, reflectindo o prestígio da empresa em Moçambique e na região.

→ Cornelder de Moçambique (CdM) celebrated, on 15th October, 2023, its 25 years of management of the Port of Beira, recognized by the World Bank as the best in Southern Africa in handling containerized cargo in 2021 and 2022. To mark the silver jubilee, CdM carried out various activities in Sofala throughout October, involving clients, partners, friends and guests from Mozambique and the southern region of the continent. Economic, social, cultural and sporting events stood out, including a gala dinner, business forum, musical



Fórum de negócios

A CdM realizou a 13 de Outubro o “*Beira Corridor Business Forum*” em Sofala, reunindo intervenientes do Corredor da Beira, como linhas de navegação, agentes transitários e transportadores. O Director Executivo dos CFM Centro, António Bié, abordou a contribuição do transporte ferroviário no corredor. O encontro, segundo o Director Executivo-Adjunto da CdM, António Libombo, visava avaliar desafios e encontrar soluções para melhorar a fluidez no Corredor da Beira. Os participantes expressaram preocupação sobre o acesso ao Porto da Beira e à introdução de fronteira única. O Ministro dos Transportes e Comunicações, Mateus Magala, elogiou a CdM por interpretar claramente o objetivo da concessão do Porto da Beira, destacando o reconhecimento do Banco Mundial em 2021 e 2022 como o mais eficiente da África Austral. Magala enfatizou o crescimento do porto, de 34 mil contentores, em 2000, para 256 mil, em 2022, elogiando a CdM pelos resultados. Em 2018, o Governo moçambicano estendeu a concessão do Porto da Beira por 15 anos devido aos bons resultados e perspectivas de investimento na expansão e modernização.

“...o Governo moçambicano estendeu a concessão do Porto da Beira por 15 anos devido aos bons resultados e perspectivas de investimento...”

show, the fifth edition of *Légua* of Beira, a Health Fair and a golf tournament, held in October, as well as others activities throughout the year. Among them, the Mia Couto Literary Prize, the children’s basketball tournament and *Cornelder CodeLabs*, a computer talent research program carried out in Beira and Maputo. The celebration was in keeping with the importance of CdM’s 25th anniversary in history, reflecting the company’s prestige in Mozambique and the region.

Business Forum

On 13th October, CdM held the «*Beira Corridor Business Forum*» in Sofala, bringing together stakeholders from the Beira Corridor, such as shipping lines, freight forwarders and transporters. The Executive Director of CFM Centro, António Bié, addressed the contribution of rail trans-

port to the corridor. The meeting, according to the Deputy Executive Director of CdM, António Libombo, aimed to assess challenges and find solutions to improve fluidity in the Beira Corridor. Participants expressed concerns about access to the Port of Beira and the introduction of a single border. The Minister of Transport and Communications, Mateus Magala, praised CdM for clearly interpreting the objective of the Port of Beira concession, highlighting the World Bank’s recognition in 2021 and 2022 as the most efficient in Southern Africa. Magala emphasized the port’s growth, from 34 thousand containers in 2000 to 256 thousand in 2022, praising CdM for the results. In 2018, the Mozambican Government extended the concession of the Port of Beira for 15 years due to good results and investment prospects in expansion and modernization.

"...the Mozambican Government extended the concession of the Port of Beira for 15 years due to good results and investment prospects..."

Légua da Beira

A CdM celebrou o seu 25.º aniversário com eventos diversos. Destaque para a “Légua da Beira,” marca da CdM, realizada a 13 de Outubro, reunindo 3494 concorrentes em 6 categorias. Os estrangeiros dominaram os federados, com Abednico Mashaba a vencer nos masculinos e Patience Murowe nos femininos. A CdM premiou vencedores com mais de um milhão de meticais e *laptops* para estudantes. O Director Executivo-Adjunto, António Libombo, elogiou a participação massiva e confirmou a continuidade anual do evento. A Secretária de Estado de Sofala, Cecília Chamutota, e o vereador da cidade, José Manuel, aplaudiram a iniciativa, destacando a promoção do desporto e saúde pública. O evento também incluiu um torneio de golfe e uma Feira de Saúde no Largo dos CFM, proporcionando testagens e consultas. O Administrador-Delegado, Jan de Vries, destacou o desporto como uma forma de fortalecer laços com os parceiros e a sociedade. Clientes nacionais e estrangeiros participaram no torneio de golfe, reforçando amizade e negócios. A dupla Heidi Steel/ Abdul Amy dos Santos venceu, mostrando progresso em pouco mais de um ano na modalidade. Os 25 anos da CdM também foram marcados pelo Torneio Cornelder de Basquetebol Sub-14, encerrado em Agosto, com a Escola Secundária da Ponta-Gêa e a Escola Secundária de Estoril como vencedores. A CdM celebrou o seu aniversário com sucesso e diversas actividades desportivas e de saúde, promovendo a interacção e o bem-estar na comunidade.

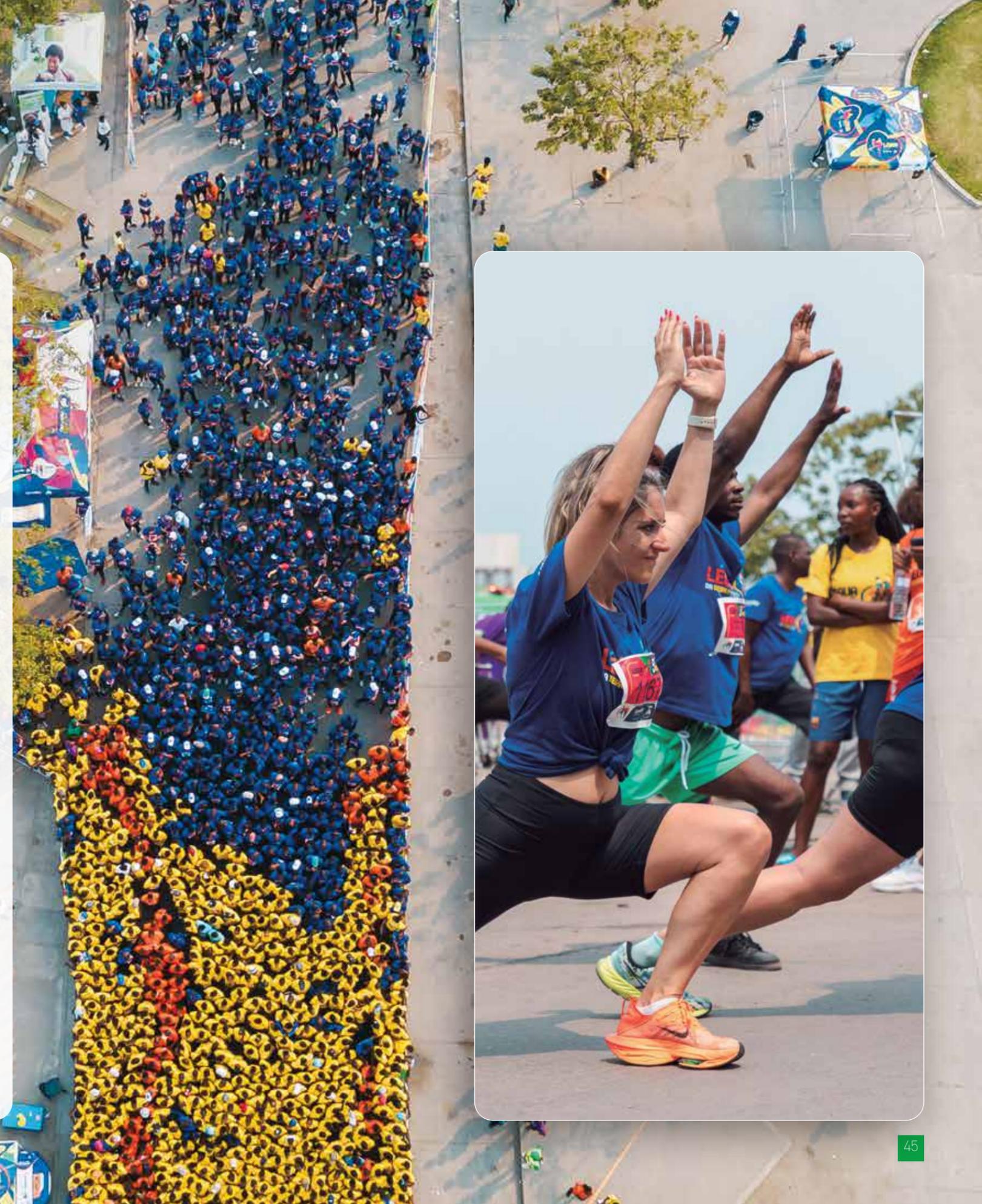
Jantar de gala

O jantar de gala do 25.º aniversário da Cornelder de Moçambique (CdM), a 14 de Outubro, contou com autoridades do Governo, clientes, parceiros nacionais e estrangeiros. A CEO da *Cornelder Holding B. V.*, Ellen Van Dam, o Ministro dos Transportes e Comunicações, Mateus Magala, e a Secretária de Estado de Sofala, Cecília Chamutota, estiveram presentes. Jan de Vries, Administrador-Delegado da CdM, destacou o crescimento nos 25 anos de gestão do Porto da Beira, classificado pelo Banco Mundial como o melhor da África Austral em 2021 e 2022. Instou a continuidade da colaboração para atingir a meta de manusear 700 mil contentores por ano. O Ministro Magala e a Secretária de Estado Chamutota elogiaram o trabalho e investimento da CdM, elevando o Porto da Beira a tornar-se na maior referência da África Austral. Após os discursos, as quatro figuras de destaque cortaram o bolo. O segundo momento de cantar ocorreu no espectáculo musical à meia-noite, marcando o início do dia 15 de Outubro, quando a CdM completou 25 anos a gerir o Porto da Beira. Cerca de 20 mil pessoas celebraram com fogo de artifício no campo do Ferroviário da Beira.

Légua of Beira

CdM celebrated its 25th anniversary with various events. Highlight for «Légua» of Beira, a CdM brand, held on October 13th, bringing together 3494 competitors in 6 categories. The foreigners dominated the federated teams, with Abednico Mashaba winning in the men’s and Patience Murowe in the women’s. CdM awarded winners with more than one million meticais and laptops for students. The Deputy Executive Director, António Libombo, praised the massive participation and confirmed the annual continuity of the event. The Secretary of State of Sofala, Cecília Chamutota and the city councilor, José Manuel, applauded the initiative, highlighting the promotion of sport and public health. The event also included a golf tournament and a Health Fair at Largo dos CFM, providing testing and consultations.

The Managing Director, Jan de Vries, highlighted sport as a way of strengthening ties with partners and society. National and foreign customers participated in the golf tournament, strengthening friendship and business. The pair Heidi Steel/ Abdul Amy dos Santos won the competition, showing progress in just over a year in the sport. The celebration of CdM’s 25th anniversary was also marked by the Under-14 Cornelder Basketball Tournament, which ended in August, with Ponta-Gêa Secondary School and Estoril Secondary School as winners. CdM successfully celebrated its anniversary with various sporting and health activities, promoting interaction and well-being in the community.





Matias Damásio e Mr. Bow elogiaram a Cornelder de Moçambique por incluir a cultura na celebração dos 25 anos.

Show 25 anos

O memorável espectáculo musical foi um ponto alto da festa, contando com diversos artistas, bandas e DJs que animaram a noite de 14 para 15 de Outubro. Matias Damásio, renomado músico e compositor angolano, liderou o evento que se estendeu até à madrugada. Bandas locais, como Afro Mingo, The Utas e Djaaka, com trajes típicos, aqueceram o público com músicas e coreografias típicas do «Chiveve». Mr. Bow, acompanhado pelos seus bailarinos, recebeu calorosos aplausos ao contagiar os beirenses com a sua música e dança. Matias Damásio encantou a capital provincial de Sofala, destacando «Magui» do seu novo CD, a música mais solicitada pelos fãs. Durante as duas horas e meia do *show*, Damásio elogiou a iniciativa da Cornelder de Moçambique em celebrar com o público local, fortalecendo o vínculo com a sociedade. Mr. Bow também parabenizou a CdM por incluir a cultura na celebração dos 25 anos.

Prémio literário Mia Couto

A CdM e a Associação Literária Kulemba lançaram o prémio literário Mia Couto, anual, visando reconhecer as melhores obras de prosa e poesia em Moçambique. Na primeira edição, Bento Baloi venceu na categoria de romance com *No Verso da Cicatriz*, enquanto Belmiro Mouzinho ganhou na poesia com *Pétalas Negras ou a Sombra do Inanimado*. O prémio foi lançado a 2 de Junho, na Beira, com a presença de Mia Couto, e os vencedores foram anunciados a 21 de Setembro pelo presidente do júri, Francisco Noa. O Director Executivo-Adjunto da CdM, António Libombo, destacou a responsabilidade social da empresa, comprometendo-se com o prémio anual nos cinco anos seguintes. O presidente da Associação Kulemba, Dany Wambire, agradeceu à CdM pela parceria e enfatizou o estímulo à produção literária de qualidade em Moçambique. O prémio anualmente reconhecerá as melhores obras em língua portuguesa de autores moçambicanos do ano anterior. A primeira edição aceitou livros publicados em 2021 e 2022 de forma excepcional.#

Matias Damásio and Mr. Bow praised Cornelder de Moçambique for including culture in the 25th anniversary celebration.

Diner gala

The gala dinner for the 25th anniversary of Cornelder de Moçambique (CdM), on 14th October, was attended by government authorities, customers, national and foreign partners. The CEO of Cornelder Holding B.V., Ellen Van Dam, the Minister of Transport and Communications, Mateus Magala, and the Secretary of State of Sofala, Cecília Chamutota, were present. Jan de Vries, Managing Director of CdM, highlighted the growth in the 25 years of management of the Port of Beira, classified by the World Bank as the best in Southern Africa in 2021 and 2022. He urged continued collaboration to achieve the target of handling 700 thousand containers per year. Minister Magala and Secretary of State Chamutota praised CdM's work and investment, elevating the Port of Beira to become the largest reference in Southern Africa. After the speeches, the four prominent figures cut the cake. The second moment of singing occurred at the musical show at midnight, marking the beginning of 15th October, when CdM completed 25 years of managing the Port of Beira. Around 20 thousand people celebrated with fireworks at the Beira Railway field.

Show 25 years

The memorable musical show was a highlight of the party, featuring several artists, bands and DJs who livened up the night from the 14th to the 15th of October. Matias Damásio, renowned Angolan musician and composer, led the event that lasted until dawn. Local bands, such as Afro Mingo, The Utas and Djaaka, dressed in traditional costumes, warmed up the audience with songs and cho-

reographies typical of «Chiveve». Mr. Bow, accompanied by his dancers, received warm applause as he infected the people of Beira with his music and dance. Matias Damásio enchanted the provincial capital of Sofala, highlighting «Magui» from his new CD, the song most requested by fans. During the two and a half hour show, Damásio praised Cornelder de Moçambique's initiative in celebrating with the local public, strengthening the bond with society. Mr. Bow also congratulated CdM for including culture in the 25th anniversary celebration.

Mia Couto literary award

CdM and the Kulemba Literary Association launched the annual Mia Couto literary prize, aiming to recognize the best works of prose and poetry in Mozambique. In the first edition, Bento Baloi won in the romance category with *No Verso da Cicatriz*, while Belmiro Mouzinho won in poetry with *Pétalas Negras ou a Sombra do Inanimado*. The award was launched on 2nd June, in Beira, with the presence of Mia Couto, and the winners were announced on 21st September by the president of the jury, Francisco Noa. CdM's Deputy Executive Director, António Libombo, highlighted the company's social responsibility, committing to the annual award for the following five years. The president of the Kulemba Association, Dany Wambire, acknowledged CdM for the partnership and emphasized encouraging quality literary production in Mozambique. The award will annually recognize the best works in Portuguese by Mozambican authors from the previous year. The first edition exceptionally accepted books published in 2021 and 2022.#



120 anos de um Porto em constante transformação

120 years of a Port in constant evolution

Em Agosto, o Porto de Maputo celebrou o seu 120.º aniversário. Para celebrar a efeméride, os CFM e a MPDC (concessionária do Porto de Maputo há 20 anos) juntaram-se para recordar o percurso centenário desta importante infra-estrutura ferro-portuária e projectar possíveis caminhos para o seu futuro.

In August, the Port of Maputo celebrated its 120th anniversary. To mark the occasion, CFM and MPDC (concessionaire of the Port of Maputo for 20 years) got together to look back over the centenary of this important railway-port infrastructure and to outline possible paths for its future.



→ A 7 de Agosto de 1903, atracou no Cais Gorjão o MV Swazi, marcando assim o início simbólico das operações do Porto de Maputo. Este momento histórico foi antecedido pela construção da linha-férrea entre o Transvaal e Lourenço Marques (em funcionamento desde Julho de 1895), determinando desde a sua origem a importância regional do Porto de Maputo. Mais de um século volvido, sendo os últimos 20 anos nas mãos da concessionária MPDC, as duas entidades envolvidas no seu desenvolvimento e percurso histórico juntaram-se para homenagear a sua história secular e os muitos que ajudaram a construir este Porto que é o maior de Moçambique em termos de volumes manuseados. As celebrações foram feitas de mãos dadas com o Município de Maputo, uma vez que a cidade cresceu a partir desta infraestrutura ferro-portuária. No dia 14 de Agosto, Sua Excelência o Presidente da República Filipe Jacinto Nyusi lançou as celebrações com a inauguração do mais novo rebocador da frota de serviço marítimo do Porto, o Ntamo. O Ntamo (Força) é um investimento muito importante para o Porto de Maputo, pois representa uma aposta em novas tecnologias, necessárias aos navios que atracam

→ On 7 August 1903, the MV Swazi docked at Gorjão Dock, marking the symbolic start of the operations of Maputo Port. This historic moment was preceded by the construction of the railway line between Transvaal and Lourenço Marques (in operation since July 1895), establishing the regional importance of the Port of Maputo from the outset. Over a century later, with the last 20 years in the hands of the concessionaire MPDC, the two entities involved in its development and historical journey came together to honor its centuries-old history and the many who helped build this port, which is the largest in Mozambique in terms of volumes handled. The celebrations were held hand in hand with Maputo City Council, since the city grew from this railway-port infrastructure. On 14 August, His Excellency the President of the Republic Filipe Jacinto Nyusi launched the celebrations with the unveiling of the newest tugboat in the Port's maritime service fleet, the Ntamo. The Ntamo (strength) is a very important investment for the Port of Maputo, as it represents a commitment to new technologies, necessary for the ships that currently dock at the Port: increasingly



actualmente no Porto: cada vez mais robustos, maiores, e que demandam mais competitividade.

Na mesma data, foi inaugurada uma exposição fotográfica na Plataforma da estação de Caminhos de Ferro, que conta a história centenária do Porto. A mesma tem a duração de um ano, e conta com belíssimas imagens deste percurso histórico. Estas imagens farão parte igualmente de um livro que será editado em meados de Dezembro.

O auge das celebrações foi, sem dúvida, o Festival “Sons da Cidade”, em plena Praça dos Trabalhadores. Durante o dia, decorreu um passeio de comboio a Marracuene, com teatro e música a bordo. Em Maputo, decorriam paralelamente *tours* ao porto de Maputo, para conhecer de perto esta grande infra-estrutura.

O produtor musical Zé Pires brilhou a noite com uma selecção de artistas moçambicanos de vários estilos musicais que apresentaram o público com as suas per-



formances no decorrer do dia, culminando num *show* musical que levou a audiência numa viagem às fundações do Porto de Maputo. Com muita cor, música e dança, o público foi embalado numa história da cultura moçambicana que remonta ao crescimento da cidade desde Lourenço Marques aos dias de Maputo. A totalidade da venda dos bilhetes reverteu a favor da compra de bens alimentares e de higiene para o Orfanato Dom Orione, que acolhe crianças com deficiência.

A última semana de Agosto foi marcada por um tom de reflexão. O “Ciclo de conversas” sobre o Porto de Maputo contou com oradores de várias áreas da sociedade, trazendo para reflexão temas distintos relacionados com o crescimento e o futuro do Porto de Maputo, como “A Experiência do modelo de concessão”, “O legado social dos Portos e Caminhos de Ferro”, “Responsabilidade ambiental do Porto” e “Pensar numa cidade ferro-portuária”.#

robust, larger, and demanding more competitiveness.

On the same day a photographic exhibition was inaugurated at the platform of the railway station, which tells the century story of the Port. The exhibition will last a year and features beautiful images of this historic journey. These images will also be part of a book that will be published in mid-December.

The highlight of the celebrations was undoubtedly the «Sounds of the City» Festival, held at «Praça dos Trabalhadores». During the day, there was a train trip to Marracuene, with theatre and music on board. In Maputo, there were parallel tours to Maputo Port, so that people could get to know this great infrastructure closely.

Music producer Zé Pires graced the evening with a selection of Mozambican artists of various musical styles/genres who entertained the audience with their performanc-

es throughout the day, and culminating in a musical show that took the audience on a journey to the foundations of the Port of Maputo. With lots of color, music and dance, the audience was taken through the history of Mozambican culture that dates back to the city's growth from Lourenço Marques to modern-day Maputo. All ticket money went towards the purchase of food and hygiene items for the Dom Orione Orphanage, which shelters children with disabilities.

The last week of August was marked by a climate of reflection. The «Cycle of Talks» on the Port of Maputo featured speakers from various spheres of the society, addressing different topics related to the growth and future of the Port of Maputo, such as «The Experience of the Concession Model», «The Social Legacy of Ports and Railways», «Environmental Responsibility of the Port» and «Thinking about a Rail-Port City».#



Maputo, Estação Central / Central Station

Nos últimos 5 anos

Passageiros acima de 28 milhões

In the past five years
More than 28 million passengers

por/by Gilberto Eduardo Armando



→ O transporte ferroviário em Moçambique, sob a alçada dos Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), reveste-se de grande importância no contexto nacional. Um sector de responsabilidade social do CFM, que muito contribui para aliviar o sector dos transportes de passageiros rodoviários que ainda não cobre todos e em tempo real, sobretudo nas principais cidades do País.

A crescente procura pelo sistema de transporte ferroviário de comboio constitui um desafio para o CFM que, anualmente, vai alargando a sua base de acção nesta área, provendo mais meios com vista a responder à solicitação dos milhares de passageiros que recorrem a este meio de transporte no seu dia-a-dia.

Paralelamente, por forma a dar maior segurança e comodidade aos utentes, a política de aquisição das novas automotoras de transporte de passageiros passa pela modernidade e inovação, factor cada vez mais apreciado pelos passageiros.

A procura pelo comboio como parte da solução do sector de transportes em Moçam-

→ Rail transport in Mozambique, under the responsibility of Caminhos de Ferro de Moçambique, is of great importance in the national context. This is a sector of CFM's social responsibility, which contributes greatly to relieving the road passenger transport sector, which still does not reach all people in real time, especially in the country's major cities.

The growing demand for the rail transport system is a challenge for CFM, which is expanding its base of action in this area every year, providing more resources in order to meet the demands of the thousands of passengers who use this means of transport on a daily basis.

At the same time, and as a way of providing greater safety and comfort to users, the acquisition policy for new passenger transport vehicles is based on modernity and innovation, a factor that is increasingly appreciated by passengers.

The demand for the train as part of the solution for the transport sector in Mozambique gave rise to a graphic demon-

stration using figures in order to ascertain this reality, starting with the question of what the rail traffic index in the country has been over the last few years.

To address this concern, indicators are presented for a 5-year period, from 2018 to 2022, to gauge the influence and importance of this sector in the context of passenger transport in the country, despite the drastic consequences caused by the Covid-19 pandemic, which affected the entire world economy, including the railway sector. Once Covid-19 is over, and with the gradual recovery of the world's economic markets and in particular in the country, passenger transport by train is regaining its normal rhythm, which is justified by the figures presented in 2022 and is expected to be the trend in 2023.

During the five-year period in question, a total of 28,461,934 (twenty-eight million, four hundred and sixty-one thousand, nine hundred and thirty-four) passengers were transported, and the graphs show CFM-South as the busiest route com-



"The growing demand for the rail transport system is a challenge for CFM, which is providing more resources in order to meet the demands of the thousands of passengers who use this means of transport on a daily basis."

"A crescente procura pelo transporte ferroviário constitui um desafio para o CFM que, anualmente, vai provendo mais meios com vista a responder à solicitação dos milhares de passageiros ..."

bique abriu espaço para uma demonstração gráfica através de números no sentido de se apurar esta realidade apresentada partindo do questionamento de qual é, afinal, o índice do tráfego ferroviário no País nos últimos anos?

Em resposta a esta preocupação, são apresentados os indicadores de um período de 5 anos, ou seja, de 2018 a 2022, para aferir a influência e importância deste sector no contexto dos transportes de passageiros no País, não obstante as consequências drásticas causadas pela pandemia da covid-19, que afectaram a plenitude da economia mundial, incluindo o sector da ferrovia. Debelada a covid-19 e com a gradual recuperação dos mercados económicos mundiais e em particular no País, o transporte de passageiros de comboios vai reganhando o ritmo normal, o que é justificado pelos números apresentados no ano 2022 e, espera-se, que seja também essa a tendência de 2023.

Durante o quinquénio em análise, foram transportados um total 28 461 934 passageiros, com os gráficos a apontarem o CFM-Sul como a mais movimentada comparativamente com o CFM-Centro e CFM-Norte. Em termos numéricos por região, a CFM-Sul registou um total de 20 853 272 contra 5 226 421 do CFM-Centro e 1 896 719 passageiros da CFM-Norte.

Em 2018, os números foram os mais significativos, exceptuando a região Norte que teve maior afluência no ano 2019. Entre 2020 e 2021, os números estiveram aquém da realidade dado o contexto da covid-19. Em 2022, porém, os números de passageiros ferroviários voltaram a disparar para os níveis anteriores à pandemia.

Se, no geral das três regiões, antes os números apontavam para 8 383 064 e 7 433 238 passageiros, entre 2018 e 2019, respectivamente, os números baixaram para

3 milhões nos 2 anos de pico da covid-19 (2020 e 2021).

A recuperação foi notória no ano de 2022, onde no total as 3 regiões movimentaram 5 568 969 passageiros. Os mais de 28 milhões de pessoas transportadas por comboio ao longo do período em análise é um indicador claro de que o sistema de transporte ferroviário deixou de ser mera opção, posicionando-se como uma das principais formas, o que nos próximos tempos poderá vir a confirmar-se se se considerar a própria tendência do sector além da aposta forte no sector que o CFM tem estado a fazer. #

pared to CFM-Centre and CFM-North.

In terms of numbers by region, CFM-South registered a total of 20,853,272 (twenty million, eight hundred and fifty-three thousand, two hundred and seventy-two passengers) compared to 5,226,421 (five million, two hundred and twenty-six thousand, four hundred and twenty-one passengers) for CFM-Centre, and 1,896,719 (one million, eight hundred and nine thousand, seven hundred and nineteen) for CFM-North.

The figures for 2018 were the most significant, with the exception of the North region, which saw a higher turnout in 2019. Between 2020 and 2021, the numbers were below reality given the Covid-19 context. In 2022, however, rail passenger numbers soared back to pre-pandemic levels.

While the overall figures for the three regions were 8,383,064 (eight million, three

hundred and eighty-three thousand, sixty-four) and 7,433,238 (seven million, four hundred and thirty-three thousand, two hundred and thirty-eight) passengers, between 2018 and 2019 respectively, the figures fell to three million in the two years of the Covid-19 peak (2020 and 2021).

The recovery was particularly noticeable in 2022, when in total the three regions handled 5,568,969 (five million, five hundred and sixty-eight thousand, nine hundred and sixty-nine) passengers. The more than 28 million people transported by train over the period in question is a clear indicator that the rail transport system is no longer just an option, instead it is positioning itself as one of the main forms of transport, which may be confirmed in the near future if we consider the very trend of the sector in addition to the strong investment in the sector that CFM has been undertaking.#



Waldemar Oliveira /and Agostinho Langa Júnior

Clube Ferroviário da Beira

Ode ao campeão nacional do Moçambola-2023!

Clube Ferroviário da Beira
*Cheers to the Moçambola –
2023 Champions!*

por/by Gilberto Eduardo Armando

→ Em Agosto último, discursando à margem da cerimónia de tomada de posse de novos corpos sociais dos “locomotivas” da capital do País, o Presidente do Conselho de Administração dos Portos e Caminhos de Ferro, o Eng.º Agostinho Langa Júnior foi claro no que respeita aos *gestores dos clubes ferroviários* quanto ao seu descontentamento em relação ao desempenho dos “Ferroviários” que militavam na edição 2023 do Campeonato Nacional de Futebol da Primeira Divisão, vulgo Moçambola, nomeadamente o Ferroviário da Beira, Ferroviário de Nampula, Ferroviário de Lichinga, Ferroviário de Maputo, Ferroviário de Nacala e Ferroviário de Quelimane, estes dois últimos relegados para a Segunda Divisão. Para o dirigente máximo dos CFM, não fazia qualquer sentido que nenhum dos Ferroviários, que eram quase metade das 12 equipas que engrossavam as fileiras da edição 2023 do Moçambola, não terminasse em primeiro lugar, o que traduzindo significava conquistar o campeonato nacional.

A resposta ao repto do PCA dos CFM veio da Beira, três meses depois, através do Ferroviário local, que salvou a honra dos “lo-

→ Last August, addressing the inauguration ceremony of the new governing bodies of the country's capital's «locomotives Ferroviário de Maputo», the Chairman of the Board of Directors of Portos e Caminhos de Ferro, Eng. Agostinho Langa Júnior was clear with railway clubs managers about his dissatisfaction with the performance of the «locomotives» who were playing in the 2023 edition of the First Division National Football Championship, known as Moçambola, namely Ferroviário da Beira, Ferroviário de Nampula, Ferroviário de Lichinga, Ferroviário de Maputo, Ferroviário de Nacala and Ferroviário de Quelimane, the latter two relegated to the Second Division. For CFM's top leader, it made no sense that none of the «locomotives» who made up almost half of the 12 teams in the 2023 edition of Moçambola, didn't finish in first place, which said in other words meant winning the national championship.

The response to the CFM CEO challenge came from Beira, three months later, via the local Railway club, which saved the honor of the «locomotives» to the de-

comotivas” para a satisfação de toda a família verde-e-branca. O Eng.º Langa viveu de perto as emoções da conquista do título nacional dos “locomotivas” do Chiveve. Aliás, na azáfama desta façanha, o PCA agraciou os arquitectos do título nacional com uma premiação de 100 000 meticais para cada elemento do plantel.

Segundo título nacional

Desportivamente, trata-se do segundo canecão do Moçambola que entra para a galeria dos troféus do Ferroviária da Beira, sete anos depois, ou seja, após sucessivos anos sabáticos contados a partir de 2018. Para a história do título, os campeões nacionais fizeram a consagração do título em casa, após triunfo, por 1-0, frente à Associação Desportiva de Vilankulo, no jogo da vigésima segunda e última jornada do Moçambola 2023. Amadu, aos 86 minutos, marcou o golo que deixou as bancadas do “Caldeirão de Chiveve” em delírio, afinal não era para menos: a vitória seria histórica.

Feitas as contas, o Ferroviário da Beira (que somou 39 pontos) foi o mais regular e terminou o Moçambola 2023 com um total de 11 vitórias, 5 derrotas e 6 empates. Nas 22 jornadas, o saldo foi de 27 golos marcados e 18 sofridos.

Waldemar Oliveira, Presidente da colectividade, abordado pela revista *XITIMELA* para se manifestar sobre este feito, considera que a conquista foi fruto de um trabalho previamente preparado antes do arranque da época ora terminada com sucesso.

“Nós somos uma direcção organizada e preparamos as épocas com antecedência. Entre a programação, o desejo e a efectivação ou a consumação do que se programa às vezes há uma decalagem, por várias situações. Por exemplo, o mister Hélder Duarte não era a nossa primeira escolha e abraça a equipa quando a época já estava planificada. É preciso perceber que o Fer-

roviário da Beira, pelo menos liderado por mim, entra em todas as competições para vencer e conquistar. É, em função destes objectivos que nós arrumamos a casa. Quer dizer, contratamos um treinador e disse-mo-lo que vem aqui para ganhar. Se não vem com este objectivo, então não avançamos. Partimos com esta fasquia muito ambiciosa, e é isto que nós queremos” - venceu o dirigente.

PCA festejou o título

“Os Ferroviários devem ser assim. A imagem do CFM, nosso patrono, deve ser ganhadora. Nós temos de nos rever nesta imagem e é nesta senda que nos reve-mos. Portanto, contratamos jogadores que nos levem a este objectivo. Tivemos uma vantagem da pontuação e fomos a equipa mais regular. Conseguimos aguentar o assédio e a pressão dos outros. Fomos, em suma, mais competentes que os outros todos. Para mim, é um orgulho muito grande porque é um dos clubes do CFM que conquistou a prova. Tínhamos quase a metade das equipas do Moçambola composto pelos Ferroviários e quis o destino que fosse o Ferroviário da Beira a vencer. Também no pódio (terceiro lugar) estive o nosso irmão do Ferroviário de Nampula” – venceu Waldemar Oliveira.

Waldemar Oliveira acrescentou ainda “Concordo em toda a extensão do termo com os apelos do PCA porque a marca Ferroviário deve ser levada muito a sério. A gestão dos ferroviários deve ser de competência. Celebrar o título com o patrono do clube foi uma honra muito grande, não há palavras para descrever a presença do PCA. Como nos honrou a presença do Administrador, Anísio Bainha, que é uma pessoa que sempre nos deu força. O PCA é um apaixonado pelo desporto e nós como Ferroviário da Beira temos muito a agradecer”.#



light of the entire green-and-white family. Eng. Langa experienced the emotions of the Chiveve «locomotives» winning the national title up close. In fact, in the excitement of this feat, the CEO presented the architects of the national title with a prize of 100,000 Meticais for each member of the squad.

Second national title

In sporting terms, this is the second Moçambola trophy to be added to Ferroviário da Beira's trophy cabinet, seven years later, i.e. after successive barren years starting in 2018. For the history books, the national champions clinched the title at home after a 1-0 win over Associação Desportiva de Vilankulo in the match of the twenty-second and final round of Moçambola 2023. Amadu, in the 86th minute, netted the goal that sent the stands of the «Caldeirão de Chiveve» into delirium; after all it was not for nothing: the victory would be historic.

When all was said and done, Ferroviário da Beira (who totaled 39 points) were the most consistent side and finished Moçambola 2023 with a total of 11 wins, 5 defeats and 6 draws. In the 22 matches played, the balance was 27 goals scored and 18 conceded.

Waldemar Oliveira, the club's president, was approached by *XITIMELA* magazine to comment on this achievement. He believes that the victory was the result of work that had been prepared before the start of the season, which has now ended successfully.

«We are an organized directorate and we prepare the seasons in advance. Between the planning, the intention and the completion or fulfilment of what is planned, there is sometimes a leap, due to various situations. For example, Mr Hélder Duarte wasn't our first choice coach, and

he took over the team when the season was already planned. You must know that Ferroviário da Beira, at least under my leadership, enters every competition to win and conquer. It's in line with these objectives that we put the house in order. In other words, we sign a coach and tell him that he's coming here to win. If he doesn't come with this objective, then we don't go ahead. We set out with this very ambitious goal, and that's what we want», he emphasized.

Ceo celebrated the title

«This is what *locomotives* should be. The image of CFM, our patron, must be a winning one. We have to mirror that image and that's the path we're on. That's why we've signed players who will take us towards this goal. We led the log and were the most consistent team. We were able to withstand the harassment and pressure from the other teams. In short, we were more competent than everyone else. I'm very proud of this because it's one of the CFM clubs that won the competition. We had almost half the teams in Moçambola made up of *locomotives* and as fate had it Ferroviário da Beira won. Our brother team Ferroviário de Nampula also made the podium (in third place) », said Waldemar Oliveira.

Waldemar Oliveira added: "I agree wholeheartedly with the CEO's calls because «Ferroviário» brand must be taken very seriously. The management of «Ferroviários» must be competent. Celebrating the title with the club's patron was a great honor; there are no words to describe the presence of the CEO. We were also honored by the presence of the Administrator, Anísio Bainha, who has always given us encouragement. The CEO is passionate on sports and we, as Ferroviário da Beira, have a lot to thank him for."#



Ferrovário de Maputo Campeãs!

por/by Gilberto Eduardo Armando

"...o patrono do Clube fez o anúncio da melhor notícia sempre esperada: da construção de um pavilhão multiuso à altura da grandeza do Clube Ferroviário de Maputo"

→Um (2005, por Carlos Aik), dois (2006, por Carlos Aik), três (2014, por Leonel Manhique), quatro (2015, por Leonel Manhique), cinco (2016, por Carlos Niquice), seis (2017, por Gerson Novela), sete (2018, por Leonel Manhique), oito (2019, por Leonel Manhique) e nove (2023, por Nasir Salé): eis os títulos nacionais da equipa sénior feminina do Clube Ferroviário de Maputo que ainda soma dois títulos africanos arrancados a ferro e fogo ao Inter Clube de Luanda, primeiro em 2018, em plena catedral do basquetebol nacional, o Pavilhão do Maxaquene, com Leonel Manhique na batuta, e a segunda taça africana nas terras faraónicas do Egipto, em 2019, com Carlos Aik no comando técnico. São números impressionantes de uma equipa que nos últimos 20 anos está de forma consistente no topo da modalidade de bola ao cesto no País, alternando entre primeiro e segundo lugares. Prova disso é que no período supramencionado esteve sempre nas finais dos respectivos campeonatos nacionais. Aliás, há vários anos que a equipa sénior feminina do Clube Ferroviário de Maputo se constitui como a principal espinha dorsal da Selecção Nacional de Basquetebol. É obra!

Ora, não deve espantar ninguém a calorosa recepção das «guerreiras» pelo Presidente do Conselho de Administração do Caminhos de Ferro, Eng.º Agostinho Langa Júnior, que, em comunhão com as demais figuras da esfera política nacional e do próprio CA do CFM, desportistas, dirigentes desportivos, empresariado nacional e alguns sócios e simpatizantes da colectividade, prestaram ao conjunto verde-e-branco um inequívoco reconhecimento, primeiro, do seu contributo para a elevação interna, como externamente da marca Ferroviário, financiada pelo CFM, como também do desenvolvimento do desporto, sobretudo do lugar e papel da mulher no desporto. A homenagem, além dos prémios à equipa, conheceu a sua plenitude quando o patrono do Clube Ferroviário de Moçambique fez o anúncio da disponibilidade financeira para a participação da equipa nas próximas competições africanas e, talvez, a melhor notícia sempre esperada: da construção, nos próximos tempos, de um pavilhão multiuso à altura da grandeza do Clube Ferroviário de Maputo.#

Ferrovário de Maputo *Champions!*

"...the patron of the Clube Ferroviário announced the best news ever expected: the construction of a multipurpose pavilion equal to the magnificence of the Clube Ferroviário de Maputo."

→One (2005, by Carlos Aik), two (2006, by Carlos Aik), three (2014, by Leonel Manhique), four (2015, by Leonel Manhique), five (2016, by Carlos Niquice), six (2017, by Gerson Novela), seven (2018, by Leonel Manhique), eight (2019, by Leonel Manhique) and nine (2023, by Nasir Salé): these are the national titles of the senior women's team of Clube Ferroviário de Maputo, which also has two African titles wrested from Inter Clube de Luanda, first in 2018, in the heart of the cathedral of national basketball, the Maxaquene Pavilion, with Leonel Manhique at the baton, and the second African cup in the pharaonic lands of Egypt, in 2019, with Carlos Aik in technical command. These are impressive statistics from a team that over the last 20 years has consistently been at the top of the basketball game in the country, alternating between first and second place. Proof of this is that in the aforementioned period they were always in the finals of the respective national championships. In fact, for several years now, the senior women's team of Clube Ferroviário de Maputo has been the main pillar of the

National Basketball Team. It's a work! Indeed, no one should be surprised by the warm reception of the «warriors» by the President of the Board of Directors of Caminhos de Ferro, Eng. Agostinho Langa Júnior, who, in communion with other figures from the national political sphere and the CFM Board itself, athletes, sports leaders, national business community and some members and supporters of the community, gave the green-and-white group an unequivocal recognition, firstly, of its contribution to the internal and external elevation of the Ferroviário brand, financed by the CFM, as well as the development of sport, especially the place and role of women in sport. The tribute, in addition to the awards for the team, reached its fullest when the patron of the Clube Ferroviário de Moçambique announced the financial availability for the team's participation in the next African competitions and, perhaps, the best news ever expected: the construction, in the near future, of a multipurpose pavilion equal to the magnificence of the Clube Ferroviário de Maputo.#

Jogos da SARCO

A conectividade regional

SARSCO Games *Regional connectivity*

por/by Gilberto Eduardo Armando



→ A participação da delegação moçambicana (CFM e Nacala Logistics) em Junho último, na cidade Tsuana de Palapye, nos jogos da Organização Desportiva e Cultural dos Caminhos de Ferro da África Austral, SARSCO, integrados na Organização Regional dos Caminhos de Ferro, SARA, em que se juntou com os homólogos da África do Sul (*Transnet Freight Rail* e RSR), *Botswana Railways*, *Eswatini Railways* e *National Railways of Zimbabwe*, constitui um pilar importante no objectivo comum regional de espinha dorsal para a conectividade destes países e oportunidade para relançar os laços de cooperação e amizade entre estas administrações. No acto da abertura dos jogos, o Vice-Secretário Permanente do Ministério dos Transportes e Obras Públicas do país anfitrião, Botswana, Obolokile Obakeng, que foi quem abriu a edição deste ano dos jogos da SARSCO, salientou que mais do que o espírito de competitividade, estes jogos serviam para fortalecer os laços que unem as nações participantes por meio das ferrovias pois estas têm um papel importante no desenvolvimento destas mesmas nações. Obolokile Obakeng lembrou, igualmente, que num mundo cada vez mais conectado, as colaborações são fundamentais para



encontrar soluções inovadoras e alcançar o desenvolvimento sustentável, sendo vital o trabalho conjunto para aprimorar os padrões de segurança, melhorar a eficiência operacional e garantir o acompanhamento contínuo de bens e serviços além das fronteiras.

São esforços que não apenas beneficiam os países, mas também contribuem para o desenvolvimento de toda a região, daí a profunda necessidade de se abraçarem estes jogos que inspiram futuras colaborações. Esta competição acontece de dois em dois anos e, nesta edição, o CFM fez-se representar em três modalidades: futebol (masculino), xadrez e netbol (feminino), destacando-se como vencedor da prova em futebol e no xadrez. Entretanto, o Zimbabwe conquistou a prova na modalidade de netbol. O desempenho da delegação do CFM em Palapye mereceu menção honrosa por parte do Presidente do Conselho de Administração, Eng.º Agostinho Langa Júnior, que destacou a disciplina e o espírito competitivo demonstrado pelos moçambicanos no decurso da competição e que foram alvo de apreço por parte dos anfitriões e das restantes delegações participantes.#

→ The participation of the Mozambican delegation (CFM and Nacala Logistics) last June, in the Tswana city of Palapye, in the games of the Southern African Railways Sports and Cultural Organisation (SARSCO), as part of the Regional Railways Association (SARA), where they joined their counterparts from South Africa (*Transnet Freight Rail* and RSR), *Botswana Railways*, *Eswatini Railways* and *National Railways of Zimbabwe*, constitutes an important pillar in the common regional objective of backbone for the connectivity of these countries and an opportunity to relaunch the bonds of cooperation and friendship between these administrations. At the opening of the games, the Deputy Permanent Secretary of the Ministry for Transport and Public Works of the host country, Botswana, Obolokile Obakeng, who opened this year's edition of the SARSCO games, emphasised that more than the spirit of competitiveness, these games served the purpose of strengthening the ties that unite the participating nations through the railways, as they play an important role in the development of these nations. Obolokile Obakeng reminded the audi-

ence that in an increasingly connected world, collaborations are key to finding innovative solutions and achieving sustainable development, and that it is vital to work together in order to enhance safety standards, improve operational efficiency, and ensure the continuous monitoring of goods and services across borders.

These are endeavours that not only benefit the countries, but also contribute to the development of the entire region, hence the profound need to embrace these games which inspire future collaborations.

This competition takes place every two years and, in this edition, CFM was represented in three categories: football (men), chess and netball (women), standing out as the winner in football and chess. Zimbabwe, meanwhile, claimed the netball title.

The performance of the CFM delegation in Palapye earned an honourable mention from the Chairman of the Board of Directors, Engineer Agostinho Langa Júnior, who praised the discipline and competitive spirit shown by the Mozambicans during the competition, which received appreciation from the hosts and the other participating delegations.#

Casa do CFM

A história na praia do tofo

The CFM villa *History at the tofo beach*

por/by Gilberto Eduardo Armando

→ A 22 quilómetros da cidade de Inhambane, na província de mesmo nome, situa-se a praia do Tofo. É um destino paradisíaco do País e um dos mais procurados pelos turistas, nacionais e estrangeiros, sobretudo para férias de verão. A praia de Tofo conserva um lugar de destaque nos anais da história revolucionária de Moçambique. Há 48 anos, Moçambique conquistou a sua liberdade. Na reconstituição dessa liberdade alcançada em Junho, existem marcas indeléveis que suscitam interesse comum e que carecem continuamente serem lembradas e transmitidas, sobretudo às novas gerações. Um desses marcos é a vivenda dos CFM na Praia de Tofo, que faz desta praia um local histórico. A 19 de Junho de 1975, esta vivenda dos CFM acolheu a sétima sessão do Comité Central da Frelimo que aprovou a primeira Constituição da República Popular de

Moçambique, que entraria em vigor no dia 25 de Junho de 1975, soberanamente proclamada pelo Presidente Samora Moisés Machel. Desde essa data sempre houve a preocupação em manter o local como uma referência na história do País, o que culminou com a implantação do monumento descritivo sobre este acontecimento histórico. Construída no limiar da década de 70, a enorme vivenda de 10 quartos, tem merecido especial atenção dos gestores do CFM, ao nível da província de Inhambane, dado o seu valor sociocultural e histórico. É o cartão de visitas dos milhares de turistas nacionais e estrangeiros que procuram aquele destino para as suas férias e lazer. A vivenda de Tofo é, sem sombra de dúvida, uma das brilhantes páginas do mosaico patrimonial e histórico que a empresa conserva.#

→ Twenty-two kilometres outside the city of Inhambane, in the province bearing the same name, lies Tofo beach. This is a paradisiacal destination in the country and one of the most popular among domestic and foreign tourists, especially for summer holidays. Tofo beach holds a prominent place in the annals of Mozambique's revolutionary history.

Forty-eight years ago, Mozambique won its freedom. In the reconstruction of that freedom gained in June, some indelible landmarks generate widespread interest and need to be continually remembered and passed on, especially to the younger generations. One such landmark is the CFM Villa on Tofo Beach, which makes this beach a historic site. On 19 June 1975, CFM villa hosted the seventh session of the Frelimo Central Committee, which approved the first Constitution of the People's Republic of Mozambique, which came into force on 25 June 1975, sovereignly proclaimed by President Samora Moisés Machel.

Since then there has always been a concern to maintain the site as a reference in the country's history, which culminated in the erection of a monument describing this historic event.

Built on the threshold of the 1970s, the huge 10-bedroom villa has received special attention from CFM managers in Inhambane province, given its socio-cultural and historical value. It is the calling card for the thousands of domestic and foreign tourists who come to this destination for their holidays and leisure. The villa in Tofo is undoubtedly one of the brightest pages in the mosaic of heritage and history that the company preserves.#



GESTÃO e PRESTAÇÃO de SERVIÇOS PORTUÁRIOS ONSHORE

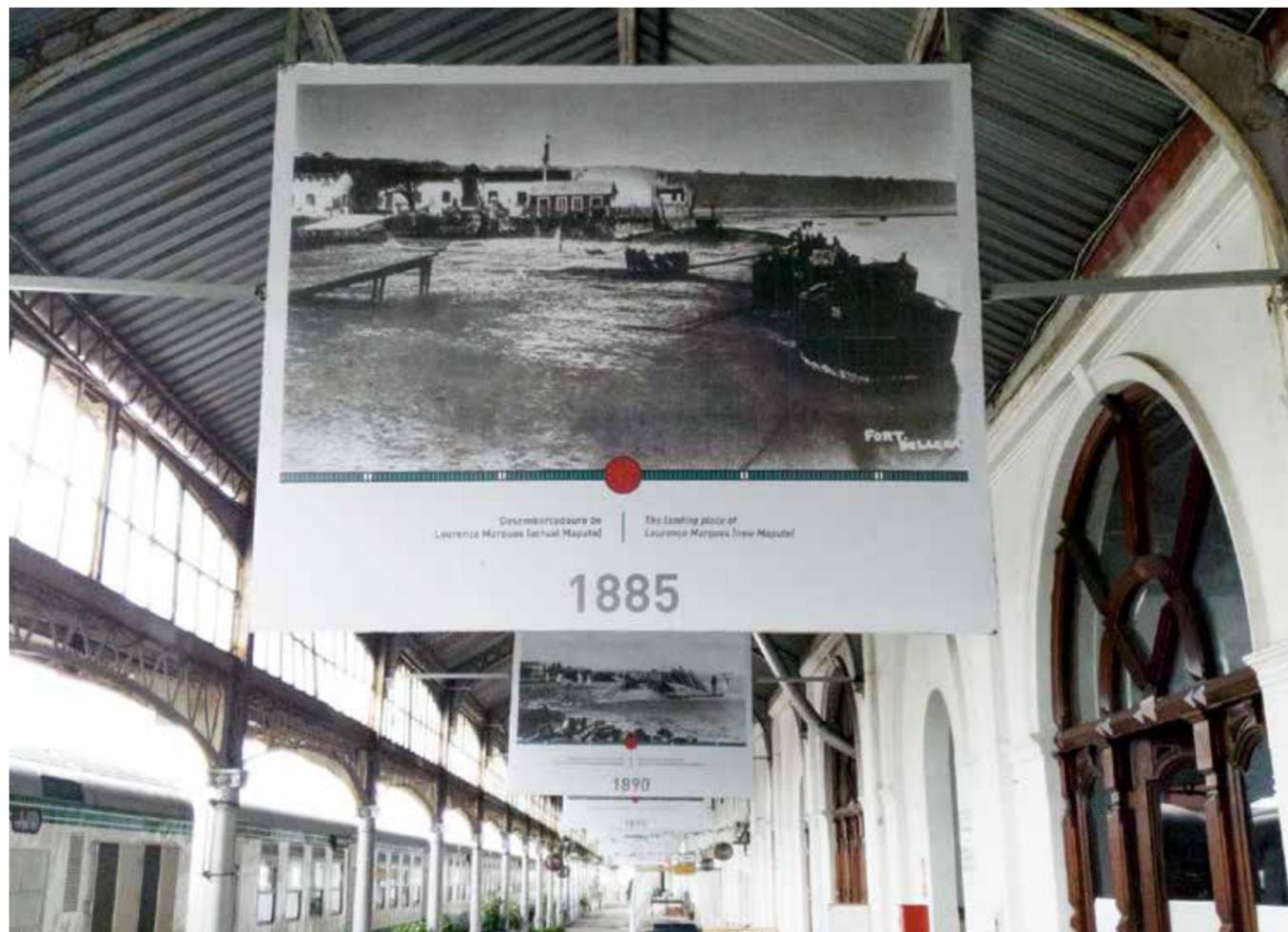
- ESTIVA: EMBARQUE E DESEMBARQUE DE NAVIOS A GRANEL, CARGA GERAL E CONTENTORES ✓
- PEAMENTO E DESPEAMENTO DE CONTENTORES ✓
- CARREGAMENTO E DESCARGA DE CAMIÕES E VAGÕES ✓
- EMPILHAMENTO E MANUSEAMENTO DE CONTENTORES ✓
- MANUSEAMENTO DE CARGA GERAL E A GRANEL ✓
- EMPACOTAMENTO E DESEMPACOTAMENTO ✓
- AMARRAÇÃO ✓
- MANUTENÇÃO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS ✓
- MANUTENÇÃO DE EQUIPAMENTOS ✓

SEDE - Nacala - Zona Portuária, N.O 408 | Tel: +258 26 526 279/81 | Fax: +258 26 526 390 |

Email: info@portosdonorte.co.mz

SUCURSAL - Maputo - Av. Kim Il Sung, nº 1118, Bairro de Sommerschild | Tel: 258 21 498 477 |

Fax: +258 21 498 482



Museu dos CFM Portefólio

→O Museu dos CFM promoveu, em 2023, duas exposições temporárias, nomeadamente *“As mãos, o ferro e a via”*, patente no recinto das Oficinas Gerais do CFM-Sul, ao longo do edifício da Conservação Oficinal-CO e parte do edifício do Refeitório, e *“Porto de Maputo, 120 Anos”* montada na Estação Central, ao longo da plataforma de embarque e desembarque de passageiros.

A exposição *“As mãos, o ferro e a via”* foi montada no mês de Julho, com o objectivo de homenagear o operário ferroviário no mês em que se celebraram 128 anos desde que se iniciou a primeira ligação ferroviária entre Lourenço Marques (actual Maputo) e Transvaal (vasta região da África do Sul, entre os rios Vaal e Limpopo, que tinha

Pretória como capital). Esta mostra retrata o quotidiano do trabalhador Ferroviário nas áreas de produção e operação.

A exposição *“Porto de Maputo, 120 Anos”* foi concebida numa iniciativa conjunta entre os CFM e a MPDC, no âmbito da celebração dos 120 anos do Porto de Maputo inaugurado a 7 de Agosto de 1903. Esta mostra reflecte as várias fases do processo de construção do Porto de Maputo, desde finais do século XIX, o início das obras de construção do porto, passando pela inauguração da ponte-cais Gorjão até a actualidade.

Neste portefólio assinalamos estas duas exposições. #



CFM Museum Portefólio

→The CFM Museum promoted, in 2023, two temporary exhibitions, namely *«As mãos, o ferro e a via»*, visible on the CFM-Sul’s General Workshop grounds along the Workshop’s Conservation building and part of the Refectory building, and *«Porto de Maputo, 120 Anos»* mounted at the Central Station, along the passenger boarding and disembarking platform.

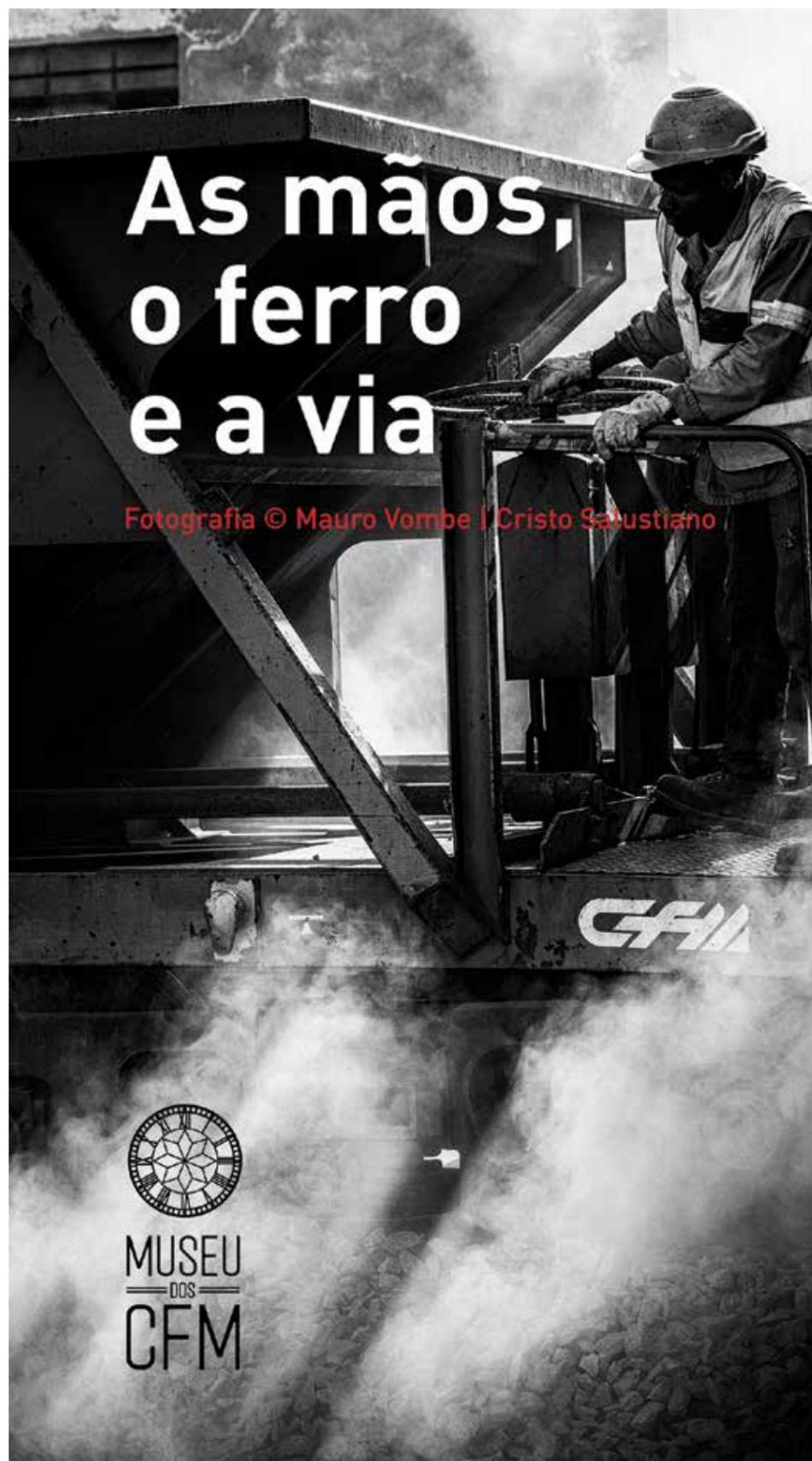
The exhibition *«As mãos, o ferro e a via»* was set up in July, with the aim of paying homage to the railway worker in the month in which 128 years were celebrated since the first railway connection between Lourenço Marques (actually Maputo) and Transvaal (vast region of South Africa, between the Vaal and Limpopo rivers, with

Pretoria as its capital). This exhibition portrays the daily life of railway workers in the production and operation areas.

The exhibition *«Porto de Maputo, 120 Anos»* was conceived in a joint initiative between CFM and MPDC, as part of the celebration of 120 years of the Port of Maputo inaugurated on 7th August, 1903.

This exhibition reflects the various phases of the process of construction of the Port of Maputo, since the end of the XIX century, the beginning of construction work on the port, including the inauguration of the Gorjão pier until the present day.

In this portfolio we highlight these two exhibitions. #





PORTO DE MAPUTO, 120 ANOS
PORT OF MAPUTO, 120 YEARS



MUSEU
DOS
CFM





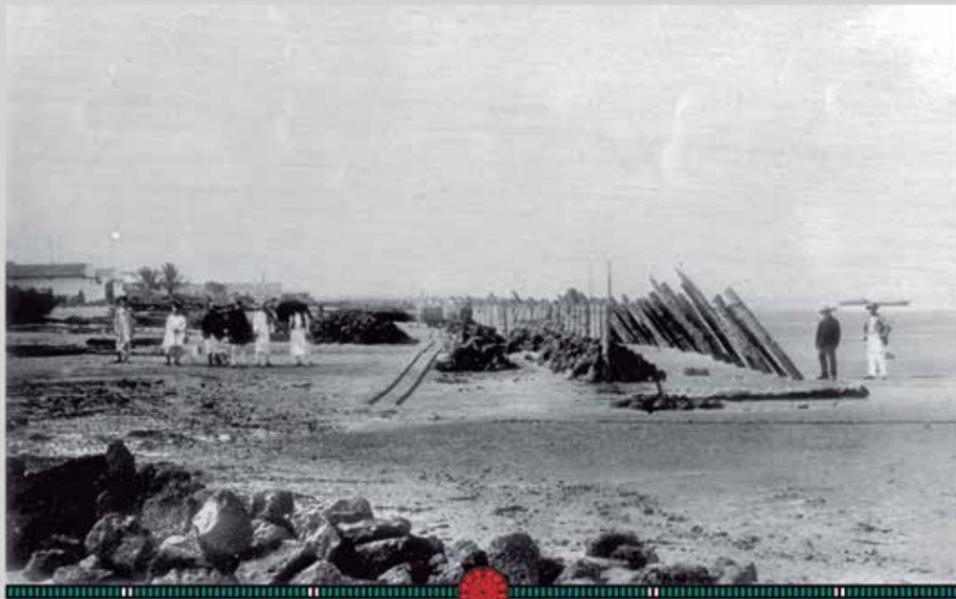
O primitivo desembarcadouro de Lourenço Marques | The primitive landing stage of Lourenço Marques

1885



Barco "Suazi" atracado à nova ponte-cais Gorjão. Foi o primeiro barco a inaugurar o importante melhoramento | Boat "Suazi" moored to the new Gorjão jetty. It was the first boat to inaugurate the important improvement

1903



Os primeiros trabalhos para melhoramento do Porto de Lourenço Marques | The first works for the improvement of the Port of Lourenço Marques

1890



Porto de Lourenço Marques - Movimento nas Carvoeiras | Port of Lourenço Marques - Movement at the Charcoal Works

1925



Locomotiva Gaza 1 / Gaza 1 Locomotive

A história do Caminho de Ferro de Gaza 25.º aniversário do encerramento da linha férrea

The history of the Gaza Railway On the 25th anniversary of the closure of the railway

por/by António Sopa

Nos primórdios da linha ferroviária

→ O caminho de ferro de Gaza foi pensado logo imediatamente a seguir à ocupação militar portuguesa do Sul do País. Pensava-se numa linha férrea, de via reduzida, que tinha como objectivo ligar o extinto posto militar e porto fluvial de Movene (ou Moiene), situado na margem esquerda do rio Limpopo, a 58 milhas da sua foz, ao Chibuto, sede do então extinto distrito de Gaza.

Era ideia do governador do então distrito militar de Gaza, Gomes da Costa, prolongar a linha férrea até Languene, onde pretendia que ficasse a base da Esquadilha das lanchas-canoeiras, com as respectivas oficinas e plano inclinado, estabelecendo também aí a futura povoação de Xai-Xai.

Fizeram-se ainda estudos, da autoria dos engenheiros Carlos Roma Machado Faria e Maia e Teodoro de Macedo, que serviriam “de base para a empreitada de assentamento da linha férrea Movene-Chibuto”. O traçado, ao que parece, seguiria uma linha paralela à estrada que ligava as duas povoações até ao sopé do monte, onde por lancetes consecutivos alcançaria o forte de Chibuto.

Finalmente, adquiriram-se 20 quilómetros de linha férrea, de bitola 0,75, e o material

rolante correspondente, compreendendo uma locomotiva, três vagões de carga, uma carruagem de passageiros, 20 vagonetes e duas placas giratórias.

Ainda em 1899, pensou-se dar a construção do caminho de ferro por arrematação em hasta pública, tendo-se posteriormente decidido que o mesmo seria construído por administração, na ideia de que o seu custo seria muito inferior.

A construção da linha férrea

Em 1905, o engenheiro Lisboa de Lima, encarregado do caminho de ferro da Suazilândia, requisitou o material ferroviário existente em Gaza e utilizou-o como linha suplementar auxiliadora dos trabalhos naquela obra.

Dois anos mais tarde, é discutida com o governador-geral Freire de Andrade a viabilidade dum ramal de caminho de ferro, na direcção dos Muchopes, como havia sido preconizado pelo engenheiro Costa Serrão. Assentou-se definitivamente num programa, que tinha em vista a restituição do material ferroviário enviado para a Suazilândia; o apoio das Obras Públicas, tanto do ponto de vista do pessoal técnico como financeiro,

The background of the railway

→ The Gaza railway was conceived immediately after the Portuguese military occupation of the south of the country. The idea was to build a railway line, with a short track, to connect the former military post and the river port of Movene (or Moiene), located on the left bank of the Limpopo River, 58 miles from its estuary, to Chibuto, the headquarters of the then district of Gaza.

The idea of the governor of the then military district of Gaza, Gomes da Costa, was to extend the railway line to Languene, where he wanted the base of the speedboat squadron to be located, with its workshops and sloping plan, also establishing the future settlement of Xai-Xai.

Studies were also carried out by engineers Carlos Roma Machado Faria e Maia and Teodoro de Macedo, which would serve “as the basis for the contract to lay the Movene-Chibuto railway line”. The route, it seems, would follow a line parallel to the road that linked the two settlements up to the foothill, where it would reach the Chibuto stronghold by consecutive lancets.



através das verbas do seu orçamento; recorrendo à mão-de-obra gratuita, como forma de pagamento do “imposto indígena” e, finalmente, usando os operários privativos, oficinas, ferramentas e dotações orçamentais da municipalidade de Gaza.

Freire de Andrade ordenou à Direcção dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques o regresso do material ferroviário que tinha ido para a Suazilândia e todo o mais que aquela repartição pudesse dispensar.

No seguimento deste plano, em Agosto de 1909, foi limpo o sopé dos montes até Chongoene, por onde deveria passar o caminho de ferro. Entre Setembro e Outubro daquele ano, foi estudado definitivamente o traçado da linha pelo condutor Francisco Maria Correia de Brito, tendo-se dado imediatamente começo aos trabalhos com um pequeno número de trabalhadores. Porém, só a partir de 14 de Setembro começou o período intensivo de trabalho, empregando-se na sua construção cerca de 584 trabalhadores negros.

A construção decorreu com facilidade, não só devido à natureza do terreno atravessa-

do, como ainda porque o maior movimento de volumes de terra se realizou apenas numa extensão de oito quilómetros.

Entre 1908 e 1910, foram enviados para Xai-Xai, entre outros materiais, 5857 metros de via-férrea, duas locomotivas (a “Gaza” e a “Transvaal”) e 42 vagonetes (entre as que se encontravam em reparação, inutilizadas, em mau estado, estando a ser usadas em serviço a braço, e as que se encontravam em serviço com a locomotiva “Gaza”).

A via foi encomendada à casa *Koppel*, do tipo *decauville* 0,75, de 14 quilogramas por metro, com travessas metálicas. A plataforma da linha ficava pronta a receber o tipo de via normal (1,06 m) na África do Sul, pesando cada carril 22,5 quilogramas por metro.

Estavam projectadas três estações – Xai-Xai, Chongoene e Manjacaze – e um apeadeiro em Banhine. Foi montada uma pequena oficina de serralharia em Chonguanine, com o pouco material cedido pelas Oficinas Navais da Katembe.

O primeiro troço da linha, que ligava a povoação de Xai-Xai ao Chongoene (Es-

Finally, 20 kilometers of 0.75 gauge track and the corresponding rolling stock were purchased, comprising a locomotive, three freight wagons, a passenger carriage, 20 wagons and two rotating plates. Still in 1899, it was planned to build the railway by public auction, but it was later decided that it would be built by the administration, on the idea that it would cost much less.

The construction of the railway line

In 1905, engineer Lisboa de Lima, who was in charge of the railway in Swaziland, requested the existing railway equipment in Gaza and used it as a supplementary line to help with the work on that project.

Two years later, Governor-General Freire de Andrade discussed the feasibility of a branch line towards Muchopes, as had been advocated by engineer Costa Serrão. It was definitively settled on a program aimed at returning the railway equipment sent to Swaziland; support from Public Works, both in terms of technical person-

tação de Freire de Andrade), foi aberto à exploração a 23 de Agosto de 1910, com a presença do governador-geral Freire de Andrade. O segundo troço até Banhine foi aberto a 22 de Outubro de 1911, seguindo-se depois a construção até Manjacaze, numa extensão de 53 quilómetros, ficando assim concluída a primeira parte do caminho de ferro de Gaza.

A segunda fase de trabalhos

Em Maio de 1914, o Conselho do Governo decidiu que se efectuasse a ligação dos caminhos de ferro de Xinavane e Gaza. Posteriormente, o Governador Geral pediu à Inspeção de Obras Públicas que se procedesse aos estudos do prolongamento do caminho de ferro de Gaza, desde Ginabai (Ribeira de Amba) ao caminho de ferro de Inhambane, em Inharrime, enquanto se realizavam estudos para o prolongamento deste caminho de ferro de Xai-Xai a Xinavane.

No ano seguinte, ficaram abertos à exploração 91 km da linha, partindo de Xai-Xai, no

nel and finance, with funds from its budget; using free labor as a way of paying the “indigenous tax” and, finally, using the private workers, workshops, tools and budget allocations of the municipality of Gaza.

Freire de Andrade ordered the Directorate of the Railways in Lourenço Marques to return the railway equipment that had been sent to Swaziland and everything else that the office could dispense.

Under this plan, in August 1909, the foothills were cleared as far as Chongoene, where the railway line would pass. Between September and October of that year, the route of the line was definitively studied by driver Francisco Maria Correia de Brito, and works began immediately with a small number of workers. However, the intensive period of work only began on 14 September, employing about 584 black workers in the construction.

The construction proceeded with ease, not only due to the nature of the area crossed, but also because the major earthmoving took place only in over just an eight-kilometer stretch.

Between 1908 and 1910, 5,857 meters of railway track, two locomotives (the «Gaza» and the «Transvaal») and 42 wagons were sent to Xai-Xai (including those that were under repair, unused, in poor condition and being used in arm’s length service, and those that were in service with the “Gaza” locomotive).

The track was imported from Koppel, of the 0.75 decauville type, weighing 14 kg per meter, with metal sleepers. The platform of the line was ready to receive the standard type of track (1.06 m) in South Africa, with each rail weighing 22.5 kilograms per meter.

Three stations were planned – Xai-Xai, Chongoene and Manjacaze – and a whistle-stop at Banhine. A small metalwork workshop was set up in Chonguanine, with the little material provided by the Katembe Naval Workshops.

The first section of the line, linking the town of Xai-Xai to Chongoene (Freire de Andrade Station), was opened for oper-

ation on 23 August 1910, witnessed by Governor-General Freire de Andrade. The second section to Banhine was opened on 22 October 1911, followed by the construction to Manjacaze, a length of 53 kilometers, thus completing the first part of the Gaza railway.

The second phase of work

In May 1914, the Government Council decided to connect Xinavane and Gaza railways. Thereafter, the Governor General asked the Public Works Inspectorate to carry out studies on extending the Gaza railway from Ginabai (Ribeira de Amba) to the Inhambane railway at Inharrime, while studies were being carried out on extending the railway from Xai-Xai to Xinavane.

The following year, 91 kilometers of the line were opened for operation, from Xai-Xai, on the Limpopo River, with the aim of connecting it to the Inhambane Railway.

Afterwards, in order to meet the demands of Gaza’s forestry holdings, two branches were studied:

One from Manjacaze station to serve the forest being exploited by the company Mobiladora, Lda;

The second from Chicomo to serve the sawmill of Empresa Industrial de Madeiras, Lda. On 1 September 1939, the section of the Manjacaze branch line, between this station and kilometer 19, was opened to the public on a temporary basis. Finally, in October 1940, the second section of the Manjacaze-Santos Gil-Mahulele sawmill branch was inaugurated, between kilometers 28 and 49.5.

The railway lost its economic importance in the early 1930s, due to the low volumes of agricultural products such as «mafura» and peanuts, forcing the railways to reduce fares.

In the case of the workers who were recruited by the WNLA, whose camps were in Chicomo and Manjacaze, the railway faced competition from the trucking companies, which reduced the rates applicable to the miners. As a result, the railway’s

rio Limpopo, destinando-se a fazer a ligação com o Caminho de Ferro de Inhambane. Posteriormente, para dar satisfação aos pedidos das explorações florestais de Gaza, foram estudados dois ramais:

Um a sair da estação de Manjacaze para servir a floresta em exploração da empresa *Mobiladora, Lda.*;

O segundo a sair de Chicomo para servir a serração da *Empresa Industrial de Madeiras, Lda.*

A 1 de Setembro de 1939, foi aberto ao serviço público, em regime provisório, o troço do ramal de Manjacaze, entre esta estação e o quilómetro 19. Finalmente, em Outubro de 1940, foi inaugurado o segundo troço do ramal de Manjacaze-serração Santos Gil-Mahulele, entre os quilómetros 28 e 49,5.

A linha férrea viria a perder a sua importância económica ainda nos primeiros anos da década de 30, já pela pouca afluência dos produtos agrícolas, como a mafurra e o amendoim, obrigando os caminhos de ferro a baixar as tarifas.

No caso dos trabalhadores recrutados pela WNLA, cujos acampamentos se encontravam em Chicomo e Manjacaze, o caminho de ferro sofreu a concorrência das empresas de camionagem, que reduziram as tarifas aplicáveis aos mineiros. Assim, o principal tráfego da linha férrea resumia-se praticamente ao transporte de lenha e pedra, a que seguiriam as oleaginosas.

O período pós-independência

Ainda no início da década de 1980, a rede ferroviária da província compreendia a via até Chicomo, numa distância de 90 km, a que se juntava ainda o ramal de Manjacaze para Mawaela, numa extensão de 50 km. O material circulante compreendia 4 locomotivas, 12 carruagens, 22 vagões fechados, 21 plataformas e uma zorra, esta última já avariada.

O transporte ferroviário tinha ainda uma grande importância económica e social, na medida em que era utilizado para o escoamento de madeira e outros excedentes agrícolas, bem como no transporte de passageiros.

Porém, existiam já grandes dificuldades, motivadas pela falta de acessórios e de combustível, a que se juntava ainda as que eram causadas pela falta de obras de manutenção da própria linha férrea.

A circulação de composições ferroviárias viria a ser interrompida em Fevereiro de 1998, devido à avaria das locomotivas e à obsolescência de travessas, bem como à falta de carvão mineral. Porém, seriam as enxurradas daquele ano, provocadas pelas grandes chuvas, que viriam a soterrar a plataforma da linha e a abrir crateras, num troço de cerca de 7 km, na periferia da cidade de Xai-Xai, a dar um ponto final ao caminho de ferro de Gaza.#

main traffic was practically limited to the transport of firewood and stone, coupled by oilseeds.

Post-independence period

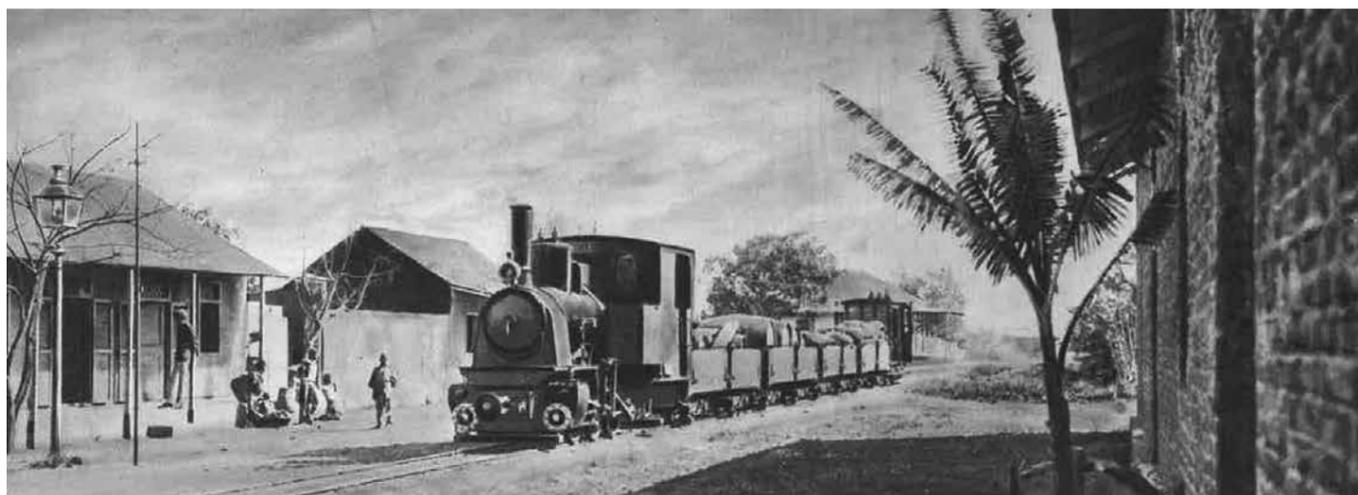
At the outset of the 1980s, the province's railway network included a 90-kilometre route to Chicomo, coupled with a 50-kilometre branch line from Manjacaze to Mawaela.

The rolling stock comprised 4 locomotives, 12 carriages, 22 closed wagons, 21 platforms and dolly the latter which had already broken down.

Rail transport was also of fundamental economic and social importance, as it was used to transport timber and other agricultural surpluses, as well as passengers.

However, there were already serious difficulties due to the shortage of accessories and fuel, in addition to the lack of maintenance work on the railway itself.

The traffic of railway trains came to a halt in February 1998, due to the breakdown of locomotives and the obsolescence of sleepers, as well as the lack of mineral coal. Nevertheless, it was the floods of that year, caused by heavy rains that buried the platform of the line and opened craters in a stretch of around 7 kilometers on the outskirts of the town of Xai-Xai, bringing the Gaza railway to an end.#



LOCALIZAÇÃO GEOESTRATÉGICA



DISTÂNCIAS COMPARATIVAS ENTRE OS CORREDORES REGIONAIS (KMS)

CORREDOR	EXTREMOS DO CORREDOR	SECÇÕES DA REDE	TOTAL DO CORREDOR
Beira	Lubumbashi (RDC) - Beira	DRC-SNCC: 255 Zâmbia-ZRL: 798 Zimbabwe-NRZ: 945 Moçambique-CFM: 329	2327
Belitbridge	Lubumbashi (RDC) - Durban	DRC-SNCC: 255 Zâmbia-ZRL: 798 Zimbabwe-BBR & NRZ: 794 RSA-TFR: 1341	3188
Plumtree	Lubumbashi (RDC) - Durban	DRC-SNCC: 255 Zâmbia-ZRL: 798 Zimbabwe-NRZ: 474 Botswana-BR: 641 RSA-TFR: 1048	3216
Dar-es-Salaam	Lubumbashi (RDC) - Dar-es-Salaam	DRC-SNCC: 255 Zâmbia-ZRL: 125 Tanzania-TAZARA: 1860	2240
Goba	Mpaka (Swaziland) - Maputo	Swazilândia-SR: 161 Moçambique-CFM: 74	225
Limpopo	Lubumbashi (RDC) - Maputo	DRC-SNCC: 255 Zâmbia-ZRL: 798 Zimbabwe-NRZ: 950 Moçambique-CFM: 530	2533
Ressano Garcia	Komatipoort (RSA) - Maputo	Moçambique-CFM: 88 RSA-TFR: 13	101
Richards Bay	Komatipoort (RSA) - Richards Bay	Swazilândia-SR: 251 RSA-TFR: 195	446

Linhas Ferroviárias	Extensão	Capacidade
Linha de Ressano Garcia	88 Km	15 MTPA
Linha de Goba	74 Km	7 MTPA
Linha de Limpopo	522 Km	6 MTPA
Linha de Salamanga (Ramal)	61 Km	2,4 MTPA
Linha de Sena	575 Km	10 MTPA
Linha de Mochipanda	317 Km	4 MTPA
Linha de Nacala	610 Km	2 MTPA
Linha de Lichinga	262 Km	0,2 MTPA
*Moatize Nacala via Malawi	913 Km	18 MTPA
Bindura Nacala via Moatize	1308 Km	
Harare Nacala via Moatize	1329 Km	

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