



Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique
Mozambique Ports and Railways



Índice

Contents

Mensagem do PCA Message from the Chairman of the Board	6-9
Missão e Objectivos Mission and Objectives	10,11
100 Anos da Estação Central dos CFM 100 Years of the CFM Central Railway Station	12-15
Órgãos Estatutários da Empresa - Organigrama Statutory Bodies of the Company	16-19
A Empresa Company	20-25
Sistema Ferro-Portuário Rail and Port System	26-41
Projectos de Investimento e de Expansão Investment and Expansion Projects	42-47
Parcerias Estratégicas dos CFM CFM's Strategic Partnerships	48-55
Contactos Contacts	56-59
Rede de Vias Férreas e Portos Ports and Railways Network	60,61





Mensagem do Presidente do Conselho de Administração

Message from the Chairman
of the Board of Directors

A anterior edição do Corporate Profile, da empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, CFM – E.P. ocorreu em finais de 2001, no contexto de profunda transformação na qual a instituição e o sistema estavam submetidos. Terminada a reestruturação e num quadro de um CFM totalmente racionalizado, podemos publicar e apresentar para todos os colaboradores, nossos parceiros do sector público e do sector privado, a nível interno e no estrangeiro, as organizações que conosco interagem e as demais instituições a nova estrutura e os novos objectivos do CFM.

A área de recursos humanos foi, indubitavelmente, aquela que teve e tem preponderância no contexto da gestão da empresa. A reforma institucional implicou um programa de racionalização da massa laboral. O desafio subsequente à racionalização foi a reorganização da força laboral tendo presente os novos reptos que se colocam ao sector ferro-portuário.

Hoje temos uma empresa estável e sustentável e, por isso, embarcamos num programa de investimentos para dar resposta ao nosso plano estratégico.

Foram já mobilizados os financiamentos requeridos para os trabalhos de dragagem de emergência do canal de acesso ao estratégico Porto da Beira. Todos os esforços estão sendo desenvolvidos no sentido de aprofundarmos os canais de acesso e construir um terminal dedicado para o manuseamento do carvão de Moatize.

Ainda no plano de investimentos, continuamos a trabalhar arduamente na perspectiva de que as obras de reconstrução da Linha Férrea de Sena sejam concluídas em breve. É fundamental para o País e para a região que esta Linha seja promotora do desenvolvimento económico, social e humano, de que tantos necessitamos.

No que respeita ao concessão das infra-estruturas ferro-portuárias o Governo de Moçambique, através do Ministério dos Transportes e Comunicações autorizou a extensão da concessão do Porto de Maputo por um período adicional de 15 anos, facto que cria as condições necessárias para que o gestor privado do Porto possa realizar investimentos por forma a alcançar os objectivos programáticos plasmados no Plano Director de Desenvolvimento daquela estratégica infra-estru-

The previous edition of the Corporate Profile of Mozambique Ports and Railways (CFM) was published towards the end of 2001 within the context of the far-reaching transformation which the Institution and the System were undergoing. With the termination of the restructuring process and in a scenario whereby CFM has been completely rationalized, we now have the opportunity to publish and present to all our collaborators, our partners both in the Public and Private Sectors – local and foreign, the organisations which interacted with us and many others CFM's new structure and objectives.

The area of Human Resources was undoubtedly the area which was foremost within the context of the Company's management. The institutional restructuring presupposed the rationalization of the workforce. The resulting challenge was the reorganization of the workforce in view of the new challenges with which the Ports and Railways Sector is confronted.

Today, we have a Company which is stable and sustainable and that is why we have embarked on an investment programme that will fulfil our strategic plan.

We have managed to secure the necessary funding for the emergency dredging of the access channel to this important and strategic Port. All efforts are now being channeled to deepening the access channels and to construct a Terminal that will be dedicated to the handling of coal from Moatize.

Still with regards to the Investments Plan, we are continuing to concentrate our attention so that the reconstruction of the Sena Railway Line is completed soon. It is vital for the Country and for the Region that this Line should be a promoter of economic, social and human development which is our most wished for objective.

Insofar as the concessioning of the Port and Railway Infrastructures is concerned, the Government of Mozambique, through the Ministry of Transport and Communications, has authorized the extension of the period for the concession of the Port of Maputo for an additional 15 years, a fact which will create the necessary conditions for the Concessionaire to implement investments so as to attain the pragmatic objectives that are specified in the Development Master Plan

tura e incrementar a capacidade de manuseamento de cargas, tornando-o mais moderno, competitivo e eficiente.

Ainda na componente de investimentos, demos um passo decisivo para a concretização do projecto do Porto de Ponta Techobanine através da assinatura de um memorando de entendimento entre os Governos de Moçambique e do Botswana visando a mobilização de financiamentos para a construção de um Porto de águas profundas em Techobanine, bem como de uma infra-estrutura ferroviária que assegure a exportação de carga dos Países do Hinterland através daquele Porto.

Este porto natural de águas profundas a ser edificado em Moçambique poderá constituir uma importante reserva estratégica regional de combustíveis e uma infra-estrutura ideal para exportação de Minerais diversos do Botswana, África do Sul, Zimbabwe e de outros Países da hinterland da África Austral. Sublinhe-se que cerca de 30% do tráfego marítimo internacional realiza-se através do Canal de Moçambique.

Só com o empenho e a dedicação continuaremos – espero eu, esperamos todos – a registar resultados positivos e a contribuir decisivamente para o crescimento económico e social de Moçambique. Continuaremos a fazer, de forma redobrada, aquilo que o País espera de nós, transformando um período adverso numa circunstância de oportunidades. O sector ferro-portuário, devido à sua dimensão estratégica, pode e deve constituir-se numa das possibilidades de crescimento e desenvolvimento real e sustentável de Moçambique.

Termino sublinhando e reafirmando que o futuro da nossa empresa depende das decisões que tomamos no presente. Mas também da competência e do compromisso que todos assumimos como operadores de um amplo e complexo sistema de logística de transportes. Compete-nos responder com afinco aos desafios que temos perante aqueles que servimos. Quanto mais acelerarmos a concretização dos projectos de que o País precisa, mais rapidamente nos aproximaremos dos melhores. Temos a ambição, a ousadia e o cometimento de todos os que estão quotidianamente empenhados na construção do futuro melhor para a nossa empresa para o nosso querido Moçambique.

Eng. Rosário Mualeia
Presidente do Conselho de Administração, CFM

of this strategic infrastructure and to increase its handling capacity and to render it more modern, competitive and efficient.

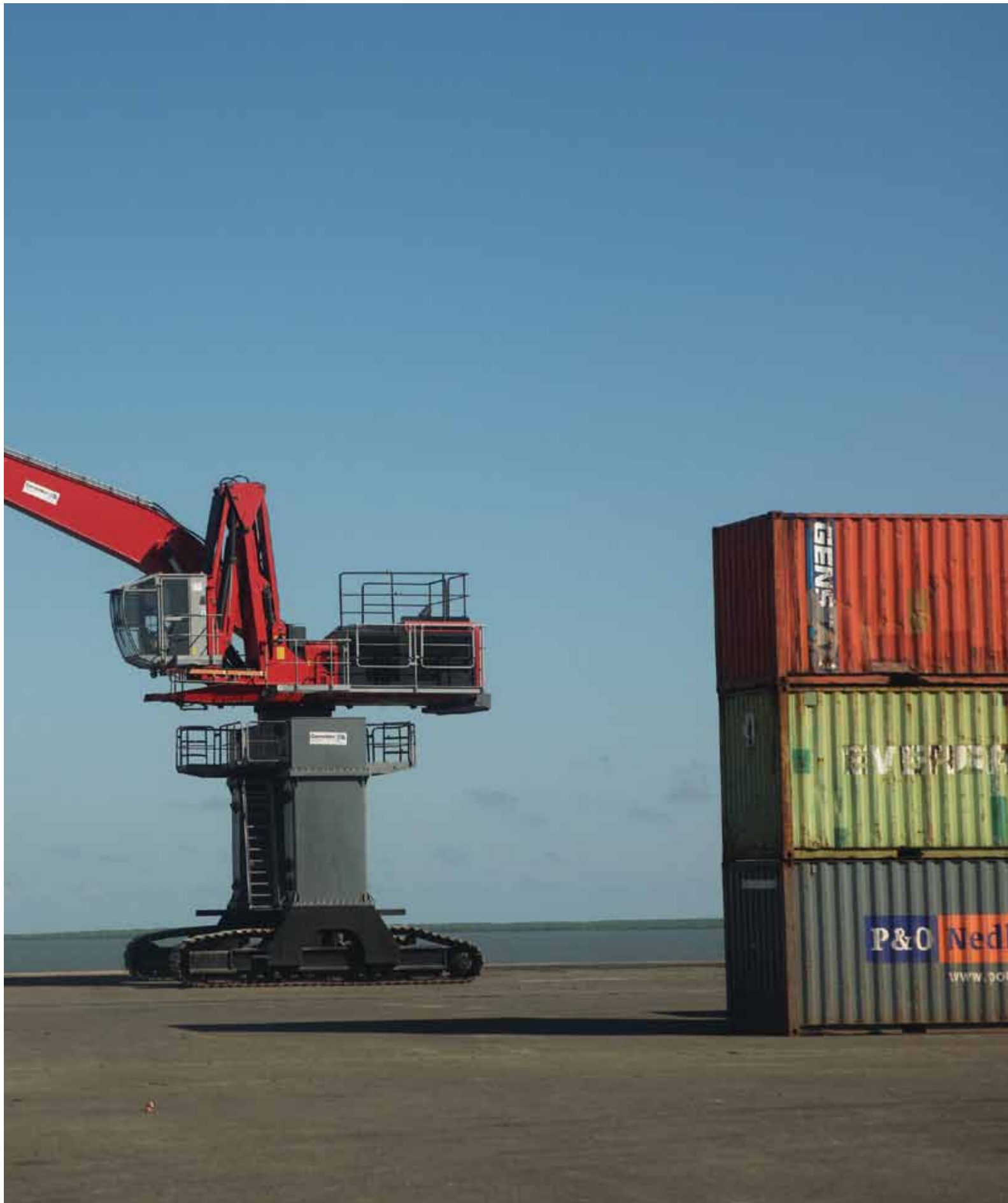
Still with regard to the investments component, we have taken a decisive step for the implementation of the Ponta Techobanine Port Project through the signing of a Memorandum of Understanding between the Governments of Mozambique and Botswana with the objective of mobilizing funds for the construction of a deep-sea Port at Techobanine as well of a Railway infrastructure which will guarantee the conveyance of traffic from the hinterland countries for export.

This natural and deep-sea port to be built in Mozambique will constitute a very important Regional strategic reserve for fuels and an ideal infrastructure for the exportation of various minerals from Botswana, South Africa, Zimbabwe and the other Countries of the Southern Africa Hinterland. It must be noted that almost 30% of international maritime traffic is conveyed through the Channel of Mozambique.

With dedication and commitment, we, and I hope that all of us will achieve positive results and decisively contribute towards the economic and social development of Mozambique. We shall continue in an accelerated manner to achieve what our Country expects of us, transforming an adverse situation into one of opportunities. The Ports and Railways Sector can and must, due to its strategic dimension, be one of the concrete factors of sustainable growth and development of Mozambique.

Finally, I hereby wish to reiterate that the future of our Company depends not only on the decisions we take but also on the commitments we assume as the managers of a vast and complex transport logistics system. We have the responsibility to decisively overcome the challenges which confront us in serving our clients. The faster we implement the Projects which are vital to our Country, the nearer do we become one of the best. We have the ambition, courage and determination of all those who are daily involved in the construction of a better future for our Company and of our dear Mozambique.

Rosário Mualeia, Eng.
Chairman of the Board of Directors – CFM



Missão da Empresa

Mission of the Company

A missão do CFM é garantir o pleno funcionamento do sistema de transporte ferro-portuário moderno, de modo competitivo, eficiente, orientado ao mercado e financeiramente viável.

OBJECTIVOS

- a) Promover e desenvolver as infra-estruturas ferro-portuárias e serviços;
- b) Promover o desenvolvimento das actividades de transporte e logística através da participação incrementada do sector privado na sua operação e gestão;
- c) Envolver-se, em associação com o sector privado, na operação dos sistemas ferro-portuários de forma sustentável, segura, eficiente e proveitosa para o transporte de passageiros e carga e prestação de serviços portuários;
- d) Maximizar a racionalização dos seus activos.

The Mission of CFM is to secure the total operation of a modern Port and Railway Transport System so as to render it competitive, efficient, market-oriented and financially sound.

OBJECTIVES

- a) To promote and develop the Port and Railway Infrastructures and Services;*
- b) To promote the development of transport and logistics activities through an increased involvement of the Private Sector in their operation and management;*
- c) To involve itself, in association with the Private Sector, in the operation of Port and Railway Systems in a sustainable, safe, efficient and profitable manner in the conveyance of passengers and cargoes and in the provision of port services;*
and
- d) To optimize the use of its assets in a rational and profitable manner.*



100 anos da Estação Ferroviária de Maputo

100 Years
Maputo Railway Station

Em 19 de Março de 2010, a Estação Central dos Caminhos de Ferro em Maputo, considerada a sétima mais bela do Mundo, completou 100 anos de existência. A prestigiosa menção, feita por um dos mais prestigiados órgãos de informação internacionais, é motivo para regozijo da empresa e do País. Construída no início do século XX, aqui se traça a história deste bellissimo edifício.

As celebrações do centenário da emblemática estação ferroviária de Maputo contou com a honrosa presença do Presidente da República de Moçambique, Armando Emilio Guebuza, tendo sido na ocasião descerrada uma placa comemorativa alusiva ao evento. Na ocasião, o Presidente da República, apadrinhou o lançamento da campanha "O Património é Nosso" que visa sensibilizar a sociedade a preservar os bens públicos.

Os planos para a construção da actual estação ferroviária datam de 1904. Assim, sabe-se que no orçamento dos Caminhos de Ferro de 1906-1907 estava já estabelecida uma verba de 40.000\$000 réis para o novo edifício e tinha-se igualmente conhecimento que o plano da mesma já tinha sido elaborado, tendo sido enviado para Lisboa para aprovação. Pelo que repetidamente é apresentado pela imprensa da época, estes planos iniciais foram elaborados pelo arquitecto Mário Veiga, da Direcção das Obras Públicas, «ajudado pelo sr. Maroni, um construtor bem conhecido que estava nesta cidade por aquela ocasião». Lisboa viria a introduzir profundas alterações nestes planos iniciais.

Dizia-se então que o seu estilo era «idêntico ao da estação dos caminhos de ferro de Joanesburgo», com a diferença que a estação ferroviária de Lourenço Marques tinha um «frontispício mais vistoso e no interior uma passagem comunicando com a gare da estação». Para complemento da sua elegância e bom-gosto, está adornada com 3 cúpulas, sendo uma delas de grandes dimensões. A cúpula central, que encima a estação, tem sido erroneamente atribuída a Gustave Eiffel. Na verdade, aquele engenheiro construiu muito, e há a tendência de lhe atribuir de tudo um pouco e não importa o que quer que seja. Mas, no nosso caso, há a prova documental que a mesma foi executada na África do Sul, devido às dificuldades da mesma ser feita na Inglaterra, devido às dificuldades causadas pela 1ª Guerra Mundial.

As obras da nova estação, em tijolo cozido e cimento, com uma

On 19 March 2010, the Maputo Central Railway Station, which is considered as the seventh most beautiful Railway Station in the World, completed 100 years of its existence. This prestigious mention by one of the most reputed international magazines is a cause of pride both for the Company as well as for the Country. Constructed during the beginning of the 20th Century, in this Article we trace the history of this marvellous building.

The anniversary celebrations counted with the esteemed presence of the Republic of Mozambique, Armando Emilio Guebuza, and during which he unveiled the respective commemorative plaque. During the same occasion, the President launched the campaign whose objective is to sensitize the Public about the need to preserve public property.

The plans for the construction of the present Railway Station date as far back as 1904 and as far as it is known, in the 1906-1907 Railways Budget the amount allocated for the construction of the new building was fixed at 40.000\$000 reis and that the plan after having been drafted had been sent to Lisbon for approval. From what was repeatedly mentioned in the press of the time, these initial plans were prepared by Architect Mário Veiga, of the Public Works Department. Lisboa was to later introduce profound changes to these initial planes.

It was further said that its style was "identical to that of the Johannesburg Railway Station" with the only difference that the Lourenço Marques Station had a "more beautiful façade and had a corridor inside leading to the Station platform." To complement its elegance and beauty it is adorned with 3 domes, one of them being of huge dimensions. The central dome, which is on top of the Station per se, is mistakenly attributed to Gustave Eiffel who, though he did construct many monuments, quite a lot is associated with his name irrespective of what they may be. But, in this case, there is documentary proof showing that the dome was manufactured in South Africa due to the difficulties encountered because of the First World War making it impossible for it to be manufactured in England.

The construction of the new station in cement and baked bricks with a front of 51 metres, in substitution of the original which was made of timber and zinc and located a few



frente de 51 metros, iniciaram-se em 1908, vindo a nova estação substituir a primitiva, de madeira e zinco, localizada um pouco mais baixo, inaugurada em 1895, por Paulo Kruger. A sua conclusão viria a ocorrer em 19 de Março de 1910, sendo inaugurada em cerimónia informal, com a presença do Governador-geral da altura. Nessa ocasião, as mais altas autoridades da colónia e outras individualidades deslocar-se-iam até à missão de S. José de Lhanguene onde decorriam festividades destinadas à obtenção de fundos para as suas actividades.

Obras importantes viriam ainda a ocorrer a partir de 1913, tendo-se alterado profundamente a fachada do mesmo, de autoria do arquitecto Ferreira da Costa (autor também do edifício do «Banco Nacional Ultramarino», demolido em 1958 e da 1ª Esquadra, na rua Consiglieri Pedroso). A execução destas obras foi administrada pela Secção de Via e Obras dos Caminhos de Ferro, sob a direcção daquele arquitecto. Só a ornamentação do frontispício foi feita sob contrato, estando dela encarregado Pietro Buffa Buccellato. Estas viriam a ficar concluídas em 1916.

paces below, began in 1908 and was inaugurated in 1895 by Paul Kruger. It was however concluded on 19 March 1910 and was informally inaugurated by the then Governor-General. During the occasion, the Colony's highest authorities and other dignitaries later went to the S. José Catholic Mission where there were celebrations for fund-raising for its activities.

During the occasion, the Colony's highest authorities and other dignitaries later went to the S. José Catholic Mission where there were celebrations for fund-raising for its activities.

Other important works continued in 1913, profoundly altering its façade, under the supervision of Architect Ferreira da Costa (who also constructed the Banco Nacional Ultramarino building, next to the Police Station along Rua Consiglieri Pedroso and which was destroyed in 1958). The execution of these works was undertaken by CFM's Permanent Ways and Works Department. Only the adorning of the façade was contracted to Pietro Buffa Buccelato and was completed in 1916.

Conselho de Administração

Board of Directors



Engº Rosário Mualeia

Presidente
Chairman



Engº Adelino Mesquita
Administrador Executivo
Executive Director



Dra. Maria Alice Mangore
Administradora Executiva
Executive Director



Engº Miguel Guebuza
Administrador Executivo
Executive Director



Dra. Marta Mapilele
Administradora Executiva
Executive Director



Dr. Abdul Aziza

Administrador Não Executivo
Representante do Ministério
das Finanças

Non-Executive Director Representing
the Ministry of Finance



Sra. Maria Nhancale

Administradora Não Executiva
Representante
dos Trabalhadores

Non-Executive Director
Representing the Workers

Conselho Fiscal

Supervisory Board



Dr. João Loureiro

Presidente
Chairman



Dr. Carlos Tajú

Vogal
Member



Sr. Matias Mboa

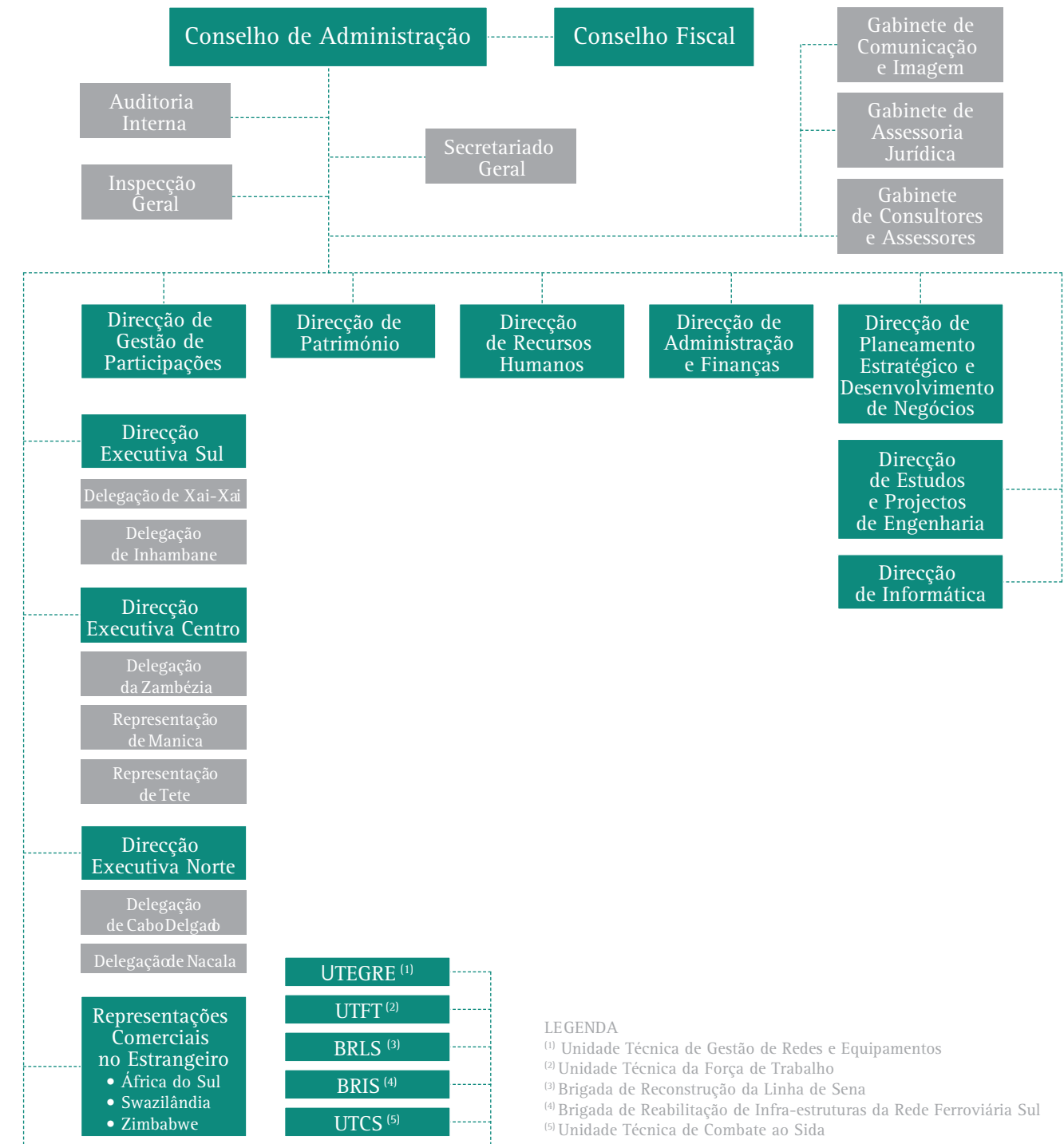
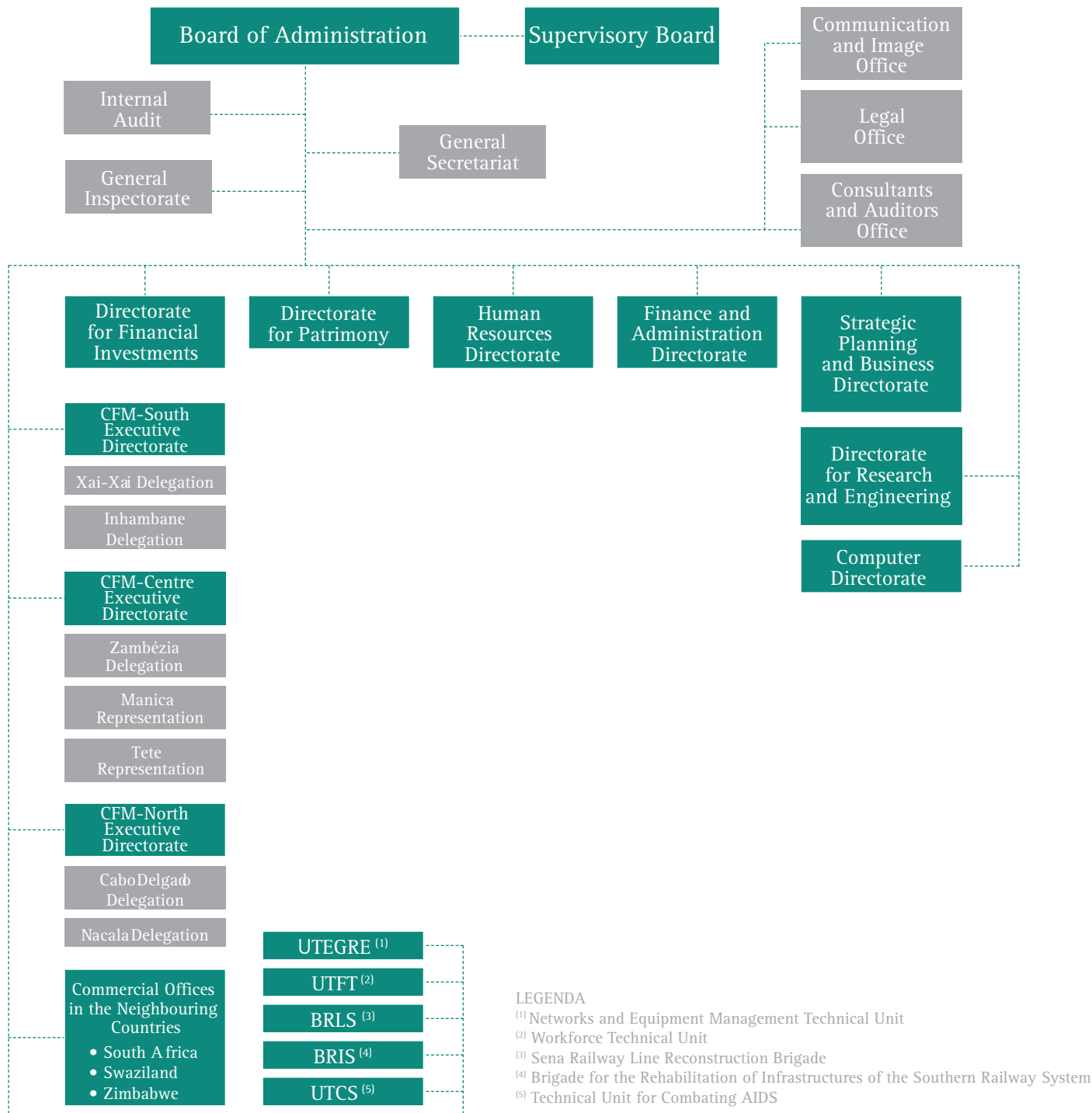
Vogal
Member

Orgãos Estatutários da Empresa

Statutory Company Bodies

Estrutura Orgânica do CFM

CFM Organisation





A Empresa

The Company

Os Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.P – CFM constituem pessoa colectiva de direito público, que detém a capacidade de exploração no domínio da indústria do transporte, ferroviário e portuário, satisfazendo as necessidades de mobilidade e deslocação das populações, contribuindo para o equilíbrio e melhoramento da balança de pagamentos do País, para além de funcionarem como geradores de emprego.

Os principais órgãos desta empresa são:

- O Conselho de Administração, órgão encarregue de assegurar a gestão e o desenvolvimento da empresa;
- O Conselho Fiscal, órgão a quem compete fiscalizar a actividade exercida.

A empresa Caminhos de Ferro de Moçambique concluiu, com êxito, uma profunda reestruturação, que decorreu das reformas que vinha implementando nas últimas décadas. A transformação da Empresa Nacional de Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.E em Empresa Pública, através do decreto nº 40/94 de 13 de Setembro, é disso apanágio.

O envolvimento do sector privado na gestão do sistema ferro-portuário foi originada pela necessidade de se realizarem volumosos investimentos, tendo em vista a transformação da empresa numa máquina mais leve, funcional e com melhores e maiores retornos. Assim, adoptou-se a estratégia de abertura à participação da gestão privada dos terminais ferro-portuários da empresa, através do modelo de concessão. No entanto, os CFM mantêm como seu objectivo primordial o interesse público no sistema.

Estas medidas enquadraram-se no vasto programa de Reforma Institucional dos CFM, que, para além de albergar a componente racionalização dos seus activos, incluindo a componente mão-de-obra, permite a participação da empresa em negócios em parceria com o sector privado, fora da sua actividade principal – o domínio dos portos e caminhos de ferro. Os retornos decorrentes desta actividade permitem aos CFM o alargamento da sua base de investimentos, nomeadamente a reabilitação, modernização e alargamento das suas infra-estruturas, e concretização de novas iniciativas.

Este (novo) século marcará uma nova fase na história institucional dos CFM. O desenvolvimento institucional progressivo dos CFM

Mozambique Ports and Railways (CFM) is a legally constituted Public Company with the responsibility to operate in the area of the transport industry, the Ports and Railways Sector, and to ensure the satisfaction of the needs of the populations in terms of mobility and movement, thus contributing towards the stabilisation and the improvement of the Country's balance of payments in addition to functioning as a promoter of employment.

The Company's main Organs are:

- *The Board of Directors, whose responsibility is to secure the management and the development of the Company; and*
- *The Supervisory Board with function to monitor the Company's activities.*

The Company has successfully completed a far-reaching restructuring process which is a result of the reforms that were implemented during these past decades. The transformation of the National Directorate of the Ports and Railways of Mozambique, a State Company, through Decree N° 40/94 on 13 September 1994 was its characteristic feature.

The involvement of the Private Sector in the management of the Port and Railway System was as a result of the need to implement significant investments aimed at the transformation of the Company into a less heavy structure and for it to become more functional and with better and improved returns. Thus, an open strategy with regard to the participation of the Private Sector in the management of the Railway and Port Terminals was adopted through the model of concessions. Notwithstanding, CFM still maintains as its primary objective the public interest in the System.

These measures fall within CFM's vast Programme of Institutional Reform which, in addition to encompassing the rationalisation of its assets including the workforce, enables the Company to participate in other businesses in partnership with the Private Sector in addition to its core activity, namely, in the area of ports and railways. The returns from this activity make it possible for CFM to widen its base of investments especially in the rehabilitation, modernization and enlargement of its infrastructures and in the implementation of new initiatives.

confere à empresa uma natureza jurídica apropriada e capacita a mesma, a nível administrativo, de gestão financeira, orçamental e contabilística, para enfrentar com segurança um mercado altamente competitivo e com dinâmicas bastante complexas.

Este é o corolário de um longo percurso que, aliás, começou muito antes da Independência de Moçambique. O período pós-independência foi caracterizado por uma reorganização total da Administração dos Portos e Caminhos de Ferro, tendo sido desde logo extinto o Conselho de Administração dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro. Em sua substituição, foi criado o Conselho Geral, órgão de gestão, juntamente com os que se seguem:

- Conselho Directivo do Norte;
- Conselho Directivo do Centro;
- Conselho Directivo do Sul.

Por diploma nº 82/76, de 6 de Abril, foi criada a Direcção Nacional dos Portos e Caminhos de Ferro, integrada no Ministério dos Transportes e Comunicações, de modo a permitir um maior controlo económico e político do Estado sobre os Portos e Caminhos de Ferro.

A necessidade de reforçar o sistema ferro-portuário nacional, tendo em conta as medidas decorrentes da implementação do Programa de Reabilitação Económica (PRE), ditou a criação, em 1989, da Empresa Nacional de Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, E.E.

Os CFM como Empresa Estatal, representaram o instrumento essencial através do qual o Estado assumia a função de direcção e impulso da economia nacional e englobava os portos e as Direcções Executivas Sul, Centro e Norte.

CFM – Um breve historial

Por diploma legislativo nº 315, de 22 de Agosto de 1931, foi aprovada a criação e a organização da Direcção dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique, o que, de certo modo, veio a estabelecer a unificação directiva e administrativa dos Caminhos de Ferro. Esta Direcção orientava-se segundo os princípios da economia comercial.

This (new) Century is going to initiate a new phase in CFM's institutional history. The Company's gradual institutional investment development attributes to it an appropriate juridical character and ensures that it will with confidence be able, at the administrative, financial and budgetary and accountancy levels, to meet the challenges imposed by a highly competitive market with very complex dynamics.

This is the culmination of a long process which, in fact, began long before the Independence of Mozambique. The post-Independence period was marked by the total re-organisation of the Ports and Railways Administration, with the extinction of the Administration Board of the Ports and Railways Services and in its stead, a management organ, the General Council, was created in conjunction with the:

- *Northern Directorate Board;*
- *Central Directorate Board; and*
- *Southern Directorate Board;*

Through Decree N° 82/76 of 6 April 1976, the Mozambique Ports and Railways National Directorate was established and integrated into the Ministry of Transport and Communications so as to permit more economic and policy control by the State over the Ports and Railways.

The need to strengthen the National Ports and Railways System, taking into account the steps taken within the context of the implementation of the Economic Restructuring Programme (PES) necessitated the creation of the National Ports and Railways State Company of Mozambique in 1989.

Thus, CFM, as a State Company, was the necessary instrument through which the State could assume its role of managing and stimulating the national economy in the field of transport and encompassed the Ports as well as the Northern, Central and Southern Executive Directorates.

CFM – a brief history

Through Decree N° 315 of 22 August 1931, the creation and organisation of the Directorate of the Ports and Railways

Os Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique constituíam uma empresa industrial do Estado colonial, competindo-lhes, entre outras, as seguintes funções:

- Promover e executar o estudo e a construção dos Portos e Caminhos de Ferro, e o estabelecimento de quaisquer outros meios de transporte, em ligação com as explorações ferroviárias;
- Explorar comercial e industrialmente os portos e caminhos de ferro;

A Administração dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia estava sob a autoridade de um Governador Geral, e era exercida pelos seguintes organismos:

- Conselho de Administração;
- Conselho Fiscal;
- Direcção dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro em todas as redes;
- Divisões ou inspecções de exploração nas respectivas redes;
- Divisão de estudos e construção.

Em 1930, por iniciativa dos Caminhos de Ferro de Moçambique, foi criado o Serviço de Camionagem Automóvel. A existência deste serviço de transporte rápido, seguro e económico, foi determinante para o desenvolvimento agrícola e fomento do comércio, trazendo, do interior para as estações ferroviárias, os produtos destinados ao abastecimento dos mercados locais e a exportação por via marítima, substituindo com sucesso o transporte ferroviário quando o tráfego não era suficiente para o justificar.

A Direcção de Exploração dos Transportes Aéreos (DETA), criada em 1936, era também uma Divisão dos Caminhos de Ferro de Moçambique, tendo sido a primeira companhia aérea constituída neste território a realizar carreiras regulares, no espaço nacional e para os países vizinhos.

Enfrentando inúmeras dificuldades, já que não existiam aeronaves, nem pilotos, nem qualquer experiência na gestão dos transportes aéreos, os Caminhos de Ferro de Moçambique montaram uma empresa sólida, com larga tradição de bem servir. A DETA foi extinta em 1983, tendo sido criada em seu lugar as Linhas Aéreas de Moçambique (LAM).

Services of the Colony of Mozambique was approved and, in this way, the management and administration of the Railways was established. This Management was based on the principles of commercial economy.

The Ports and Railways Services of the Colony of Mozambique constituted an industrial company of the colonial State having the responsibility of, inter alia, the following functions:

- *To promote and implement the study and construction of the Ports and Railways as well as the establishment of any other means of transport connected with railway operations; and*
- *To commercially and industrially operate the Ports and Railways;*

The Administration of the Ports and Railways Services of the Colony of Mozambique was under the direct authority of the General Governor and had the following Organs:

- *The Administration Board;*
- *The Supervisory Council;*
- *The Ports and Railways Services Directorate in all the networks;*
- *The Operations Directorates and Inspections in all the respective networks; and*
- *The Research and Constructions Directorate.*

Through the initiative of the Railways of Mozambique, the Road Transport Service was created in 1930. The existence of this fast, safe and economic transport service was crucial for the development of agriculture and in stimulating trade, conveying products from the interior and destined for the local markets and for export through the Ports, substituting railway transport when the volume of traffic did not justify the use of the latter transport.

The Directorate for Air Transport (DETA), created in 1936, was a Division of the Railways of Mozambique and was the first company of its sort to operate regular flights in this territory, both within the national space and beyond (to the neighbouring countries).

Despite being confronted with many difficulties ranging from

CFM Pós-Reestruturação

Os CFM possuem hoje uma nova estrutura orgânica e funcional que privilegia a horizontalidade, mobilidade e multidisciplinaridade das suas funções bem como o melhoramento na qualidade da gestão da Empresa. A nova estrutura organizacional dos CFM comporta, para além dos órgãos estatutários – Conselho de Administração e Conselho Fiscal – três Direcções Executivas regionais, nomeadamente: CFM-Sul, CFM-Centro e CFM-Norte; sete Direcções por Função; cinco Gabinetes de apoio ao Conselho de Administração; Secretariado-Geral do Conselho de Administração; Representações Comerciais no Estrangeiro; Unidades Técnicas e Brigadas de Construção ou Reabilitação de Infra-estruturas. Esta nova estrutura orgânica e funcional privilegia a melhoria da qualidade de gestão da empresa. É mais leve, mais ágil, com acesso e disponibilidade das tecnologias de informação e comunicação aplicadas à gestão, facto que concorre positivamente para a concretização do nosso plano de actividades.

No quadro da reestruturação, os CFM alteraram profundamente a sua missão e os seus objectivos programáticos. Após a concessão da actividade portuária e da actividade ferroviária, nos sistemas Centro e Norte, aos CFM cabe apenas a exploração dos terminais de combustíveis (todos os portos), cereais e alumínio (no Porto de Maputo), bem como do sistema ferroviário do Sul, composto pelas linhas férreas de Ressano Garcia, Limpopo, Goba e Ramal de Salamanga que, por decisão do Governo, sob recomendação dos CFM, não serão objecto de concessão.

Os CFM continuam a ser uma empresa com preocupações de natureza pública e com uma forte componente institucional, sem pôr em causa a sua primordial vocação comercial e de rentabilização dos seus dos activos.

the non-existence of aeroplanes and pilots to lack of the necessary experience in the management of air transport, the Railways of Mozambique constituted a solid Company with a vast tradition of a good service. DETA was disbanded in 1983 and in its stead, the Mozambique Airlines (LAM) was created.

Post-Restructured CFM

CFM has a new organic and functional structure which privileges the horizontality, mobility and multi-disciplinary nature of its functions as well as the improvement of the quality of the management of the Company. This new organisational structure includes, in addition to the statutory organs (the Board of Directors and the Supervisory Board): three Regional Executive Directorates, namely, CFM-South, CFM-Centre and CFM-North; seven Directorates by Functions; five Support Offices to the Board of Directors; General Secretariat to the Board of Administration; Commercial Representative Offices abroad; and Technical Units and Infrastructures Construction or Rehabilitation Brigades.

The Company's structure is lighter, more flexible and is easily adaptable as well as having ready access to information technologies and communications which are applicable to management, an essential and positive element for the successful implementation of our plans of activities.

CFM has, within the context of the restructuring, altered its Mission and Pragmatic Objectives in a significant way. Following the concession of the Ports and Railways activities, the latter activities specifically being the Central and Northern Railway Systems, CFM now only has the responsibility of operating the Fuel Terminals (in all the Ports), the Bulk Grains and the Aluminium Terminals (in the Port of Maputo) as well as the Southern Railway System which is composed of the Ressano Garcia, Limpopo and Goba Railway Lines and the Salamanga Branch Line which the Government has decided, on the recommendation of CFM, will not be concessioned.

CFM continues to be a Company with commitments of a public nature and with a very firm institutional component without compromising its primary commercial vocation and the profitability of its assets.



Sistema Ferro-Portuário

Rail and Port System



CFM - Sul

CFM - South

PORTO DE MAPUTO

O Porto de Maputo está sob gestão da empresa Maputo Port Development Company – MPDC, desde Abril de 2003, por um período de 25 anos, como resultado de um acordo de concessão rubricado com o Estado moçambicano, o qual foi recentemente prorrogado por um período adicional de 15 anos para permitir que a sociedade concessionária realize investimentos previstos no plano estratégico de desenvolvimento do Porto e incremente os volumes de tráfego.

O Porto de Maputo está localizado a sudoeste de Moçambique, a sul do Canal de Moçambique. O porto situa-se à margem esquerda do rio Matola e é composto por duas importantes áreas, nomeadamente o porto comercial de Maputo e o complexo industrial da Matola. A profundidade do canal de acesso ao cais é de 9.5 metros abaixo do zero hidrográfico e está em curso o projecto do seu aprofundamento para 11 metros abaixo do zero hidrográfico.

Terminais Portuários

Cais de Carga Geral

Este terminal, tem um cais com 440 metros de extensão, possuindo ainda um cais especial com capacidade para receber navios de 40.000 toneladas de arqueação bruta. Existem 35 guindastes de 3 a 5 toneladas e um heavy lift de 60/80 toneladas com um alcance de 23 a 27 metros. Este equipamento está habilitado a manusear um volume de 4 milhões de toneladas por ano. As suas instalações são compostas por 23

PORT OF MAPUTO

The Port of Maputo is under the management of the Maputo Development Company (MPDC) since April 2003 through a 25 year Concession Agreement that was signed with the Mozambican State and which has been recently extended for another 15 years so as to enable the Concessionaire Company to make further investments that are envisaged in the Port's Master Plan and to increase the volumes of traffic.

The Port of Maputo is located in the south-east of Mozambique, in the south of the Mozambique Channel on the left margin of the Matola River and is composed of two important areas namely, the Commercial Port of Maputo and the Matola Industrial Complex. The depth of the access channel to the quay is 9.5 metres below chart datum. Currently a project for its deepening is underway and will be 11 metres below chart datum.

Port Terminals

General Cargo Terminal

This Terminal, has a quay that is 440 metres long and also has another special quay capable of receiving 40.000 DWT vessels. There are 35 cranes ranging from 3 to 5 tons each and a 60/80 tons heavy lift with an outreach of 23 to 27 metres. All this equipment is designed to handle 4 million tons per annum. The installations consist of 23 warehouses totalling 53.000 square metres.

Coastal Shipping Terminal

The Terminal is 310 metres long, 8,0 metres deep and covers an area

armazéns totalizando 63.000 metros quadrados de área.

Terminal de Cabotagem

Este Terminal tem um Cais de 310 metros de comprimento, uma profundidade de 8 metros e uma área de 6200 metros quadrados. A sua capacidade anual é de 200.000 toneladas de carga diversa e possui uma área de armazenagem a céu aberto de 20.000 metros quadrados e outra coberta de 5.000 metros quadrados. Este Terminal é gerido pela TCM – Terminal de Cabotagem de Maputo.

Terminal de Contentores

Este terminal está sob gestão da DP World Maputo. Este terminal tem 300 metros de cais e uma área de 129.000 metros quadrados com uma capacidade de 1000 TEU's, podendo presentemente manusear 150.000 TEU's por ano. Está equipado com dois modernos pórticos com capacidade para manusear contentores de 6 e 12 metros e 2 guindastes móveis Gottwald com capacidade de 100 tons cada.

Terminal Açúcar

Este terminal é gerido pela STAM – Sociedade Terminais de Açúcar de Moçambique. Esta instalação compreende três armazéns com capacidade de 40.000 toneladas líquidas cada um deles e um armazém com capacidade para 45.000 toneladas. O carregamento a navios é feito através de um sistema de tapete rolante que possui 150 metros. A capacidade média de enchimento é de cerca de 750 toneladas por hora. Este Terminal também manuseia açúcar ensacado através de um armazem localizado junto ao cais tendo transitado através deste 172 000 tons em 2009.

Este Terminal é gerido pela Maputo Produce Terminal. Tem 380 metros de cais e possui 5 guindastes em plena operação. As instalações frigoríficas tem uma capacidade de 185.000 toneladas por ano.

of 6 200 m². The storage area is 6 020 m² and its annual throughput capacity is 500.000 tons of diverse cargo. It has open and covered storage areas of 20 000 m² and 50 000 m², respectively. The operator is the Terminal de Cabotagem de Maputo (TCM).

Container Terminal

This Terminal is under the management of DP WORLD Maputo. The Terminal's quay is 300 metres long and 11 metres deep, covering an area of 129.000 sq. metres and is capable of storing 1000 TEU's and handling 150.000 TEU's per annum. Two modern gantry cranes exist with the capacity of handling 6 and 12 metre containers as well as two 100 ton mobile Gottwald cranes..

Sugar Terminal

This Terminal is managed by the Sociedade de Terminais de Maputo (STAM), has an annual handling capacity of 550 000 tons at rate an average 750 tons per hour and consists of 4 warehouses, three with a capacity of storing 40.000 net tons each while the other 45.000 net tons. The loading of vessels is done through a conveyor belt system which is 150 metres long. The Terminal also handles bagged sugar through a waterfront warehouse and which handled 172 000 tons in 2009

Citrus Terminal

This Terminal, managed by the Company, Maputo Produce Terminal has a quay which is 380 metres long and 11 metres deep and annual capacity is 185 000 tons. In this Terminal, a 10.000 cubic metres of heated storage for vegetable oil products is also available under the management of Maputo Liquid Storage Company Limited (MLSC) with six tanks of 1.670 cubic metres capacity each.

This Terminal is operated by the Companhia Exportadora de Melaço. It has a quay that is 153 metres long and covers an area of 3 060 square metres. Its annual capacity is 60 000 tons. In this Terminal, a 10.000 cubic metres of heated storage for vegetable oil products

Terminal de Melaço

Este terminal está sob gestão da Companhia Exportadora de Melaço e possui um Cais de 153 metros de comprimento e uma área de 3060 metros quadrados. Tem uma capacidade anual de 60 mil toneladas. Neste Terminal, sob gestão do Maputo Liquid Storage Company Lda (MLSC), existem tanques para o manuseamento de produtos de óleo vegetal com uma capacidade de 10.000 metros cúbicos a razão de seis tanques com 1.670 metros cúbicos cada.

Terminal de Viaturas

O Terminal de Viaturas é gerido pela Grindroad Terminals e possui uma capacidade anual para manuseamento de 250.000 veículos. Este terminal, construído de raiz, está em plena operação desde o ano de 2007.

Terminal de Carvão da Matola

Este terminal é gerido pelo TCM – Terminal de Carvão da Matola e possui um extenso sistema de manuseamento de carvão por meio de tapete rolante. Para descarga, existem dois tipplers para operar 20 vagões por hora. A sua capacidade de manuseamento é de 4 milhões por ano estando em curso a sua expansão para 6 milhões até o fim do quarto semestre do ano 2010. Possui uma capacidade anual de 2.5 milhões de toneladas.

Terminal Graneleiro da Matola

Este moderno Terminal é operado pela STEMA – Silos e Terminal Graneleiro da Matola. Este terminal tem capacidade para manusear 400.000 toneladas por ano, um Cais com 210 metros de comprimento e uma profundidade de 9.5 metros. Está equipado 27 com silos com capacidade para armazenar 80.000 toneladas de cereais por ano. Para além do manuseamento de cereais, este terminal tem facilidades para manusear óleo vegetal e outros produtos a granel bem como peletes de madeira para exportação com recurso a tecnologias de ponta.

is also available under the management of Maputo Liquid Storage Company Limited (MLSC) with six tanks of 1.670 cubic metres capacity each.

Maputo Car Terminal

Built in 2007, this Terminal is managed by the Company Grindrod Terminals. and has annual handling capacity is 250 vehicles per year.

Matola Coal Terminal

This Terminal is operated by the Terminal de Carvão de Matola – TCM – and has an extensive handling system through a conveyor belt and two tipplers to offload wagons at the rate of 20 wagons per hour. Its handling capacity is 4 million tons per annum with a further phase of expansion to increase this capacity to 6 million tons per annum during the third quarter of 2010. it has an annual handling capacity of 2.5 million tons.

Matola Grain Terminal

The Terminal is operated by the Silos e Terminal de Graneleiro da Matola (STEMA) and is equipped with 3 silos whose storage capacity is 80.000 tons of grain in bulk. The annual handling capacity of the Terminal is 400 000 tons. The quay is 210 metres long and has a depth of 9,5 metres. Apart from handling grain in bulk, the Terminal has facilities to also handle vegetable oil and other products in bulk as well as wood pellets destined for power generators abroad. and is equipped with the most modern technological equipment for the purpose. Fuel Terminal

This Terminal is managed by CFM and has a berth with an area of 150 square metres and D'Alba points that are positioned in such a way as to permit the berthing of vessels measuring 240 LOA metres and the Terminal's depth being minus 12 metres. It is equipped with 4 handling articulated arms and a piping system which leads to the tanks of the Oil Companies which are situated about 1 600 metres away. The Project for the expanding the Terminal's capacity was initiated in



Terminal de Petróleo

Este Terminal gerido pelo CFM, dispõe de uma plataforma de acostagem com uma área de 150 metros quadrados e duques d'alba posicionados de forma a permitir a atracação de navios com 240 metros de LOA, sendo a profundidade mínima de -12 metros. O Terminal está equipado com quatro braços articulados de carga e descarga e um sistema de condutas que encaminha os produtos para os depósitos de armazenamento de empresas gasolneiras localizadas à cerca de 1600 metros de distância. Em 2009 iniciou-se o projecto de reabilitação e ampliação da capacidade de manuseamento para 8.5 milhões de toneladas por ano. Este investimento realizado pelo CFM está orçado em USD 7 Milhões.

Terminal de Alumínios da Matola

Foram empregues na construção desta moderna infra-estrutura portuária cerca de 50 milhões de dólares americanos, sendo que, deste valor, 13 milhões de USD representam o custo de construção do cais em si. Este tem como dimensões 210 metros de comprimento, 25 de largura, encontrando-se erguido sobre colunas com uma profundidade média de 24 metros. A carga a manusear é descarregada através de sucção e transferida por meio de correia transportadora para os silos.

2009 to increase it to 8,5 million tons per annum at an estimated cost to be borne by CFM of US\$7 million.

Matola Aluminium Terminal

The operator of this Terminal is the Mozambique Aluminium Company (MOZAL) and approximately US\$50 million was invested in the construction of this modern infrastructure, US\$13 million of which was for the construction of the quay per se, whose dimensions are: 210 metres long and 25 metres wide and has an average depth of 24 metres.

The cargo is handled through a suction system and is transferred through a conveyor belt directly to the silos. The Terminal has an annual capacity of handling 600.000 tons of raw materials for the production of aluminium, i.e. alumina and petroleum coke as well as 250 000 tons of aluminium ingots for export.

Stevedoring

Stevedoring is done on a three shift daily basis, including Sundays and Holidays

Security

The security of the Port premises and installations is undertaken by a very professional, armed and ever-ready security company. This force, besides ensuring the above security, also patrols the cargo trains.



Este terminal tem capacidade para manusear anualmente 600 mil toneladas de matéria prima destinada à produção de alumínio, essencialmente alumina e coque petrolífero, e 250 mil toneladas de metal acabado para exportação.

Estiva

A actividade de estiva é realizada por três turnos numa base diária, incluindo Domingos e feriados.

Segurança

A segurança das instalações portuárias é garantida por uma força de segurança armada, altamente profissionalizada e preparada, com recurso a modernos meios de video-vigilância.

Sistema Ferroviário do Sul

O sistema ferroviário Sul é constituído por três linhas férreas, nomeadamente a Linha de Ressano Garcia, que liga o Porto de Maputo à República da África do Sul, e que tem uma extensão de 88 kms; a Linha de Goba, que liga o mesmo porto ao Reino da Swazilândia e que tem uma extensão de 74 kms; e a Linha de Limpopo com 534 km, a maior linha férrea do sistema ferroviário do Sul, principal ligação entre o Porto de Maputo à República do Zimbabwe.

The Railways System

The Southern Railway System is composed of three railway lines, namely, the Ressano Garcia Line which extends for 88km and links the Port of Maputo to the Republic of South Africa; the Goba Line (74 kms), leading to the Kingdom of Swaziland and the Limpopo Line, the longest in the System, (534km) connecting the Port of Maputo to the Republic of Zimbabwe.



CFM - Centro

CFM - Centre

PORTO DA BEIRA

O Porto da Beira está localizado na costa leste do continente africano, a 20 kms do mar aberto e a esquerda do estuário do Púngue. Porto da Beira compreende 12 cais e a sua profundidade ao longo dos mesmos varia entre 8 a 10 metros.

O acesso ao porto é feito através do canal de Macuti e tem uma largura mínima de 180 metros e máxima de 250 metros, um comprimento de 27 km e uma profundidade de cerca de 11 metros.

Nas décadas 80/90, o Corredor da Beira beneficiou de 76 projectos financiados pela cooperação internacional, num valor global de 500 milhões de dólares americanos. Estes múltiplos projectos transformara este porto num dos mais modernos de África, sendo de destacar a dragagem do canal, a construção de modernos terminais de contentores e petróleos e a reconstrução da ligação ferroviária Beira-Machipanda.

Terminais portuários:

Terminal de Contentores e Propósitos Múltiplos

No âmbito do processo de concessão da gestão das infra-estruturas ferro-portuárias a Cornelder B.V (empresa holandesa) foi seleccionada para constituir uma joint-venture com o CFM para a exploração dos terminais de contentores e de Carga Geral no Porto da Beira. Para o efeito, foi criada e registada a empresa Cornelder de Moçambique Sarl, gestora do empreendimento desde Outubro de 1998.

PORT OF BEIRA

The Port of Beira is located in the eastern coast of the African Continent, 20 kms from the open sea and on the left margin of the Púngue estuary. The Port has 12 quays and the depth along these varies from 8 to 10 metres.

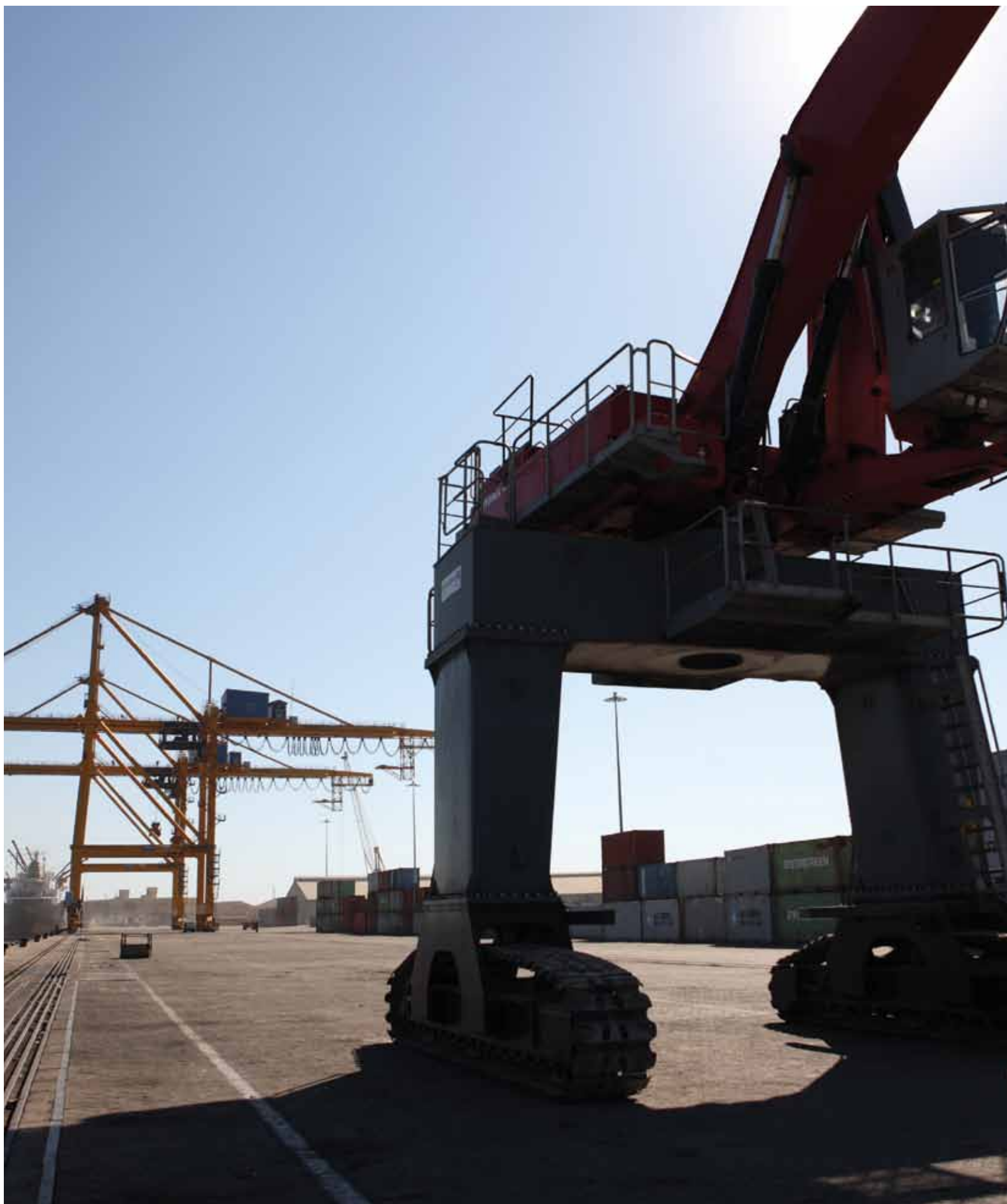
Access to the Port of Beira is through the Macuti Channel which is 27 km long and has a minimum and maximum width of 180 metres and 250 metres, respectively, and a depth of 11 metres.

During the 80 to 90 decades, 76 projects amounting to US\$500 million and which were financed by the International Community, were implemented in the Port of Beira. These multiple projects have transformed this Port into one of the most modern in Africa especially with regard to the dredging of the Channel, the construction of modern Terminals for containers and fuel and the reconstruction of the Beira - Machipanda Railway Line.

Port Terminals

Container and Multi Purpose Terminal

Within the context of the process of concessioning, Cornelder B.V. (a Dutch Company) was selected to constitute a joint venture with CFM to manage and operate the General Cargo and Container Terminals in the Port of Beira. For the purpose, Cornelder Mozambique Sarl was constituted and is managing the undertaking since October 1998.



Este terminal tem capacidade para manusear 100.000 contentores por ano e está equipado com dois pórticos de 40 toneladas, com uma capacidade de carregamento de 50 toneladas cada um deles. Com equipamento moderno e um eficiente sistema informatizado de gestão, o Porto dispõe de excelentes condições para manusear grandes volumes de carga com rapidez e eficiência.

Terminal de Carga Geral

Possui uma área de armazenagem que compreende 5 armazéns cobertos. O terminal tem uma capacidade para manusear 2.3 milhões de toneladas por ano.

Terminal de Carvão

Este Terminal, projectado durante a década 80 para uma capacidade projectada de 1.2 milhões de toneladas por ano, esteve por longos anos inoperacional, está em fase de capacitação e reabilitação para acomodar volumes de carga superiores a 5 milhões de toneladas dado que o projectado novo Terminal de Carvão não estará disponível para operação à data do início das exportações do carvão.

Terminal de Petróleos

Localizada no cais 12, a moderna terminal de Petróleos, que foi inaugurada em 1994, tem capacidade para carregar e descarregar petroleiros de 500 a 50.000 DWT e de 500 a 2.500 DWT, respectivamente. O sistema do terminal é composto basicamente por quatro oleodutos: um para Fuel, três para Diesel e um para Jet Oil e petróleo. Este terminal tem capacidade para manusear 2.5 milhões de toneladas por ano.

Em situação normal o pipeline bomba cerca de um milhão de toneladas produtos derivados de petróleo para o Zimbabwe.

Terminal Frigorífica

Possui uma capacidade de armazenamento de 150.000 m³ e uma capacidade de manuseamento de 1.1 milhões de toneladas anuais.

PORTO DE QUELIMANE

O Porto de Quelimane, sob gestão da empresa Cornelder de Quelimane, joint venture entre os CFM e a Cornelder de Moçambique localiza-se junto à cidade, na margem esquerda do rio dos Bons Sinais, a cerca de 12 milhas da Foz.. O acesso ao Porto de Quelimane é feito a partir da Barra por um canal perfeitamente balizado e permite a navegação a qualquer hora do dia ou da noite.

The Terminal's handling capacity is 100.000 TEU's per annum and is equipped with two 40 ton gantry cranes with the capacity of 50 tons each. With a modern computerised management system, the Port has excellent conditions for handling great volumes of traffic with speed and efficiency.

General Cargo Terminal

The Terminal has a storage area which consists of 5 covered warehouses and a handling capacity of 2,3 million tons per annum.

Coal Terminal

This Terminal, projected during the 80's to handle 1, 2 million tons per year, is undergoing a phase of rehabilitation and revamping so that it can handle volumes of traffic that are above 5 million tons since the envisaged new Coal Terminal will not be ready by the time the exportation of coal starts.

Fuels Terminal

A modern Terminal for Fuels, managed by CFM, is located in Quay 12 and inaugurated in 1994. It has a capacity of loading and off-loading tankers of 500 to 50 000 DWT and 500 to 2 500 DWT, respectively, at the rate of 400 tons per hour at an annual capacity of 350.000 tons per annum. The Terminal's system is basically composed of four pipelines: one for fuel and the other three for diesel, Jet Oil and petroleum, respectively. It is currently undergoing rehabilitation aimed at its modernisation and expansion and will have the capacity to handle 2, 5 million tons per year.

Under normal conditions, the Pipeline pumps approximately 1 million tons of fuel and its derivatives to Zimbabwe.

Cold Storage Terminal

Its storage capacity is 150 000 m³ and an annual handling capacity of 1,1 million tons.

PORT OF QUELIMANE

The Port is managed by Cornelder de Quelimane, a joint venture formed by CFM and Cornelder de Moçambique and is located next to the City, on the left margin of the Bons Sinais River about 12 metres from its basin. Access to the Port is from the Bar through a Channel that is well marked by buoys and permits navigation throughout the day and night.



O Porto é composto por um só cais, tem um comprimento de 210 metros, uma profundidade de cerca de 6 metros. A capacidade de manuseamento anual deste porto é de cerca de 650.000 toneladas. A área de armazenamento coberta é de 5.417 metros quadrados

Sistema Ferroviário do Centro

O Sistema Ferroviário do Centro é composto pela linha de Machipanda, com uma extensão de 319 kms que liga o Porto da Beira à República do Zimbábue.

A Linha Férrea de Sena, com 545 kms, atravessa sucessivamente as Províncias de Sofala e Tete e tem influência directa sobre o desenvolvimento destas províncias e as da Zambézia e Manica. O seu impacto estratégico-económico se estende ao Malawi, a Zâmbia e a região dos Grandes Lagos.

O sistema ferroviário do centro, composto pelas linhas de Machipanda e Sena é gerido pela CCFB - Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira, sociedade concessionária constituída pelo CFM e pelas companhias indianas Rites e Ircon.

The Port has only one quay that is 210 metres long and with a depth of 6 metres. The handling capacity is about 650 000 tons per annum and the covered storage is 5 417 square metres.

The Central Railway System

The Central Railway System consists of the: Machipanda Railway Line linking the Port of Beira with the Republic of Zimbabwe and covering a distance of 319 kms.

The Sena Railway Line, 545 Kms, serves the Provinces of Sofala and Tete and also having a direct influence in the development of the Provinces of Zambézia and Manica. Its strategic economic impact is also felt in Malawi, Zambia and the Great Lakes Region.

This Railway System is managed by the Beira Railway Company (CCFB), the concessionaire company formed by CFM and the Indian Companies, Rites and Ircon.

CFM - Norte

CFM - North

PORTO DE NACALA

O Porto de Nacala localiza-se no extremo sul da Baía de Bengo e apresenta condições de navegabilidade absolutamente excepcionais. Não depende de marés e não necessita de dragagens, o que permite a entrada e saída de navios, sem quaisquer restrições de calado, 24 horas por dia. Nacala é o porto que oferece as melhores condições naturais de toda a costa oriental de África.

Aberto ao tráfego em Outubro de 1951, o Porto de Nacala conta, neste momento, com um Terminal de Carga Geral, de 631 metros de comprimento, calado de 9,7 metros, capacitado para manusear 2 400 000 toneladas anualmente, e ainda 8 armazéns, com uma capacidade de 50.000 toneladas.

O Terminal de Contentores com 372 metros de comprimento, possui um calado de 14 metros, capacidade de manuseamento de 75 000 TEU's anuais, possibilidade de estacionamento de 4.982 contentores e 21 pontos de energia para contentores frigoríficos.

Estes dois terminais, assim como o sistema ferroviário, estão concessionados à CDN - Corredor de Desenvolvimento do Norte, desde Janeiro de 2005.

O Terminal para Granéis Líquidos, sob gestão do CFM, afecto ao cais 4 do Terminal de Carga Geral, com 9.7 metros, está ligado a depósitos de combustíveis através de um "pipeline" com 3,5 Kms; e ligado a depósitos para óleos vegetais com uma capacidade total de 2 400 toneladas.

PORTO DE PEMBA

O Porto de Pemba, localiza-se a este da Baía de Pemba e possui excelentes condições naturais de abrigo, onde se encontram inseridas as enseadas do Ibo e de Jimba. Constituído por

PORT OF NACALA

The Port of Nacala is situated in the extreme south of the Benga Bay and has the most extraordinary conditions of navigability with no need of dredging and tides, thus permitting the entry and exit of vessels of whatever draught 24 hours per day. The Port of Nacala offers the best natural conditions in the eastern coast of Africa.

Having been opened to traffic since October 1951, the Port of Nacala is composed of a General Cargo Terminal, which is 631 metres long and a depth of 9,7 metres and has an annual handling capacity of 2 400 000 tons. There are 8 warehouses with a capacity of 50 000 tons.

The Container Terminal is 372 metres long and has a depth of 14 metres and is capable of handling 75 000 TEU's per annum and a storage capacity 4 982 TEU's. There are 21 sockets for refrigerator containers.

These two Terminals as well as the Railway System have been concessioned to the CDN, Northern Development Corridor since January 2005.

The Bulk Fuels Terminal, which has not been concessioned and is under CFM management, forms part of Quay 4, the General Cargo Terminal and has a depth of 9,7 metres and is connected to the fuel tanks and to the vegetable oil tanks with a storage capacity of 2 400 tons through a 3,5 km pipeline.

PORT OF PEMBA

This Port, managed by CFM, is situated on the east of the Bay of Pemba and has excellent natural harbour conditions, along the coast between Ibo and Jimba and which is constituted by a T platform, a branch for coasting and another



uma plataforma em T assimétrico, com um ramo de acesso e outro de acostagem. O cais tem uma área de 3.103 metros quadrados. Este porto tem uma capacidade de armazenagem de 20.000 metros quadrados.

Sistema Ferroviário

Nacala-Cuamba – Entre-Lagos (610 km)

Este troço foi totalmente reabilitado até Cuamba, ainda durante o período de guerra. A super-estrutura da linha é de concepção moderna, cuja qualidade corresponde as exigências internacionais.

Cuamba-Lichinga (262km)

Permite a circulação regular de comboios de transporte de passageiros e mercadorias numa região importante do País. Esta linha é fundamental para o desenvolvimento da província do Niassa.

for berthing. The Port has a quay which has an area of 3 103 metres square metres. The Port has a storage area of 20 000 square metres.

The Northern Railway System

Nacala-Cuamba – Entre-Lagos (610 km)

This section was completely rehabilitated during the period of the war with the superstructure being the most modern and its quality corresponds to international standards.

Cuamba – Lichinga (262 km)

This section permits the regular circulation of passenger and cargo trains to one of the most important regions of the Country and is very vital for the development of the Niassa Province. It is currently under rehabilitation.

Projectos de Investimento e de Expansão

Investment and Expansion Projects



Reabilitação da Linha de Ressano Garcia

A reabilitação da Linha de Ressano Garcia que liga o Porto de Maputo à República da África do Sul contemplou o aumento da capacidade da via de 18 para 20 tons por eixo. Este projecto iniciou-se em 2006 e foi concluído em 2009. O custo total deste projecto foi de USD 20 Milhões. Com este investimento, esta linha começou a receber maiores volumes de carga, melhorou consideravelmente os tempos de trânsito, além da segurança das circulações dos comboios de carga e passageiros.

Reabilitação de 292 Vagões

Com o crescimento dos volumes de tráfego que demandam os portos nacionais os CFM investiram na reabilitação de meios circulantes no montante de USD 3 Milhões. Este projecto ainda está em curso para disponibilizar mais vagões para atender ao tráfego internacional e nacional.

Aquisição de 3 Automotoras Triplas

Os CFM, entanto que empresa provedora de transporte de passageiros na perspectiva de melhorar a mobilidade de pessoas e bens decidiu investir nesta área social dotando-a de meios ao alcance das necessidades das populações. Assim, em 2009 introduziu 3 automotoras triplas para servir o transporte interurbano, tendo contribuído para o melhoramento do serviço público de transporte urbano de Maputo.

Novas Carruagens para Transporte Público de Passageiros

Os CFM adquiriram aos Caminhos de Ferro do Botswana, uma frota de 38 unidades para capacitar o transporte de passageiros, sendo 29 carruagens, 4 salões restaurantes e 5 furgões de serviço de apoio. Esta frota vai permitir o melhoramento do serviço público de transporte urbano de Maputo e ao longo das linhas do Limpopo e Ressano Garcia, sob gestão dos CFM. Sublinhe-se que este serviço é subsidiado pelos CFM em 85% do custo do bilhete, pagando o passageiro os remanescentes 15%.

Dragagem do Porto de Maputo

A dragagem de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Maputo está em curso, tendo para o efeito sido contratada a Dredging Internacional, empreiteiro que deverá dragar cerca de 2 milhões de metros cúbicos de sedimentos. Este projecto avaliado em cerca de USD 15 Milhões concretizou-se após a

Rehabilitation of the Ressano Garcia Railway Line

The rehabilitation of the Ressano Garcia Railway Line, which links the Port of Maputo with the Republic of South Africa and whose target was to increase the capacity of the Line from 18 to 20 tons per axle, began in 2006 and terminated in 2009 at a total cost of USD 20 Million. With this investment, more volumes of traffic are being conveyed over the Line and has significantly improved the transit times in addition to the safety of the circulation of cargo and passenger trains.

Rehabilitation of 292 Wagons

With the increase in traffic through our Ports, CFM has invested USD 3 Million in the rehabilitation of rolling stock. The Project is on-going in order to meet the demands of national and international traffic.

Acquisition of 3 Triple Railcars

CFM as a public transporter of passengers resolved to invest in this social area, purchasing means that were reasonably accessible to the populations' needs. Hence, during 2009, CFM introduced 3 Triple Railcars for inter-urban traffic, significantly contributing to the improvement of urban public transport service in Maputo.

New Passenger Vehicles for Public Transport Services

CFM acquired from Botswana Railways a fleet of 38 passenger vehicles – 29 of which are for passengers per se, 4 restaurant saloons and 5 guard vans for train support services. It is expected that with this fleet, the passenger transport service to and from Maputo will greatly improve along the Limpopo and Ressano Garcia Railway Lines under CFM management. It must be emphasised that this service is subsidised by CFM to the tune of 85% of the value of the ticket and the passenger paying the remaining 15%.

Dredging of the Port of Maputo

The dredging of the Access channel to the Port of Maputo is on-going and for the purpose, the Company Dredging International was contracted which will have to dredge about 2 million cubic metres of silt. The value of this Project, estimated at US\$15 million, was successfully negotiated following the constitution of the Dredging Company of the Port of Maputo, EDPM, SA whose mission is to fund and manage the dredging works in the referred Port.

30% of the Project is financed by the shareholders of EDPM, SA namely CFM (49%), Grindrod Mauritius (25,5%) e DP World FZE (25,5%), while the remaining 70% will be from bank loans. The shareholders of EDPM, SA are also the share-

constituição da EDPM, SA – Empresa de Dragagem do Porto de Maputo, uma unidade destinada ao financiamento e gestão dos trabalhos de dragagem daquele porto.

O projecto é financiado em 30% pelos accionistas da EDPM, SA e os remanescentes 70% serão financiados com recurso a um empréstimo bancário. Os accionistas da EDPM, SA são CFM (49%), Grindrod Mauritius (25,5%) e DP World FZE (25,5%) sendo que estes são igualmente accionistas da MPDC, concessionária do Porto de Maputo.

Este projecto que representa um passo decisivo e histórico no desenvolvimento do Porto pois possibilitará a entrada de navios de grande calado, melhorando significativamente a competitividade do Porto em relação a outros portos da região. O Porto estará capacitado a receber navios de calado superior a 9,4 metros, o que se traduzirá no aumento dos volumes de carga a manusear, propiciando economias de escala para os armadores que demandam o porto. Outra vantagem situa-se ao nível da redução dos custos de logística.

Projecto do Porto de Ponta Dabela (Techobanine)

Ponta Techobanine localiza-se no Distrito de Matutuine, no extremo Sul de Moçambique, 70 km a sul do Porto de Maputo. As condições naturais do local onde será erguido o Porto interior na Ponta Techobanine serviram de base para conceber o porto de águas profundas visando maximizar a sua utilização e eficiência. Duas dunas marinhas que se estendem em paralelo à costa, condicionam uma passagem natural de acesso, por detrás das mesmas, à terra firme que está praticamente ao nível das águas do mar, com largura suficiente para que o Porto, em caso de necessidade, possa ser expandido para acomodar tráfego até 200 Milhões de toneladas/ano de carga a granel em duas bacias e quarto terminais:

- Terminal de Propósitos Múltiplos para Carga Geral;
- Terminal Combustíveis (para reservas estratégicas);
- Terminal para produtos petroquímicos;
- Terminal de Passageiros e Marina;

Outras grandes vantagens da Ponta Techobanine são:

- A distância do continente até à linha batimétrica de 25 metros é menor que 2.000 metros. A profundidade deste Porto é suficiente para acomodar

holders of MPDC, the Concessionaire of the Port of Maputo.

This Project represents a decisive and historic step in the development of the Port since vessels with a huge draught will be able to call at the Port, significantly enhancing its competitiveness in relation with the other Ports of the Region. Thus, the Port will be able to handle vessels with a draught of more than 9,4 metres, signifying an increase in cargo volumes and affording economies of scale to shipowners who call at the Port. Further, another benefit is translated in the reduction of logistics costs.

The Project of the Port of Ponta Techobanine

Ponta Techobanine is located in the Matutuine District of Southern Mozambique (70 km South of the Port of Maputo). The natural conditions of the site at the point of Techobanine to build an inland port have been used to design this deep water port for maximum use and efficiency. Two marine dunes running parallel on the coast have naturally created a passage through them to access flat land almost at sea level located behind them and sufficiently large to accommodate a port that, if so required, can be built and enlarged to accommodate traffic up to 200 million ton/year of dry bulk cargo in two basins and four terminals:

- Multi-Purpose Terminal for General Cargo;
- Fuel Terminal (for strategic reserves);
- Terminal for Chemical Products;
- Terminal for Passenger and Pleasure Vessels

Other general advantages of this Site are:

- *The distance from the shore to the batimetric line of -25 meters is less than 2.000 meters from the Coastline.. The depth of this Port can be and will be sufficient to accommodate ships of up to 300.000 DWT or more and the biggest container ships until now built;*
- *Shortest distance for a deep sea harbour for hinterland countries;*
- *The sea dune to the South, being about 40 meters high, gives a natural protection to the coal deposits from prevailing winds;*
- *Being an inland artificial port, there are no rivers or streams to bring in silt, reducing to a minimum the dredging needs;*

navios de 300.000 TBA, bem como os modernos porta-contentores.

- O mais próximo porto de águas profundas para aos países do hinterland da SADC;
- A duna marinha que se estende para sul com cerca de 40 metros de altura proporciona uma protecção natural dos ventos aos depósitos de carvão;
- Sendo um porto artificial do interior e sem rios que depositem sedimentos é reduzida ao mínimo a necessidade de dragagem;
- A área total reservada para o porto excede a 30.000 hectares incluindo uma a zona industrial com 11.000 hectares;

Sistema Ferroviário do Centro

O acordo de concessão foi assinado, em Agosto de 2004, com a Companhia de Caminhos de Ferro da Beira (CCFB), participada pelos CFM com uma quota de 49%, a RITES com 26% e a IRCON com 25%, estas últimas empresas pertencentes aos Caminhos de Ferro da Índia.

O concessionário assumiu a gestão da Linha de Machipanda em Dezembro de 2004 e a Linha de Sena em Março de 2005. O projecto, que previa a reabilitação integral da Linha de Sena e a reparação de Machipanda, estava inicialmente orçado em US\$ 152 milhões, tendo passado para US\$ 225 milhões em Novembro de 2009 devido à subida drástica dos principais factores de produção (combustíveis, ferro e cimento).

Com a activa participação do Governo de Moçambique e dos CFM, foi possível obter financiamentos da IDA (US\$ 104,5 Milhões) e do BEI (Euro 42 Milhões). Dada a fraca capacidade de resposta do empreiteiro, estima-se que estes trabalhos sejam concluídos em finais de 2010.

Dragagem do Canal de Acesso e Bacias de Manobras do Porto da Beira

A conclusão da reabilitação da Linha de Sena vai aumentar significativamente o volume anual de cargas a manusear no Porto da Beira, principalmente com o início da exportação do carvão de Moatize. Este aumento de volumes de carga vai exercer pressão na reposição do canal de acesso para os níveis originais -8,00m (abaixo do ZH) para permitir a atracação de navios Panamax (60 000 TBA). O crescimento da demanda dos navios vai, por sua vez, exigir que o Porto da Beira opere 24 horas por

- *The total land reserve for this port exceeds 30.000 hectares, including an industrial zone of 11.000 hectares;*

The Central Railway System

The Concession Agreement was signed in August 2004 with the Beira Railways Company (CCFB), in which CFM retains 49% of the shares and RITES and IRCON (both Companies being subsidiaries of the India Railways) have 26% and 25%, respectively.

The Concessionaire started operating the Machipanda Railway Line in December 2004 and the Sena Railway Line in March 2005. The Project, which envisaged the integral rehabilitation of the Sena Railway Line and the repair of the Machipanda Railway Line was initially estimated at US\$152 million but increased to US\$225 million by November 2009 due to the drastic rise in the prices of the production factors (namely: fuel, iron and cement).

With the active participation of the Government of Mozambique and CFM, it was possible to obtain funding from IDA in the amount of US\$104,5 million and International European Bank corresponding to US\$42 million. Due to the contractor's unsatisfactory capacity to execute the works, it is envisaged that the rehabilitation works will only be completed at the end of 2010.

Dredging of the Access Channel and the Manoeuvre Basins in the Port of Beira

With the conclusion of the rehabilitation of the Sena Railway Line, annual volumes of traffic to be handled through the Port of Beira will definitely increase, particularly when the exportation of coal from Moatize begins. This increase will put pressure to restore the depth of the Access Channel to its initial level namely, -8,00 metres (below ZH) so as to permit the entry of PANAMAX vessels (60 000 DWT). On the other hand, the increase in demand of vessels will require that the Port of Beira must operate 24 hours per day. Currently and due to the constraints facing the Access Channel, the Port can only allow vessels of more or less 30.000 DWT and only during the day period, thus resulting with enormous losses to all those involved in the logistics chain.

Taking into consideration the urgent and imperative need to dredge the Access Channel in the Port of Beira, \$43 million – of which \$23 million from the Government of Mozambique through the European Investment Bank, \$10 million from the Dutch Government (ORET Fund) and \$10 million from CFM – are being

dia. Actualmente e devido aos constrangimentos do canal de acesso, este porto só pode receber navios até cerca de 30 000 TBA e durante o período diurno, causando enormes prejuízos a todos os actores da cadeia logística.

Tendo presente a necessidade imperiosa e urgente de dragagem do canal de acesso do Porto da Beira, estão sendo investidos 43 milhões de Euros, dos quais 23 milhões do Governo Moçambicano, via Banco Europeu de Investimentos, 10 milhões provenientes do Governo Holandês (Fundo ORET) e 10 milhões de contribuições dos CFM. Ainda para este efeito, foi criado o Fundo Nacional de Dragagens (Decreto nº 38/2006 de 5 de Outubro), que suportará despesas de manutenção do canal.

Os trabalhos de dragagem do Canal de Acesso ao Porto da Beira tiveram o seu início em Julho de 2010, devendo a implementação do projecto durar 14 meses com os seguintes aspectos principais:

- Será dragada uma quantidade de aproximadamente 8 milhões de metros cúbicos para restabelecer as profundidades e larguras atingidas aquando das dragagens efectuadas nos anos 1989-1990, que correspondem às dimensões projectadas para este canal.
- 2.4 milhões de metros cúbicos de dragados na "Curva de Macúti" serão repulsados para a área do Porto da Beira prevista para a construção do novo terminal de carvão.

Aquisição de uma Nova Draga

Este importante projecto, aprovado em 2006, está orçado em 35 Milhões de Euros e conta com o financiamento da Danida.

Terminal de Cereais do Porto da Beira – BGT

Com um investimento total estimado em 18 milhões de dólares, esta infra-estrutura estratégica de manuseamento de cereais de importação e exportação, nacional e em trânsito, vai entrar em operação no do segundo semestre de 2010.

Sistema Informatizado Integrado de Gestão

O CFM introduziu uma nova plataforma tecnológica de informação e comunicação, denominada PHC, visando à modernização do sistema de gestão e comunicação. A empresa passou a dispor de um sistema integrado de gestão, em tempo real e em simultâneo, na Sede e em todas as Direcções Executivas e unidades produtivas no País.

invested. Further, a National Fund for Dredging has already been established through Decree N.º 38/2006 dated 5 October 2006 to cover the maintenance expenses of the Channel.

The implementation of the Project initiated in July 2010 and will take a period of 14 months to complete, the main aspects being:

- *Approximately 8 million cubic metres will be dredged so as to re-establish the depth and width that prevailed when dredging was done during the years 1989- 1990, which correspond to the dimensions envisaged for this Channel.*
- *2.4 million cubic metres of what will have been dredged in the "Macuti Curve" will be deposited in the area of the Port of Beira where the new Coal Terminal will be constructed.*

Acquisition of a New Dredger

This important Project is estimated at \$35 million and is being funded by DANIDA. The Project was approved in 2006

Grain Terminal in the Port of Beira – BGT

With an investment estimated at US\$18 million, this strategic infra-structure for the handling of bulk grain for imports and exports, both National and in Transit, will begin operating during the beginning of the 2nd half of 2010.

Integrated Computerised Management System

Having as the main aim, to modernise the management and communication system within CFM, a new information and communication platform has been introduced in the whole Company and it is known as the PHC. Thus, with the introduction of same, the Company now has an integrated management which operates on a timely basis and simultaneously at the Headquarters and in all the Executive Directorates.



Parcerias Estratégicas dos CFM

CFM's Shareholdings



Sócios das Sociedades Participadas

Companies in which CFM is a Shareholder

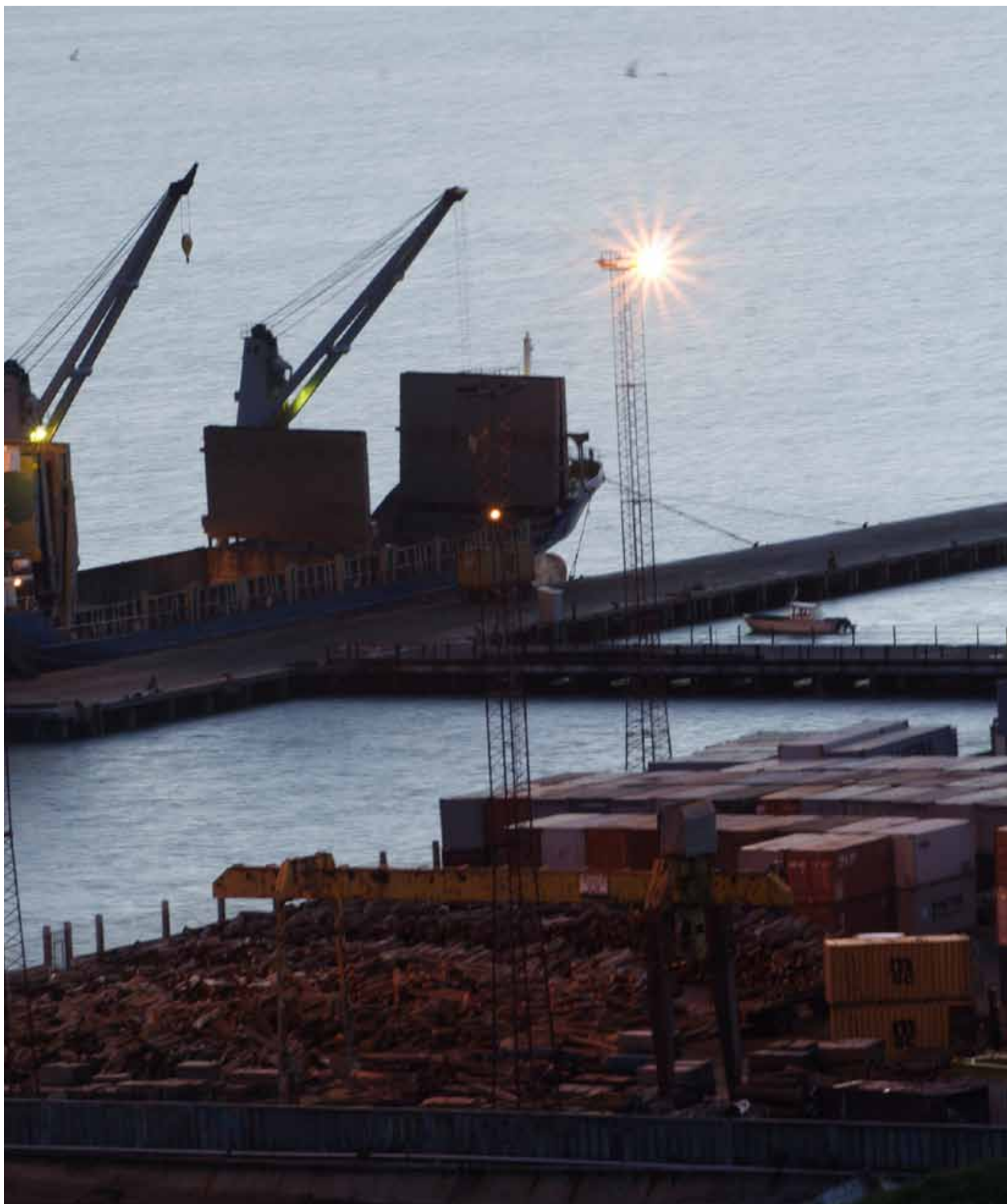
	%
	%
Companhia de Caminhos de Ferro da Beira (CCFB) <i>Beira Railway Company (CCFB)</i>	
Rites e Ircon	51
CFM	49
Central East Africa Railway (CEAR)	
SDCN	51
CFM	49
Cornelder de Moçambique (CdM)	
Cornelder BV e Moçambique Gestores	67
CFM	33
Cornelder Quelimane (CQ)	
CQ	51
CFM	49
Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN)	
SDCN	51
CFM	49
DP WORLD MAPUTO	
DP World	60
CFM	40
Maputo Port Development Company (MPDC)	
Portus Índico, SA	51
CFM	49
Sociedade de Terminais de Moçambique (STM)	
Tertir	50
CFM	50
Terminal de Cabotagem de Moçambique (TCM)	
Navique e Transinsular	51
CFM	49



Sócios das Sociedades Participadas (cont.)

Companies in which CFM is a Shareholder (cont.)

	%
	%
Cimentos de Moçambique (CM)	
Nacala Portland Cement	65,41
Governo de Moçambique	11,89
Cimpor Internacional, SGPS	17,05
CFM	3,97
Emose	1,67
Sociedade de Turismo do Índico (INTUR)	
CFM	75,5
Promotur	24,5
Sociedade de Desenvolvimento do Corredor de Maputo (SDCM)	
CFM	27,5
TDM	27
Petromoc	12,5
EDM	10
Emose	10
ADM	10
Cimentos	3
Xitimela Leasing (XL)	
CFM	67,5
Rand Merchant Bank	32,5
CFM Transportes e Trabalhos Aéreos (CFM-TTA)	
CFM	100
Beira Grain Terminal (BGT)	
Moz Merec Industries, Sea Board, CFI Holdings	55
CFM	15
CdM	15
Nectar	10
Sonipal	2,5
Individuals	2,5
CFM Sociedade Turística (CFM-ST)	
CFM	100
Bela Vista Holdings (BH)	
CFM	65
Salamanga Investimentos	20
SPI	15



Linhas de Navegação que servem os Portos de Maputo, Beira e Nacala

Shipping Lines which serve the Ports of Maputo, Beira and Nacala

Maersk Mozambique
 Mediterranean Shipping Company
 Mozline
 P&O Nedlloyd
 Unicorn
 Messina
 Delmas - GMR
 Maersk Shipping
 Mediterranean Shipping Company
 Unifeeder
 Safmarine
 Houegh Car Carrier
 Gear Bula
 P&O Nedlloyd
 MOL
 OCL
 PIL
 EUS

Dos Centros de Tráfego para o Porto de Maputo

From the Traffic Centres to Maputo Port

Distâncias (km)

Distances (km)

Bulawayo	1083
Gaberone	1075
Germiston	572
Johannesburg (City Deep/ Kaserne)	584
Lusaka	2035
Matsapa	226
Mpaka	126
Mutare	1551
Ndola	2338
Witbank	440

Dos Centros de Tráfego para o Porto da Beira

From the Traffic Centres to Beira Port

Harare	602
Bulawayo	1088
Lilongwe	1024
Lusaka	2020
Mutare	329
Ndola	2334



Dos Centros de Tráfego para o Porto de Nacala
From the Traffic Centres to Nacala Port

Distâncias (km)
Distances (km)

Blantyre	807
Lilongwe	1007
Ndola	3784

Agenda Ferro-Portuária

Conselho de Administração

Praça dos Trabalhadores
C.P. N. °2158, Maputo
Tel: +258 21 431703
Fax: +258 21 313364

DIRECÇÕES EXECUTIVAS

CFM Sul

Praça dos Trabalhadores
C.P. N. ° 2158, Maputo
Tel: +258 21 430894
Fax: +258 21430894
Email: jzucule@cfm.co.mz

CFM Centro

Largo dos CFM
C. P. N. ° 236, Beira
Tel:+258 23325200
Fax: + 258 21324239
Email: joneca@tdm.com.mz

CFM Norte

Av. Paulo Samuel Kamkomba, N.º4
C.P. N.º 16, Nampula
Tel: +256 26212971
Fax: +258 26212034
Email: catutula@tdm.co.mz

SISTEMA FERROVIÁRIO DA BEIRA

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira

C.P. N. ° 555, Largo dos CFM, Beira
Tel: 258 23345276
Fax: 258 23 32636
Email: ceocfb@gmail.com / ceocfb@intra.co.mz

PORTOS

Porto de Maputo

Soc. Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC)
P.O.Box 284, Maputo
Tel: +258 21 313920
Fax: +258 21 313921

Porto da Beira

Cornelder de Moçambique
P.O.Box 236, Largo do CFM
Tel: +258 23322735
Fax: +258 23322736

Porto de Nacala

Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN)
P.O.Box 16, Porto de Nacala
Tel: +258 26215262/9
Fax: +258 26215263
Email: info@cdn.co.mz

DIRECÇÕES POR FUNÇÃO

Direcção de Finanças

Praça dos Trabalhadores
C.P. N. °2158, Maputo
Tel: +258 213077587
Fax: +258 21322238
Email. nalia.timba@cfm.co.mz

Direcção de Estudos e Projectos de Engenharia

Praça dos Trabalhadores
C.P. N. ° 2158, Maputo
Tel: +258 21313664
Email: sancho.quipico@cfm.co.mz

Direcção de Recursos Humanos

Praça dos Trabalhadores
C.P.N. ° 2158, Maputo
Tel: +258 21 320559
Fax: +258 21 320559
Email: inacio.rodrigues@cfm.co.mz

Gabinete de Comunicação e Imagem

Praça dos Trabalhadores
C. P. N° 2158, Maputo
Tel: +258 21301390
Fax: +258 21 301390
Email: antonio.libombo@cfm.co.mz

Serviço de Informática

Av. 25 de Setembro, 1967-3ºAndar
C.P. N. ° 4323, Maputo
Tel: +258 21 360620
Fax: +258 21429754
Email: avito.jequicene@cfm.co.mz

Direcção de Auditoria e Inspencção

Praça dos Trabalhadores
C.P.N° 2158, Maputo
Tel: +256 21324669
Fax: + 21 32324669
Email: salatiel.massango@cfm.co.mz

Direcção de Gestão de Participações

Praça dos Trabalhadores
C.P.N. ° 258, Maputo
Tel:+258 21 312107
Fax: +258 21 312107
Email: anselmo.guedes@cfm.co.mz

Direcção Ferroviária do Sul

Praça dos Trabalhadores
C.P. N. ° 258, Maputo
Tel: +258 21429357
Fax: +258 21325613
Email. ricardo.daniel@cfm.co.mz

UNIDADES TÉCNICAS

UTEGRE (Unidade Técnica de Gestão de Redes e Equipamento)

Tel: +258 21427452
Fax: +258 21320616
Email: issufo.amarcy@cfm.co.mz

UTFT (Unidade Técnica para a Força de Trabalho)

Praça dos Trabalhadores
C.P.N. ° 2158, Maputo
Tel: +25821311843
Fax: +258 21 311843
Email: maria.violante@cfm.co.mz

BRIGADAS

BRIS (Brigada de Reabilitação de Infra-estruturas da Rede Ferroviária dos Sistema Sul)

Praça dos Trabalhadores
C.P. N. ° 2158, Maputo
Edifício da Direcção de Estudos e Projectos de Engenharia
N. ° 101-3ºAndar, Maputo
Tel: +258 21 309837
Fax: +258 21 309837

BRLS (Brigada de Reconstrução da Linha de Sena)

Dondo-Sofala
Tel: + 23950481
Fax: +258 23950483
Email: bventura.mahave@cfm.co.mz/
bjmahave@tdm.co.mz

DELEGAÇÕES DO CFM NO PAÍS

Delegação de Xai-Xai

Rua Mártires da Revolução
C.P.N. ° 2158, Xai-Xai
Tel: +258 28 2 22362

Delegação de Inhambane

Av. Samora Machel
C.P. N. °5, Inhambane
Tel: + 293 20 453
Fax: +293 20 822
Email: balsiquir@tdm.co.mz

Delegação da Zambézia

Praça da Independência
C.P. N. ° 73, Quelimane
Tel: +258 24212502
Fax: +258 24213123
Email: iscassamo@gmail.com

REPRESENTAÇÕES COMERCIAIS DO CFM NO ESTRANGEIRO

República da África do Sul

2301 Carlton International Trade Centre
Commissioner Street
P.O.Box: 5633
JHB – 2001
Tel: (+11) 3082723/5
Fax: (+11) 3082726/7
JHB

República do Zimbabwe

5th Floor Livingstone –48
Samora Machel Avenue
P.O.Box: 4714
Tel: (+263) 4734775/6
Fax: (+263) 4734777
Harare

Reino da Swazilândia

1st Floor Dhlanu Beka Building
P.O.Box: 1873
Tel: (+268) 4043285
Fax: (+268) 4043803
Mbabane

Contacts and Addresses

BOARD OF DIRECTORS

Praça dos Trabalhadores
P.O Box 2158, Maputo
Tel: +258 21 431703
Fax: +258 21 313364

EXECUTIVE DIRECTORATES

CFM South

Praça dos Trabalhadores
P.O Box 2158, Maputo
Tel: +258 21 430894
Fax: +258 21430894
Email: jzucule@cfm.co.mz

CFM Centre

Largo dos CFM
P. O Box 236, Beira
Tel: +258 23325200
Fax: + 258 21324239
Email: joneca@tdm.com.mz

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira

P.O Box 555, Largo dos CFM, Beira
Tel: 258 23345276
Fax: 258 23 32636
Email: ccfb-trafego@teledata.mz

CFM North

Av. Paulo Samuel Kamkomba, N.º4
P.O Box 16, Nampula
Tel: +256 26212971
Fax: +258 26212034
Email: catutula@tdm.co.mz

PORTS

Maputo Port

Maputo Port Development Company
Maputo (MPDC)
P.O.Box 284, Maputo
Tel: +258 21 313920
Fax: +258 21 313921

Beira Port

Cornelder of Mozambique
P.O.Box 236, Largo do CFM
Tel: +258 23322735
Fax: +258 23322736

Nacala Port

Northern Development Corridor (CDN)
P.O.Box 16, Porto de Nacala
Tel: +258 26215262/9
Fax: +258 26215263
Email: info@cdn.co.mz

FUNCTIONAL DIRECTORATES

Finance Directorate

Praça dos Trabalhadores
P.O Box 2158, Maputo
Tel: +258 213077587
Fax: +258 21322238
Email: Nalia.timba@cfm.co.mz

Directorate for Research and Engineering

Praça dos Trabalhadores
P.O Box 2158, Maputo
Tel: +258 21313664
Email: sancho.quipico@cfm.co.mz

Directorate of Human Resources

Praça dos Trabalhadores
P.O Box 2158, Maputo
Tel: +258 21 320559
Fax: +258 21 320559
Email: inacio.rodrigues@cfm.co.mz

Image and Communication Office

Praça dos Trabalhadores
P.O Box 2158, Maputo
Tel: +258 21301390
Fax: +258 21 301390
Email: antonio.libombo@cfm.co.mz

Computer Service

Av. 25 de Setembro, 1967-3ºAndar
P.O Box 4323, Maputo
Tel: +258 21 360620
Fax: +258 21429754
Email: avito.jequicene@cfm.co.mz

Audit and Inspection Directorate

Praça dos Trabalhadores
P.O Box 2158, Maputo
Tel: +256 21324669
Fax: + 21 32324669
Email: salatiel.massango@cfm.co.mz

Directorate to Manage CFM's Holdings

Praça dos Trabalhadores
P.O Box 2158, Maputo
Tel: +258 21 312107
Fax: +258 21 312107
Email: anselmo.guedes@cfm.co.mz

Rail Directorate CFM South

Praça dos Trabalhadores
P.O Box 2158, Maputo
Tel: +258 21429357
Fax: +258 21325613
Email: ricardo.daniel@cfm.co.mz

TECHNICAL UNITS

UTEGRE (Network and Equipment Management Unit)

Tel: +258 21427452
Fax: +258 21320616
Email: issufo.amarcy@cfm.co.mz

UTFT (Work Force Technical Unit)

Praça dos Trabalhadores
P.O Box 2158, Maputo
Tel: +25821311843
Fax: +258 21 311843
Email: maria.violante@cfm.co.mz

BRIGADES

BRIS (Brigade for the Rehabilitation of the Southern Railway System Infrastructures)

Praça dos Trabalhadores
P.O Box 2158, Maputo
Edifício da Direcção de Estudos e Projectos de Engenharia
N.º 101-3ºAndar, Maputo
Tel: +258 21 309837
Fax: +258 21 309837

BRLS (Sena Line Re-Construction Brigade)

Dondo-Sofala
Tel: + 23950481
Fax: +258 23950483
Email: bventura.mahave@cfm.co.mz / bjmahave@tdm.co.mz

CFM DELEGATIONS INSIDE THE COUNTRY

Delegação de Xai-Xai

Rua Mártires da Revolução
P.O Box 2158, Xai-Xai
Tel: +258 28 2 22362

Inhambane Delegation

Av. Samora Machel
P.O Box 5, Inhambane
Tel: + 293 20 453
Fax: +293 20 822
Email: balsiquir@tdm.co.mz

Zambézia Delegation

Praça da Independência
P. O Box 73, Quelimane
Tel: +258 24212502
Fax: +258 24213123

Email: iscassamo@gmail.com

CFM COMMERCIAL OFFICES IN THE NEIGHBOURING COUNTRIES

Republic of South Africa

2301 Carlton International Trade Centre
Commissioner Street
P.O.Box: 5633
JHB – 2001
Tel: (+11) 3082723/5
Fax: (+11) 3082726/7
JHB

Republic of Zimbabwe

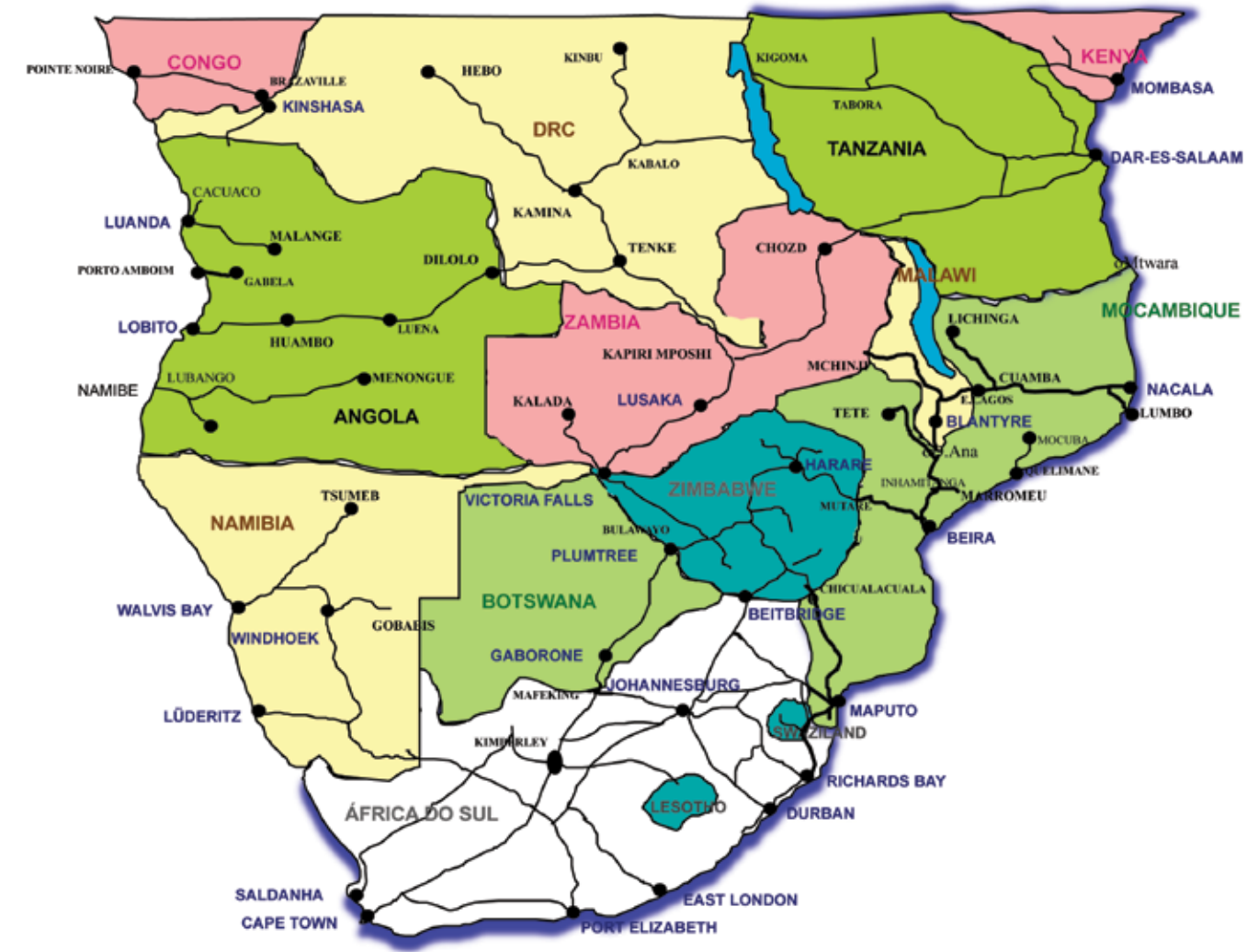
5th Floor Livingstone -48
Samora Machel Avenue
P.O.Box: 4714
Tel: (+263) 4734775/6
Fax: (+263) 4734777
Harare

Kingdom of Swaziland

1st Floor Dhlanu Beka Building
P.O.Box: 1873
Tel: (+268) 4043285
Fax: (+268) 4043803
Mbabane

Sistema Ferro-Portuário Rede de Vias Férreas e Portos

Ports and Railways Network



Ficha Técnica

Technical Data

Edição

Edition

Gabinete Comunicação e Imagem

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

Produção Executiva

Executive Production

Marimbique, Conteúdos e Publicações

Design e Paginação

Design & Layout

Atelier 004

Tradução

Translation

Mugama Matolo and Domingos Manjate

Fotografia

Photography

João Costa

Impressão

Printing

Critério, Produção Gráfica, Lda.

Maputo 2010

