



Nouvelle gare de triage automatique de Lourenço-Marques.

# LES CHEMINS DE FER DU MOZAMBIQUE

## Origine

Le Mozambique (Afrique orientale portugaise ; capitale : Lourenço-Marques) s'étend le long de l'océan Indien, face à l'île de Madagascar.

Jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, ses nombreux ports naturels, notamment Lourenço-Marques depuis 1544, exportaient les produits des régions côtières et ceux-là seulement : l'intérieur du pays ne disposait pas de voies de communication modernes pour amener sa production, dont le marché international de l'époque n'avait d'ailleurs que faire.

Lorsque, à la suite des découvertes de l'or et du charbon, le Transvaal fut menacé d'asphyxie si des voies rapides de communication vers la mer n'étaient créées, des négociations furent entamées, en 1869, entre Prétoria et Lourenço-Marques, pour la construction d'une ligne de chemin de fer reliant les deux villes. Cette ligne, longue de 600 km., fut inaugurée en 1895 seulement, car son établissement n'avait pas été facile : les maladies tropicales, les bêtes féroces et le manque de personnel qualifié furent les principales difficultés qu'il fallut surmonter.

Dans le même temps, un autre phénomène économique du même genre se produisit : les Anglais découvrirent de riches minerais en Rhodésie du Sud. Aussi demandèrent-ils aux Portugais de construire une voie ferrée partant du port de Beira jusqu'à Umtali, afin qu'ils puissent la continuer jusqu'à Salisbury. Les travaux, commencés en 1898, furent achevés deux ans plus tard.

D'autres lignes ont été construites immédiatement après, et, aujourd'hui, le Mozambique exploite 2.353 km. de lignes.

## Principales caractéristiques

Les lignes de chemin de fer, basées dans les ports, sont toutes de pénétration ; elles n'ont pas de communication entre elles. Le territoire est ainsi divisé en trois systèmes principaux et deux secondaires.

1. **Au midi**, la division de Lourenço-Marques avec trois lignes internationales et une interne :
  - Ligne de Swaziland, se terminant à la frontière ;
  - Ligne qui va directement à Johannesburg ;
  - Ligne de la Rhodésie, qui va directement à Bulawaye ;
  - Ligne de Manica, qui relie le port avec la riche région de la vallée de l'Incomati.
2. **Au centre**, la division de Beira, avec deux lignes internationales et une interne :
  - Ligne de Rhodésie, qui va directement à Salisbury ;
  - Ligne du Nyassaland, qui va directement à Limbe et à Blantyre ;
  - Ligne de Tete — utilisant une partie de la ligne du Nyassaland —, qui conduit à Tete, dans la vallée du Zambèze.
3. **Au nord**, la division du Mozambique, appuyée sur le port de Nacala :
  - Ligne qui relie le port de Nacala avec la région du lac Nyassa.
4. **Entre le midi et le centre**, le petit système d'Inhambane, basé sur le port de même nom.
5. **Entre le centre et le nord**, le petit système de Quelimane, basé sur ce port.



Ateliers de locomotives à Lourenço-Marques.

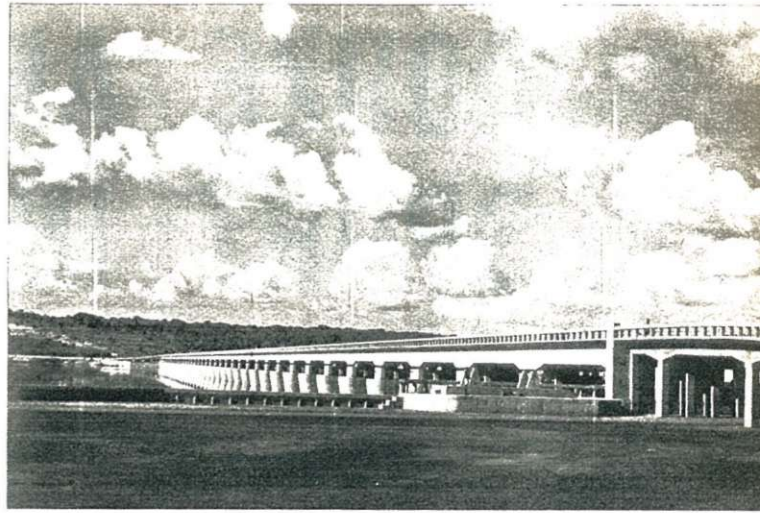
Les communications entre les divers systèmes sont faites par bateaux, par camions et par avions.

Une seule administration — la Direction des Ports, des Chemins de fer et des Transports — administre les ports, les chemins de fer, les services de camionnage et les avions.

La traction ferroviaire est assurée par des machines à vapeur et, depuis deux ans, par des locomotives diesel hydrauliques.



Ateliers de mécanique de Lourenço-Marques.



Pont rail-route sur le Limpopo (km. 234 de la ligne Lourenço-Marques — Rhodésie). Ce pont sert aussi de barrage pour l'irrigation de la région.



Locomotives de ligne et de manœuvres diesel hydrauliques.

