

da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — Artur Aguedo de Oliveira — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Virtíssimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral do Fomento

Repartição dos Serviços Geográficos, Geológicos e Cadastrais

Portaria n.º 15 397

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do artigo 18.º do Decreto de 20 de Setembro de 1906, que regula a pesquisa e a lavra de minas nas províncias ultramarinas, e em harmonia com o disposto na base XI da Lei Orgânica do Ultramar Português, que seja vedada a pesquisas mineiras, durante noventa dias, uma área no S. W. da província de Angola dentro dos seguintes limites:

- Ao norte — o paralelo 15º 00'.
- Ao sul — o paralelo 16º 30'.
- A leste — o meridiano 14º 30'.
- A oeste — o meridiano 13º 30'.

Ministério do Ultramar, 28 de Maio de 1955. — Pelo Ministro do Ultramar, *Raul Jorge Rodrigues Ventura*, Subsecretário de Estado do Ultramar.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de Angola. — *R. Ventura*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Decreto-lei n.º 40174

1) O porto do Funchal na economia madeirense

1. Há mais de setenta anos que o porto do Funchal é um grande porto de escala de paquetes das carreiras regulares e de turismo; o seu movimento comercial é, porém, pouco importante, uma vez que, por um lado, não é escala obrigatória das grandes rotas e, por outro, a natureza das actividades económicas da ilha da Madeira não dá origem a intenso tráfico de mercadorias.

Em 1913 já o número de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito foi de 176 000, para em 1953 atingir 200 000, conforme resulta do seguinte quadro estatístico:

Passageiros

Ano	Embarcados	Desembarcados	Em trânsito	Total geral
1938	9 867	9 513	145 921	165 300
1941	3 387	2 917	17 898	24 202
1946	5 892	4 765	37 683	48 340
1951	14 567	10 966	137 432	162 965
1952	20 174	12 420	161 288	193 882
1953	24 442	16 142	161 165	201 749

Mas o movimento anual de mercadorias antes de 1939 foi sempre inferior a 90 000 t e ainda hoje não

chega a 150 000, como se infere dos números relativos a 1954, que a seguir se indicam:

Mercadorias

	Entrada	Saída	Total
Navios nacionais	93 308	26 746	120 054
Navios estrangeiros	18 775	8 977	27 752
	112 083	35 723	147 806

Verifica-se também que nos doze anos anteriores à última guerra o número médio de navios entrados foi de 1168, com a tonelagem bruta média de 7413 t; durante a guerra, com o desaparecimento da navegação estrangeira, aquelas médias baixaram para 246 navios e 3960 t; mas de 1946 a 1952, embora se não tivesse passado de 557 navios, já se chegou a 7153 t.

Quer dizer: apesar de o número de navios que demandaram o Funchal ter baixado, neste último período, para menos de metade do que fora antes de 1939, a tonelagem bruta média manteve-se acima de 7000 t, confirmando-se deste modo o predomínio dos grandes navios de passageiros no tráfico marítimo do porto, como, aliás, mostram os seguintes dados estatísticos, relativos a 1954:

Navios entrados

	Nacionais	Estrangeiros	Total	Tonelagem média por navio
Quantidade	345	393	738	—
Tonelagem de arqueação bruta	1 892 258	4 034 312	5 926 600	7 569

Assim, no que respeita a navios de passageiros em trânsito o movimento do porto do Funchal é deveras notável, tendo mesmo ultrapassado, nos últimos anos, o do porto de Lisboa, não obstante ser este o primeiro do País e escala obrigatória da navegação oceânica, o que não acontece com aquele.

2. Antes da guerra o porto do Funchal era predominantemente frequentado por navios ingleses e alemães — aqueles com 50 por cento do total, tanto em número como em tonelagem, estes com cerca de 20 por cento em tonelagem e um pouco menos em número. Os navios nacionais representavam apenas 20 por cento em número e 9 por cento em tonelagem.

Passada a guerra e em consequência dela, verificou-se a ausência total da navegação alemã e praticamente da francesa. Por seu turno, a navegação inglesa não atingiu 25 por cento em número de navios, contra 50 por cento da portuguesa, que marca, neste como outros portos, o seu recente ressurgimento; continua todavia a pertencer à Inglaterra, com os seus grandes navios de passageiros, a maior percentagem de arqueação.

Começa também a verificar-se mais elevada frequência de navios de outros países, designadamente da Itália, estes exclusivamente empregados no transporte de emigrantes para o Brasil e América Central.

3. No período anterior a 1939 era a considerável actividade do porto do Funchal, tanto em navios como em passageiros, que animava a cidade e dava vida ao comércio local; mas com a guerra toda esta movimentação económica, quase exclusivamente assente no turismo, desapareceu.