

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 302-(f)

Senhores Deputados.—O projecto de orçamento de despesa do Ministério do Fomento que em devido tempo vos foi apresentado, feitas as correções motivadas pela

passagem dalguns serviços para o Ministério de Trabalho e Previdência Social, apresenta os seguintes resultados:

	Serviços próprios do Ministério	Serviços autónomos	Total
Despesa ordinária	3:607.113\$55	181.473\$07	3:788.586\$62
Despesa extraordinária	40.000\$	—\$—	40.000\$
	<u>3:647.113\$55</u>	<u>181.473\$07</u>	<u>3:828.586\$62</u>

Introduziu a comissão nesse projecto algumas pequenas modificações, mas fê-lo de modo que as verbas globais não fôsem alteradas, isto é, que não fôsse aumentada a despesa que havia sido prevista.

Não procedeu assim a comissão porque reconhecesse que era suficiente a dotação dos diversos serviços. Pelo contrário, como adiante procurará demonstrar, reputa absolutamente escassas as verbas que tem sido atribuídas à maioria desses serviços: pelo menos no que respeita a material, e convicta está de que, logo que finde a guerra, forçoso será olhar com muito disvelo para o Ministério do Fomento, se quisermos que o nosso país possa caminhar e progredir, acompanhando o movimento económico que agitará todos os países da Europa, especialmente aqueles ao lado dos quais Portugal hoje se encontra na defesa da liberdade e do direito.

Quando, depostas as armas, um pacto indestrutível garantir por dilatado período a paz entre as nações, um trabalho haverá a fazer para reconstituir a riqueza destruída e criar novos meios de prosperidade e bem estar, e esse trabalho executar-se há, porque o sangue derramado fecundará

a terra e fará florir novas energias, surgir novas vontades.

Compete ao Estado criar o meio propício ao desenvolvimento da agricultura, do comércio e da indústria, não continuando a ser o Estado-Previdência a que todos recorrem e de que todos esperam a salvação, mas cuidando da educação profissional do povo para que o seu trabalho seja consciente e rendoso e proporcionando às iniciativas particulares as condições gerais do seu aparecimento e da sua utilização, estudando o país sob todos os aspectos, rasgando estradas, traçando caminhos de ferro, abrindo canais, levantando barragens, negociando tratados de comércio, facilitando o crédito, exercendo, em suma, muitas outras múltiplas funções que lhe estão naturalmente indicadas.

A comissão do Orçamento teve porêm a noção da gravidade da hora presente e não julga o momento azado para dotar os serviços do Ministério do Fomento com as verbas de que necessitam, o que não quiere dizer que, com as verbas que no Orçamento figuram, alguma cousa se não possa fazer e se não deva fazer para que seja o mais rendosa possível a sua aplicação.

O exame que vamos fazer dalguns artigos do Orçamento dará razão às considerações acima feitas; ao mesmo tempo justificaremos as modificações que introduzimos na proposta orçamental.

CAPÍTULO 2.º

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Estradas — Construção.— Destina a proposta orçamental, no artigo 20.º para pagamento de material e salários da construção de estradas de 1.ª e 2.ª ordem, o seguinte:

Pontes	83.600\$
Para continuação de lanços em construção.	349.000\$
	<u>432.600\$</u>

Não podendo nenhum lanço de estrada, nos termos do artigo 3.º da lei de 22 Fevereiro de 1913, ser dotado com menos de 5.000\$, a verba de 349.000\$ chegará apenas para 70 lanços e não permitirá a construção de mais de 87 quilómetros, computando, o que é pouco actualmente, em 4.000\$ o custo por quilómetro.

O plano actual de estradas compreende approximadamente:

	Quilómetros
Estradas de 1.ª ordem	7:857
Estradas de 2.ª ordem	10:833
Estradas de serviço	2:774
Total	<u>21:464</u>

ou sejam mais 3:037 quilómetros que o plano aprovado pelo decreto de 21 de Fevereiro de 1889, que comprehendia:

	Quilómetros
Estradas de 1.ª ordem	7:691
Estradas de 2.ª ordem	10:736
Total	<u>18:427</u>

Registando a diferença, devemos tomar este último número como base para o que vamos expor, porque a lei de 22 de Fevereiro de 1913, que mandou proceder a nova classificação de estradas, determinou no § 4.º do artigo 1.º que a rêde a classificar deve ser quando muito a fixada por aquele decreto.

Comparemos pois aquella extensão com a das estradas construídas em fim de 1914 e que é approximadamente a constante do seguinte mapa:

Distritos	Estradas nacionais — Quilómetros	Estradas distritais — Quilómetros	Estradas de serviço — Quilómetros	Totais
Viana do Castelo	359,289	152,323	19,615	531,227
Braga	393,511	295,884	21,856	711,251
Pôrto	325,883	452,737	67,301	845,921
Vila Rial.	220,270	119,353	4,681	544,304
Bragança.	342,244	233,290	16,579	592,113
Aveiro	281,303	437,965	55,146	774,414
Viseu	629,564	263,184	46,208	938,956
Guarda	327,209	279,460	27,370	634,039
Coimbra	360,261	450,618	144,690	955,569
Castelo Branco	457,170	220,652	51,299	729,121
Leiria	400,704	227,594	43,781	672,079
Santarém	348,458	424,962	59,618	833,038
Lisboa	536,974	889,530	211,049	1.637,553
Pórtalegre	201,207	259,356	3,969	364,532
Évora	2-2,642	247,331	—	529,973
Beja	2-2,190	268,641	27,333	578,164
Faro	297,372	151,207	19,168	467,747
	<u>6.246,251</u>	<u>5.374,087</u>	<u>819,663</u>	<u>12.440,001</u>

Da comparação resulta o seguinte:

Sendo a extensão projectada de estradas de 1. ^a ordem de	7:691,000	
e estando construídos	6:246,251	
falta construir		1:334,749
Sendo a extensão projectada de estradas de 2. ^a ordem de	10:736,000	
e estando construídos	5:374,087	
falta construir		5:361,913
ou ao todo		<u>6:706,662</u>

Isto é, abstraindo das seguintes extensões:

a) Diferença entre a extensão de estradas estabelecida pelo plano de 21 de Fevereiro de 1889 e a do plano actual:		
Estradas de 1. ^a ordem	166,000	
Estradas de 2. ^a ordem	97,000	263,000
b) Diferença entre o plano de estradas de serviço e a extensão das construídas	2:774,000	
	819,663	1:954,337
somando		<u>2:217,337</u>

cuja construção terá de ficar a cargo das câmaras municipais, terão o Estado e as juntas gerais dos distritos — quando se efectuar o disposto no Código Administrativo e na lei orçamental do corrente ano económico — de construir ainda cerca de 6:700 quilómetros. É certo que o novo plano poderá diminuir ainda este número, mas tal facto pouco influi nos nossos cálculos, pois que a extensão que fôr abatida às estradas de 1.^a e 2.^a ordem será acrescida à das estradas municipais e os municípios não estão em condições de suportarem exclusivamente esse acréscimo de encargos.

Calculando no mínimo de 4.000\$ o custo por quilómetro para a construção dos 6:700 quilómetros, serão necessários 26:800 000\$ ou em números redondos 27:000 contos.

Determinando o artigo 11.^o da lei de 1913 que a construção da rede deverá ser feita em prazo não superior a 20 anos, deverá pois àquela construção ser aplicada anualmente, pelo menos, a quantia de 1:350 contos, isto é, aproximadamente o

quádruplo da verba que pela proposta orçamental lhe é destinada.

Evidente é que para se conseguir a conclusão da rede se terá de recorrer aos empréstimos e mesmo a lei de 1913 já autoriza o Governo a contrair um ou mais, não podendo o encargo dêsse ou dêsses empréstimos exceder 5,5 por cento. Se tomarmos os números que a lei de 1913 nos indica e supuzermos que se realizam anualmente sucessivos empréstimos de 1:350 contos, à taxa de 5,5 por cento, com um período de amortização de 20 anos, verificamos que o encargo anual de cada empréstimo seria de 113 contos, números redondos. Haveria pois que inscrever no orçamento no primeiro ano 113 contos, no segundo 226 e assim sucessivamente até o máximo de 2:260 contos ao fim de 20 anos, despesa esta que seria bem compensada pelo desenvolvimento económico do país, além de, pelo menos em parte, se lhe poder fazer face com receitas especiais.

Querendo reduzir os períodos de amortização a quinze anos, atendendo a que a duração dos pavimentos é limitada, não indo talvez além dêsse número de anos — a não

ser que as estradas sejam construídas em condições especiais—e a que as obrigações de empréstimo não devem ser estabelecidas por um período superior ao da duração das obras a que se applicam, ainda os encargos não seriam excessivos, pois começando por 134.500\$, números redondos, no primeiro ano, subiriam, ao fim de quinze anos, a 2.017:000\$, mantendo-se assim até aos vinte anos, para depois decrescerem.

O que dificulta muito o problema da conclusão da rede de estradas do continente é o pouco interesse que a maior parte das câmaras municipais tem ligado à construção daquelas que lhes pertencem.

	Quilómetros
Assim, compreendendo a rede de estradas municipais. . .	13:104,694
e estando construídas até o fim de 1909 (último número que podemos obter).	4:011,672
estão por construir aproximadamente.	9:093,022
Juntando as estradas que deixarão de ficar a cargo do Estado e das Juntas Gerais, no mínimo de.	2:217,337
as câmaras municipais terão de construir aproximadamente.	11:310,359

para o que não dispõem actualmente, na sua maioria, pelo menos, de suficientes recursos.

Vê-se que o problema da construção da rede de estradas de terceira ordem não é menos grave que o da conclusão das estradas de primeira e segunda ordem. Ambos precisam de solução, pois não é possível, por muito tempo, continuar como até agora; de 1909 a 1914 apenas se construíram por ano, em média, 94 quilómetros de estradas de primeira e segunda ordem. A

Itália, de 1907 a 1910, construiu, só de estradas nacionais, anualmente a média de 412 quilómetros!

Estradas— Conservação e reparação.—

A verba incluída na proposta orçamental para a conservação, reparação e policia de estradas é de 650.000\$, o que representa a média de 53\$10(4) por cada quilómetro construído. Se juntarmos àquela verba a de 86.520\$, que no Orçamento está inscrita para vencimentos dos chefes de conservação, a média do custo de conservação por quilómetro sobe a 59\$21.

A média das despesas quilométricas com tais serviços, não compreendendo os vencimentos dos chefes de conservação, era calculada, em 1906, em 47\$61(9); sendo avaliada em 1916 em 53\$10(4), subiu, em 10 anos, apenas 11,5 por cento. Não é muito, especialmente se fizermos a comparação com o crescimento das despesas de conservação das estradas de Inglaterra e País de Gales, de 1891 a 1910, que foi o constante do seguinte quadro:

Anos	Estradas principais	Outras estradas	Todas as estradas
1891	100	100	100
1896	134	120	126
1901	157	151	154
1906	185	172	178
1910	205	181	191

ou com o aumento das despesas na Áustria, que passou de 715 coroas por quilómetro em 1900 a 1:102 coroas em 1911, ou seja um acréscimo de 54,1 por cento.

É interessante comparar a despesa que faz Portugal com a conservação das suas estradas com a realizada por outros países; foi o que procurámos fazer, reunindo no seguinte quadro os elementos que possuíamos:

Países	Classificação das estradas	Extensão quilométrica	Despesa		
			Por quilómetro de estrada — Escudos	Por quilómetro quadrado de superfície — Escudos	Por 1 000 habitantes — Escudos
Alemanha:					
Prússia . . .	Estradas nacionais	33 833	187,20	18,18	156,60
	Outras estradas	83.573	65,88	—	—
Todo o im- pério . . .	Estradas nacionais	57 845	200,16	21,82	187,00
Áustria	Estradas nacionais	15 949	208,29	11,06	117,29
	Estradas nacionais	38 196	158,76	11,13	154,80
França	Grande circunscção	172 269	70,20	—	—
	Interêsse comum	75 957	55,98	—	—
	Principais	44 684	283,84	83,96	351,63
Inglaterra e País de Galles . . .	Todas excepto as de Londres e dos burgos de condados	224 314	158,30	—	—
	Distritos urbanos	—	312,95	—	—
	Distritos rurais	—	94,81	—	—
	Nacionais	8 303	159,18	20,33	471,06
Itália	Provinciais	44 671	106,11	—	—
	Comunais	95 406	39,78	—	—
Portugal . . .	1ª e 2ª ordem	12 440	53,10	7,29	109,06

As despesas de conservação tendem, por toda a parte, a crescer pela necessidade de adaptar as estradas à viação moderna, especialmente às grandes cargas e à usura causada pelos automóveis. Um técnico inglês calcula mesmo a necessidade da despesa da conservação das estradas do seu país, por quilómetro, em:

Estradas principais	587,32
Estradas de condado	279,62
Estradas locais de condado	111,87
Estradas de distritos	27,96

A pequenez da nossa verba de 53,10 por quilómetro é ainda agravada pela excessiva degradação dos empedrados em grande número de estradas, o que torna urgente uma medida extraordinária que ponha as estradas num estado de conservação normal. Para isso será necessário despende, pelo menos, 2.500 contos, pois já em 1910 se considerava insuficiente a verba de 2:200 contos calculada em 1905. Se essa despesa, que deverá ser efectuada, quando muito, em quatro ou cinco anos, fôsse custeada por cinco empréstimos successivos de 500 contos, amortizáveis em quinze anos, traria um encargo anual para cada um de 50.000\$ (49.813,5) ou um encargo máximo de 250 contos ao fim de cinco anos, mantendo-se por mais dez.

Se, simultaneamente, se effectuassem estes empréstimos e os que atrás citamos, necessários para concluir a rede das estradas de primeira e segunda ordem, em períodos de amortização de vinte anos, os encargos totais seriam, no primeiro ano, de 163 contos, no segundo de 326 contos, no terceiro de 489 contos, crescendo, successivamente, até o vigéssimo ano, em que seriam, como dissemos, de 2:260 contos, isto é, no primeiro e no segundo anos os encargos seriam inferiores à verba de 349 contos actualmente inscrita no Orçamento.

Quisemos apontar estes números apenas com um intuito: o de fazermos sentir qual a grandeza do esforço que há necessidade de empregar para conseguir dotar o nosso país com a sua rede de viação ordinária indispensável ao seu desenvolvimento económico. As dificuldades diminuem sempre quando se encaram bem de frente, com o firme desejo de as vencer, e como deixamos demonstrado, com estes ligeiros cálculos, o problema não é de molde a aterrorizar-nos, tanto mais que, a effectivar-se a passagem das estradas de segunda ordem para as Juntas Gerais, com estas deve ser repartido o encargo do Estado, e este poderá obter, como já dissemos, receitas especiais para as quais devem contribuir aqueles que das estradas se ser-

vem para o seu gôzo ou para a sua indústria.

O Estado francês, despendendo em 1910, na conservação das estradas nacionais, 37 milhões de francos, recebeu do produto de diversas taxas, verdadeira receita de exploração das estradas, uma soma avaliada em mais de 56 milhões.

É indispensável que, finda a guerra, nos proponhamos resolver de vez esta questão vital para a nossa prosperidade económica.

Obras hidráulicas. — O estudo hidrológico do país estará realizado?

A resposta a esta pergunta encontra-se no extracto de uma conferência realizada em 1913 por um engenheiro ao serviço do Estado:

«Nada, ou pouco mais de nada, se tem feito sobre este assunto.

Bem pouco e grosseiras medições de caudais em alguns dos nossos rios; aqui e acolá, uma escala de alturas de água; e alguns, bem poucos, udómetros espalhados pelo país — eis o total dos estudos edométricos que temos feito em Portugal.

Não temos uma única estação, regularmente montada, para *aferimento* do caudal de qualquer dos nossos rios; não há uma única *curva de vasão* que permita utilizar as indicações das escalas de alturas de água; não conhecemos nem o *coeficiente de escoamento* nem o *escoamento unitário* de qualquer das bacias dos nossos rios; em suma, há tudo para fazer neste ramo de engenharia em Portugal».

Não necessitam estas palavras de comentários. Impõe-se a necessidade de irrigações em muitos dos nossos campos pela construção de albufeiras, abertura e melhoramento de canais; é indispensável aperfeiçoar o regime dos nossos cursos de água, dominar as fortes correntes; atenuar os efeitos das cheias, facilitar a navegação fluvial; a maior parte desses trabalhos está dependente de estudos de larga duração, mas... esses estudos não se iniciam ou não se completam.

Um exemplo flagrante do modo como no nosso país tem sido encarados tam importantes problemas é o seguinte caso:

Em 2 de Novembro de 1880 foi nomeada uma comissão com o fim de propor o *plano geral das obras que conviria fazer*

para melhorar o regime do Tejo e beneficiar os seus campos adjacentes e bem assim com o de formular um plano de beneficiamento dos terrenos do país por meio de irrigações. Desempenhou-se essa comissão do seu mandato, apresentando um relatório de que resultou apenas a criação das antigas circunscrições hidráulicas. Os estudos que ela preconizou não foram realizados, as obras alvitradas não foram executadas e os anos foram passando, passando... e o esquecimento veio. Trinta anos depois acordou-se, porém. A 7 de Janeiro de 1910 era nomeada outra comissão ainda com o fim de propor um *plano geral de melhoramentos no Tejo... com os alvitres mais conducentes à realização do plano de obras formulado.* Desempenhou-se também esta comissão da incumbência que lhe foi dada e os anos tem ido de novo passando, passando, sem nada se ter feito.

O Tejo é que não dorme e ano a ano, com a calamidade das suas cheias, vai acumulando os prejuízos. A importância desses prejuízos que se não tem querido procurar evitar ou diminuir avalia-se pelos seguintes dados que, à falta de informações oficiais, respigamos numa publicação agrícola:

«Passa de 150:000 hectares a área que, do Arrepiado à Póvoa de Santa Iria, o Tejo inunda e os prejuízos que se registam após uma cheia, em culturas perdidas, gado morto, alteração de terrenos que ficam rasgados e açoreados, valores arrebatados, diques destruídos, povoações arruinadas, paralisação de trabalhos, de que resulta imediatamente a fome, não são fáceis de calcular, mas um inquérito a que procedemos, depois da última cheia de 1912, deu-nos os seguintes números, muito susceptíveis, é claro, de correcção, mas que nem por isso deixam de dar ligeira idea dos seus desastrosos efeitos:

Terrenos com cultura, inundados,	
50:000 hectares a 15\$	750.000\$
Gado morto:	
300 ovelhas a 2\$.	600\$
15 cavalos a 40\$.	600\$
8 bois a 50\$.	400\$
Valores arrebatados:	
Lenhas.	250\$
Madeiras	3.200\$
Palhas	1.500\$

Valados destruídos	50.000\$
Terras que se não pôde tornar à cultivar nesse ano:	
Valor da renda	80.000\$
Desvalorização de terras alveçadas e açoreadas	18.000\$
Despesas extraordinárias de ocasião	38.000\$
	<hr/>
	942.550\$
	<hr/>

Não nos foi possível apurar das perdas em gados e outras despesas que a inundação causou da Golegã ao Arrepiado, mas estamos convencidos de que, se fecharmos os prejuizos em 1:000 contos, não haverá exagêro».

Prejuizos de tal magnitude, que com tanta frequência se repetem, impõem a necessidade de providências enérgicas num futuro próximo.

A verba inscrita no artigo 20.º do Orçamento, para todos os trabalhos fluviaes no país, é apenas de 103.000\$. Só para o Tejo, a comissão a que acima se faz referência propôs que fôsse inscrita anualmente a verba de 200 contos para auxílio das obras de melhoramento da bacia hidrográfica do Tejo, devendo ser applicados 50 contos a trabalhos de arborização e os restantes 150 em obras de defesa marginal, regularização do curso do rio, etc. Mesmo que, atendendo, entre outras cousas, a que a falta de arborização de certas serras é menos devida a carência de fundos que à relutância das populações que por ignorância se opõem àquele grande beneficio, se reduza a verba proposta a 150.000\$, é flagrante a exiguidade da verba inscrita no Orçamento. Não propõe a comissão do orçamento o seu aumento, por, como já disse, não julgar esta a ocasião mais azada para a fazer, mas não quer deixar de mostrar a situação como ela é, para que de futuro lhe possa ser dado remédio.

Destina a proposta orçamental, como em alguns orçamentos anteriores, no mesmo artigo 20.º já citado, a verba de 30.000\$ para a construção de albufeiras e canais de irrigação. Esta verba não tem sido utilizada para tal fim, sendo geralmente adicionada a outras verbas que no mesmo ar-

tigo figuram. Julgamos no entanto que deverá continuar inscrita como está.

De entre todas as obras de irrigação, cuja necessidade é reconhecida, apenas há elaborados e orçamentados os projectos de duas barragens no Sorraia: a barragem do Subiador, podendo armazenar 77 milhões de metros cúbicos de água, e da Torrinha, sôbre a Ribeira Grande, tirando uns 4 milhões de metros cúbicos á do Subiador, mas armazenando 48 milhões. As duas albufeiras armazenarão pois 121 milhões de metros cúbicos, podendo encher-se três vezes durante o ano. A área dos terrenos irrigáveis é de 40.000 hectares nos campos de Coruche, Benavente e Alcochete.

O custo da barragem da Torrinha está orçado em	244.000\$
O custo da barragem do Subiador está orçado em	324.000\$
Um açude no Furadouro está calculado em	27.000\$
Juntando para despesas eventuais	20.000\$
o custo total destas obras seria	
aproximadamente de	615.000\$

a que haveria a juntar a construção dos canais principais de rega e respectivas obras de arte e accessórias.

Estando calculado que aquella despesa podia ser feita em anuidades iguais durante sete anos, seriam necessários 88 contos em cada ano. Estas importâncias poderiam obter se por meio de empréstimos successivos, que, pelo prazo de sessenta anos e à taxa de 5,5 por cento, representariam um encargo, no primeiro ano, de 5.000\$ (5.043\$), que no fim de sete anos se elevaria a 35.000\$. Como se vê, a despesa de construção daquelas barragens não é incompatível com a verba orçamental inscrita para tais trabalhos. Muito conviria dar atenção a êste problema, tanto mais que, se não falharem os cálculos feitos, o Estado poderá obter da execução de tal obra um rendimento annual de 160.000\$.

Inscribe a proposta orçamental, ainda no mesmo artigo, para trabalhos nos portos de mar e costa marítima, a verba de 113.000\$. Se esta verba fôsse destinada apenas a despesas de conservação, supomos que acudiria às diversas necessidades, embora sem excessiva largueza, porém,

infelizmente, por ela são satisfeitas imprescindíveis despesas de construção, e a sua pequenez para tal aplicação é facilmente demonstrada.

Assim, o pôrto de Ponta Delgada, em que já se tem despendido enormes somas, carece ainda de obras orçadas em 1:020.000\$. Estão estas obras sendo efectuadas com as dotações anuais, sendo ali aplicados no corrente ano económico cêrca de 40 contos. Por tal processo, e na melhor das hipóteses, se o Oceano se não encarregar em cada ano de destruir o que fôr feito no ano anterior, e são vulgares ali as derrocadas por efeito dos temporais, só daqui a vinte e seis anos estará concluída a construção daquele pôrto artificial, tam necessário ao comércio legal e tam importante pelos enormes serviços que presta à navegação inter-oceânica.

É também deplorável o estado em que se encontra o pôrto da Figueira da Foz, apesar de em todos os anos ali se despendem alguns milhares de escudos; as suas obras são de urgentíssima necessidade, mas, certamente, dentro das actuais verbas orçamentais não pode efectuar-se o melhoramento do pôrto e barra, e a sua adaptação a pôrto comercial, pois, segundo o projecto elaborado pela 2.^a Direcção dos Serviços Fluviais e Marítimos, tais obras estão orçadas em 802.000\$.

Adicionemos às importâncias apontadas para Ponta Delgada e Figueira da Foz as necessárias para os portos da Horta e de Angra do Heroísmo, as precisas para os portos de Setúbal e Vila Rial de Santo António, *terminus* do Sado e do Guadiana,—os quais carecem de obras, mas que ainda estão esperando os estudos preliminares necessários para que essas obras possam ser delineadas com segurança,— e as indispensáveis para os pequenos melhoramentos de que necessitem os outros portos abertos na nossa costa, e, em face da grandeza da quantia, teremos a sensação do grande trabalho a executar e da necessidade, ainda sob êste aspecto, de melhor dotar de futuro o Ministério do Fomento.

Edifícios públicos.—Figuram na proposta orçamental para conclusão, reparação, melhoramento e conservação de edifícios públicos, 600.000\$, e para a conclusão

do edificio da Universidade do Pôrto mais 17.500\$.

Julga esta comissão que estas verbas não devem ser aumentadas, embora a média do despêndio nos últimos vinte e cinco anos atinja 743.593\$58, ficando reduzida a 688.146\$87 se excluirmos o dispêndio máximo e o mínimo correspondentes aos anos de 1896–1897 e 1893–1894. É certo que a despesa feita no corrente ano económico com as obras do Estado sobe a quantia mais elevada, mas se as consequências da guerra persistirem no próximo ano, continuando a dificultar as construções particulares, e o Estado se vir forçado, para acudir às crises operárias, a desembolsar maior quantia que a orçada, êsse excesso deverá sair das verbas do orçamento extraordinário da guerra

Problema importante é êste que também precisa de cuidada atenção. Quando, como temos vindo mostrando, outros serviços tem tam escassas dotações, despendem-se anualmente com os edificios públicos avultadas somas, sem que a êsse dispêndio corresponda o aumento do número de edificios do Estado, que não tem onde instalar convenientemente alguns dos seus serviços e se vê forçado a pagar rendas a particulares para que possam funcionar certas repartições.

Só pelo Ministério do Fomento, isto é, não contando as verbas despendidas na construção de edificios por outros Ministérios, nomeadamente o das Colónias e o de Instrução Pública, foram despendidas nos últimos vinte e cinco anos as seguintes quantias:

1890–1891	590.632\$41(2)
1891–1892	333.523\$28(7)
1892–1893	428.419\$15(4)
1893–1894	216.730\$79(1)
1894–1895	580.156\$13(5)
1895–1896	1:243.494\$11(5)
1896–1897	2:535.730\$83
1897–1898	660.000\$00
1898–1899	660.000\$00
1899–1900	1.977.721\$41
1900–1901	658.059\$11(9)
1901–1902	633.820\$54(5)
1902–1903	651.976\$93(3)
1903–1904	429.934\$00(2)
1904–1905	484.869\$48(4)
1905–1906	542.072\$46(5)
1906–1907	570.840\$91(8)

1907-1908	623.919\$51(8)
1908-1909	450.704\$86(9)
1909-1910	406.511\$63(6)
1910-1911	683.979\$71(3)
1911-1912	714.064\$79(4)
1912-1913	853.104\$60
1913-1914	783.465\$21
1914-1915	808.107\$77
Soma	<u>18.589.839\$71</u>

Computando, com exagêro, em 30\$ por metro quadrado o custo de construção de edificios de certa grandiosidade, a verba acima indicada dava para cobrir com tais edificios, *de dois andares*, um espaço de 30 hectares, sem intervalos, pátios ou ruas intermédias, isto é, uma faixa de terreno de 75 metros de largura, desde o Terreiro do Paço até Santo Amaro! É mester remover as causas que impedem o melhor aproveitamento das verbas, uma das quais é certamente a desproporção entre o número de operários e o material de que dispõem; basta esta causa para criar situações contra as quais esbarra inevitavelmente a boa vontade dos técnicos que tais serviços dirijam por mais competentes que sejam.

Material de dragagem.— A verba de material de dragagem foi este ano reduzida na proposta orçamental a 50.000\$ e a vossa comissão propõe ainda a sua redução a 47.000\$. Na ocasião actual é impossível comprar bom material de dragagem que exigiria verba muito mais avultada e em face dessa impossibilidade não há inconvenientes na redução.

Rectificações.— Neste capítulo há a abater no artigo 7.º o vencimento de um tenente coronel que estava destacado da Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos e que regressou ao Ministério da Guerra, e no artigo 11.º o de um ferramenteiro adido que entrou no quadro.

CAPÍTULO 3.º

Direcção Geral de Agricultura

A verba mais interessante d'este capítulo é a de dotação dos postos agrários, que tem vindo crescendo de ano para ano.

Tendo sido no orçamento de 1914-1915

de 36.520\$, foi fixada no orçamento de 1915-1916 em 45.380\$ e é elevada na proposta orçamental para 1916-1917 a 53.980\$.

O número de postos agrários fixos que a lei n.º 26 estabeleceu foi de sete apenas e na proposta orçamental figuram já dez a saber:

Na circunscrição do norte:

Pôsto agrário de Mirandela — Viticultura e sericicultura.

Pôsto agrário da Bairrada — Viticultura e pomicultura.

Pôsto agrário do Minho litoral — Culturas irrigadas e selecção de semente e pomicultura.

Pôsto agrário de Viseu — Pomicultura e cereais.

Pôsto agrário da região duriense — Por instalar.

Na circunscrição do centro:

Pôsto agrário de Alcobaca — Pomicultura.

Pôsto agrário dos Dois Portos — Viticultura e pomicultura.

Pôsto agrário do Ribatejo — Por instalar.

Na circunscrição do sul:

Pôsto agrário de Viana do Alentejo — Pomicultura e oleicultura.

Pôsto agrário da Herdade da Mitra — Oleicultura e pomicultura.

Além d'estes tem sido estabelecidos oito postos móveis e desassete de demonstração, a saber:

Na circunscrição do centro:

Pôsto agrário do Fundão — Pomicultura.

Pôsto agrário de Idanha-a-Nova — Forragens e selecção de sementes.

Pôsto agrário da Covilhã — Horticultura.

Pôsto agrário de Leiria — Pomicultura.

Pôsto agrário da Lourinhã — Pomicultura.

Pôsto agrário de Elvas — Pomicultura.

Pôsto de demonstração da Figueira da Foz — Selecção de sementes

Pôsto de demonstração de Leiria — Cultura de arroz.

Pôsto de demonstração de Coruche — Culturas arvenses e pratenses.

Pôsto de demonstração da Moita — Horticultura.

Pôsto de demonstração de Alcácer do Sal — Cultura do arroz.

Na Circunscrição do Sul:

Pôsto agrário da Adua — Adubações, forragens e selecção de sementes.

Pôsto agrário de Castro Verde — Pomicultura e culturas cerealíferas.

Pôsto de demonstração de Beringel (Beja) — Adubações.

Pôsto de demonstração de Bela Salema (Faro) — Pomicultura e horticultura.

Pôsto de demonstração de Castro Verde — Adubações e forragens.

Pôsto de demonstração de Santa Clara do Louredo — Adubações.

Pôsto de demonstração de Beja — Fruticultura.

Pôsto de demonstração de Ferreira do Alentejo — Cereais.

Pôsto de demonstração de Serpa — Adubações na cultura da fava.

Pôsto de demonstração de Aljustrel — Culturas de fava e de cereais.

Pôsto de demonstração de Odemira — Cultura do milho.

Pôsto de demonstração de Mora — Orizicultura.

Pôsto de demonstração de Ourique — Fruticultura.

Pôsto de demonstração de Estremoz — Cultura cerealífera.

Verifica esta comissão a tendência para o aumento dos postos fixos que reputa ainda insuficientes para o estudo da agricultura do país e seu conveniente desenvolvimento, e lastima não poder propor um aumento ainda mais valioso da sua dotação do que o estabelecido pela proposta orçamental, pois considera que tais postos poderão tornar-se verdadeiros centros de investigação e propaganda.

Bom seria que a sua organização, alargando mais as suas atribuições, permitisse também que a esses postos fôsse atribuído pessoal técnico privativo e permanente, pois a continuidade da acção torna sempre muito mais frutuoso o trabalho, especialmente quando êsse trabalho é da natureza do que os postos deverão executar.

À dotação do «Pôsto agrário da região duriense», que ainda se ignora onde será estabelecido, diminui-se em 1.000\$ (artigo

42.º), continuando assim essa dotação a ser de 3.000\$ como tem figurado em orçamentos anteriores. Adiciona-se aquela mesma verba de 1.000\$ à dotação do «Pôsto agrário da Bairrada», que se reconhece ter sido insuficiente no corrente ano económico, evitando-se assim que o terreno fique inculto e a vinha por tratar. Ainda a dotação para impressos do Pôsto agrário da região duriense (artigo 40.º) é reduzida a 20\$, igualando-a assim à dos outros postos.

Pelo que respeita a postos zootécnicos, suprime-se a verba de 1.000\$ (artigo 46.º) para despesas de construção, no pôsto de de Lisboa, que está instalado em terrenos arrendados, e diminui-se 1.000\$ à dotação do pôsto do Gerez, restabelecendo-se a anterior dotação. Apesar destas reduções, ainda a dotação dos postos zootécnicos fica superior em 3.000\$ à do ano anterior. Pelo que respeita a pessoal técnico dêsses postos, esta comissão julga-lhe aplicável a mesmo doutrina que expoz em relação aos postos agrários.

No artigo 34.º suprime-se a verba de 81\$ para complemento do vencimento do servente que presta serviço na secção do fomento comercial e adiciona-se a de 120\$ de gratificação, que êsse servente tem recebido em anos anteriores. Aquele complemento de vencimento só podia ser dado, se, por um artigo de lei, fôsse o referido servente equiparado aos serventes do quadro do Ministério do Fomento. Não há lei que estabeleça essa equiparação, aliás justa, como justa seria a equiparação dos vencimentos do pessoal da Direcção Geral de Agricultura que no Ministério presta serviço igual ao do pessoal do quadro da Secretaria, e conjuntamente com êle, recebendo porêem remuneração inferior, o que desgosta e deprime. Para essa situação limita-se esta comissão a chamar a atenção da Câmara.

No mesmo artigo 34.º adicionam-se 340\$ por ter sido reconhecido a um médico veterinário, antigo vogal da Direcção do Mercado Central de Produtos Agrícolas, direito a receber essa quantia como complemento de vencimento, e 180\$ para vencimento dum servente da Junta do Rio Liz, nomeado à sombra das disposições da lei de 1 de Maio de 1913.

A verba inscrita no artigo 41.º, para rendas de propriedades para as direcções e

secções dos serviços agrícolas, é aumentada em 100\$ para renda da parte da Quinta de Santa Cruz do Bispo, destinada ao campo experimental da Direcção dos Serviços Agrícolas do Norte.

Restabelece-se no artigo 39.º a verba de 400\$, para ajudas de custo do pessoal da estação aquícola do Rio Ave.

A dotação para impressos, de cada um dos três armazéns agrícolas (artigo 40.º) diminuem-se 15\$, adicionando-se pelo contrário 136\$ à verba para impressos da comissão de viticultura duriense, que luta com dificuldades para satisfazer os seus encargos dessa natureza.

Diminuem-se mais 1.250\$, no artigo 47.º, por bónus no transporte de vinhos, por se averiguar que a verba que fica inscrita é suficiente.

Mantém a proposta orçamental a redução a 2.000\$ das verbas inscritas no artigo 15.º, para indemnizações por prejuízos havidos nos armazéns gerais agrícolas, redução que havia sido feita na lei orçamental do corrente ano. Como porém o artigo 23.º dessa lei (n.º 422), estabelecia a redução apenas para o corrente ano económico, reputa esta comissão necessária, para que ela continui a fazer-se, a aprovação do seguinte projecto de lei:

Artigo 1.º São reduzidas a 2.000\$ para cada Armazém Agrícola as verbas para indemnizações a que se refere o artigo 19.º do regulamento de 7 de Novembro de 1913.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Determina a lei n.º 26, que reorganizou os serviços agrícolas, a publicação do *Boletim da Direcção Geral de Agricultura*, de três *Anuários Agrícolas*, um para cada circunscrição, de um *Anuário Florestal* e de dois *Anuários Pecuários*, ao todo sete publicações destinadas a arquivar todos os elementos de trabalho adquiridos pelo pessoal nas suas pesquisas e estudos.

Infelizmente, só o *Boletim da Direcção Geral de Agricultura* tem sido publicado muito irregularmente e ainda nesse apenas podemos citar o excelente trabalho sobre as «Regiões pluviométricas do continente português», do malogrado engenheiro agrónomo, há pouco falecido, João Inácio Teixeira de Meneses Pimentel, honra da sua classe e do país que nele perdeu um dos

mais prestantes filhos, um valioso trabalho do Laboratório de Patologia Veterinária e Bacteriologia sobre a peste suína, e um estudo sobre a dosagem da sacarose nas vinhas, feito no Laboratório da Direcção dos Serviços Agrícolas do Norte.

Lamenta a comissão que não seja cumprida a disposição legal a que aludiu, o que permitiria conhecer a orientação que preside aos serviços de que tratamos, os seus planos de estudos e de trabalho, os fins a que se destinam os postos agrários e zootécnicos que tem sido criados, e como esses postos se propõem realizá-los ou os realizam, emfim o modo como são applicadas as dotações que para tais serviços tem sido votadas.

A falta de publicações dá ao público a falsa impressão de que nada se faz, e dizemos falsa, porque dos resumidos relatórios das conferências agronómica, florestal e veterinária, se verifica que alguns trabalhos tem sido elaborados que mereceram às comissões que os examinaram elogiosas referências e entre os quais se encontram alguns estudos económico agrícolas de relativa importância. A publicidade de tais trabalhos seria ainda um estímulo mais para aqueles técnicos que com inteligência e boa vontade cumprem o seu dever e aos quais certamente não anima o facto de verem os resultados dos seus estudos ficarem para sempre sepultados no pó dos arquivos, e permitiria também ao público apreciá-los e discuti-los, dando por ventura elementos que justificassem o aumento das dotações.

CAPÍTULO 5.º

Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos

São importantes os serviços a cargo desta Direcção Geral. Além dos serviços de nivelamento e triangulação que cabem à Repartição de Geodesia, há a revisão da carta corográfica de Portugal na escala de $\frac{1}{50000}$ que incumbe à Repartição de Topografia.

Acontece, porém, que este último serviço tam importante está interrompido desde 1907, por o pessoal pouco numeroso ter sido distraído desde então em outros trabalhos como o levantamento da carta corográfica da Madeira, ensaios para o cadastro, etc. Desta interrupção resulta que es-

tão apenas revistas 80 fôlhas da carta, faltando rever 99.

Com estes serviços tem sido cometido um erro, que infelizmente é vulgar, e que consiste em reduzir excessivamente as verbas para material e outras despesas, colocando o pessoal na impossibilidade de fornecer o máximo trabalho por falta de condições para o fazer. Cercear aquelas verbas corresponde a impedir a renovação e o conserto de instrumentos e o pagamento de jornais ao pessoal indispensável para auxiliar os técnicos.

Ainda a falta de verba para ajudas de custo obriga o pessoal a trabalhar no campo apenas cinco meses, quando o poderia fazer pelo menos durante sete. Daqui e da falta de pessoal resulta que a Repartição de Topografia apenas pode proceder em média por ano à revisão de quatro fôlhas da carta corográfica, o que equivale a dizer que a continuarem as cousas no mesmo pé e não havendo novas interrupções só daqui a 25 anos estará concluída a revisão.

Procurando acudir a estes males na medida do possível restabelecem-se no artigo 61.º as verbas para material das repartições de geodesia e de topografia que figuram no orçamento do ano corrente, respectivamente 2.000\$ e 3.000\$, aumentam-se mais dois quintos às verbas inscritas no artigo 60.º, para ajudas de custo e subsídios de marcha, o que permitirá ao pessoal andar no campo durante sete meses e inscrevem-se no artigo 61.º mais 300\$ para a reconstrução de marcos trigonométricos que se torna indispensável.

Procura-se assim, dentro da actual organização desta Direcção Geral, obter o máximo rendimento do trabalho do seu dedicado pessoal.

CAPÍTULO 6.º

Despesas de exercícios e anos económicos findos

Adicionam-se neste capítulo 2.252\$41, soma de várias despesas que há necessidade de satisfazer e que constituem débitos de Estado, e aumentam-se 387\$84 à

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, em 6 de Maio de 1916.

António Macieira, presidente.
Ernesto de Vilhena.
Constâncio de Oliveira.
Carvalho Araújo.

verba consignada na nota que acompanha a proposta orçamental para fazer face aos encargos a liquidar no ano económico de 1916-1917, que fica assim elevada a 1.431\$23.

CAPÍTULO 14.º

Junta do Crédito Agrícola

Por lapso certamente foram reduzidas na proposta orçamental as ajudas de custo do inspector e do secretário da Junta do Crédito Agrícola, que o artigo 60.º da lei n.º 215 claramente fixa respectivamente em 1.500\$ e em 1.200\$. Rectifica-se por isso a dotação legal.

A benéfica instituição do Crédito Agrícola não tem sido tam utilizada pela agricultura como seria para desejar. Supomos que esse facto se deve attribuir em grande parte à falta de instrução das populações rurais. No emtanto são apreciáveis os resultados já obtidos, como se verifica pelos seguintes números:

Empréstimos concedidos pelas caixas de crédito agrícola mútuo com capitais do Estado

Anos económicos	Número de empréstimos	Importâncias
1911-1912	68	12.759\$25
1912-1913	362	103.825\$32
1913-1914	720	252.824\$83
1914-1915	956	377.766\$93
	<u>2:106</u>	<u>747.176\$33</u>

Empréstimos concedidos pelas caixas de crédito agrícola mútuo com capitais próprios

Anos económicos	Número de empréstimos	Importâncias
Até 30 de Junho de		
1914	420	108.680\$48
1914-1915	399	104.724\$72
	<u>819</u>	<u>213.405\$20</u>

Concluindo, propomos que seja aprovada a proposta orçamental, com as correcções necessitadas pela criação do Ministério do Trabalho e Previdência Social e com as alterações que por esta comissão lhe foram introduzidas.

Abílio Marçal.
João Carlos de Melo Barreto.
Manuel da Costa Dias.
Eduardo Alberto Lima Basto.

MINISTÉRIO DO FOMENTO

MAPA COMPARATIVO ENTRE A PRIMITIVA PROPOSTA ORÇAMENTAL PARA O ANO ECONÓMICO DE 1916-1917, A PROPOSTA DEFINITIVA E A PROPOSTA DA COMISSÃO

	Primitiva proposta orçamental	Anulações derivadas da criação do Ministério do Trabalho	Proposta orçamental definitiva	Modificações introduzidas pela Comissão do Orçamento
Despesa ordinária				
Serviços próprios do Ministério				
Capítulo 1.º—Secretaria Geral	81.311\$12	10.158\$00	71.153\$12	71.153\$12
Capítulo 2.º—Direcção Geral das Obras Públicas e Minas	3:671.504\$15	779.431\$30	2:892.073\$15	2:888.064\$90
Capítulo 3.º—Direcção Geral de Agricultura	567.976\$78	—\$—	567.976\$78	565.846\$78
Capítulo 4.º—Direcção Geral do Comércio e Indústria	51.858\$57	33.023\$57	18.830\$00	18.830\$00
Capítulo 5.º—Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos	44.476\$50	—\$—	44.476\$50	47.076\$50
Capítulo 6.º—Despesas de exercícios e anos económicos findos	6.000\$00	—\$—	6.000\$00	8.640\$25
Capítulo 7.º—Officiais reformados	3.000\$00	—\$—	3.000\$00	3.000\$00
Soma	4:426.127\$42	822.617\$87	3.603.509\$55	3:602.611\$55
Capítulo 8.º—Fundo de seguros contra incêndio	4.426\$00	822\$00	3.604\$00	3.602\$00
Soma a despesa ordinária dos serviços próprios	4:430.553\$42	823.439\$87	3:607.113\$55	3:606.213\$55
Serviços autónomos				
Capítulo 9.º—Caminhos de Fero do Estado	3:311.697\$40	3:311.697\$40	—\$—	—\$—
Capítulo 10.º—Serviços florestais e agrícolas	168.113\$07	—\$—	168.113\$07	168.113\$07
Capítulo 11.º—Exploração do póito de Lisboa	575.000\$00	575.000\$00	—\$—	—\$—
Capítulo 12.º—Correios, Telégrafos e Indústrias Eléctricas	2:678.000\$00	2:678.000\$00	—\$—	—\$—
Capítulo 13.º (10.º)—Turismo	4.140\$00	—\$—	4.140\$00	4.140\$00
Capítulo 14.º (11.º)—Junta do Crédito Agrícola	9.220\$00	—\$—	9.220\$00	10.120\$00
Soma a despesa ordinária dos serviços autónomos	7:246.170\$47	7:064.697\$40	181.473\$07	182.373\$07
Soma a despesa ordinária do Ministério	11:676.723\$89	7:888.137\$27	3:788.586\$62	3:788.586\$62
Despesa extraordinária				
Serviços próprios do Ministério				
Capítulo 15.º (12.º)—Inquérito agrícola comercial e industrial	60.000\$00	20.000\$00	40.000\$00	40.000\$00
Capítulo 15.º (12.º)—Soma a despesa extraordinária dos serviços próprios	60.000\$00	20.000\$00	40.000\$00	40.000\$00

	Primitiva proposta orçamentai	Anulações derivadas da criação do Ministério do Trabalho	Proposta orçamental definitiva	Modificações introduzidas pela Comissão do Orçamento
Serviços autónomos				
Despesas do estabelecimento				
Capítulo 16.º— Exploração do pôrto de Lisboa	1:745.000\$00	1.745.000\$00	-\$-	-\$-
Capítulo 16.º— Caminhos de Ferro do Estado	6:399.710\$00	6:399.710\$00	-\$-	-\$-
Capítulo 16.º— Correios, Telégrafos e Indústrias Eléctricas	145.000\$00	145.000\$00	-\$-	-\$-
Soma a despesa extraordinária dos serviços autónomos . . .	8:289.710\$00	8:229.710\$00	-\$-	-\$-
Soma a despesa extraordinária do Ministério	8:349.710\$00	8:309.710\$00	40.000\$00	40.000\$00
Soma a despesa total do Ministério	20:026.433\$89	16:197.847\$27	3:828.586\$62	3:828.586\$62



Alterações à proposta orçamental do Ministério do Fomento

	Diferenças	
	Para mais	Para menos
CAPÍTULO 2.º		
Direcção Geral das Obras Públicas e Minas		
Secretaria da Direcção Geral		
ARTIGO 32.º		
Aumenta-se por insuficiência:		
Para pagamento de despesas de expediente, etc	500\$00	-§-
ARTIGO 7.º		
Pessoal destacado da Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos e Topograficos		
Abate-se por ter regressado ao Ministério da Guerra:		
1 tenente-coronel de infantaria	-§-	1 344\$00
ARTIGO 11.º		
Pessoal em disponibilidade e em serviço		
Abate-se por ter ingressado no quadro:		
1 ferramenteiro adido	-§-	164\$25
ARTIGO 24.º		
Aquisição de material de dragagem		
Diminui-se.	-§-	3 000\$00
	500\$000	4.508\$25
<i>Diferença para menos neste capítulo</i>		4 008\$25
CAPÍTULO 3.º		
Direcção Geral de Agricultura		
ARTIGO 34.º		
Secção do fomento comercial		
Suprime se:		
Para complemento de vencimento do servente do quadro do pessoal menor da Direcção Geral de Agricultura, que presta serviço nesta secção	-§-	81\$00
Inscribe-se:		
Para pagamento de horas extraordinárias ao servente do quadro do pessoal menor da Direcção Geral de Agricultura que presta serviço nesta secção	120\$00	-§-
<i>Soma e segue</i>	120\$00	81\$00

	Diferenças	
	Para mais	Para menos
<i>Transporte</i>	120,500	81,500
Médicos veterinários		
Inscribe-se : Complemento de vencimento de um médico veterinário antigo vogal da Direcção do Mercado Central dos Produtos Agrícolas	340,500	-5-
Pessoal menor		
Inscribe-se : 1 servente da Junta do Rio Liz	180,500	-5-
Direcções dos serviços agrícolas		
ARTIGO 41.º		
Rendas de propriedades		
Adiciona-se	100,500	-5-
Armazéns Gerais Agrícolas		
ARTIGO 40.º		
Impressos e publicações das Imprensas do Estado		
Reduz-se :		
Armazém de Lisboa	15,500	
Armazém do Pôrto	15,500	
Armazém de Évora	15,500	
	-5-	45,500
Postos agrários		
Pósto agrário da Bairrada		
ARTIGO 42.º		
Material e outras despesas		
Aumenta-se	1.000,500	-5-
Pósto agrário da região duriense		
ARTIGO 40.º		
Impressos e publicações das Imprensas do Estado		
Diminui-se	-5-	30,500
ARTIGO 42.º		
Material e outras despesas		
Diminui-se	-5-	1.000,500
<i>Soma e segue</i>	1.740,500	1.156,500

		Diferenças	
		Para mais	Para menos
	<i>Transporte</i>	1 740,00	1 156,00
Serviços florestais e aquícolas			
Estação Aquícola do Ave			
ARTIGO 39.º			
Ajudas de custo e despesas de transporte			
Adiciona-se:			
Ajudas de custo, subsídios de marcha e transportes ao pessoal da estação		400,00	-
Postos zootécnicos			
ARTIGO 46.º			
Pôsto Zootécnico de Lisboa			
Suprime-se:			
Despesas de construção e instalação		-	1 000,00
Pôsto Zootecnico do Gerez			
Diminui-se:			
No custeio incluindo pessoal		-	1 000,00
Despesas vinícolas			
Comissão de viticultura Duriense			
ARTIGO 40.º			
Impressos e publicações das Imprensas do Estado			
Adiciona-se por insuficiência		136,00	-
ARTIGO 47.º			
Bónus para transporte de vinhos			
Diversos encargos e despesas imprevistas:			
Diminui-se		-	1.250,00
		2.276,00	4 406,00
Diferença para menos neste capítulo		2 530,00	
CAPÍTULO 5.º			
Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos			
Repartição de geodesia			
ARTIGO 61.º			
Material e diversas despesas			
Material, jornais e diversas despesas dos trabalhos geodésicos, etc.:			
Adiciona-se		200,00	-
Soma e segue		200,00	-

		Diferenças	
		Para mais	Para menos
	<i>Transporte</i>	200,000	-5-
Repartição de topografia			
ARTIGO 61.º			
Material e diversas despesas			
Para material, jornais, etc.			
	Adiciona-se	500,000	-5-
Increve-se:			
	Para reconstrução de marcos trigonométricos	300,000	-5-
Ajudas de custo e subsídios de marcha			
ARTIGO 60.º			
Abôno de ajudas de custo ao pessoal da Direcção Geral:			
	Adiciona-se	1.200,000	-5-
Subsídio de marcha ao mesmo pessoal:			
	Adiciona-se	400,000	-5-
		2.600,000	-5-
Diferença para mais neste capítulo		2.600,000	
CAPÍTULO 6.º			
Despesas de exercicios e anos económicos findos			
Adiciona-se:			
Alfândega de Lisboa:			
	Para rectificação da verba proposta	7,563	-5-
Imprensa Nacional:			
	Para pagamento de impressos fornecidos á Direcção Geral de Agricultura no ano económico de 1914-1915	308,990	-5-
Inscribe-se:			
António Roque da Silveira:			
	Complemento de vencimento como antigo vogal da Direcção do Mercado Central de Produtos Agrícolas, nos anos de 1913-1914 e 1914-1915	680,000	-5-
Bureau Internacional da Propriedade Industrial:			
	Cota de Portugal no excedente dos direitos do serviço de registo internacional de marcas, no ano de 1915, e despesas do mesmo Bureau no referido ano — Frs. 1.162	348,560	-5-
João Maria Soares:			
	Seus vencimentos como servente da Junta do Rio Lis de 18 de Março a 30 de Junho de 1916	51,550	-5-
João Lial & Irmãos:			
	Materiais fornecidos à 1.ª Direcção das Obras Públicas do distrito de Lisboa no ano de 1912-1913	252,333	-5-
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes:			
	Transportes de pessoal do Ministério do Fomento nos anos de 1906-1907 e 1908-1909	33,545	-5-
Agentes agrícolas e policia cívica de Lisboa:			
	Metade das multas a que tem direito, applicadas aos transgressores no ano de 1913-1914.	240,003	-5-
<i>Soma e segue</i>		1.922,541	-5-

	Diferenças	
	Para mais	Para menos
<i>Transporte</i>	1.922\$41	-\$-
Alfredo de Fraga Gomes: Remuneração especial em dívida desde Junho de 1913 a Julho de 1914, 13 meses e 6 dias, nas condições do § 3.º do art. 2.º do decreto de 20 de Janeiro de 1911 que criou o Laboratório Químico Agrícola do Funchal	330\$00	-\$-
Adiciona-se: A verba para fazer face aos encargos a liquidar no ano económico de 1916-1917	387\$84	-\$-
	2 640\$25	-\$-
Diferença para mais neste capítulo	2 640\$25	
CAPÍTULO 8.º		
Fundo de seguros		
Diminui-se para regularização de contas	-\$-	2\$00
	-\$-	2\$00
Diferença para menos neste capítulo	2\$00	
CAPÍTULO 14.º		
Junta do Crédito Agrícola		
ARTIGO 74.º		
Pessoal dos quadros, auxiliar, etc.		
1 inspector — ajudas de custo: Adiciona-se	500\$00	-\$-
1 secretário — idem: adiciona-se	400\$00	-\$-
	900\$00	-\$-
Diferença para mais neste capítulo	900\$00	
Resumo		
Capítulo 2.º — Direcção Geral de Obras Públicas e Minas	500\$00	4.508\$25
Capítulo 3.º — Direcção Geral de Agricultura	2.276\$00	4.406\$
Capítulo 5.º — Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos	2.600\$00	-\$-
Capítulo 6.º — Despesas de exercícios e anos económicos findos	2 640\$25	-\$-
Capítulo 8.º — Fundo de seguros	-\$-	2\$00
Capítulo 14.º — Junta de Crédito Agrícola	900\$00	-\$-
	8.916\$25	8 916\$25