

MINISTÉRIO DA GUERRA

Repartição do Gabinete

Rectificação

No *Diário do Governo* n.º 47, no decreto n.º 13:244, a p. 313, col. 1.ª e no artigo 6.º do mesmo decreto, onde se lê: «terá lugar de 15 a 19 de Março», deve ler-se: «de 23 a 27 de Março».

Lisboa, 9 de Março de 1927.— O Chefe do Gabinete, *José Jorge Ferreira da Silva*, tenente-coronel.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Comerciais e Consulares

2.ª Repartição

Decreto n.º 13:267

Usando da autorização concedida pelo artigo 11.º da tabela de emolumentos consulares, de 12 de Dezembro de 1921, mantida em vigor pelo decreto n.º 7:985, de 23 de Janeiro de 1922:

Hei por bem, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições, decretar o seguinte:

Artigo 1.º Ao § 2.º do artigo 7.º da tabela dos emolumentos consulares é aditada a seguinte alínea:

g) Às mercadorias importadas à conta das reparações, adquiridas pelo Estado e a este consignadas.

Art. 2.º O § 5.º do n.º 65.º do artigo 1.º da tabela dos emolumentos consulares passa a constituir o § 6.º, ficando o § 5.º substituído pelo seguinte:

§ 5.º As mercadorias que se destinarem ao regime de *drawback* pagarão pelo visto nas declarações de carga o emolumento de 0,25 por cento sobre o valor da mercadoria, devendo as declarações de carga e os conhecimentos mencionar a circunstância de as mercadorias se destinarem àquele regime. As alfândegas receberão a diferença para o emolumento consular que fôr devido pela parte dessas mercadorias que ficar no País sujeita a direitos.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 10 de Março de 1927.— ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Adriano da Costa Macedo* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *João José Sinel de Cordes* — *Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa* — *Jaime Afreixo* — *António Maria de Bettencourt Rodrigues* — *Júlio César de Carvalho Teixeira* — *João Belo* — *José Alfredo Mendes de Magalhães* — *Felisberto Alves Pedrosa*.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção Geral da Marinha

Direcção da Marinha Mercante

Decreto n.º 13:268

A aplicação da energia eléctrica a bordo dos navios, iniciada em 1875 com a introdução das lâmpadas de arco, só em 1880 se estendeu à iluminação geral do navio, datando desse ano a primeira instalação completa de iluminação, com 115 lâmpadas de filamento de carvão, montada no vapor *Columbia* por obra do famoso electricista Edison.

Por muito tempo se limitou ao serviço de iluminação o emprêgo das instalações eléctricas de bordo e, dada a reduzida potência empregada e conhecidas as dificuldades que se encontram a bordo para a conservação de uma conveniente resistência de isolamento, considerou-se preferível o emprêgo de tensões relativamente baixas, 65 e 80 vóltios com o uso de corrente contínua.

Aumentando a potência das instalações e reconhecida a necessidade de limitar o número de tipos de receptores e geradores a certas voltagens mais usuais, em 1904, num acôrdo estabelecido entre a *Verband Deutscher Elektrotechniker* e a *Engineering Standards Committee*, prescrevia-se como tipo normal de corrente a bordo dos navios a corrente contínua a 110 vóltios nos pontos de utilização, com o emprêgo do sistema de dois fios.

A grande maioria das instalações actuais obedece ainda a este princípio e, sempre que se trate de instalações de iluminação, de potência relativamente limitada, não parece haver vantagem em abandonar a corrente contínua a 110 vóltios.

Recentemente, porém, com o progressivo aumentar da importância das instalações, devido principalmente ao emprêgo da energia eléctrica em circuitos de força, iniciado na marinha de guerra na propulsão de submersíveis e manobra das tórres de artilharia e recentemente desenvolvido em grande escala na marinha mercante, em navios de propulsão por motores de combustão interna, com as máquinas auxiliares do convés accionadas electricamente, verifica-se a conveniência de usar tensões mais elevadas, e assim se passou dos 110 aos 220 vóltios.

Também o largo emprêgo dos motores pode, em certos casos, dar a preferência ao emprêgo de corrente alternada, especialmente trifásica, permitindo utilizar motores assíncronos sem colector e por consequência mais robustos. Ainda para transmissões de força tem-se começado a utilizar, em Inglaterra, um sistema de distribuição com corrente contínua a intensidade constante, podendo a tensão do gerador elevar-se até 650 vóltios.

Aludiremos ainda, apesar de não estar compreendido o assunto na matéria deste regulamento, aos grandes progressos que o emprêgo da transmissão eléctrica de potência às hélices propulsoras fez realizar às instalações eléctricas de bordo, demonstrando que é possível empregar altas tensões desde que se cuidem convenientemente os isolamentos.

Basta citar a transmissão a 5:000 vóltios dos couraçados americanos *New-Mexico*, *California*, *Maryland* e *West Virginia* e a transmissão a 3:400 vóltios dos couraçados *Tennessee*, *Colorado* e *Washington*.

Nestes casos a vantagem do emprêgo de corrente alternada é evidente e a variação do número de polos dos motores assíncronos de propulsão permite obter várias velocidades económicas (duas nos exemplos citados, trabalhando os motores com 36 ou 24 polos).

Demonstrado portanto praticamente que não há insuperáveis dificuldades no emprêgo a bordo de tensões relativamente elevadas, nos modernos regulamentos de se-