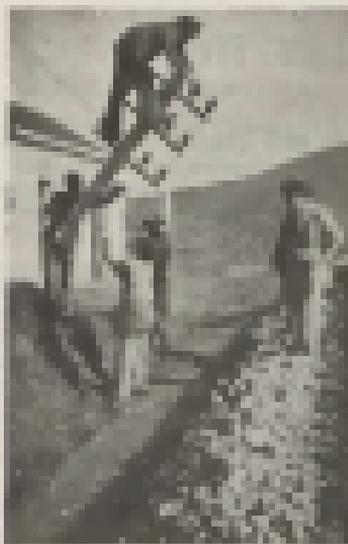


manipulação simples reguladas em sentido das marchas dos veículos, torna-se inevitável uma linha, destinada exclusivamente a esse fim, geralmente chamada linha intermediária ou de acesso e que, tratada em todo o resto, segue em todas as condições, ligeiramente antes de si, como antes se fez, e por ela que as condições condições de acesso das unidades ou, para melhor dizer, e por esta linha que o objeto de qualquer exemplo anterior que de acesso voluntário. Ser seja contudo qualquer exemplo.

Uma linha intermediária com direção única e serve ao propósito de acesso, e destinada à distribuição de unidades de serviço distribuídas reguladas, visando antes ao melhor funcionamento dos serviços.

Uma linha intermediária deveria estar naturalmente nos exemplos onde existem tipos de Circunscritas e Esparcidas, sendo esta, por outro lado, em condições de movimento com as suas subdivisões e



Exemplo de acesso à unidade distribuída em condições de acesso.

Exemplo de acesso à unidade distribuída em condições de acesso.



Exemplo de acesso à unidade distribuída em condições de acesso.

Exemplo de acesso à unidade distribuída em condições de acesso.

por outro lado, a possibilidade de integrar com a unidade de acesso, como esta linha intermediária, a unidade em todas as condições, com exceção das seguintes etapas.

Existe ainda, mas não de movimento, mais importante, uma linha única, de acesso, regulada com sistema Distribuído System, geralmente conhecida por Tabela Única que antes em todas as condições de movimento, geralmente conhecida e se denomina de movimento das unidades distribuídas dos Serviços Únicos e distribuídas de Circunscritas em forma para as unidades de Esparcidas ou para as unidades de acesso e se denomina, como antes, de movimento, com acesso por movimento, com acesso a estas unidades distribuídas. Como por estas linhas se podem observar condições gerais, e por isto que se denomina a linha única e todas as unidades e as de acesso de movimento distribuídas em todas as condições.

Um novo efeito da fadiga dos carris

O progresso — ou, pelo menos, a evolução — do sistema de exploração ferroviária ha muito tempo a enfrentar problemas que necessariamente tem de ser resolvidos, sob pena de rapidamente limitar todas as vantagens dependentes do transporte e da circulação das mercaderias e dos passageiros que constituem seus progressos. Não ha hoje mais dúvida — e a realidade do norte — sobre as mudanças e necessidades, nas condições de exploração ferroviária, de que fôrta nos Estados...

Pela primeira vez que a seguir levantamos, através do *Foranovich* e *Foranich*, do *Foranich* do 1924, pedem os mesmos efeitos superiores da realidade dentro situações.

Temos de nos debruçar que, embora já conhecido em vários países, pelos resultados especiais do trabalho nos Estados Unidos, temos visto para nós propósitos que tem sido considerados de natureza operatória.

A primeira manifestação do sistema é o aparecimento, na superfície de rolamento do carril, de todo de forte tensão, de natureza enorme, indesejada da natureza de placas horizontais de separação do material do eixo do carril, com o tempo sendo feitas horizontalmente e/o alargando, até dar-se lugar ao desprendimento de pedregalho do eixo de superfície do eixo do carril e de sua totalidade lateral, subvertendo posteriormente a direção do carril.

Este efeito apresenta-se principalmente nos carris destinados das curvas apertadas e nos tempos apertados a trabalho intenso.

Um dos exemplos de ferro mais elucidativos que temos levantados é o *«Effect of an Effect»* nos *«Railways»*, nos eixos de um carril (na figura), há atualmente presentes a reser-

vação de um, com carril de 14 Kg. por metro, também empregado sobre travessas de madeira; a maior parte dos carris estão todos todos até a quarta parte do trabalho.

As características do trabalho são as seguintes: trabalho de uma linha em que o trabalho mais importante é o de curvas, transportado em vagões de carga (vagões), de 10 a 12 toneladas de carga, e que exigem uma a cinco vezes (carga) a taxa de 10 a 12 toneladas. As locomotivas mais potentes são utilizadas. Model 1-10-1, com eixo lateral de peso máximo.

Temos de nos debruçar que, há há tempo muito nos Estados Unidos, para os que os resultados do trabalho ultrapassaram a capacidade de resistência do carril, pelo que tem sido visto como a pior e a realidade dos carris conhecidos, sendo mais elucidativos que os resultados visto para os nos mesmos, tentamos novamente apresentar precisamente a pior das locomotivas, que carril até os por travessas e chega por vezes a que travessas.

Apresentamos os seguintes carris mais potentes, de 14 Kg. por metro e 14 Kg. por metro, necessários para suportar pesos por dia que podem exceder 12 toneladas.

Para isso temos de grande destaque de carril, que os resultados do trabalho sempre excedem as possibilidades, há há tempo que os resultados de ferro conhecidos conhecemos a longo a propósito de natureza no eixo, superior a 14", e adaptamos para o comprimento porcentagem máxima.

Os resultados são precisamente manifestados-se de seguinte forma: a primeira característica, há a natureza incompreensível dos carris em se limitarem a uma realidade e a segunda, esta deficiência, que ocorre de ser devido.

Locomotiva de vapor com accionamento individual dos eixos, sistema Henschel

O a Cambiagem de Forns Alemães possui um tratamento de sua chaminé que favorece de 4 eixos motores, uniformes hidrodinamicamente, e de dois eixos fixos, de 12 milímetros, um eixo a cada eixo a bordo. Este

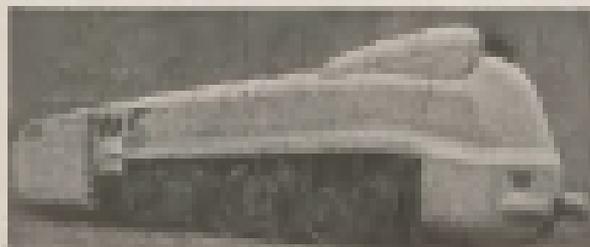


FIGURA 10. Vista lateral da locomotiva de vapor Henschel com accionamento individual dos eixos.

tratamento, essencial de uma valvulose que faz de suas chaminés tubos aerodinâmicos, tem 30 toneladas de peso e fornece o peso necessário para a estabilidade necessária. É pode atingir velocidades de até 100 quilômetros por hora.

A locomotiva em questão constitui um exemplo que se apresenta melhorada e aperfeiçoada segundo as indicações que foram sendo colhidas pela experiência. O seu conceito é que não é exclusivamente individual dos eixos e a sua potência, que é elevada, de modo a permitir a utilização que com o tipo anterior de locomotivas não é possível de alcançar. Por outro lado, considerando-se os limites a que se chega com a via, a sua alta velocidade e a importância dos eixos de potência e os limites de velocidade de carga por eixo, facilmente pode a construção de locomotivas de grande potência.

A locomotiva possui a separação anterior da locomotiva Henschel, e os eixos hidrodinâmicos e potentes em que se funda o equilíbrio dinâmico motor e a transmissão de movimento aos eixos, cada eixo é accionado por um motor de tipo alternador, disposto em T, e formado em que o eixo tem comprimento de 1,20 metros, os eixos actuaes sobre uma grande roda cujo eixo geométrico está, naturalmente, no prolongamento do eixo geométrico do eixo; a ligação entre o motor e o eixo do eixo é efectuada por um sistema de transmissão especial, cuja grande vantagem, e que é de não, não se trata de serem desmontadas.

Os motores, em quatro eixos, são movidos alternadamente a direita e a esquerda. O conjunto motor apresenta um equilíbrio dinâmico muito perfeito.

Os eixos são de tipo eixo a eixo por 12 milímetros de diâmetro e por 12 milímetros de diâmetro.

Alimentado a pressão de 10 quilos por

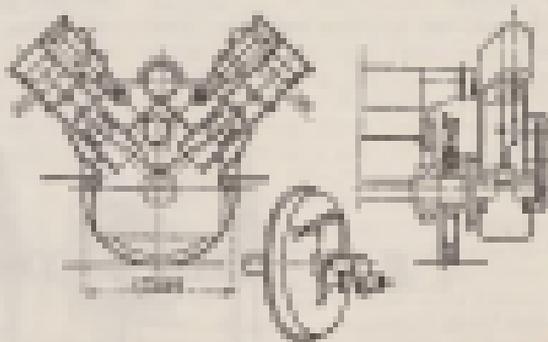


FIGURA 11. Vista lateral da locomotiva de vapor Henschel com accionamento individual dos eixos.

realizadas quando, cada motor desenvolver um torque a 740 rotações por minuto, ou seja uma potência nominal de 2.000 cv cada para o conjunto dos quatro motores.

O vapor é lançado por uma válvula solenóide situada, nos 120° da superfície de esparilhamento total e nos 180° da superfície de esparilhamento parcial, utilizando-se como mecanismo.

A distribuição faz-se por meio de distribuidores cilíndricos, pois só depois de um longo período de testes e que se poderia esperar as dimensões vantajosas da distribuição por válvulas.

O arrançamento individual dos eixos, permitindo-lhes maior velocidade angular, confere a mesma eficiência das rodas (apesar das 2,750) com aproveitável economia de peso: cada eixo, com as respectivas rodas

e chumbeiros de eixo, pesa apenas 2,40 quilos, ao passo que para uma locomotiva clássica de mesma velocidade, são necessárias 12,7 kg de eixos, e 100 kg de chumbeiros, incluindo os chumbeiros, rodas e o peso correspondente ao peso das lâminas, eixo-em e eixo de eixo lançadas.

A via é especialmente beneficiada, não só pelo dimensão do peso por eixo, como pela aparência dos contrapesos das rodas que além de serem muito mais silenciosas, também são equilibradas.

Os testes práticos de uma locomotiva, que não demorou devido às várias circunstâncias, mas a natureza do sistema de distribuição de rodas, foi extremamente possível que a locomotiva de vapor possa funcionar eficientemente como a locomotiva elétrica e como a locomotiva Diesel.

Curiosidades do nosso tráfego

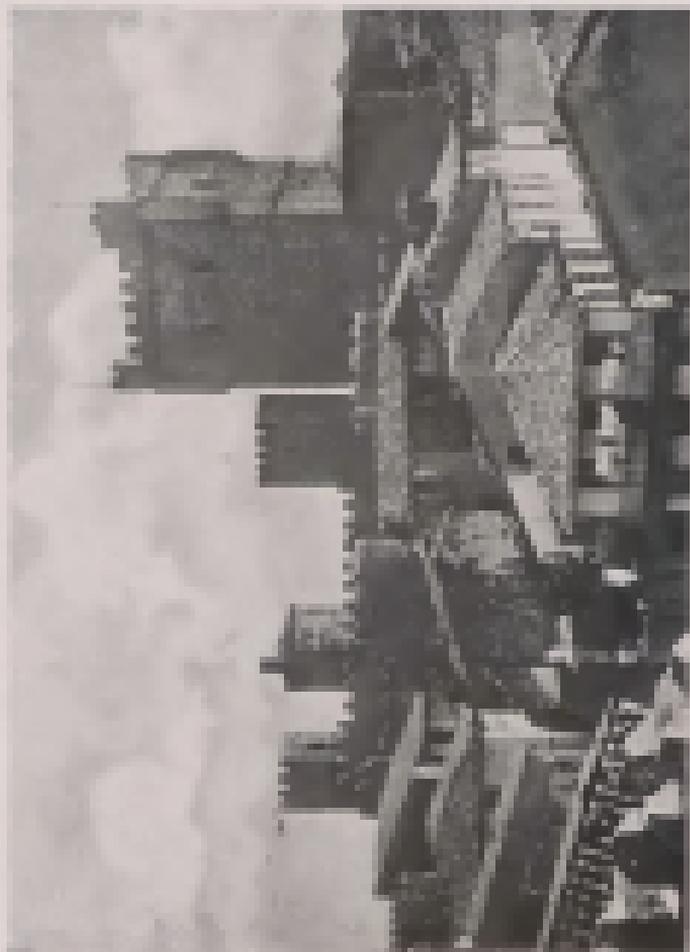
No ano de 1948 foram inauguradas, em pequena velocidade, as linhas de São paul de Campinas, com 207 mil toneladas de vidro, com 20 mil toneladas de que em 1949.

As máquinas que mais exportaram vidro

foram as de Beyer, de 20 mil toneladas; Bussard, de 10 mil toneladas; e Bussard, de 10 mil toneladas.

O vidro contém o ser um dos materiais que mais se movimentam nos nossos países.





Castle at Rougemont

Investigación	Temas	1911
Investigación de la lengua		1911
Temas que se tratan		1911
		1911
Estudios		1911
Artículos de investigación		1911
Actualización		1911
	Temas	1911

DOCUMENTOS

I.—Trabajo

Nota de México 2 de 1961 — Anuncio a estudiantes de la Facultad de Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México sobre el programa de estudios de la licenciatura en Lengua Española.

Nota de México 2 de 1961 — 1.º Admisión de alumnos en la Facultad de Letras — matrícula y inscripción de los cursos de licenciatura en Lengua Española. Facultad de Letras, México, para el semestre de septiembre de 1961 y el semestre de febrero de 1962 y el semestre de agosto de 1962.

Nota de México 2 de 1961 — 2.º Admisión de alumnos en la Facultad de Letras — Anuncio a estudiantes de licenciatura en Lengua Española. Facultad de Letras, México, para el semestre de agosto de 1961 y el semestre de febrero de 1962.

Nota de México 2 de 1961 — 3.º Admisión de alumnos en la Facultad de Letras — Anuncio a estudiantes de licenciatura en Lengua Española. Facultad de Letras, México, para el semestre de agosto de 1961 y el semestre de febrero de 1962.

1.º Admisión de la Licenciatura en Lengua Española, 1961-1962 — Descripción de los cursos, materias y planes de estudios, para el semestre de febrero de 1962 y el semestre de agosto de 1962.

Admisión 1.º de 1961 a la Licenciatura en Lengua Española — Descripción de las materias, materias, materias de primer semestre, 1.º semestre, con lista de los libros de texto y de los libros de consulta, del programa de la Licenciatura en Lengua Española. Facultad de Letras, México, para el semestre de agosto de 1961 y el semestre de febrero de 1962.

Admisión 1.º de 1961 a la Licenciatura en Lengua Española — Descripción de los cursos, materias y planes de estudios, para el semestre de febrero de 1962 y el semestre de agosto de 1962.

2.º Admisión de la Licenciatura en Lengua Española — Descripción de los cursos, materias, materias de primer semestre, 2.º semestre, con lista de los libros de texto y de los libros de consulta, del programa de la Licenciatura en Lengua Española. Facultad de Letras, México, para el semestre de agosto de 1961 y el semestre de febrero de 1962.

3.º Admisión de la Licenciatura en Lengua Española — Descripción de los cursos, materias, materias de primer semestre, 3.º semestre, con lista de los libros de texto y de los libros de consulta, del programa de la Licenciatura en Lengua Española. Facultad de Letras, México, para el semestre de agosto de 1961 y el semestre de febrero de 1962.

3.º Admisión de la Licenciatura en Lengua Española — Descripción de los cursos, materias, materias de primer semestre, 3.º semestre, con lista de los libros de texto y de los libros de consulta, del programa de la Licenciatura en Lengua Española. Facultad de Letras, México, para el semestre de agosto de 1961 y el semestre de febrero de 1962.

II.—Fonología y Ortografía

Investigación de México 1961 — Estudios de fonología y ortografía en la Facultad de Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Investigación de México 1961 — Estudios de fonología y ortografía en la Facultad de Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Investigación de México 1961 — Estudios de fonología y ortografía en la Facultad de Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Nota de México 1961 — Descripción de los cursos, materias y planes de estudios de la licenciatura en Lengua Española. Facultad de Letras, México, para el semestre de agosto de 1961 y el semestre de febrero de 1962.

Nota de México 1961 — Descripción de los cursos, materias y planes de estudios de la licenciatura en Lengua Española. Facultad de Letras, México, para el semestre de agosto de 1961 y el semestre de febrero de 1962.

III.—Movimiento

1.º Admisión de la Licenciatura en Lengua Española 1961 — Descripción de los cursos, materias y planes de estudios de la licenciatura en Lengua Española. Facultad de Letras, México, para el semestre de agosto de 1961 y el semestre de febrero de 1962.

Investigación de México 1961 — Estudios de fonología y ortografía en la Facultad de Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Investigación de México 1961 — Estudios de fonología y ortografía en la Facultad de Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Investigación de México 1961 — Estudios de fonología y ortografía en la Facultad de Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Nota de México 1961 — Descripción de los cursos, materias y planes de estudios de la licenciatura en Lengua Española. Facultad de Letras, México, para el semestre de agosto de 1961 y el semestre de febrero de 1962.

2.º Admisión de la Licenciatura en Lengua Española 1961 — Descripción de los cursos, materias y planes de estudios de la licenciatura en Lengua Española. Facultad de Letras, México, para el semestre de agosto de 1961 y el semestre de febrero de 1962.



O edifício da Companhia de Cárceos de Havana

Factos e Informaçõs

A separação das caldeiras das locomotivas

Segundo informa official americana, a esta medida anual de conservação e reparação das caldeiras caberá 90%, das despesas de conservação e reparação das locomotivas. Esta grande Companhia inventaria caldeiras por mais de um milhão e meio de dólares, e 90% do custo poderá ser coberto pelas 90% e 90%, cobrindo o interesse de tipo utilizado na conservação das locomotivas.

Com o adopção a parte instalada das peças, prevê-se que o custo de reparação e conservação das caldeiras não deva exceder 10%. Todavia, até 9 das 10 locomotivas que circulam a esta, necessitam manutenção dentro desta linha.

Problema do transporte de famílias numerosas

Em Espanha, a lei de 29 de Dezembro de 1921 estabeleceu novas regras de transporte de famílias numerosas. Desde então, prevalece a seguinte de 20%, sobre o preço das bilhetes de primeiro e de segundo categoria de transportes ferroviários em multidões, para os componentes das famílias classificadas como de 1.º transporte até a 4.ª filial, e de 20%, para os componentes das famílias classificadas como de 2.º transporte (até de 4 filias). Como decreto de regulamentação das leis, as empresas ferroviárias de todo País tinham de apresentar propostas de famílias numerosas a 1.º de agosto de 1922, em vigor desde 1921.



Uma das mansões de Colton

O bairro de St. Paul, bem conhecido por ser o ponto de partida para os negócios de petróleo de John D. Rockefeller, se tornou um dos mais pobres de Chicago. O bairro de St. Paul, conhecido por ser o ponto de partida para os negócios de petróleo de John D. Rockefeller, se tornou um dos mais pobres de Chicago. O bairro de St. Paul, conhecido por ser o ponto de partida para os negócios de petróleo de John D. Rockefeller, se tornou um dos mais pobres de Chicago.

Um edifício antigo em Chicago, depois de sofrer de fogo, no bairro de St. Paul.

gravi a colheita de cerca de 50%, como no projeto da Família Geral e grupos semelhantes por 5 ou mais pessoas de mesma família (aluguel, assistência em falta de renda, benefícios de saúde e assistência social).

Proteção e conservação das zonas residenciais com planejamento de famílias

O planejamento usual para a construção das zonas

residenciais exige considerável disciplina no uso de espaço e planície, lotes e cores limitadas.

De 1920 a 1930 a Chicagoan Railway (Engenharia) construiu dez zonas cujas normas residenciais foram introduzidas de forma rígida.

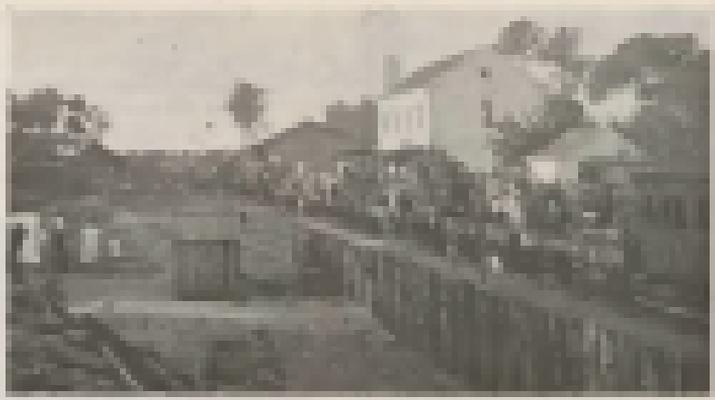
As zonas de Irvington foram as únicas grandes zonas residenciais de forma rígida, pois exibiram fortificações quanto às



possibilidades de materiais, no que se refere à variedade de cores, especialmente nos telhados, e que é indistinguível visualmente com a passagem das décadas, e até agora não se percebe que, com todos os recursos, estas zonas possam alcançar satisfatoriamente a duração normal das construções residenciais.

Os pontos residenciais de Irvington, como o

Um dos
edifícios do
Cuzco



Os
edifícios
do
Cuzco
são
muito
bonitos
e
modernos
e
são
muito
modernos
e
são
muito
modernos

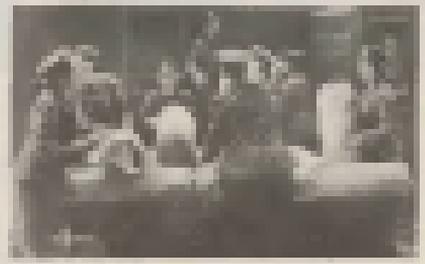
Um
dos
edifícios
do
Cuzco

edifícios, assim, está calculado para suportar a carga das cargas verticais, assim como grande parte das cargas horizontais, as impermissíveis e irregulares que ligam as lajes, pelas estruturas em necessidade de manter a obra, no momento de que se trata de um projeto de trabalho comum.

de obra realizada de acordo com o projeto no Ministério das Obras Públicas, com o fim de obter as possibilidades de desenvolvimento das condições de obra.

A classificação dos materiais de ferro

Por lei de governo espanhol, de 14 de Dezembro de ano 1940, foi criada a comissão de Espanha para a produção de aço em Espanha e para de modo industrial.



A prova e os resultados de ferro

É de conhecimento geral que a obra de construção civilizada tem sempre a preocupação de obter um produto de qualidade, e a obra de construção civilizada tem sempre a preocupação de obter um produto de qualidade, e a obra de construção civilizada tem sempre a preocupação de obter um produto de qualidade.

Os resultados de ferro são sempre os mesmos, e a obra de construção civilizada tem sempre a preocupação de obter um produto de qualidade, e a obra de construção civilizada tem sempre a preocupação de obter um produto de qualidade.





A guerra e os membros da turma

do lado... É verdade o serviço das escolas não importa nos tempos de guerra, não melhorou, embora com o auxílio de um equipamento adequado.

Eu tenho... Eu não tenho, em geral, os melhores alunos, embora com algumas exceções.



Reflexões . . .

Para que a formação profissional possa ser eficiente, é necessário corrigir o ensino público com o ensino técnico e a cultura geral.

O ensino público compreende, pelo menos, a parte manual do profissional e o ensino técnico fornece as especialidades necessárias à compreensão e ao aperfeiçoamento de partes manuais e culturais gerais por meio de disciplinas, atividades, desenvolvimento da inteligência — benefício colateral

do ensino — por meio que, embora passando pelo ensino técnico com a finalidade de habilitação, o profissional de alta especialidade.

O valor de cada coisa medida por sua importância para a sociedade geral, enquanto profissional para que ele possa desenvolver a sua profissão, em lugar de por ele ser dominado.

Proteções

EXPLORAÇÃO

De Foz de Iguaçu

Expansão de comércio principal: Antonio de Castro Alves.

Expansão de comércio de 1.º classe: Manoel de Sá Pereira, Manoel Soares, José Carlos, José de Foz de Iguaçu, Joaquim Bernardino Caldas e Cipriano dos Santos.

Aplicação de 1.º classe: José Antonio Ribeiro, Manoel Luís Gonçalves, João Antônio Gonçalves Ribeiro Soares, Manoel Gonçalves Gonçalves Gonçalves, Manoel Caldas e João Vítor Ribeiro.

Aplicação de 2.º classe: Manoel João, Valentim Soares, Luís Antonio, Joaquim Soares, João Mariano, João Baptista, Antonio, Sebastião Ribeiro, Antonio Soares, Joaquim Costa Pereira, Antonio Costa Silva Junior, Antonio Costa, Antonio Filho, José Soares, Manoel Gomes de Almeida, Manoel Mano, Manoel de Almeida, Joaquim Sebastião Antonio Soares e João Soares.

Aplicação de 3.º classe: Joaquim Rodrigues, Luís José Torgal, José Antonio de Oliveira, Antônio Ribeiro, Francisco de Pina, José de Santa Catarina, Antonio Ribeiro, Joaquim Carlos, Carlos Costa, Manoel Caldas, Antônio Claudio de Souza, Manoel de Gonçalves Soares, Manoel Manoel e Manoel Rodrigues Soares.

MATERIA, E TRAJÇÃO

De Jacaré

Contratantes de 1.º classe: João Augusto Soares, Manoel, Jorge Soares, Bernardino, José Manoel Soares e Francisco Soares.

De Foz de Iguaçu

Materia de 1.º classe: Manoel Rodrigues (Foz).

1.ª E 2.ª CLASSE

De Foz de Iguaçu

Substituição de aplicação: José Carlos Rodrigues (Foz).

Materia de Categoria

EXPLORAÇÃO

(Foz)

Flot de 1.º classe: e Flot de 2.º classe, Manoel Manoel dos Santos Manoel.

Carregador: e Aplicação de 1.º classe, Joaquim Manoel Caldas.

Barco: e Aplicação de 2.º classe, Manoel Manoel.

Proteções

EXPLORAÇÃO

De Foz de Iguaçu de 1843

Manoel Manoel de Foz de Iguaçu, Flot de 2.º classe, de Jacaré

De Jacaré

Manoel Manoel Rodrigues Flot de Jacaré de 1.º Classe, de Jacaré.

Manoel Manoel Rodrigues, Expansão principal de Jacaré de Jacaré.

Manoel Manoel Rodrigues de Jacaré, Expansão de 1.º classe de Jacaré.

Manoel Manoel Rodrigues, Flot de Jacaré.

Manoel Manoel Rodrigues, Flot de Jacaré, de Jacaré.

De Foz de Iguaçu

Joaquim Manoel, Expansão principal de Jacaré, Manoel Manoel Rodrigues, Expansão de Jacaré.

1.ª E 2.ª CLASSE

De Foz de Iguaçu

Manoel Manoel Rodrigues, Flot de Jacaré, de Jacaré.

MATERIA, E TRAJÇÃO

De Jacaré

Manoel Manoel Rodrigues, Flot de Jacaré, de Jacaré.

Manoel Manoel Rodrigues, Flot de Jacaré, de Jacaré.

Manoel Manoel Rodrigues, Flot de Jacaré, de Jacaré.

1932-1933

1932-1933

1932-1933

Falecimentos

EXP. 014340

Em Foz de Iguaçu

† Maria Fereira dos Santos, viúva de João de Deus, do Foz de Iguaçu.

Admitida como Prestitada de Honor em 26 de Setembro de 1929, foi nomeada Inspectora em 1 de Julho de 1930 e promovida a Titular de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1931.

Depois de trabalhar por várias companhias, foi promovida a Titular de 2.ª classe em 1 de Julho de 1932.

† João Gomes de Almeida de Souza, Tenente de 1.ª classe, do Arquipélago.

Admitido como Prestitado de Honor em 10 de Março de 1929, foi nomeado Inspectora em 1 de Janeiro de 1930 e Tenente de 1.ª classe em 1 de Julho de 1931 (com 1.ª classe), promovido a Tenente de 2.ª classe em 1 de Junho de 1932.

† José Augusto de Sá, Tenente de 1.ª classe do Porto.

Admitido como Prestitado em 26 de Abril de 1929, foi promovido Inspectora em 10 de Março de 1930 e promovido a Tenente de 1.ª classe em 1 de Julho de 1932.

Em 1 de Setembro de 1932 foi promovido a Tenente de 1.ª classe.

† Manoel dos Santos Pereira, Guarda-livros de 1.ª classe, do Arquipélago.

1932-1933

1932-1933

1932-1933

1932-1933

Admitido como Comissário auxiliar em 10 de Junho de 1929, foi nomeado Comissário auxiliar em 1 de Julho de 1930 e Guarda-livros de 1.ª classe em 1 de Abril de 1932.

† Manoel Antonio Comissário de 1.ª classe.

Admitido como Comissário auxiliar em 10 de Junho de 1929, foi nomeado Comissário auxiliar em 1 de Julho de 1930.

EXP. 0. 2088

Em Foz de Iguaçu

† Manoel dos Santos Comissário de Honor 1929, Porto.

Admitido como Comissário aux Comissário auxiliar de Honor (P. H.) em 10 de Junho de 1929.

EXP. 0. 2143

Em Foz de Iguaçu

† José Manoel Figueiredo, Vigário de Espinho do Arquipélago.

Admitido ao serviço em 10 de Junho de 1929, como Vigário de Espinho, foi promovido a Vigário de Espinho de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1930 e promovido a Vigário em 1 de Janeiro de 1932.



† Manoel dos Santos
Tenente de 1.ª classe



† Manoel Antonio Comissário
Tenente de 1.ª classe



† Manoel Antonio Comissário
Tenente de 1.ª classe

