

OS NOSSOS BATALHÕES RODO-FERROVIÁRIOS

INSTRUMENTOS DE AÇÃO GOVERNAMENTAL

Maj. de Eng. FERNANDO ALLAH MOREIRA
BARBOSA

O tema do emprêo da Engenharia Militar em trabalhos de interesse coletivo tem sido motivo, freqüentemente, de acalorados debates entre nós.

Infelizmente, tais debates nem sempre se têm situado no elevado clima de compreensão e entendimento que, segundo nos parece, deveria orientá-los.

Conseqüentemente, afigura-se-nos oportuno tecer alguns comentários sobre o acervo de trabalhos que essas unidades já incorporaram ao patrimônio nacional, em meio século de trabalho anônimo e profícuo, a fim de proporcionar, aos companheiros estranhos à Engenharia, uma base objetiva e desapaixonada de raciocínio.

Com essa finalidade, vamos nos limitar a mostrar como essas unidades se têm revelado eficientes instrumentos de ação governamental, limitando nossos comentários ao mínimo indispensável à situação das obras realizadas no quadro geral da conjuntura nacional. Procuremos, sobretudo, alinhar fatos, deixando as conclusões a cargo dos leitores da "A Defesa Nacional", sempre tão generosos e pacientes.

A nossa dilatada base territorial sempre provocou a dispersão dos recursos governamentais, insuficientes para a realização simultânea de todos os trabalhos de interesse coletivo, indispensáveis à neutralização do centrifugismo das regiões periféricas, à aceleração da circulação econômica, social e política e à integração efetiva dos núcelos demográficos dispersos. Por outro la-

do, o papel histórico representado pelo Exército em nossa Pátria, onde sempre se revelou corporação dotada de arraigado sentimento nacionalista e de devotamento ao bem público, o indicado como o mais lógico instrumento da ação governamental no sentido da consecução desses objetivos nacionais.

São relativamente bem conhecidos os trabalhos realizados pelo Marechal Rondon, cuja comissão militar, destinada à construção de linhas telegráficas, ultrapassou em muito o âmbito da missão que lhe fôra confiada, constituindo-se eficiente veículo da integração social do elemento autóctone.

Já os trabalhos das unidades de Engenharia, embora de muito maior vulto e de inestimável repercussão no nosso desenvolvimento econômico e no equacionamento de nossos problemas de segurança nacional, são menos conhecidos do grande público.

Provavelmente, para isso tem corrido a acentuada aversão dos militares por tudo quanto apresente aspecto de publicidade, uma vez que o amor ao "segredo" é, sem dúvida, uma característica da psicologia militar.

Entretanto, as unidades da Engenharia Militar, pelos trabalhos que têm realizado em proveito da coletividade, bem merecem o aprêço e a gratidão do povo brasileiro, cujo bem-estar e progresso têm sido os constantes objetivos desses empreendimentos, como nos propomos demonstrar, nesta síntese rápida e incompleta.

Como veremos a seguir, desde o alvorecer da era republicana, em nossa Pátria, nenhuma realização de vulto se tem concretizado, no setor da técnica de Engenharia, sem que dela não tenha participado a Engenharia Militar, em íntima e proveitosa cooperação com sua irmã civil, ambas orientadas, tão somente, no sentido de dotar o país de uma adequada rede de vias de comunicações e de organizações industriais à altura dos reclamos da segurança nacional.

Creemos não ser destituída de fundamento a idéia de que, ao lançar mão da Engenharia Militar, para a concretização de obras de interesse público, haja nosso Governo sido influenciado pelo exemplo de outros países, que já haviam lançado mão desses meios de ação governamental, notadamente a França e os Estados Unidos.

A França, na época da consolidação de seu império colonial, no norte da África e no sudeste da Ásia, que coincidiu com a expansão industrial da metrópole, em consequência da revolução industrial do século XIX e com a fase de recuperação nacional, após a guerra franco-prussiana de 1870, não podia destacar vultosos recursos de sua engenharia civil para trabalhos inadiáveis nos territórios de além-mar. Em tais circunstâncias, está claro que se impunha, como solução mais viável, o apelo à Engenharia Militar, que foi feito de maneira intensa e proveitosa.

Ainda recentemente, depois de deflagrada a guerra civil na Indochina, a "Revista de Engenharia Militar" francesa continuava a divulgar aspectos dos trabalhos do Serviço de Engenharia da Indochina, órgão militar, cujas atividades se processam através do enquadramento da mão-de-obra civil local.

Ainda em um de seus números do ano passado, a mesma publicação nos relatava as atividades de uma companhia de Engenharia de combate francesa, no setor das vias de transporte, na colônia africana de Madagascar.

Nos Estados Unidos, logo após a Guerra da Independência, era no-

tória a deficiência de técnicos abalizados, sobretudo, dado o vulto dos trabalhos inadiáveis a serem executados. Ali, os problemas de navegação e de combate às enchentes periódicas no vale do Mississipi orientaram o esforço da Engenharia Militar para o setor de Portos, Rios e Canais e até hoje, já decorrido mais de um século, o "Corps of Engineers" continua sendo o responsável máximo por todos os empreendimentos nesse setor. A proficiência de sua atuação é reconhecida por todos e ninguém ousa disputar-lhe a primazia nem a liderança, nesse importante ramo dos trabalhos públicos.

Com os precedentes acima, e em vista da indiscutível influência que esses dois países sempre exerceram no Brasil, era inevitável que nosso Governo também fosse levado a empregar a Engenharia Militar em trabalhos de interesse geral, quando o ritmo, sempre crescentemente acelerado de nosso desenvolvimento, começou a demonstrar a anadiabilidade de certas obras, para cuja realização os meios civis se mostravam insuficientes.

Já nos referimos, anteriormente, à Comissão de construção de linhas telegráficas, chefiada pelo Marechal Rondon. E, dada a importância da ligação das diversas províncias à sede do governo central, por meio do telégrafo, foi ainda nesse setor que foi chamado a atuar uma unidade de engenharia, o 2º Batalhão de Engenheiros, criado, por desmembramento de uma ala do 1º Batalhão de Engenheiros, através do decreto de 24 de abril de 1889. Estávamos, então, na época do império e não existia ainda a Arma de Engenharia. Entretanto, o 1º Batalhão de Engenheiros já havia mostrado nos campos de batalha do Paraguai o valor indiscutível da nova arma que surgia: seus feitos, tanto como elemento de trabalho (estrada do Chaco), como na qualidade de força combatente (defesa da ilha da Redenção) já o haviam recomendado ao reconhecimento da Pátria e do Governo Imperial, que conferiu à sua bandeira

a comenda do Cavaleiro da Imperial Ordem do Cruzeiro.

Logo após sua criação, o 2º Batalhão de Engenheiros teve suas suas missões ampliadas, pois os imperativos das segurança impunham a rápida expansão da rede ferroviária do Rio Grande do Sul, sobretudo nas regiões limítrofes com nossos vizinhos do Prata.

Data daí o concurso das unidades de Engenharia na solução dos nossos problemas de viação e, desde então, essa cooperação nunca mais foi interrompida. A operosidade desse 2º Batalhão de Engenheiros que, através de várias denominações, é hoje o 1º Batalhão Ferroviário, devemos a construção de muitos trechos de ferrovia, de inegável significação para a segurança nacional e para a circulação da produção do Estado do Rio Grande do Sul. Esses trechos são:

Jaguari-Santiago do Boqueirão-São Borja, que levou os trilhos brasileiros à nossa fronteira com a Argentina, nas barrancas do rio Uruguai, em frente à localidade argentina de São Tomé, onde também chegam os trilhos da rede ferroviária da nação vizinha. Cabe ressaltar, em relação a esse trecho ferroviário, que dada a sua articulação com o restante do sistema ferroviário gaúcho, é ele o principal escoadouro da produção agrícola no noroeste do Rio Grande do Sul, região produtora de cereais, inclusive trigo.

Os trechos Santa Maria-Cacequi-Uruguaiana e Cacequi-Santana do Livramento, duas artérias vitais do sistema ferroviário gaúcho, cuja significação econômica de há muito ultrapassou sua importância estratégica, embora essa seja iniludível, visto tratar-se de linhas férreas que vão terminar sobre nossa linha fronteira com a Argentina (Uruguaiana) e o Uruguai (Santana do Livramento).

O trecho ferroviário Dom Pedrito-Santana, de conclusão relativamente recente, completou a segunda penetrante da rede do Rio Grande do Sul, que vai de Pelotas a Quarai, passando por Bagé, Dom Pedrito e Santana.

Além desses trechos, cuja extensão global atinge a quase 1.000km, e que vieram dar ao Rio Grande do Sul uma das melhores redes ferroviárias do Brasil, ainda construiu o 1º Batalhão Ferroviário o trecho Pelotas-Cangussú, que se devia prolongar até Santa Maria, mas cuja conclusão foi suspensa em Cangussú, em virtude de imposições do Plano de Viação Nacional.

Atualmente, o 1º Batalhão Ferroviário está empenhado na conclusão de uma antiga missão, a conclusão do trecho ferroviário Santo Ângelo-São Luís-Cêrro Azul, mas está com a maioria de seus meios empenhada na terminação do T.P.S. (Tronco Principal Sul). Para se desempenhar dessa transcendente missão, sobre a qual voltaremos a falar adiante, o Batalhão executou um deslocamento de perto de 500 quilômetros, transferindo sua sede de Santiago do Boqueirão para Bento Gonçalves, o que veio demonstrar a extrema flexibilidade de que são dotadas as unidades desse tipo, o que amplia, grandemente o campo de seu emprêgo. A missão remanescente da construção do trecho São Luís-Cêrro Azul foi confiada a uma companhia destacada, o que é outra demonstração de flexibilidade, capacitando as unidades de construção ao desempenho simultâneo de missões múltiplas, mediante o recurso do emprêgo de sub-unidades destacadas.

Não obstante o grande acêrvo de trabalhos já executados, não só o 1º Batalhão Ferroviário vem emprestando sua valiosa cooperação à execução de obras de engenharia de interesse coletivo, embora seja ele o que, por sua antiguidade, possui o maior número de missões já concluídas. Foi, precisamente, o exemplo de sua eficiência que levou o Governo federal a multiplicar o número das unidades de construção e atribuir-lhes novas e importantes missões.

Em 1934, os dirigentes do Exército nacional se aperceberam de que a organização da Arma de Engenharia não condizia com as necessidades da instrução nem da administração. Os Batalhões de En-

genharia da época, compostos de subunidades heterogêneas (uma de sapadores, uma de transmissões e uma de pontoneiros) eram organizações pouco flexíveis, de administração complexa e provocam a dispersão do nosso diminuto material de transmissões e de pontes. Foi resolvido, então, reorganizar-se a Engenharia sob a forma de unidades homogêneas, de acordo com os setores de atividades da Arma. Assim, as companhias de sapadores de todos os Batalhões foram reunidas em apenas quatro delas, que, mediante a criação de novas subunidades da mesma espécie, passaram a constituir os 1º, 2º, 3º e 4º Batalhões Sapadores; as companhias de pontoneiros foram agrupadas em dois Batalhões dessa especialidade e as de transmissão deram lugar ao aparecimento de um Batalhão de Transmissões e de três companhias independentes de transmissões. O 1º Batalhão Ferroviário continuou com a organização tradicional e, além dessas, foi organizada, também, uma companhia-escola de sapadores.

Na vigência dessa organização, dois Batalhões de Sapadores foram, desde logo, empenhados na construção de rodovias: o 1º de Sapadores recebeu a missão de continuar a construir a rodovia, Pôrto União-Palmas-Dionísio Cerqueira, que já vinha sendo executada pelo antigo 5º BE, e o 4º a rodovia Aquidauna-Jardim-Bela Vista.

Teoricamente, esses Batalhões deviam continuar com seus encargos militares, simultaneamente, com os trabalhos de construção.

O regime de trabalho então adotado foi o de dar-se instrução militar durante três dias da semana, e construir estrada durante outros três. Os resultados não foram bons; os trabalhos de construção eram absorventes e exigiam continuidade, de modo que a instrução foi sendo, aos poucos, relegada a segundo plano, com graves inconvenientes para a formação das reservas da arma.

Decidiu o Governo, então, aceitar a situação de fato criada e, em vista

da importância de que se revestia, para o país, a construção de vias de transporte, resolveu transformar os batalhões de sapadores em batalhões rodoviário. Tais unidades se destinariam, precipuamente, aos trabalhos de construção e não incorporariam conscritos; recebiam, todos os anos, por transferência, um contingente de praças mobilizáveis, proveniente de outras unidades. Tais contingentes eram, em sua maior parte, compostos de praças formadas em unidades de outras armas, de modo que poucos eram os trabalhos de que se podiam encarregar, em uma unidade de Engenharia. Com o tempo, esses contingentes foram sendo destinados, quase exclusivamente, às missões de polícia militar, nas zonas de trabalho dos batalhões, embora alguns soldados mais inteligentes ou mais interessados, se hajam transformado em excelentes operadores de instrumentos, desenhistas, mestres de obras, etc.

Do ponto de vista técnico, porém, a organização se revelou extremamente eficiente: as Unidades se especializaram, rapidamente, adquiriram tirocinio e incorporaram ao seu patrimônio um valioso acervo de normas e de processos técnicos. As estradas construídas nessa época apresentavam boas condições técnicas e, em sua maioria, representaram valiosa contribuição ao desenvolvimento econômico dos Estados sulinos.

Foi nessas condições que o 1º Batalhão Rodoviário construiu a rodovia Curitiba-Capela da Ribeira, que permitiu a ligação rodoviária entre São Paulo e Curitiba, pela qual, logo depois, começaram a trafegar linhas regulares de ônibus interestaduais. O mesmo batalhão construiu ainda a ligação Curitiba-Joinville que, com o aproveitamento de trechos de rodovias estaduais, prolongou a ligação São Paulo-Curitiba até Florianópolis e, pouco depois, pelo litoral, até Pôrto Alegre. Concretizou-se, assim, pelo trabalho profícuo das unidades de construção do Exército, nossa primeira ligação rodoviária entre a Capital da República e o Sul do país.

Enquanto isso, os 2º e 3º Batalhões Rodoviários se empenhavam, intensamente, na construção de um adequado tronco rodoviário, que ligasse o planalto catarinense a Pôrto Alegre; o 2º Batalhão Rodoviário teve a seu cargo o trecho Lages-Passo do Socorro e o 3º foi engajado no trecho Vacaria-Passo do Socorro, enquanto os órgãos civis do Ministério da Viação atacavam o trecho Pôrto Alegre-Caxias do Sul-Vacaria. Essa ligação fazia parte da antiga rodovia Presidente Vargas, hoje denominada de BR-2.

Por volta de 1940, a ligação Lages-Pôrto Alegre foi aberta ao tráfego e nela se estabeleceram, sem demora, linhas comerciais de ônibus e caminhões de carga, criando situação de amplo desafio para a economia do planalto catarinense.

Concluídas essas missões novas obras foram atribuídas a essas duas unidades do Exército; o 2º Batalhão Rodoviário foi encarregado de melhorar e revestir a rodovia Rio do Sul-Lages, a fim de permitir uma eficiente ligação entre a capital catarinense e os municípios do planalto, enquanto o 3º recebeu o encargo da construção da transversal Vacaria-Lagoa Vermelha-Passo Fundo, que poria em ligação, pelo planalto, os eixos rodoviário e ferroviário.

Entretanto, dia a dia se fazia sentir, com maior intensidade, a premissa de uma eficiente ligação ferroviária entre o centro e o sul do país. A velha São Paulo-Rio Grande, de deficientes condições técnicas, grande desenvolvimento e pequena capacidade de tráfego, já não podia atender aos reclamos do desenvolvimento econômico da nação e constituía sério obstáculo ao equacionamento objetivo de nossos problemas de segurança nacional. Impunha-se, portanto, a duplicação do eixo existente, mediante a construção de um outro que apresentasse melhores condições técnicas e permitisse uma corrente de transporte mais volumosa.

A idéia, aliás, não era nova. Já em 1919, a Inspetoria Federal de Estradas de Ferro estudara um traçado que, galgando as alturas da

Serra do Espigão, poria em comunicação direta as estações ferroviárias de Mafra, em Santa Catarina e Caxias do Sul. Por motivos econômicos, políticos e administrativos, porém, a obra não fôra ainda iniciada e, entretantes, a técnica ferroviária evoluiria grandemente, de modo que o traçado projetado já não satisfazia as condições aconselhadas pela técnica mais adiantada.

Por outro lado, era o Estado-Maior do Exército que, com mais insistência, propugnava pela construção desse eixo, de vez que a zona a ser atravessada era, praticamente, deserta e desprovida de significação econômica, salvo no tocante a exploração dos pinheirais nativos.

Decidiu-se, portanto, que também essa estrada ficaria a cargo do Exército e, para sua realização, foi criado, em 29 de julho de 1938, o 2º Batalhão Ferroviário, sediado em Rio Negro, no Estado do Paraná, ao qual foi entregue, a título informativo, o antigo projeto de 1919. Este, porém, como se disse acima, já não satisfazia as novas condições técnicas impostas ao traçado, de modo que novo projeto teve que ser elaborado.

A essa altura, a evolução da doutrina militar voltava a aconselhar a organização da Engenharia em Batalhões de Engenharia e, por outro lado, os companheiros do recém-criado Quadro Técnico pleiteavam uma participação ativa nos trabalhos de construção a cargo do Exército. Por isso, em maio de 1941, foram extintos os 1º e 4º Batalhões Rodoviários, cujas missões e equipamento foram entregues a Comissão de Estradas de Rodagem. A Comissão que substituiu o 1º Batalhão Rodoviário foi confiada a construção da rodovia transversal do Paraná, enquanto a que sucedeu ao 4º Rodoviário herdou-lhe, também, a missão.

Entretanto, a cooperação do Exército era solicitada, insistentemente, na construção de outras vias de transporte, de modo que novas Comissões e unidades foram criadas. Apareceram, assim, a Comissão de Barretos, em São Paulo, e várias companhias rodoviárias independen-

tes, em Cuiabá, Cáceres e Pôrto Velho.

Não há dúvida, porém, de que a mais importante missão confiada ao Exército era a do 2º Batalhão Ferroviário, quer por sua significação militar e estratégica, quer pelo sentido econômico, social e político.

A unidade, logo após sua organização, enfrentou-a com desassombro e ânimo alevantado. As dificuldades, no entanto, eram enormes. Praticamente a partir da estaca zero começavam a alterar-se os pináculos da Serra do Espigão, contraforte da Serra Geral que obrigara a antiga São Paulo-Rio Grande a um desenvolvimento de 700km para contorná-lo. Grosso modo, tratava-se, do ponto de vista técnico, de galgar um desnível de 400m em uma distância de 20km, com rampas máximas de 1,5% e raios de curva mínimos de 320m. Para aumentar as dificuldades, as encostas da serra apresentavam-se sob a forma de vales estreitos e profundos, cobertos de densa mata virgem e onde, não raro, apareciam precipícios abruptos. Por outro lado, não se dispunha de nenhuma carta topográfica da região, salvo as plantas do projeto de 1919, que constituíam indicação muito precária.

O Comando do Batalhão organizou, então, uma turma de estudos, sob a chefia de um capitão, experientado veterano da construção da estrada da Capela da Ribeira, e confiou-lhe a missão de descobrir um trajeto para a nova linha a ser projetada, dentro de condições técnicas atualizadas. Essa turma era integrada por sete tenentes e a decisão do capitão responsável pelo trabalho foi dividir a turma em sete subturmas, designar a cada uma um setor da serra e pô-las a trabalhar, no campo. Começou, então, a epopéia da Serra do Espigão, que durou perto de três anos. Foi estabelecido o rodízio dos oficiais, cada seis meses, de modo que, praticamente, todos os oficiais em serviço no Batalhão tiveram que enfrentar a Serra do Espigão. Enquanto isso, o restante do Batalhão

iniciava a construção dos 84km, que se desenvolviam no vale dos rios Negro e Canoinhas, antes de ser iniciada, propriamente, a subida da serra. Ao completar o Batalhão os seus três primeiros três anos de existência, já os primeiros 34km da estrada estavam concluídos, pondo o município catarinense de Itaiópolis em contacto com o resto do Brasil e a terraplenagem estava atacada até o km 90. Enquanto isso, fôra vencida a grande batalha do projeto da subida da serra, nas melhores condições técnicas possíveis. Mas, logo adiante, novo obstáculo ia surgir, sob a forma de novo espigão da Serra Geral, a Serra do Felipe, de aspecto tão desolador quanto a própria Serra do Espigão. Também aí encontraram os tenentes do Batalhão amplo campo para a prática do alpinismo, que a tanto eram obrigados para bem cumprirem a missão recebida, mas, mercê do entusiasmo da juventude, da emulação dos companheiros e do constante incentivo do comando da unidade, também êsse óbice foi superado. Em princípios de 1942, os altos dirigentes do Exército, tendo em vista a magnitude da obra, as dificuldades a vencer e a necessidade da coordenação dos esforços, criaram um órgão de direção, a Comissão Construtora de Estradas de Ferro do Sul do País, à qual ficaram subordinados os 2º e 1º Batalhões Ferroviários, êste agora também empenhado na construção da ferrovia Rio Negro-Bento Gonçalves, já que para esta última cidade fôra mudado o ponto terminal da estrada.

Em 1950, com o fito de apressar a conclusão dos trabalhos, os 2º e 3º Batalhões Rodoviários foram empenhados, igualmente, na construção da estrada, cabendo-lhes, porém, tão somente a parte de infraestrutura. Também a partir dessa época, com o estabelecimento do Plano SALTE, verbas mais substanciais passaram a ser atribuídas às unidades.

Também nessa época, outras importantes decisões governamentais foram tomadas em relação a êsse

tronco ferroviário. Entre elas estão as seguintes :

1º) O Tronco deveria ser constituído em bitola de 1,60, com capacidade para 24 trens de 1.000 toneladas em cada sentido, por dia ;

2º) A estrada não se limitaria mais a uma ligação entre estradas já existentes mas constituiria um eixo principal, em bitola única, entre a estação de Itanguá, na linha da E.F. Sorocabana e Pôrto Alegre ;

3º) Os trechos não atribuídos ao Exército seriam construídos pelo D.N.E.F., R.V.P.S.C. e V.R.R.G.S.

Em consequência dessas determinações, os trechos dos Batalhões tiveram seus limites reajustados, da maneira seguinte, de norte para sul :

2º Batalhão Ferroviário — Mafrá-Rio Ponte Alta do Norte ;

2º Batalhão Rodoviário — Rio Ponte Alta do Norte-Rio Pelotas ;

3º Batalhão Rodoviário — Rio Pelotas-Arroio Saltinho ;

1º Batalhão Ferroviário — Arroio Saltinho-Barra do Jacaré.

Ao terminar esta ligeira síntese sôbre as atividades das unidades rodo-ferroviárias, como instrumentos de ação governamental, queremos dizer algumas palavras sôbre fatos recentes, naturalmente já do conhecimento dos leitores da "A Defesa Nacional".

O Governô Federal, em abril do ano corrente, criou o 1º Grupamento de Engenharia, integrado pelos 1º Batalhão Rodoviário (que reaparece depois de extinto em 1941) e os 3º e 4º Batalhões Ferroviários, para executar missões rodo-ferroviárias e contra as sêcas, no Nordeste. Essa decisão governamental certamente terá sido influenciada pela maneira brilhante como se hão desempenhado as demais unidades dêsse tipo, nas missões an-

teriormente afetas a elas. O Grupamento está ainda em fase de instalação, mas não será temeridade prever-lhe uma trajetória, pelo menos, tão brilhante como a das unidades co-irmãs mais antigas.

Por outro lado, o Poder Executivo vem de submeter à consideração do Congresso Nacional dois projetos de lei concernentes ao assunto que estamos examinando.

O primeiro dêles cogita da entrega ao Exército da totalidade da construção do Tronco Principal Sul e, para tanto, prevê-se a criação de mais três Batalhões, que seriam encarregados dos trechos atualmente sob a responsabilidade do D.N.E.R., da R.V.P.S.C. e da V.F.R.G.S. e dispõe sôbre a organização de um órgão de coordenação e contrôle, chefiado por um General de Brigada, capaz de assegurar a convergência dos esforços e o proveitoso emprêgo dos meios das sete unidades. O mesmo projeto especifica, outrossim, que o T.P.S. deverá ser concluído no prazo de seis anos e assegura os recursos financeiros necessários para isso.

O outro projeto prevê a ampliação do concurso das unidades de construção nas obras contra as sêcas, dispondo sôbre a organização de, pelo menos, uma dessas unidades em cada Estado da região Nordeste.

É de se esperar que os nossos legisladores se coloquem à altura da larga visão do Executivo e não neguem rápida aprovação a êsses dois projetos que visam utilizar, na solução de problemas urgentes e transcendententes, um instrumento de ação que se tem revelado capaz, eficiente e produtivo. São êsses, pelo menos, os votos de quantos pesquisam soluções para as nossas questões magnas, acima das mesquinhas questões pessoais, dos interesses de grupos e das suscetibilidades doentias.

INDÚSTRIA NACIONAL DE COLAS E ADESIVOS LTDA.

I. N. C. A. L.

Fabricantes de colas especializadas

Fábrica : Rua Júlio Ribeiro, 328 — Bonsucesso — Rio de Janeiro