



faz milionários

1 MILHÃO
de
CRUZEIROS

ainda premios de 800 e 500 mil

todas as 3.^{as} feiras

LOTERIA DO ESTADO

VAI A LEILÃO... cont.

meçaria com a recapitulação dos dias que antecederam a assinatura do decreto executivo n.º 697, que declara de utilidade pública os veículos auto-motores de propriedade de empresas particulares de transporte coletivo.

A falta de cambiais agravada pela especulação em torno de peças e acessórios, enfim, o aumento quase diário do material rodante, bem como a falta de um critério mais racional e portanto mais justo, para a fixação das tarifas, levaram algumas empresas, segundo queixas dos respectivos proprietários, a uma situação insustentável. As obrigações contraídas com o município continuavam em pé, e todavia faltavam-lhes os meios específicos de cumpri-las. Os aumentos de tarifas foram negados, mesmo porque só poderiam exaltar o descontentamento popular, já que não poderiam ser tão substanciais a ponto de serem capazes de financiar o total reaparelhamento das frotas das empresas concessionárias.

Depois de marchas e contra-marchas, que foram, pelos noticiários da imprensa acompanhadas, por todos os porto-alegrenses, maiores interessados no caso que eram, o prefeito de então, hoje governador, Ildo Meneghetti, com uma canetada decretou a encampação da maioria das empresas concessionárias do transporte auto-motor do município.

Naquele dia, 23 de setembro de 1953, o porto-alegrense que é obrigado a quatro viagens diárias, arriscando o mesmo número de vezes a sua vida nas acrobacias de pingente, por pouco não pediu a canonização do prefeito, tanto era o seu exultamento. Ainda mais, porque o ato municipal prenunciava-se como o primeiro passo para uma solução definitiva e satisfatória do problema dos transportes coletivos. Um plano de apólices populares foi inventado e patrocinado pela Prefeitura para dar cobertura primeiro a expropriação de todas as empresas concessionárias e segundo, ao reaparelhamento da frota de ônibus e bondes.

VIDA DE UMA ILUSÃO

A ilusão do porto-alegrense passageiro morreu no ovo. O lançamento de apólices populares no valor de 500 cruzeiros, totalizando 100 milhões de cruzeiros, se não interessou aos capitalistas, tanto menos ao povo. Com o que a encampação dos transportes coletivos não foi adiante, não chegando a atingir as demais empresas ainda em mãos de particulares.

E no caso específico dos veículos auto-motores, a situação foi mais patética ainda. Em primeiro lugar o Município esqueceu-se de arrematar um quadro de funcionários que pusesse em condições de trafegar a frota dos 234 ônibus expropriados. E em segundo lugar foi duma boa fé tocante ao avaliar os veículos num dia a preço X para recebê-los 30 a mais dias depois, ao mesmo preço. É por isso chega-se a dar crédito a informação que dizem terem alguns dos veículos entrado nos galpões de encampação, a força de reboque. Enquanto que outros, apareceram com a numeração dos motores ilegível presumivelmente para encobrir a fraude que consistiu em substituir um motor em perfeitas condições de funcionamento por outro, de piores ou nenhuma.

De qualquer forma, tão logo os antigos proprietários lavavam as mãos sujas de graxa, três garagens da Prefeitura se transformavam em cemitérios de ônibus. Dos 234 municipalizados apenas 60 continuam em circulação precária, dos quais apenas 45 estão em efetivo serviço diário, segundo teve a gentileza de nos esclarecer o Dr. Henrique Henkin, diretor da Inspeção dos Serviços Públicos Concedidos. O restante, isto é, a quase totalidade (234 — 45 = 189) foi se desvalorizando pela ação do tempo, ajudado pela desorganização administrativa, a tal ponto que o município não teve outra alternativa senão a de tentar leiloar 53 dos ônibus da retomada.

Por que só 53? fomos perguntar ao Dr. Henrique Henkin. Porque os outros ou ainda não foram pagos pela Prefeitura, ou então não têm sua situação ainda

(Continua na Página 32)