

## A SEMANA – 118

John Gledson

Esta crônica não será das mais profundas, mas não deixa de ser divertida, e bem típica do autor, primeiro pelo gosto por metáforas extensas, complicadas e com uma ponta de ironia – aqui, os burros, parlamento de uma monarquia constitucional como a imperial brasileira, sob o controle absoluto do presidente do conselho. Também são muito do gosto de Machado os pecados e casos de consciência sem grande transcendência, mas que não deixam de exemplificar a hipocrisia e o cálculo. O modelo talvez seja, novamente, a sátira de Pascal ao casuísmo nas *Lettres provinciales*. No fim, temos mais uma lembrança do Encilhamento, e das debêntures de José Rodrigues. Novamente, critica-se com ironia a indiferença dos acionistas, que só querem receber seus dividendos.

Esta crônica consta da antologia de Mário de Alencar, p. 151-154.



## A SEMANA

2 de setembro de 1894

[Edição, apresentação e notas por John Gledson]

Acabo de ler que os condutores de bondes tiram anualmente para si, das passagens que recebem, mais de mil contos de réis.<sup>1</sup> Só a companhia do Jardim Botânico perdeu por essa via, no ano passado, trezentos e sessenta contos. Escrevo por extenso todas as quantias, não só por evitar enganos de impressão, fáceis de dar com algarismos, mas ainda para não assustar logo à primeira vista, se os números saírem certos. Pode acontecer também, que tais números, sendo grandes, gerem incredulidade, e nada mais duro que escrever para incrédulos.

Parece que as companhias têm experimentado vários meios de fiscalizar a cobrança, sem claro efeito. Atribui-se ao finado Miller,<sup>2</sup> gerente que foi da companhia do Jardim Botânico, um dito mais gracioso que verdadeiro, assaz expressivo do ceticismo que distinguia aquele amável alemão. Dizia ele (se é verdade) que, pondo fiscais aos condutores, comiam condutores e fiscais, e assim era melhor que só comessem condutores. Há nisso parcialidade. Ou o espiritismo é nada, ou Miller foi condutor de bonde em alguma existência anterior, e daí essa proteção exclusiva a uma classe. Não haveria bondes, mas havia homens. Miller terá sido condutor de homens, os quais, juntos em nação, formam um vasto bonde, ora atolado e parado, como a China, ora tirado por eletricidade, como o Japão.<sup>3</sup>

Mas eu não creio que Miller tenha dito semelhante coisa; há de ser invenção do cocheiro. Ninguém acusa o cocheiro de conivência na subtração dos mil e tantos contos, sendo aliás certo que, no organismo político e parlamentar do bonde, ele é o presidente do conselho, o chefe do gabinete. O condutor é o rei constitucional, que reina e não governa, os passageiros são os contribuintes. Que o condutor não governa, vê-se a todo instante pela desatenção do cocheiro à campainha, que o manda parar. “Advirta Vossa Majestade, diz o cocheiro com o gesto, que a responsabilidade do governo é minha, e eu

---

<sup>1</sup> Não achei esta notícia.

<sup>2</sup> Sem dúvida se refere a Simeão Miller, gerente da Companhia do Jardim Botânico entre 1875 e 1889.

<sup>3</sup> É mais um comentário à Primeira Guerra Sino-Japonesa, que revelou ao mundo o atraso do império chinês, e a eficiência e pujança do Japão. Ver também as crônicas de 29 de julho, 23 de setembro, e, sobretudo, de 28 de outubro de 1894.

só obedeço à vontade do parlamento, cujas rédeas levo aqui seguras.” Segundo toque de campanha recomenda ao chefe do gabinete que, nesse caso, peça às câmaras um voto de aprovação. “Perfeitamente”, responde o cocheiro, e requer o voto com duas fortes lambadas. O parlamento, cioso das suas prerrogativas, empaca; é justamente a ocasião que o passageiro ágil e sagaz aproveita para descer e entrar em casa.

Não é preciso demonstrar que as sociedades anônimas, como as políticas, são outros tantos bondes, e se Miller não foi condutor de alguma destas, é que o foi de alguma daquelas. Mas deixemos suposições gratuitas. Ninguém jura ter ouvido ao próprio Miller as palavras que a lenda lhe atribui. Que ficam elas valendo?<sup>4</sup> Valem o que valem outras tantas palavras históricas. Não percamos tempo com ficções.

Vamos antes a duas espécies de subtração, que devem ser contadas na soma total, – uma contra as companhias, outra contra os passageiros. A primeira é rara, mas<sup>5</sup> existe, como as anomalias do organismo. Tem-se visto algum passageiro tirar modestamente do bolso o níquel da passagem, – ou não tirá-lo, (há duas escolas) – e ir olhando cheio de melancolia para as casas que lhe ficam à direita ou à esquerda, segundo a ponta do banco em que está. Os olhos derramam ideias tristes. Se o condutor, distraído ou atrapalhado na cobrança, não convida o passageiro a ideias chistosas, dá-se este por pago, e o níquel torna surdamente para a algibeira de onde saiu, ou, se não saiu, lá fica.

A segunda espécie de subtração é também rara, e ainda mais prejudicial ao passageiro que à companhia. Consiste em pedir o condutor ao passageiro que espere o troco da nota que este lhe deu. Às vezes nem é preciso pedir, faz um gesto ou não faz nada: subentende-se que toda nota tem troco. O passageiro prossegue na leitura ou na conversação interrompida, se não vai simplesmente pensando na instabilidade das coisas desta vida. Acontece que chega a casa ou à esquina da rua em que mora, e manda parar o bonde. Igualmente sensível ao aspecto melancólico das habitações humanas, o condutor toca maquinalmente a campainha, e o homem desce, louvando ainda uma vez esta condução tão barata, que lhe permite ir por um tostão do largo de S. Francisco ao campo de S. Cristóvão.

Este segundo caso é de consciência. Com efeito, se o condutor não deu troco ao passageiro, há de entregar a nota à companhia? Não; seria fazer com que ela cobrasse dez vezes a mesma passagem. Há de trocar a nota para entregar só a passagem e ficar com o resto? Seria legitimar uma divisão criminosa. Há de anunciar a nota? Seria publicar a sua própria distração, e demais arriscar o emprego, coisa que um pai de família não deve fazer. A única solução é guardar tudo.

Mas, ainda sem estes dois elementos, parece que a perda anual é grande, e algum remédio é necessário. A ideia de interessar os próprios passageiros, ligados por um laço de caridade, pode ser fecunda, e, em todo caso, é elevada. O único receio que tenho, é

---

<sup>4</sup> Aqui, caiu o “l” no fim da linha, ficando “vaendo”.

<sup>5</sup> Aqui, na *Gazeta*, há um “o” sobrando – “o mas existe”. Mário de Alencar e Aurélio omitem.

da pouca persistência nossa, por preguiça de ânimo ou outra coisa. O interesse é mais constante. José Rodrigues, a quem consultei sobre esta matéria, disse-me que isto de perder são os ônus do ofício; também a companhia de que ele tinha *debêntures*,<sup>6</sup> perdeu-os todos. Mas lembrou-me um meio engenhoso e útil: incumbir os acionistas de vigiarem por seus próprios olhos a cobrança das passagens. Interessados em recolher todo o dinheiro, serão mais severos que ninguém, mais pontuais, não ficará vintém nem conto de réis fora da caixa.



---

<sup>6</sup> Aurélio não põe esta palavra em itálico.