

# “PINGENTES” E SURFISTAS: A LIGHT, A IMPRENSA DE 1937 E A IMPRENSA ATUAL

Eduardo Vanin  
Júlio César Augusto Ártico

## **Resumo:**

Ao pesquisarmos o acervo de recortes de jornais encontrado na FPHES, ficamos surpresos com a grande quantidade de matérias sensacionalistas que encontramos acerca de temas como colisões entre veículos e atropelamentos. O noticiário atual também está repleto de matérias como essas, embora os tipos de desastres noticiados com mais frequência tenham mudado bastante. Decidimos comparar o noticiário sensacionalista de 1937 com o atual e verificar se é possível encontrar semelhanças e diferenças entre as reportagens dos dois períodos, buscando utilizar essas comparações para fazer deduções a respeito da história da imprensa paulista ao longo desses setenta anos e também sobre a evolução da história da cidade de São Paulo.

**Palavras-chave:** imprensa, São Paulo, transporte público

Trabalhamos com uma parte da documentação presente na FPHES referente ao ano de 1937, composta por notícias publicadas na imprensa, ao longo daquele ano, com alguma ligação com a empresa de eletricidade, que naquele tempo era a Light. O acervo inclui matérias dos principais jornais da cidade naquele período: a Folha da Manhã, O Estado de São Paulo, Correio Paulistano, Gazeta de São Paulo, Diário de São Paulo e até mesmo um jornal publicado em língua italiana, destinado à grande população imigrante da cidade, ou mesmo alguns de caráter abertamente político, como o integralista “Acção”, que deixou de circular em 1938. A maior parte dessas notícias tem como tema o sistema de transporte público, principalmente a parte dele que era de responsabilidade da empresa, isto é, a rede de bondes elétricos. Ocorre que a quase totalidade dessas notícias consiste em relatos de acidentes de trânsito, principalmente colisões entre veículos e atropelamentos. Também são frequentes as notícias sobre outros desastres, como incêndios e vítimas de choques elétricos. Em geral, essas matérias são escritas de forma extremamente sensacionalista.

Transcrevendo em números o que foi dito anteriormente: numa amostra aleatoriamente escolhida, simplesmente por ter sido a primeira que nos foi fornecida, foram encontradas 312 notas de imprensa referentes ao ano de 1937. Dentre estas, 203 versavam sobre atropelamentos, colisões de veículos e outros desastres, ou seja, mais ou menos dois terços do total de notícias. A quantidade de matérias a esse respeito e a insistência por parte da imprensa em repeti-las foram fatores que sugeriram o tema da nossa pesquisa: compreender o motivo da fascinação que esse tipo de matéria exercia e as razões que levavam a imprensa da época a lhes conferir tamanha importância. Outro fator que levou à escolha desse tema foi, evidentemente, o quanto isso está presente ainda nos dias de hoje. Para fazer uma comparação, utilizamos o caderno “Cotidiano” do jornal com maior circulação da cidade, a Folha de São Paulo, do dia 28 de junho, que também foi escolhido aleatoriamente, por ter sido o dia em que a idéia nos ocorreu. Das 28 matérias apresentadas ali, 14 eram sobre acidentes e desastres: exatamente 50%, uma proporção parecida com a da documentação de 1937. O mais incrível é que pudemos observar semelhanças claras entre a maneira de escrever matérias sobre desastres, quando comparamos as de 2007 com as de 70 anos atrás. É claro que também há diferenças. Outra parte do nosso trabalho consistiu em comparar o modo como são escritas essas notícias hoje e como eram escritas naquele período e procurar entender o porquê das semelhanças e diferenças encontradas, além dos motivos para a insistência da imprensa em destacar esse tema, que ocupa parte considerável do noticiário. Creio que é uma preocupação extremamente presente nos dias de hoje, o que reforça a idéia de que uma das principais funções do conhecimento histórico é a de propiciar ferramentas para uma melhor compreensão do mundo em que vivemos.

Esclarecemos que não desejamos, de forma alguma, discutir aqui se notícias sobre acidentes são moralmente condenáveis ou não. Não queremos fazer esse tipo de juízo de valor neste momento. Nosso objetivo, como já foi dito, é comparar as matérias dos dois períodos e verificar se isso permite uma compreensão melhor do mundo de 1937 e, talvez, também do mundo de hoje.

Ao longo deste trabalho, os documentos do arquivo da FPHES que pesquisamos são utilizados em vários momentos como uma amostra aleatória, que permitiria ter uma visão mais ou menos completa sobre o noticiário da época acerca da cidade de São Paulo. Alguém poderia argumentar, entretanto, que ao tratarmos a documentação dessa forma incorremos em erro, já que o acervo limita-se às matérias e notas que tenham alguma relação com a empresa de energia, o que poderia explicar certos desequilíbrios na amostragem, como a enorme quantidade de manchetes a respeito de acidentes.

No entanto, ocorre que o tema “energia” é extremamente amplo e pode ser usado para falar sobre praticamente qualquer assunto. Pode ser relacionado com aspectos econômicos: a flutuação das tarifas de energia e o impacto que causam na inflação, o impacto econômico causado por um blecaute; pode ser relacionado à ciência: à busca por novas formas mais eficientes de geração de energia; para falar sobre meio ambiente e ecologia: o grau de poluição gerado por determinados tipos de fontes energéticas, como a queima do carvão, ou o impacto ambiental que pode ser causado mesmo por fontes mais limpas, como no caso das usinas hidrelétricas que requerem a inundação de grandes áreas; sobre questões de política internacional, como a polêmica que tem se visto ultimamente acerca de países que pretendem desenvolver a utilização de energia nuclear e a possibilidade de que isso possa levar também à utilização militar cada vez maior dessa tecnologia, com fortes impactos geopolíticos; acerca de questões de política interna, como discutir quanto o governo precisa investir em geração de energia para prover as necessidades futuras do país; pode se concentrar em questões sociais, como a constatação de que o consumo de eletricidade está diretamente vinculado à renda das famílias, ao mesmo tempo em que é um indicador de qualidade de vida. Observo que muitos dos exemplos citados podem ser encaixados em mais de um campo, sem contar outras inúmeras possibilidades; não nos preocuparemos com isso porque este trabalho não tem o objetivo de listar todas as maneiras como o tema “energia” pode ser discutido.

O que queremos aqui é deixar bem claro que a opção por parte da imprensa de 1937 no sentido de privilegiar notícias sobre desastres em detrimento de todas as outras possibilidades não passa de uma escolha, como queremos frisar, e não tem nada a ver com fato de o acervo da FPHES tratar de energia, já que esse assunto poderia ser utilizado para discutir absolutamente qualquer coisa, conforme procuramos demonstrar no parágrafo anterior. O que pretendemos é justamente compreender o motivo da opção por se concentrar no tema dos desastres em particular.

Uma última nota: o acervo da FPHES guarda matérias de jornais com alguma relação com a empresa de energia elétrica da cidade de São Paulo. Por esse motivo, quando compararmos esses documentos com a imprensa atual, utilizaremos os cadernos dos grandes jornais atuais referentes também à cidade de São Paulo, como o “Cotidiano” no caso da Folha de São Paulo ou “Metrópole” no Estado de São Paulo. Os jornais de hoje tem um número de páginas maior que os da primeira metade do século e queremos comparar o noticiário sobre a cidade, não o nacional ou internacional, o que faria pouco sentido para esta pesquisa.

Para começarmos a discutir a aparente obsessão da imprensa paulista de 1937 com relação a notícias sobre desastres e comparar as notícias de então com as de hoje, é preciso primeiro estabelecer algumas premissas. As matérias encontradas no arquivo são de jornais privados que, antes de tudo, são empresas comerciais que visam o lucro. Para maximizar seus ganhos, precisam aumentar ao máximo possível a demanda por seu produto, o jornal, cobrindo temas que chamem a atenção da população e sirvam como motivo para que ela queira consumir esse produto, aumentando a circulação do jornal e, ao mesmo tempo, o retorno econômico da empresa.

Atribuir exclusivamente à imprensa isso que chamamos de “obsessão” por acidentes não seria totalmente correto. De fato, o que havia era uma forte demanda por parte do público leitor por esse tipo de notícias, como parece comprovar o fato de que absolutamente todos os jornais da época optavam por publicá-las, o que demonstra que essa estratégia para aumentar as vendas de fato surtia efeito, pois não faria sentido pensar que todos fariam a mesma coisa se isso não lhes desse algum retorno. Além disso, como foi dito na introdução, os desastres continuam sendo os principais temas dos jornais de hoje, setenta anos depois da publicação de tudo o que pesquisamos no arquivo. O fato é que matérias desse tipo realmente funcionam para vender mais jornais e cumprem essa tarefa muito bem, como percebemos através da longa duração da repetição dessa estratégia.

Já dissemos anteriormente que não pretendemos aqui fazer juízo moral disso, mas queremos comparar as matérias dos dois períodos e ver se é possível deduzir alguma coisa a respeito de cada época a partir das diferenças encontradas. Entre essas diferenças, uma que chama a atenção logo de início é que, embora a busca por notícias sobre o que designamos genericamente de desastres ou acidentes continue a existir mais ou menos na mesma proporção, isto é, ocupando a maior parte do noticiário, o tipo específico de desastre encontrado mais frequentemente nos jornais mudou muito. Em 1937, a maioria das notas é sobre atropelamentos e colisões entre veículos, que também são cobertos hoje em dia, mas em menor quantidade. As notícias mais comuns em 2007 são a respeito de crimes, principalmente assassinatos cometidos com armas de fogo.

É preciso chamar a atenção para uma possibilidade de erro na interpretação dos documentos que pesquisamos. O número de matérias sobre acidentes de trânsito em 1937 é maior do que o encontrado nos jornais de hoje. Alguém poderia concluir, a partir daí, que isso significa que o número de acidentes era maior naquela época. No entanto, é preciso observar que o número de notícias não reflete necessariamente a quantidade de eventos em si, mas, sim, a importância que lhes é conferida. Em outras palavras, o número de acidentes poderia ser menor naquela época, mas pelo fato de que eles

chamavam mais a atenção naquele período, por razões que tentaremos entender, isso resultava numa quantidade maior de atenção por parte da imprensa em relação a esse tipo de acontecimento. A percepção pública a respeito do assunto não reflete necessariamente uma situação de trânsito mais perigosa naquela época. Atribuir isso a um número maior de acidentes no período anterior seria uma conclusão incorreta, pois a quantidade de matérias não reflete a quantidade de eventos, mas sim a percepção a seu respeito. Na realidade, observando-se que o número de veículos hoje é muito maior, assim como a população da cidade, e também que a velocidade dos automóveis cresceu bastante, devemos concluir que a quantidade de acidentes hoje deve ser bem superior a de 1937. Como explicar, então, que o número de matérias sobre o tema tenha diminuído? A razão, obviamente, é que o interesse pelo assunto se reduziu. Resta esclarecer por que desastres de trânsito geravam tamanha fascinação naquela época e hoje são vistos como acontecimentos quase banais.

Os primeiros bondes elétricos foram introduzidos em São Paulo na virada do século XIX para o XX, mais ou menos ao mesmo tempo em que os automóveis chegavam ao Brasil. É claro que a instalação de uma rede de bondes suficientemente grande para atender à crescente demanda por meios de transporte públicos foi um processo mais lento, que aconteceu gradativamente nos anos que se seguiram, ao mesmo tempo em que o número de carros aumentava. Em 1937, os bondes representavam o principal modo que as pessoas encontravam para se moverem através da gigantesca metrópole em formação, embora a importância dos ônibus já começasse a ser significativa, conforme atestam os documentos pesquisados no arquivo.

A geração adulta daquele ano não nasceu em contato com veículos, embora já tivesse tido algum tempo para habituar-se a eles. Quando os comparamos aos paulistanos de 2007, entretanto, que já nasceram cercados por um mar de carros, talvez seja possível compreender parte do temor que os acidentes de trânsito despertavam naquele período. É possível imaginar que o crescimento rápido dessa novidade alterou significativamente a paisagem de São Paulo e também a maneira como as pessoas deviam se comportar ao andar pela cidade, o que poderia incutir certo sentimento de medo nessas pessoas. A insistência em destacar o perigo que essas novidades poderiam representar em determinadas situações poderia ter um objetivo didático: ao associar os veículos ao perigo, as pessoas estariam se acostumando a lidar com o novo cenário criado por sua introdução no meio urbano. Hoje em dia, todos praticamente já nascem sabendo que carros podem ser perigosos e isso não é mais necessário.

Devido ao enorme aumento no número de veículos e pessoas na cidade ao longo desses 70 anos, concluímos anteriormente que a quantidade de acidentes deve

provavelmente ter aumentado também. Isso leva a uma outra hipótese de explicação: o fato de que esses eventos se tornaram muito mais comuns retirou todo o impacto sensacionalista que essas matérias tinham anteriormente, pois já é mesmo esperado que acidentes de trânsito ocorram diariamente. De fato, quando examinamos as matérias sobre desastres publicadas hoje em dia, verificamos que as principais delas são geralmente acerca de eventos raros e não sobre aqueles considerados corriqueiros: grandes desastres naturais, como furacões e maremotos, desastres aéreos ou atentados terroristas, que encontram repercussão cada vez maior na mídia.

O número enorme de matérias sobre tiroteios e mortes em decorrência deles, encontrado nos jornais atuais, leva muitas pessoas a terem a percepção de que esses eventos são muito comuns, assim como a quantidade esmagadora de matérias sobre atropelamentos devia passar essa mesma impressão na primeira metade do século XX. Mas a verdade é que a chance de se ver envolvido num acontecimento desses é estatisticamente pequena, embora seja mais elevada no Brasil em comparação com outros países do mundo. Isso é especialmente verdadeiro quando consideramos que o público consumidor de jornais geralmente possui renda acima da média, já que pode gastar com um produto de consumo opcional, e em geral vive em regiões da cidade com índices menores de violência. Novamente, isso leva ao debate em que insistimos ao longo deste trabalho a respeito da diferença entre o número real de eventos e a percepção pública sobre sua frequência.

Isso também pode ser verificado através de um aparente paradoxo: ao mesmo tempo em que o interesse pelos acidentes comuns de trânsito parece diminuir ao longo do tempo, conforme eles se tornam mais comuns, ocorre o inverso no caso dos esportes a motor, onde o aperfeiçoamento na tecnologia de construção dos carros e outros fatores fizeram com que acidentes graves se tornassem cada vez mais raros. O último acidente fatal na Fórmula 1 incrementou significativamente a audiência televisiva do esporte. Neste ano, durante o grande prêmio do Canadá, aconteceu o primeiro acidente grave em muito tempo, noticiado com grande destaque por todos os telejornais e jornais impressos. Uma pesquisa realizada em 28 de junho de 2007 num dos dez sítios mais acessados da rede mundial de computadores, especializado em arquivos de vídeo, retornou o arquivo com a cena do acidente 42 vezes. O que havia sido visualizado mais vezes já tinha sido aberto por mais de 100.000 pessoas. Como se vê, a curiosidade sobre o assunto é enorme e parece aumentar na medida em que esse tipo de evento se torna mais raro.

Também debatemos as matérias que continham críticas ao sistema de transportes públicos. Uma das matérias mais interessantes que pesquisamos foi um editorial da Folha da Manhã do dia 10 de janeiro de 1937. Uma das coisas que chamam a atenção

nesse editorial é o fato de que algumas das críticas apresentadas nele são muito semelhantes às de hoje em dia. Reclama-se com veemência da diversos problemas, entre eles o da superlotação dos bondes. Não podemos deixar de observar aqui que esse problema não foi solucionado até hoje, se é que não piorou ainda mais. Outra semelhança entre as críticas encontradas nos jornais do século passado e os de hoje é a escolha do humor como caminho para expressar o desagrado com essa situação: o editorial de 37 opta por certa dose de “humor negro”, cometendo uma série de exageros caricatos que certamente são propositais. Reproduzo aqui um trecho do editorial:

A Light, a Prefeitura e até a Polícia precisam agir contra motoneiros e condutores malcriados e violentos, que maltratam os passageiros por simples brutalidade, como se estivessem lidando com um povo de escravos. (...) A Polícia, colocando nos bondes investigadores secretos, que controlem a ação de motoneiros, protegendo os passageiros contra as suas agressões, que são freqüentes e precisam ser evitadas ou punidas. Há motoneiros que não têm a mínima consideração sequer com as senhoras e com as crianças, dando a partida vertiginosamente mal elas alcançam o bonde. Outros se irritam e deblateram porque dois ou três passageiros dão ao mesmo tempo o sinal de parada. Nos “camarões”, a partida é feita de tal maneira, que os infelizes passageiros, além de viajarem como sardinhas em latas, ainda são atirados uns contra os outros. Quanto aos condutores, temos visto entre eles os que, em vez de reclamar à Light ou à Casa da Moeda contra a falta de troco, se exasperam contra os passageiros que lhes dão para trocar uma cédula de mil réis. E por qualquer coisa lá vem palavrões, ameaças de pancadas com a alavanca e outros desaforos que em breve obrigarão os paulistanos a andar armados quando tiverem que entrar num bonde. Ainda há dias, o motoneiro 461, da linha “Augusta”, num gesto de impaciência colérica, fechou a porta do “camarão” nas pernas de uma menina, que por felicidade ficou apenas contundida. Podia ter saído com as pernas quebradas. Podia ter sido lançada ao chão. Podia ter sido morta pelas rodas do bonde. É este um caso que citamos para exemplo porque a ele assistimos. São inúmeras, porém, as queixas que recebemos, havendo um verdadeiro clamor em São Paulo.

Acreditamos que os exageros acima são cometidos de propósito e têm até uma finalidade humorística. Hoje a situação precária nos ônibus da capital é alvo freqüente em programas humorísticos e motivo de piadas.

Debatemos também se as notas sobre acidentes podem ser consideradas ou não como críticas dirigidas à Light. Há nelas uma associação constante entre a tecnologia e, principalmente, a eletricidade com o perigo, em matérias sobre acidentes com bondes elétricos, choques elétricos, incêndios causados por curtos circuitos etc. Como essa é a área em que a empresa atua, é possível enxergar nisso uma crítica indireta a ela. Por outro lado, a empresa quase nunca é citada diretamente nessas notas, que não costumam apontar um culpado pelos acidentes. Parece-nos que faz mais sentido enxergar as matérias como algo que serve para aumentar as vendas usando o sensacionalismo, como foi comentado anteriormente, do que como críticas dirigidas à empresa.

Entre outros detalhes que nos chamaram a atenção nas matérias sobre acidentes está o fato de que grande parte delas consiste em pequenas notas, que servem para preencher os espaços que sobram entre notícias maiores. Também observamos que é comum que vários jornais diferentes noticiem o mesmo acidente, com notas de tamanho muito parecido e textos quase idênticos. É preciso notar que isso não pode ser resultado de plágio, pois as notas são todas do mesmo dia. Nesse caso, concluímos que o que ocorre é que as notícias são todas obtidas a partir da mesma fonte, cujas informações são simplesmente repetidas, com poucas alterações, o que explica a coincidência extraordinária entre os textos de vários jornais diferentes. Suspeitamos que as fontes utilizadas sejam em geral membros da polícia ou da Santa Casa, pois essas duas instituições são quase sempre mencionadas no final das notas, o que destoa um pouco do restante do texto; o efeito é quase como se estivessem recebendo citações, como forma de crédito. Precisando preencher seus espaços restantes, os jornais correm à procura de informações sobre desastres recentes na polícia ou no hospital e as transcrevem para o papel mais ou menos da mesma forma como essas informações lhes foram passadas. Este hábito parece ser generalizado entre todos os jornais pesquisados no arquivo e ser parte do cotidiano do trabalho jornalístico daquele período.

Comparando-se as matérias sobre acidentes de trânsito de 1937 com as de 2007, que, embora sejam menos comuns ainda são encontradas com bastante frequência, é possível encontrar uma série de semelhanças e diferenças. As manchetes são sempre construídas de forma a provocar surpresa e espanto. Sempre incluem palavras como “grave” ou outros termos que reforçam a violência do acontecimento. Também incluem uma breve descrição do tipo do acidente: “atropelamento”, “caiu do bonde”, “colhido pelo bonde”, “estraçalhado pelo bonde” etc. O conteúdo das matérias também é semelhante: informa-se o local e o horário do acontecimento, há uma descrição das circunstâncias em que o incidente ocorreu e uma descrição quase sempre muito detalhada dos ferimentos causados nas pessoas envolvidas, sejam vítimas fatais ou não.

A utilização de fotos em jornais era menos comum em 1937, mas as poucas fotos de acidentes que encontramos são muito semelhantes às de hoje: procuram mostrar o veículo e o local do acidente de forma a ressaltar sua gravidade. Ao trabalharmos com fotografias, é sempre aconselhável lembrar que fotos não podem ser tratadas como um testemunho neutro ou simplesmente como um dado verdadeiro acerca da realidade. Uma foto pode ser tirada de muitas formas: dependendo de seu enfoque, da luminosidade, do ângulo de inclinação ou de vários outros fatores, os danos de um acidente podem parecer mais ou menos severos. Como nas fotos das reportagens discutidas aqui os acidentes sempre parecem sérios, conclui-se que a opção feita é por ressaltar sempre

isso. Assim, essas fotos também incluem um discurso, uma determinada interpretação da realidade que se procura transmitir ao leitor do jornal.

Entre as diferenças encontradas, está principalmente o fato de que, nas matérias antigas, quase nunca se faz juízo a respeito dos incidentes, isto é, nunca se aponta um culpado pelo ocorrido. Há uma preocupação em fazer uma descrição que pareça o mais objetiva possível. Nas notícias atuais, o juízo é feito em quase todos os casos: menciona-se que o motorista estava em alta velocidade, embriagado, ou dirigindo de forma imprudente, o que leva o leitor a fazer um julgamento a respeito de quem teve culpa. Outra diferença está no fato apontado anteriormente de que as matérias antigas citam suas fontes, ou pelo menos o que acreditamos que sejam suas fontes. Nas atuais isso não acontece, há uma preocupação maior em não mostrar a origem da matéria. Entretanto, como o jornalista não estava presente no momento do acontecimento, ele precisa ter sido informado a respeito do ocorrido em algum local, como a polícia, como parece ser o caso dos jornais da primeira metade do século XX. Entretanto, isso não aparece nos textos atuais.

São muito comuns no acervo as notícias sobre os chamados “pingentes”, as pessoas que ficam penduradas do lado de fora dos bondes. Como essa posição é muito exposta e perigosa, eles são vítimas freqüentes de acidentes e acabam aparecendo bastante nas notas sobre o tema. O equivalente contemporâneo são os “surfistas de trens”, que, de vez em quando, também aparecem no noticiário dos jornais por falecerem em acidentes. O que chama a atenção no caso das notas antigas é que nunca se discute o motivo pelo qual alguém se expõe a um perigo tão claro como esse. No caso dos surfistas de trens, é comum discutir que se trata de pessoas que simplesmente não podem pagar pelo preço das passagens e por esse motivo colocam-se nessa situação de risco. Essa discussão está ausente nos jornais de 1937. Enquanto fazíamos o trabalho, deparamo-nos com várias maneiras diferentes de ver os pingentes. No cartaz que acompanha este texto, representamos uma dessas visões através de uma foto tirada de um par de surfistas de trens. Outra visão é representada por um desenho que representa um grupo de pessoas penduradas do lado de fora de um trem, bem vestidas e sorridentes. Embora o desenho não tenha a pretensão de representar a realidade, achamos interessante comparar essas duas maneiras diversas de ver a mesma situação. Também é importante observar que esse é um problema que se repete há muito tempo, o que serve como um indicador do grau de pobreza em São Paulo já em 1937.

Comparando matérias de épocas diferentes, pudemos observar algumas transformações: a cidade de São Paulo sofreu grandes alterações e o tipo específico de notícias publicadas pelos jornais espelha essas mudanças. Os interesses das pessoas

foram se modificando e o noticiário acompanhou esse movimento. Por outro lado, encontramos algumas permanências muito claras na maneira de se produzir um jornal. Hoje em dia, há todo um grande setor da mídia, impressa ou televisionada, especializado justamente no tipo de notícias que estudamos aqui. Esse setor possui uma grande audiência e inclusive compete fortemente por sua fatia do mercado consumidor, o que resulta numa “escalada sensacionalista” que, vez por outra, é discutida pelo público leitor e, acreditamos, mesmo dentro da própria imprensa. A maneira de lidar com esse tipo de informação e de construir reportagens a respeito de eventos que causem uma reação de choque no público é muito parecida, se compararmos os jornais dos dois períodos estudados, descontando as diferenças mencionadas de linguagem e em relação ao tipo de assunto encontrado com maior frequência.

Na história da imprensa, parece sempre haver períodos em que determinados tipos de notícias apresentadas de forma sensacionalista estão em voga. Se em meados do século passado identificamos os acidentes de trânsito como a moda vigente, hoje é só ligar a televisão que encontraremos reportagens sobre tiroteios, no caso do noticiário nacional, ou sobre atentados terroristas, no caso do internacional. No século XIX, eram comuns as notas sobre suicídios. Com o passar do tempo, discutiu-se muito se a cobertura excessiva sobre esses acontecimentos estaria estimulando um número cada vez maior de eventos, até o ponto em que os jornais passaram a evitar esse tipo de notícia. Essa é, pelo menos, uma maneira de ver o assunto; a outra possibilidade é simplesmente a de que o tema tenha deixado de despertar o interesse dos leitores com o tempo, sendo descartado por conta disso. Ao longo do trabalho procuramos evitar debates de cunho moral, mas ao discutir este assunto isso se torna inevitável. Em alguns casos, é preciso pensar sobre até que ponto determinado tema constitui em informação pública relevante; se é mesmo de interesse público. A quantidade de vendas não pode ser o único fator a determinar o que é noticiado.

Também entramos na discussão da evolução do sistema de transporte público desta cidade gigantesca. Atender a uma população tão grande e que durante certo período cresceu exponencialmente não é, certamente, uma tarefa fácil. As críticas que encontramos em relação à rede de bondes são bem semelhantes ao que vemos hoje a respeito dos ônibus na cidade. Não há como deixar de observar que, ao longo desse período de 70 anos, a cidade não chegou nem perto de conseguir resolver satisfatoriamente esses problemas.

Pudemos perceber como a introdução dos veículos a motor modificou fortemente a vida na cidade, até chegar ao presente, em que o trânsito intenso é parte inseparável dela, presente em todos os lados e ocupando parte considerável do tempo de seus

habitantes. Pudemos ver a reação que a novidade, representada por isso, causou na primeira metade do século XX; um dos motivos que encontramos para explicar a quantidade de matérias sobre o assunto. Hoje os carros estão tão incorporados às nossas vidas que não despertam mais tanto interesse. Podemos identificar o início desse processo com a introdução dos veículos em São Paulo e seu final pode ser visto como o ponto em que eles já estavam tão incorporados à cidade que deixaram de ser percebidos conscientemente como uma transformação, tornando-se parte do cotidiano.

#### **Fontes Primárias:**

ELETROPAULO. **Matérias publicadas na imprensa - volumes X4 e X5**. São Paulo: 1936/1937. Fundação Patrimônio Histórico da Energia e Saneamento.

#### **Bibliografia:**

LIPPMANN, Walter. **A Test of the News**. New Republic, 1920.

SOUZA, Edgard de. **História da Light**: primeiros cinquenta anos. São Paulo: Eletropaulo, 1982.