

Ponto de vista O RODOANEL E A IDEOLOGIA | Flávio Villaça

Professor Doutor | Universidade de São Paulo

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

R. do Lago, 876, 05508-080, Cidade Universitária, São Paulo, SP, Brasil

flavila@uol.com.br

O RODOANEL E A IDEOLOGIA

Em meu livro *Espaço intra-urbano no Brasil*, ao falar sobre **ideologia**, digo (p. 343). “Entendemos por *ideologia* (Chauí, 1981, p.21) aquela versão da realidade social dada pela classe dominante com vistas a facilitar a dominação. Essa versão tende a esconder dos homens o modo real de produção de suas relações sociais. Por intermédio da ideologia a classe dominante legitima as condições sociais de exploração e dominação, fazendo com que pareçam verdadeiras e justas. A ideologia surge [...] através do descolamento das ideias da realidade social [...] na transformação das ideias da classe dominante em ideias dominantes [...]”.

Já procurando aplicar esse conceito ao espaço urbano, e já me valendo da “grande imprensa” como porta-voz do pensamento dominante (ideia confirmada pela pesquisa apresentada à p.251) afirmo (p.344), que nesse caso (caso do espaço urbano), a ideologia “...constitui-se na tendência de fazer passar *a cidade* como *aquela parte da cidade de interesse da classe dominante*”. Apresento então nove páginas de exemplos, inclusive uma pesquisa feita na *grande imprensa*.

Não sei por que não apresentei um exemplo ao qual sempre me refiro: a difusão da ideia de que *a cidade do Rio de Janeiro está comprimida entre o mar e a montanha*. Essa ideia foi inclusive exposta recentemente pelo prefeito Eduardo Paes, por ocasião da tragédia que abalou a cidade. Disse ele ser o Rio uma cidade “[...] *espremida entre o mar e a montanha*”.

Nada mais falso. Mais de 4/5 da cidade do Rio de Janeiro (e 9/10 de sua Região Metropolitana) nem frente para o mar têm e não podem estar nem estão “[...] comprimidas entre o mar e a montanha”. O que pode estar espremido, isto sim, é a Zona Sul do Rio, ou seja, a região onde mora a maioria de sua classe mais rica, cujo pensamento exprime o

pensamento dominante. Esse pensamento procura identificar a Zona Sul como sendo “**a cidade**”. Assim, quando privilegia a Zona Sul com grandes obras públicas (como as várias avenidas, os vários túneis, os inúmeros aterros do mar e recentemente com o metrô), o poder público não está privilegiando a Zona Sul, mas sim **a cidade**. Ficam claras aqui a finalidade de dominação e a interessada versão da realidade produzida pela classe dominante. É óbvio que não há nenhum maquiavelismo nesse conceito, ideia que só serve de proteção aos falsos cientistas.

Recentemente (não me recordo a data, mas foi no final de abril), o jornal *O Estado de S. Paulo* publicou vasto noticiário sobre a inauguração do trecho sul do Rodoanel. Claro que a absoluta maioria desse noticiário deu grande destaque ao descongestionamento da Avenida Bandeirantes e da Marginal do Rio Pinheiros. Porém, em uma pequena notícia o jornal afirmava que o Rodoanel beneficiaria **toda a cidade**. Como já sou calejado, desconfiei logo dessa notícia e fui verificar. Encontrei mais detalhes no GOOGLE.

No portal GUIA-ME, sob o título *Trecho sul do rodoanel é aberto ao tráfego*, há um item no final intitulado “Melhorias na capital”. Com um óbvio destaque à Avenida dos Bandeirantes e à Marginal do Rio Pinheiros (sem nem tocar na Marginal do Tietê), lê-se: “Além da Marginal Pinheiros e da Av. Bandeirantes, a Secretaria dos Transportes também prevê melhorias nos índices de lentidão em outras vias **da cidade** (negrito meu). Entre elas estão a Marginal do Tietê, Avenida Jornalista Roberto Marinho, Avenida Hélio Pelegrino, Eixo Norte-Sul (leia-se Avenida 23 de maio), Avenida Marquês de São Vicente, Avenida Gastão Vidigal, Avenida Pedroso de Moraes (!) e corredor das avenidas Ricardo Jafet e Abraão de Moraes”. **Todas**, sem exceção, localizadas no Quadrante Sudoeste, mesmo a Marginal do Tietê e a Ricardo Jafet que estão nas bordas do Quadrante Sudoeste. Nesse Quadrante vive cerca 1/5 da população da cidade e 1/10 da Região Metropolitana, porém a maioria da população de mais alta renda, população que produz as ideias dominantes, inclusive aquela de que ele é **a cidade**.

Pensei então com meus botões. Não houve melhora na Radial Leste, a mais longa e importante via da capital? Nem na Avenida Celso Garcia, uma das mais importantes radiais da Zona Leste? Nem na Avenida Aricanduva, importante via também da Zona Leste? Nem na Avenida Luis Inácio de Anhaia Melo, importante via da Região Sudeste, conduzindo aos populosos bairros de Vila Prudente, Parque São Lucas, Sapopemba etc.? Não houve melhora na Rua Voluntários da Pátria, nem na Rua Engenheiro Caetano Álvares, as mais importantes vias de penetração da Zona Norte? [...] e a metrópole? Afinal o discurso oficial diz que o Rodoanel é obra de interesse regional. Não houve melhora nas vias do ABCD, região atingida pelo trecho sul? Nem de Guarulhos, municípios esses que somam população de mais de dois milhões de habitantes? Nem de Osasco, Perus, Caieiras, Francisco Mourato, Itapevi, Jandira, Carapicuíba etc. (atingidos pelo trecho oeste)? Silêncio total. Essas regiões não fazem parte **da cidade**, não **são a cidade**, nem **a metrópole**.

Estão aí as ideias dominantes, produzidas pela classe dominante e pelo poder público e reproduzidas pela *grande imprensa*. Voltando ao início deste texto: tais ideias são a versão que aquela classe dá para a realidade social, que tende a esconder dos homens o modo real de produção de suas relações sociais. Fazer pensar que o Quadrante Sudoeste é **a cidade** e que suas principais vias são as principais vias **da cidade**, e que beneficiar o Quadrante Sudoeste é beneficiar **a cidade**, faz parte da ideologia dominante. Também faz parte dessa ideologia a justificativa por ela construída para fundamentar o Rodoanel: a que ele melhora a fluidez do trânsito nas principais vias **da cidade**.

REFERÊNCIA

VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Fapesp, 2001.