

Universidade Federal de Santa Catarina

Centro de Comunicação e Expressão

Curso de Jornalismo

Aluno: Alexandre Winck

Professor-orientador: Carlos Locatelli

Disciplina: Projetos Experimentais

Pelo Aterro, Pelo Desterro -
Como Florianópolis Foi
Virada ao Avesso

Beatles e Boi de Mamão

Se é verdade que aqueles que ignoram o passado estão condenados a repeti-lo, Florianópolis está aparentemente destinada a crescer de forma caótica e a perder, nesse processo, grande parte de sua identidade. Os que moram na capital de Santa Catarina em geral pouco conhecem os inúmeros problemas que envolveram o desenvolvimento da cidade. Grande parte deles ocorreu nos anos 70. Nessa época, a cidade viveu suas maiores mudanças: de paisagem, infra-estrutura, pessoas ou mesmo cultura. Pode-se dizer que praticamente virou um outro lugar. De município provinciano, quase uma capital interiorana, cresceu como nunca antes, embalada pelo canto de sereia do milagre econômico. Consolidou sua universidade federal, ganhou uma nova ponte, um aterro, um novo sistema viário e as sedes das principais empresas estatais, entre outros. Quase nenhum ponto ficou intocado. Com uma cara quase de século passado, tomou contato com o Rock, a Tropicália e a contracultura. Num curto espaço de tempo, confortos e neuroses até então exclusivos das grandes metrópoles entraram na vida da cidade, tratadas às vezes com medo quase paranóico, às vezes com apática passividade. Também foi a época do Regime Militar, quando grandes planos foram traçados para a cidade e o país, mas não houve o menor esforço em ouvir a opinião da população afetada.

Ironicamente, ao mesmo tempo em que encarou desafios da modernidade, a capital catarinense foi obrigada a encarar, também como nunca, um passado e uma tradição que não tinha realmente demonstrado grande preocupação em preservar, ao menos até ter medo de perder. Começou a se dar conta de que tinha um imenso e maltratado patrimônio histórico, arquitetônico e cultural. Percebeu que possuía um dos folclores mais ricos do país, o qual praticamente não tinha oportunidade para se expressar. Aliás, as mesmas pessoas que lutavam para exibir e preservar as tradições da cidade eram muitas vezes os que chocavam ao trazer para cá as novidades da cultura nos grandes centros. Beatles de um lado, Boi de Mamão de outro.

Capital e Província

Na verdade, as transformações que mudaram a cara de Florianópolis nos anos 70 começaram a ser elaboradas ainda nos 60. Nessa época, a cidade ainda parecia mais uma província do litoral de Santa Catarina espremida entre o Morro da Cruz e duas baías. Quase ninguém construía e as praias eram inatingíveis. Não havia estradas de tráfego, exceto para Canasvieiras, Lagoa da Conceição e as praias do perímetro urbano. O Estreito se limitava a duas ruas cercadas de matagais. Mesmo sendo uma capital de estado, mantinha aquele espírito do lugar onde todo mundo se conhece. As casas não tinham mais do que um ou dois pavimentos e os sobrados do centro comercial muitas vezes contavam quase um século de idade. Encontrava-se em vários locais do interior da Ilha aquelas residências em estilo colonial português que hoje se concentram no Saco dos Limões e no Ribeirão da Ilha, com suas paredes rosa, janelas amarelas ou brancas e cortinas feitas de renda, típicas da sua origem ligada ao arquipélago português de Açores. O centro não era tão colorido, mais influenciado pelo estilo português bicentista trazido pelos colonizadores. A marca cultural lusitana estava em toda parte. Mesmo no falar, o ilhéu trazia influência do português do século 16:

Olha que eu vou te tapar.

Pois eu é que vou te dar uma tapada nas venta! Vou te fazer carpir!

"Tapar", no caso, nada tinha a ver com cobrir ou esconder, mas sim dar tapa. Já "Carpir" não era referência ao trabalho do carpinteiro, mas ao ato de chorar. Ainda influenciada pelo francesismo que dominou a cultura brasileira no início do século, adotou expressões como "pra riba" ("pra cima") e "dejahoje", para dizer que algo foi há horas atrás. Da mesma forma, o sotaque característico da Ilha, com sua fala rápida e cheia de tiques, ainda hoje é um dos mais semelhantes ao português original falado pelos colonizadores no Brasil.

Até as mudanças iniciarem, as ruas eram estreitas e limpas, com a colaboração do Vento Sul, e o calçamento feito de paralelepípedos. As fofocas do dia costumavam trocadas no meio da rua mesmo, tão reduzido era o movimento de veículos, mesmo nas principais

vias. Tanto que volta e meia o espaço sofria interrupção pela Banda da Polícia Militar para celebrar a passagem de alguma autoridade. Era nessas áreas, ainda, que acontecia a, digamos, vida noturna da cidade - não passava das 23 horas. A Praça XV de Novembro, ponto de encontro principal, se constituía no local de uma perfeita sesta mexicana diária após o almoço, à sombra da tradicional Figueira, árvore trazida para a cidade ainda nos anos 20 e um de seus símbolos. Milhares de ruas da cidade não tinham sequer nome, situação que durou, embora em menor nível, até os anos 80.

A peça fundamental do comércio era o Mercado Público, já sexagenário e um tradicional ponto de encontro, ainda que na época funcionasse à beira do mar. Nas ruas comerciais, armações para exibição das peças em oferta costumavam ser amontoadas na calçada. Os atacadistas tinham tamanho prestígio que os candidatos a vereador saíam desse meio ou do funcionalismo público. A bolsa de negócios da cidade eram os cafés. Lá, toda sorte de empreendimentos, desde corretagem, representações, vendas, seguros e dívidas eram resolvidos. Funcionavam como uma espécie de escritório improvisado para os profissionais do ramo. A cidade tinha uma pequena indústria têxtil voltada para os bordados. Os antigos engenhos se limitavam a produzir farinha e açúcar. Florianópolis era considerada, do ponto de vista econômico, uma cidade parasitária, idéia que ainda persiste em algumas regiões mais industrializadas do estado, como Joinville.

Havia uma profunda relação cotidiana da população com o mar. O local onde hoje se encontra o aterro da Baía Sul, incluindo os acessos às pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles, o Terminal Rodoviário Rita Maria e a Estação de Tratamento de Esgoto, era pura água. O centro lembrava um enorme porto cheio de trapiches e freqüentado por marinheiros. Ficava impossível andar pelo local sem o cheiro da maresia. Entre as conseqüências desse passado, está a tradição do Mercado Público no comércio de peixes e, logo ao lado, a prostituição na Rua Conselheiro Mafra. Apesar dessa tradição, ainda nos anos 60 havia poucos navios passando pelo porto, que fora a tônica da capital até meados deste século. Na verdade, o fundador de Florianópolis, o navegador Francisco Dias Velho, a imaginou, em 1726, como uma cidade essencialmente portuária, espécie de entreposto comercial. Essa função praticamente desapareceu com a construção de suas duas primeiras pontes e o aterro, que transformou a maior parte do local em via rodoviária e isolou o mar.

Isolamento, aliás, é uma definição bastante exata da situação de Florianópolis até os anos 70. Ainda não haviam a BR-101 nem a BR-282 para integrar a capital ao interior do estado. O isolamento geográfico se repetia nas comunicações. Já no início dos anos 70 não existia Discagem Direta à Distância (DDI) e era virtualmente impossível fazer uma ligação interurbana - realizada apenas através do telefone 101 - principalmente no horário comercial. Só dava pé entre meio-dia e duas da tarde e seis e oito da noite. Orelhões, não mais que 11. Ainda durante os anos 70 não se podia ver mais do que duas emissoras de TV e quatro de rádio. A leitura das notícias do Brasil e do mundo era feita no Jornal O Estado, então o maior de Santa Catarina, com uma tiragem de 12 mil exemplares somente na capital.

A maior ligação da cidade com o mundo, no sentido literal e simbólico, era a Ponte Hercílio Luz, construída em 1926, quando ficou conhecida como uma das maiores pontes pênsil do mundo. A população do centro praticamente não tinha contato com a do interior da Ilha, mais marcada pelas tradições açorianas, pois quase não havia acesso por estradas pavimentadas nem ônibus. A parte mais urbana da cidade pouco sabia das histórias de bruxas coletadas por décadas no interior pelo pesquisador Franklin Cascaes, entre outros, que viriam a se tornar marcas registradas do município. Vez ou outra famílias vinham fazer um piquenique no bairro do Sambaqui de ônibus e eram saudados com entusiasmo. Os moradores locais não chegavam ao exagero de chamá-los de "gringo", como se faz hoje com os argentinos, mas o clima era um pouco esse.

Mesmo o cenário aparentemente bucólico não significa que já não se estivessem ensaiando alguns dos seus principais problemas, que persistem em parte até hoje. Construções eram feitas nos morros para escapar das regras municipais estabelecidas para o centro. Até hoje as autoridades municipais não conseguem conter a expansão das moradias clandestinas, inclusive em áreas de preservação ambiental. Sem rede de esgoto, a população não tinha o menor pudor de despejar seus esgotos no mar, originando o problema de poluição que se tornou crônico.

Apesar do estágio ainda restrito de crescimento e de suas deficiências, Santa Catarina já exibia um certo orgulho sobre seus avanços em relação ao resto do país. O estado chegou a ser o maior construtor de estradas do país nas primeiras décadas do século, a ponto do ex-presidente Washington Luís ter escolhido um ministro da Viação catarinense. 

Contava também com o menor índice de analfabetismo do país, uma força no setor educacional que se manteve ao longo dos anos. Florianópolis tinha a Hercílio Luz que, mesmo se tornando já insuficiente para o trânsito da cidade no final dos anos 60, continuava sendo um símbolo da força da região. Como os governantes brasileiros já não cultivavam o hábito de serem rígidos com suas contas, chamava atenção o fato do funcionalismo público catarinense estar com o pagamento em dia - representava menos de 40% das despesas -, um fato que viria a ser muito invejado pelos governantes locais décadas depois...

Especulou no início dos anos 70 o historiador Osvaldo Rodrigues Cabral que essas vantagens comparativas foram exatamente o motivo para uma situação de atraso no desenvolvimento que levou o estado a mudar radicalmente. Estagnada pela sua própria autosuficiência, Santa Catarina começou a ficar para trás. moradores que ganharam dinheiro vendendo mandioca para norte-americanos durante a Segunda Guerra investiram seus capitais fora daqui. Antes líder na construção de estradas, o estado começou a sofrer atrasos inexplicáveis. A falta de sistemas adequados de estradas e telecomunicações colocavam capital atrás do Paraná e Rio Grande do Sul. A BR-101 levou 25 anos para chegar a Biguaçu, uma distância de não mais que 17 quilômetros. Se uma enchente não tivesse feito ruir as pontes do Rio Uruguai, isolando o Rio Grande do Sul, talvez a rodovia não chegasse a Tijucas. Segundo Cabral, o estado foi obrigado a mendigar à União os instrumentos necessários para o seu desenvolvimento.

O "Milagre"

Uma das peças fundamentais para transformar a cidade foi a Universidade Federal de Santa Catarina, surgida ainda no início dos anos 60. Para muitos é a principal razão para a virada nos rumos da capital. A UFSC foi criada no final de 1960, reunindo as Faculdades de Direito, Medicina, Farmácia, Odontologia, Filosofia, Ciências Econômicas, Serviço Social e Escola de Engenharia Industrial e oficialmente instalada em 12 de março de 1962. O Campus começou a ser construído na ex-fazenda modelo "Assis Brasil", localizada no Bairro da Trindade, doada à União pelo Governo do Estado. A grande influência da universidade foi na população. A região, até então centrada em atividades de menor

qualificação, como pescadores e pequenos comerciantes, começou a receber especialistas e técnicos. Criaram-se perspectivas para novas atividades, vinda de recursos e jovens de fora da cidade e do estado, tornando a capital um pólo de atração. Dali surgiu grande parte da classe média florianopolitana.

A própria localização é um símbolo de mudança. A Trindade, atualmente um dos bairros mais populosos e estruturados de Florianópolis - e um dos mais mal-afamados, devido à presença da Penitenciária Estadual -, então era um subúrbio da zona rural, um "cinturão verde" dedicado à plantação de hortaliças. Também começou a se determinar aí o redirecionamento geográfico da cidade, que até então crescia para os morros e começou a se voltar para a planície, em direção às praias. Passaram a ser valorizados os ambientes costeiros. A estratégia interessou a empresários e profissionais liberais que compraram áreas de terra para posterior loteamento, inicialmente nas planícies setentrionais e daí para as praias do Norte da Ilha. A proliferação de residências na Trindade tornou-se descontrolada, a ponto do bairro ficar recheado de belas casas mas com apenas quatro estreitas ruas transversais e constante falta de água, luz e esgoto.

Nesse momento, no entanto os investidores apenas ensaiavam seus primeiros loteamentos. As tais 42 praias da Ilha ficavam quase inexploradas e a região não tinha turismo de massa até os anos 70. Em Canasvieiras ou Ponta das Canas, apenas médicos, políticos e prósperos comerciantes tinham propriedades, aproveitando as praias então despoluídas e de areias grossas. Eram muito poucos os hotéis e restaurantes. Famílias freqüentavam Coqueiros, Bom Abrigo, Lagoa da Conceição ou Itaguaçu, mas apenas para piqueniques. O único "point" do estado era Camboriú, que beneficiou-se da localização próxima à clientela da Baía do Itajaí.

O fato da universidade estar na região onde fica o Complexo Penitenciário do Estado não chamava tanta atenção até o final dos anos 70, auge do crescimento da Trindade. Além de isolado geograficamente, era, na época, considerado um modelo de recuperação de detentos. Ironicamente, nessa época Santa Catarina seguia os passos do que hoje é considerado moderno nessa área. Era o estado com maior recuperação de detentos: 90,54%. A Colônia Penal Desembargador Urbano Salles era a primeira experiência brasileira no regime de prisão aberta. Isso numa época em que as prisões de outros estados já sofriam com as tentativas de fuga e más condições. O complexo incluía a Penitenciária

Estadual de Florianópolis e a colônia penal, o Manicômio Judiciário de Florianópolis e a Penitenciária Estadual de Chapecó. Na estadual ficavam detentos de início de pena e outros na fase crítica, homicidas na maioria. Ao invés de ficarem escolados no crime, planejar fugas e protestar, gastavam tempo nas oficinas de marcenaria, tipografia e encadernação, padaria, alfaiataria, colchoaria, mecânica, ferraria e pedreira. O desempenho deles melhorava a cada ano. Parte do trabalho ficava para uso interno e o restante para externo. Havia individualidade de cubículos, embora já começasse a apresentar lotação. Não que fosse um paraíso. Faltava geração de luz, alarme, torres de vigilância e enfermaria. Em 1977 houve uma revolta em que os presidiários chegaram a colocar fogo em seus colchões, mas por causa da falta de água provocada por uma enchente do município. Com o enorme crescimento da cidade e, conseqüentemente, da violência, aliado a uma falta de continuidade administrativa do trabalho que vinha sendo desenvolvido, hoje é um presídio caótico como qualquer outro do Brasil. Estuda-se na UFSC a apenas cinco minutos de carro do local.

Além da universidade, destacam-se entre os agentes transformadores da cidade os pioneiros da construção civil e os lojistas que começaram a modernizar o comércio local. Entre o final da década de 60 e o início dos 70, a cidade começou a erguer freneticamente edifícios com 10 ou 12 pavimentos, ao ritmo de 600 metros quadrados por mês. Proporcionalmente, esse movimento era mais acelerado que o de São Paulo. Florianópolis tornou-se um dos principais pólos de atração do estado, juntamente com Joinville, Blumenau e Itajaí. As construções, embora criticadas por muitos como excessivas e sem critério, nem chegavam perto de suprir a procura por imóveis na Ilha, com a crescente chegada de novos moradores. A especulação imobiliária colocou o preço do metro quadrado no nível de São Paulo e superior ao de Curitiba. As lojas ganharam mais requinte e a capital passou a contar com supermercados. É claro que esses fatores não podem ser separados da universidade. Muito da construção e do novo comércio veio atender às necessidades de quem chegava para trabalhar ou estudar na UFSC.

Se há uma causa para as mudanças que une todas as demais, chama-se milagre econômico. O imenso endividamento externo impulsionou o crescimento da economia brasileira, entre o final dos anos 60 e a primeira metade dos 70, num ritmo mais intenso do que em qualquer outro momento da história do país. Embalado pelos enormes - e, com

freqüência, megalomaniacos - investimentos do governo federal, o país crescia a uma taxa média de 10% ao ano, índice entre os maiores do mundo. Santa Catarina exibia números ainda mais animadores. Seu Produto Interno Bruto chegou a crescer 14% ou 15% ao ano, 30% a mais que a média nacional. Entre 70 e 74, no período do governo Colombo Salles, o PIB estadual cresceu 57%. A arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICM), atual ICMS, aumentou 300%. Com tudo isso, o crédito federal para projetos vinha inicialmente com certa facilidade, através do Banco do Brasil (BB), Caixa Econômica Federal (CEF) e do Banco Nacional da Habitação (BNH). No mesmo período, no entanto, esse endividamento, aliado à incapacidade da produção nacional de atender à crescente demanda, produziu um custo de vida que aumentava numa proporção maior ainda. Na capital de Santa Catarina, subia a uma média de 19% ao ano e chegou a 32% em 1973, ano em que a crise do petróleo começou a jogar o milagre no purgatório.

O milagre econômico também tem grande parte da culpa pelas falhas e desorganização geral do desenvolvimento da cidade. Os recursos, fartos, estavam concentrados nas mãos do governo federal, que mandava o dinheiro devidamente carimbado e engessado. A função dos prefeitos e governadores era muito mais a de ir a Brasília de chapéu na mão do que administrar. A falta de independência na gestão de recursos, aliás, era uma boa maneira dos militares manterem as lideranças locais na linha. A Assembléia Legislativa catarinense se caracterizava mais pelas quedas de braço entre a Arena e o MDB por posições do que pela votação de medidas de maior importância. Ser uma capital de estado era desvantagem para Florianópolis no panorama da "democracia" do Regime Militar, pois nessa época havia eleições para prefeito em todos os municípios, menos capitais, cidades de fronteira e estações hidrominerais, onde a escolha era feita pelo governador. Essa situação durou até a década de 80. Tudo era definido de forma autoritária, em gabinete. Pouco importava a opinião das pessoas sobre projetos que influenciariam decisivamente suas vidas pelas próximas décadas e a própria população também não fazia tanta questão de se manifestar. Havia uma fascinação com a idéia do progresso, considerado tão inevitável quanto a globalização atualmente. Fora da parcela mais atuante da igreja católica não existiam associações comunitárias, muito menos Organizações Não Governamentais (ONGs), que pudessem fazer frente a esse autoritarismo, mesmo porque

isso seria considerado um ato de oposição contra o regime militar. O país iniciou a década de 70 no governo Médici, o do "Brasil: Ame-o ou Deixe-o" e, claro, do tricampeonato mundial de futebol.

O crescimento de Florianópolis era uma peça de um programa federal, o Plano Nacional de Desenvolvimento (PND). Apesar do governo militar ter chegado ao poder com apoio dos liberais Estados Unidos, apresentou nessa época uma tendência de maciça intervenção estatal para estimular o crescimento. Dentro desse planejamento maior, havia ainda uma subseção estadual, o Projeto Catarinense de Desenvolvimento (PCD), durante o governo de Colombo Salles. Dentro desse conceito, a capital seria o ponto central do processo de integração estadual. Faziam parte do proposto no modelo a BR-282, a rodovia que passou a ligar a capital ao Oeste do estado, e a BR-101, que integraria por via pavimentada Santa Catarina ao resto do país. Surgia o planejamento viário da cidade, integrado com o sistema estadual e o federal. Era comum na época a idéia de transformar Florianópolis em uma metrópole, como São Paulo, pois assim teria mais força política e atrairia mais recursos. Muitos acreditavam que o estado era discriminado pela União por ter uma capital "inexpressiva". Em 1977 o prefeito Esperidião Amin chegou a apresentar à Câmara Municipal o projeto de fusão da cidade com São José, Biguaçu e Palhoça, o que resultaria numa população conjunta de 300 mil pessoas, que seria a maior do estado na época. Ele considerava essa medida "inevitável". A cidade, se tornaria, na visão dos projetistas responsáveis pelo plano, um complexo urbano regional integrado. Ironicamente, o modelo catarinense que persiste até hoje, englobando várias cidades de médio porte ao invés de uma capital enorme, nos últimos anos passou a ser considerado vantajoso por diminuir os desequilíbrios regionais.

Fim de Sesta

O que quer que tenha provocado as mudanças, a rotina da cidade foi alterada profundamente num curto espaço de tempo. Ao contrário da lentidão que foi característica da capital nos anos 50, na década de 70 a ênfase foi na rapidez. Em 1972, já eram, segundo o IBGE, 140 mil habitantes, 45% a mais do que 10 anos antes. Os sobrados foram sendo derrubados para dar lugar aos edifícios. As ruas, antes local de bate-papo, foram invadidas

mensalmente por centenas de novos veículos. Esses automóveis foram obrigados a transitar por ruas estreitas e tinham a Hercílio Luz como único acesso entre Ilha e Continente. Para piorar, a Conselheiro Mafra era única via pública de escoamento do tráfego vindo nos dois sentidos. Essa questão virou uma neurose para os moradores, pois no início dos anos 70 havia nada menos do que 35 mil veículos circulando a cada dia, principalmente no sentido Continente-Ilha. Os congestionamentos aconteciam em todas as principais ruas do centro e do Continente, como a Felipe Schmidt, Conselheiro Mafra, Rio Branco, Fulvio Aducci e Gaspar Dutra. O movimento na Hercílio Luz era praticamente o mesmo da gigantesca Ponte Rio-Niterói, inaugurada em 1974. Um município que mal podia se considerar de médio porte encarava engarrafamentos de mais de uma hora. Era um trânsito desorganizado e desnecessariamente lento que continuou sendo uma característica de Florianópolis ao longo dos últimos anos. Entre as propostas que foram estudadas para amenizar o problema estava o adiantamento do horário comercial em uma hora e, pasmem, mão única na hora do rush, no sentido Ilha-Continente e vice-versa, alternadamente. Para piorar, o pequeno fluxo de turistas que existia chegou a 1979 em quase 500 mil pessoas, segundo os dados oficiais.

Afora isso, morreu a sesta e as fofocas no meio da rua. A cidade começou a ficar grande demais para se fazer negócios em cafés. Rodrigues Cabral observou que os chamados paus d'água, figuras pitorescas da capital à moda do malandro carioca, viraram bandidos e foram aos poucos se mudando para o bairro do Estreito. Concentraram-se, ironicamente, na Rua Buonavita. Cabral era um dos que lamentavam a progressiva perda do antigo ar bucólico da cidade. "Não há mais sabiás nas gaiolas das janelas", queixava-se. Com o aumento da violência, os velhos começaram a passar suas noites na frente da TV e os jovens, nos clubes.

Com a construção civil, começaram a surgir as favelas da cidade. A população do interior da Ilha que vinha trabalhar nas edificações começou a ocupar primeiro os morros do Alemão e Mocotó. Inicialmente, esses locais vinham sendo ocupados pelos ricos, que construíam casas de veraneio, e só então começaram a ganhar a feição brasileira tradicional. Um dos principais problemas imobiliários da cidade era a falta de terrenos disponíveis para construção, que estimulava a especulação, encarecendo os preços dos imóveis. No início da década, o papel que hoje pertence à Companhia de Habitação (Cohab) era do Procasa. Já naquela época, o conceito de casa popular não era um bom

indicador de qualidade do imóvel. Depois de concluídas as casas, faltava água, luz e esgoto, sem falar de farmácia, escolas e telefones públicos. Os imóveis não eram sequer de alvenaria, mas de madeira de terceira qualidade. Ainda assim, chocavam a cidade visões como a de uma mãe pedindo esmola no centro ou de uma mulher morando embaixo de um viaduto, assuntos que rendiam chamada de capa no Jornal O Estado.

Mesmo naquela época, criar novos empregos em Florianópolis era difícil, devido à falta de indústrias. Apesar do ritmo intenso das edificações, a maioria do pessoal que vinha do interior era considerado inadequado para o serviço, a ponto das empresas trazerem trabalhadores de fora do estado, inclusive do Nordeste. Os desempregados acabavam trabalhando principalmente como engraxates na Praça XV, guardadores e lavadores de carros no Mercado Público e camelôs na Felipe Schmidt. Desde então os fiscais da prefeitura fazem batida para acabar com os ambulantes e não conseguem. Sem as práticas mesinhas dobráveis de hoje, alguns atavam toalhas de plástico a barbantes para fugir rapidamente. Também no começo da década começaram a surgir os hippies que até hoje vendem seu artesanato na Praça XV, sempre às turras com a prefeitura, que já tentou mais de uma vez transferi-los.

Em vários aspectos, uma boa recauchutagem se fazia mais que necessária, praticamente urgente. A rede de esgotos havia sido projetada em 1915, quando não eram mais do que 30 mil moradores. Ao chegar à década de 70, mal atendia 20% da população. As estações de esgoto de Florianópolis eram quatro "castelinhos" sanitários mal cheirosos. Um na Agrônômica, perto de um abrigo de menores; na Pedra grande, Jardim Celso Ramos; Largo São Sebastião e Praça XV. O esgoto chegava a um tanque onde era bombeado até chegar ao oceano. A bomba precisava ser religada várias vezes ao dia. Coletores enviavam diariamente mais de 10 mil toneladas de água suja e detritos aos oceanos. O esgoto só chegava a 4.970 residências. Não havia escoamento para a água das chuvas e Florianópolis se tornou vítima de constantes inundações, que volta e meia deixavam a cidade sem abastecimento de água. Doenças e verminoses proliferavam com facilidade nesse ambiente. A mortalidade infantil da região era calculada em 70 mortes a cada mil nascimentos, uma média hoje só encontrada nas regiões mais pobres do Norte e Nordeste.

O funcionalismo público, que já na época era uma das principais atividades da cidade, ainda antes da vinda de empresas como Eletrosul e Telesc, dava bem uma idéia do que era o seu padrão de vida. Pesquisa da UFSC sobre o perfil do funcionalismo, promovida pela Secretaria de Administração da Municipalidade entre novembro e dezembro de 1972, mostrou que 67% não eram atendidos por esgoto, ainda que contassem com fossas sanitárias. As doenças mais comuns eram verminoses, gripe e bronquite. Só 182 casas tinham água encanada. Além disso, 46,95% dos funcionários estudaram apenas o curso primário até a quarta série, 89 eram analfabetos e 72,62% ganhavam o salário mínimo. A maioria tinha "casa própria", na verdade barracos de madeira em 78,50% dos casos.

Plano Secreto

Mais do que tudo, a cidade estava carente de um novo planejamento. O Plano Diretor anterior datava de 1954. O novo conceito de desenvolvimento que seria adotado começou a ser pensado em 1968 por professores da UFSC das mais diversas áreas, incluindo arquitetura, engenharia e sociologia. Um deles foi prefeito da cidade entre 1966 e 1970, o engenheiro Acácio Santiago. O problema é que, da meia dúzia de arquitetos que existiam na cidade, somente um, Luiz Felipe Lobo da Gama D'Eça, então professor de Arquitetura e Urbanismo do Curso de Engenharia Civil da UFSC, se interessou em trabalhar com um novo plano. Para projetar Florianópolis, foi a Brasília. Lá se uniu a outros cinco arquitetos e formou o Escritório de Planejamento (Esplan). Na verdade, pouco importava a cidade onde o plano era feito, dentro de uma política de projetos feitos em gabinete, de cima para baixo. No final, a empresa acabou não conseguindo o financiamento com o Serviço Federal de Habitação. Outro escritório foi montado, desta vez reunindo arquitetos e engenheiros na própria capital.

Como quase tudo era pensado para o longo prazo e os recursos federais eram fartos, o plano se deu o direito de ser megalomaniaco. Uma das maiores transformações era o Aterro da Baía Sul. Em princípio, deveria ser apenas um meio de reduzir a distância entre a Ilha e o Continente e facilitar a construção de uma nova ponte, além de possibilitar o acesso viário ao centro, à Trindade e às praias. Acabou sendo ocupada uma área de 400 mil metros

quadrados, onde estava prevista praticamente a construção de uma nova cidade. O custo previsto do projeto era de US\$ 12 milhões, pago pelo governo do estado, mas dependeu de aval do Banco do Brasil. A equipe queria construir um centro metropolitano. No meio das vias de acesso seriam construídas imensas lajes que abrigariam edifícios do tipo espigão, dos quais 43% teriam 12 andares. Para quem olhasse de fora, faria simplesmente desaparecer o antigo centro da cidade e todo seu casario antigo. De fato, construir aterros se tornou uma prática necessária para várias obras de construção de grande porte na Ilha, até por causa da sua topografia acidentada.

Viria junto todo um novo sistema viário, que tinha como seu ponto principal a Via de Contorno Norte. A obra mais importante era o prolongamento da Avenida Rubens de Arruda Ramos, que passou a ser conhecida como a Beira Mar Norte, a via mais movimentada da cidade. A previsão era de atingir uma extensão de nove quilômetros, com avenidas de 35 metros de largura. A idéia era fundamental, já que representava a conexão entre o centro da cidade, o Campus Universitário, as praias do Norte da Ilha e o Aeroporto Hercílio Luz. No mesmo período em que era feito o alargamento, foram asfaltadas as estradas de acesso a Canasvieiras, à Lagoa da Conceição e ao aeroporto. Nesse mesmo plano já estava prevista a construção da Via Expressa Sul, que facilitaria o acesso entre o aeroporto, a universidade e o centro. Essa obra só foi retomada nos anos 90, obrigou a criação de mais um aterro no Ribeirão da Ilha e atualmente está paralisada por falta de dinheiro do governo do estado. As vias de acesso Norte e Sul possibilitariam a expansão da cidade para o interior da Ilha, desinchando o centro, já à beira do esgotamento. A proposta previa transformar Sambaqui, Cacupé, Ingleses e Canasvieiras em luxuosos bairros residenciais, papel que acabou ficando com Jurerê. Ainda em 1969, já estava prevista no anteprojeto do plano a criação da Região Metropolitana da Grande Florianópolis, que unificaria diversos procedimentos administrativos dos 21 municípios da região. Projeto fortemente discutido nos últimos anos, na época foi vítima de uma indiferença geral, à exceção de Gama D'Eça.

Todos esses planos foram sendo aceitos de uma forma um tanto passiva pela população. Várias mudanças na paisagem da cidade foram sendo feitas sem que o plano estivesse sequer aprovado na Câmara de Vereadores. Foi enviado para lá em 1969 e já em 1976, com o aterro feito, a Colombo Salles em funcionamento e as obras de alongamento

da Rubens de Arruda Ramos prestes a iniciar, ainda não tinha ido a votação. Os vereadores eram quase todos comerciantes e funcionários públicos sem nenhum tipo de assessoria técnica e tinham que analisar um "calhamaço" que confundia até arquitetos profissionais. A comissão de obras da Câmara não possuía um único engenheiro para avaliar um projeto elaborado por três anos por engenheiros e arquitetos. Seguindo o modelo da época, era tudo o mais detalhado possível, a ponto de existirem 38 planos dentro de um só. Englobava o desligamento de 15 bairros, o planejamento do sistema viário e os setores dos centros metropolitano, universitário, industrial, de pesca e oceânico-turístico. Tudo isso sem contar as pressões das empresas imobiliárias. A aprovação só saiu em 76 por insistência do prefeito Esperidião Amin, que formou uma equipe de trabalho e teve constantes contatos com os líderes das bancadas do MDB e da Arena. Seguindo a orientação das lideranças, o restante dos vereadores assinou o plano às cegas. Mas, como já se disse, as decisões tomadas dentro da cidade eram as que menos importavam. A versão final do plano cita apenas a definição de espaços residenciais, comerciais, industriais e turísticos, tamanhos de edificações e o espaçamento entre elas, além do sistema viário.

Com ou sem aprovação dos vereadores, os moradores da cidade foram obrigados a conviver com o aterro, um "praião" que afastou definitivamente o centro do cheiro da maresia. Para a construção, foi trazida em 1972 a Draga Sergipe, uma das mais potentes da Companhia Brasileira de Dragagem (4.990 HP), que fez o aterro hidráulico para alargar a Praia de Copacabana. Assistir ao trabalho de tirar areia e lama do fundo do mar e despejar na cidade - que durou cerca de um ano - chegou a se tornar um dos maiores programas dos moradores, que acompanhavam as obras da Praça XV. Enquanto o local foi se enchendo de lama, gastou-se muito tempo pensando no que fazer com ele. O engenheiro Ernani Santa Rita, presidente da comissão fiscalizadora do projeto do aterro, garantiu na época que 100 mil metros seriam comercializados e teriam áreas de lazer. O local deveria preservar o espaço cultural do centro, com teatro e concha acústica. Falou-se até em construir lá a biblioteca central e as sedes das estatais, como a Centrais Elétricas Santa Catarina (Celesc) e Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (Casan). Depois de pronto, as primeiras iniciativas foram da população. O aterro ganhou campos de pelada, atletas de fim-de-semana praticavam cooper e, segundo depoimentos da época, algumas moças de boa família aproveitavam o enorme terreno baldio para ir nadar peladas de madrugada nos

fnais de semana. Houve grupos de pobres que montaram seus barracos no local, mas eram expulsos pela prefeitura. Foram oferecidas indenizações teoricamente equivalentes aos gastos com a casa, mas ninguém conseguiria construir em outro lugar porque o preço do terreno, invadido, não entrava na conta. Os mais miseráveis chegaram a morar embaixo dos restos de alguns dos antigos trapiches, num espaço claustrofóbico, que não permitia ficar em pé. O aterro também complicou a situação do lixo do Mercado Público, até então simplesmente despejado no mar, seguindo a "tradição" local. Como a obra afastou o mar, os detritos passaram a se acumular na periferia do mercado, depositados num caminhão da Prefeitura, apelidado de forma nada carinhosa pelos moradores de "cheiroso". O aterro bloqueou ainda galerias de águas pluviais, o que fazia as chuvas encher a Rua Francisco Tolentino e prejudicar o comércio.

As obras foram sendo feitas sem estudos adequados sobre o seu impacto no patrimônio arquitetônico e histórico da cidade. A disposição era de derrubar edificações que representassem empecilho para o novo mapa da cidade e o conseqüente "progresso", em alguns casos mesmo que se tratasse de algo representativo da história e da cultura local. Poucas vozes se levantaram para protestar, entre elas a do colunista Beto Stodieck, do Jornal O Estado, um dos jornalistas mais prestigiados da cidade na época. Isso se somava ao ritmo descontrolado da construção civil. Não havia órgão para coordenar as demolições nem fazer estudos sobre valor das casas, destruídas sem critério. Em 1972 foram desapropriados 59 imóveis. Uma das vítimas da demolição foi o antigo prédio do Tribunal de Justiça que funcionava na esquina da Rua Santos Dumont com a Praça pereira Oliveira. Uma professora de História da Arte da UFSC, Sara Reina de Souza, chegou a enviar uma carta ao governo do estado. Ela havia feito uma pesquisa sobre a história das casas da região e não suportou ver os imóveis destruídos. Além dos locais destruídos, a cidade ainda sofria com a falta de cuidado em relação ao patrimônio remanescente. Todas as antigas fortalezas da Ilha, incluindo Anhatomirim e São José da Ponta Grossa, se encontravam cobertas de mato e em ruínas.

Do ponto de vista arquitetônico e histórico, a maior vítima da obra do Aterro da Baía Sul foi o Trapiche do Miramar, que daria lugar a um canteiro separando duas pistas de acesso ao "praião". Construído para servir de atracadouro em 1928, sofreu a decadência dos

trapiches e passou a abrigar bares e restaurantes de pratos típicos da Ilha que se tornaram "points" obrigatórios da cidade, até o final dos anos 60. Ficou muito tempo abandonado, com o teto furado e estacas corroídas pelo tempo, sem pintura adequada. Durante o Carnaval os foliões o usavam como trampolim para se atirar na água com roupa e tudo. Foi usado como ponto de espera de ônibus, estacionamento de carros da prefeitura, esconderijo para encontros sexuais furtivos e mictório de bêbados. Já às vésperas de sua demolição, em 1974, foi transformado no Teatro de Arena do Trapiche, o único disponível para os grupos amadores da cidade, com capacidade para 160 pessoas.

Com sua destruição, foi-se o último trapiche da capital. Existia outro na Praia de Fora na Baía Norte em frente da Praça Lauro Muller, que foi esquecido e demolido com a construção da Avenida Rubens de Arruda Ramos. Hoje em dia, o arquiteto Paulo Rocha, responsável pela aprovação de projetos de construções na Secretaria de Obras da Prefeitura na época, admite que o acesso ao aterro poderia ter sido feito sem destruir o Miramar. Tanto que outra construção de importância histórica para a cidade, a sede da Capitania dos Portos, que ficava próxima ao trapiche, foi poupada e permanece hoje no mesmo local, perto da entrada do Terminal Urbano Cidade de Florianópolis.

A luta de alguns pela preservação do patrimônio arquitetônico chegou ao cúmulo, no entanto, de uma briga em torno da derrubada do sanitário público da Praça XV, que também seria substituído por uma via de acesso ao aterro. Além de ser uma salada de estilos de arquitetura de várias épocas, sem nenhum valor histórico visível, tratava-se de uma pocilga que fazia muito banheiro de rodoviária parecer um palacete. Para começar, era unissex. Quando uma mulher precisava usá-lo, tinha que deixar uma amiga do lado de fora ou a bolsa para vigiar a entrada. Mais desconforto ainda vinha do mau cheiro e dos mosquitos em volta. Ainda assim, houve quem o defendesse incondicionalmente, como o próprio Beto Stodieck. O sanitário teve melhor sorte do que o Trapiche do Miramar. Hoje é um minímuseu na Praça XV.

Mesmo diante dessas polêmicas, houve espaços que deixaram de ser aproveitados e tiveram funções pouco nobres. O primeiro projeto do aterro englobava a Praça da Bandeira, maior área disponível no centro da cidade, que abrigava diversas sedes importantes, incluindo a Assembléia Legislativa, administração central da Celesc, sede do 16o Distrito Federal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e da Associação

Catarinense de Engenheiros e Tribunal de Justiça do Estado. O projeto paisagístico, do arquiteto Paulo Rocha e do corpo de técnicos da Secretaria de Obras da Prefeitura, deveria ter sido executado antes do aterro, mas chegou a 1972 engavetado. Previa jardins, três subpraças com heliporto e centro cívico. Ao invés disso, a praça abrigou durante 12 anos mais de 30 famílias no que ficou conhecido como a "favela dos dois poderes". Os barracos se amontoavam ao lado da Assembléia Legislativa e do Tribunal de Justiça. Habitadas em geral por homens aposentados e mulheres que trabalhavam como empregadas domésticas, as casas não tinham esgotos e os moradores pegavam sua água de uma torneira do tribunal e puxavam, através de uma mangueira, para os barracos. Somente já em 1978 os moradores foram lentamente transferidos pela Prefeitura para o seu "devido lugar" - as favelas - e a praça serve hoje principalmente como estacionamento. O local abrigava ainda um depósito enorme de lixo, atrás dos outdoors e a Sociedade Tenentes do Diabo tinha um galpão perto da assembléia e do grupo escolar Celso Ramos.

Apesar da paisagem natural da Ilha, fundamental para a exploração turística da Ilha, grande parte da vegetação local era devastada sem grandes confrontos com as autoridades. O próprio Departamento de Estradas de Rodagem (DER) destruía vegetação para as obras do sistema viário e não realizava reflorestamento posterior, como determinava a lei municipal. Os morros eram vítimas constantes de queimadas que tinham o objetivo de formar aterros para construção de lotes imobiliários. Milhares de metros cúbicos de terra do Morro da Cruz eram retirados diariamente escondidos atrás dos altos muros da Penitenciária. Uma imensa área foi devastada entre a Trindade e o Saco dos Limões. Mesmo com as dunas declaradas oficialmente como áreas de preservação permanente, mais de um caminhão de areia vinha sendo retirado diariamente das dunas de Ingleses pela Extração de Areia Vieira Ltda. Isso era feito com alvará da prefeitura e registro no Departamento Nacional de Produção Mineral. Problema semelhante ocorria na Lagoa da Conceição.

A Perda do Paraíso

Todos os planos megalomaniacos dos governantes pareciam muito possíveis dentro do quadro inicial de fartura do milagre econômico, com os altos índices de crescimento.

Durante o governo de Colombo Salles foi estabelecido o Fundo de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina (Fundesc), um programa de financiamento oficial do governo para instalação de novas empresas no estado. A idéia era mais ou menos semelhante ao Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense (Prodec), desenvolvido no governo Paulo Afonso (1994-1998). De 1970 a 1974, o programa conseguiu investir Cr\$ 2,8 bilhões, enquanto o Projeto Catarinense de Desenvolvimento previa Cr\$ 1,1 bilhão. Foram gerados mais 120 mil empregos. O Fundesc fez 416 financiamentos de ampliação de indústrias e 63 projetos de novas fábricas. Nesse período ainda, o BESC aumentou seu capital em 420% e as aplicações em 530%. As atividades agropecuárias cresceram anualmente 7%. Com a expansão das redes, o consumo de energia ficou 135% maior. A Casan, criada em 1971, trouxe abastecimento de esgotos para 119 cidades. Entre a população de sete a 14 anos, 87,3% estavam nas escolas. A rede hospitalar ganhou mais 500 leitos. Pouco importava que Salles tivesse sofrido uma crise dentro da própria Arena, que reivindicava espaços no seu governo. O desenvolvimento e metropolização da capital eram, afinal, inevitáveis.

Com o fim do milagre, morreram os grandes projetos para o país. O Brasil chegou a 1977 endividado no exterior, com grande custo de vida e sofrendo as conseqüências da alta do petróleo. Os países árabes muçulmanos, donos das maiores reservas mundiais, boicotaram o Ocidente e "fecharam a torneira". Chegou-se à racionalização do consumo de gasolina, que incluiu o fechamento dos postos durante os finais de semana, a cobrança de um depósito compulsório sobre o preço do litro e o fracassado Proálcool. A medida causou atrasos inclusive no transporte rodoviário de cargas, prejudicando a economia. Ironicamente, essas medidas foram até comemoradas em Florianópolis, uma vez que representavam um refresco para o tumultuado trânsito local. O custo de vida, no entanto, chegou a 1979 na casa dos 77%. A indústria não conseguia atender à demanda. Havia escassez de produtos somada a reajustes constantes, incluindo carne, leite, hortifrutigranjeiros e mesmo a cerveja. Não havia pão nem circo.

De Volta à Prancheta

Afora a progressiva falta de dinheiro, havia tantos problemas relacionados ao projeto do Plano Diretor que em 1978, dois anos depois de sua aprovação, foi submetido a uma nova revisão, quando a administração Amin inaugurou o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF). Nessa época, Gama D'Eça questionou intensamente o que considerava uma deturpação do plano original. Ele contou, em entrevista ao Jornal O Estado publicada em 27 de março de 1978, que houve mudanças radicais ainda na fase final de elaboração do Plano Diretor. "Está tudo enrolado. Ninguém entende mais nada", afirmou. Entre os principais pontos modificados, esteve a abrangência das medidas. Inicialmente, as diretrizes básicas englobariam todos os 20 municípios que, na época, formavam a microrregião da Grande Florianópolis. O plano aprovado na Câmara Municipal dizia respeito somente à capital. O arquiteto afirmou que "nenhum plano de desenvolvimento urbano pode limitar-se à cidade propriamente dita. Os problemas dizem respeito a espaços cujos limites são variáveis e dificilmente coincidem com as divisas municipais". A confecção do plano enviado aos vereadores em 1969 seguia a proposta do PND. Esse modelo previa uma interação cada vez mais profunda do desenvolvimento regional com a estratégia nacional. Como essa estratégia não existia concretamente, foi trabalhada uma hipótese de crescimento estadual, que partiu da idéia de metropolização de Florianópolis. O arquiteto garantia que o Plano Diretor não era tão complicado assim e não foi devidamente compreendido por "preguiça mental" de estudá-lo, o que acabou praticamente reduzindo-o a um plano do sistema viário.

Uma das discussões que, comenta-se, quase virou briga mesmo, ainda durante a fase de elaboração, envolveu os projetistas da Colombo Salles. A nova ligação Ilha-Continente previa inicialmente nada menos que oito pistas com um tipo de vigamento oco, imitando um túnel, que permitiria, quando necessário, a instalação de uma passagem com sistema eletrificado para veículos do tipo monotrilho, abrindo caminho para transporte de massa. A ponte original tinha um desenho que imitava as asas abertas de uma garça. Tudo isso foi considerado inviável pelo governo. Segundo o arquiteto, pessoas do governo chegaram a afirmar que a ponte "não estava de acordo com o baixo nível cultural da cidade", com o que Gama D'Eça disse concordar, ao menos no que se refere aos "esquemas dirigentes". Mas, considerando-se os padrões de construção de pontes adotados hoje na maioria dos países – nem Nova Iorque tem ponte com oito pistas –, o projeto soa mesmo um tanto exagerado. A

ponte pronta, inaugurada em 1974, consumiu mão-de-obra de mil pessoas e investimento de Cr\$ 130 milhões, que dependeu de um empréstimo de Cr\$ 50 milhões do Banco do Brasil, mais Cr\$ 12 milhões da Western Pensilvania Bank. Sua capacidade é de 1,8 mil veículos por hora. E isso que o próprio plano já falava de uma terceira ponte, que viria a ser construída nos anos 80.

Apesar disso, o arquiteto tinha razão ao afirmar que foram sendo feitas diversas modificações no Plano Diretor sem nenhuma consulta prévia à equipe original responsável pela sua elaboração nem à própria prefeitura, que não tinha poder de fiscalização sobre as obras, de responsabilidade do governo estadual. Por motivos que não foram explicados, o Estádio Municipal de Futebol da cidade, que deveria ter sido construído pelo governo do estado no Campus da UFSC, foi desviado para o Pasto do Gado, no Estreito. Lá havia uma das mais antigas favelas da cidade, que obrigou o governo a pagar indenizações e conseguir loteamentos para cerca de 100 famílias. Também não foram esclarecidos os motivos pelos quais o Terminal Rodoviário Rita Maria, que estava previsto para funcionar no Continente, na cabeceira da Colombo Salles, foi parar no Aterro da Baía Sul.

Todo o projeto de crescimento fora modificado. O plano inicial estabelecia como área de expansão da Ilha o complexo Lagoa da Conceição-Campeche. A Via Expressa ligaria o sistema rodoviário federal ao Continente, Trindade, Campeche e um túnel no Morro do Penhasco. O Departamento de Estradas de Rodagem (DER) modificou as avenidas Beira Mar Norte e Sul sem consultar ninguém em nível local. A Avenida Mauro Ramos ficou sem a ligação com o túnel e teve de suportar todo o tráfego da Trindade e Norte da Ilha, tornando-se caótica. Hoje divide esse fardo com a Beira Mar Norte, ainda de forma um tanto precária.

Outra mágoa do arquiteto foi exatamente a falta de participação da população de Florianópolis para discutir as prioridades do plano. Ele garante que a população chegou a ser organizada através de conselhos distritais e até um Conselho Metropolitano, só que tudo isso "foi desvirtuado com fins eleitoreiros". Ele chegou a sugerir, sem apresentar provas, que o governo do estado havia colocado o terreno do aterro como garantia para o pagamento de dívidas dos financiamentos externos para as obras do sistema rodoviário e por isso não comercializou parte do terreno, como havia sido previsto. Gama D'Eça, no entanto, em 1970 havia afirmado que "o planejamento jamais de implantará no Brasil sem

uma ação de força de cima para baixo (...) O que se conseguiu na nossa área e no próprio estado só foi possível e só permanecerá enquanto estiver em vigor o Ato Institucional no 5". Todas as distorções apontadas por ele no Plano Diretor aconteceram sob a vigência do AI-5.

O primeiro diretor geral do IPUF, Otávio Francisco Fortes, lembrou, na mesma reportagem, que o Plano Diretor original fora enviado à câmara ainda em 1969, e que de lá até 1976, ano da sua aprovação, muitas coisas haviam mudado. Ele explicou que a prefeitura necessitava de verbas e recursos para seguir o projeto original dos quais não dispunha e que era necessário analisar a necessidade de implantação imediata. A partir da entrada em funcionamento do IPUF, foram feitos alguns convênios com outros municípios da microrregião, mas a partir daí as diretrizes não abrangeriam as 20 cidades, e sim apenas oito que teriam influência funcional. Apesar disso, projetos mesmo só foram previstos para Florianópolis, São José, Biguaçu e Palhoça, a tal "metrópole" catarinense.

Mesmo concordando com algumas modificações feitas, o IPUF admitia a necessidade de reavaliar o plano. Entre as diretrizes defasadas estavam as normas previstas para unidades unifamiliares, as mesmas adotadas para as multifamiliares. A prefeitura exigia que as casas tivessem salas de no mínimo 12 metros quadrados, o tipo de detalhe que não interessa do ponto de vista urbano. Quando o plano, sob a forma da Lei 1.440, foi publicado no Diário Oficial de quatro de junho de 1976, já estava violando seu artigo 58, que previa a inclusão das plantas. Com isso, qualquer pessoa que se sentisse lesada poderia recorrer a uma ação judicial. Aliás, a cópia presente hoje na biblioteca do IPUF, já com alterações feitas em 1978, com a participação do instituto, também não tem as tais plantas.

Na verdade, se podia ainda discutir tanto o que fazer com o plano porque, nos nove anos passados da sua elaboração e dois da aprovação, Muitas obras não tinham sequer sido iniciadas. Da Via de Contorno Norte, só havia sido feito o alargamento de uma curva na Estrada do Saco dos Limões. Tão confuso e vacilante ficou o planejamento da cidade que, cinco anos depois de construído o aterro, ainda não se sabia o que fazer com ele, ainda basicamente um "latifúndio improdutivo" no centro da cidade. Uma das poucas obras já começadas, o Terminal Rodoviário – foi alvo de uma polêmica maior ainda do que a levantada pelo arquiteto. Três vereadores do MDB, Afonso Veiga Filho, Aloizio Piazza e o já líder do partido na Câmara, Edson Andrino, alegaram que a construção do terminal no

aterro feria o artigo 30 do Plano Diretor, segundo o qual qualquer disposição relativa ao centro metropolitano deveria ser objeto de lei posterior, ou seja, deveria passar pela aprovação da Câmara de Vereadores. Por um artifício da prefeitura, na nova redação do plano o artigo constava como revogado, apesar da revogação ter sido rejeitada pela câmara. O assunto acabou ficando por isso mesmo e o terminal foi construído no local.

Apesar de todos os atrasos, o aterro apresentou alguns avanços em 1978. Já havia acessos à ponte nova, uma imensa área usada como estacionamento, o novo terminal de transporte coletivo municipal - que hoje atende ao Continente e Norte da Ilha - e breve viria a abrigar o terminal rodoviário. Depois de muita especulação, o governo já havia recebido o projeto paisagístico, elaborado pelo célebre paisagista Roberto Burle Marx. O atraso, como de costume, foi causado pela falta dos recursos federais, que deveriam ser liberados pela Comissão Nacional de Política Urbana e Regiões Metropolitanas (CNPUR). Do orçamento inicial de Cr\$ 45,6 milhões, já haviam sido acrescentados mais Cr\$ 30 milhões só para trabalhos de reaterro. Tornou-se necessária a compactação de até dois metros de terra em alguns pontos, já que da primeira vez o processo havia sido feito sobre uma camada de lama não sedimentada. Isso provocava o rebaixamento de parte do aterro, principalmente na cabeceira da Ponte Colombo Salles, onde a pista sofria com as ondulações.

O projeto de Burle Marx já era bem diferente do que as primeiras especulações haviam previsto para o aterro, mas ainda estava longe do seu destino atual. Mesmo produzido já na decadência do Milagre Econômico, o plano ainda trazia uma certa marca do espírito megalomaniaco dos projetos governamentais da época. Estava previsto para ser o maior parque urbano do estado. Fato surpreendente para uma obra do paisagista, o projeto sofreu severas críticas pela presença de apenas 17% de áreas verdes no seu parque. De uma área de 600 mil metros quadrados, apenas 100 mil teriam árvores, o que lhe rendeu o apelido de "jardim de pedra" na imprensa local. Mas existia também um sentido de lazer, educação e humanismo que talvez pudesse ter tido melhor destino.

No setor 1, a faixa entre a Via Expressa e a Via Coletora, perto da Ponte Hercílio Luz, seriam construídas garagens náuticas com estacionamento, arborização e rampas para barcos. O setor 2 incluía o terminal rodoviário com complexo comercial e 12 mil metros quadrados de área construída com calçamento em mosaico português branco. No setor 3 haveria o terminal do DER para o centro, junto a um amplo jardim com 301 palmeiras

imperiais e grama, com mosaico português branco, preto e vermelho. O trecho previa ainda construção de tanques para peixes, três espelhos d'água com esguicho, estacionamento para 151 veículos e playground. No setor 4, entre as vias de acesso à Praça XV surgiria uma praça cívica urbanizada com palmeiras, monumento aos colonizadores e até um heliporto. Entre a Via Expressa e o mar, áreas de lazer e uma minicidade para educação de trânsito, com ruas, passagens e semáforos, além de estacionamento para 500 carros. Na mesma faixa, sete quadras esportivas equivalentes e quatro campos de pelada numa linha reta em direção ao Tribunal de Contas do Estado (TCE). Perto do Clube Veleiros da Ilha, haveria ainda mais um estacionamento, para 90 veículos. Toda a área do aterro seria arborizada e com bancos, como uma grande praça. Depois da longa demora, o aterro chegou a 1980 já bastante adiantado no seu processo de urbanização. A maior parte do projeto previsto por Burle Marx já estava construída, mas não sobreviveu à passagem do tempo. Nos últimos anos, a região virou uma espécie de depósito de tudo que os administradores não sabiam onde enfiar. Assim foram parar lá a Estação de tratamento de Esgoto, a Passarela Nego Quirido - o sambódromo da cidade - e o galpão de venda de hortifrutigranjeiros do programa Direto do Campo, entre outros. A Praça ocupou com sobras o lugar do trapiche como mictório de bêbados, além de ponto de traficantes.

Para Turista Ver

Se era tão complicada a situação do planejamento para o centro da cidade, pior destino teve um anexo do plano, um dos maiores estudos sobre ordenação e crescimento da atividade turística da cidade, até hoje um dos maiores furos econômicos da região. Com a sua elaboração iniciada ainda em 1967, o Módulo Indutor do Setor Turístico Oceânico da Ilha de Santa Catarina, também conhecido como Projeto Oceânico, terminou acumulando mofo nas gavetas de diversas repartições públicas estaduais e municipais.

Tratava-se de um complexo turístico projetado em Cr\$ 50 milhões que teria como ponto central o Sul da Ilha, desde a Lagoa da Conceição até o Morro das Pedras, através de três das principais praias de Florianópolis: Joaquina, Campeche e Morro das Praias. A equipe responsável pela elaboração, do Esplan, calculou que a região viria a ter uma população fixa de 300 mil habitantes, equivalente ao que toda a cidade tem nos dias de

hoje. Somente em turistas, receberia cerca de 250 mil pessoas por ano. A característica principal era a ligação da Lagoa à Baía Sul através do Rio Tavares. O canal serviria de via aquática entre a zona residencial que seria construída e o centro da cidade. O modelo se assemelhava ao que já era praticado em regiões como a Flórida (EUA), com uma combinação entre ligação terrestre e aquática. O setor oceânico seria servido ainda por um sistema viário diretamente ligado a vias arteriais e um estacionamento de veículos. A cada 300 metros, os freqüentadores teriam à disposição jardins e "oásis" para adquirir frutas, refrigerantes e artigos típicos. Metade da região seria para habitação e o restante para turismo. Seriam vendidos 632 metros quadrados de área para habitação. Como não poderia deixar de ser no planejamento da Esplan, haveria espaço para transporte de massa eletrificado, através de monotrilho. A região contaria ainda com um parque metropolitano de 300 hectares, um centro internacional de esportes de 334 hectares, um centro comercial de 100 hectares, um centro hoteleiro de 168 hectares e mesmo um centro de convenções.

O Projeto Oceânico chegou a ser considerado pelo Conselho de Desenvolvimento Econômico do Estado como meta prioritária do governo de Antônio Carlos Konder Reis (1974-1978) e interessou a grupos internacionais. A prefeitura tinha a responsabilidade de fazer as desapropriações e o levantamento fotográfico e cadastral dos proprietários. Daí não foi mais para frente. O responsável pela Divisão de Turismo da Prefeitura (Diretur), Airton de Oliveira, e Amin levaram o plano em 1976 ao então presidente da Embratur, Said Farhat, e não houve mais notícias. Esse abandono foi o resultado do trabalho de uma equipe de 50 pessoas e gastos de milhões de cruzeiros. O próprio Centro de Convenções, o mesmo que só ficou pronto em 1998, tinha em 1977 os recursos "garantidos" da Embratur, no valor de Cr\$ 25 milhões, segundo garantia o governo. O local, pelo menos, estava praticamente escolhido: seria no aterro mesmo, onde afinal foi construído.

Está nas Ruas

Destino um pouco melhor teve o estudo "Diretrizes para o Uso do Solo no Aglomerado Urbano de Florianópolis". Ali já estava previsto o Calçadão da Felipe Schmidt, que começou a funcionar em 1977. A idéia, defendida por alguns há muitos anos na capital, era fechar o centro da cidade para o trânsito de veículos, acabando com os

engarrafamentos no local e conferindo-lhe uma face mais humana. Suas ruas, afinal, eram estreitas e tornavam complicada a circulação. A principal idéia, no entanto, não foi aproveitada: a junção entre a Praça XV de Novembro e a Felipe Schmidt, com a construção de um calçadão em parte da Arcipreste Paiva. Onde até hoje existe uma rua não asfaltada do centro, estavam previstos bares e bancos de praça. Outras ruas do centro foram efetivamente fechadas, como previsto, caso da João Pinto, Tiradentes e Conselheiro Mafra. O anel viário ficou composto principalmente pela Tenente Silveira e Padre Roma.

O sistema viário custou, mas foi para frente. Quase 10 anos depois de ter sido projetado, o alongamento da Rubens de Arruda Ramos teve suas obras iniciadas em 1978 e concluídas em 1982. Orçada em Cr\$ 40 milhões, a obra viria a contar com duas pistas com capacidade para três carros cada, numa extensão de nove quilômetros. Isso obrigou a construção de mais um aterro, de mil metros cúbicos atrás do antigo Santa Catarina Country Club, feito com jazidas retiradas do Bairro Saco Grande, mais 500 metros de aterro mecânico para ligar a Agrônômica à Praça Celso Ramos e um quilômetro de compactação de terra no trecho da Penitenciária à Universidade. A primeira obra terminada, o asfaltamento da Avenida da Saudade, que passou a permitir o acesso às praias do Norte da Ilha, ficou conhecido como um grande vexame da cidade. Inaugurada ainda durante a temporada de verão, no início de 1979, com Florianópolis cheia de turistas, a avenida levantava quilos de poeira nos dias de sol e, quando chovia, ficava intransitável com a lama e os buracos.

Com todas essas transformações, a nova Beira Mar provocou o fim da praia que havia no local. Florianópolis terminou por quebrar uma regra básica de cidades litorâneas do mundo inteiro, do Rio de Janeiro a Miami: veio a possuir uma enorme faixa de edifícios altos à beira do mar, mas sem praia. No lugar, a fumaça dos ônibus e automóveis e o cheiro de esgoto. Amin, já ex-prefeito e ocupando a Secretaria de Transportes, chegou a falar em construir uma "praia artificial" de 750 metros, mas hoje a avenida é circundada apenas por pedras. As obras provocaram ainda a derrubada do velho casario do local. Muitos habitantes, aliás, aproveitaram a ocasião das obras para "espichar" as medidas de seus terrenos e obter vultosas indenizações da prefeitura. As residências, ironicamente, tinham os fundos e não as fachadas voltadas para o mar para permitir a seus moradores jogar seus dejetos no mar, onde as crianças brincavam. As casas caíram mas a Baía Norte continuou a

receber enorme quantidade de despejos, agora dos esgotos clandestinos dos elegantes edifícios com vista para o mar. Parte do prolongamento chegou a virar um depósito de lixo.

Mar de Lama

É verdade que os planos de desenvolvimento também levaram em consideração as necessidades mais urgentes da população, mas sofreram atrasos maiores ainda. Um dos mais aguardados era o Sistema de Esgotos Sanitários de Florianópolis. A UFSC vinha estudando o assunto há vários anos, só que nesse caso ouvindo as comunidades. O projeto hidráulico-sanitário, com custo inicial de Cr\$ 35 milhões, incluiu duas áreas interceptoras, uma no Continente e outra na Ilha, 25 mil metros em cada uma. Uma malha de 230 quilômetros de coletores para atingir 80% da cidade. A Casan esburacou um número enorme de calçadas da cidade em 1973 para começar a instalar o sistema, só que não teve muita preocupação de tapar depois. A rede incluía linhas gerais de interceptores, rede coletora, estações elevatórias, de tratamento e lançadores submarinos. Haveria duas unidades de tratamento, uma na Ilha e no Continente, que preparariam o esgoto para ser despejado no mar.

A previsão era de que o novo sistema estaria pronto em fevereiro de 74, com os recursos bancados pelo Banco Nacional da Habitação (BNH). Mas, mais uma vez, com o dinheiro já escasseando, até 1978 as únicas obras já iniciadas foram as do Estreito. Enquanto isso, a cidade continuava sendo vítima dos despejos feitos no mar dos vários bairros sem água e das inundações constantes. O projeto só foi retomado no início dos anos 80, com o custo corrigido pela inflação para Cr\$ 1 bilhão. Já as estações de tratamento, que deveriam ser construídas depois dos coletores, ficaram para bem depois. Na verdade só foi feita uma, já nos anos 90, que atualmente funciona no aterro. Para muitos insatisfeitos, colocaram o cocô na entrada da cidade.

Rebeldes sem Plano

Também houve os que mudaram a paisagem da Ilha sem tê-lo planejado, com resultados melhores: pessoas que lutaram para preservar o patrimônio histórico, cultural e artístico da cidade a despeito dos megaprojetos públicos e privados. Esses eram ignorados ou até mal vistos pela elite e classe média locais e chocaram ao trazer para a capital novidades culturais dos grandes centros. O isolamento que caracterizou Florianópolis até os anos 70 não se relacionava somente a comunicação e transportes. Culturalmente, talvez o atraso fosse ainda maior. A cidade só começou a travar um conhecimento maior sobre a Semana de Arte Moderna de 1922 cerca de 20 anos depois, com o Grupo Sul. Na elite local, até os anos 60 ainda tinha força um certo "francesismo", enquanto as grandes capitais já começavam a se americanizar. Ainda era de bom tom que as meninas de boa família aprendessem a falar francês e a tocar piano. Da mesma forma, o rico folclore local era considerado "coisa de pobre".

Vende-se

Franklin Cascaes chegou à década de 70 já com 30 anos de pesquisa do folclore ilhéu. Dificilmente alguém acreditaria que, depois de tanta dedicação dele à cultura local, e de produzir mais de seis mil obras sem nunca ter se desfeito de nenhuma, Cascaes poderia querer vender sua obra. Mas foi o que ele quis fazer em 1979. Ele pretendia se desfazer de tudo e ainda fazia questão de que o comprador não fosse catarinense. Um norte-americano chegou a manifestar interesse em adquirir o patrimônio, avaliado à época em Cr\$ 10 milhões. Para entender como um dos maiores - talvez o maior - pesquisador do folclore brasileiro chegou a esse ponto, é preciso saber o que vinha acontecendo com ele nos últimos anos.

Até 1974, ele morava numa casa alugada por Osvaldo Rodrigues Cabral na Rua Júlio Moura, que funcionava como um apertado escritório para guardar o acervo. Suas 400 esculturas estavam em prateleiras improvisadas, sobre os móveis ou no chão mesmo. Havia mais de 400 telas com seus hoje célebres desenhos de bico de pena sobre lendas do interior da Ilha, um total de 1,6 mil trabalhos entulhando a casa. Lá estavam representados o Boi de Mamão, danças de roda, pau de fita, festas regionais de batizados, Folia do Divino, imagens sagradas e engenhos de farinha. Esse homem que pintava, desenhava, escrevia e fazia

bonecos de gesso sobre a cultura local, que apanhava na infância em Itaguaçu por fugir da lavoura para desenhar imagens religiosas na areia da praia, era então um mero professor aposentado da Escola Técnica Federal. "Como a maioria dos artistas pobres, tinha poucas chances e muito azar", dizia ele mesmo ao lembrar que um acidente de avião matou o ex-governador Jorge Lacerda exatamente quando ele ia resolver a nomeação de Cascaes como coordenador de pesquisa folclórica do estado com a transferência do então ainda professor junto ao Ministério da Educação. Quando sua esposa, "secretária, vítima, confidente e companheira inseparável" Elizabeth Pavan morreu, em 1970, tornou-se um homem abatido e taciturno, vestindo-se com desleixo.

Apesar de já ter exposto seu trabalho 40 vezes em vários municípios, nunca foi convidado, inexplicavelmente, para expor no Museu de Arte de Santa Catarina (MASC), na capital. "Serve a privilegiados, que costumam me mandar convites apenas para assistir. Contudo, não guardo rancor, se bem que, se eles me convidarem, não aceitaria", resumia o pesquisador. Mesmo com dificuldades, recusava-se a vender seus trabalhos. Era nessa situação de abandono que estava quando foi procurado pelo administrador do Museu Antropológico da UFSC, chamado Gelci José Coelho, mas que pede pelo amor de Deus para ser chamado de Peninha. O jovem, interessado em arte desde a infância, apaixonou-se pelo trabalho de Cascaes e, em 1974, conseguiu trazer sua obra para o museu, através de um convênio entre a prefeitura e a universidade. Com a mudança, milhares de pessoas passaram a visitar e a ver a obra do pesquisador.

Seu trabalho continuou sendo ignorado pela elite local, no entanto, pelo menos até ele receber a ajuda de alguém de grande prestígio nesse meio. Beto Stodieck ditava moda na capital nessa época. Ele foi o responsável, aliás, por mudar os rumos do colonismo social da imprensa florianopolitana. Em meio às habituais fofocas sobre os ricos e famosos, foi o primeiro a falar de assuntos sociais e comunitários, entre eles a preservação do folclore e do patrimônio histórico e arquitetônico da cidade. A obra dele e de Cascaes se uniram quando o colonista inaugurou, em 1973, a primeira galeria de arte permanente de Florianópolis: o Studio A/2, que recebeu esse nome em homenagem aos fundadores, Beto e Ana Maria. Além de colocar os trabalhos do pesquisador em exposição, conferindo-lhes o "prestígio" que faltava, a galeria também contribuiu para uma das iniciativas mais ousadas de manifestação das tradições da Ilha. Franklin Cascaes e Peninha, com apoio do Studio,

Deatur, Setor de Manifestações Artísticas da UFSC e Lagoa Iate Clube (LIC), apresentaram em dezembro de 1974 um "escandaloso" presépio de Natal feito com vegetação típica da Ilha. Nossa Senhora, José, Reis Magos e anjos foram feitos de piteira ou agave; a Estrela de Belém e as asas dos anjos, de carvã; cenários de samambáceas, líquens, sempre-vivas e pinhas; areia colorida usada antes para tingir panos feitos em casa, bolotinhas de vermelho vivo, sagu, barba de velho, cactos, cordão de São Francisco, tudo era material encontrado na Ilha. Ele lembrava que o Natal era muito celebrado até há pouco tempo atrás pelo povo açoriano, mas que a tradição dos presépios estava se perdendo. Ele comparava os que eram colocados na Praça XV com o portão do Cemitério do Itacorubi: "grosseiros, as cores são berrantes, parece que é tudo quadrado". Para ele, o presépio deveria ser sempre concebido como uma peça lírica, serena e cheia de humildade. Peninha, apesar de confessar não ser religioso, gostou da originalidade do projeto. "Papai Noel é americano demais". O presépio "manezinho" passou a ser organizado anualmente.

Mais surpreendente ainda foi a galeria organizar um Boi de Mamão no elitista Clube Veleiros da Ilha. Até então a dança era feita de bairro em bairro e até de casa em casa. O boi foi traçado por Cascaes: cortejo com boi, vaqueiro, Mateus, urubu, doutor, cachorros, cabras, bernúncia com sete pessoas debaixo de manto, urso branco e outro preto, marionetes e um marimbondo. O governador Colombo Salles chegou a receber o boi na casa do tabelião Fernando Farias. Enquanto lutava pela exposição da cultura tradicional, o Studio A/2 trazia para cá a revolução musical da Tropicália de Caetano Veloso e Gilberto Gil, graças em grande parte à amizade deles com Stodieck. Também era o local de exibição dos artistas locais em ascensão, como Eli Heil e Rodrigo de Haro. Infelizmente, a galeria não chegou ao final da década.

Nem o apoio do Studio A/2, no entanto, protegeu Cascaes da dificuldade em conseguir apoio do poder público. Em 1979, com a expectativa de renovação do contrato, ele chegou a viajar para as ilhas do Atlântico de colonização portuguesa (Açores e Madeira) e Portugal para ver raízes da cultura catarinense. Na volta, descobriu que a Fundação Catarinense de Cultura (FCC) iria lhe pagar apenas metade dos Cr\$ 20 mil que haviam sido combinados antes. Com mais de 70 anos na época, ele não podia sequer receber salário da UFSC. O pesquisador ainda tentou procurar a reitoria da UFSC para conseguir dois funcionários e dinheiro para adquirir material para seus trabalhos. Acabou vítima de um

jogo de empurra entre a reitoria e a prefeitura. Chegou a um ponto de esgotamento. "Nunca vendi uma peça. Sempre me dediquei de corpo e alma à arte, mas agora vou me desfazer de tudo", chegou a proclamar. A única solução encontrada foi exatamente a criação da fundação que hoje leva seu nome e administra seu legado. A entidade lhe garantiu o recebimento de verbas, tanto de organizações públicas quanto privadas.

Rock'n Palhoça

O mesmo Peninha que lutou como poucos pela preservação da história e cultura do interior da Ilha era um fanático por Beatles e pintura surrealista que andava pelas ruas da "província" de cabelos compridos, óculos escuros e a longa pena de pássaro, que originou seu apelido, na lapela. Ele e muitos outros "doidões" da Ilha promoviam constantes reuniões na casa do pintor Rodrigo de Haro, já célebre na época. Ainda estudante da UFSC, chegou a ganhar um prêmio oferecido pela universidade pelo texto de uma peça com o curioso título de "A Sedimentação Movediça da Ilha". Tratava-se de uma revisão ácida da história da humanidade, retratada como um processo de completa decadência, com direito a um diálogo cínico entre Deus e o Diabo. Mais curioso ainda, o prêmio era oferecido pelo governo e, indiretamente, pelo Regime Militar. Hoje Peninha acredita que se tratava de um mecanismo de vigia das manifestações locais de subversão.

Entre os dias 19 e 20 de outubro de 1974, a Grande Florianópolis marcou um surpreendente ponto na sua aproximação com a contracultura. Foi realizado um festival de música pop em plena Palhoça, a 13 quilômetros da capital, no que entraria para a história como o Palhostock, o primeiro festival do gênero no Sul do país. A iniciativa veio de três palhocenses, Edgar Scheidt, Jacob Silveira e Baldicero Filomeno Júnior, que abandonaram as empresas em que trabalhavam por mais de um mês para organizar o show só pelo gosto e fé. Chegaram a vender suas motos para alugar o som, mais de 10 mil Watts. Além de grandes concertos musicais, eles queriam oferecer acampamento, fotografia, pintura, artesanato hippie, moda, bebidas e coreografias "da pesada". Se alguém achava que as conservadoras autoridades iriam boicotar o evento de todas as formas possíveis, eles na verdade encontraram uma surpreendente receptividade. O festival contou com o apoio do Serviço de Turismo da Prefeitura Municipal de Palhoça, Deatur e Pepsi, entre outras. O

local escolhido foi o Estádio Renato Silveira de propriedade do Guarani Futebol Clube, com capacidade para 30 mil pessoas. A Celesc instalou quatro torres especiais com vários refletores coloridos e jogo de luzes. O exército, quem diria, emprestou barracas para alojamento de artistas, incluindo lonas para dar mais proteção aos equipamentos. A aparelhagem de som era Palmer, uma das melhores existentes na época. Os quatro amplificadores eram os mesmos usados no show de Alice Cooper no Brasil. Tanto não era uma promoção de "hippies baderneiros" que os músicos interessados em participar precisavam ter carteira da Ordem dos Músicos do Brasil, estar em dia com o INPS, possuir relação de membros e um contrato. O esquema de segurança envolveu escoteiros e alunos de escolas de polícia do estado. Graças a isso, nada impediu que o festival contasse com a participação da tradicionalíssima banda da Polícia Militar local, no meio da hippada.

Tão badalado foi o evento que participaram conjuntos de Porto Alegre, Curitiba, Joinville e Itajaí, além da própria Florianópolis. Dificilmente, no entanto, os jovens de hoje terão ouvido falar de bandas como A Chave, Movimento Parado e Capuchon, que estiveram presentes. Foi considerada uma revelação, no entanto, a guitarrista Elaine Taulois, que se tornou uma das mais prestigiadas do estado. A participação foi estimada em mais de 10 mil pessoas. Conta-se que muita gente veio ver a nado pelo riozinho que contornava o estádio. Nas barracas, desde figuras carimbadas do movimento até Beto Stodieck e o professor Alcides Abreu. Peninha foi o apresentador, com direito a uma longa pena de pássaro na lapela - sua marca registrada - e calça com enfeites brilhantes. Apesar das tentativas de organização, não havia banheiros nem estoques suficientes para a venda de alimentos, tanto que alguns participantes chegaram a afanar galinhas da vizinhança. Peninha garante que não soube de abusos de drogas durante o festival, mas houve maldosos que garantiram que existia um caldeirão no meio do estádio com chá de cogumelo até a boca.

O que Será, que Será

Florianópolis é hoje, sem dúvida, uma cidade muito diferente da que era 20 ou 30 anos atrás. Muitos dos problemas continuaram os mesmos, e algumas vezes pelas mesmas

razões: o êxodo rural aumenta a população das favelas; as praias continuam poluídas; a cidade é deficiente em saneamento; o trânsito sofre com a desorganização; quem se preocupa em preservar o patrimônio histórico e cultural sofre com a falta de apoio oficial; o turismo custa a se estruturar; e o último Plano Diretor certamente não teve um destino muito melhor do que o anterior. Não se pode negar, também, que a região tem uma infraestrutura bem melhor, mortalidade infantil muito menor, menos analfabetos, mais comércio e opções de lazer, mas isso são coisas que todos os centros urbanos brasileiros obtiveram. Mesmo mais de uma década depois do fim do Regime Militar, a população ainda participa pouco das decisões. A proposta de Orçamento Participativo que começou a ser trabalhada na administração de Sérgio Grando (1992-1996) praticamente desapareceu na última gestão, de Angela Amin. Nada impede que as pessoas continuem a ter suas vidas atrapalhadas por obras e medidas que não pediram e que as próprias autoridades não conseguem definir muito bem para que servem.

Bibliografia

Jornal O Estado (jan. 1970/dez.1980)

Florianópolis: 1973 - Monografia do IBGE.

Florianópolis, A Polêmica Urbana. Lago, Paulo Fernando. - Florianópolis: Palavra Comunicação e Fundação Franklin Cascaes, 1996.
318 p.

Florianópolis, Memória Urbana. Veiga, Elaine Veras da. - Florianópolis: Editora da UFSC e Fundação Franklin Cascaes, 1993.
390 p.

Florianópolis, História de uma Cidade. Silva, Adolfo Nicolich da. - Florianópolis: Papa-Livro, 1995.
196 p.