

Parque da Luz, uma rara flor na pólis.¹

Armando de Melo Lisboa

“Quem vive numa ilha mergulha, mesmo sem nenhuma consciência de saber filosófico, no oceano cósmico onde estamos ancorados e os elementais da terra, do mar e do céu estão presentes de uma forma bem mais intensa e visceral, como o luar no sertão, alimentando sonhos e devaneios de religação do homem com a natureza, com o continente, o universo e o ambiente inteiros.”
(Etienne Luiz Silva)²

Terra meu corpo, água meu sangue, ar meu alento, fogo meu espírito³.

A história do Parque da Luz se entranha de forma inseparável com a pessoa de Etienne Luiz Silva (1952-1997)⁴. Etienne, interessado pelo futuro, interpôs uma pauta sócio-ambiental na agenda da cidade, representando uma referência técnica, ética e política para toda uma geração. Sua visão de constituir na cabeceira insular da Ponte Hercílio Luz um parque, além de sintonizar com a importância histórico-paisagística deste precioso sítio florianopolitano, antecipa e afirma o projeto duma Florianópolis humana, solidária e libertária.

Como se não bastasse o fato da inexistência de áreas verdes de lazer na região central de Florianópolis como justificativa da criação de um parque, a área do Parque da Luz outrora abrigou um antigo cemitério indígena, sobre o qual, aliás, assentou-se o primeiro cemitério da velha Desterro.

Recentemente publicou-se pesquisa⁵ que, utilizando-se da maior base de dados já construída sobre a saúde da população de todo o continente americano dos últimos sete milênios (desde 4.000 a.C. até o início do século XX), concluiu que os povos que habitavam o litoral de Santa Catarina há mil anos tiveram a melhor qualidade de vida das Américas de todos os tempos!

Ora, esta qualidade de vida ímpar era naturalmente propiciada pelas magníficas condições ecológicas de nossa região: aqui se encontram correntes marítimas quentes e

¹ Excetuando pequenos retoques, o presente texto foi escrito em 2004 para obra até o presente não publicada sobre Etienne L. Silva. A atualidade dele diante dos recentes protestos de junho de 2013 fez-me retoma-lo para dar ao mesmo maior circulação.

² In: “Ilha Verde: limites e horizontes de uma economia insular”. Dpto. de Economia/UFSC, *Textos para Discussão* n. 9/1996.

³ Canção entoada, como um mantra, durante o enterro do prof. Etienne Silva.

⁴ Tendo elaborado relevante estudo sobre a formação da rede urbana de Santa Catarina (defendida no mestrado em Planejamento Urbano da UFRGS em 1978), Etienne, além da sua relevante contribuição na implantação do IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis) no final dos anos 1970, lecionou no Dpto. de Economia da UFSC de 1980 até seu prematuro falecimento.

⁵ R. Steckel; J. Rose (ed). *The backbone of history*. Cambridge Univ. Press, 2002.

frias, disponibilizando uma rara variedade e abundância de peixes e frutos do mar – uma das fontes alimentares dos povos nativos – bem como aqui a Serra do Mar adentra no oceano formando a Ilha de Santa Catarina, com conseqüente coexistência de diversos ecossistemas e maior multiplicidade de aves, fauna e flora – nossos ancestrais também eram caçadores, catadores e coletores. Somos – ou éramos – local de reprodução e abrigo de seres migratórios transcontinentais, como as baleias.

Aqui, de Meimbipe, partia um dos caminhos que ligavam o litoral brasileiro ao império Inca. O caminho do Peabiru, uma “estrada” indígena construída em rede, era a mais importante via transcontinental da América do Sul pré-colombiana. Foi através deste primeiro roteiro transoceânico das Américas que Aleixo Garcia, aqui naufragado em 1516, tornou-se o primeiro europeu a ter contato com os incas, sendo que seus relatos e as amostras de objetos de ouro e prata que chegaram através de sua excursão enlouqueceram o Velho Mundo, despertando a cobiça da Europa pelas riquezas do El Dorado andino⁶.

A nossa e outras ilhas tropicais, lugares paradisíacos, para além dos influxos econômicos que alimentaram a formação do capitalismo, povoaram o imaginário europeu nos últimos séculos, renovando-o. Sabemos que os idílicos relatos dos povos originários fecundaram o pensamento político do velho continente, fazendo nele revigorar a utopia dum novo mundo de abundância e fraternidade, a qual desembocará na Revolução Francesa e na Declaração Universal dos Direitos Humanos⁷.

Mas, teimosa e estupidamente, a ocupação da Ilha de Santa Catarina ao longo do tempo, ignorando os claros limites ecossistêmicos à ação humana explicitamente postos num ambiente insular, vem destruindo este pedaço de terra perdido no mar. A fantástica biodiversidade da eco-região de Florianópolis vem sendo agredida, com inúmeras espécies já desaparecidas, comprometendo inclusive a balneabilidade de nossas praias, impossibilitando de transmitirmos às próximas gerações uma qualidade de vida razoável e, portanto, corroendo o futuro.

A ponte Hercílio Luz foi, inicialmente, um marco no processo de modernização e rodoviarismo que acelerou a degradação dos ecossistemas locais e a decadência da cultura ilhoa. Hoje, ao contrário, a luta pelo Parque da Luz e por um museu que perpetue a memória de nossa primeira ponte – fruto desta luta é o tombamento da mesma, o qual hoje protege toda a área em seu entorno (último “grande” espaço livre ainda não concretado no centro da capital) – são referências fundamentais no processo de afirmação dum outro desenvolvimento que respeite a fragilidade insular e que possa perpetuamente sustentar a vida com a máxima qualidade que nossas privilegiadas condições propiciam.

Um parque na região central duma cidade tem inúmeros significados; porém não podemos perder de vista um elemento essencial. Uma cidade sem um “miserio” *central park*, comida e devorada pelo fluxo turístico, é uma pseudo-cidade sem identidade, pois, sem local para alimentar a paz, não dispõe de força espiritual e alija seus moradores de uma

⁶ Sobre este episódio ver Rosana Bond: *A saga de Aleixo Garcia*. Insular, 1998.

⁷ Afonso Arinos de Melo Franco. *O índio brasileiro e a revolução francesa. As origens brasileiras da teoria da bondade natural*. J. Olympio, 1937.

alma. Assim, ela se transforma num mero conglomerado de pessoas que, drenadas pela velocidade de seus veículos motorizados (ou pela lentidão dos mesmos presos em imensos engarrafamentos) numa neurótica viagem, são como zumbis que acotovelam-se, atropelam-se e pisam uns sobre os outros.

Assim como Rousseau⁸, entendemos que a cidade não surge do mero ajuntamento de pessoas (urbe). A urbe somente se transforma em cidade se houver primazia e protagonismo cidadão. Quando não há espaço para urbanidade, civilidade, a urbe devora a cidade.

Se os indivíduos estão possuídos pela rentabilização de suas contas bancárias ou buscando desesperadamente a sobrevivência, a urbe tem seu tecido social gangrenado e fica prisioneira dum primitivo estágio pré-civilizatório, alertou Keynes⁹. Aristóteles vislumbrou há mais de 2000 anos que, “*quando os fusos trabalharem sozinhos, o senhor não precisará de escravos*”. Apesar de, com o presente patamar tecnológico, estarmos atualmente a dois passos do paraíso, encontramos-nos embrutecidos de tal forma que sequer percebemos as portas do mesmo.

A modernidade fundamentalista de mercado é uma sociedade do espetáculo que trivializa e banaliza o sofrimento humano. Nela o ser humano encontra-se desorientado: hoje o suicídio é, após as mortes decorrentes de acidentes de trânsito, a principal *causa mortis* em todo o planeta. E Florianópolis não está isenta disto: praticamente todos os dias alguém se joga dos edifícios da capital. Aos poucos os signos se invertem: o modo de vida urbano-consumista que celebrava o anonimato na *megalópolis* (vistas como refúgio do indivíduo contra a sociedade opressiva) perde seu encantamento pois o isolamento transforma-se em dolorida solidão.

Um determinado *ethos* civilizatório centrado apenas na multiplicação incessante do valor está chegando ao seu limite. Outros sintomas de sua cega e perversa lógica encontram-se nos alarmantes aumentos da depressão (a OMS projeta que esta será a segunda causa de incapacitação e redução de vida da população mundial); num padrão alimentar mórbido e intensivo em energia (36 % da produção mundial de cereais é para alimentar gado); na violência do caos disruptivo que vivemos quotidianamente de forma mais dramática nos grandes centros urbanos; na excessiva multiplicação de carros do modelo rodoviário que intoxicou, desumanizou e inviabilizou nossas cidades; ou na agressão imperial de Bush ao Iraque para assegurar que o petróleo continue sendo a principal e mais barata fonte energética desta civilização do automóvel.

É uma forma de sociabilidade macabra e patológica que é insustentável, ética e ecologicamente. É aqui que se situa a novidade contemporânea da Agroecologia, da Permacultura e da Economia Solidária, ainda que recolham muitas lições do passado. A capacidade do modo de produção capitalista de civilizar, de propiciar formas mais

⁸ “*As casas fazem o aglomerado urbano, mas só os cidadãos fazem a cidade*” (Rousseau, *Do contrato social*, Livro Primeiro, cap. VI).

⁹ Na célebre conferência “*Perspectivas econômicas para nossos netos*”, pronunciada em Madrid em 1930.

avançadas de produzir e de viver chegou ao seu limite. Mas nem por isto, paradoxalmente, se esgotou ou perde vigor, pois ele não se guia pelo grau de felicidade humana gerado mas apenas pela valorização do valor. Se, pelo menos, os índices de avaliação da riqueza (a qual não se reduz a sua forma virtual de valor monetário) fossem norteadores da ação econômica, a situação não seria tão dramática. De fato, o capitalismo se alimenta macabramente da guerra, da crise, da escassez e da destruição. Infelizmente o absurdo capitalista pode se sustentar por muito tempo, agravando ainda mais nossos dilemas.

Há que amadurecer para adentrarmos na era onde, abreviando o tempo de trabalho e livres do esforço da sobrevivência, possamos praticar e desenvolver as virtudes cívicas, aperfeiçoarmos a arte de viver, cultivar os encantos da vida. Isto possibilitará progredirmos não apenas como um polo de desenvolvimento tecnológico, que se nutre de um ambiente onde impera a qualidade, mas também cultural e moralmente. Para isto há que sintonizar com a força espiritual dos nossos ancestrais que jazem neste solo sagrado, há que se nutrir com força dos elementais que conformam nosso corpo, sangue e espírito: terra, ar, água e fogo, tão vivamente presentes no Parque da Luz.

Um parque pode não ser suficiente para adentrarmos nos novos mundos possíveis, mas sem parques encontraremos ainda mais dificuldade para perfazer a necessária evolução político-espiritual dentro do espaço urbano. A presença da beleza e grandeza naturais numa área de lazer propicia não apenas pensamentos criativos e nobres aspirações, mas traz para todos equilíbrio emocional e sentimentos de conforto, renovação e fortalecimento¹⁰.

Neste amanhecer da humanidade no século XXI, o Parque da Luz foi erigido para responder aos imensos desafios postos pelo decadente modo de vida urbano-industrial-consumista, pois está a forjar a humanidade do ser humano, despertando sua sensibilidade e consciência, forjando assim uma cidade-jardim¹¹ guiada desde o coração.

Oportunizando o crescimento emocional e material das pessoas, em algumas ocasiões o Parque tem abrigado as feiras do Clube de Trocas Ecosol, nas quais não se utilizam as formas convencionais de dinheiro mas uma moeda social denominada Ecosol. Nestas feiras praticamos uma outra economia, aprendemos a nos relacionar de uma forma materialmente sustentável, solidária e responsável, aprendemos a lidar com os sentimentos de egoísmo, competição e apego e a transformá-los em amorosidade, compartilhamento e

¹⁰ Reproduzo neste parágrafo a precursora defesa dos parques naturais feita por Stuart Mill no cap. VI do Livro Quarto de seus *Princípios de Economia Política* (1848).

¹¹ Ebenezer Howard (1850-1928), ao enfatizar a interpenetração entre o campo e cidade com sua obra *Garden cities of tomorrow* (1898), é precursor dos atuais movimentos de Reforma Urbana, das Ecovilas e das Slow Cities. Suas ideias impulsionaram as alternativas urbanas experimentadas no século XX. Inclusive a região com a maior área verde da cidade de São Paulo, os “Jardins” (Jardim América, Pacaembu, Morumbi...) origina-se de projetos urbanísticos do início do séc. XX inspirados diretamente em Howard.

Apesar de ter influenciado de forma substantiva o pensamento e as práticas urbanísticas ao longo do séc. XX, a proposta de Howard da cidade-jardim foi, em larga medida, atropelada pelo advento do elevador e do do automóvel, predominando então o ideário modernista a lá Corbusier e seu discípulo Lúcio Costa, ou seja, a crença na racionalização do concreto e da máquina divorciada dos aspectos sócio-ambientais.

gratidão. Nelas a moeda perde sua função de dominação e retorna a ser um simples vetor de intermediação.

Cidadania, vetor que civiliza a cidade.

Floripa não ficou, portanto, apenas à deriva dos ventos da ganância e da especulação que aqui flagelam desde Aleixo Garcia. Além da luta pelo Parque da Luz, muitos tem sido os movimentos-cidadãos que, rompendo com a passividade, despolitização e individualismo, fazem nascer uma cidade autêntica, forjada pela reunião de pessoas a buscar projetos comuns, ou seja, um local de cidadania. Cidades sem mobilização cidadã, conduzidas exclusivamente pela força dos motores do capital, onde pessoas buscam refúgio e isolamento, não são verdadeiras cidades com identidades próprias, mas meros amontoados de seres amedrontados e anônimos que se refugiam em torres de apartamentos e buscam entubar-se em centros de shopping.

O movimento em torno do Parque da Luz faz parte duma mobilização ainda maior, a qual, apoiada por plêiade de organizações populares (tais como AMOCAM, CEDEPE, CECCA, UFECO e ORBITA) e outras instituições (UFSC, UDESC, OAB, CNBB e diversas igrejas), vêm lutando por um outro modo de vida justo, solidário e convivencial em Florianópolis. Da resistência contra os processos cotidianos de degradação de vida existentes no aglomerado urbano da capital surgem o movimento comunitário dos bairros; o movimento ecológico; dos sem teto; sindical; negro; das mulheres; dos direitos humanos; estudantil; as lutas pela preservação e manutenção como espaços de uso público da Ponta do Sambaqui, do Mangue do Itacorubi, da Ponta do Coral e da Lagoinha da Chica; os movimentos pela participação popular na elaboração do Plano Diretor (mais conhecido como movimento contra os 18 andares); Campeche Qualidade de Vida (que constrói um Plano Diretor Alternativo para o Campeche); Floripa Sem Pedágio (que luta contra a privatização da SC 401); pela TV comunitária; Brasil outros 500 (contrário à comemoração dos 500 anos), pela transformação do Saco da Lama numa área comunitária de lazer. Muitas destas mobilizações contaram com a ativa contribuição de Etienne. A confluência das mesmas vai, aos poucos, se articulando em torno do Fórum da Cidade.

Mais recentemente irrompe o movimento pelo Passe Livre Estudantil, o qual, aglutinando a insatisfação popular contra o alto preço das tarifas do transporte coletivo de Floripa e contra um desintegrado e ineficiente sistema de transporte, fez a cidade entre junho e julho de 2004 rememorar as grandes manifestações em torno da Novembrada. Só que agora o protagonismo estava com os filhos dos jovens que enfrentaram o general-presidente Figueiredo em 1979.

Assim como na Novembrada, estes jovens foram violentamente reprimidos. Aliás, a repressão se manifestou duramente também em 1999 contra manifestação contra a concessão por 20 anos das empresas de ônibus da capital, cegando um olho de vereador;

bem como contra o movimento que em 22 de abril de 2000 pacificamente protestava contra o relógio que a Globo construiu para comemorar os 500 anos¹².

É bom recordar que a democracia moderna nasce e é feita nas ruas. Quando isto não é possível, a democracia é pouco, ou falsamente, democrática, ou seja, um engodo, simplesmente não existe. É o caso tanto de generais tomando posse com o aval do congresso, quanto dum sistema de transporte feito sem nenhuma transparência sacramentado por “nobres” vereadores.

Mas há diferenças importantes entre o episódio da Novembrada e as atuais mobilizações juvenis. Desde o movimento dos “cara-pintadas” pelo *impeachment* de Collor, as manifestações políticas dos jovens se caracterizam por não estarem restritas a entidades estudantis ou a juventudes partidárias. Cada vez mais são grupos autônomos de ação direta, antiburocráticos, apartidários e horizontalizados, heterogêneos ideologicamente, atuando fora das organizações estudantis oficiais – as quais são criticadas por terem sido engolidas por partidos de esquerda – e que utilizam-se de listas de e-mails e sites para se articularem em rede e difundirem informações.

A paralisante imobilidade decorrente de um falido projeto urbanístico incivilizador é emblemática dos dilemas de Florianópolis e demais regiões metropolitanas deste país. Achando-se “donos da cidade” (com controle absoluto da Câmara de Vereadores – nem míseros sete votos para constituir uma CPI dos Transportes são possíveis), o Sindicato das Empresas do Transporte Urbano de Florianópolis e a senhora prefeita perderam noção da realidade, pois não encontraram limites para seus planos mirabolantes. Em tumultuada sessão¹³, a Câmara de Vereadores aprovou em fevereiro de 1999 Projeto de Lei pelo qual a prefeita prorrogou sem licitação (o que é inconstitucional!) por 10 anos prorrogáveis por mais 10 *ad infinitum* a concessão das empresas de ônibus.

No ano de 2000 criaram a Companhia de Terminais de Integração (Cotisa) para construir e gerenciar os novos terminais. A população, que nunca foi consultada sobre o novo Sistema Integrado de Transportes (SIT), deve, na opinião da prefeita, arcar com o ônus destes terminais seja via aumento das tarifas, ou via subsídio das mesmas (pois a Prefeitura propôs assumir a dívida da Cotisa). Resultado: ao invés de melhorar o transporte coletivo da cidade, o SIT reduziu em 15% o número de passageiros desde que foi implantado em agosto de 2003. Desde então o trânsito da cidade só piorou ainda mais¹⁴.

Pois os usuários não são trouxas: tanto mais tempo médio é necessário para os deslocamentos, quanto o aumento da tarifa em agosto passado tornou o ônibus até para uma

¹² Tanto em 1999 quanto em 2000 e 2004, apesar da mudança de governador e de partido político no controle do poder estadual, o coronel Eliésio Rodrigues comandava o 4º Batalhão da PM.

¹³ Na qual o vereador Márcio Souza ficou com um olho cego por estilhaço de bomba jogada pela PM (comandada pelo mesmo coronel que em 2004 mandou espancar os estudantes).

¹⁴ Indicador da dimensão do caos urbano de Floripa está em recente (2013) estudo do BNDES, que aponta ser o fluxo de veículos nas duas pontes que ligam a Ilha de Santa Catarina ao continente maior que o da Ponte Rio-Niterói: aqui 178 mil veículos acessam diariamente a Ilha, contra 140 mil no Rio (<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/politica/noticia/2013/05/trafego-em-pontes-da-ilha-supera-fluxo-da-rio-niteroi-diz-bndes-4135317.html>).

pessoa mais caro em relação ao automóvel¹⁵. Ocorre que as tarifas já estavam caras antes mesmo de agosto passado: nosso SIT é excludente para grande parte da população pobre, a qual simplesmente não tem alternativas de se locomover nos centros urbanos a não ser a pé.

Com o SIT andar de ônibus ficou mais caro e mais lento. Isto reduz o número de usuários, e pressiona novos aumentos de preços, revelando um sistema falido. As empresas concessionárias alegam que estão no limite operacional. Mas isto decorre do insustentável SIT. A alta tarifa decorre do sistema desintegrado e ineficiente de transporte. A implantação do SIT teve um custo astronômico: hoje 10% do valor da passagem é transferido para a COTISA para que esta pague dívida assumida com a construção dos terminais (três já estão desativados). Estes terminais de “integração” (sic) foram construídos com dinheiro público, e na sua maioria em áreas públicas que ninguém sabe se foram ou não indenizadas. Beleza de negócio, não?

O temor duma CPI decorre do SIT ter a forma de uma caixa-preta, sem transparência (nele não se permite uma auditagem permanente e externa, com participação dos usuários). A única coisa que se sabe é que nenhum empresário quer largar o osso, sinal que as coisas não estão tão ruins... Ser empresário no setor de transporte em Floripa é uma questão de “ser amigo do rei” (ou da rainha): neste ramo somente se entra com o aval do Estado (Prefeitura). Mas nunca houve licitação para tal. Enquanto isto perdurar, teremos pessoas que apenas querem se locupletar com concessões de 20 anos para atuar em ramos monopólicos.

Este caráter predatório impede que se construa um real sistema integrado de transporte, ágil, com tarifa única, na qual parte dos custos do deslocamento dos usuários de regiões mais distantes (em geral mais pobres) seja absorvido pelos mais abastados moradores das regiões centrais. Assim adentramos no círculo virtuoso onde o aumento dos usuários dilui os custos fixos, permitindo baixar tarifas.

Ao invés de túneis onde é proibido a passagem de pedestres e ciclistas, a cidade anseia por condições de mobilidade saudável e eficiente, privilegiando primeiramente as calçadas e a possibilidade de andar a pé; em seguida as ciclovias, e a seguir o transporte público (articulado com bicicletários). O uso de automóveis deve ser desestimulado através de pedágio urbano, como nas principais cidades do planeta.

A visão de pilhagem por parte dos empresários é uma burrice: estes dão um tiro no próprio pé pois no longo prazo perdemos a possibilidade dum transporte coletivo urbano decente e acessível as maiorias. Perdemos todos, perde a cidade, perdem os empresários.

Mas, no curto prazo, face ao acirramento dos conflitos, já estamos perdendo feio. A população é prejudicada pelas linhas que não circulam e os inevitáveis engarrafamentos.

¹⁵ Na gestão de Ângela Amim (desde janeiro/97) a tarifa média aumentou 238% enquanto que o ICV-DIEESE subiu 81%. A tarifa média vigente até 8.07.04 era a mais alta do Brasil. O ônibus Expresso UFSC aumentou 84% entre julho de 2002 e julho de 2004 (de R\$ 0,95 para 1,75), sendo que a inflação neste período está em torno de 20%. Como a distância da UFSC ao centro via túnel é de 5 km, o carro é muito mais barato para uma pessoa.

Mas também os empresários, pois os usuários de ônibus são obrigados a encontrar alternativas de deslocamento, além dos prejuízos materiais (depredação), o que afeta imediatamente os ganhos gerados.

O movimento pela redução das tarifas é favorável a se privilegiar o uso do ônibus em detrimento do automóvel no deslocamento urbano. Seu aliado natural deveria ser as empresas de transporte ... É incrível que ambos os lados em conflito (estudantes e populares usuários dos ônibus; empresários do setor) não se percebam como aliados natos. Claro que isto é explicado pelo contexto histórico-ideológico, onde a esquerda foi formatada numa visão anti-empresarial (onde lucro é pecado), e a direita numa visão predatória curto-prazista (na qual o social é ônus).

Hoje vivemos numa mudança de paradigmas na qual agir de forma cidadã é fator de eficiência empresarial. Ainda que pareça remoto, e se soubermos diferenciar entre um capital nômade e puramente especulativo de um capital enraizado e comprometido com o território onde se situa, é possível e necessário avançar para um outro patamar, com empresários de verdadeira responsabilidade social, com um SIT massivo e veloz, com uma polícia capacitada, e com uma mídia aberta, crítica e exata.

A solução não está na estatização do setor ou no subsídio dum sistema ineficiente. O caminho para uma solução racional e eficiente passa por um amplo pacto entre os setores mais relevantes e organizados desta cidade que possibilite construir um autêntico SIT. Mas, pensar um outro SIT é desenhar uma futura Floripa plena de qualidade de vida, a qual somente surgirá caso a formatemos num Plano Diretor Integrado elaborado participativamente conforme exige o Estatuto das Cidades.

Numa democracia representativa frágil e limitada como a nossa, as coisas funcionam como se nossa cidade tivesse dono. Vivemos num capitalismo vídeo-financeiro: quem é dono da mídia e do sistema financeiro, tem amplo controle sobre todos nós. Além disso, aqui temos os mais altos preços de combustível do país, controlados por ilegal cartel de postos de gasolina. Uma cidade refém de outorgados monopólios de transporte coletivo e de cartéis, cuja imprensa falada e escrita está nas mãos de poucos, é o que? Não existem donos nesta cidade?

Para parte das elites políticas e empresariais manezinhas, aliás, as leis se fazem e desfazem conforme os humores e preços de ocasião. Recordo aqui a libertária posição de Etienne: como nunca foi servil com aqueles que usurpam o poder aqui e em qualquer outro lugar, em 1979 pediu demissão do IPUF (no qual exercia a privilegiada função de secretário-executivo), insurgindo-se contra o aterramento dum rio para implantar a Jurerê Internacional, aterro este que implicava alterar a lei vigente naquela ocasião que assegurava proteção aquele elemento hídrico¹⁶.

¹⁶ No anexo segue a descrição de Etienne deste episódio, a qual também se encontra reproduzido no meu capítulo ("Construindo uma identidade insular num mundo que se globaliza: o jeito manezinho de ser") do livro *Uma cidade numa ilha* (Ed. Insular, 1996, 1ª ed.; 1997, 2ª. ed., p. 220).

Finalizando. Território na perspectiva pós-desenvolvimentista.

Os impasses e conflitos em torno do sistema de transportes são os mesmos que vem atravancando a implementação do Parque *Etienne* da Luz por parte das autoridades municipais, só que mais ampliados e com maior ressonância. Infelizmente estamos longe duma sociedade democrática onde protestos não sejam reprimidos, distantes duma cidade humanizada com parques, ciclovias e bicicletários combinados com diversas alternativas de transporte público, inclusive o marítimo. Aqui, pelo contrário, ampliam-se os aterros (inclusive dos mangues) e inauguram-se túneis e rodovias onde pedestres e ciclistas são proibidos.

Tanto a luta pelo Parque da Luz quanto a mobilização juvenil contra o aumento das tarifas de ônibus sinalizam o surgimento de novas formas de ação política, as quais não se reduzem a ser um fenômeno apenas juvenil ou brasileiro. A partir da explosão nas ruas de Seattle em 1999 e dos Fóruns Sociais Mundiais, mundialmente se constata o surgimento da sociedade civil autônoma como um ator político a propor e implantar alternativas. Nossas complexas sociedades não suportam mais gestões centralizadas, requerendo novos paradigmas que ultrapassem tanto a pirâmide estatal quanto o vale-tudo do mercado. A novidade é que amplas parcelas da população atuam propositivamente nesta direção, buscando articular-se simultaneamente com o estado (quando este, não estando prisioneiro dos donos do poder, é sensível e aberto à democrática participação cidadã) e com empresas que tenham responsabilidade sócio-ambiental.

Isto está a ocorrer no processo de implantação do Parque da Luz, o qual tem adesão e substancial apoio financeiro de alguns empresários de Florianópolis situados no seu entorno, tais como o Hotel Parthenon e o Restaurante Lindacap. A implantação do Parque da Luz é um nobre exemplo de que todos nos orgulhamos, é exemplar duma ação cidadã que está a difundir uma nova cultura política menos verticalista, flexível, de caráter mais ativo e propositivo, possibilitando o empoderamento societário, ou seja, o fortalecimento comunitário e a pulverização do poder monopólico de poucos.

É contagiante a beleza e o esplendor do Parque *Etienne* da Luz em todos que hoje o visitam. O movimento em prol deste parque está de parabéns, pois soube acalentá-lo nos momentos mais difíceis, soube cuidar de cada broto que nele plantou, soube vivê-lo intensamente. Se hoje ele nos dá flor e fruto, se neste parque se renovam nossas esperanças, se nele nasce a aurora de cada dia, se nele podemos contemplar a Ponte da Luz, o por-do-sol, a lua cheia encantada, se hoje ele é um “hiato de paz no coração da cidade”, é porque alguns, lutando por um sonho e uma paixão, tiveram coragem de enfrentar os pretensos poderosos e prefeitos de plantão que queriam lotear este local para nele implantar complexos empresariais ou mesmo a sede da Prefeitura.

É a eterna capacidade de sonhar e lutar que constrói o futuro. Que nunca percamos este coração de estudante, que nunca esqueçamos nosso Etienne da Luz!

Anexo.

Dois fatores fazem de Jurerê Internacional um divisor de águas no desenvolvimento da capital. Foi o primeiro grande investimento que se pautou por buscar um “padrão internacional” e por seguir o figurino de ser *“implantado em cima de rios, de mangues, enfim, de toda a legislação que defende nosso patrimônio comum, legado de nossos antepassados”* (E. Silva, 1993: 10). Por outro lado, a decisão de sua implantação quebrou a espinha dorsal, castrando mortalmente, o primeiro órgão de planejamento urbano de Florianópolis, o IPUF, então recém criado. Diante do atual descalabro urbano desta cidade, é hilário constatar que ela possui há quase 40 anos uma instituição reguladora e planejadora do seu desenvolvimento.

Assim Etienne Silva narra a história deste empreendimento:

“Inquestionável como são apresentados ao poder público, os grandes projetos privados (...) se apresentam aos órgãos de planejamento e a sociedade acima de tudo e de todos.

O rio era o elemento geográfico mais notável, segundo os geógrafos e os ambientalistas, os fotógrafos e os arquitetos. Ele definia claramente a área frontal de preservação da praia e o IPUF tomou esta posição explicitamente, e mostrou a inconstitucionalidade do projeto em relação a toda legislação de Florianópolis.(...)

A partir daí começaram as negociações no IPUF.

Todas as decisões no Instituto, principalmente aquelas que envolviam grandes interesses, ou projetos de maior impacto, eram decididas no mínimo por três técnicos de áreas diversas - e um dos diretores da casa - tendo em vista a representatividade das opiniões e dos enfoques e a invulnerabilidade a interesses localizados, econômicos ou políticos.

Todas as decisões dessa natureza eram sujeitos ao grupo. Como se tratava de projeto de uma envergadura ainda maior que colocava em risco, como colocou, toda a legislação elaborada até então pelo IPUF, referente ao meio ambiente, a decisão passou a ser objeto da análise de todos os técnicos da casa.

O IPUF concluiu pelo parecer de 21 dos 23 profissionais de nível superior, que o projeto era inviável naquelas condições. Na melhor das hipóteses deveria ser respeitada a margem legal dos 33m de marinha e os grandes elementos naturais, facultando-se o loteamento da área ocupável.

O representante da Habitasul afirmou que em hipótese alguma eles iriam construir nos limites ambientais traçados, ou seja, não cogitavam liberar a frente da praia e construiriam em cima do rio. Quando um advogado do IPUF questionou os aspectos legais envolvidos, foi desmoralizado com um argumento hiper-realista:

*- Me venha com argumentos. **As leis nós fazemos e desfazemos.** (...)*

A gente dizia: pelo menos preservem o rio e poupem a sua margem.

A resposta da Habitasul foi sintomática:

*- **imagina que vamos deixar o filé para todos e comer o pescoço a 56 m da praia ...***

Uma visão bovina do espaço natural ... enfim estamos no Sul. (...)

Na época houveram até pareceres 'ecológicos' com respaldo acadêmico para condenar o rio ... Hoje sabemos que somos todos filhos do tempo, herdeiros da terra e que os rios correm pro Mar e prá eles vão voltar.” (E. Silva, 1994: 3-4, grifo meu).

Esta reunião ocorreu em 1980, dela participando o prefeito (nomeado pelo regime militar) Prof. Francisco Cordeiro; o representante da Habitasul, prof. Clovis Calliari, o diretor técnico do IPUF, prof. Etienne Silva (todos do Departamento de Economia/UFSC), bem como o Presidente do IPUF, o prof. Fernando F. de Mello (Dpto. de Administração/UFSC). Após este

embate, o prof. Fernando e o prof. Etienne pediram demissão. Ah! O autor do parecer favorável foi o também prof. Paulo Lago (Dpto. Geografia/UFSC). E o rio? É o preço do progresso ...

Referências:

SILVA, Etienne L. *Projeto Ilha Verde*. Florianópolis: UFSC (Relatório de Pesquisa/CNM), 1993.
_____. *Relatório semestral 94/1*. UFSC: Dpto. de Economia (mimeo), 1994.