

# HISTÓRIA DA URBANIZAÇÃO

Grandes empreendimentos, como a 2ª e a 3ª Ponte, aterros e o surgimento de novos bairros, transformaram o visual da Grande Vitória e melhoraram a qualidade de vida do cidadão

## Os últimos

50 anos foram decisivos para a definição do desenho urbanístico que a Grande Vitória exhibe hoje. Ao longo desse período, a Região Metropolitana foi sendo traçada pela construção de novas estradas, pontes, aterros,

drenagens, pelo surgimento de novos bairros, desenvolvimento de projetos de habitação e industrialização.

Momentos de grande desenvolvimento urbano, que foram acompanhados de perto por A GAZETA

Nas reportagens diárias, o capixaba tinha acesso às transformações que sua capital vivia em meados dos anos 50, quando a concentração urbana, antes bastante limitada ao Centro e bairros vizinhos, foi se espalhando, com a construção dos aterros nas regiões da Esplanada Capixaba até Bento Ferreira e de estradas importantes que, além do escoamento do tráfego, já crescente, interligaram Vitória aos municípios vizinhos.

Nas décadas de 60 e 70, os leitores presenciavam, por meio de reportagens, artigos e entrevistas, a mudança do perfil da economia capixaba, que, voltando-se para a industrialização, provocou novas alterações na configuração da Grande Vitória.

O surgimento de novos bairros e o aumento da população impulsionaram o mercado imobiliário e estimularam melhorias na infra-estrutura e nas comunicações do Estado com o resto do país. Chegam, com os grandes projetos industriais, novas rodovias e pontes, melhorias para o aeroporto e incremento da universidade, que precisava atender à demanda de formação técnica mais apurada.

Nos anos 80 e 90, os leitores acompanham pelas páginas de A GAZETA a inauguração da Terceira Ponte, a entrada em operação da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), a expansão de Jardim Camburi e Jardim da Penha, o aumento das invasões nas áreas de mangue da Estrada do Contorno e a posterior urbanização desses locais.

Nas próximas páginas, você confere que impactos essas transformações tiveram na vida do capixaba, como a cidade as absorveu e quais são os projetos atualmente desenvolvidos que vão contribuir para essa evolução urbana.

Cláudio Guimarães



Parabéns A Gazeta pelos  
75 anos de busca da verdade.

Pela defesa dos valores  
maiores dos capixabas.

Pelo exercício permanente  
de fidelidade aos fatos e  
respeito aos cidadãos.

O Espírito Santo tem  
muito a comemorar.

E a agradecer.

Homenagem da Tristão e da  
Realcafé aos 75 anos de A Gazeta.



TRISTÃO



A melhor notícia  
que já recebemos foi  
há 75 anos



Nossa homenagem aos  
75 anos de A Gazeta.



Atlântica  
RENAULT

urbanização

# AS GRANDES AVENIDAS

O crescimento da Grande Vitória aumentou o volume de veículos, criando a necessidade de novas e grandes avenidas, algumas surgidas de rodovias, como a Carlos Lindenberg



Fotos de Arquivo AG

## Como

se chegaria ao aeroporto se não houvesse as avenidas Fernando Ferrari, Adalberto Simão Nader ou Dante Michelini? Ou então, quanto tempo gastaríamos para ir ao centro de Vitória se não pudéssemos contar com as avenidas Vitória, Maruípe ou Beira-

Mar? Poucos minutos de reflexão são o bastante para se ter uma idéia da importância que essas vias têm no cotidiano dos moradores da Grande Vitória.

Interligando bairros e municípios, a maioria delas surgiu ao longo dos últimos 50 anos, acompanhando o desenvolvimento das cidades. E foram, muitas vezes, o fator determinante para a valorização de regiões e o surgimento de bairros, como é o caso da Rodovia Serafim Derenzi, antiga estrada do contorno de Vitória, e da Rodovia Carlos Lindenberg, em Vila Velha.

Na década de 50, importantes obras - como a Rodovia Carlos Lindenberg e a Avenida Beira-Mar - foram entregues à população. Nessa época, porém, a pavimentação ainda era feita por calçamento. O asfalto só chegou à capital em abril de 1966, popularizando-se apenas no final da mesma década. A reportagem intitulada "O asfalto vai chegar" (A GAZETA, 7 de agosto de 1969), dá a dimensão da expectativa da população quanto à pavimentação das ruas da Capital. "Serão iniciados os trabalhos para o asfaltamento das principais artérias do Centro da Capital. Até maio do próximo ano, segundo planos da PMV, todas as ruas da zona central de Vitória estarão pavimentadas".

Devido à sua importância, a Rodovia Carlos Lindenberg, concluída em 1951, foi novamente inaugurada anos depois, com novo revestimento asfáltico. A rodovia - que por quase 40 anos foi a principal via de ligação entre Vitória e Vila Velha e que ainda hoje é um importante ponto de escoamento do trânsito entre as duas cidades - foi, em meados de 1974, duplicada e ganhou sinalização e iluminação mais eficientes.

A GAZETA de 13 de setembro de 1977 destaca a importância da rodovia no desenvolvimento de bairros como Ibes, Alvorada, Alecrim, Cobilândia e Glória. "Nas margens da rodovia, estão localizados vários outros bairros, todos populosos, e suas ligações com a rodovia são bastante movimentadas".

### Beira-Mar

A Avenida Mascarenhas de Moraes, conhecida como Beira-Mar, foi projetada para escoar o movimento de veículos em direção à Região Norte de Vitória e fazia parte do projeto apresentado pelo governador Jones dos Santos Neves, em março de 1951, para recuperar o acesso da Capital pela orla, comprometido na época pela construção do Porto de Vitória.

"A obra vai se estender até o Forte de São João e modificará, consideravelmente, a fisionomia externa da cidade, possibilitando a abertura de uma nova avenida que, atingindo o Forte de São João e circundando-o, dará à entrada de nossa Capital uma esplêndida perspectiva" (A GAZETA, 15 de março de 1951).

O projeto previa ainda que o aterro da área que ficou conhecida na época como Esplanada da Capixaba iria até Bento Ferreira, bairro que teve seu comércio desenvolvido quase que totalmente às margens da

## OBRAS

*As avenidas Vitória e Cesar Hilal passaram por várias reformas nos últimos anos, sendo ampliadas nas laterais e recebendo serviços de drenagem, pavimentação asfáltica, sinalização de trânsito, arborização e modernos sistemas de iluminação*



Beira-Mar. Ainda na década de 50 foram concluídas as obras de pavimentação e drenagem da Avenida César Hilal, outra importante via da capital. A partir do final dos anos 60, várias ruas da capital passaram por reformas. Em maio de 1969, a Avenida Vitória era asfaltada; em junho do mesmo ano, o trecho da Estrada do Contorno até a Ilha das Caieiras era alargado em sete metros e recebia ensaibramento e, em 1978, são concluídas as obras de drenagem e pavimentação do trecho da Avenida Maruípe que vai da Avenida Paulino Muller à praça das imediações do Hospital Santa Rita.

## Trânsito

Com a evolução da malha viária da Região Metropolitana, o trânsito foi, gradativamente, tornando-se mais complexo. Nas décadas de 60 e 70, as páginas policiais de A GAZETA estavam repletas de manchetes noticiando acidentes de carro e atropelamentos em grandes vias. Foi então que, em janeiro de 1969, o Diretor do Departamento Estadual de Trânsito, César Tanure Romano, anunciou a instalação dos primeiros sinais de trânsito de para pedestres, em Vitória. “Os sinais luminosos para pedestres estão sendo instalados em vários pontos da cidade, principalmente onde o tráfego de veículos é intenso. A medida – que vem sendo aplaudida por vários setores da opinião pública – vem permitir que a travessia de certas ruas se faça sem qualquer perigo de atropelamento” (A GAZETA, 28 de janeiro de 1969).

# A LIGAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO COM OUTROS ESTADOS

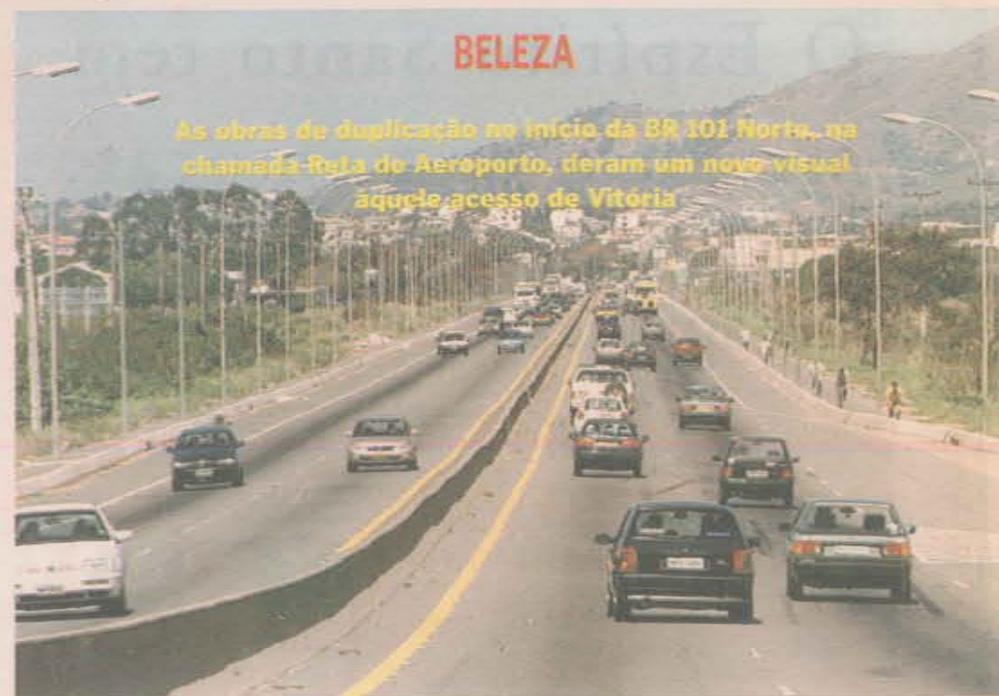
## O Governo

de Jones Santos Neves (1950 a 1954) – que tinha como lema ‘Energia, porto e estradas’, já sinalizava uma perspectiva de melhorias

na ligação do Espírito Santo com outros Estados. Porém, foi a partir de 1957, com a criação do 17º Distrito Rodoviário Federal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, hoje Departamento Nacional de Infra-Estrutura e Transporte (Denit) que a reforma e construção de rodovias ganharam impulso. A função inicial do órgão era construir e, posteriormente, conservar, as Rodovias BR 5 (Rio-Vitória-Feira de Santana), atualmente BR 101 Sul e BR 101 Norte, e BR 3 (Vitória-Belo Horizonte), atual BR 262. O histórico da construção dessas duas rodovias interestaduais é longo.

De acordo com reportagem publicada em 6 de outubro de 1969, em A GAZETA, as obras de construção da BR 101 Norte ainda não tinham sido concluídas. A BR 262 somente foi inaugurada em novembro do mesmo ano, com a presença do então vice-presidente almirante Augusto Hamann Rademaker Grunewald e do ministro dos Transportes, coronel Mário Andreazza.

Mais recentemente, já na década de 1990, foram realizadas duas obras de grande importância para o desafogamento do trânsito na saída da Região Metropolitana: a duplicação da BR 262 no trecho que vai de Jardim América à Ceasa, Campo Grande, Cariacica, e a reformulação da Rodovia do Sol (construída na década de 1970).



urbanização

# PROGRESSO TRAZ PONTES

A necessidade de dar maior fluidez ao tráfego de veículos fez com que várias pontes fossem construídas, melhorando o trânsito e a ligação entre os municípios da Grande Vitória

São seis as principais pontes que, atualmente, interligam a parte insular de Vitória ao

continente e a outros municípios: Terceira Ponte, Segunda Ponte, Florentino Avidos, Ayrton Senna, Ponte da Passagem e Ponte de Camburi. Todas elas em condições de uso, cumprindo seu papel de encurtar distâncias e facilitar o trânsito de pedestres e veículos na Grande Vitória. Uma realidade tão bem definida que, para quem viveu em Vitória no final dos anos 60, é quase um sonho. Reformas, desabamentos, reforços nas estruturas, obras inacabadas, falta de verba, complicações geológicas, revisões de projetos mal-estruturados. Todo tipo de problema foi enfrentado durante as construções das pontes de Vitória. Com exceção da Florentino Avidos, apelidada de Cinco Pontes, entregue em 1928, as outras foram construídas ou passaram por reformas significativas entre os anos 60 e 90.

A construção da Terceira Ponte, que liga Vitória a Vila Velha, é, talvez, o caso mais clássico dessa história conflituosa. Ela foi inaugurada 11 anos depois do início das obras. Já a Segunda Ponte - que liga Vitória ao continente, na altura de Jardim América, em Cariacica - mencionada em reportagens de A GAZETA desde 1969, só foi entregue em 1978.

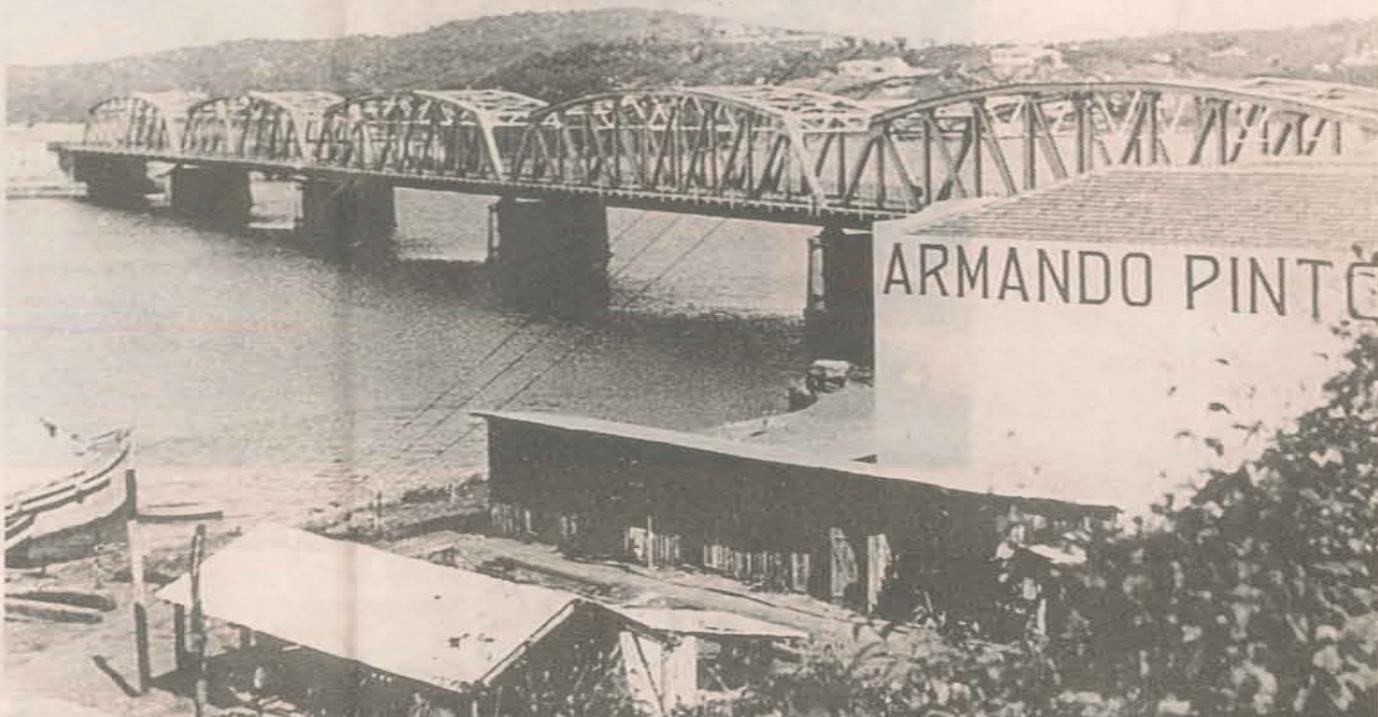
Outras como as pontes de Camburi e da Passagem, imprescindíveis para a facilitar o acesso aos bairros da Região Norte de Vitória, sofreram diversas alterações ao longo dos anos, sendo reconstruídas nos anos 70 e assumindo a forma que têm atualmente. Já a Ponte Ayrton Senna, responsável por facilitar o acesso entre os bairros Praia do Canto e Jardim da Penha, foi concluída mais recentemente, na década de 1990.

## Importância

A necessidade de suprir a ilha de pontes era uma das grandes preocupações da população já na década de 60. Nessa época, as condições precárias da Ponte da Passagem, o desabamento da Ponte de Camburi e a inexistência de uma via que aliviasse o tráfego intenso na Florentino Avidos, estavam dificultando o trânsito. Temia-se que isso pudesse afetar o desenvolvimento econômico do Estado.

## VISÃO

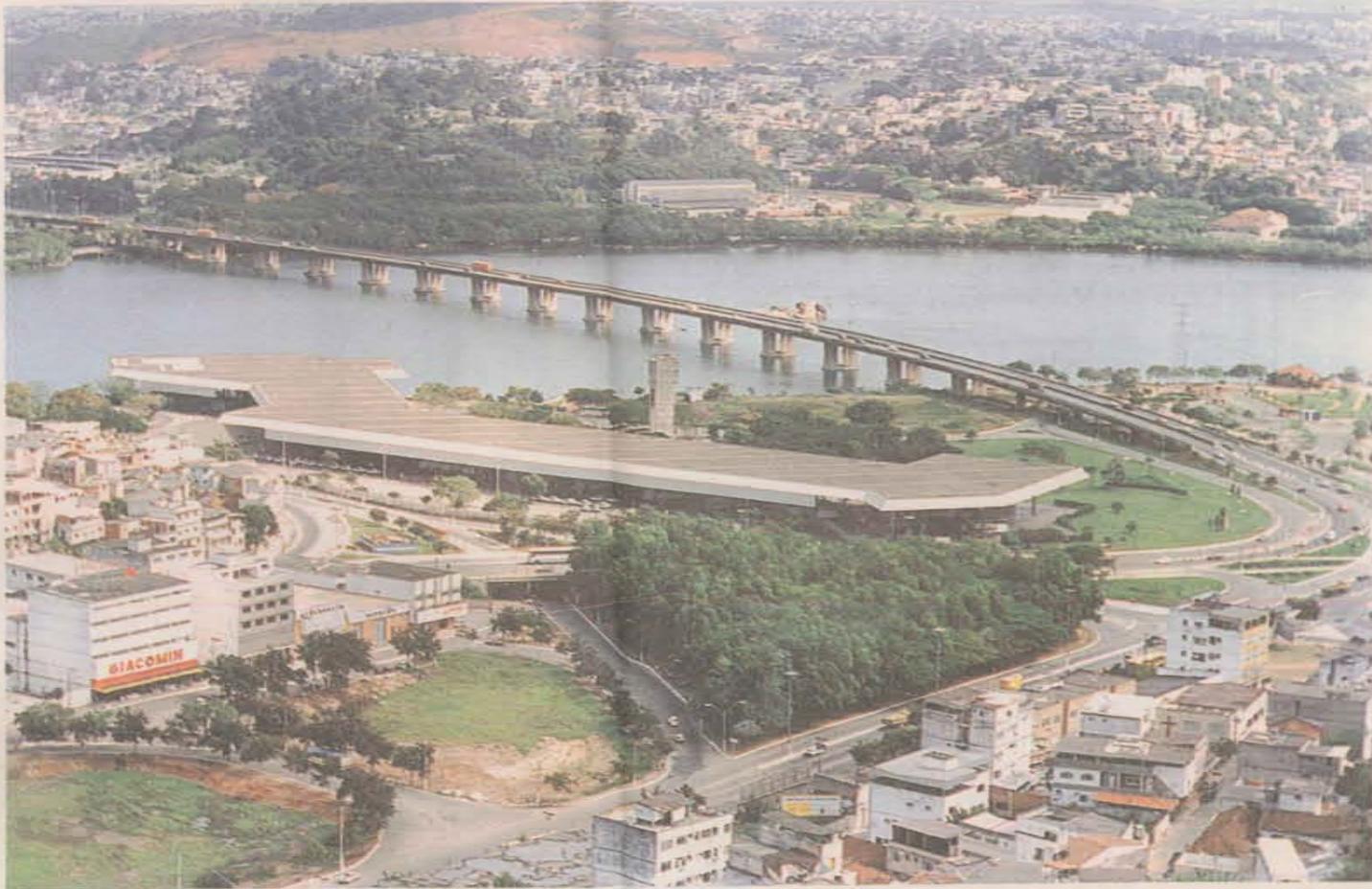
*Construídas em 1928, quando Vitória ainda não tinha mais do que 10 carros, as pontes Florentino Avidos (Cinco Pontes) e a que atualmente é conhecida como Ponte Seca, sustentaram por várias décadas o trânsito entre Vila Velha, Cariacica e Vitória. Sua saturação resultou na construção da 2ª Ponte (embaixo), a partir do aterro no canal da Vila Rubim*



“Um dos pontos principais do planejamento para construir a Grande Vitória é a criação de novas pontes, que venham resolver o crucial problema das comunicações da ilha de Vitória com o continente. As atuais já estão por demais arcaicas e não representam mais solução para o presente, que dirá para o futuro”, descreve o texto de José Carlos Corrêa, publicado em A GAZETA em fevereiro de 1969.

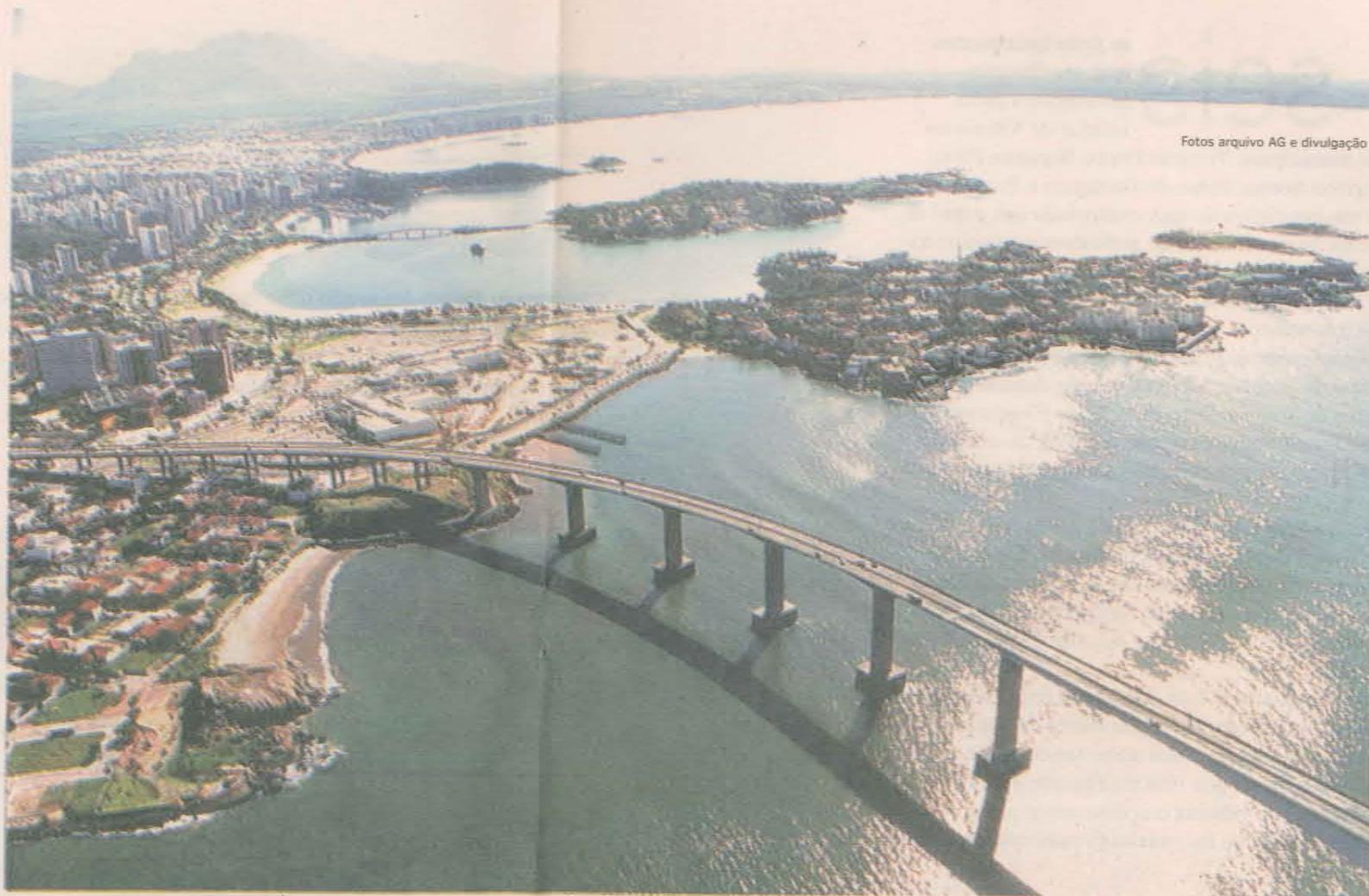
Para piorar a situação, no final deste mesmo ano, a Ponte da Passagem – que já tinha recebido o apelido de ‘pinguela da Passagem’ devido ao seu péssimo estado de conservação, que permitia o tráfego de apenas um carro por vez – foi atingida por uma embarcação guindaste vinda do Porto de Tubarão e teve parte de sua fundação destruída no impacto.

O conserto emergencial da Ponte de Camburi – caída há quase dois anos – foi a solução encontrada pela administração pública, para solucionar o problema de acesso à Região Norte da Capital. Duas firmas, simultaneamente, executaram um plano de obras emergencial e, dentro de dois meses, ainda em 1969, liberaram novamente o uso da ponte.



# EMPRESAS FINANCIAM OBRA

A Ponte de Camburi foi duplicada com recursos financeiros oferecidos pela Companhia Vale do Rio Doce e Companhia Siderúrgica de Tubarão. A obra foi realizada em 1981



Fotos arquivo AG e divulgação

# Em meados

de 1981, com  
financiamento  
da  
Companhia

Vale do Rio Doce e da Companhia Siderúrgica de Tubarão, foi possível que a Prefeitura de Vitória tirasse da gaveta o projeto solicitado em 1979, para a construção de uma nova ponte, ao lado da já existente sobre o Canal de Camburi.

A obra sai depois de superar um problema de cálculo no projeto arquitetônico inicial: a construção, que deveria ser feita à esquerda (sentido Camburi-Tubarão) da já existente, precisou ser deslocada para a direita e evitar a desapropriação do Supermercado São José, da Praia do Canto. A Ponte do Príncipe, apelidada de Segunda Ponte, foi iniciada em 1973, mas entregue apenas em 1978. Problemas geológicos, encontrados na fundação de dois pilares centrais, foram os responsáveis pela demora. Depois de sua inauguração, constituiu-se numa das mais importantes vias de acesso não só aos bairros de Cariacica e Vila Velha, mas também às rodovias federais BR 101 e BR 262.

## Terceira Ponte

Deputado Darcy Castello de Mendonça é o nome oficial da Terceira Ponte, que liga Vitória a Vila Velha e suporta, atualmente, um tráfego diário de mais de 48 mil veículos. Além de sua função estratégica de grande relevância para o Estado, ela se tornou um dos cartões-postais da cidade. Sua construção, cheia de percalços, ainda está na memória de muita gente. O primeiro pilar da Terceira Ponte foi concretado em 1978, durante o Governo de Élcio Álvares. A previsão inicial era de que a obra consumisse três anos e fosse inaugurada em 1981. A confiança no cumprimento desse prazo era tanta, que nos carros usavam-se adesivos com a frase "em 1981 passarei pela Terceira Ponte".

Muitas restrições no orçamento público, revisões de projetos e cálculos equivocados fizeram com que a obra fosse concluída seis anos depois. Porém, seu uso só foi liberado em 1989, quando definiu-se a cobrança do pedágio. O pagamento da taxa para atravessar a ponte é polêmico desde 1981.

"A ajuda de grupos empresariais estrangeiros, que estão manifestando interesse em financiar o término da Terceira Ponte, aplicando na obra os 85 milhões de dólares que são necessários, não só concorreria para onerar o erário público, mas traria uma despesa a mais para quem necessita do transporte Vitória-Vila Velha. O Governo teria que participar com 20% dos recursos aplicados e o restante seria pago através da cobrança de pedágio por cada vez que a ponte fosse utilizada", descreve o texto de Rossini Amaral, publicado em A GAZETA (15/03/1981).



## REFORÇO

A 3ª Ponte melhorou a ligação entre Vitória e Vila Velha, enquanto que as pontes Ayrton Senna e a de Camburi criaram novas opções para o Norte da Grande Vitória, cujo acesso era feito somente através da velha Ponte da Passagem, que também foi duplicada

urbanização

# SURGIMENTO DOS BAIRROS

Desapropriações de extensas áreas consideradas rurais propiciaram a fundação de diversos bairros na Ilha de Vitória e também em outros municípios da Grande Vitória

Em 1950, a maioria dos bairros da Região Metropolitana

que conhecemos hoje não passava de grandes propriedades rurais particulares. Até a década de 40, o principal núcleo urbano de Vitória estava localizado no Centro da cidade e poucas localidades em Vila Velha e Cariacica, que se desenvolveram em função do Centro.

Com o crescimento da população nos anos 50 e o loteamento de várias áreas desapropriadas pelo Governo, novos bairros começaram a tomar forma e outros, que já existiam - como era o caso de Jardim América (Cariacica), São Torquato (Vila Velha) e Jucutuquara (Vitória) - ganharam importância. Ao mesmo tempo, o Centro de Vitória ia perdendo as características de bairro residencial e dando mais espaço ao comércio.

## Desapropriação

O surgimento dos bairros mais afastados do Centro - como a região entre Maruípe e o Canal da Passagem - estava, por vezes, relacionado à iniciativa pública. As fazendas eram desapropriadas pelo Governo, loteadas e

## FAZENDAS

Propriedades rurais deram lugar ao aparecimento de vários bairros de Vitória, como o de Fradinhos



à iniciativa pública. As fazendas eram desapropriadas pelo Governo, loteadas e recebiam infra-estrutura para a construção das casas.

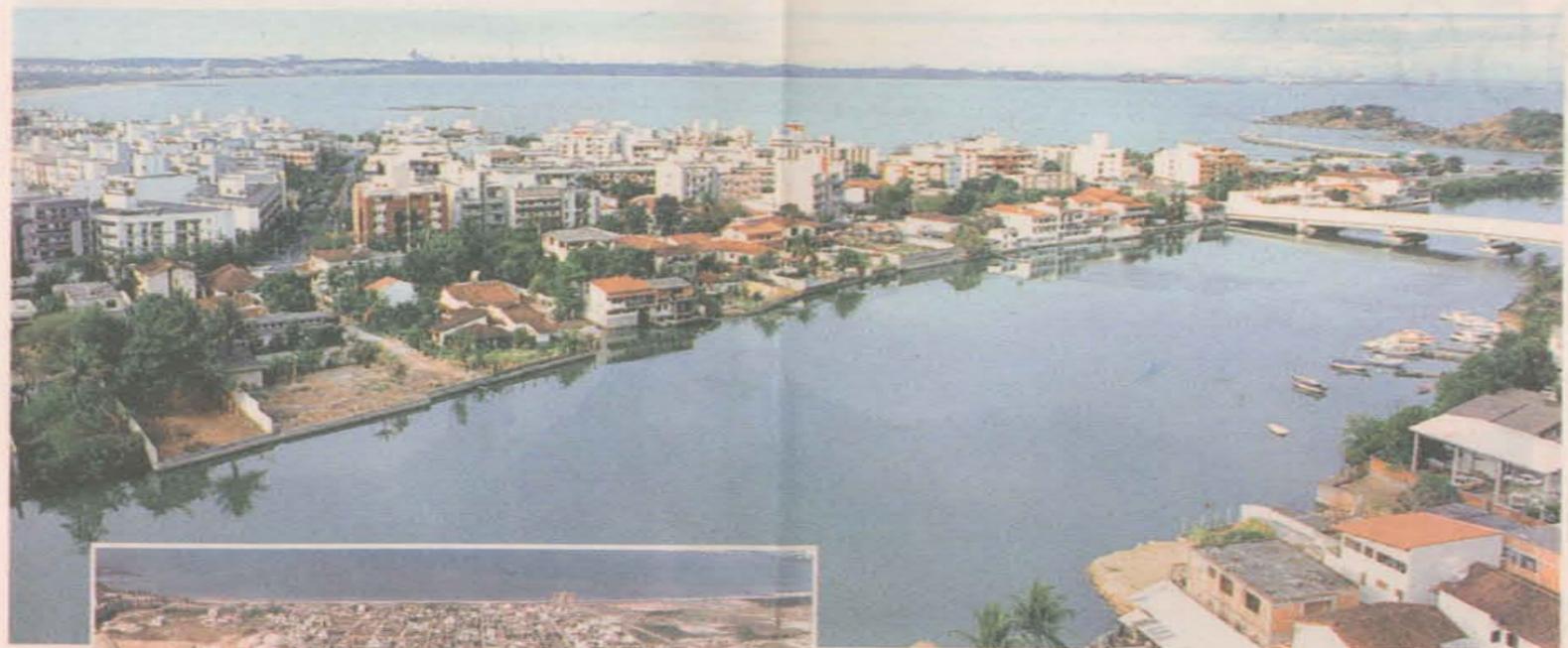
Em outros casos, a invasão determinava a formação de núcleos que, mais tarde, recebiam atenção do Governo no sentido de realizar melhorias na área, como foi o caso do Morro da Gurigica e Itararé, ambos localizados em Vitória.

Essa época marcou também a intensificação das obras na Capixaba (Esplanada) e a criação de Bento Ferreira, área aterrada pelo Governo, que se desenvolveu às margens da Avenida Beira-Mar. Sua ocupação se fez por famílias de classe média e, apesar de abrigar prédios institucionais como o Departamento de Edificações e Obras (DEO) e o Departamento de Imprensa Oficial (DIO), tornou-se um bairro essencialmente residencial.

O aparecimento de Barro Vermelho, Santa Lúcia e Bomba, todos em Vitória, se dá na década de 60. O bairro Comdusa é formado, na mesma época, a partir da transferência para as imediações da Serafim Derenzi, por moradores provenientes de uma ocupação no terreno onde hoje está construída a rodoviária. De Santo Antônio a Fradinhos a chegada de novos moradores é intensificada.

# A EXPLOSÃO DE CAMBURI

A região de Camburi, formada pelos bairros Jardim da Penha, Goiabeiras e Jardim Camburi, foi a grande opção para investimentos imobiliários a partir do final da década de 60



Arquivo AG



## CRESCIMENTO

*O surgimento dos bairros Jardim da Penha e Jardim Camburi consolidou a expansão imobiliária na região da Praia de Camburi. Antes havia apenas o bairro Goiabeiras Velha e o conjunto*

## Em função

Espírito Santo (Ufes) e do Porto de Tubarão, começa a se desenvolver, também nos anos 60, a região de Camburi, área mais ao norte de Vitória, que abrigava os núcleos iniciais do Bairro de Fátima, Jardim Camburi, Goiabeiras (que, posteriormente, tem sua área dividida e recebe diversas denominações).

Uma reportagem veiculada em A GAZETA em 1969 destaca o futuro

da instalação da Universidade Federal do

com a construção de alguns conjuntos residenciais de casas nas proximidades dos armazéns do IBC, financiados pela Caixa Econômica Federal. Porém, sua ocupação de forma mais intensa aconteceu somente na década de 1970, com a explosão do mercado imobiliário.

Para se ter uma idéia, em 1978, somente para Itaparica (Vila Velha), estava prevista a construção de 2.008 apartamentos pelo Banco Nacional da Habitação (BNH). Porém, contraditoriamente, foi nessa década também que se agravou a crise habitacional na Grande Vitória. Na Capital, enquanto surgiam os bairros de classe média e alta como as ilhas do Boi e do Frade e Mata da Praia, proliferavam as invasões na área onde hoje está situada a Grande São Pedro.

O megaconjunto Atlântica Ville surge no início dos anos 80, oferecendo suas unidades à classe média. O período também caracterizou-se pela ocupação intensa ao longo da Rodovia Serafim Derenzi, com a conseqüente formação dos bairros Nova Palestina, Resistência, Redenção, Grande São São Pedro, Grande Vitória, Estrelinha, Inhanguetá e Nossa Senhora Aparecida.

# DO SONHO À REALIDADE

## PIONEIRO



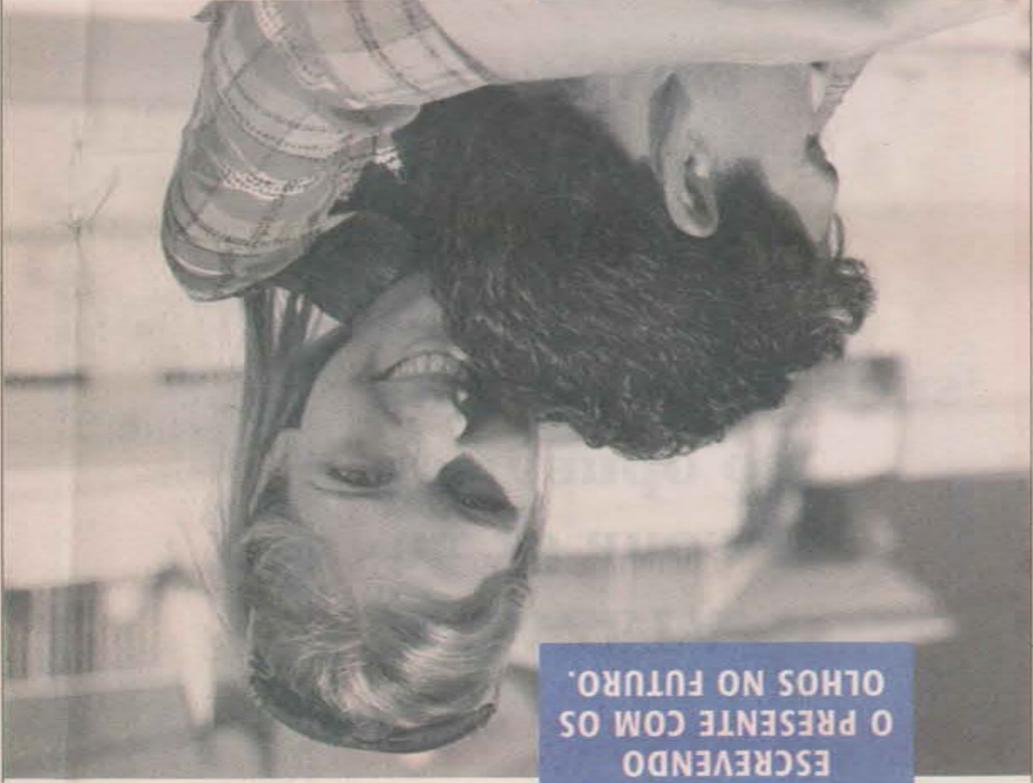
Jardim América foi o primeiro conjunto habitacional particular construído no Brasil, graças ao arrojo de seu fundador, Hugo Viola

Arquivo AG

Na Capital, enquanto surgiam os bairros de classe média e alta como as ilhas do Boi e do Frade e Mata da Praia, proliferavam as invasões na área onde hoje está situada a Grande São Pedro. O megacomunho Atlântica Ville surge no início dos anos 80, oferecendo suas unidades à classe média. O período também caracterizou-se pela ocupação intensa ao longo da Rodovia Serafim Derenzi, com a consequente formação dos bairros Nova Palestina, Resistência, Redenção, Grande São Pedro, Grande Vitória, Estrelinha, Inhangüeta e Nossa Senhora Aparecida. Os anos 90 representaram o esgotamento da área disponível da Capital para a expansão, deslocando o mercado imobiliário para ofertas nos municípios de Vila Velha e Serra. Praia da Costa, Itapó e Itaparica têm um grande destaque, com o início do funcionamento da Terceira Ponte. Já Carapina e Laranjeiras, na Serra, crescem depois da instalação de grandes indústrias na região.

de junho de 1955, o colunista de A GAZETA Mesquita Neto escrevia um artigo emocionado sobre uma visita a Jardim América, bairro fundado por seu saudoso amigo Hugo Viola. De acordo com a descrição do autor, naquele ano, o bairro tinha ruas com nomes de países da América e já contava com uma boa infra-estrutura para a época: água, luz, esgoto e transporte, "os quatro fatores essenciais ao progresso de qualquer meio civilizado", dizia o texto. O bairro foi fundado no início do século XX e era pouco mais que um conjunto habitacional que abrangia as ruas Paraguai, Guiana, Colômbia, México, Canadá e América. Depois, veio o loteamento dos mortos e o aterro de sua parte baixa. Hugo Viola tinha lá sua vivenda, exatamente na esquina das ruas Colômbia e Chile. Depois da instalação da Companhia Ferro e Aço, atualmente Belgo-Mineira, e da estação Pedro Nolasco em suas imediações, a área conheceu um período de grande desenvolvimento. Sua proximidade com o Centro de Vitória atraiu moradores e é ainda hoje um dos principais atrativos do bairro. Atualmente, é um dos principais bairros da Grande Vitória, confirmando o que Mesquita Neto, de certa forma, previu em seu artigo, em 1955: "Jardim América é o núcleo de uma grande cidade. Não está longe disso. Quando forem aterradas certas partes que se alagam com as chuvas, melhorada a rede de esgoto e calçadas algumas ruas, há de ver o impulso que tomará".

## ESCREVENDO O PRESENTE COM OS OLHOS NO FUTURO.



O jornal A Gazeta todos os dias escreve um pouco da nossa história, ajudando a construir um futuro melhor para as gerações que estão aí e as que ainda estão por vir. E assim como A Gazeta, o Consórcio Viva também pensa no futuro, planejando hoje o seu amanhã.

CONSORCIO  
VIVA  
Confiança é tudo.

O surgimento dos bairros Jardim da Penha e Jardim Camburi consolidou a expansão imobiliária na região da Praia de Camburi. Antes havia apenas o bairro Gotabeiras Velha e o conjunto Gotabeiras I. Posteriormente vieram Gotabeiras 2 e 3, hoje Bairro República

da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes) e do Porto de Tubarão, começa a se desenvolver, também nos anos 60, a região de Camburi, área mais ao norte de Vitória, que abrigava os núcleos iniciais do Bairro de Fátima, Jardim Camburi, Gotabeiras (que, posteriormente, tem sua área dividida e recebe diversas denominações). Uma reportagem veiculada em A GAZETA em 1969 destaca o futuro promissor da região. "Situada, privilegiadamente, entre a cidade e o maior caos de minério do mundo, Camburi está talhada a experimentar um surto formidável de crescimento nos próximos cinco anos. Ausência de bares e restaurantes e falta de urbanização serão coisas do passado". Jardim da Penha, localizado na mesma região, também despontava

## CRESCIMENTO

Em Tunção

urbanização

# SÃO PEDRO NASCEU NO LIXO

A situação de miséria dos moradores chegou a inspirar o jornalista Amylton de Almeida, já falecido, a produzir um documentário para a TV com o nome de 'Lugar de Toda Pobreza'



Arquivo AG

## COMEÇO

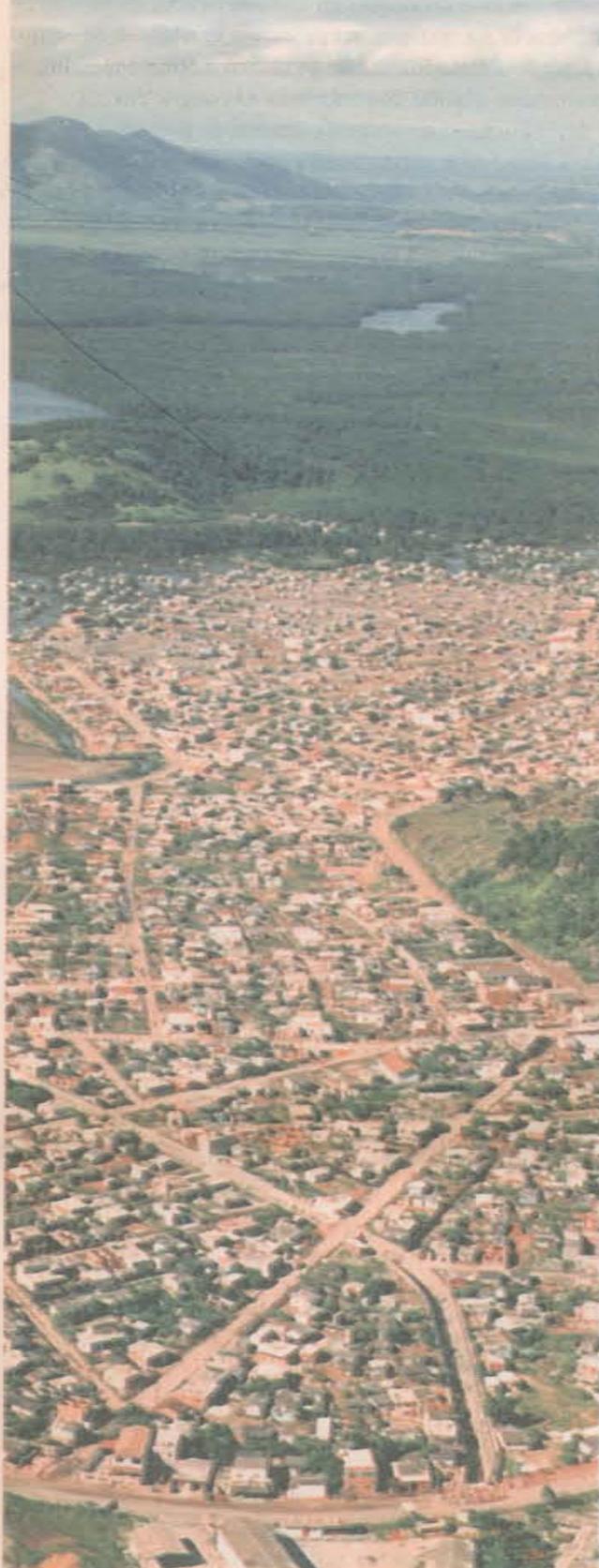
A região da Grande São Pedro abriga hoje cerca de 40 mil pessoas, e os bairros que a formam nasceram de palafitas construídas sobre um depósito de lixo e no manguezal

Mesmo tendo sido ocupada desordenadamente, em local

impróprio para moradia, a região onde hoje se localiza a Grande São Pedro tornou-se - 26 anos após loteamento realizado pela Prefeitura de Vitória - um complexo de 10 bairros, no qual vivem mais de 40 mil pessoas.

São Pedro surgiu, oficialmente, do assentamento de famílias carentes numa região localizada no lado Norte/Noroeste da Ilha de Vitória, nas adjacências da Rodovia Serafim Derenzi, em setembro de 1977. A área foi, inicialmente, invadida por cerca de 40 famílias carentes, porém, esse número tomou proporções muito maiores até meados da década de 80, quando ainda recebia dezenas de desempregados e subempregados. A situação foi agravada quando a prefeitura resolveu utilizar a região de mangue para depositar o lixo doméstico, comercial, industrial e hospitalar na área. Mesmo sob fiscalização, as famílias construíam suas palafitas em meio ao lixo. A PMV, então, decide promover a urbanização e contrata, em 1981, a Construtora Araribóia para executar serviços de drenagem de águas pluviais, pavimentação, coleta e tratamento de esgotos sanitários, construção de equipamentos comunitários e áreas de lazer no bairro.

A urbanização é concluída em 1987, mas algumas áreas ainda apresentam deficiências. Em 1989, entra em funcionamento a Usina de Processamento de Lixo, que abriu postos de empregos para os catadores do bairro. Atualmente, São Pedro se constitui numa das regiões mais carentes do município, mas já conta com razoável estrutura de comércio e serviços.



nador na quarta-feira, após retornar de uma viagem aos Estados Unidos.  
 Membro da CPI do Banestado, Magno havia viajado em busca de informações sobre contas movimentadas por brasileiros em instituições financeiras de Nova York. "Ainda estou sob o efeito do fuso horário, mas vou tomar pé da situação", disse. "Se eles estavam doen-

sência na sessão que votou pelo arquivamento da ação contra os sete parlamentares, dizendo que, no dia da sessão, estava resolvendo problemas de sua igreja no município de Pedro Canário, no Norte do Estado. "Eu só teria direito de voto se fosse convocado. Sou suplente da coordenadora-geral, Sueli Vidigal (PDT), e não sabia que o pedido de suspensão dela seria

chefe de gabinete do senador que o deputado conseguia marcar a consulta no hospital Sarah Kubitschek de Brasília".  
 O deputado Cláudio Thiago informou ainda que, desde que foi afastado de suas atividades na Assembleia, por determinação, não recebeu nenhum telefonema do senador, "que deveria ter procurado se informar sobre o assunto, se não pela saúde de seu colega

do deputado".  
 Em nota à imprensa, a assessoria de Thiago diz que, "diante de tamanha falta de sensibilidade do senador em noticiar na imprensa que quer o atestado médico, colocando a saúde sob suspeita, é o deputado que agora questiona: qual seria o real interesse do senador em aparecer na mídia aproveitando-se de um problema de seu colega de partido".



# Incêndio destrói o Mercado Capixaba

## TÊNIS

**Guga** finalmente chegou a uma semifinal este ano. O ex-número 1 do mundo venceu ontem o argentino Gastón Etis por 2 sets a 0 e hoje enfrenta o paraguaio Ramon Delgado, na disputa para uma vaga na final do Brasil Open, na Costa do Saupe, na Bahia.

Esporte por 31

## A Gazetinha

Você sabe por que é tão importante preservar o meio ambiente? Essa questão foi o principal assunto da Rio+10, realizada entre 26 de agosto e 4 de setembro, na África do Sul. Páginas 3 e 4

## LOTERIA

Duix Sena - Concurso 86  
 1º sorteio: 14-23-25-32-33-48  
 2º sorteio: 13-27-29-31-33-37

## TEMPO

A previsão para hoje, no Estado, é de céu parcialmente nublado a nublado, passando a encoberto com chuva. Temperatura em ligeiro declínio. Ventos de noroeste a sul, fracos a moderados. Estado, pág. 26

## COTACÕES

**Dólar** (paralelo)  
 Comercial/Paralelo: Variação  
 Compra: 2,1590 - 2,1600  
 Venda: 2,1620 - 2,1630  
 Ouro (g): 160,00 - R\$ 31,60  
 Prêmio (Bolsa): 0,7541%  
 IGP-M/FGV (anual): +2,32%

## NESTA EDIÇÃO

Paralisação do magistério afeta 500 alunos; também parou on-



Instaurado em 1928, o prédio do antigo Mercado de Capixaba, do Centro da Vitória, foi destruído pelo fogo.

## Patrimônio de Vitória tomado pelo fogo

Parte da história do Centro de Vitória foi destruída ontem pelo fogo quando um incêndio atingiu o prédio do Mercado de Capixaba. O fogo começou...

Paralisação do magistério afeta 500 alunos; também parou on-

Por trás de cada notícia de A Gazeta existe a proteção Unimed

Parabéns A Gazeta pelos 75 anos de grandes notícias. Juntos podemos fazer outros 75, correndo cada vez mais atrás da melhor informação.  
**UNIMED, O PLANO DE SAÚDE DO JORNAL A GAZETA.**

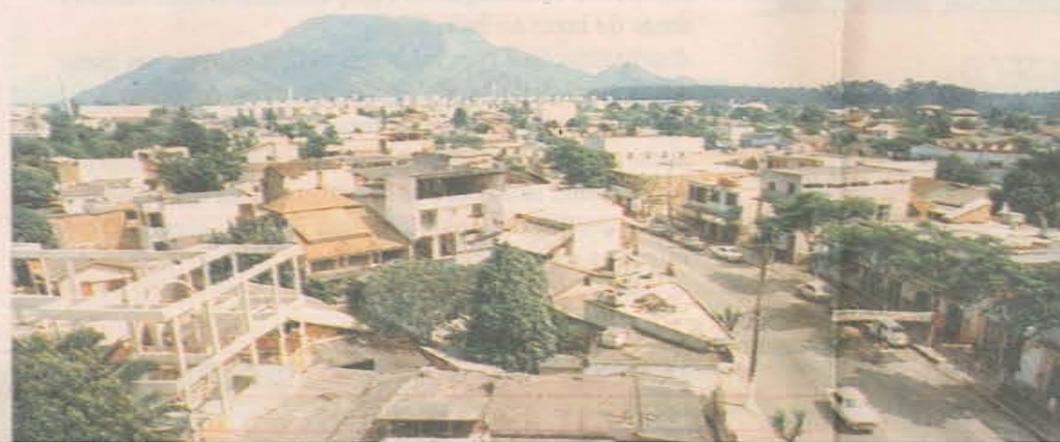


urbanização

# A ORIGEM DE ITAPARICA

O que teria sido um golpe acabou se transformando num empreendimento que gerou um dos maiores conjuntos habitacionais do Estado, no município de Vila Velha

Arquivo AG



## Embora

nunca tenha sido confirmada pela família Oliveira Santos, uma das versões sobre a compra do terreno onde, posteriormente, se

desenvolveu o bairro Coqueiral de Itaparica, está relacionada à possibilidade de existência de petróleo em Vila Velha.

Em 1936, um forasteiro de nome Albertino teria conseguido vender ao senhor Antônio de Oliveira Santos o terreno da baixada de Guaranhuns (desvalorizado por estar distante do centro da cidade) depois de lançar óleo e querosene em buracos na restinga, simulando a existência de petróleo. Quando descobriu a farsa, era tarde demais e Antônio decidiu, para não deixar a área ociosa, plantar coco-da-baía. Os coqueiros ali plantados acabaram dando origem ao nome Coqueiral de Itaparica.



## EXPANSÃO

*Itaparica, Bairro de Fátima, Carapina e Laranjeiras são bairros surgidos com a necessidade de crescimento imobiliário da Grande Vitória, impulsionado pela instalação de grandes projetos industriais como o Porto de Tubarão, a CST e as dezenas de outras indústrias que se instalaram no município da Serra, a partir da década de 80*



desenvolveu o bairro Coqueiral de Itaparica, está relacionada à possibilidade de existência de petróleo em Vila Velha.

Em 1936, um forasteiro de nome Albertino teria conseguido vender ao senhor Antônio de Oliveira Santos o terreno da baixada de Guaranhuns (desvalorizado por estar distante do centro da cidade) depois de lançar óleo e querosene em buracos na restinga, simulando a existência de petróleo. Quando descobriu a farsa, era tarde demais e Antônio decidiu, para não deixar a área ociosa, plantar coco-da-baía. Os coqueiros ali plantados acabaram dando origem ao nome Coqueiral de Itaparica.

Em uma outra versão, a área – que correspondia ao trecho que vai da ponta de Itapoã até a Barra do Jucu – teria sido comprada por Antônio, na mesma época, em sociedade com alguns amigos. Seu filho, Armando, construiu no local uma mansão e foi dado início à famosa plantação de coqueiros. Seja qual for a versão do modo como foi adquirida a propriedade, o resultado foi o mesmo. Com o passar dos anos, Armando decidiu fazer o loteamento da propriedade e vendeu a área para construção de conjuntos habitacionais. Em 1969 fica pronto o Itaparica I, o primeiro conjunto planejado pela Companhia Habitacional do Espírito Santo. Eram casas separadas por cercas de madeiras, distribuídas em ruas denominadas por números. Até os dias atuais proliferaram-se os empreendimentos imobiliários no bairro e já são mais de 1,5 mil imóveis residenciais no bairro, que também conta com indústrias e estrutura de comércio e serviços bastante desenvolvida.

### Laranjeiras

No início da década de 1970, Laranjeiras, assim como grande parte da área que compreendia o município da Serra, era uma região cujo desenvolvimento era ainda incipiente. Porém, com o surgimento de programas de cooperativas habitacionais, incentivados pelo BNH e pelo INOCOOP-ES, começaram a surgir os primeiros sinais de urbanização.

Em 1974, a Cooperativa Habitacional dos Trabalhadores Capixabas (COOPHABCAP) promoveu o empreendimento chamado Residencial Laranjeiras, que previa a construção de 1.855 casas em terreno rural de um milhão de metros quadrados, localizado próximo ao Centro Industrial da Grande Vitória (CIVIT). O projeto englobava ainda a implantação de uma estação de tratamento de esgoto sanitário e a pavimentação de 17 km de ruas internas, além da via de ligação à BR 101.

O empreendimento vingou e a valorização do local aconteceu, principalmente, depois da abertura da Rodovia Norte-Sul. Hoje, é um dos bairros residenciais e comerciais mais valorizados da região de Carapina, abrigando uma população de aproximadamente 42 mil habitantes. Em reportagem publicada no suplemento de imóveis de A GAZETA, em 2001, o bairro é destacado como uma das mais promissoras áreas de expansão e valorização dos próximos anos na Grande Vitória.

## A GAZETA 75

### EQUIPE DE PRODUÇÃO

Coordenador de Cadernos Especiais  
José Carlos Corrêa  
jccorrea@redgazeta.com.br

#### Editores

Angelo Passos (Economia), Clodomir Bertoldi (Esporte), José Carlos Corrêa (Política), Paulo Maia (Redação e Urbanização), Paulo Nascimento (Arte) e Rubens Gomes (Cultura)

Editor  
Paulo Maia  
pmaia@redgazeta.com.br

Edição de Arte  
Umberto Felipe

#### Repórteres

Adriana Bravin, Ana Laura Nahas, Flávia Fernandes, Gustavo Belesa, Kelly Matosinhos, Luciana Colodetti, Rita Bridi, Walter Conde