

**Modernizações urbanas na cidade do Recife (1969-1970):  
a construção do complexo viário das Cinco Pontas, os seus custos sociais e a  
desorganização das memórias e das histórias.**

Luís Manuel Domingues do Nascimento\*

**Resumo:** Durante a gestão do prefeito Geraldo Magalhães (1969-1970), a política estatal definiu e consolidou um perfil de caráter autoritário e tecnocrata, impondo ao conjunto social da cidade os custos dessa modernização. À época foi construído um dos primeiros complexos viários destinado preferencialmente ao automóvel de passeio, com o aterro e construção do estacionamento do Cais de Santa Rita, o alargamento da Av. José Estelita e a construção do viaduto das Cinco Pontas, integrando a área central ao bairro da Boa Viagem, com os custos dessa intervenção recaindo sobre os segmentos das classes subalternas estabelecidos na área. Analisar e criticar essa intervenção, os custos e conflitos sociais suscitados e desvelar a memória e narrativas aí presentes é o propósito do presente trabalho.

**Palavras-chave:** Complexos Viários – Geraldo Magalhães – Memória

**Absrtact:** When Geraldo Magalhães was mayor during the years 1969 to 1970, state politics defined and consolidated an authoritarian and technocratic style as well as placing the costs of this modernization on the city's social structure. At that time, one of the first road complexes was built, designed primarily for passenger cars, along with the fill-in and construction of the Santa Rita parking lot, the widening of José Estelita Avenue and the Cinco Pontas overpass, intergrading the central area of Boa Viagem. The costs, however, of this intervention fell on the lower classes already settled in the area. Analyzing and reviewing this intervention, its costs and the resulting social conflicts and discovering the memory and narrations there present is the objective of this study.

**Keywords:** Complexes was Built – Geraldo Magalhães - Memory

No final da década de 1960 e durante a de 1970, as alterações na paisagem urbana na cidade do Recife passaram a ser ditadas pelos critérios do modo de fluir o tempo nas sociedades industriais e de consumo. As alterações e reformas urbanas passaram a orientar a cidade para os parâmetros de mobilidade territorial e de controle do tempo a partir do uso múltiplo e sistemático do automóvel particular por aqueles que poderia adquiri-lo. Nesse período, o processo de reordenamento urbano foi o mais incisivo até então ocorrido na cidade, redefinindo, como em outras metrópoles brasileiras à época, a funcionalidade, a paisagem e a natureza do território urbano do Recife através de sucessivas intervenções urbanas realizadas pelas esferas estatais. Sobre esse processo, Flávio Villaça definiu com exatidão a sua dimensão e conteúdo:

---

\* Professor da Universidade Católica de Pernambuco e Doutor em História pela UFPE.

*Foram os interesses de locomoção dessa classe que modelaram, a partir da década de 1970, uma parte dos territórios de nossas metrópoles, inclusive seus novos centros. A mobilidade territorial libertou as pessoas da prisão, do peso do espaço. Para as famílias que conseguiram aumentá-la, ampliou-se o raio de ação dentro do qual podiam fazer uso do comércio e dos serviços, de médicos, dentistas, clubes, restaurantes, escolas, etc. Inversamente, as lojas - e obviamente os shopping centers -, os hotéis, os consultórios, os restaurantes e também as academias de judô, os salões de beleza, as escolas maternais ou elementares, etc. aumentaram seu raio de ação em função da clientela motorizada. Essa classe, e o Estado por ela dominado, produziram então um espaço urbano em que elas podiam desfrutar ao máximo as opções que a liberdade espacial lhes oferecia. Isso ocorreu inclusive - em maior ou menor grau - com os centros principais de nossas metrópoles. Por isso, eles passaram, a partir dos anos 70, a assumir enormes dimensões e grande fragmentação; para isso precisaram de nova localização e de uma nova cidade, mais adaptada ao automóvel. Grandes estacionamentos, novas avenidas, vias expressas e rodovias. Elas permitiram que as classes de alta renda continuassem se deslocando para localizações mais afastadas. Entretanto (o controle do tempo de deslocamento é vital), apesar da maior mobilidade territorial, elas, à medida que se afastavam, procuravam minimizar o tempo de deslocamento ao centro, trazendo-o para sua direção. Isso ocorreu, porém, em uma parte clara e específica da cidade: a região geral onde se concentrava a alta renda. (Villaça, 1998: 280)*

O Recife, uma das metrópoles brasileiras, não ficou à margem desse processo de modelação do espaço urbano. Entre 1969 e 1970, na gestão do Prefeito Geraldo Magalhães, a Prefeitura da Cidade do Recife começava a implantar reformas urbanas para prover uma maior mobilidade territorial e minimização do tempo de deslocamento através do uso do automóvel.

A administração desse prefeito tinha início num quadro político regido pela vigência do Ato Institucional nº 5, a partir do qual passou a vigorar uma tutela quase plena do Estado sobre a sociedade, que no dizer de Denis Bernardes permitiu:

*(...) o estrito controle sobre os movimentos sociais e os meios de comunicação, a inexistência de autonomia da representação política, a referência última à tutela militar como legitimadora do poder civil e, fato capital, a extrema centralização político-administrativa exercida pelo executivo federal. (BERNARDES, 1996: 77)*

Nesse contexto, a gestão de Geraldo Magalhães se pautou por uma atuação incisiva no espaço urbano e por uma concepção administrativa de caráter eminentemente gerencial, primando pela busca da eficácia e eficiência dada por critérios hipoteticamente racionalizadores, planejadores e técnico-administrativos, tomando como parâmetro o que à época era considerado de mais moderno e modernizador.

Essa concepção de administração pública já era anunciada no discurso de posse do prefeito, no qual podemos salientar três aspectos: primeiro, a Câmara Municipal, território no qual a sociedade deveria expressar seus interesses e discuti-los, deliberar e mediar as políticas públicas com a esfera do poder Executivo, passava a ser entendido como organismo de exame dos problemas da cidade e do encaminhamento de proposições de soluções dos mesmos para

o poder Executivo; segundo, a melhoria das condições e da eficiência administrativa do poder Executivo passa por soluções técnicas ou racionais de seus problemas, desconsiderando os aspectos políticos e sociais com que a administração pública tinha que se relacionar; terceiro, refere-se às esferas políticas com que a municipalidade irá se relacionar para discutir, deliberar e executar as políticas de Estado no Recife, e, nesse caso, a primeira instância é um órgão federal dotado de eficácia e eficiência racional, planificadora e técnico-administrativo, a Sudene. A segunda esfera é o poder político estadual, o esteio do regime autoritário pós-1964 e abalizador do governo municipal que iniciava sua gestão.

*(...) No campo do desenvolvimento institucional, ter-se-á em vista uma reforma administrativa calcada na mais avançada técnica, com a avaliação dos níveis de eficiência da máquina administrativa, identificação das deficiências da estrutura, utilização de modernos métodos de pesquisa a apresentando conteúdo de atividade de administração não financeiras, como pessoal, material e patrimônio, de administração financeira, qual a tributação, o orçamento, a contabilidade, a tesouraria, a atividade de administração tais os serviços de competência exclusiva concorrentes, suplementares e concedidos.*

*(...) Daí, meus senhores, no instante em que honrosamente externamos o nosso desejo de servir à frente dos destinos do Recife, temos o dever, a obrigação indeclinável de convocar a todos para a grande tarefa de fazer o Novo Recife, contando especialmente com a Sudene, órgão de planejamento presente, onde quer que haja um administrador do Nordeste, um sentido de equipes trabalhando pelo bem comum, e, ainda mais obrigatoriamente presente aqui, quando uma nova administração se instala na Prefeitura Municipal do Recife, pois o Recife é a própria casa da Sudene. Ao sermos distinguidos com a honrosa convocação do eminente governador Nilo Coelho, homem perfeitamente integrado nos mais puros e construtivos ideais da Revolução de 1964, que detêm em suas mãos a bandeira de vanguarda, de trabalho, de progresso, da própria sobrevivência do povo nordestino, como seres livres e independentes, não o fomos, repetimos distinguido como um elemento isolado, mas como integrante, que éramos e somos, da equipe de um governo que se volta para a construção e concretização do Novo Nordeste.*  
*(...)<sup>1</sup>*

A construção do primeiro complexo viário destinado preferencialmente ao automóvel de passeio (o aterro do Cais de Santa Rita, a construção do estacionamento no mesmo local, a construção do girador da Capunga, o alargamento da Av. José Estelita e a construção do viaduto das Cinco Pontas), integrando a área central da cidade do Recife ao bairro da Boa Viagem, entre 1969 e 1970, nos dão a dimensão do perfil desse tipo de administração e do autoritarismo exercido pelo prefeito Geraldo Magalhães.

---

<sup>1</sup> Trechos do discurso de posse do prefeito Geraldo Magalhães, na Câmara Municipal do Recife, em 1º de fevereiro de 1969, e transcrito no **Diário de Pernambuco**, de 02/02/1969, p. 2, 1º Caderno.

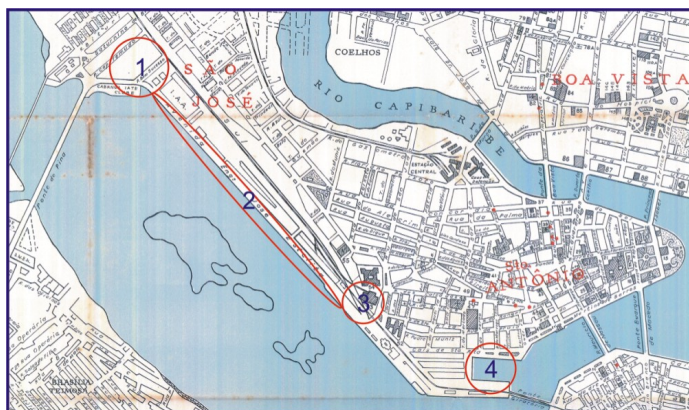


Fig. 1 – Mapa da área no Recife antes da construção do complexo viário das Cinco Pontas, com a identificação dos locais das principais obras (1. Girador da Capunga, 2. Alargamento da Av. José Estelita, 3. Viaduto das Cinco Pontas e 4. Aterro e eEstacionamento do Cais de Santa Rita).

Para o aterro e construção do estacionamento no Cais de Santa Rita, o prefeito teria que desapropriar, desocupar e demolir estabelecimentos comerciais na localidade, onde estavam instalados cerca de 150 a 300 estabelecimentos comerciais, trabalhando com a revenda de diversos produtos (ferragens, ferro-velho, roupas, frutas, verduras, legumes, cereais, estivas), serviços (bares, barbeiros, boates, consertos de aparelhos doméstico, confecção de roupas) e pequenas oficinas artesanais (funileiros, carpinteiros, ferreiros, sapateiros), constituindo-se em uma área mercantil destinada aos consumidores de renda baixa e absorvendo parcelas da população que não encontravam emprego no mercado formal de trabalho.

A proposta da Prefeitura do Recife para a saída dos proprietários foi a indenização e a sua alocação em espaços disponíveis em mercados públicos da cidade e na CARE (Central de Abastecimento do Recife, futura CEASA), localizada na periferia da cidade.

As propostas foram sumariamente descartadas pelos comerciantes ao alegarem que os aluguéis nos mercados públicos eram alto demais para os rendimentos de seus negócios, faltando ainda estrutura adequada e, no caso da CARE, onde estava sendo alocada a maior parte dos proprietários, apresentava dificuldades para o fluxo dos clientes preferenciais da maioria dos estabelecimentos do mercadinho do Cais de Santa Rita.<sup>2</sup>

A reação da Prefeitura foram ações de desocupação e demolição forçada dos estabelecimentos. A ação só foi interrompida em virtude de muitos proprietários terem recorrido à Justiça para obter mandatos de segurança para sustá-la. A Prefeitura do Recife

<sup>2</sup> Sobre esta discussão entre os estabelecimentos oferecidos pela Prefeitura do Recife e as vantagens e desvantagens para os locatários, consultar: **Diário de Pernambuco**, de 25/05/1969, p. 20, 1º Caderno.

reagiu, conseguindo derrubar boa parte dos mandatos de segurança e iniciou, no final de maio de 1969, através de uma portaria da Secretaria de Abastecimento e Concessões, a derrubada de mais de 76 estabelecimentos, ficando 20 autorizados funcionar no local, por terem conseguido mandato de segurança, e outros que tiveram a demolição interdita a tempo.<sup>3</sup>

Uma parte do desfecho produziria nos antigos proprietários sentimentos de frustração e angústia ante as incertezas por vir:

*Apenas 20 estabelecimentos do Mercadinho de Santa Rita deverão ser preservado, de acordo com a Portaria 36, baixada ontem pelo secretário de Abastecimento e Concessões, recomendando o administrador evitar qualquer dano aos impetrados. Ontem à noite, quando alguns compartimentos já haviam sido derrubados, centenas de pequenos comerciantes andavam de um lado para outro ou simplesmente se postavam defronte de suas barracas. Havia um clima de expectativa generalizado, uma vez que ninguém sabia o que ia suceder.*

*Em meio a isso a insatisfação era generalizada. O sr. José Teotônio Filho, do compartimento 349, declarou vendeu cinco bezerros de qualidade e uma vaca para poder adquirir o estabelecimento que serviu de arrimo para sua mulher e onze filhos durante muitos anos. “Esses homens são uns malvados: e agora como vou dar de comer aos meus filhos?”, indagou em tom de angústia.*

*O sr. Cícero Luís da Silva, que negocia com frutas, na barraca 204, disse que ordem era demolir a 203, uma vez que ele tinha também impetrado o mandado de segurança. “Assim – afirmou – derrubaram a minha por engano”.*

*Não obstante, não houve nenhum equívoco da Prefeitura, a respeito desse caso, porquanto a barraca que consta da relação dos compartimentos a ser preservado é de fato, a 203 e não a outra.*

*O comerciante Sebastião da Paz, que mantinha ali um galpão para a venda de frutas e verduras, negociou durante dez anos. Após a demolição, os fiscais perguntaram se ele queria aproveitar algum material. E retrucou, perguntando: “que vou fazer agora com isso”.*<sup>4</sup>



Fig. 2 - Demolição das barracas do mercado do Cais de Santa Rita.

Fonte: **Diário de Pernambuco**, de 17/06/1969, p. 11, 1º Caderno.

Por algum tempo, o prefeito ainda teria que recorrer à Justiça para derrubar outros mandatos de segurança, tendo até entrado em atrito com um desembargador quanto às

<sup>3</sup> **Diário de Pernambuco**, de 30/05/1969, p. 3, 1º Caderno.

<sup>4</sup> **Diário de Pernambuco**, de 30/05/1969, p. 3, 1º Caderno. As demais informações foram recolhidas em diversas reportagens publicadas nesses periódicos nos meses de abril e maio.

demolições feitas no final de maio e nos dias seguintes, cerca de 161 estabelecimentos demolidos.<sup>5</sup> O Diário de Pernambuco, de 31 de maio de 1969, noticiava a reação do desembargador quanto às suspeitas de que as demolições tinham atingido barracas que estavam protegidas por mandatos de segurança:

*A Prefeitura do Recife suspendeu ontem a demolição das barracas edificadas no mercado de Santa Rita, em virtude do ofício enviado pelo desembargador Feliciano Porto, que como relator do mandato de segurança por 20 comerciantes estabelecidos no mercado, contra a intenção de demolir suas barracas, recebeu os outros 106 comerciantes litisconsortes no mandato, passado eles a gozar da liminar anteriormente concedida.*

*Como algumas das barracas já haviam sido demolidas, uma vez que a Prefeitura já tinha começado os trabalhos, será tomada, em favor dos proprietários, medida de reintegração de posse ou de vistoria, para determinar os prejuízos sofridos.<sup>6</sup>*

No dia 4 de junho de 1969, no mesmo jornal, o prefeito Geraldo Magalhães tentava contornar o atrito ao afirmar que enviara um ofício ao desembargador no qual afirmava não ter desrespeitado a medida liminar, mas que de qualquer forma *mandou suspender as demolições, que só continuarão, após o julgamento do mandado de segurança impetrado.*<sup>7</sup>

No dia 15 de julho, o Tribunal de Justiça do Estado dava ganho de causa à Prefeitura, negando provimento ao mandato de segurança do advogado dos comerciantes do mercado de Santa Rita. No entanto, durante o julgamento, o desembargador Feliciano Porto fizera questão de expor que as ações da Prefeitura do Recife haviam seguido um itinerário calcado no arbítrio, desrespeitando direitos adquiridos de terceiros, ignorando as competências e responsabilidades de outras instâncias de poder e implementando ações que violavam todo e qualquer aparato legal.

*O desembargador Feliciano Porto, relator do feito, concedeu a segurança pedida, alegando que não houvera, por parte da Prefeitura, notificação judicial ou administrativa aos comerciantes, não constando dos autos nenhum documento além do farto noticiário da imprensa, que viesse comprovar a notificação dos comerciantes.*

*Disse que a Prefeitura deveria ter agido através da Justiça, uma vez que a ninguém é lícito fazer justiça com as próprias mãos, não escapando desse princípio as entidades de direito público, ao contrário, sendo de se lhes atribuir mais rigorosa obediência àquele princípio.*

*Afirmou o relator que “dizer de plano, que direito algum assiste aos impetrantes equivale a erigir o arbítrio como norma regular de procedimento”. A Prefeitura tinha a obrigação de recorrer aos meios legais adequados, cabendo à Justiça a última palavra, porque é por meio do poder judiciário que o Estado realiza a sua decisão de assegurar, na sociedade, o império da Justiça isto é, a manutenção da ordem pública e privada. “Tenho como líquido e certo este direito que assiste aos*

<sup>5</sup> Diário de Pernambuco, de 04/06/1969, p. 3, 1º Caderno.

<sup>6</sup> Diário de Pernambuco, de 31/05/1969, p. 3, 1º Caderno.

<sup>7</sup> Diário de Pernambuco, de 04/06/1969, p. 3, 1º Caderno.

*impetrantes flagrantemente violados com a ação direta da autoridade impetrada, deixando inteiramente à margem a medida judicial aludida.”<sup>8</sup>*

Na prática, o desembargador explicitava a natureza do autoritarismo instalado no poder público, principalmente após a decretação do AI-5, do qual a administração de Geraldo Magalhães era um dos frutos de extração local. O seu autoritarismo e o seu exercício emergiam fundados na convicção de que não era possível manter uma conciliação entre as suas convicções, procedimentos e metas, justificados pela estrutura legal e/ou o estado de legalidade outorgado após 1964, e a estrutura política e estatal sancionada tanto pela sociedade como pelos que dela receberam delegação de poderes, violando, dessa forma, a delegação recebida pelas esferas de poder (Poder Judiciário) que tinham o mérito reconhecido para a sua administração.

Mesmo tendo o desembargador desvelado o autoritarismo da gestão Geraldo Magalhães e ressaltado serem sofismáveis as bases que o sustentavam, o alcaide do Recife recolhe como vitória o referendo da decisão judicial favorável aos seus atos. A vitória foi convertida numa imediata ação contra os estabelecimentos restantes no mercado de Santa Rita, logo demolidos para que o local desse lugar ao estacionamento projetado, destinado aos automóveis particulares que trafegassem da parte sul da cidade para o centro do Recife, utilizando o futuro viaduto das Cinco Pontas.

Tratava-se de uma estratégia de intervenção de não só expurgar as marcas de uma convivência como também de purgar a localidade dos vestígios, indícios e até das ruínas de uma história e histórias ali passadas.

Os desdobramentos dos fatos decorridos para construção do estacionamento do Cais de Santa Rita explicitavam de forma nítida as prioridades da gestão de Geraldo Magalhães: projetos, ações e interferência urbana destinada a erguer equipamentos urbanos para os habitantes da cidade que podiam se apresentar como consumidores privilegiados, independente da repercussão social e econômica que tivesse sobre as classes menos abastadas.

A partir desse projeto e outros, o prefeito Geraldo Magalhães entendia inaugurar uma administração modernizadora da Prefeitura da Cidade do Recife, atuando como um gerente em busca de empreendimentos lucrativos para a cidade e implantando equipamentos urbanos sintonizados com as demandas da sociedade de consumo. Essa imagem era perpassada ao público através de uma campanha publicitária que ocupava espaços significativos nos meios de comunicação da imprensa escrita e nas emissoras de TV locais.

---

<sup>8</sup> **Diário de Pernambuco**, de 17/06/1969, p. 11, 1º Caderno.

A publicidade reforçava sempre a figura do prefeito como um gerente e administrador imbuído de um conjunto de aptidões, estratégias, normas e funções cujo objetivo era planejar, alocar, coordenar, disciplinar e dirigir as condições e os elementos de produção e submeter às condições de sua produtividade a um controle de qualidade, para a obtenção de resultados eficazes. Essa ênfase podia ser observada nas peças publicitárias que procuravam ora conotar a administração pública como gerenciamento de uma estrutura produtora que segue à risca um cronograma traçado para linha de produção, ora enfatizar os produtos oriundos do exercício da coordenação, do disciplinamento e da direção executado pelo administrador-gerente da cidade.

A sua concepção de modernidade e modernização só englobava uma concepção técnica e despolitizada da vida em sociedade, voltando-se para uma racionalidade planificadora que deveria orientar, deliberar e executar ações no interior da sociedade e de seus espaços, a partir de critérios técnicos e administrativos, para buscar a eficácia e eficiência que delegassem um desenvolvimento produtivo para a mesma, expurgando assim todas as veleidades, estigmas e confrontos sociais que criavam obstáculos às supostas grandes realizações e perspectivas de progresso do homem. No caso desse prefeito, era a realização de grandes obras viárias e a implantação de grandes equipamentos urbanos, todas sintonizadas com os mais recentes critérios de modernização para os grandes centros urbanos.

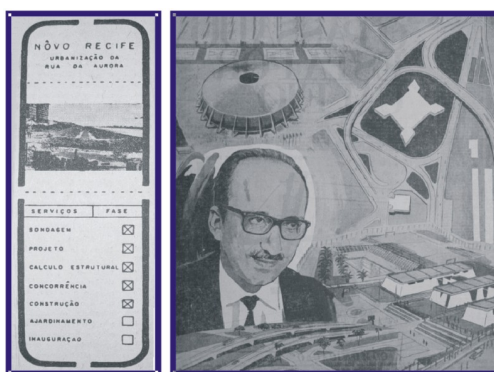


Fig. 3 - Peças publicitárias da gestão do prefeito Geraldo Magalhães

**Fonte:** Da esquerda para a direita, primeira figura: **Diário de Pernambuco**, de 28/09/1969, p. 3, 3º Caderno; segunda figura: **Diário de Pernambuco**, de 01/02/1970, p. 15, 1º Caderno.

A monumentalidade era, também, um dos critérios e ela se expressou na construção do primeiro viaduto que o Recife veio a ter, o Viaduto das Cinco Pontas, inaugurado em 24 de outubro de 1970. Ainda hoje, quem transita pelo viaduto ou quem se

detém a observar a planta baixa ou uma fotografia de uma vista de cima do viaduto é capaz de questionar se ele foi construído com a finalidade de solucionar problemas de estrangulamento do tráfego entre a Av. José Estelita, que liga a Ilha de Santo Antônio ao Pina, e outras vias que dão acesso à Ilha do Recife e a Boa Vista, ou era muito mais um monumento. Pois o viaduto mais se assemelha à décima letra do alfabeto grego, a *lambda*, em sua forma minúscula e numa posição invertida ( $\lambda$ ). Isso significa que um dos sentidos da pista se inicia num grau de 45° para findar numa curva de 90°, em extensão de cerca 500 metros, com uma outra pista em curva acentuada ligando-se ao vão central do viaduto no início desta curva.

Em outras palavras, isso significava que qualquer motorista que desenvolvesse uma velocidade superior a 50km e desvie a atenção por alguns segundos corria o perigo de colidir com outro veículo, além de ter de fazer um esforço acima do normal para controlar o carro. Esse perfil da obra levanta a suspeita de que serviu, também, como um monumento para marcar a administração de Geraldo Magalhães, como nos faz supor este trecho de apresentação da obra aos habitantes da cidade: *A leveza de suas linhas encobre a estrutura potente, característica das obras projetadas com vistas ao futuro.*<sup>9</sup>

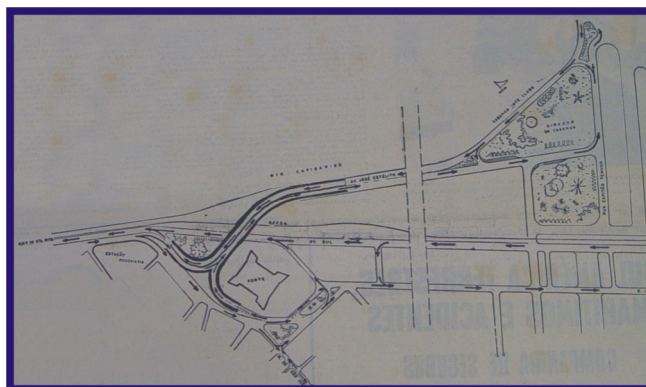


Fig. 4 - Planta baixa do viaduto das Cinco Pontas e do Girador da Capunga de uma peça publicitária da gestão do prefeito Geraldo Magalhães

Fonte: **Diário de Pernambuco**, de 23/10/1970, p. 10, 1º Caderno.

<sup>9</sup> **Diário de Pernambuco**, 25/10/1970, p. 16, 1º Caderno. Ainda sobre a obra, existem outras informações nas edições do Diário de Pernambuco dos dias 06 e 23/10/1970.



Fig. 5 – Peça publicitária da inauguração do viaduto das Cinco Pontas.

Fonte: **Diário de Pernambuco**, de 24/10/1970, p. 10, 1º Caderno.

Modos de vida, memórias e histórias foram desarticulados para dar lugar a um dos primeiros eixos viários destinados a fluxo em tempo hábil do veículo particular. Contudo, passados mais de trinta anos, o estacionamento do Cais de Santa Rita é hoje ocupado por uma armazém, o girador da Capunga é de uso restrito, a Av. José Estelita é uma das menos usadas do Recife, e, por fim, na atualidade, intervenções urbanas programadas prevêem demolição do Viaduto das Cinco Pontas.

Talvez esteja ocorrendo uma desforra da história.

### Referências Bibliográficas:

- BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1989. (Obras Escolhidas, v. III)
- BENJAMIN, Walter. **Magia e técnica, arte e política**. 3. ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1987. (Obras Escolhidas, v. I)
- BERNARDES, Denis. **Recife: o caranguejo e o viaduto**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1996.
- JAMESON, Fredric. **Pós-Modernismo. A lógica cultural do capitalismo tardio**. São Paulo: Editora Ática, 1996.
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 1998.
- Fontes Primárias de Consulta**
- DIÁRIO DE PERNAMBUCO**. Recife: Diários Associados, jan. 1969 a dez. 1970. (Arquivo Público Jordão Emerenciano)