

**PORTO ALEGRE: UM SÉCULO DE URBANIZAÇÃO
estratégias, agentes e dinâmicas da segregação espacial na metrópole**

Maurício Polidoro

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Sul

mauricio.polidoro@restinga.ifrs.edu.br

Neudy Alexandro Demichei

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Sul

neudy.demichei@restinga.ifrs.edu.br

INTRODUÇÃO

O ponto de virada histórico do Brasil para o século XX com a proclamação da República trouxe consigo novos desafios inerentes à transformação que se verificava, tanto do ponto de vista da organização territorial como do posicionamento de novos e velhos agentes políticos na conformação do novo país. Embora a dualidade, usualmente acompanhada da dicotomia, seja uma característica intrínseca ao Estado e a sociedade brasileira numa complexa e dialética relação, desde a era colonial, os fatos que marcaram a conformação espacial, política e cultural das metrópoles neste momento da história aproximam-se de um modelo que se reproduz até os dias de hoje.

Com a perpetuação do modelo político-administrativo que ignora os limites entre os interesses públicos e privados, sempre controlados por homens “do bem”, o Brasil República passa a incorporar novos dilemas, em especial devido ao desenvolvimento da agricultura e uma relativa dinamização produtiva nas principais capitais do centro-sul, com uma tímida urbanização. No Rio Grande do Sul, ainda que os “progressistas” tenham vencido os interesses dos pecuaristas, ligados à elite da extinta monarquia, e passem a controlar o Estado até a primeira metade do século XX, o saldo histórico para os desfavorecidos ainda permanece negativo.

Embora seja relevante lembrar os esforços do Partido Republicano Rio-grandense em fornecer assistência aos mais pobres como a coleta de lixo e serviços de funerais gratuitos, o anseio da modernização da metrópole, compreendida como o alinhamento aos padrões urbanísticos e culturais europeus, passa a prevalecer em detrimento a histórica formação socioespacial que se sucedia. Assim, observa-se, a partir da primeira década do século XX, a articulação dos agentes como Estado e burguesia local, no intento de reajustar a organização espacial da cidade.

Tal cenário se intensifica ao longo do século devido à industrialização tardia, a incorporação brusca de inovações tecnológicas, com efeitos perversos no espaço. Lencioni (2011) afirma que temos passado, nos últimos 30 anos, a um processo de metropolização do espaço, ou seja, um estágio superior à urbanização. Esta, conhecida como um processo acelerado e excludente, precederia o estágio da metropolização que tenderia, nesse raciocínio, a concentrar de um lado a pobreza nos seus diversos níveis, desde as mazelas de moradores de ruas, imagem característica das cidades brasileiras, como a segregação das classes sociais junto à áreas de topografia acentuada e carência de serviços públicos básicos como saneamento, saúde, lazer, educação e emprego formal.

Porto Alegre se insere nesta configuração urbana, produto de uma histórica ocupação desigual do espaço urbano. Os projetos de modernização, executados ao longo do século XX e XXI vislumbram um espaço heterogêneo, marcado pela divisão espacial da população, sobretudo a partir da renda e cor e o acesso ao mercado formal de trabalho. Com uma também desigual distribuição dos elementos essenciais para a vida na cidade, tal como saneamento básico, equipamentos de saúde, lazer, esporte e educação, os conflitos pelo acesso à terra se acirram, ao mesmo tempo em que se observa a leniência do Estado no quadro geral de exclusão.

Esta proposta de discussão busca avaliar a trajetória de organização espacial da metrópole e as estratégias dos agentes produtores do espaço urbano em localizar, os menos abastados – sobretudo os negros, em áreas distantes daquelas detentoras da infraestrutura. Para tanto, foram elaborados mapas e gráficos a partir do Censo 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE para dar suporte à análise.

PRECEDENTES HISTÓRICOS

Matos (2002) ao analisar a formação das cidades industriais indica que, neste período de mudanças, a acumulação capitalista avançava a fornecer permissões necessárias para a instalação das fábricas. Os arrabaldes que concentravam os alojamentos dos trabalhadores, usualmente insalubres, eram mantidos pelas empresas privadas já que a regulamentação do solo urbano não previa as dinâmicas em curso. Ante as altas taxas de mortalidade e o comprometimento da mão-de-obra disponível, reconstruir este cenário era imprescindível na marcha para o avanço do capitalismo industrial.

Hall (2000) e Matos (2002) atribuem, entre outros fatores, esse período de transições e rupturas à passagem da fase *paleotécnica* (dominada pelo carvão) para a *neotécnica* (baseada na eletricidade e motor elétrico). O progresso do conhecimento científico possibilitou também um melhor armazenamento de alimentos e o combate as enfermidades. A infraestrutura, como o acesso ao saneamento básico, chegou finalmente às classes trabalhadoras, num contexto de influência direta do novo urbanismo.

Maricato (2008) aponta que o projeto de modernização introduzido no Brasil a partir do final do século XIX pautava-se basicamente em obras de infraestrutura como saneamento básico, embelezamento e segregação territorial. Este urbanismo moderno “à moda” da periferia foi implantado nas grandes cidades de Manaus à Porto Alegre, e estabeleceu as bases de expansão do capitalismo e do mercado imobiliário. A problemática das terras de uma sociedade estritamente agrícola transfere-se para as cidades e, entre 1940 e 1980 tem-se uma

inversão do local de residência da população brasileira, da área rural para urbana (SANTOS, 1996).

A pressão sobre as terras agravou a dicotomia latifúndio-minifúndio, e a população que chegava às cidades, sobretudo nas mais populosas do Sul e Sudeste, foram se acomodando alheias à topografia gerando o que Rolnik (1999) denomina de “urbanismo de risco”. Tem-se, desta forma, a institucionalização da dualidade urbana, já que a dinâmica de ocupação espacial dos mais pobres ocorreu paulatinamente estranha as políticas promovidas pelo Estado, que reservou-se ao direito de subsidiar a urbanização apenas às classes mais abastadas, ainda que mereça destaque o papel preponderante dos agentes públicos em locar as classes menos abastadas em localidades rurais distantes do centro.

Strohaecker (2005) analisa a atuação do poder público e privado no mercado de terras em Porto Alegre e afirma que no último quartel do século XIX a chegada de inovações tecnológicas como telégrafo, bonde à tração animal, estrada de ferro, iluminação a gás, rede de abastecimento de água e o serviço telefônico foram primordiais para consolidar o discurso de modernização, pautado na reprodução do capital privado. A recuperação da capital gaúcha frente a decadência do ciclo da charque na região sul do país possibilitou a aliança de diversos atores na formação da *nova* cidade: proprietários fundiários, banqueiros, grandes comerciantes e políticos. A nebulosa linha entre o público e o privado desponta, na história da urbanização pós-colonial, pautada entre esta miscigenação de interesses de um lado e, de outro, na necessidade de solução imediata de um problema visível: os pobres.

Para Strohaecker (2005) as práticas do Estado na transição para o Brasil urbano refletem as exigências com a ruptura do passado colonial e a afirmação de uma imagem urbana condizente com os novos tempos. Maricato (2008) coloca que, embora a intenção era de ruptura, a burguesia industrial que nascia nas cidades mantinha continuidades da hegemonia política dos tempos pretéritos. Esta situação agrava-se na divisão territorial e social do trabalho, onde os ex-escravos continuam a ter papel preponderante na edificação das cidades.

Na capital gaúcha, a diversificação da economia baseada na indústria, os progressos técnicos, a implantação de inovações tecnológicas e o aumento do fluxo de capital estrangeiro tornou-a centro das operações comerciais e financeiras (UEDA, 2006). Era necessária a remoção da população mais pobre das áreas centrais, uma vez que o Estado iniciava a implantação de infraestrutura, em especial nos bairros adjacentes ao Centro Histórico, que passaram a sediar a residência da classe média como os comerciantes - principalmente imigrantes (UEDA, 2006).

PORTO ALEGRE: UM SÉCULO DE EXCLUSÃO

Embora a urbanização no Brasil seja intimamente associada à processos de pauperização e redução dos direitos das classes menos abastadas, Porto Alegre indica que isto nem sempre foi uma regra. No final do século XIX a influência do urbanismo europeu e norteamericano já dava sinais de interferência nos direcionamentos da formação espacial da municipalidade. Souza (2010) descreve os esforços do Partido Republicano Rio-grandense (PRR), em especial na figura do intendente Montauray, em tornar de responsabilidade do poder público a instalação de serviços essenciais à vida urbana.

O positivismo gaúcho, calcado na cientificidade e tecnocracia, mostrava preocupação com os pobres quando se observa os esforços de levar, de forma gratuita, a coleta de lixo e asseio público aos desfavorecidos. A construção do Cais do Porto na segunda década do século XX era, para o PRR, o caminho inicial para a prosperidade da capital. Durante a administração do partido, Porto Alegre foi uma das únicas municipalidades do Brasil que passou a ser responsável sobre os serviços de água, esgoto, iluminação, tráfego, policiamento, instrução, higiene alimentar, limpeza pública, assistência social enquanto, no resto do país, tais atribuições eram do estado (SOUZA, 2010).

Em 1906, a Prefeitura inicia a contratação de serviços considerados essenciais para trazer a “modernidade” ao Rio Grande do Sul. Inicia-se a substituição dos bondes movidos por tração animal por alguns importados da Inglaterra, além de instalação da rede de energia elétrica e iluminação pública, na área central. Para prosseguir com a intenção de transformar radicalmente o espaço urbano da capital, a intendência emprestou cerca de 400 mil libras para realização de outros projetos como reformas, aberturas e duplicação de vias; instalação de infraestrutura de saneamento básico (sobretudo após a enchente de 1912); projetos de ajardinamento e embelezamento (em especial no parque Farroupilha, sede de uma exposição internacional em 1930).

A despeito dos esforços de estruturar os serviços e elementos básicos do *urbano* na capital em construção, a dinâmica demográfica foi se intensificando em um ritmo alheio às obras. Estima-se que na última década do século XIX Porto Alegre somava 50 mil habitantes onde, deste total, 70% residia no perímetro urbano. Em 1910 a população era de 130 mil habitantes chegando a 200 mil em 1927. O caráter estritamente urbano da formação espacial pretérita da capital gaúcha trouxe os problemas inerentes à esta dinâmica. Os dilemas relacionados às precárias instalações sanitárias, inexistência de um planejamento urbano adequado (recuos, escoamento de água) impulsionava casos preocupantes de saúde pública, em especial nos casebres ocupados pela população de menor renda. Estes fatos agravaram-se

no decorrer do século XX devido ao deslocamento populacional à capital, como pode ser observado na tabela 1 a evolução dos habitantes residentes de 1872 a 2010.

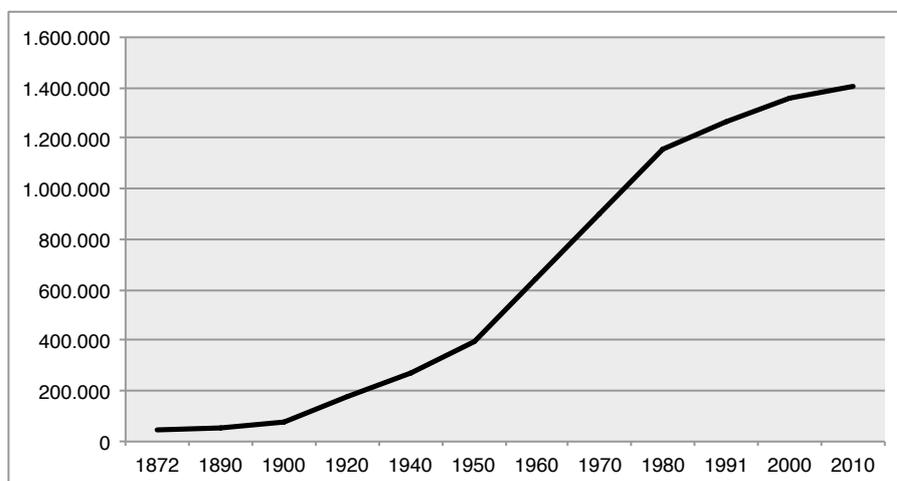


Gráfico 1 – População residente no período 1872-2010 em Porto Alegre

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística <<http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/>>

A preocupação com o disposto em tela é observada em alguns artigos publicados na revista AGATEA¹. Em 1918, um texto do engenheiro João Fagundes de Mello citado em Souza (2010) indica a preocupação dos técnicos da época em higienizar a cidade, especialmente os cortiços. Esta higienização, todavia, não era exclusiva para a saúde. Os inúmeros becos existentes na área central da capital, malcheirosos, e os ocupantes dos mesmos, assim como o comportamento daqueles que transitavam nas ruas mais movimentadas, tornaram-se alvo também da guinada moralizadora.

Existia a necessidade de organizar o espaço urbano não apenas do ponto de vista da infraestrutura, mas também selecionar quem e como poderiam utilizar tais espaços. A chegada de migrantes e imigrantes contornava novas dinâmicas populacionais, agravando os problemas já existentes. Medeiros (1951) analisa que em 1947 se observava a construção em massa de ocupações espontâneas em vários pontos da cidade. Segundo o autor:

A construção em massa em lugares determinados – terrenos baldios, margem de estrada, logradouros públicos – apresentou um ritmo acelerado, a ponto de aparecerem da noite para o dia verdadeiras vilas, que os próprios habitantes apelidaram de ‘vila de malocas’. (MEDEIROS, 1951, p. 15)

¹ Revista da Escola de Engenharia de Porto Alegre que teve circulação de 1914 a 1934.

Com um discurso cada vez mais consistente em relação à necessidade de normatizar a cidade na sua organização física, social e moral estas ocupações “malocas” (Figura 1) representavam uma subversão clara a ordem que se tentava estabelecer. A remoção das malocas das áreas mais centrais em Porto Alegre para Gamalho (2009) era essencial para a consolidação do novo projeto de cidade. O processo era uma resposta à ordem tecnocrática vigente, de base racional, modernizante e higienizante. A contradição da urbanização brasileira é materializada na seleção daqueles que poderiam usufruir dos benefícios da urbanização, em detrimento dos que seriam enviados para longe da cidade “moderna”.

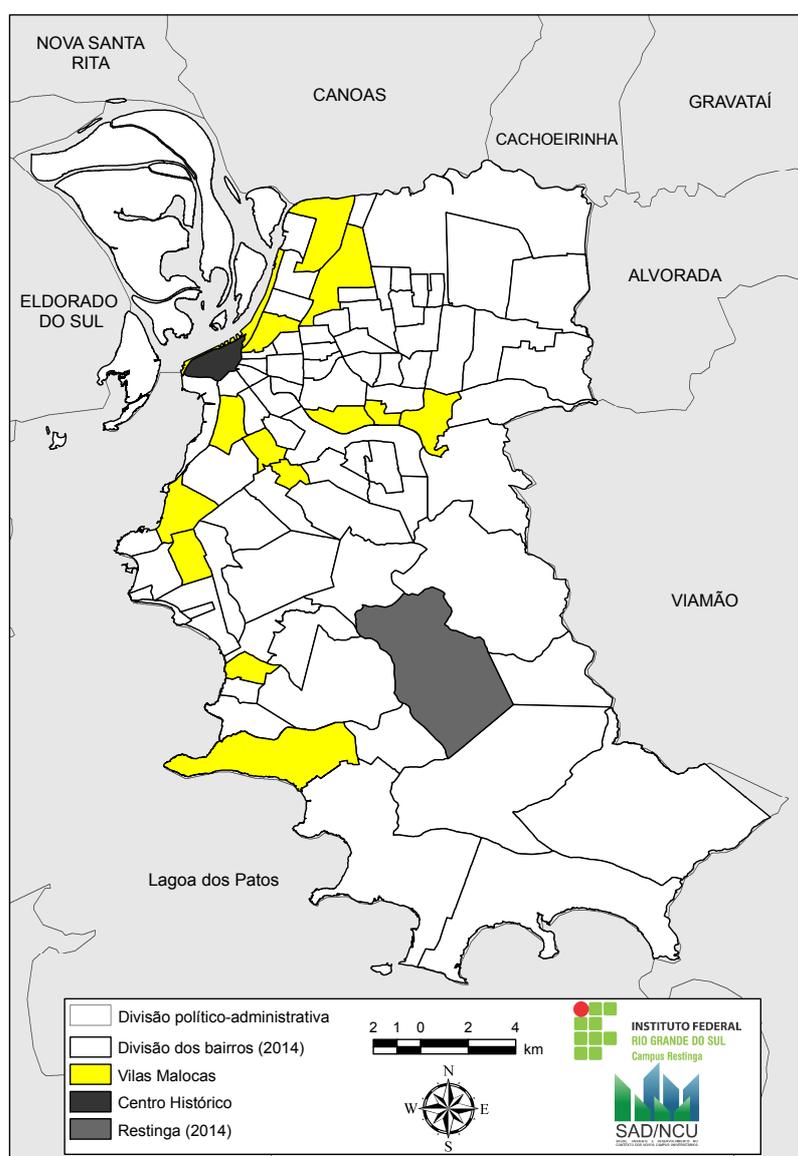


Figura 1 - Localização das malocas
Organização: Autores (2014) a partir de Gamalho (2009)

As “malocas” localizadas na Figura 1 passam a ser o principal alvo dos técnicos na revitalização da capital. Majoritariamente ocupada pela população negra, incluindo escravos, estas ocupações produziram bairros densamente populosos– o caso da Restinga (extremo sul). Embora a Prefeitura a partir dos anos 60 por meio do Banco Nacional de Habitação (BNH) buscou sanar a problemática habitacional, o crescimento demográfico observado no gráfico 1 não acompanhou os projetos, uma vez que as prioridades na execução dos gastos públicos permanecia nas proximidades da área central.

AS CORES DA SEGREGAÇÃO ESPACIAL NA METRÓPOLE GAÚCHA

Compreende-se a segregação a partir de Carlos (2007) que assevera que as relações de propriedade vão impondo limites nos usos dos lugares, e a morfologia espacial, hierarquizada, revela a desigualdade nesse processo. Ainda segundo Carlos, a segregação ocorre de forma homogênea e fragmentada, concretizando-se no acesso diferenciado aos serviços essenciais como assistência médica, escolas, no traçado e densidade das linhas de ônibus, dos meios de consumo coletivo. Esta expressão é observada pela presença da miséria, do estranhamento, da caducidade e da morte (CARLOS, 2007).

Para Caldeira (2000) três formas de segregação são identificadas na história de ocupação da metrópole paulista, embora identificáveis em outras grandes cidades brasileiras. Caldeira aponta o primeiro momento entre 1940 – 1980 em que diferentes grupos sociais se comprimiam numa área urbana e a segregação ocorria por tipos de moradia. A segunda forma de segregação pautou-se na periferação dos mais pobres para as franjas da cidade e ausência de infraestrutura, concentradas até então nas áreas mais centrais, sede residencial das classes mais abastadas. A terceira forma, a partir dos anos 1980, marca o deslocamento da classe média e alta para as periferias da cidade e da região metropolitana. Para Rodrigues (2009) este tipo de ocupação, denominado de “condomínios fechados” caracterizam-se pela total segurança, presença de áreas verdes e “um tanque, chamado piscina”. Para esta autora, tais aspectos transformam o indivíduo em consumidor-cidadão.

Ribeiro (2007) aprofunda a leitura sobre a segregação no Brasil introduzindo a variável racial. Segundo o autor, existem dois mecanismos de manutenção da desigualdade racial no país:

[...] a segregação geográfica dos não-brancos, pelo qual se pôde manter os “negros” concentrados em regiões predominantemente agrárias e com baixo padrão de desenvolvimento, portanto, em situação social na qual há menores oportunidades educacionais e econômicas. O outro mecanismo seria a combinação de “violência simbólica” e práticas discriminatórias sobre os “negros” como fator de regulação das próprias aspirações “de acordo com o

que é culturalmente imposto”, fazendo com o negro ocupe o lugar social apropriado para pessoas de cor. Esta segregação social seria internalizada pelos não-brancos como uma auto-imagem desfavorável. (RIBEIRO, 2007, p. 6

A pesquisa de Ribeiro (2007) na capital fluminense comprovou a segregação racial dos não-brancos. Rolnik (1989) também identifica o mesmo processo em São Paulo e conclui que pretos e pardos são ainda o grupo populacional mais preterido. Em Porto Alegre, os dados censitários do IBGE (2000, 2010) indicam um desvio da média nacional e da região Sul, concentrando 10% de população “preta”, conforme Quadro 1.

	Branca		Preta		Parda		Amarela e indígenas		Sem declaração	
	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010	2000	2010
BRASIL	53,74	47,5	6,2	7,53	38,5	43,4	0,9	1,5	0,7	0,0
SUL	83,6	78,3	3,8	4,0	11,5	16,7	0,8	1,0	0,4	0,0
RIO GRANDE DO SUL	86,55	83,2	5,2	5,5	7,5	10,6	0,5	0,6	0,3	0,0
PORTO ALEGRE	82,4	79,4	8,7	10,0	7,8	10,0	0,6	0,6	0,4	0,0

Quadro 1 - População residente, por cor e/ou raça, em 2000 e 2010, nas localidades selecionadas

Fonte: Censo Demográfico do IBGE (2000, 2010)

Dados trabalhados pelo Autor (2014)

Embora a população branca seja majoritária no período analisado, é importante ressaltar que a pesquisa do IBGE pauta-se na auto-declaração para identificar estas variáveis, podendo incidir, na resposta, questões relacionadas à autoestima do entrevistado. Na tentativa de compreender a possibilidade de existência da segregação socioeconômica pela cor ou raça em Porto Alegre foram extraídos os dados, além dos relacionados a cor e raça, de rendimento nominal mensal por setores censitários do Censo. Após, foram agrupados os setores pela divisão dos bairros constantes no próprio banco de dados agregados do Instituto. O gráfico 2 mostra o efeito nas duas variáveis selecionadas num diagrama de dispersão. As figuras 2 e 3 demonstram a espacialização, por bairros.

Devido ao volume de dados existentes, foram identificados no gráfico apenas os três bairros com menor rendimento nominal mensal e maior percentual de população “negra” residente (Restinga, Marcílio Dias e Bom Jesus, respectivamente) e os bairros com maior rendimento e concentração de população branca (Jardim Isabel, Bela Vista e Três Figueiras). O gráfico aponta que a população da cor ou raça “preta” é inversamente proporcional ao rendimento nominal em Porto Alegre. Os bairros que possuem mais que 14% da população residente auto-declarada “negra” não ultrapassam o rendimento de R\$ 700,00.

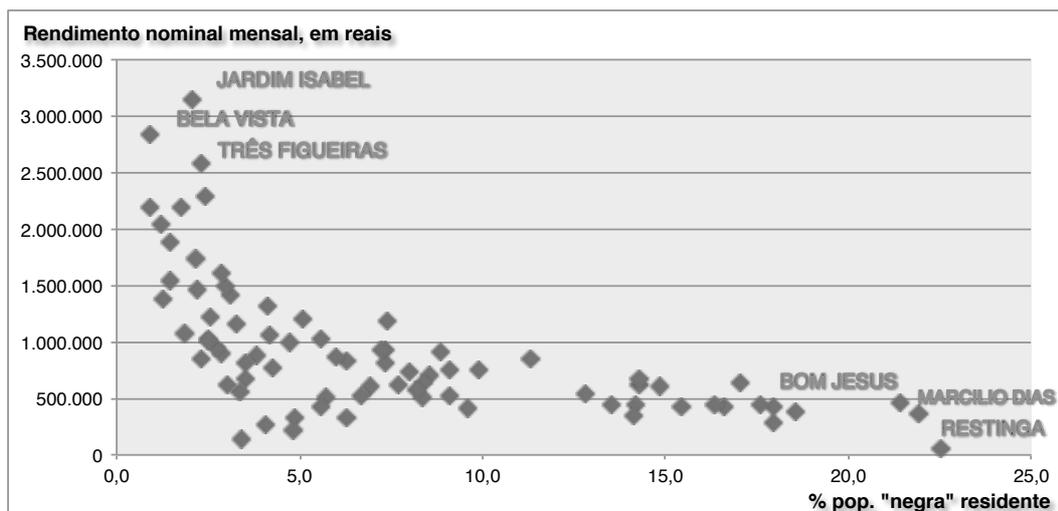
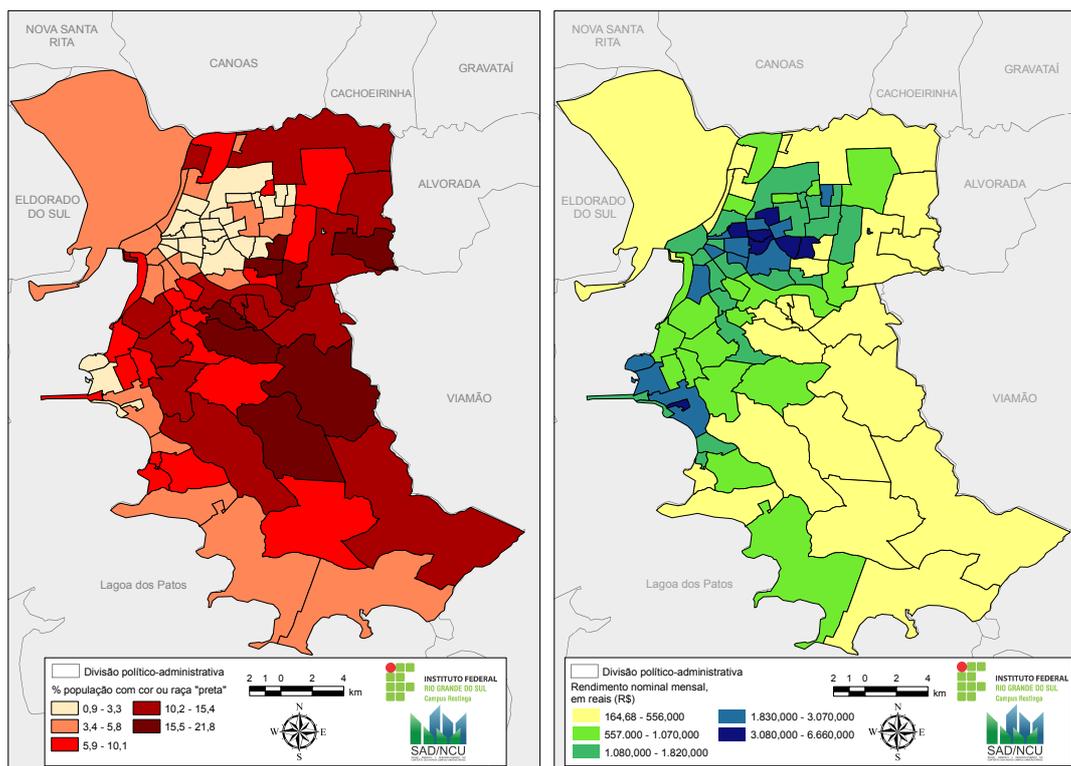


Gráfico 2 - Relação da população negra residente e rendimento nominal mensal, em Porto Alegre/RS (IBGE, 2010)

Nota: Dados trabalhados pelos Autores (2014)

Merece destaque, no conjunto em tela, o bairro Restinga. Distante 25km da área central de Porto Alegre, concentra aproximadamente 23% da população auto-declarada “preta”. O rendimento nominal mensal é de R\$ 361,904 reais, um dos mais baixos da metrópole. Embora a ocupação do extremo Sul de Porto Alegre remonte as estratégias do Poder Público em segregar intencionalmente a população mais pobre da área central no início da segunda metade do século XX, ainda hoje (2014) a Restinga é destino de parcela da população que ocupa(va) o entorno das áreas mais valorizadas e que tem sido vítimas dos projetos recentes de modernização. A realização da Copa do Mundo FIFA na capital tem levado o Departamento Municipal de Habitação a localizar parte da população residente em áreas-alvo de construção de novas vias perimetrais na Restinga, um dos únicos bairros que ainda possui áreas de caráter agrícola e menor especulação imobiliária.

Na presente década, a área mais distante do núcleo central da Restinga também tem sido alvo de projetos institucionais, especialmente do governo federal com o estadual e municipal. É o caso da construção de um multicomplexo hospitalar que agregará atendimentos de emergência, alta complexidade e hospital-escola para o extremo Sul de Porto Alegre e adjacências. Além disso, na mesma área, está em funcionamento e em construção o Instituto Federal do Rio Grande do Sul. Embora a região tenha sido, em tempos recentes, de uso industrial, a ação conjunta dos diferentes entes da federação tem modificado a paisagem e uso do solo urbano na localidade. Os efeitos a longo prazo, como a especulação imobiliária, ainda são incertos. Importante ressaltar que glebas ainda não loteadas encontram-se nesta região, porém sem definição de usos habitacionais de interesse social, para garantir a permanência da população que atualmente reside no local.



Figuras 2 e 3 - População "negra" residente (%) e rendimento nominal mensal (R\$) nos bairros de Porto Alegre, RS, em %.

Nota: A partir de IBGE (2010) e Prefeitura Municipal de Porto Alegre (2014).
Dados mapeados pelos Autores (2014)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após cerca de cem anos de urbanização, Porto Alegre se constitui hoje não mais como uma cidade permeada pelos muros que a dividiam e que tão bem delimitavam-na há mais de cinco décadas atrás. Uma metrópole complexa que transborda seus limites político-administrativos, a urbanização sucedeu-se à metropolização. Muitos dos problemas, entretanto, permanecem, embora a escala tenha se alterado radicalmente junto com sua complexidade.

Observa-se na história da capital gaúcha – verificada em tantas outras no Brasil – que a tecnocracia, representada em especial pelos engenheiros hidráulicos e sanitaristas, guiou o ordenamento espacial em prol da modernização seletiva, em detrimento da inclusão ampla dos moradores, que passaram a habitar partes invisíveis da cidade. Enquanto num primeiro momento a política de segregação espacial pautou-se em colocar para distante da região central a população mais pobre como parte do projeto de fazer a cidade “avançar” para o século XX, verificou-se que a extensão da área urbanizada fez com que essa distancia geográfica se diminuísse, produzindo novas barreiras.

Estas barreiras, como é possível averiguar, produz desigualdades espaciais no acesso à terra urbanizada – aquela dotada de infraestrutura, mas, sobretudo, acesso a cidadania. As intrínsecas relações existentes entre o local de residência da população mais pobre, seus rendimentos (produto do precário acesso ao trabalho formal e educação qualificada) tem na cor da pele uma variável importante, já que a população negra apresenta-se, em Porto Alegre, vulneráveis, fruto do processo histórico de segmentação deste grupo.

Os projetos de modernização, sempre justificados pelo discurso do desenvolvimento e ganhos sociais, perpetuaram-se ao longo dos últimos cem anos construindo uma cidade fragmentada socioespacialmente. Da revitalização do Cais do Porto (assunto que reemerge neste 2015) à Copa do Mundo, aqueles beneficiados por tais projetos possuem endereço fixo e elementos que lhe garantem o exercício pleno da cidadania na metrópole. Por outro lado, as conquistas dos que estão nas “bordas” da cidade se dão em outro ritmo, numa escala temporal diferente dos que são prioritariamente ouvidos e atendidos pelo - ainda – principal agente modelador do espaço urbano-regional: o Estado, em seus diferentes níveis da federação.

REFERÊNCIAS

CALDEIRA, T. P. R. **Cidade dos muros**. Crime, segregação e cidadania em São Paulo. Editora 34. 400p. 2000.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano**: Novos Escritos sobre a Cidade. São Paulo:FFLCH. 123p. 2007.

GAMALHO, N. P. A produção da periferia: das representações do espaço ao espaço de representação no bairro Restinga. - Porto Alegre/RS. **Dissertação de Mestrado em Geografia**. Porto Alegre: UFRGS/PPGEA.159 f. 2009.

HALL, P. The centenary of modern planning. In: **Urban Planning in a Changing World: The twentieth century experience**. Robert Freestone (Editor). E&FN Spon. London. 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo 2000. IBGE: Rio de Janeiro. 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo 2010. IBGE: Rio de Janeiro. 2010.

LENCIONI, S. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, v. 120, p. 133-148-148, 2011.

MARICATO, E. **Brasil, cidades** – alternativas para a crise urbana. 3a edição. Petrópolis: Rio de Janeiro. Editora Vozes. 2008.

MATOS, R. Notas sobre a formação das cidades industriais. **Cadernos Geografia**. Belo Horizonte. Volume 12, n.18. p. 25-39. 2002.

MEDEIROS, L.T. **Vilas de malocas**: ensaio de sociologia urbana. Porto Alegre, 1951.

RODRIGUES, A. M. **Na procura do lugar o encontro da identidade**: um estudo do processo de ocupação de terras: Osasco. FFCLH – USP. São Paulo. 314p. 2009.

UEDA, V. A construção, a destruição e a reconstrução do espaço urbano na cidade de Porto Alegre do início do século XX. **GEOUSP – Espaço e Tempo**. Numero 19, p. 141-150. São Paulo. 2006.

RIBEIRO, L. C. Q. Status, Cor e Desigualdade Socioespaciais na Metrópole do Rio de Janeiro. In: XII Encontro Nacional da ANPUR, 2007, Belém do Pará. **Anais do XII Encontro Nacional da ANPUR**, 2007.

ROLNIK, R. Territórios Negros nas cidades brasileiras (etnicidade e cidade em São Paulo e Rio de Janeiro), **Revista de Estudos Afro-Asiáticos**, Rio de Janeiro, Cadernos Cândido Mendes, número 17. 1989.

ROLNIK, R. Exclusão Territorial e Violência. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo, v. 13, n.4, 1999.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. Hucitec. 157p. 1996.

SOUZA, C. F. **Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre**: o plano que orientou a modernização da cidade. 2a edição. Porto Alegre: Armazém digital. 272p. 2010.

STROHAECKER, T. M. . Atuação do público e do privado na estruturação do mercado de terras de Porto Alegre (1890-1950).. **Scripta Nova (Barcelona)**, Barcelona, v. IX, n.194, p. 194-199, 2005.