

4.2 - População e residência na cidade do Porto - 1890/1911

4.2.1 - Características da distribuição da população e residência¹

A primeira característica deste período é o amortecimento do ritmo de crescimento da população, tendência aliás manifestada também pelo Continente, apresentando esta uma quebra entre 1890 e 1900 (quadro 15).

Quadro 15 - Variação da população residente, Porto, Grande Porto e Continente, 1864 a 1911

	1864/1878	1878/1890	1890/1900	1900/1911
Cidade do Porto	24%	32%	13%	16%
Grande Porto	19%	27%	13%	17%
Continente	10%	10%	7%	11%

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População, 1864 a 1911

Para o Continente a explicação deste panorama encontra-se na emigração para o exterior, como é aliás salientado por vários autores que analisaram este período histórico da demografia portuguesa².

Quanto à cidade do Porto, entre 1878 e 1911, a sua população aumenta cerca de 75%, quase tanto quanto aumentara, em termos relativos, nos cerca de 100 anos anteriores³ e bastante mais do que cresceu nos oitenta anos que medeiam entre os censos de 1911 e 1991 (quadro 14).

Este aumento demográfico irregular do Porto, mais forte no início do período em análise do que no fim, deve-se, fundamentalmente, à emigração, mas também à forte

¹ As reflexões que estiveram na base deste ponto do trabalho tiveram como referência entre outros: TEIXEIRA, Manuel C. - *Habitação Popular na Cidade Oitocentista - As Ilhas do Porto*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1996; MATOS, Fátima L. de - *Os bairros sociais no espaço urbano do Porto: 1901-1956. Análise Social*. Vol XXIX, nº 127, (1994-3º), p.677-695 e GROS, Marielle C.- *O Alojamento Social sob o Fascismo*. Porto: Afrontamento, 1982.

² PEREIRA, Miriam Halpern - *Demografia e desenvolvimento em Portugal na segunda metade do séc. XIX. Análise Social*. Vol. VII, nº 25-26 (1969), p. 85-117; idem- *Livre-câmbio e desenvolvimento económico. Portugal na segunda metade do séc. XIX*. Lisboa: Cosmos, 1971; idem - *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1981; ARROTEIA, Jorge - *A evolução demográfica portuguesa*. Lisboa: Instituto de Cultura de Língua Portuguesa, 1984.

³ Veja-se os números referidos por COSTA, Agostinho Rebelo da - *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto*. Porto, 1789.

mortalidade urbana, das mais altas que se verificam no contexto nacional e europeu (taxas da ordem dos 30‰ e 40‰)⁴.

Refira-se ainda que a cidade do Porto constitui um importante ponto de chegada dos fluxos migratórios definitivos, sustentado pelo facto de 44% da população da cidade não ser natural do concelho (quadro 16), concentrando-se a maioria desta população nas freguesias mais centrais da cidade.

Uma outra característica deste período relativamente à distribuição da população, é a descentralização espacial desta a partir do núcleo central da cidade (quadro 17 e fig. 11), havendo um considerável aumento demográfico das freguesias periféricas, sobretudo Bonfim e Cedofeita, mas também nas da periferia exterior como Campanhã e Ramalde.

Quadro 16 - Distribuição da população de facto, não natural do concelho do Porto

	1890		1900		1911	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Núcleo Central	18724	52	19286	53	19941	51
Periferia Central	32435	45	35473	43	41604	44
Periferia Exterior	10385 *	34	19259	40	24072	40
Total	61544 *	44	74018	44	85617	44

Fonte: Adaptado de VÁZQUEZ, Isabel Breda - *O Processo de Suburbanização no Grande Porto*. 1992, p. 99

* ausentes os valores das freguesias anexadas em 1895

(1) n° de efectivos não naturais do concelho

(2) $\frac{\text{n° de efectivos não naturais do concelho}}{\text{população de facto total}} \times 100$

⁴ Veja-se as taxas apresentadas por JORGE, Ricardo - *Demographia e Hygiene da Cidade do Porto. Clima, População, Mortalidade*. Porto: Repartição de Saúde e Hygiene da Câmara Municipal do Porto, 1899, p. 259 e 301.

Quadro 17 - Variação da População Residente nas freguesias da cidade do Porto 1864 a 1900

	Freguesias	Variação da pop. 1864 - 1878	Variação da pop. 1878 - 1890	Variação da pop. 1890 - 1900	Variação da pop. 1900 - 1911
	S. Nicolau	- 457	- 433	- 65	710
Núcleo	Victória	556	1187	- 1507	999
Central	Sé	1885	290	980	372
	Miragaia	919	1143	317	389
Periferia	Massarelos	868	2062	348	27
Central	Cedofeita	4630	6433	3322	4793
	Sto. Ildefonso	2062	3578	1879	2091
	Bonfim	4528	7272	3883	509
Periferia	Campanhã	1960	3653	2783	4478
Exterior	Paranhos	1904	4585	4050	1984
	Foz do Douro	759	1313	485	1423
	Lordelo do Ouro	616	1691	1352	1289
	Ramalde *			802	1782
	Aldoar *			187	302
	Nevogilde *			459	426

Fonte: INE, Recenseamentos Gerais da População de 1890, 1900 e 1911

* freguesias anexadas em 1895

Na verdade, segundo os dados do quadro 18, verifica-se que as oito freguesias mais centrais da cidade concentravam, em 1890, 74% da população total residente, enquanto que em 1911, baixam para 69%, seguindo um processo evolutivo inverso ao das freguesias da periferia exterior. Estas apresentam uma variação populacional da ordem dos 57% entre 1890-1911, valor substancialmente superior ao das freguesias centrais (22%).

Esta descentralização do crescimento populacional é fruto essencialmente de três situações: do saldo fisiológico; da transferência de população do centro para a periferia e da fixação directa de população imigrante (ver dados do quadro 16).

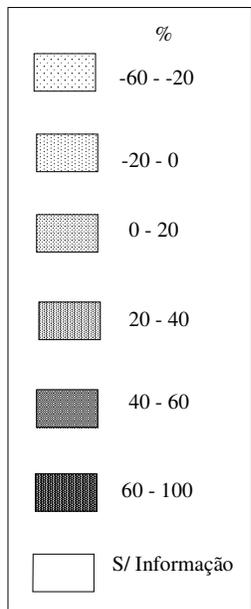
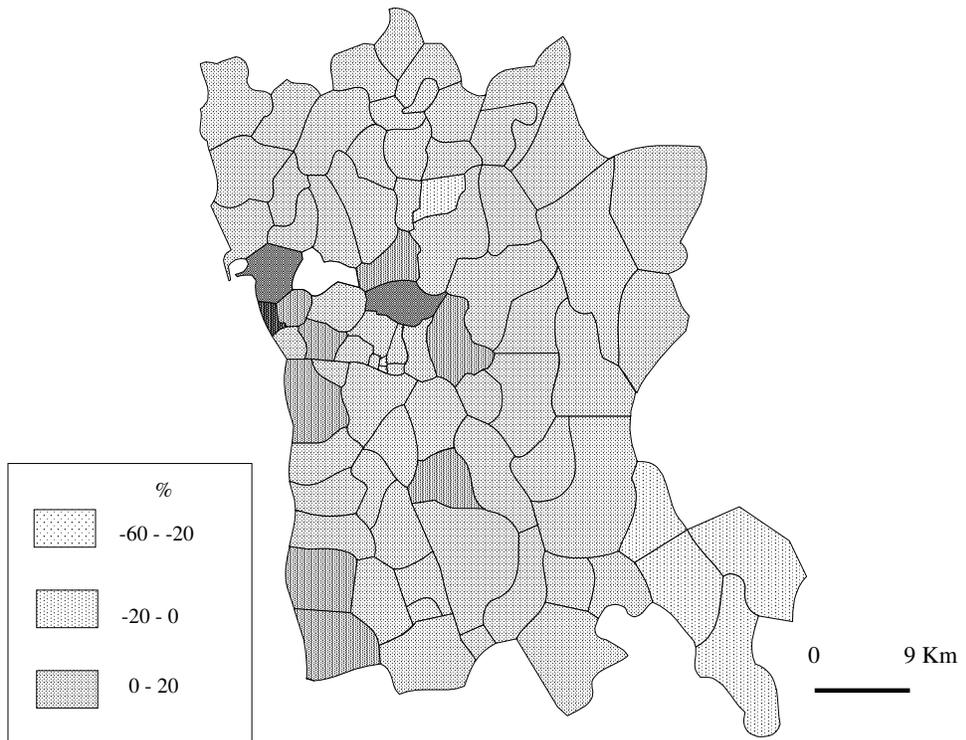
Como resultado deste processo de crescimento populacional, dão-se alterações significativas na imagem e organização da cidade, em termos formais, funcionais, sociais e económicos.

Os edifícios do centro histórico são intensamente ocupados. Paralelamente, abrem-se novas ruas particulares⁵, onde vão sendo sucessivamente construídos novos edifícios, loteiam-se muitas das antigas quintas rurais⁶, ocupam-se os terrenos livres e o interior dos quarteirões.

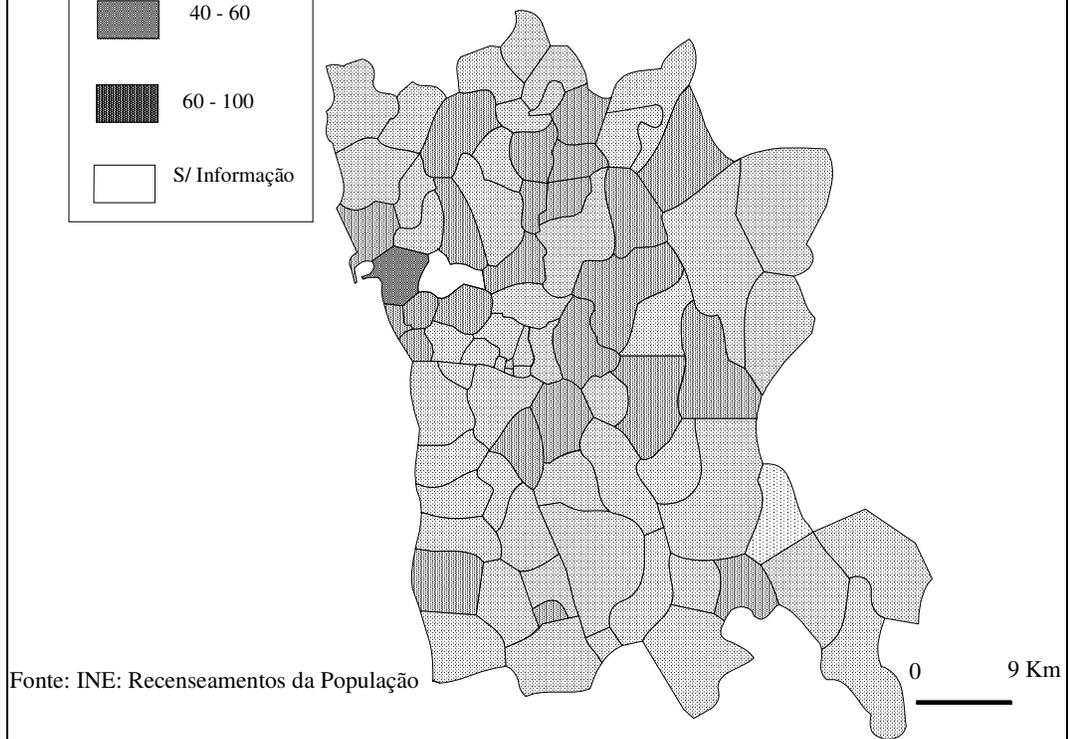
⁵ A prática dos proprietários particulares abrirem arruamentos nos seus terrenos era uma iniciativa corrente já no séc. XIX, tendo continuado, até 1940, apesar de legislação em contrário.

⁶ As quintas onde a população mais abastada do séc. XIX passava o período do Verão.

Varição da População Residente 1890/1900



Varição da População Residente 1900/1911



Fonte: INE: Recenseamentos da População

Fig. 11 - Variação da População Residente 1890 a 1911

Quadro 18 - Distribuição da população residente nas freguesias da cidade do Porto em 1890, 1900 e 1911

	Freguesias	1890		1900		1911	
		Pop.	%	Pop.	%	Pop.	%
	S. Nicolau	5 658	3,9	5 593	3,3	6 303	3,3
Núcleo	Victória	9 991	6,8	8 484	5,1	9 481	4,9
Central	Sé	13 968	9,5	14 948	9,0	15 320	8,0
	Miragaia	6 439	4,4	6 756	4,1	7 145	3,7
		36 056	24,6	35 781	21,6	38 249	19,9
Periferia	Massarelos	7 238	4,9	7 586	4,6	7 613	4,0
Central	Cedofeita	22 677	85,3	25 999	15,5	30 792	16,0
	Sto. Ildefonso	19 948	13,6	21 827	13,2	23 918	12,5
	Bonfim	22 512	15,4	26 395	15,9	31 493	16,4
		72 375	49,4	81 807	49,4	93 816	48,9
Periferia	Campanhã	9 927	6,8	12 710	7,7	17 188	9,0
Exterior	Paranhos	9 798	6,7	13 848	8,4	15 832	23,7
	Foz do Douro	5 090	3,5	5 575	3,4	6 998	3,6
	Lordelo do Ouro	5 341	3,6	6 693	4,0	7 982	4,2
	Ramalde *	6 308	4,3	7 110	4,3	8 892	4,6
	Aldoar *	869	0,6	1 056	0,6	1 358	0,7
	Nevogilde *	690	0,5	1 149	0,7	1 575	0,8
		38 023	26,0	48 141	29,0	59 825	31,2
	Total	146 454	100	165 729	100	191 890	100

Fonte : INE, Recenseamentos Gerais da População de 1890, 1900 e 1911

* freguesias anexadas em 1895

Quanto às características de residência da população, verifica-se que o núcleo central⁷ da cidade continua a ser a área privilegiada de fixação da população migrante, tendência aliás já manifestada nos anos anteriores, através da subdivisão dos edifícios e alojamentos, anteriormente ocupados pela burguesia, que progressivamente foi abandonando esta área, que passam a constituir autênticas "colmeias"⁸ de gente. Esta forma habitacional é mais compatível com os fracos recursos desta população em trânsito e com a maior facilidade de aí encontrarem emprego, (no comércio, na pequena indústria ou nas actividades portuárias) dando origem a complexos processos de subarrendamento.

⁷ Constituído pelas freguesias de S. Nicolau, Vitória, Sé e Miragaia.

⁸ Expressão utilizada por OLIVEIRA, Pereira de - *O Espaço Urbano do Porto, Condições Naturais e Desenvolvimento*. Coimbra: Instituto de Alta Cultura, 1973, p. 379.

As descrições da época revelam-nos a grande concentração populacional e as piores condições de salubridade onde vivem, sobretudo, trabalhadores não especializados e as mulheres de "má fama" - local associado à perdição e ao crime, onde até as autoridades têm medo de ir. Refira-se por exemplo, o descrito por Almeida Garrett relativamente à área da Ribeira-Barredo-Sé :

" (...) *As casas são alugadas aos andares e aos quartos, e neles vive uma população proletária da mais variada espécie*"⁹,

ou ainda, por António Pereira Barbosa:

" *Entre os bairros insalubres avulta sobretudo o do Barredo, que compactas fillas de húmidos e escuros casinhotos se estende do môrro da Sé até à Ribeira (...) Em infectas e tortuosas ruellas, que em certos pontos não recebem um único raio de sol, abrem-se longos e escuros corredores, ao fundo dos quaes as escadas, (...) dão ingresso até 3 e 4 andares(..). Para completar o quadro, a capacidade dos proprietários, multiplicou os alojamentos onde se albergam famílias de cinco e seis pessoas, vivendo ou estiolando-se em nichos de alguns metros cúbicos. E é n'estes quartos que ordinariamente se faz tudo: cozinha-se, come-se, dorme-se, etc. (...)*"¹⁰.

As condições de insalubridade e a concentração populacional facilitam o contágio, a tuberculose, a varíola, o sarampo, a difteria e as febres tifóides surgem aí com frequência elevando, significativamente, a taxa de mortalidade¹¹.

É também nesta área que surgem as "casas de malta", tratando-se de uma espécie de camaratas ou dormitórios. Estas são o alojamento preferencial dos que vêm trabalhar para a cidade durante a semana, voltando para as suas aldeias ao fim de semana. Proporcionam um local para se dormir bastante barato, o que permite compreender a grande procura desses lugares pelos trabalhadores isolados, particularmente os ligados à construção civil.

⁹ GARRETT, Almeida - *Tuberculose e Habitação no Porto*. Anais Científicos da Faculdade de Medicina do Porto. Vol. I, 1913-1914, p. 231-232.

¹⁰ BARBOSA, António Pereira - *Da Tuberculose no Porto*. Porto: Typ. da Empreza "Artes & Letras", 1906, p. 52-53.

¹¹ "A tuberculose pulmonar é a maior praga do Porto (...) pertence-lhe 13% dos óbitos observados em 1900" - ANTAS, Álvaro Cândido Furtado de - *A Insalubridade do Porto*, 1902, p. 66.

" (...) *Os codeas, serventes de pedreiros, que ganham miseravelmente o seu sustento, arrancham em casas de malta, aos dez e aos doze na mesma imunda sala, estendidos em taboas collocadas em toscas travessas de pinheiro, sem sobrado (...)* ¹².

"*Por volta de 1885, o aluguer mensal de um espaço numa "casa de malta"- geralmente uma cama e um prego para pendurar a roupa, em camaratas mais ou menos extensas - fica por 40 a 120 rs ou pouco mais por mês*". ¹³

Aquilo que se verifica então, no caso da área central é um processo de filtragem, semelhante ao descrito pelos ecologistas da Escola de Chicago, em que à medida que a cidade cresce, os estratos populacionais mais ricos constroem novas casas nas novas áreas de expansão da cidade¹⁴ e os edifícios mais antigos, anteriormente ocupados por estes situados junto ao centro, vão sendo ocupados sucessivamente por populações de rendimentos mais baixos.

Na periferia central¹⁵, no interior dos quarteirões, vai-se fixar essencialmente a população operária nas *ilhas*, que tinham surgido na cidade oitocentista mas que se intensificam, no último quartel do século de XIX ¹⁶ e nas duas primeiras décadas do século XX associadas à expansão da indústria portuense¹⁷.

¹² O Século, nº 6321, de Agosto de 1899, cit. por MATTA, Caeiro da - *Habitacões Populares*, 1909, p. 80-81.

¹³ PEREIRA, Gaspar Martins - *Famílias Portuenses na Viragem do Século (1880-1910)*. Porto: Afrontamento, 1995, p. 64

¹⁴ Ao longo dos eixos rodoviários abertos pelos Almadás (Governadores do Porto entre 1757 a 1804) após 1760: R. do Almada, R. de Cedofeita, R. de Sta. Catarina, R. Direita de Sto Ildefonso, R. da Boavista, R. Formosa, R. da Conceição, Travessa de Cedofeita, R. de Sto António (actual 31 de Janeiro) e R. dos Clérigos.

¹⁵ Freguesias de Massarelos, Cedofeita, Bonfim, Sto Ildefonso e também na freguesia de Campanhã da periferia exterior. As *ilhas* surgem na cidade no início do séc. XIX, em 1832, segundo, os dados dos *Recenseamentos dos Bairros de Sta Catarina, Cedofeita e Santo Ovídio*, existiam cerca de 200, concentradas, sobretudo, nas mesmas áreas onde se verificará maior expansão na segunda metade do século, S. Victor, Paraíso, Praça da Alegria, Monte Belo, R. Bela da Princesa, Bairro Alto, R. das Musas, Carvalheira, Fontinha, Campo Pequeno, R. do Breyner, etc. - PEREIRA, Gaspar Martins - *Famílias Portuenses na Viragem do Século (1880-1910)*. p. 78-79.

¹⁶ "Nesta altura, [inícios da década de 1880] o alastrar deste tipo de habitacões, agravando as precárias condições de higiene, a par do medo de frequentes surtos de cólera, varíola e outras doenças, conduzem à promoção de alguns inquéritos abarcando toda a área urbana [Visconde de Guedes Teixeira - *Circular dirigida aos Bancos do Porto sobre a construcão de casas para operários na mesma cidade...*

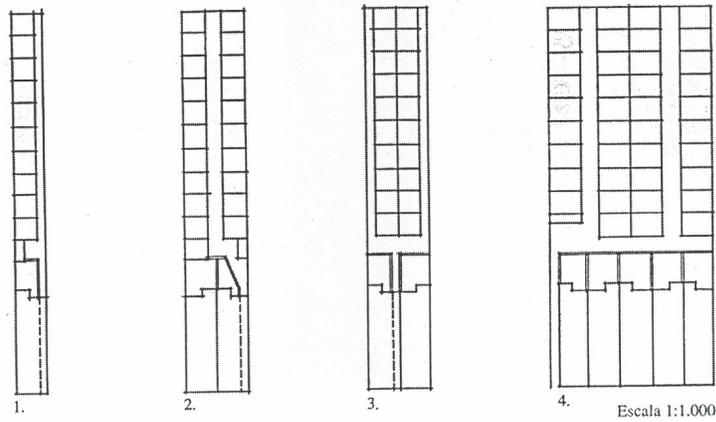
"Na sua forma mais simples, as ilhas consistiam em filas de pequenas casas de um só piso, construídas nos quintais das habitações da classe média, com acesso à rua somente através de estreitos corredores sob estas habitações burguesas, construídas à face da rua (...) Por vezes, este tipo de habitação era construído independentemente das casas da classe média; nestes casos, as ilhas ocupavam parcelas inteiras de terreno, dando para a rua (...).

As ilhas foram consequência da industrialização da cidade do Porto e da necessidade de abrigar as vagas crescentes de imigrantes... Constituíam uma forma de habitação bem adaptada aos meios económicos dos seus habitantes, aos recursos financeiros dos seus construtores e às condições espaciais em que foram desenvolvidas(..) Particularmente importante foi a adopção generalizada, (...) de um parcelamento regular do solo em lotes com uma frente de 25 ou 30 palmos (5,5 ou 6 metros) ¹⁸ (fig. 12 e 13).

Porto, 1885). Mais de 500 ilhas comportavam então cerca de 6 000 famílias e quase 20 000 habitantes, ou seja, perto de 16% do total da população do concelho". PEREIRA, Gaspar Martins - *Casa e família, as "ilhas" no Porto em finais do século XIX*. Revista População e Sociedade. Porto: Centro de Estudos da População e Família, nº2 (1996), p. 163.

¹⁷ "A importância do Porto como centro industrial continuou a aumentar ao longo dos anos. A população industrial cresceu de 37377 pessoas em 1881,...para 58874 pessoas em 1890, aumentou de 34% para 42% da população total da cidade.". TEIXEIRA, Manuel C. - *Habitação Popular na Cidade Oitocentista - As Ilhas do Porto*. p. 92.

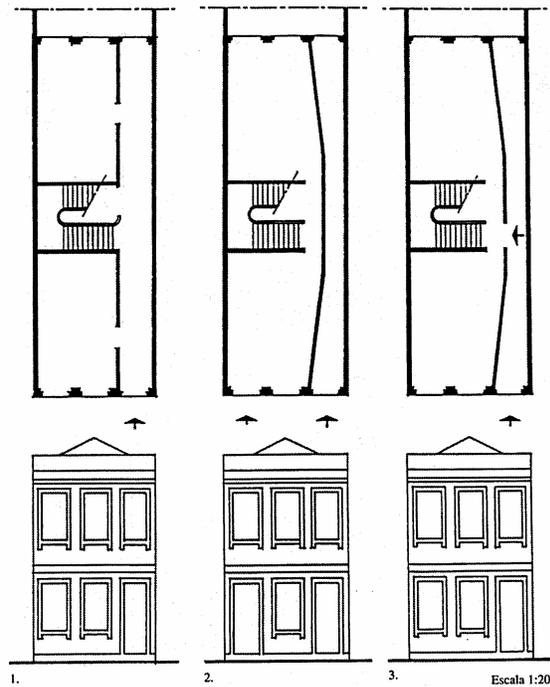
¹⁸ TEIXEIRA, Manuel C., *idem ib*, p.1-2.



1. Ilha construída num único lote.
2. Ilha construída em dois lotes, com corredor central.
3. Ilha construída em dois lotes, com as casas dispostas costas com costas e dois corredores laterais de acesso.
4. Ilha construída em terrenos de traseiras correspondendo a vários lotes. Filas sucessivas de casas construídas costas-com-costas.

Fonte: TEIXEIRA, Manuel C. - *Habituação Popular na cidade Oitocentista - As Ilhas do Porto*. Lisboa: FCG/JNICT, 1996, mapa 18, p. 184

Fig. 12 - Principais Tipos de Ilhas



1. Planta e alçado original de habitação da classe média.
2. Abertura de uma segunda porta para acesso independente à ilha.
3. Abertura de uma porta a meio do corredor, no início das escadas, para acesso à casa à face da rua.

Fonte: TEIXEIRA, Manuel C. - *Habituação Popular na cidade Oitocentista - As Ilhas do Porto*. Lisboa: FCG/JNICT, 1996, mapa 19, p. 185

Fig. 13 - Adaptação da planta e do alçado da casa à face da rua para a construção de *ilhas* nas traseiras

É no mapa de Silva Telles, à escala de 1: 5000, publicado em 1892, que pela primeira vez vemos cartografado este tipo de alojamento, que ainda hoje faz parte do espaço construído da cidade¹⁹ apesar de todas as medidas sucessivamente tomadas quanto à sua extinção/recuperação conforme a política urbanística vigente na altura, como teremos oportunidade de referir mais adiante.

As *ilhas*²⁰ surgiram como uma resposta ao aumento da procura de habitação de baixo custo. Só começaram a ser construídas após a saturação dos velhos edifícios do centro histórico e quando a crescente imigração para a cidade exigiu uma nova solução para abrigar a classe trabalhadora.

A localização das *ilhas* nas traseiras das casas da burguesia, nas áreas urbanas consolidadas datadas da primeira metade do séc. XIX, foi fruto de um declínio na procura deste tipo de habitação e da resultante degradação física e social destes bairros, associado, ainda, à reforma do Código Civil em 1867, que alterou o regime dos contratos de emprazamento, facto que veio provocar um progressivo enfraquecimento do controlo da utilização dos solos por parte dos senhorios directos.

De uma maneira geral, as *ilhas* não se localizam em nenhuma das ruas principais abertas na cidade após 1895, ou seja, durante o período auge da sua construção. Nestas

¹⁹ Surgindo aliás em algumas freguesias dos concelhos periféricos da cidade como Matosinhos, Sra da Hora, S. Mamede, Águas Santas, Mafamude, Canidelo, Sta Marinha... Moreira da Silva no Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, de 1944, refere que "no fundo dos talhões, haver o mau hábito de construir baiúcas para gente humilde, quer eles sejam grandes ou pequenos, facto de que resulta a saturação do solo e a insalubridade", p. 48

²⁰ Saliente-se que as *ilhas* apresentam muitas semelhanças com o tipo de habitação operária construídas em muitas cidades britânicas, as "back-to-back-houses", como por exemplo, em Leeds, Liverpool, Manchester, Birmingham (ver, entre outros, CHAPMAN, Stanley D. (ed) - *The History of Working - Class Housing: A Symposium*. New Abbot, 1971 e VANCE JR. James E. - *The Continuing city - Urban Morphology in Western Civilization*. Baltimore: Johns HopiKins University Press, 1990) ou ainda, com os "cortiços", que surgiram no Rio de Janeiro e mesmo em S. Paulo depois de 1850, após as grandes vagas de emigração de população vinda da Europa, particularmente, portugueses e italianos. Ver os artigos de TEIXEIRA, Manuel C. - *A habitação popular no séc. XIX - características morfológicas, a transmissão de modelos: as ilhas do Porto e os cortiços do Rio de Janeiro*. *Análise Social*. Lisboa. Vol. XXIX, nº 127, 1994 p. 555-579; VAZ, Lilian Fessler - *Dos cortiços às favelas e aos edifícios de apartamentos - a modernização da moradia no Rio de Janeiro*, idem, ib., p. 581-597; VÉRAS, Maura Pardini Bicudo - *Cortiços no Brás: velhas e novas formas da habitação popular na São Paulo industrial*, idem ib., p. 599-629 e RIBEIRO, Gladys Sabina - *Por que você veio encher o pandulho aqui? Os portugueses, o antilusitanismo e a exploração das moradias populares no Rio de Janeiro da República Velha*, idem ib., p.631-654.

novas ruas vão-se desenvolver os bairros "aformoseados"²¹ de habitação burguesa - Boavista, Carreiros, Duquesa de Bragança, Álvares Cabral (resultante do loteamento da Quinta dos Pamplonas), Sta. Catarina e Quinta do Cirne²².

Quanto às *ilhas* construídas em terrenos vagos, que conferiu a certas áreas da cidade um cariz marcadamente operário (área de S. Victor, Lapa, Monte das Antas, Guelas de Pau, Godim, Preza Velha, Pinheiro, Formiga, Fontinha e Vilar), foram uma consequência da inadequabilidade dessas áreas para a construção de habitação para a classe média. Destacando-se, particularmente, a situação periférica dessas áreas relativamente ao centro da cidade, a topografia dos terrenos e a proximidade de áreas industriais (fig. 14).

A localização das *ilhas* evidencia-nos que as maiores concentrações desta forma habitacional se situavam próximo das principais áreas industriais (fig. 15). Podemos destacar três grandes concentrações de *ilhas*:

- a primeira, a área ligada às indústrias existentes no Bonfim e Campanhã, com os núcleos de *ilhas* de Campanhã, Antas, Eirinhas, Guelas de Pau, Monte do Bonfim, Godim, Heroísmo, Póvoa, Preza Velha, Formiga, Lomba e, mais próximo do centro da cidade, a área de S. Victor²³;

- a segunda, a área Massarelos e Cedofeita, com os núcleos de *ilhas* da Arrábida, Torrinha, R. do Breyner, R. do Príncipe da Beira (actual Cinco de Outubro), R. do Triunfo (actual D. Manuel II), R. do Rosário, Vilar e Parceria²⁴;

- a última área estendia-se para Norte, Bouça - Lapa (Ruas de Camões, S. Brás, Duque do Porto - actual João das Regras -, Faria Guimarães, Paraíso, Trav. de S. Brás, da Rainha - actual Antero de Quental-, Trav. da Sra da Conceição, Trav. de Campos, Trav. de Germalde, actual Regeneração), Leal-Fontinha, R. da Duquesa de Bragança (actual D. João IV) e Monte dos Congregados²⁵.

²¹ Expressão empregue por ANTAS, Álvaro Cândido Furtado de - *A Insalubridade do Porto*, 1902, p.18.

²² Trata-se de toda a área compreendida pela Avenida Rodrigues de Freitas e Ruas Duques da Terceira, Saldanha e Palmela, do Conde Ferreira, Barão de S. Cosme, Ferreira Cardoso e Joaquim António de Aguiar.

²³ Algumas destas ainda são visíveis no espaço construído actual da cidade, como é o caso das *ilhas* existentes na R. do Monte das Antas (algumas recuperadas com o S.A.A.L.), S. Victor, Heroísmo e Lomba.

²⁴ Grandes partes destas foram destruídas e substituídas por bairros sociais, caso da Arrábida e Vilar.

²⁵ Muitas destas *ilhas* ainda existem actualmente.

Quanto aos promotores desta forma habitacional, que não era controlada pela Câmara²⁶, eram, essencialmente, comerciantes ou artífices da classe média, possuindo capitais limitados que ou construíram as *ilhas* nos seus quintais ou emprazaram ou sub emprazaram pequenos lotes de terrenos²⁷. Mais tarde, as *ilhas* tornam-se objecto da actividade especulativa de largos sectores da classe média, particularmente os ricos comerciantes e os emigrantes retornados do Brasil, ou até mesmo os próprios proprietários directos do solo, o que levou à construção de *ilhas* muito maiores²⁸, ocupando de forma mais extensa o interior dos quarteirões, com casas de melhor qualidade, com dois pisos, apresentando, assim, maiores áreas de habitação e configurando-se como autênticos bairros operários²⁹. Algumas são mesmo construídas por iniciativa de industriais da época para os seus operários, como é o caso da Fábrica de Fiação de Salgueiros, da Fábrica Social da Fontinha e da Fábrica de Fiação e Tecidos do Jacinto.

A completa indiferença da Câmara relativamente à construção das *ilhas* deveu-se essencialmente a duas razões. Por um lado, elas eram uma solução de habitação de baixo custo que beneficiava a burguesia industrial, pois permitia a redução dos salários, e dado o envolvimento desta classe social na política municipal tinham todo o interesse na proliferação das *ilhas*, não como especuladores imobiliários mas como empregadores. Por outro lado, a construção das *ilhas* não era abrangida pelo código de posturas municipais então em vigor³⁰.

²⁶ Saliente-se que "as *ilhas* eram construídas sem estarem sujeitas a qualquer regulamentação de construção ou controle por parte da Câmara [esta] apenas tinha controle sobre as construções à face da rua ou, apenas a partir de 1899, sobre os edifícios construídos até à distância de 5 m da rua"... As "ilhas" construídas sobretudo nos interiores de quarteirão, e portanto afastadas da rua, escapavam ao controlo municipal." - TEIXEIRA, Manuel A. Correia - *Do entendimento da cidade à intervenção urbana. O caso das ilhas da cidade do Porto. Sociedade e Território*. Porto: Afrontamento, nº 2 (1985), p. 80.

²⁷ Ver TEIXEIRA, Manuel C. - *Habitação Popular na Cidade Oitocentista - As Ilhas do Porto*. p.143-161.

²⁸ Este tipo de *ilhas* eram muito mais raras, a grande maioria das *ilhas*, possuíam uma dimensão máxima de 20 casas, como por exemplo, as *ilhas* existentes na R. de S. Victor, na R. das Antas, ou em D. João IV.

²⁹ Como, por exemplo, o Bairro do Silva (R. do Bonjardim, com 42 casas), Parceria e Antunes (R. do Bom Sucesso, com 42 casas), Bairro Ignez, Bela Vista (R. de D. João IV, com 43 casas), Bairro Herculano (R. de Alexandre Herculano, com 129 casas), Bairro do Vilar (R. de Vilar, com 68 casas), Bairro da Fábrica Social da Fontinha (R. da Fábrica Social, R. do Alto da Fontinha e Bela da Fontinha, com 64 casas térreas com frente para a rua) e Bairro do Souto (R. de Pedro Hispano 15 casas térreas).

³⁰ Razões invocadas por TEIXEIRA, Manuel C., idem ib, p. 119-120.

As *ilhas* surgem como uma forma adequada às condições da oferta, isto é, permitiram a aplicação de pequenos capitais pois a sua construção era possível com um capital reduzido, o solo não pesava muito no processo construtivo³¹, as suas características construtivas³² implicava também um fraco investimento e, em pouco tempo, dada a grande procura, o capital investido era facilmente reembolsado³³.

Outros dois factores importantes no desenvolvimento desta forma de alojamento típica da cidade do Porto³⁴, foram, por um lado, o parcelamento regular do solo, em lotes com 25 palmos, ou seja, com 5,5 ou 6 metros de frente, podendo atingir 100 m de profundidade, utilizado a partir de finais do séc. XVIII nas novas áreas de expansão da cidade, resultante da intervenção dos Almadás, por outro, a demolição nos finais deste mesmo século, das muralhas da cidade, situação que permitiu uma grande disponibilidade de terrenos com preços mais baixos que os praticados no interior do velho núcleo.

As dimensões regulares dos lotes urbanos, foram depois ao longo do séc. XIX, adoptados pela maioria dos desenvolvimentos privados efectuados na cidade.

Um exemplo emblemático, de uma grande *ilha* com condições de vida bastante melhores que a maioria das outras, foi o caso do Bairro do Herculano³⁵. Localizado na área oriental da cidade, próximo da R. de S. Victor, foi construído nos finais do séc. XIX

³¹ Pois quase sempre elas surgem nos quintais das casas dos seus promotores ou em terrenos em situações desprestigiadas.

³² A pequena dimensão das casas, a utilização de materiais de fraca qualidade e a própria forma da *ilha*, em que cada casa apenas tinha uma parede livre, permitindo uma grande redução de paredes exteriores, características estas que diminuía substancialmente os custos de construção e também de manutenção. Além disso muitas vezes a construção da *ilha* era feita gradualmente, ao longo dos anos, à medida dos recursos do seu construtor.

³³ Para a maior parte das *ilhas* o período de amortização do capital investido " era de cerca de dez anos, o que correspondia a uma taxa de rendimento de aproximadamente 10 %. No nº 106 da R. das Antas, o total anual das rendas de todas as casas da ilha era de 240\$00 em 1914, ao passo que o valor declarado da ilha, em 1911, era de 2009\$50. Isto significa que o total anual das rendas correspondia a cerca de 12% do valor da ilha." TEIXEIRA, Manuel C. - *Habitação Popular na Cidade Oitocentista ...* p. 150.

³⁴ Em Lisboa, por exemplo, desenvolveram-se outras formas habitacionais com algumas semelhanças às *ilhas*, como é o caso dos pátios e vilas operárias que todavia apresentam menor regularidade tipológica que as *ilhas*.

³⁵ Que ainda existe, tendo sido recuperado pelo S.A.A.L.

(a sua construção inicia-se em finais de 1870)³⁶. Este bairro ocupava metade de um quarteirão e dispunha de lavadouro, capela, mercearia e jardim, possuindo as casas áreas maiores do que as que existiam na maioria das *ilhas*.

Dada a grande dimensão deste empreendimento e a sua melhor qualidade, as rendas a cobrar teriam que ser maiores, não podendo ser suportadas pelos futuros utentes, facto que acabou por levar à falência os seus promotores, uma vez que as rendas cobradas não conseguiram cobrir o capital investido³⁷.

O Bairro do Vilar³⁸, localizado a ocidente, na Rua do Vilar, apresenta também características construtivas semelhantes ao Bairro do Herculano. Com um total de 68 casas, em quatro bandas, conduziu igualmente, à falência o seu promotor - João Gonçalo Pacheco Pereira³⁹ (fig. 16).

Relativamente à população que ocupava as *ilhas* e de acordo com um estudo efectuado em 1914⁴⁰, a população das *ilhas* incluía trabalhadores industriais, particularmente ligados à fiação e tecelagem, além de outras profissões bastante variadas como polícias, soldados, empregados do comércio, sapateiros, carpinteiros, pedreiros, lavadeiras e vendedores ambulantes, população com recursos económicos limitados, dados os baixos salários que auferiam e que só lhes permitia ter acesso a alojamentos baratos. Neste contexto, as *ilhas* apresentam-se como uma resposta adequada a esta procura de habitação de baixo custo.

Esta variedade de trabalhadores empregues não só na indústria mas também em outros sectores económicos como o comércio e serviços pessoais, habitando nas *ilhas*, reforça a conclusão de que a localização das *ilhas* junto às áreas industriais não foi tanto uma consequência das características da procura existente de alojamentos de baixo custo, nomeadamente das suas necessidades de localização próxima aos locais de emprego mas, pelo contrário, teve, fundamentalmente, a ver com o declínio da procura de habitação da classe média em áreas envelhecidas da cidade.

³⁶ Em 1880 já estavam construídas ou em fase de acabamentos 70 casas; em 1886 possuía já 129 casas. Ver ainda a minuciosa descrição apresentada por TEIXEIRA, Manuel C. - *Habitação Popular na Cidade Oitocentista ...* p. 331 a 365.

³⁷ Refira-se ainda que os promotores deste Bairro tiveram que contrair empréstimos para a sua construção. Como não conseguiram pagar os compromissos assumidos com a Companhia Geral de Crédito popular Português, esta executou legalmente as suas hipotecas.

³⁸ Foi destruído, tendo sido a população realojada no Bairro Social do Vilar.

³⁹ Ver a descrição feita por TEIXEIRA, Manuel C.. Id. ib., p. 293 a 329.

⁴⁰ LEMOS, António Gomes Ferreira - *Contribuição para o estudo da Higiene do Porto - Ilhas*. Porto, 1914, p. 71-107.

Por tudo isto podemos afirmar que embora a *ilhas* tendessem a concentrar-se em áreas específicas da cidade⁴¹, conferindo a certos bairros do Porto um cariz marcadamente proletário, a segregação social da cidade estabeleceu-se, essencialmente, em termos do contraste entre o interior e o exterior dos quarteirões.

A maior parte das *ilhas* foram construídas entre 1864 e 1900, representando cerca de 63% do volume total de construções neste período (quadro 19), sendo cerca de 50% construídas entre 1878 e 1890, período que coincide com um grande afluxo populacional à cidade⁴², facto este, que explica a construção de *ilhas* em tão grande número durante estes anos.

O volume de construção no Porto neste período de tempo é significativo, sendo mais forte entre os anos de 1878 e 1890, correspondendo também a um aumento da população residente e a um período intenso de obras públicas (como, por exemplo, a construção de fontanários, praças e mercados), alargamento e alinhamento de ruas, para além da abertura de novos arruamentos⁴³ e, conseqüentemente, novas frentes de urbanização ocupadas por novas construções para a burguesia.

Entre 1890 e 1900, os fogos construídos com licença camarária diminuí significativamente, o que não acontece no caso das *ilhas*, nas quais apenas se dá um abrandamento do ritmo de construção.

⁴¹ Nas freguesias periféricas, Bonfim, Sto Ildefonso, Cedofeita, Massarelos, Campanhã e Lordelo do Ouro, onde se concentra também a maioria dos estabelecimentos industriais então existentes, veja-se o trabalho de MAGALHÃES, Maria Madalena Allegro de, realizado com base nos dados de 1845 e 1852 - *A indústria do Porto na primeira metade do séc. XIX. Revista da Faculdade de Letras do Porto - Geografia*. Porto: FLUP, Vol IV (1988), p. 111-155.

⁴² Segundo RODRIGUES, T., o número de imigrantes entre 1878 e 1890 era de cerca de 25 000 indivíduos, ou seja, quase três quartos do aumento populacional então registado - *A dinâmica populacional da cidade do Porto em finais do séc. XIX. Actas do Congresso O Porto na Época Contemporânea*, Ateneu Comercial do Porto, 1989.

⁴³ O Plano de Melhoramentos da cidade de 1881, foi o grande impulsionador deste conjunto de obras públicas, as quais, contaram, sobretudo na construção de novas ruas, com a cooperação activa dos promotores imobiliários.

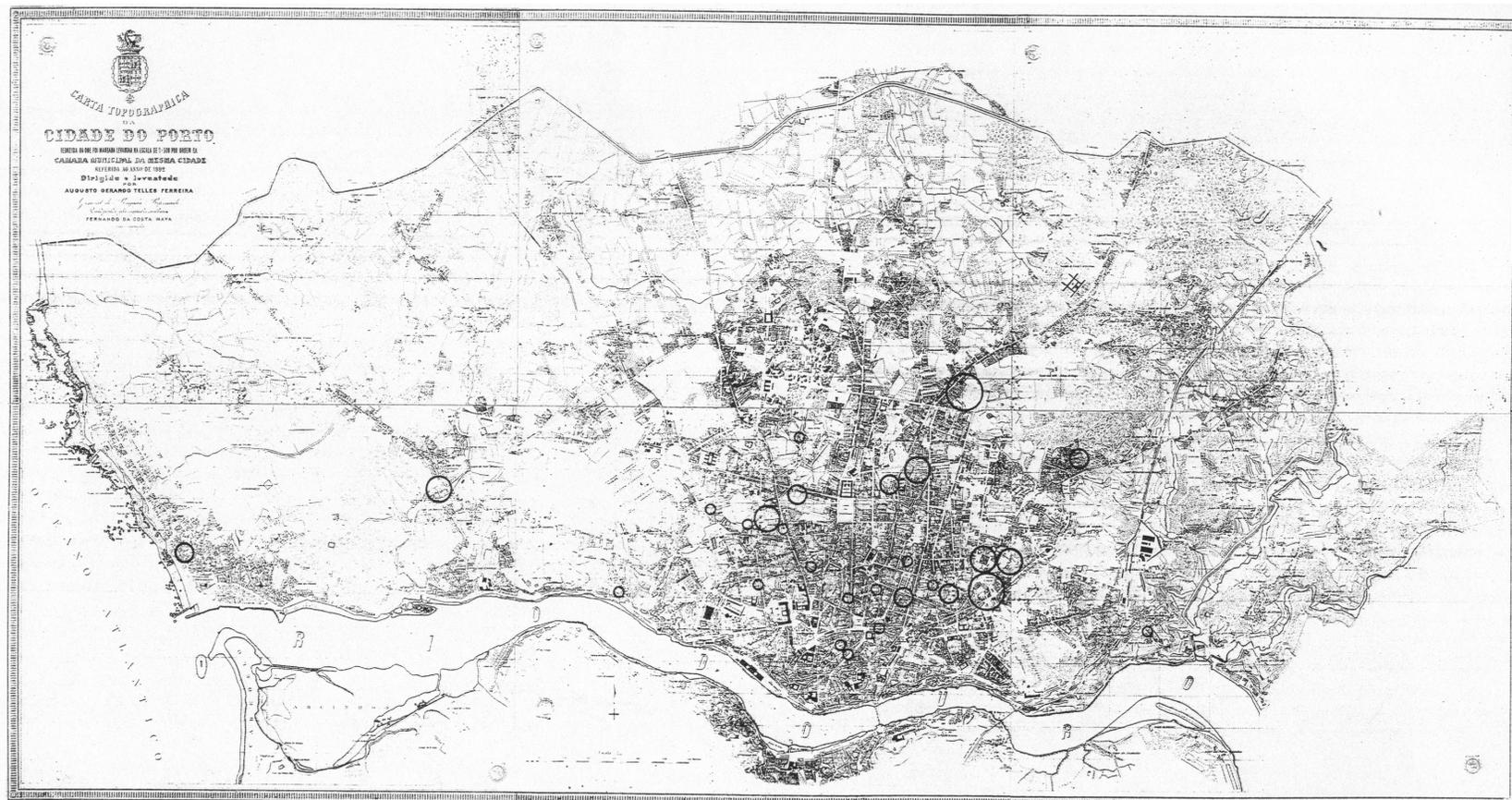
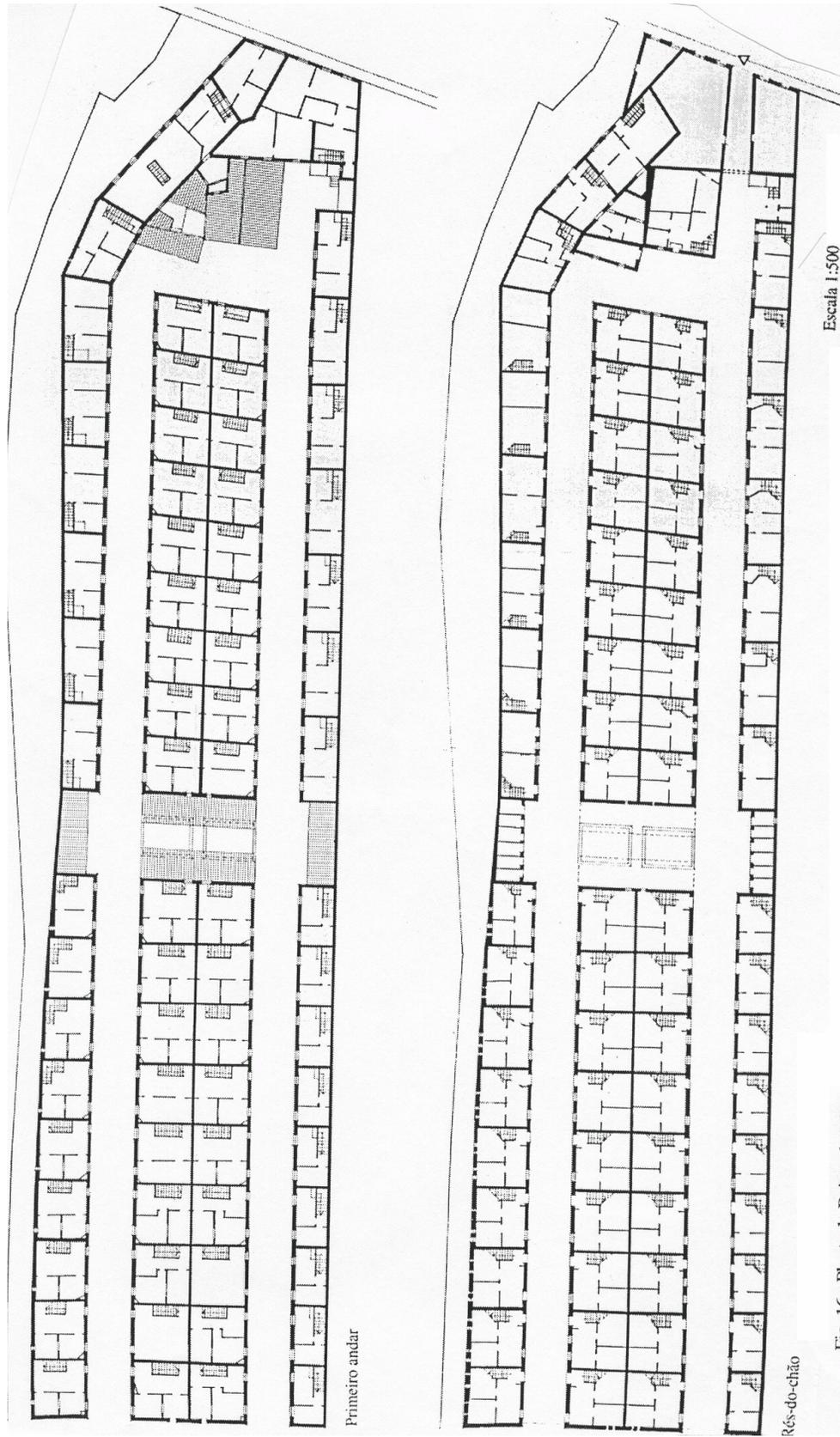


Fig. 15 - Localização das principais indústrias do Porto que empregavam mais de 50 trabalhadores, segundo o Inquérito Industrial de 1890.

Planta de 1892. Escala 1:35.000

- Indústrias empregando entre 50 e 100 trabalhadores
- Indústrias empregando entre 100 e 200 trabalhadores
- Indústrias empregando entre 200 e 1000 trabalhadores
- Indústrias empregando mais de 500 trabalhadores

FONTE: TEIXEIRA, Manuel C. - *Habituação Popular na cidade Oitocentista - As Ilhas do Porto*.
Lisboa: FCG/JNICT, 1996, mapa 13, p. 139



Escala 1:500

Fig. 16 - Planta do Bairro do Vilar

FONTE: TEIXEIRA, Manuel C. - *Habitación Popular na cidade Oitocentista - As Ilhas do Porto*.
Lisboa: FCG/INICT, 1996, mapa 24. p. 197.

Quadro 19 - Habitações licenciadas e casas de *ilhas* na cidade do Porto entre 1864 e 1900

	Aumento do nº total de fogos (Censos da População)	Fogos novos construídos c/ licenças camarárias (Estatísticas Municipais)	Fogos construídos nas <i>ilhas</i>
1864-1878	3 500	1 600	1 900
1878-1890	7 900	2 800	5 100
1890-1900	4 700	1 600	3 100
TOTAL	16 100	6 000	10 100

Fonte: TEIXEIRA, Manuel C.- *Habitação Popular na Cidade Oitocentista - As Ilhas do Porto*,1996, p. 163

Nota: As freguesias de Aldoar, Nevogilde e Ramalde, não foram consideradas nestes cálculos.

Segundo os dados apresentados por Ricardo Jorge⁴⁴ em 1899, existiam 1 048 *ilhas*, com 11 129 casas, que alojavam cerca de 50 000 pessoas.

Trata-se, portanto, de um período em que houve um importante aumento da actividade dos promotores privados na expansão da cidade, quer construindo habitações para as classes médias, quer investindo, significativamente, na habitação popular.

Assim, na viragem do século, dá-se um grande crescimento interno do Porto, uma vez que, as *ilhas* não foram construídas nas ruas novas que então estavam abertas, mas sim foram sobrelotar o interior dos quarteirões construídos na primeira metade do século XIX.

Para além das *ilhas* e dos edifícios superlotados do centro histórico, a imagem da cidade do Porto neste período de transição do séc. XIX para o séc. XX, era ainda a da cidade dos Bairros⁴⁵ e dos arrabaldes:

- O Bairro Ocidental, onde se tinha fixado a colónia inglesa, ligada à comercialização do vinho do Porto, com as suas casas com uma arquitectura elegante, envolvidas por altos muros e frondosos jardins de tílias, magnólias e acácias, que constituía o único exemplo de segregação residencial⁴⁶;

⁴⁴ JORGE, Ricardo - *Demographia e Hygiene da Cidade do Porto: Clima, População, Mortalidade*. Porto, 1899, p. 153.

⁴⁵ Descrição feita por Júlio Diniz em *Uma Família Inglesa: Cenas da Vida do Porto*, Porto, Liv. Figueirinhas, 1960.

⁴⁶ Ver OLIVEIRA, Pereira de - *O Espaço Urbano do Porto*, 1973 e Idem, *A cidade do Porto como centro urbano "histórico"*. *Cadernos de Geografia*.Coimbra: Instituto de Geografia da FLUC, nº 2 (1983), p.3-22.; PACHECO, Helder - *Porto*. 2ª ed. Lisboa: Ed. Presença, 1984.

- O Bairro Oriental, onde existiam os palacetes dos Brasileiros, revestidos de azulejos, com janelas góticas, portões de ferro, por vezes com ameias nos telhados e varandas em ferro, as *ilhas* e outras formas de habitação de fraca qualidade;

- Os arrabaldes, constituídos pelas freguesias mais periféricas, recentemente incorporadas no perímetro administrativo da cidade⁴⁷, onde predominavam os alojamentos de características rurais, quer constituindo grandes quintas⁴⁸, quer pequenos núcleos rurais, geralmente à volta de uma igreja ou capela, que permanecem, ainda hoje, como testemunhos do passado que teimam em resistir perante a invasão crescente de outras formas: as Quintas de Bonjóia, Revolta, Freixo, China, Prado, (freguesia de Campanhã), da Prelada e Bandeirinha (freguesia de Ramalde); os núcleos rurais da Vilarinha (em Aldoar), Campinas, Requesende e Francos (em Ramalde), Nevogilde, Ouro (em Lordelo do Ouro), Azevedo e Contumil (em Campanhã) e Regado (Paranhos).

Refira-se ainda que, outro factor importante a considerar neste período de tempo, é o facto de ocorrer uma separação crescente entre o local de residência e o de trabalho, uma vez que durante este período se mantém a localização das actividades empregadoras, ou seja, a crescente centralização das actividades terciárias (comércio, serviços, actividades financeiras) no novo núcleo central da cidade⁴⁹ e uma fixação dos edifícios fabris nas freguesias da periferia⁵⁰ (reforço principalmente da freguesia de Campanhã, associado à extensão da rede de caminho-de-ferro e construção da estação de Campanhã).

⁴⁷ Freguesias de Campanhã (1836), Paranhos (1837), Aldoar, Nevogilde e Ramalde (1895) e Lordelo do Ouro.

⁴⁸ Com os seus palacetes, propriedade de algumas famílias portuenses e algumas delas, actualmente ocupadas por outras funções e entretanto urbanizadas, como é o caso, por exemplo, da Quinta da Prelada, hoje em parte ocupada, pelo Hospital da Prelada, pelo Parque de Campismo e Cidade Cooperativa da Prelada .

⁴⁹ Refira-se que o novo centro da cidade, local de fixação privilegiado do comércio e também dos serviços, desloca-se da área junto à Ribeira (onde contudo ainda permanecem as actividades ligadas ao comércio por grosso e as actividades ligadas ao porto fluvial) para a parte alta envolvente à Praça da Liberdade, onde desde 1819 já se situava os Paços do Concelho. Deslocação esta permitida pela melhoria das acessibilidades desta área, associada à construção da ponte D. Luís e seus acessos, à extensão da rede de caminho-de-ferro, com a construção da estação de S. Bento (1900) e pela confluência na Praça da Liberdade, desde 1885, das principais linhas de transporte público. Ver sobre esta questão, o trabalho de FERNANDES, José Alberto R. - *Porto Cidade e Comércio* . Porto: Câmara Municipal do Porto, 1997

⁵⁰ Ver MAGALHÃES, Maria Madalena Allegro de, op. cit. e ainda da mesma autora - *Aspectos da Industrialização no Porto*. In Texto de apoio às saídas de estudo à Área Metropolitana do Porto, VI Colóquio Ibérico de Geografia. Porto: Instituto de Geografia da FLUP, 1992, p. 64-76.

Este aumento dos percursos casa-trabalho está intimamente relacionado com as alterações entretanto ocorridas na rede de transportes públicos, ou seja, ampliação do número de linhas em funcionamento com um terminal localizado na periferia exterior e, também, a adopção da tracção eléctrica, que veio permitir a diminuição dos tempos de viagem e a redução das tarifas⁵¹. Tendo sido criado, em 1906, um serviço de "carros operários"⁵².

Esta maior facilidade de circulação intra-urbana e regional, permitiu uma ocupação crescente dos espaços periféricos que se irá intensificar nos anos seguintes.

A separação crescente entre os espaços residenciais e os de trabalho, coincide, também, com a emergência de uma distinção entre as esferas da vida pública e privada, sobretudo, nas camadas sociais mais elevadas, dando origem aos novos modelos habitacionais, isolados e afastados do centro, caso das mansões e chalés, nas novas urbanizações, rodeados, quase sempre, de jardins e separados da rua por gradeamentos, muros e sebes.

Para os estratos populares e particularmente, no caso das *ilhas*, o espaço privado, praticamente não se distingue do espaço público, uma vez que a *ilha*, é, sobretudo, um espaço colectivo e fechado sobre si mesmo. Os espaços comuns (logradouros, corredores, poço, retretes, etc.), facilitam um espírito de comunidade, alicerçado em intensas relações de vizinhança. A exiguidade do alojamento reforça a utilização dos espaços comuns, como prolongamento do espaço doméstico, intensificando as relações de vizinhança, de entreajuda, as solidariedades e os conflitos. Estas comunidades urbanas "assumiram um papel importante como espaços de acolhimento e adaptação à vida urbana de elementos migrantes recém-chegados e facilitaram estratégias de resistência e de sobrevivência das camadas trabalhadoras⁵³.

Quanto ao regime de propriedade das casas elas eram maioritariamente arrendadas. Apenas as classes sociais mais elevadas possuíam casa própria. Refira-se que, o forte

⁵¹ Ver OLIVEIRA, J. M. Pereira de - *O espaço Urbano do Porto, Condições Naturais e Desenvolvimento*. 1973.; MONTEREY, G. - *O Porto. Origens, evolução e transportes*. Porto: Ed. do autor, 1971; PACHECO, Elsa M. Teixeira - *Os transportes colectivos rodoviários no Grande Porto. Revista da Faculdade de Letras - Geografia*, Porto:FLUP, 1ª série, Vol. VIII (1992), p.5-64; ARAÚJO, Júlio - *Os Carros "Americanos". O Tripeiro*. Porto. Vª Série, Ano I, nº6 (Out. de 1945) p.139-141; AMORIM, Diogo Pacheco - *O Porto foi a primeira cidade peninsular a andar de eléctrico. O Tripeiro*. Porto. Série Nova, Vol. I, nº 6 (Maio de 1982), p. 14-17.

⁵² Contrato de 22 de Dezembro de 1906 - MONTEREY, G. op. cit. , 1971, p. 189.

⁵³ RAMOS, Luís A. de Oliveira (direc.) - *História do Porto*. 2ª ed.. Porto: Porto Editora, 1994, p.398.

aumento do desemprego a partir de 1890, consequência da crise económica nacional então vivida⁵⁴, originou várias acções de despejo entre as classes trabalhadoras.

Na verdade, a questão do arrendamento urbano torna-se uma luta das classes populares entre 1907 e 1911, que reivindicam um abaixamento das rendas e a extinção dos processos de expulsão de inquilinos⁵⁵.

4.2.2. - As acções desencadeadas pelos poderes públicos e por instituições privadas

Tal como referimos anteriormente, no séc. XIX, os riscos de epidemia, infecção e incêndio, quer devido às condições habitacionais existentes, quer à falta de higiene urbana (saneamento, canalização de água e recolha de lixo), impuseram que, pouco a pouco, fossem tomadas medidas para uma melhor organização do espaço urbano, particularmente das áreas residenciais.

Os países Europeus que avançam progressivamente na industrialização vão, a ritmos diferentes, tomar medidas legislativas sobre a higiene urbana, salientando-se as iniciativas quanto à criação de redes de esgotos, recolha de lixo, limpeza e conservação das ruas e controle da construção das habitações, relativamente às suas condições de habitabilidade.

Em Inglaterra, estas tentativas surgem em 1836, altura em que são tomadas, pela primeira vez, medidas legislativas acerca das construções no que toca às suas condições de higiene, enquanto que em França vão ganhar forte impulso através dos trabalhos de Haussmann (1853-1869) desenvolvidos em Paris.

Em Portugal, no fim do séc. XIX, o urbanismo e a questão da habitação são interpretados à luz dos problemas sanitários, dando-se grande importância às ruas como ponto de partida para o controle, por parte da administração pública, das infra-estruturas e edificação.

Uma das primeiras leis sobre este assunto data de Dezembro de 1864. Visava limitar a altura dos prédios e encarava, pela primeira vez, a necessidade de um controle

⁵⁴ Fruto do ultimato inglês de 1890, do endividamento externo para financiar as políticas de desenvolvimento da Regeneração, da desvalorização da moeda brasileira, assim, como da falência da Baring Brothers de Londres, principal financiador do governo português. Estes acontecimentos levaram à desvalorização da moeda, a várias falências, ao aumento da dívida pública e à retracção do investimento.

⁵⁵ Na inquirição de 1909/1910 a todas as associações operárias estas insistem neste problema, pedindo a revogação da lei de 1907 (da Ditadura de João Franco) que simplificava os processos de expulsão dos inquilinos, com rendas em atraso, determinando, ainda, a apreensão dos seus bens, referido por CABRAL, M. Villaverde - *Portugal na Alvorada do Século XX*, 1988, p.220

sanitário. Mais tarde, a lei orgânica de 1868 e o Código Administrativo de 1876, especificam as obrigações municipais neste domínio.

No entanto a aplicação prática é morosa e, durante os anos 80, sucedem-se no Parlamento vários projectos de lei, sucessivamente rejeitados, que visavam medidas quanto à construção de habitações operárias com condições mínimas de higiene e salubridade⁵⁶.

A peste bubónica de 1899 e o cordão sanitário então imposto ao Porto, constituíram um choque para a cidade e fez com que a opinião pública e as entidades oficiais se consciencializassem do problema das *ilhas*. Deste facto resultou um conjunto de medidas.

Em 1889, dá-se a alteração do Código de posturas municipais, passando a ser obrigatório o licenciamento de construções implantadas até cinco metros da frente da rua. Em 1891, foi publicada uma nova postura que determinava as regras de construção de fossas sépticas nos edifícios novos.

A 24 de Dezembro de 1901 é criado o Regulamento Geral de Saúde, que irá instituir um sistema de vistorias e possibilitar ainda, a expropriação e destruição de alojamentos insalubres.

Em 1903 é promulgado o Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas e inicia-se um inquérito sobre a salubridade nas principais localidades do país (aquelas que possuíssem mais de 5 000 habitantes). No caso da cidade do Porto, em 1905, dá-se a publicação de um novo Código de posturas municipais que determinava que a licença de construção ou reconstrução de imóveis, carecia de parecer prévio da Delegação Distrital do Conselho de Melhoramentos Sanitários, obrigando os construtores a apresentar um projecto completo de qualquer construção nova a realizar na cidade, independentemente da sua localização em relação à rua, incluindo, assim, as *ilhas*.

A partir destas novas regras, as *ilhas* tinham de ser construídas de acordo com estas ou então ilegalmente, situação que acabou por ser um facto, uma vez que, como veremos mais à frente, não foi criada alternativas de alojamento para as classes de menor rendimento. Assim, nas primeiras décadas do séc. XX, as *ilhas* continuaram a crescer, apesar das medidas legais que deveriam restringir a sua construção.

Em 1904 são iniciados no Porto os primeiros trabalhos de sanidade com a construção de canalizações de água e dos esgotos. No entanto, em 1925, apenas 25

⁵⁶ Projecto de Fontes Pereira de Melo e Hintze Ribeiro (sessão de 15 de Janeiro de 1883 da Câmara dos Deputados); projecto de Rosa Araújo (sessão de 19 de Fevereiro de 1884); projecto de Augusto Fuschini (sessão de 16 de Maio de 1884), citados e transcritos em MATTA, Caeiro da - *Habitações Populares*. Coimbra: Imprensa da Universidade, Estudos Económicos e Financeiros, 1909. p.174-182.

prédios particulares estavam ligados à rede existente. Em 1928 o seu número era de 1776 e em 1933 ascendia já a 2 178⁵⁷.

Com vista à melhoria das condições habitacionais dos operários urbanos, desencadeiam-se algumas medidas no campo da construção da habitação económica. A primeira dessas acções na cidade do Porto foi realizada pelo Jornal O Comércio do Porto, em 1899⁵⁸, através da abertura de uma subscrição pública, com vista à construção de algumas Colónias Operárias.

Este tipo de acções já tinham sido apresentadas pelos projectos já citados de Fontes Pereira de Melo e Hintze Ribeiro, que propunham a formação de uma empresa que tomaria a seu cargo a construção de casas de renda económica sob o controle do Estado. O projecto de Fuschini, retoma a mesma ideia, acrescentando ainda a intervenção do município na urbanização dos terrenos a construir.

Em 1901, Guilherme de Santa Rita⁵⁹, em sessão de 7 de Março, apresenta um projecto onde propõe que 1/3 dos terrenos pertencentes aos Conventos de Lisboa e Porto, fossem cedidos para a construção de casas económicas.

Analisando a acção desenvolvida até 1909, Caeiro da Matta⁶⁰ constata que no nosso país praticamente nada foi feito pelo Estado ou pelas Câmaras Municipais no que se refere à habitação económica.

As acções da iniciativa privada, no campo da habitação social, são muito pontuais, destacando-se algumas nos últimos anos do séc. XIX e princípios do séc. XX, particularmente a construção de alguns bairros fabris, cujos alojamentos beneficiavam de rendas bastantes baixas. No Porto, destacam-se algumas iniciativas por parte dos industriais têxteis, os já referidos bairros ligados à Cia Industrial de Salgueiros, à Fábrica Social da Fontinha, que constrói o bairro com o mesmo nome em 1852 e à Fábrica de Fiação e Tecidos do Jacinto, que constrói o Bairro da Torrinha em 1848.

Quanto a estas iniciativas de carácter filantrópico, a mais importante é, sem dúvida, a desencadeada pelo Jornal o Comércio do Porto⁶¹, que irá resultar na

⁵⁷ ANTAS, Azeredo; MONTERROSO, Manuel - *A Salubridade Habitacional no Porto (1929-1933)*, 1934, p. 12.

⁵⁸ Refira-se que em França na mesma altura é constituída a "Société des Habitations à Bon Marché (HBM)", na sequência do primeiro Congresso Internacional do Alojamento Social, durante a Exposição Universal de 1899 em Paris.

⁵⁹ Vide, MATTA, Caeiro da, op. cit., p. 182-195.

⁶⁰ MATTA, Caeiro da op. cit., 1909.

⁶¹ Subscrição feita por este Jornal em 1899, principalmente junto da comunidade de emigrantes portugueses no Brasil e que ascendeu a mais de 30 contos - AZEVEDO, António de - *Habitações*

construção de três bairros, com o apoio do Município na cedência dos terrenos e no controle das obras (fig. 17). Trata-se dos bairros:

- do Monte Pedral (na R. de Serpa Pinto)⁶², constituído por 26 moradias unifamiliares agrupadas a 4 e a 2, com um pequeno jardim, cujo início de construção ocorreu em 1899, projectado pelos Arquitectos José Marques da Silva (as primeiras 14 casas) e Tomás Pereira Lopes (as restantes 12⁶³) com renda de 1\$500 réis por mês, enquanto, "que noutras partes da cidade uma tal habitação [teria uma renda nunca] inferior a 2\$500 réis"⁶⁴. Em 1906 a sua administração passou a ser feita pelo Município;

- o de Lordelo⁶⁵, com 29 casas térreas, projectado pelo encarregado de obras, Manuel Fortunato de Oliveira Motta, construído em 1901, sendo a sua administração confiada à Câmara em 1932;

- o do Bonfim, inaugurado em 1904, localizado no Monte das Antas⁶⁶, projectado por Manuel Fortunato de Oliveira Motta e pelo Eng. Joaquim Gaudêncio Rodrigues Pacheco, constituído por 40 moradias em grupos de 4, com um pequeno jardim.

Os locatários destes bairros podiam tornar-se proprietários mediante o pagamento de uma certa anuidade (como se pode ler no artgº 19º e seguintes do Regulamento do Bairro do Bonfim⁶⁷). No entanto, apesar de terem sido construídos com o objectivo de alojar os operários, parece que na realidade tal não aconteceu, como se pode ler no Inquérito feito pelas Associações de classe sobre a situação do operariado, publicado no Boletim do Trabalho Industrial nº49 de 1910:

" Apenas existem no Porto os denominados "bairros operários" instituídos pelo Jornal O Comércio do Porto, os quais nada aproveitam aos tecelões, visto que tais

Operárias em Portugal. Relatório apresentado ao 3º Congresso da Liga Nacional contra a Tuberculose, 1905, p.27.

⁶² Próximo de várias empresas fabris, destacando-se pela sua dimensão, a Companhia Fabril de Salgueiros (já desaparecida).

⁶³ Estas foram já de iniciativa da Câmara Municipal.

⁶⁴ AZEVEDO, António de - *Habitações Operárias em Portugal*. p. 27.

⁶⁵ Localizado, próximo de várias fábricas, como, por exemplo, a Fundação do Ouro, a Companhia Portuguesa de Fósforos e a Companhia de Lanifícios de Lordelo, todas já desaparecidas, estando os seus terrenos a ser ocupados por novos empreendimentos habitacionais.

⁶⁶ Onde existiam várias unidades industriais, destacando-se as duas fábricas têxteis da R. de Montebelo, assim como várias *ilhas*.

⁶⁷ MATTA, Caeiro da - *Habitações Populares*. 1909, p.118-126.

edificações apenas são alugadas a empregados públicos ou particulares, manipuladores de tabaco e indivíduos de qualquer classe bem remunerados" ⁶⁸.

No que se refere a iniciativas legislativas, com vista a incentivar os proprietários particulares a construir habitações populares, várias medidas vão sendo propostas ao Parlamento a partir de finais do séc. XIX. Em 1880 publica-se uma lei que concedia isenções fiscais a todos os edifícios urbanos cujas rendas fossem inferior a 50\$000 réis por ano.

Nos anos seguintes surgem vários projectos, como anteriormente referimos, que contudo nunca foram aprovados ou em alguns casos nem sequer discutidos no Parlamento.

⁶⁸ Citado in GROS, Marielle C. - *O Alojamento Social sob o Fascismo*. Porto: Afrontamento, 1982, p. 65-66.