



UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR

Engenharia

Habitação Operária

Proposta de Reabilitação: o caso das ilhas do Porto

Cátia Sofia Taborda Oliveira

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em

Arquitetura

(Ciclo de estudos integrado)

Orientador: Prof. Doutora Ana Maria Tavares Ferreira Martins

Covilhã, Outubro de 2015

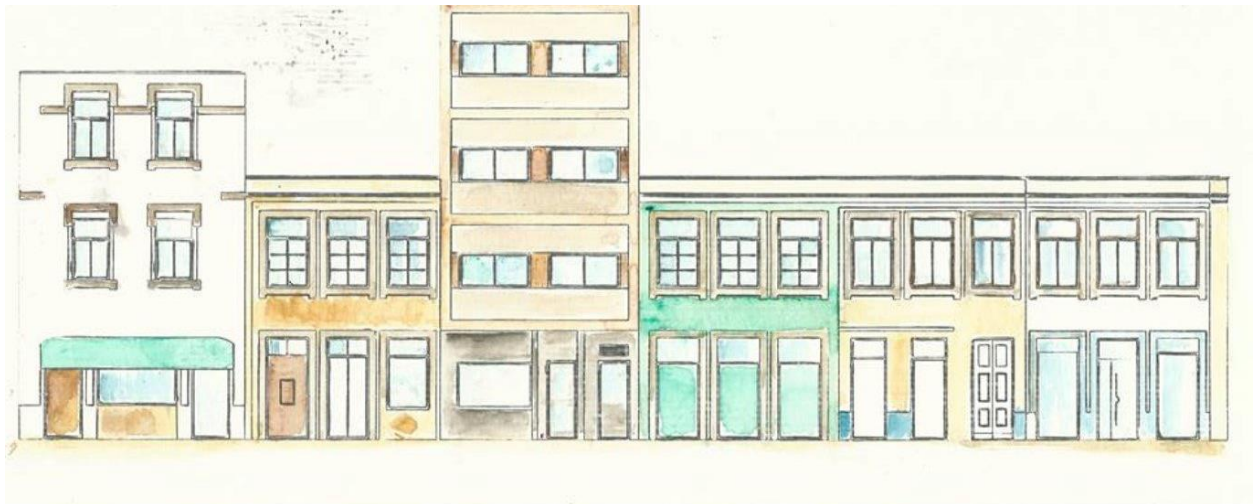


Figura 1 Aguarela de uma rua do Porto¹

¹ Aguarela de Tânia Ramalho

Quem vem e atravessa o rio
Junto à serra do Pilar
Vê um velho casario
Que se estende até ao mar

Quem te vê ao vir da ponte
És cascata, são-joanina
Erigida sobre o monte
No meio da neblina.

Por ruelas e calçadas
Da Ribeira até à Foz
Por pedras sujas e gastas
E lampiões tristes e sós.

E esse teu ar grave e sério
Dum rosto e cantaria
Que nos oculta o mistério
Dessa luz bela e sombria

Ver-te assim abandonada
Nesse timbre pardacento
Nesse teu jeito fechado
De quem mói um sentimento

E é sempre a primeira vez
Em cada regresso a casa
Rever-te nessa altivez
De milhafre ferido na asa

Porto Sentido
Rui Veloso

Agradecimentos

Terminou mais uma etapa. Uma longa etapa que se avizinhava não ter fim. Com altos e baixos que contribuíram para a pessoa que hoje sou e que trouxeram até mim quem realmente importa.

Em primeiro quero agradecer aos meus pais, por nunca me permitirem menos que aquilo que eu sou capaz. Obrigado pelos esforços, pela dedicação e por me mostrarem o que é acreditar.

Às minhas irmãs pelo simples facto de existirem, e me possibilitarem ser parte da vida delas.

Um agradecimento enorme e sincero à minha orientadora, *Prof. Doutora Ana Maria Martins*, pelo entusiasmo tão grande quanto o meu pelo tema, pela disponibilidade demonstrada a cada momento, e sobretudo pelos ensinamentos valiosos que levaram esta dissertação a bom porto. Obrigado também pelas palavras de apoio nos instantes em que eram essenciais.

Quero agradecer a todas as pessoas que fizeram parte do meu percurso académico e que de alguma forma contribuíram para as boas memórias que levo dele.

À Paty e à Tânia pois foram o pilares no meu regresso. Obrigado por me aceitarem tão bem e vos poder ter como amigas desde então.

Obrigado também Américo e Zezinha por serem uns segundos pais para mim e me apoiarem em tudo.

Por fim mas não menos importante quero agradecer ao Tiago, pela paciência. Por me conhecer melhor que eu mesma e acreditar em mim. Pelas crises, pela ansiedade, pela falta de paciência e por tudo o que me permite. O meu muito obrigado, de coração.

Sem eles nada disto seria possível.

Um sincero,

Obrigado

Resumo

Esta dissertação tem como objetivo contextualizar e caracterizar a habitação social do século XVIII, mais concretamente o caso das tipologias habitacionais da cidade do Porto - as ilhas - e consequentemente propor uma análise de reabilitação das mesmas que possibilite a aproximação a um manual uniformizado de boas práticas.

A habitação social é um tema desde sempre presente na cidade, mas na segunda metade do século XIX, devido ao êxodo rural e industrialização do Porto, agravou-se. A fim de maximizar o espaço e dando resposta à procura de habitação a baixo custo, industriais e comerciantes promovem uma nova tipologia social (as ilhas). Regulares, densas e insalubres, assim se caracterizam os bairros operários do século XIX e estes não são exceção.

As ilhas marcam e marcaram o espaço urbano do Porto, mas devido às más condições houve ao longo dos tempos planos para a sua demolição, como é o caso do Plano de Salubridade da ilhas (1956).

Ainda hoje, é possível encontrar centenas de habitações deste tipo, umas desocupadas outras não. Existem casos em que se foram recuperando habitações, fazendo pequenas intervenções, mas a grande maioria encontra-se em estado de degradação, muito em parte devido à indiferença e abandono.

Depois do entendimento da génese das ilhas, apresenta-se um conjunto de boas práticas do que deve ser a base do trabalho de reabilitação das mesmas. Estas linhas guia baseiam-se naquilo que, através da análise anterior, se crê serem boas práticas de reabilitação destas formas habitacionais; traduzindo-se numa aproximação a um manual de boas práticas a adotar.

A metodologia desta dissertação visa documentar e perceber o estado das ilhas, qual o trabalho já desenvolvido e o que está por fazer de modo a fornecer ferramentas que permitam a normalização desse trabalho, levando a uma homogeneidade daquilo que é parte da identidade do Porto enquanto cidade.

Palavras-chave

Ilhas; Reabilitação; Manual; Habitação operária; Porto

Abstract

This dissertation has the purpose of contextualize and characterize the social habitation from the XVIII century, more centre in the case of Oporto houses typology - the “ilhas” - and consequent propose an analysis for rehabilitation that can approach a Manual of Good Practices.

Social habitation is a well debated topic of Oporto, but in the middle of XIX century, due to the exodus rural and the industrialization of Oporto, it got worse. For the purpose of maximizing the space and giving response to this low-end habitation demand, industrials and commercials promote this type of social typology. Regulars, dense and lacking of necessities this are the primary characteristics of this operatory habitation from the XIX century.

The “ilhas” were still are a Oporto landmark, but due to the lack of special care there were trough the time plans for destruction and demolition, like the “Plano de salubridade das ilhas (1956)”.

To the date, it's possible to encounter hundreds of “ilhas”, some are occupied others aren't. There are some cases that were rehabilitated, doing some interventions, but in large scale they still continued in an advance stage of deterioration, because the lack of interest and abandonment.

After knowing the genesis of the “ilhas”, we would present a handful of good practice examples that could be the guidelines to the structure of this rehabilitation work.

The methodology of this dissertation is to documented and understand the actual state of the “ilhas”, the work as been done and the what's to be done, in the way to provide the tools needed to develop the work without changing the identity of Oporto as city.

Keywords

The “ilhas”; Rehabilitation; Guide; Worker's housing; Oporto

Índice

AGRADECIMENTOS	V
RESUMO	VII
PALAVRAS-CHAVE	VII
ABSTRACT	IX
KEYWORDS	IX
ÍNDICE	XI
LISTA DE FIGURAS	XIII
LISTA DE TABELAS	XIX
ACRÓNIMOS	XXIII
1. INTRODUÇÃO	1
1.1. OBJETO	1
1.2. OBJETIVOS	2
1.3. METODOLOGIA	2
1.4. ESTADO DA ARTE	3
2. A HABITAÇÃO SOCIAL DO SÉCULO XIX	5
3. HISTÓRIA URBANA DO PORTO	9
4. AS ILHAS DO PORTO	18
4.1. MORFOLOGIA DAS ILHAS	18
4.2. CONSTRUÇÃO DAS ILHAS	21
4.3. A PROCURA DA HABITAÇÃO OPERÁRIA	22
4.3.1 Fatores económicos e estruturais	22
4.3.2. Fatores sociais	24
4.3.3. Fatores espaciais	25
4.4. A OFERTA DA HABITAÇÃO OPERÁRIA	26
5. OS PLANOS E INTERVENÇÕES	29
5.1. REABILITAR AS ILHAS	36
6. ESTUDO PRÁTICO	41
6.1. DEFINIÇÃO DO PROGRAMA	41
6.2. IDENTIFICAÇÃO DOS NÚCLEOS	43
6.3. CARATERIZAÇÃO	51

HABITAÇÃO OPERÁRIA

6.3.1. Condições gerais	52
6.3.2. Acessibilidade	53
6.3.2.1. Equipamentos disponíveis	54
6.3.3. Condições socioeconómicas e satisfação residencial	56
6.3.3.1. Problemas do alojamento	57
6.3.3.2. Prioridades de intervenção na perceção dos inquilinos	58
7. MANUAL DE BOAS PRÁTICAS: UMA APROXIMAÇÃO	59
7.1. TIPIFICAÇÃO DE SOLUÇÕES.....	62
8. CONCLUSÃO	68
BIBLIOGRAFIA.....	70
ANEXOS	73
PLANTA REDONDA DE BALCK	75
PLANTA DO PORTO DE PERRY VIDAL, 1865	77
PLANTA DO PORTO DE TELLES FERREIRA, 1892, ÁREA CENTRAL.....	79
LOCALIZAÇÃO DAS PRINCIPAIS ÁREAS DE ILHAS - PLANTA DE 1892	81
EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DA CIDADE DO PORTO (1732 - 1900)	83
NOTÍCIA PÚBLICO “ILHA DA BELA VISTA VAI TER CASAS ADAPTADAS A PESSOAS COM PROBLEMAS DE MOBILIDADE”	84-86
NOTÍCIA PÚBLICO “800 MIL EUROS E MAIS DE ANO E MEIO DE OBRAS SEPARAM A ILHA DA BELA VISTA DE HOJE DO FUTURO”.....	87-89
NOTÍCIA PÚBLICO “O ANO COMEÇOU SEM OBRAS NA ILHA DA BELA VISTA”	90-91
NOTÍCIA PÚBLICO “CASAS NOVAS PARA UMA “ILHA” ANTIGA”	92-93
NOTÍCIA PÚBLICO “CÂMARA DO PORTO APRESENTA ESTUDO SOBRE “ILHAS” EM MARÇO”	95-96
MAPA DO LEVANTAMENTO DAS ILHAS EM 2001	97

Lista de Figuras

FIGURA 1 AGUARELA DE UMA RUA DO PORTO	II
Aguarela de Tânia Ramalho	
FIGURA 2 PONTE D. LUÍS I	XXIV
Foto da autora	
FIGURA 3 RUA DO PORTO NA ZONA DA RIBEIRA, JUNTO À PONTE LUÍS I	3
Foto de Tiago Cardoso	
FIGURA 4 ILHA TRANSFORMADA NA RUA DAS ALDAS Nº18	4
AAVV. (2012). <i>Prémio João de Almada 25 Anos</i> (1ª ed.). Casal de Cambra: Caleidoscópio	
FIGURA 5 APRESENTAÇÃO DO PROJETO DA ILHA DA BELA VISTA E MAQUETE TIPO DAS HABITAÇÕES	4
Carvalho, P. (4 de Julho de 2014). 800 mil euros e mais de ano e meio de obras separam a Ilha da Bela Vista de hoje do futuro. <i>O Público</i> . Obtido em 1 de Setembro de 2015, de http://www.publico.pt/local/noticia/800-mil-euros-e-mais-de-ano-e-meio-de-obras-separam-a-ilha-da-bela-vista-de-hoje-do-futuro-1661667	
FIGURA 6 BACK TO BACK HOUSES	6
Beckett, J. <i>Nottingham by Professor John Beckett - Overview: the 19th century</i> http://www.nottsheritagegateway.org.uk/places/nottingham/nottinghamc19.htm (06/03/2015)	
FIGURA 7 CORTIÇOS RIO DE JANEIRO	8
Bias, M. d. (14 de Janeiro de 2013). <i>Revista de História da Biblioteca Nacional</i> . (R. Elias, Ed.) Obtido em 6 de Março de 2015, de Revista de história.com.br : http://www.revistadehistoria.com.br/secao/reportagem/passado-que-condena	
FIGURA 8 ESQUEMA URBANO DA CIDADE NO INÍCIO DO SÉCULO XII	9
Teixeira, H. R. (2010). <i>Porto, 1114 - 1518: A construção da cidade medieval</i> . Tese de Mestrado em História Medieval, Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Porto. p.33	
FIGURA 9 ESQUEMA URBANO DA CIDADE ENTRE 1316 E 1355	10
Teixeira, H. R. (2010). <i>Porto, 1114 - 1518: A construção da cidade medieval</i> . Tese de Mestrado em História Medieval, Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Porto. p.52	

FIGURA 10 LOCALIZAÇÃO DAS RUAS DAS PROFISSÕES.....	11
Mapa da autora	
FIGURA 11 ESQUEMA URBANO DA CIDADE ENTRE 1386 E 1406	12
Teixeira, H. R. (2010). <i>Porto, 1114 - 1518: A construção da cidade medieval</i> . Tese de Mestrado em História Medieval, Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Porto. p. 69	
FIGURA 12 MURALHA FERNANDINA DOS GUINDAIS À RIBEIRA E PONTE DAS BARCAS - 1809	14
(16 de Setembro de 1930). <i>Ilustração Portuguesa</i> , 114. p.22	
FIGURA 13 PRINCIPAIS TIPOS DE ILHAS.....	19
Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1996). <i>Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do porto</i> . (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.184	
FIGURA 14 RELAÇÃO DA ILHA COM A RUA (LIGAÇÃO DIRETA COM A VIA PÚBLICA)	19
Desenho esquemático da autora	
FIGURA 15 ADAPTAÇÃO DA PLANTA E DO ALÇADO À FACE DA RUA PARA A CONSTRUÇÃO DE ILHAS NAS TRASEIRAS.....	20
Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1996). <i>Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do porto</i> . (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.185	
FIGURA 16 PARCELAMENTO REGULAR NA RUA DO ALMADA E NA RUA NOVA DA PICARIA	26
Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1996). <i>Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do porto</i> . (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.127	
FIGURA 17 ALÇADO DE CONJUNTO PARA A CALÇADA DOS CLÉRIGOS, 1793.....	30
Gabinete de História da Cidade, <i>Livros de Plantas Antigas</i> , Livro nº1 Planta nº164-165 em Teixeira, M. C. (1996). <i>Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do porto</i> . (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 125	
FIGURA 18 LOCALIZAÇÃO DOS BAIROS SOCIAIS CONSTRUÍDOS ENTRE 1901 E 1956	31
Matos, F. L. (1994). Os bairros sociais no espaço urbano do Porto:1901-1956. <i>Análise Social</i> , XXIX. p.684	

- FIGURA 19** EXEMPLO DO ESTILO "PORTUGUÊS SUAVE" - CASA DOS PATUDOS - ALPIARÇA..... 33
<http://www.cm-alpiarca.pt/areas-de-atividade/cultura/casa-dos-patudos-museu-de-alpiarca>
 (acedido pela última vez em 20/08/2015)
- FIGURA 20** PLANTAS DA UNIDADE DE HABITAÇÃO DE MARSELHA, LE CORBUSIER 34
<https://www.studyblue.com/notes/note/n/arch-311-presentation-13-le-corbusier--paul-rudolph/deck/5999847> (acedido em 11/07/2015)
- FIGURA 21** BAIRRO DA BOUÇA, PORTO - CONSTRUÇÃO SAAL 35
<http://infohabitar.blogspot.pt/2007/08/cooperativas-de-habitao-reabilitao-e.html> (acedido pela última vez em 20/08/2015)
- FIGURA 22** DEFINIÇÃO DAS NOVAS POLÍTICAS EUROPEIAS NA REABILITAÇÃO URBANA 37
 Adaptado pela autora de AAVV. (2004). *Guidance on urban rehabilitation*. Strasbourg: Council of Europe Publishing. p.75
- FIGURA 23** ZONAS DE INTERVENÇÃO PRIORITÁRIA - PORTO VIVO SRU 40
 Projeto Preliminar De Conversão Da Zona De Intervenção Prioritária Em Áreas De Reabilitação Urbana. p.8 -
http://www.portovivosru.pt/pdfs/aru/proj_pre_delimitacao_arus_2010_10_14_ca.pdf
 (acedido pela última vez em 20/07/2015)
- FIGURA 24** MAPA DE LOCALIZAÇÃO DOS NÚCLEOS HABITACIONAIS 45
 Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). *"Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização* (1ª ed.). Porto: Município do Porto. pp.158-159
- FIGURA 25** MAPA DO ESTADO DE OCUPAÇÃO DOS NÚCLEOS HABITACIONAIS 49
 Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). *"Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização* (1ª ed.). Porto: Município do Porto. pp.160-161
- FIGURA 26** OCUPAÇÃO DOS ALOJAMENTOS EM FUNÇÃO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO 53
 Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). *"Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização* (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.51
- FIGURA 27** CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE DOS NÚCLEOS HABITACIONAIS..... 54
 Adaptado pela autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). *"Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização* (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.52

- FIGURA 28** ILHA DA BELA VISTA - PLANTA..... 61
Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.399
- FIGURA 29** HABITAÇÕES NA ILHA DA BELA VISTA (EXEMPLOS DE ESTUDO) 63
Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. (ampliação)
- FIGURA 30** SOLUÇÃO APRESENTADA PARA VENTILAÇÃO..... 63
Adaptado pela autora de Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em "Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos", Universidade Técnica de Lisboa , Faculdade de Arquitetura, Lisboa. p.115
- FIGURA 31** ILHA NO BONFIM EM ESTADO DE DEGRADAÇÃO..... 64
Silva, T. (2013). *Porto: [Re] Habitar a cidade - Obsolescência urbana e a readaptação habitacional à cidade contemporânea*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Coimbra. p.72
- FIGURA 32** EXEMPLO DE ESTADO DO PAVIMENTO DE UMA ILHA (INDEFINIDA)..... 65
Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). *"Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização* (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.19
- FIGURA 33** FOTO DE UMA HABITAÇÃO NA ILHA Nº 49 NA RUA DE S. VÍTOR..... 65
Borges, M. (2009). *Das ilhas - Possibilidade dos agentes de uma realidade participarem na criação do repertório imagético que pretende documentá-la* . Dissertação de Mestrado em Design da Imagem , Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, Porto. p.106
- FIGURA 34** PAREDES DEGRADADAS EM CASAS DE ILHA 66
Borges, M. (2009). *Das ilhas - Possibilidade dos agentes de uma realidade participarem na criação do repertório imagético que pretende documentá-la* . Dissertação de Mestrado em Design da Imagem , Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, Porto. p. 95 e 109
- FIGURA 35** SOLUÇÃO TIPO DE ISOLAMENTO TÉRMICO 67
Adaptado pela autora de Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em "Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos", Universidade Técnica de Lisboa , Faculdade de Arquitetura, Lisboa. p.115

- FIGURA 36** SOLUÇÃO TIPO DE ISOLAMENTO ACÚSTICO 67
 Adaptado pela autora de Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em "Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos", Universidade Técnica de Lisboa , Faculdade de Arquitetura, Lisboa. p.115
- FIGURA 37** PLANTA REDONDA DE BALCK 75
<http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/535310/fullscreen> (acedido em 08/09/2015)
- FIGURA 38** PLANTA DO PORTO DE PERRY VIDAL, 1865..... 78
 Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 27
- FIGURA 39** PLANTA DO PORTO DE TELLES FERREIRA, 1892, ÁREA CENTRAL 80
 Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.28
- FIGURA 40** LOCALIZAÇÃO DAS PRINCIPAIS ÁREAS DE ILHAS - PLANTA DE 1892..... 82
 Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.135
- FIGURA 41** JORNAL " PÚBLICO" 22/02/2014 84-86
 Carvalho, P. (22 de Fevereiro de 2014). Ilha da Bela Vista vai ter casas adaptadas a pessoas com problemas de mobilidade. *O Público*. Obtido em 1 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/ilha-da-bela-vista-vai-ter-casas-adaptadas-a-pessoas-com-problemas-de-mobilidade-1625691?page=1#/follow>
- FIGURA 42** JORNAL "PÚBLICO" 04/07/2014 87-89
 Carvalho, P. (4 de Julho de 2014). 800 mil euros e mais de ano e meio de obras separam a Ilha da Bela Vista de hoje do futuro. *O Público*. Obtido em 1 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/800-mil-euros-e-mais-de-ano-e-meio-de-obras-separam-a-ilha-da-bela-vista-de-hoje-do-futuro-1661667>
- FIGURA 43** JORNAL "PÚBLICO" 16/01/2015 90-91
 Carvalho, P. (16 de Janeiro de 2015). O ano começou sem obras na ilha da Bela Vista. *O Público*. Obtido em 01 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/o-ano-comecou-sem-obras-na-ilha-da-bela-vista-1682327>

- FIGURA 44** JORNAL "PÚBLICO" 22/01/2015 92-94
Carvalho, P. (22 de Janeiro de 2015). Casas novas para uma "Ilha" antiga. *O Público*. Obtido em 1 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/casas-novas-para-uma-ilha-antiga-1682942>
- FIGURA 45** JORNAL "PÚBLICO" 24/02/2015 95-96
Carvalho, P. (24 de Fevereiro de 2015). Câmara do Porto apresenta estudo sobre "ilhas" em Março. *O Público*. Obtido em 2015 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/camara-do-porto-apresenta-estudo-sobre-ilhas-em-marco-1687177>
- FIGURA 46** LEVANTAMENTO DAS ILHAS EM 2001 97
Adaptado pela autora de AAVV. (2001). *As "ilhas" do Porto: estudo socioeconómico*. Porto: Câmara Municipal do Porto sobre mapa do Arcgis.

Lista de Tabelas

TABELA 1 INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, A CIDADE DO PORTO: SÚMULA ESTATÍSTICA (1864-1968) (LISBOA, 1971), PP.5,8,12,18.....	16
Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1996). <i>Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto</i> . (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.24	
TABELA 2 HABITAÇÕES LICENCIADAS E CASAS EM ILHAS CONSTRUÍDAS NO PORTO ENTRE 1864 E 1900	21
ADAPTADO PELA AUTORA DE TEIXEIRA, M. C. (1996). <i>HABITAÇÃO POPULAR NA CIDADE OITOCENTISTA - AS ILHAS DO PORTO</i> . (F. C. GULBENKIAN, ED.) JUNTA NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA E TECNOLÓGICA. P.163	
TABELA 3 FÁBRICAS EXISTENTES NO PORTO E PORTUGAL EM 1814 (INQUÉRITO REALIZADO PELA REAL JUNTA DE COMÉRCIO).....	23
Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1996). <i>Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto</i> . (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.87	
TABELA 4 CADEIA HIERÁRQUICA DA POSSE DE TERRAS NO PORTO.....	28
Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1996). <i>Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto</i> . (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.146	
TABELA 5 BAIROS DE CASAS ECONÓMICAS CONSTRUÍDOS NO PORTO	32
Adaptado pela autora de Gros, M. (1982) <i>O alojamento Social sob o Fascismo</i> . Porto, p.163 apud Matos, F. L. (1994). Os bairros sociais no espaço urbano do Porto:1901-1956. <i>Análise Social</i> , XXIX. p.687	
TABELA 6 DESCRIÇÃO DOS FOGOS CONTRUÍDOS NO PORTO PELO SAAL	35
Adaptado pela Autora de Figueiredo, P. <i>Da Ilha ao Plano de Melhoramentos, depois até ao SAAL, ao CRUARB e agora a SR</i> . http://porto2.taf.net/dp/20101214-dailha.pdf (acedido pela última vez em 20/08/2015)	
TABELA 7 RESUMO DAS CARACTERÍSTICAS DE CADA TIPOLOGIA (ADAPTADO DO PROGRAMA DE TRABALHO DA DOMUS SOCIAL	42
Adaptado pela Autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). <i>"ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização</i> (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.a65	

TABELA 8 NÚMERO DE NÚCLEOS HABITACIONAIS E ALOJAMENTOS POR TIPOLOGIA MORFOLÓGICA	43
Adaptado pela Autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). <i>"ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização</i> (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.36	
TABELA 9 EVOLUÇÃO DOS NÚCLEOS HABITACIONAIS, NO PERÍODO 2001-2014	46
Adaptado pela Autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). <i>"ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização</i> (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.35	
TABELA 10 ESTADO DE OCUPAÇÃO DOS NÚCLEOS E ALOJAMENTOS	47
Adaptado pela Autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). <i>"ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização</i> (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p. 33	
TABELA 11 CRITÉRIOS PARA A CLASSIFICAÇÃO DO ESTADO	50
Adaptado pela Autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). <i>"ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização</i> (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.29	
TABELA 12 CLASSIFICAÇÃO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DOS ALOJAMENTOS	51
Adaptado pela Autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). <i>"ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização</i> (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.30	
TABELA 13 INSTALAÇÕES SANITÁRIAS E DE BANHO	54
Adaptado pela Autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). <i>"ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização</i> (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.a45	
TABELA 14 EXISTÊNCIA DE COZINHA NO ALOJAMENTO	55
Adaptado pela Autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). <i>"ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização</i> (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.a46	
TABELA 15 INICIATIVAS OU INTERVENÇÕES IMPORTANTES A FAZER - PERSPETIVA DOS INQUIRIDOS (2 POSSIBILIDADE DE ESCOLHA)	57
Adaptado pela Autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). <i>"ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização</i> (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.86	
TABELA 16 SÍNTESE DA OCORRÊNCIA DE ANOMALIAS NÃO - ESTRUTURAIS.....	60
Adaptado pela autora de Aguiar, J., Cabrita, A. M., & Appleton, J. (2002). <i>Guião de apoio à reabilitação de edifícios habitacionais</i> (6ª ed., Vol. 2). Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil. p.99	

TABELA 17 EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DA CIDADE DO PORTO (1732 - 1900) 83
Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1994). A habitação popular no século XIX -
Características morfológicas, a transmissão de modelos: as ilhas do Porto e os cortiços
do Rio de Janeiro. *Análise Social*, XXIX, pp. 555-579.

Acrónimos

CMP - Câmara Municipal do Porto

CMPH - Domus Social - Empresa de Habitação e Manutenção do Município do Porto, EM

CRUARB - Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo

ICAT - Iniciativas Culturais Arte e Técnica

LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil

ODAM - Organização dos Arquitetos Modernos

UTL - Universidade Técnica de Lisboa



Figura 2 Ponte D. Luís I²

² Foto da autora

1. Introdução

O Porto é uma cidade por si só bastante rica, cultural e fisicamente, nas suas ruas e gentes. As ilhas, são em parte a génese da cidade, tal como a conhecemos, sendo um fator determinante na escolha deste tema em específico, dentro daquilo que é o espólio do Porto. As ilhas caracterizam a arquitetura e a definição daquela que foi uma cidade que se desenvolveu na época industrial. Como tal, ao longo dos anos o tema vem sendo debatido. Conhecer as ilhas é conhecer o Porto, a cidade escondida por detrás da cidade tal como nos descreve Manuel Fernandes:

“Cada cidade é sempre “muitas cidades” e as “ilhas” são uma dessas “muitas cidades” que o Porto também tem dentro de si”³

Sendo uma forma económica de habitar o centro é necessário que a atenção não passe apenas pela discussão sobre o tema e que se comece a ter iniciativas práticas de reabilitação. A elaboração desta proposta de manual de boas práticas teve como base o estudo levado a cabo pelo município do Porto no final do ano de 2014 e o guia de reabilitação do LNEC e do Concelho Europeu.

Pretende-se com esta dissertação propor um contributo para a elaboração de diretrizes de reabilitação. Não se pretende com isto criar verdades absolutas mas só e apenas linhas orientadoras e análises próprias que levem a um entendimento maior que antes desta dissertação.

1.1. Objeto

Com esta dissertação pretende-se propor soluções padronizadas e entender os espaços e as pessoas que habitam aquelas áreas. É por isto que tanto a avaliação dos agentes envolvidos como a solução proposta são o objeto de estudo desta dissertação. Não só as ilhas contribuem para esta avaliação, pelo que não se assume estas como único objeto de estudo.

Reunindo informações sobre a cidade, as ilhas e as pessoas, é possível perceber melhor o contexto e assim adotar o melhor meio de ação.

³ Fernandes, M. - “As ‘ilhas’ do Porto e os novos bairros” apud Borges, M. (2009). *Das ilhas - Possibilidade dos agentes de uma realidade participarem na criação do repertório imagético que pretende documentá-la*. Dissertação de Mestrado em Design da Imagem, Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, Porto.

1.2. Objetivos

Aspira-se criar um conjunto de propostas de boas práticas para a reabilitação das ilhas, podendo futuramente servir de consulta a outros investigadores que permita a criação de um manual mais completo e uniformizado.

Pretende-se desta forma:

- a. Estudar a história da cidade do Porto e da habitação operária para melhor compreender os avanços e as decisões tomadas;
- b. Traçar um perfil do habitante tipo que habita as ilhas e perceber as suas necessidades para que se consiga responder a elas da melhor maneira possível sem perder a originalidade do lugar e das gentes;
- c. Identificar os problemas mais comuns nas habitações antigas e propor a resolução de cada um deles adequado a um caso de estudo;
- d. Trazer à discussão pública a reflexão de um tema que há muito precisa de contributo para a sua resolução.

1.3. Metodologia

Dada a enorme quantidade de ilhas ainda existentes optou-se por enveredar por um estudo mais teórico e abrangente que possa ser aplicado na maioria dos casos.

Para a elaboração da dissertação a metodologia base assenta na recolha de fontes de informação (bibliografia, cartografia e estudos), analisando cada uma delas e construindo assim a interpretação pessoal sobre o tema.

A recolha foi feita através de visitas à Biblioteca Municipal do Porto, Câmara Municipal, Arquivo histórico / Casa do Infante e Biblioteca Geral da UBI.

Para a sensibilização e abertura à essência do assunto foi necessário embora que de forma pessoal e não académica a visita e observação dos espaços (Figura 3). Percorrer as ruas permitiu absorver a origem.

O resultado desta dissertação assenta numa sólida investigação bibliográfica, obtendo assim conhecimento e capacidade de avaliação do contexto atual por forma a propor melhoramentos.



Figura 3 Rua do Porto na zona da Ribeira, Junto à Ponte Luís I⁴

1.4. Estado da arte

Por ser um tema amplamente debatido existem inúmeros autores que escrevem sobre o tema. Iniciou-se a pesquisa pelos autores mais icónicos que conduziram a outros menos afamados mas igualmente com informações preciosas para o avanço do estudo. Manuel Teixeira, foi um elemento fundamental para a investigação através da sua tese intitulada “*The Development of Working-Class Housing - the “ilhas” - in Oporto, Portugal*”.

Apesar da enorme reflexão e debate sobre as ilhas, ao nível prático não existem muitos desenvolvimentos práticos. Para além dos trabalhos de melhoramentos que algumas ilhas vão sofrendo por parte dos inquilinos, apenas uma ilha foi recuperada ao abrigo do prémio João de Almada, esta ilha situa-se na Rua das Aldas nº 18, o projeto de transformação foi levado a cabo pelo arquiteto Pedro Mendes, tendo vencido o Prémio João de Almada⁵ em 2002. Neste projeto o núcleo inicial constituído por 11 casas foi transformado em 5 casas (Figura 4).

⁴ Foto de Tiago Cardoso

⁵ O Prémio João de Almada teve início no ano de 1987 e visa premiar as melhores recuperações de prémios antigos promovendo a recuperação arquitetónica.



Figura 4 Ilha transformada na Rua das Aldas n.º18⁶

Para além dos vários debates e conversas sobre o tema foi recentemente também apresentado um programa de reabilitação para ilha da Bela Vista por parte da Câmara Municipal do Porto (Figura 5), até então não se deu o início das obras.



Figura 5 Apresentação do projeto da Ilha da Bela Vista e maquete tipo das habitações⁷

⁶ AAVV. (2012). *Prémio João de Almada 25 Anos* (1ª ed.). Casal de Cambra: Caleidoscópico .

⁷ Carvalho, P. (4 de Julho de 2014). 800 mil euros e mais de ano e meio de obras separam a Ilha da Bela Vista de hoje do futuro. *O Público*. Obtido em 1 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/800-mil-euros-e-mais-de-ano-e-meio-de-obras-separam-a-ilha-da-bela-vista-de-hoje-do-futuro-1661667>

2. A habitação social do século XIX

“A indústria, fonte de todo o mal e de todo o bem, torna-se a verdadeira protagonista da transformação da cidade.”⁸

As ilhas sendo o modelo de habitação operária usado no Porto não são na sua origem e contextualização únicas. O desenvolvimento industrial e consequentes mudanças ocorreram um pouco por toda a Europa meridional, pelo que se verificou um êxodo rural e uma sobrelotação da habitação existente, tal como no caso do Porto.

No Porto, devido às relações e trocas comerciais que existiam com Inglaterra, foi possível perceber como resolver o problema da falta de habitação e importar as soluções adotadas neste país. Segundo a descrição de F. Engels em 1845: “ (...) Vimos na cidade velha que frequentemente o acaso presidia ao agrupamento das casas. Cada casa é construída sem ter em conta as outras e os intervalos de forma irregular entre casas chamam-se, à falta de melhor termo, pátios. (...) não se constroem as casas operárias isoladamente, mas às dezenas, em quantidade - um só empreiteiro constrói de uma só vez ou várias *rues*. Estas são dispostas da seguinte maneira: uma das fachadas compreende as casas de primeira categoria, que têm a sorte de possuir uma porta e um pequeno pátio e que correspondem ao aluguer mais alto. Por trás das paredes destas casas, há uma estreita ruela, a rua das traseiras, fechada de ambos os lados e cujo acesso é feito lateralmente por um estreito caminho ou passagem coberta. As casas que dão para esta ruela pagam o aluguer mais baixo, e são as mais descuidadas. As suas paredes de trás são comuns com as da terceira fila de casas que dão para o lado oposto da rua, e correspondem a um aluguer mais baixo que a primeira fila, mas maior que a segunda.”⁹ Aqui pode comprovar-se que em Manchester ou Leeds existia o mesmo problema, e a forma como foi solucionado através das denominadas *Back-to-back houses* (Figura 6) *embora um século mais antigas que as ilhas.*¹⁰

⁸ Rossi, A. (2009). *A Arquitetura da Cidade*. Edições Cosmos. p.236

⁹ Engels, F. (1845) *A situação da classe trabalhadora em Inglaterra*. apud Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em "Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos", Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Lisboa. pp. 24-25

¹⁰ Gros, M. C. (1982) *O Alojamento Social sob o Fascismo*. Edições Afrontamento, Porto. apud Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em "Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos", Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Lisboa. p. 25

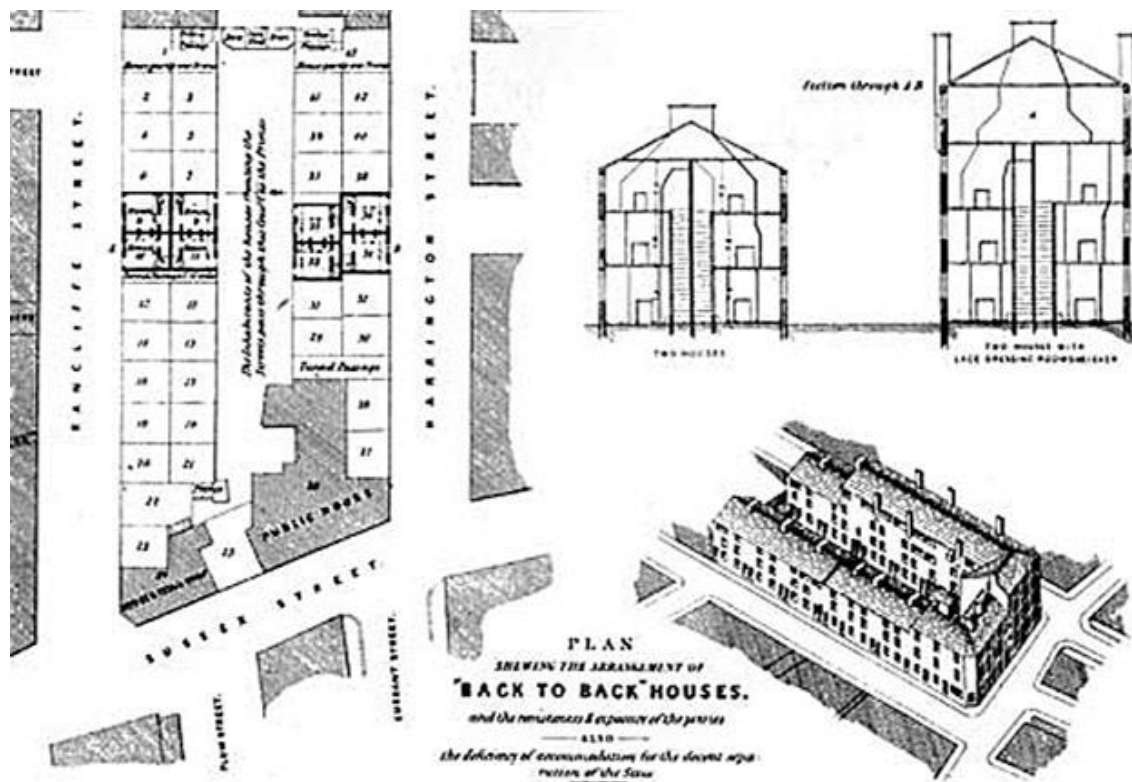


Figura 6 Back to back houses¹¹

Um pouco por toda a Europa as soluções foram sendo adaptadas e cada uma tomando designação própria, como é o caso das Cellars em Liverpool, as Courons em Lille, as Casas de corredor em Espanha ou Lazzaroni em Nápoles e Turim.

No Brasil, que sempre teve forte ligação com Portugal existiam tipologias idênticas às ilhas do Porto, a que deram o nome de cortiços.¹²

No final do século XIX deu-se um forte fluxo de emigração, tendo como país de destino o Brasil. Entre 1866 e 1895 emigraram cerca de 100 000 pessoas dos quais 45% neste último ano.¹³ Dá-se a abolição da escravatura no Brasil em 1888 ao mesmo tempo que Portugal se encontra numa crise económica, proporcionando assim as condições perfeitas para um aumento repentino da emigração.

O Brasil passou de uma economia baseada no mercado e exportação e que vivia do trabalho escravo para passar a ser industrial e capitalista. A agricultura brasileira depara-se com uma crise nas plantações de café pelo que a população rural muda-se para a cidade. Aliado

¹¹ Beckett, J. (s.d.). *Nottingham by Professor John Beckett - Overview: the 19th century*. Obtido em 6 de Março de 2015, de <http://www.nottsheritagegateway.org.uk/places/nottingham/nottinghamc19.htm>

¹² Teixeira, M. C. (1994). Teixeira, M. C. (1994). A habitação popular no século XIX - Características morfológicas, a transmissão de modelos: as ilhas do Porto e os cortiços do Rio de Janeiro. *Análise Social*, XXIX, pp. 555-579. p.555

¹³ Câmara dos Senhores Deputados, *Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa*, Lisboa, 1873, p. 495, e Afonso Costa, Estudos de Economia Nacional. *O Problema da Emigração*, Lisboa, 1991, pp. 75-77 apud Teixeira, M. C. (1994). A habitação popular no século XIX - Características morfológicas, a transmissão de modelos: as ilhas do Porto e os cortiços do Rio de Janeiro. *Análise Social*, XXIX, pp. 555-579. p.569

ao fim da escravatura existem dois fluxos migratórios no Brasil, o êxodo rural do próprio país e as pessoas oriundas de outras nações, provocando assim um contributo para o desenvolvimento urbano da cidade do Rio de Janeiro no final do século XIX. Com o rápido crescimento e consecutivo aumento da procura de habitações para uma população maioritariamente pobre nascem diversas formas de habitar no Rio (estalagens, cortiços, avenidas, casa de cómodos, entre outros).

A maior parte das pessoas que emigraram para o Brasil, mais propriamente para a cidade do Rio de Janeiro, provinham do Porto, daí a forte influência na habitação pobre desta cidade. O tipo de promotor, forma, e processo de desenvolvimento dos cortiços do Rio em tudo tinham a ver com as ilhas, mas contrariamente ao que sucedeu no Porto, os cortiços não serviram para abrigar a população trabalhadora da indústria.

A evolução industrial no Brasil deu-se por volta de 1880 até aos anos 20 do século XX, pelo que a construção destas habitações situam-se no tempo antes deste processo. Mesmo depois da industrialização, os trabalhadores industriais não foram os principais habitantes dos cortiços.

Os cortiços consistiam em filas de casas nas traseiras de habitações contruídas por gente de iguais extratos sociais ao caso do Porto, para albergar a população pobre. A primeira forma de habitação semelhante ao cortiço remonta a 1820 apesar da primeira referência a este termo ser datada de 1850.¹⁴

Com origem nas ilhas do Porto, uma cidade europeia com um clima bastante diferente do Brasil, os cortiços foram no Rio, adaptados para o clima tropical e multiculturalidade existente na cidade, muitas vezes construídos em madeira, por ser o material disponível mais barato. Por forma a combater o clima existente, estes, eram sombreados nos corredores de acesso por alpendres como se verifica na Figura 7.

As casas com maior dimensão eram divididas em «saleta, um ou dois pequenos quartos ou alcovas, cozinha»¹⁵, sobrelotadas, as funções sobrepunham-se dentro do espaço doméstico, as de menor dimensão podiam chegar aos 3m² tendo apenas um quarto.

A única fachada existente tinha geralmente porta e uma janela, mas nos casos em que esta tinha 2 metros de frente apenas a porta existia. Tal como nas ilhas, também os sanitários dos cortiços eram partilhados, podendo servir vinte ou mais pessoas.

¹⁴ Teixeira, M. C. (1994). A habitação popular no século XIX - Características morfológicas, a transmissão de modelos: as ilhas do Porto e os cortiços do Rio de Janeiro. *Análise Social*, XXIX, pp. 555-579. p.572

¹⁵ Pimentel, A. (1890) *Subsídios para o Estudo da Higiene do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. pp. 185-186. apud Teixeira, M. C. (1994). A habitação popular no século XIX - Características morfológicas, a transmissão de modelos: as ilhas do Porto e os cortiços do Rio de Janeiro. *Análise Social*, XXIX, pp. 555-579. p.574



Figura 7 Cortiços Rio de Janeiro¹⁶

Em suma pode afirmar-se que as soluções adotadas eram transferidas entre os diferentes países adaptando-se à realidade própria de cada um. Se numa sociedade a industrialização contribuiu fortemente para a construção deste tipo de habitação, noutras foi a necessidade de albergar as populações mais pobres que levou ao seu aparecimento.

Em Portugal e o Brasil, o caso em que maiores semelhanças se podem identificar, os processos económicos e a semelhança formal asseguram-nos efetivamente uma ligação na construção de habitação popular dos dois países.

¹⁶ Bias, M. d. (14 de Janeiro de 2013). *Revista de História da Biblioteca Nacional*. (R. Elias, Ed.) Obtido em 6 de Março de 2015, de [Revista de história.com.br](http://www.revistadehistoria.com.br): <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/reportagem/passado-que-condena>

3. História Urbana do Porto

O núcleo inicial do Porto resumia-se à zona da Sé, a Pena Ventosa, com uma área que não ultrapassava os quatro hectares e era delimitado por uma muralha (Figura 8).

Aqui concentrava-se o Poder, o Saber e a Justiça, estando a cidade sob a alçada do clero e o bispo o senhor da cidade.

Ao redor da catedral, era possível encontrar burgueses e artesãos que por lá viviam, no núcleo da Sé. Desenvolveu-se também desde cedo um núcleo habitacional, na foz do rio da vila, onde este se aglomerava com o rio Douro, dando origem à zona ribeirinha (Figura 8). Estes dois núcleos estavam ligados entre si por uma malha urbana que ao longo do tempo se foi adensando.

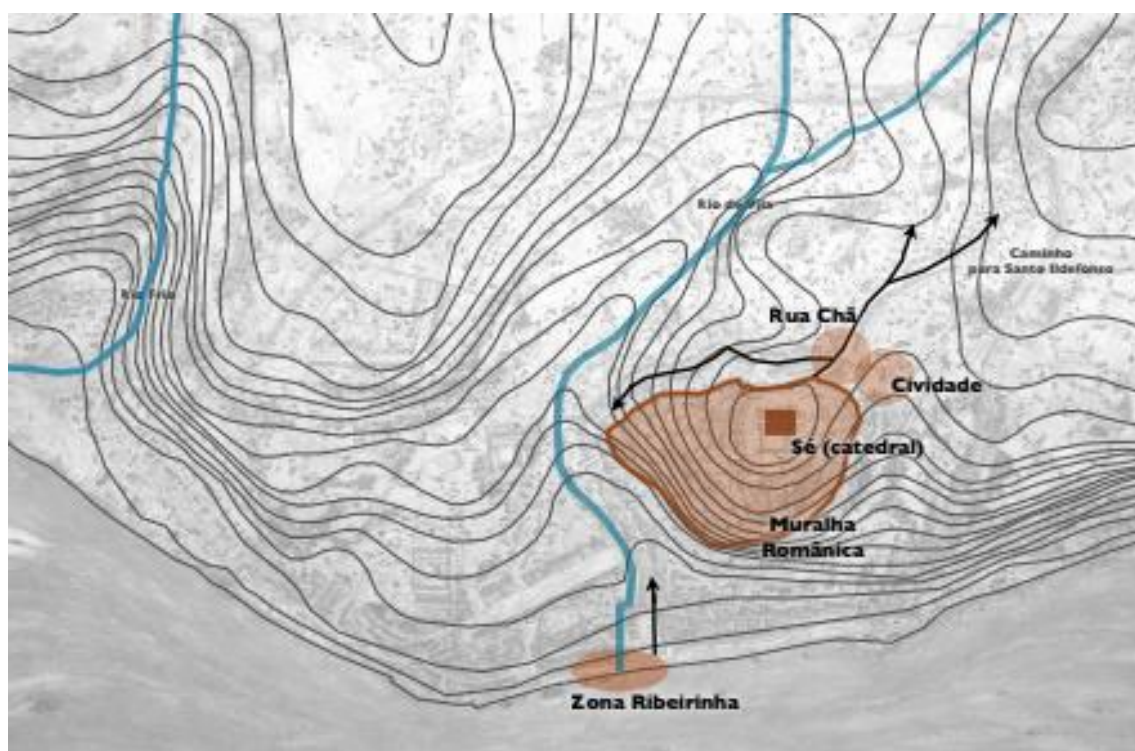


Figura 8 Esquema urbano da cidade no início do século XII¹⁷

A construção da Alfandega em 1325¹⁸ contribuiu para a promoção do poder régio e para o desenvolvimento urbanístico da zona ribeirinha. O rei D. Afonso IV mandou construir o “almazém” régio contra a vontade do bispo da cidade, no edifício onde hoje se situa a casa do Infante.

O Porto era uma cidade heterogênea, onde convivia a religião e o comércio, cristãos e judeus. No início do século XIV as pessoas da religião judaica habitavam a zona da rua das Aldas,

¹⁷ Teixeira, H. R. (2010). *Porto, 1114 - 1518: A construção da cidade medieval*. Tese de Mestrado em História Medieval, Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Porto. p. 33

¹⁸ Miranda, F. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - A cidade dos mercadores. Da luta pelo poder civil às guerras fernandinas*. (Vol. 3). Matosinhos: Quidnovi. p. 41

mas esta, ficava demasiado perto da Sé, pelo que no fim do século, pressionados pelo Papa, deslocam-nos para o morro do Olival (atual São Bento da Vitória) localizado na zona do caminho para Braga (Figura 9). Decorria o ano de 1385 quando é construída a Judiaria.¹⁹

Ainda por intermédio de D. João I nasce a rua Nova, que se destacava de todas as outras por ser ampla e direita (Figura 11).

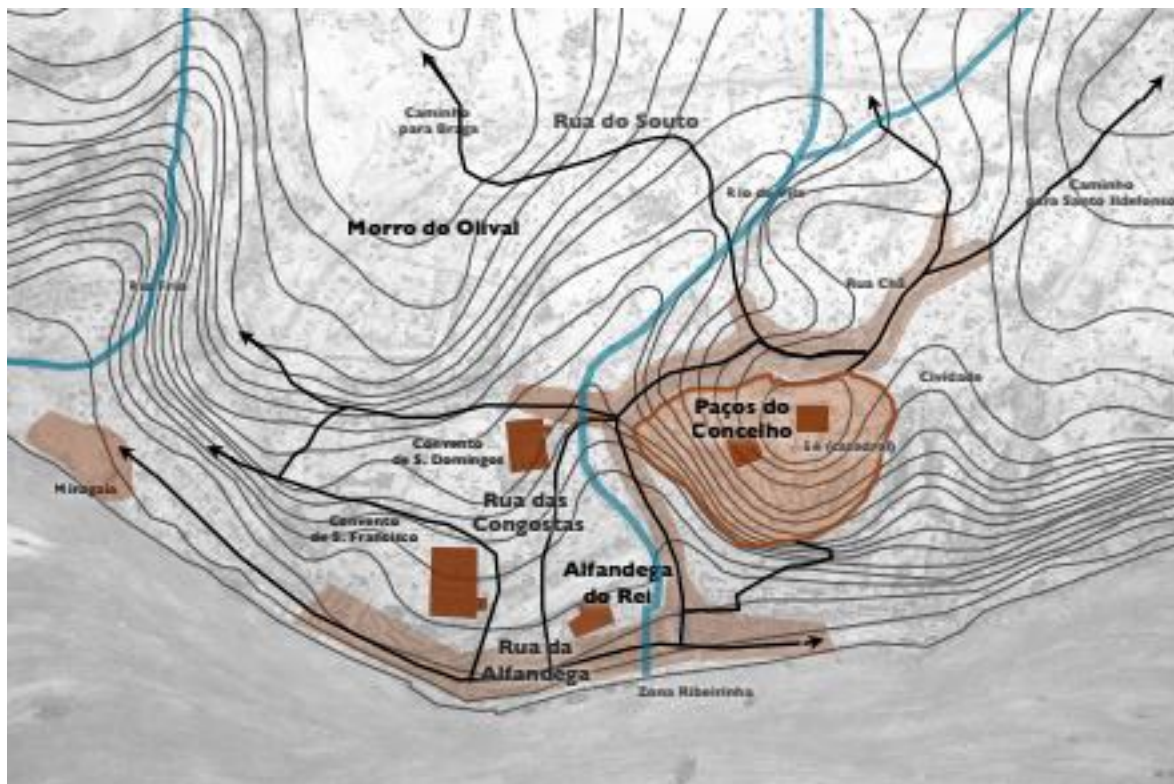


Figura 9 Esquema urbano da cidade entre 1316 e 1355²⁰

Nos anos que se seguiram, o fascínio pelo comércio, em concreto pelos mercados nacionais e internacionais, aproximou a cidade do rio. Os ofícios instalaram-se em novas ruas, cada um em sua rua específica, de tal forma que estas ganharam a denominação das profissões nelas existentes. Ao redor da muralha situava-se a rua das Tendas, da Sapataria e das Aldas, esta última, dos carneiros e curtidores de peles. Acima, a rua dos Trapeiros e a dos Ferreiros, e a caminho do rio mais uma rua de curtidores de pele, chamada Pelames. Seguia-se a Bainharia, zona de ferreiros, e a rua dos Mercadores (Figura 10).

¹⁹ Áudio da maqueta da cidade do Porto Medieval. (2015). Porto: Casa do Infante.

²⁰ Teixeira, H. R. (2010). *Porto, 1114 - 1518: A construção da cidade medieval*. Tese de Mestrado em História Medieval, Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Porto. p.52

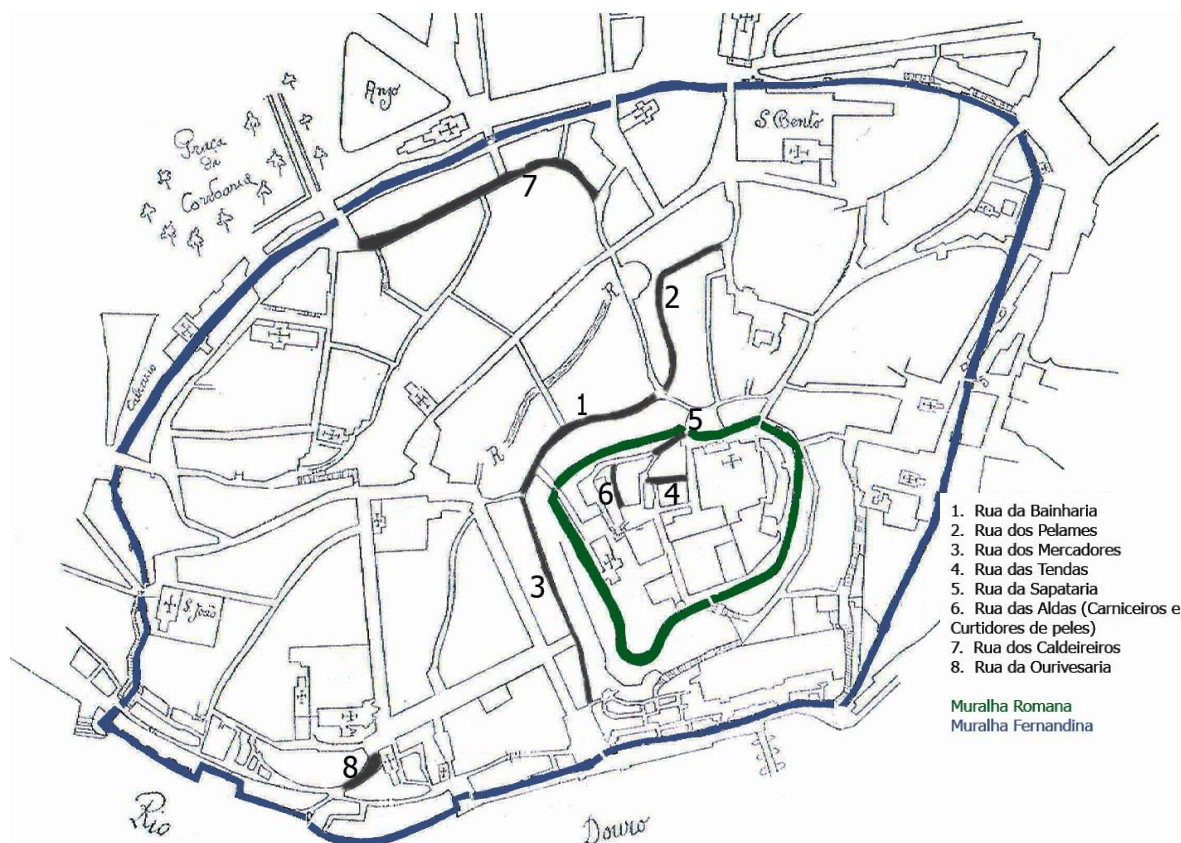


Figura 10 Localização das ruas das profissões²¹

No século XIV, fortemente influenciada pelo crescimento comercial e marítimo a cidade desenvolve-se ao longo da zona ribeirinha.

Com o ataque de Fernando Castro à cidade, vassalo de Afonso XI de Castela, em 1336 durante o conflito entre Portugal e Castela e a pressão por parte de D. Pedro aquando da morte de Inês de Castro; a cidade entendeu a necessidade da construção de uma nova muralha.²²

A antiga cerca já não era suficiente e o Porto teria perdido caso D. Pedro tivesse atacado realmente a cidade, pelo que a sensação de insegurança da população que morava fora da muralha contribuiu para a decisão.

A nova muralha nasceu sob o reinado de Afonso IV, que disponibilizou mão-de-obra, capital e concedeu um regime jurídico e financeiro próprio. Concluída em 1370, durante o reinado de D. Fernando ficou conhecida como Muralha Fernandina.

O Porto aumentou a sua área onze vezes em relação à dimensão original intramuros da cerca velha (Figura 11).

²¹ Mapa elaborado pela autora sobre a planta topográfica da cidade do Porto de J. C. Lima de 1839

²² Miranda, F. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - A cidade dos mercadores. Da luta pelo poder civil às guerras fernandinas.* (Vol. 3). Matosinhos: Quidnovi. p. 73

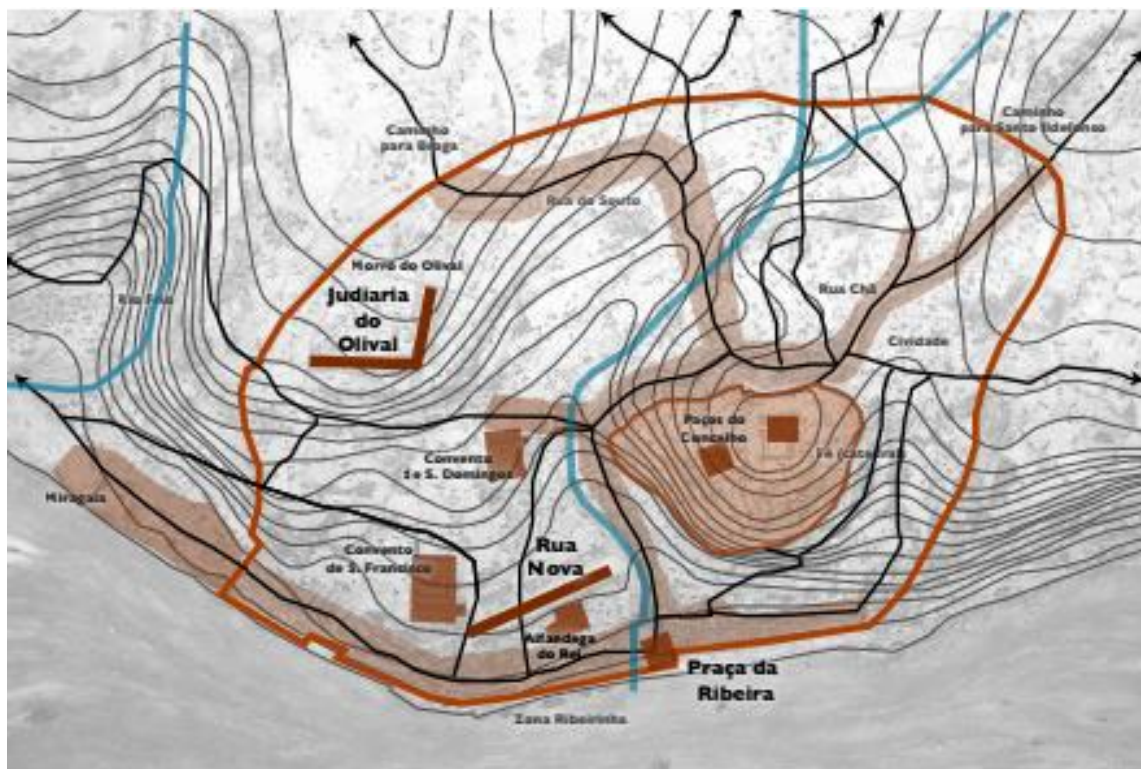


Figura 11 Esquema urbano da cidade entre 1386 e 1406²³

Esta foi a maior transformação urbana da Idade Média. Com 3400 metros de comprimento, 6,6 metros de altura e 2,2 metros de espessura, demorou quarenta anos a ser contruída.²⁴ Era um símbolo de sólida defesa, que envolvia todas as zonas criadas até então.

Em 1496, alguns judeus converteram-se ao cristianismo e outros abandonaram a cidade, devido ao decreto de D. Manuel I. Termina assim a Judiaria no Olival.²⁵

Até ao século XVI praticamente não existia dentro de muralhas, casas nobres, pois estes apenas podiam estar na cidade por um período máximo de três dias. Em 1509 o Porto acolhe a esta classe social.

Recebe também no século XVI por intermédio de D.Manuel I, o Foral Novo, dando início a um período de desenvolvimento. Nascem importantes edifícios de Congregações religiosas e novas ruas são criadas, como é o caso da Rua de Santa Catarina das Flores, que se torna fulcral para a atividade comercial.

²³ Teixeira, H. R. (2010). *Porto, 1114 - 1518: A construção da cidade medieval*. Tese de Mestrado em História Medieval, Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Porto. p.69

²⁴ Miranda, F. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - A cidade dos mercadores. Da luta pelo poder civil às guerras fernandinas*. (Vol. 3). Matosinhos: Quidnovi. p. 79

²⁵ Miranda, F., Sequeira, J., & Duarte, L. M. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - A cidade e o mestre. Entre um rei bastardo e um príncipe perfeito* (Vol. 4). Matosinhos: Quidnovi. p.49

O século XVII e XVIII revelam-se importantes para a cidade pois surgem inúmeras construções religiosas e civis, que alteram a imagem de até então, e caracterizam o Porto barroco.

A crescente importância do comércio do vinho do Porto e a chegada de nova população, muito em parte devido ao terramoto ocorrido em Lisboa em 1755, aumentou a cidade e a muralha Fernandina foi sendo destruída.

João de Almada chega ao Porto em meados do século XVIII, que ao serviço de D. José e posteriormente de D. Maria I contribuindo para um dos primeiros melhoramentos urbanísticos em massa da cidade.

Nasce nos finais do século a Junta de obras Públicas, devido à dificuldade em colocar em prática as transformações planeadas. Presidida por João de Almada, defende a luz, higiene e salubridade na cidade, passando a ter-se em conta o conjunto e não apenas o edifício isolado.²⁶

O plano de Almada foi um dos primeiros planos a aparecer na Europa que tinha em consideração o conjunto. Este tinha como objetivo reformular a parte antiga e ordenar o crescimento extra muralhas que acontecia desde o anterior século de forma desordenada. Nesta altura nascem os edifícios do Porto neoclássico, através da influência de Whitehead.²⁷

Distinguiam-se na cidade três estilos arquitetónicos distintos. O tardo barroco, através de elementos rocaille, o pombalino que tinha sido trazido de Lisboa por João de Almada, por influência do seu primo Marquês de Pombal e por último o neoclássico, influenciado pelo neopalladianismo.

Se no tempo dos Almadãs não existiu um artista dominante, o século XVIII ficou marcado como o tempo de Nicolau Nasoni na cidade. Este artista italiano, deixou um vasto legado, de entre o qual a Igreja e Torre dos Clérigos.

A cidade era ainda neste século, apesar do constante crescimento, ligada ao rio encontrando nele a subsistência (Figura 12).

²⁶ Barros, S. P. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - A cidade dos Almadãs. Das reformas pombalinas à véspera das invasões* (Vol. 8). Matosinhos: Quidnovi. p.61

²⁷ “Whitehead nasceu em Ashton-under-Lyne, no Lancashire, em 1726. Foi um homem de muitos interesses e talentos. Arquiteto amador, engenheiro, cientista (astrónomo, matemático e investigador), bibliófilo (detentor de uma recheada biblioteca) e cônsul da nação britânica residente no Porto, entre 1756 e 1802.” Barros, S. P. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - A cidade dos Almadãs. Das reformas pombalinas à véspera das invasões* (Vol. 8). Matosinhos: Quidnovi. p.51

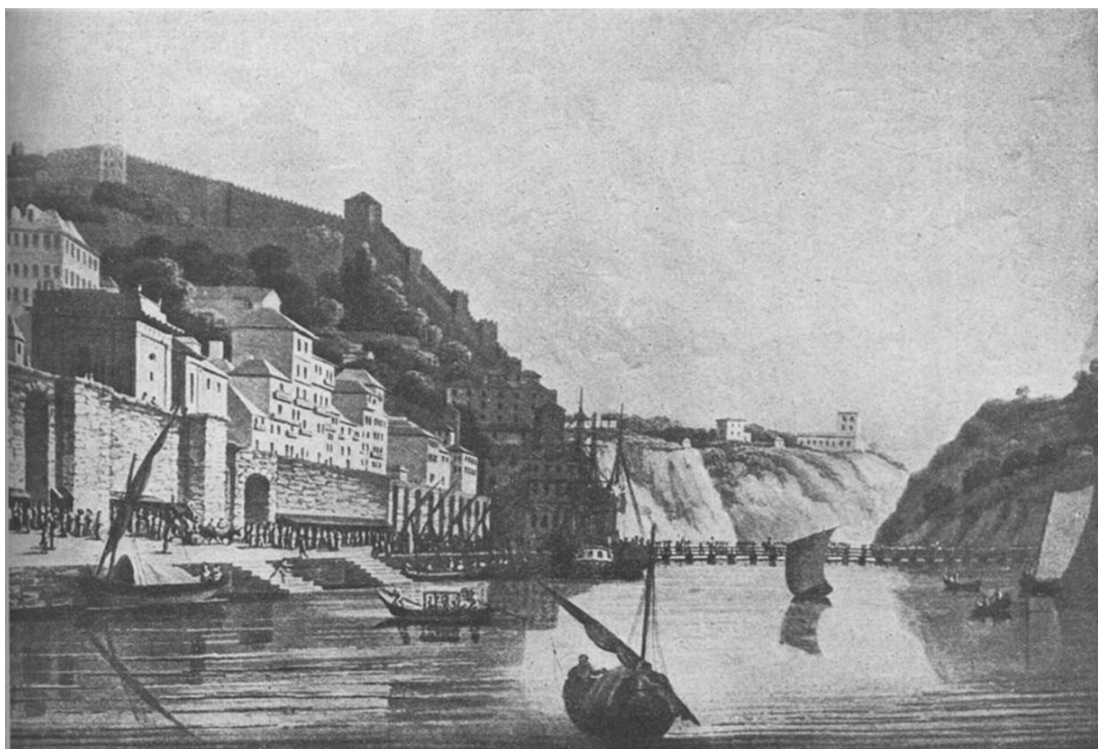


Figura 12 Muralha Fernandina dos Guindais à Ribeira e Ponte das Barcas - 1809²⁸

A partir de 1760 nasceram pelas mãos dos Almadás, João de Almada e mais tarde do seu filho Francisco de Almada e Mendonça, quatro ruas amplas que partiam do núcleo antigo e formavam “uma área três a quatro vezes superior à cidade antiga”.²⁹ Com as invasões francesas (1807- 1813) e a guerra Civil (1828-1834) o crescimento estimado para a cidade diminuiu. Segundo Ricardo Jorge: “ A população do Porto diminuiu mesmo, entre 1787 e 1838, de 61 462 para 59 370 habitantes.”³⁰ Deste período destaca-se a tragédia da ponte das barcas, durante a 2ª Invasão, em que populares tentando refugiar-se no Porto tentaram atravessar a ponte existente mas devido ao excesso de pessoas em cima do tabuleiro, esta afundou e morreu muita gente.

Pode observar-se na planta redonda de Balck que consta em anexo na página 75 (Figura 37), a malha criada, ainda pouco construída. Nasceram nas ruas principais algumas casas burguesas, mas nos eixos secundários e o terreno no interior dos quarteirões tinham bastante área não construída.

Com o final da guerra civil em 1834 e a introdução da máquina a vapor pela primeira vez ao serviço da indústria em 1835, deu-se no final da década um aumento populacional e industrial, contribuído para a modernização do país. Este processo tem maior expressão a partir

²⁸ (16 de Setembro de 1930). *Ilustração Portuguesa*, 114. p.23

²⁹ Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 18

³⁰ Ricardo, J. (1897). *Origens & Desenvolvimento da população do Porto: Notas históricas & estatísticas*. Porto: Porto Typ. Occidental. pp. 99-101

de 1851, traduzindo-se na construção de novas linhas de caminhos-de-ferro, influenciando por conseguinte o Porto e o seu desenvolvimento.

A população aumentou exponencialmente mas este facto só se viria a refletir na procura de novas áreas de habitação a partir da segunda metade do século. Até então segundo nos descreve Teixeira não eram evidentes as alterações espaciais derivadas deste aumento. “Entre 1838 e 1864 a população aumentou 46%, uma taxa de crescimento superior ao crescimento natural da população. (...) No entanto, o Porto representado na planta da cidade de 1865 não evidenciava ainda as alterações espaciais significativas que um crescimento de tal forma rápido da população deixaria antever (Figura 38).”³¹ A maioria dos emigrantes rurais chegados à cidade foi sobrelotar os bairros antigos existentes. “Alguns deles, (...), começavam a fixar-se nos bairros periféricos de Bonfim e Campanhã, na zona oriental, de que só uma pequena área era abrangida pela planta da cidade.”³²

A burguesia abandona aos poucos os bairros antigos e instala-se nas novas áreas construídas durante a primeira metade do século (Stº Ildefonso, Massarelos e Cedofeita), que constituíram as primeiras zonas de expansão do Porto como refere Manuel C. Teixeira.³³

Com as políticas expansionistas adotadas em 1851, a cidade altera-se drasticamente em 1864 (Figura 39). Entre 1864 e 1900 a cidade cresceu quase o dobro, como se pode constatar na tabela seguinte (Tabela 1).

Com a procura de habitação a baixo custo e a saturação da existente, foi necessário recorrer a novos tipos de habitação para abrigar a nova população. Como demonstra Tabela 1 as freguesias de Paranhos, Bonfim e Campanhã duplicaram o número de habitantes e nos bairros outrora ocupados pela burguesia (Cedofeita, Massarelos e Sto. Ildefonso), nasceram bairros para a classe média pelo que: “Nestas freguesias, dois processos decorriam em simultâneo: à medida que se iam construindo novas zonas residenciais para as classes médias, os bairros mais antigos iam sendo progressivamente abandonados pela burguesia que inicialmente os habitava e ocupados por grupos sociais mais pobres.”³⁴

Segundo Manuel Teixeira, esta classe média construiu nas traseiras áreas habitacionais para a classe trabalhadora, que apesar de ter contribuído para a baixa do estatuto social destas zonas, criou uma forma de habitar, que se difundiu um pouco por toda a cidade. “As ilhas³⁵ foram o tipo de alojamento operário construído nestas antigas áreas residenciais da classe média. As ilhas construídas nestas áreas urbanas envelhecidas tornaram-se os protótipos formais da maior parte das ilhas construídas subsequentemente.”³⁶

³¹ Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 19

³² Teixeira, M. C.; Op. Cit.; p. 19

³³ Idem; p. 20

³⁴ Ibidem; p. 21

³⁵ As ilhas são filas de casas geralmente de um só piso, construídas nos quintais das habitações burguesas para albergarem a população operária.

³⁶ Ibidem; p. 21

	1864	1878	1890	1900
Total	86.761	105.838	138.860	167.955
1º Bairro	44.240	56.296	76.390	90.937
Bonfim	10.320	15.048	22.633	26.448
Campanhã	4.286	6.278	9.908	12.707
Paranhos	3.286	5.186	9.805	13.876
Stº Ildefonso	14.307	16.196	19.997	22.565
Sé	12.041	13.596	14.047	15.341
2º Bairro	42.521	49.542	62.470	77.018
Cedofeita	11.828	16.093	22.668	26.337
Foz do Douro	2.904	3.662	5.081	5.672
Lordelo do Ouro	2.950	3.633	5.389	6.742
Massarelos	4.369	5.136	7.173	7.627
Miragaia	5.059	5.743	6.445	6.707
S. Nicolau	6.708	6.367	5.689	5.641
Vitória	8.703	8.908	10.025	8.919
Aldoar	-	-	-	1.052
Nevogilde	-	-	-	1.210
Ramalde	-	-	-	7.111

Tabela 1 Instituto Nacional de Estatística, A Cidade do Porto: Súmula Estatística (1864-1968) (Lisboa, 1971), pp.5,8,12,18³⁷

Todos estes desenvolvimentos, quer habitacionais quer industriais, e ainda a construção de pontes sobre o rio Douro, contribuíram para a alteração na estrutura urbana do Porto.

Bonfim e Campanhã acentuaram ainda mais o seu carácter industrial com o término da linha ferroviária proveniente de Lisboa.³⁸

A ponte ferroviária D. Maria construída em 1877 ligou o Porto ao sul do país e ajudou nas trocas comerciais. A ponte D. Luís datada de 1886 alterou a organização espacial e os fluxos de pessoas da cidade.³⁹ Ao contrário de todas as outras pontes, a ponte D. Luís unia as zonas altas do Porto e Gaia.

A cidade era nesta altura um aglomerado de casas degradadas na área dentro das muralhas, então já destruídas. Na zona exterior, as ruas construídas pelos Almadás, albergavam as casas burguesas.

A Praça Nova, outrora Campo das Hortas, ganha importância pois passa a ser o centro da cidade, onde se concentram serviços e comércio de grande importância.

³⁰ Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica.p. 24

³⁸ Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica.p. 89

³⁹ Teixeira, M. C.; Op. Cit.; p. 1140

A burguesia procura nesta segunda metade do século XIX novas zonas de habitação, longe dos focos de ilhas construídos. Pode observar-se uma divisão de zonas na cidade conforme nos descreve Manuel Teixeira: “Na orla oriental do Porto ficava a área de Bonfim e Campanhã, a zona industrial mais importante da cidade. (...), e numerosas ilhas foram sendo construídas nestas duas freguesias. (...) grande número de oficinas na zona ocidental da cidade, em Massarelos e no limite da freguesia da Cedofeita, o que originou um correspondente aumento no número de ilhas. Mais para ocidente, na zona de transição entre a cidade e o campo, existia uma zona privilegiada de quintas, onde os ricos comerciantes do Porto, quer nacionais quer britânicos viviam, (...).”⁴⁰

Existiam assim nos finais do século XIX diversos tipos de habitação com características diferentes, em função da população que albergavam, da localização ou dos processos urbanos e sociais ocorridos.

Nos bairros contemporâneos como a Boavista ou Santa Catarina nasceram habitações para a classe média, fundamentalmente comerciantes e industriais.

Situado na zona da Foz, no Bairro Inglês ou Ocidental⁴¹ encontrava-se a colónia inglesa que se dedicava à comercialização do Vinho do Porto.

Na zona da Sé e da Ribeira era possível encontrar em estado de degradação constante, as antigas habitações burguesas da época medieval, que foram divididas e alugadas às novas gentes que constantemente se deslocavam para a cidade em busca de trabalho. Segundo nos descreve A. Garrett “ As casas são alugadas aos andares e aos quartos, e nelas vive uma população proletária da mais variada espécie.”⁴² Estas, só vieram a sofrer alterações recentemente a cargo do CRUARB, como se explicará mais adiante.

Os operários que se encontravam na cidade sem família permaneciam geralmente em casernas operárias onde ficavam durante a semana, para no fim-de-semana se deslocarem para os arredores onde habitavam as famílias.

Como já descrito anteriormente existia também nas periferias recentemente aglomeradas à zona administrativa do Porto, habitações rurais pertencentes à burguesia em promoção. Através de quintas ou aglomerados rurais que se agrupavam em torno de capelas, deram origem a várias zonas que perduraram até aos dias de hoje: Quintas de Bonjóia e Freixo entre outras. Originaram-se ainda núcleos como os de Aldoar, Francos Nevogilde ou Lordelo.

Por fim salienta-se as ilhas que surgiram neste século para albergar a população trabalhadora. Através das operações de loteamento como se explicará adiante e influenciadas por estas, as ilhas surgiram como um tipo específico de alojamento operário.

⁴⁰ Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. pp. 23-24

⁴¹ Matos, F. L. (1994). Os bairros sociais no espaço urbano do Porto:1901-1956. *Análise Social*, XXIX. p.681

⁴² Garret, A. (1913-1914). *Tuberculose e habitação no Porto*. *Anais Científicos da Faculdade de Medicina do Porto*, I, pp. 231-232. apud Matos, F. L. (1994). Os bairros sociais no espaço urbano do Porto:1901-1956. *Análise Social*, XXIX. p.678

4. As ilhas do Porto

4.1. Morfologia das ilhas

Para Paulo C. Seixas “As ilhas são por definição uma unidade urbanística de construção espontânea, não se identificando com nenhum tipo anterior de construção urbana ou rural.”⁴³ São na sua forma mais simples constituídas por uma fileira de casas de apenas um piso, construídas nos quintais das habitações burguesas.

As filas de casas dispostas lado a lado podem chegar aos 100m tendo acesso por um corredor ao longo de todo o comprimento. Este corredor era geralmente de 1,5 a 2 metros, podendo em alguns casos não ultrapassar o metro.

As ilhas dispunham de compartimentos sanitários no fundo do lote comum a todos os habitantes. Este tipo de ilha era construído no terreno de um lote apenas, existindo outras configurações que ocupavam dois lotes ou mais (Figura 13).

As construções de ilhas em dois lotes eram feitas de duas formas, sendo que em ambas, as habitações continham apenas uma fachada.

Na forma mais simples, as casas encostavam às paredes laterais que delimitavam o lote ou às costas de outra fiada de casas pertencentes a um lote adjacente e com o corredor no meio que poderia chegar aos quatro metros de largura.

A opção de construção passava por encostar as traseiras das duas filas de casas e os corredores de acesso situavam-se nas extremidades como se pode verificar na terceira planta da imagem.

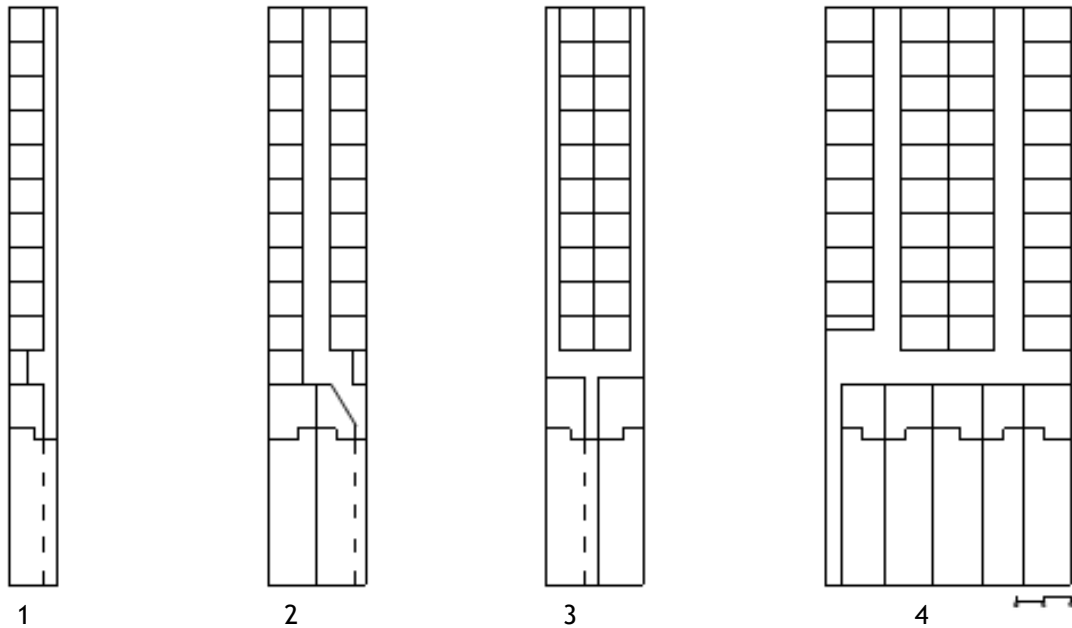
Este tipo de habitação tornava-se de tal forma eficiente economicamente que foi adotado mesmo em locais onde não existia restrição espacial. A construção de casas em filas permitia um aproveitamento intensivo do solo, controlo e redução dos custos.⁴⁴

Pode verificar-se em vários núcleos de maior dimensão a adoção formal igual à de ilhas menores, como é o caso da ilha da Bela Vista⁴⁵.

⁴³ Matos, F., & Rodrigues, R. (Janeiro de 2009). As ilhas do Porto: Lugares de resistência. *Observatorium: Revista Eletrónica de Geografia*, 1, pp. 33-57 obtido em 3 Julho de 2015 em <http://www.observatorium.ig.ufu.br/pdfs/1edicao/AsIlhasdoPortoLugaresdeResistencia.pdf>

⁴⁴ Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.169

⁴⁵ Confrontar com a figura 28 da página 61



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

Figura 13 Principais tipos de ilhas⁴⁶

Existiram alguns casos em que as ilhas não tinham qualquer edifício como barreira entre elas e a rua e estas eram contíguas à via pública, como é exemplificado na Figura 14.

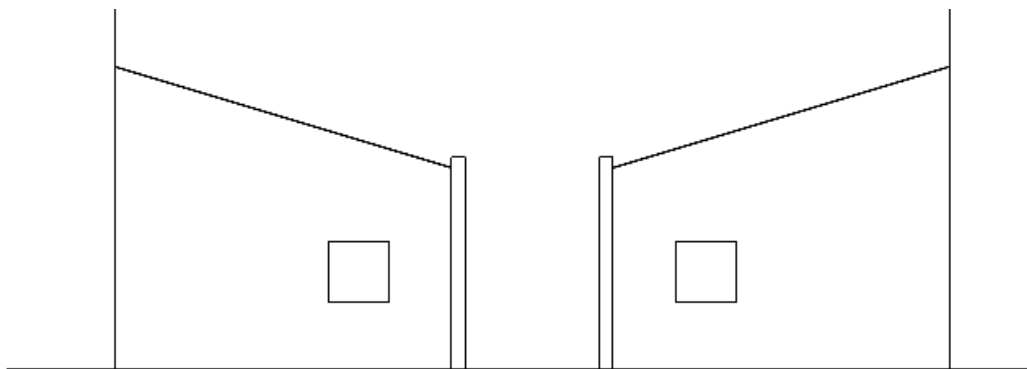


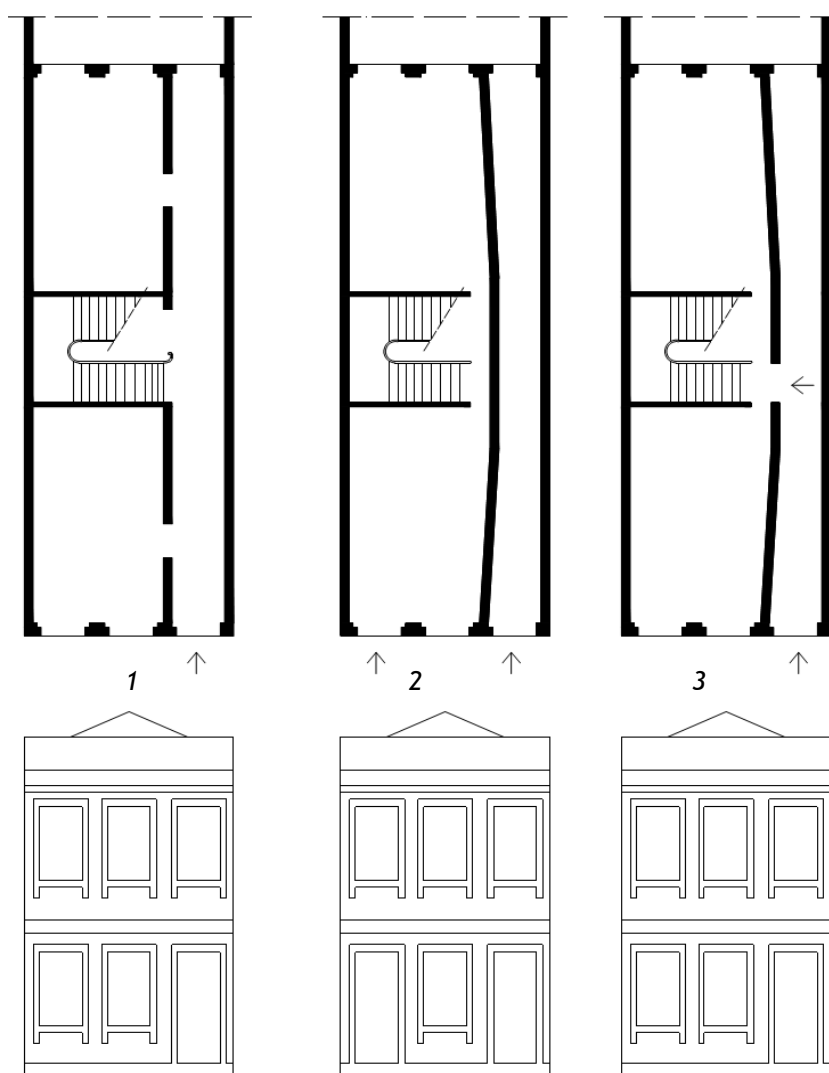
Figura 14 Relação da ilha com a rua (ligação direta com a via pública)⁴⁷

As ilhas eram construídas nas traseiras das casas burguesas como já foi descrito anteriormente, tendo acesso por um corredor ou túnel da casa construída a face da rua. A maioria das casas burguesas tinha organização espacial igual como nos descreve Manuel Teixeira

⁴⁶ Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.184

⁴⁷ Desenho esquemático da autora

“ (...): no rés-do-chão, a porta da frente abria para um corredor lateral que dava acesso às divisões situadas neste piso e conduzia à parte de trás da casa e ao quintal. A escada para os andares superiores estava situada a meio da casa, partindo do corredor, e era iluminada por um lanternim.”⁴⁸ O corredor que passava a servir de acesso à ilha poderia ser isolado da casa abrindo uma nova porta à face da rua para entrar nela, ou continuar como acesso a ambos os espaços. Esta solução era adotada nos casos em que as ilhas eram construídas posteriormente, sendo que nos casos em que eram construídas em simultâneo, já era previsto no projeto duas portas de acesso (Figura 15).



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

Figura 15 Adaptação da planta e do alçado à face da rua para a construção de ilhas nas traseiras⁴⁹

⁴⁸ Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.170

⁴⁹ Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.185

4.2. Construção das ilhas

A procura de habitação por parte da população que trabalhava na indústria era bastante característica, segundo Manuel Teixeira “ os baixos salários que auferiam apenas lhes permitiam o acesso às formas de habitação mais baratas que encontravam disponíveis.”⁵⁰

Este mesmo autor aponta várias razões para as classes com maiores meios não investirem neste negócio da habitação precária, pois para além de ter baixa reputação o rendimento retirado deste investimento era reduzido. Estas mesmas pessoas com grandes capitais promoveram habitações com áreas maiores e melhor qualidade, mas como já referido anteriormente, os baixos recursos de quem procurava não permitiam o acesso a estas casas, e este negócio não vingou como foi o caso do Bairro do Herculano ou do Vilar.⁵¹

	Aumento do nº total de fogos (censos da população)	Fogos novos construídos com licenças camarárias* (estatísticas municipais)	Fogos construídos nas ilhas
1864-1878	3500	1600	1900
1878-1890	7900	2800	5100
1890-1900	4700	1600	3100
Total	16100	6000	10100

*Não foram consideradas a ampliação e a reconstrução de habitações existentes. Os números resultantes representam cerca de 60% do número total de construções submetidas a aprovação camarária.

Tabela 2 Habitações licenciadas e casas em ilhas construídas no Porto entre 1864 e 1900⁵²

No caso do Bairro do Herculano os promotores Maria Augusta Pinto Basto Martins e Manuel Lopes Martins, tentaram criar condições admissíveis para os trabalhadores, dispondo de lavadouros, mercearia, capela e um pequeno jardim, com casas de áreas superiores ao modelo de ilha convencional e muitas delas com dois andares. Para financiar a obra contraíram em 1880 e 1886 três empréstimos à Companhia Geral do Crédito Popular Português, sendo que as amortizações e juros a pagar ao banco perfaziam um total de 5507\$000 réis e as rendas obtidas 2779\$000, o que levou à hipoteca e conseqüente venda em leilão das propriedades.⁵³ Outro dos fatores apontados para a falta de sucesso dos investidores abastados era o facto de estes estarem longe de perceber as realidades vividas pela classe trabalhadora durante o processo de Industrialização. Para além da falta de conhecimento em relação ao tipo de habitação

⁵⁰ Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 85

⁵¹ Teixeira, M. C.; Op. Cit.; pp. 86 e 151

⁵² Adaptado pela Autora de Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.163 (Dados obtidos a partir de: *Recenseamento da população de 1864, 1878, 1890, 1900; Relatórios da Comissão Executiva da Câmara Municipal do Porto de 1887 a 1895; Anuário Estatístico dos anos de 1889-1890; Anuário Estatístico do ano de 1891; Estatística Relativa aos anos de 1892 a 1901.*)

⁵³ Teixeira, M. C.; Op. Cit.; p. 152

procurado, tratando a habitação operária como todos os outros tipos de habitação, não entenderam a lógica do seu desenvolvimento.

Os pequenos comerciantes, sensíveis as necessidades pessoais e económicas dos trabalhadores e com recursos monetários limitados foram os impulsionadores da habitação operária, condicionando a sua forma. Com o pouco capital disponível para investir, as casas eram pequenas e de baixa qualidade. A construção deste tipo de habitação deu-se de forma gradual no interior dos quarteirões da antiga habitação burguesa, a que se deu o nome de ilhas; estas localizavam-se perto dos focos industriais.

Como defende Manuel Teixeira, as ilhas são uma consequência da industrialização da cidade, embora existam outras leituras deste mesmo processo. Gaspar M. Pereira não concordando com a visão da maioria dos autores afirma que estas são anteriores ao decurso da industrialização, sendo que “o recenseamento das casas da cidade, realizado em 1832, na altura do Cerco do Porto, revela-nos a existência de cerca de 200 «ilhas de pobreza», apenas na zona cercada, que teria uns 50 mil habitantes.”⁵⁴ Os focos das ilhas nessa altura são os mesmos que se verificaram na segunda metade do século como por exemplo a zona de S. Vítor, Campanhã ou a Boavista como se pode verificar em mapa anexo da página 81 (Figura 40).

Um dado adquirido em ambas as visões apresentadas foi o facto de a segunda metade do século ter sido uma altura de grande expansão das ilhas, sendo que de meados da década de 1880 até 1900 as ilhas duplicaram de 530 para mais de 1000.⁵⁵

4.3. A procura da habitação operária

4.3.1 Fatores económicos e estruturais

A indústria marca decisivamente o Porto do século XIX, influenciando a economia e a organização espacial e social. Ao longo do século houve três fases de desenvolvimento industrial.⁵⁶

Portugal assinou em 1810 um tratado com Inglaterra que consistiu em Portugal abrir os portos brasileiros ao mercado internacional.⁵⁷ Com este acordo o comércio português foi afetado e conseqüentemente o desenvolvimento industrial, tendo-se dado em 1820 a Revolução da burguesia que lutava contra o estado em que se encontrava a situação industrial e agrícola

⁵⁴ Pereira, G. M. (2011). *Família, Espaço e Património - As ilhas no percurso das famílias trabalhadoras do Porto em finais do século XIX*. Porto: CITCEM: Centro de Investigação Transdisciplinar "Cultura, Espaço e Memória". p. 479

⁵⁵ Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 86

⁵⁶ Pereira, G. M.; Op. Cit.; p. 479

⁵⁷ Teixeira, M. C.; Op. Cit.; p. p. 87

⁵⁷ Idem; p. 87

no país. Foi na cidade do Porto, principal interessada no sucesso do comércio internacional que deflagrou a Revolução, pelas mãos da nova burguesia.

Após as Invasões Francesas a cidade retomou lentamente a atividade entre 1812 e 1826 ultrapassando os entraves britânicos ao desenvolvimento de Portugal. Neste período nasceram novas fábricas e reequiparam-se as antigas. O Porto afirmou-se como um importante centro industrial como se pode comprovar na tabela seguinte até 1830, ano em que Lisboa ultrapassou a cidade.⁵⁸

	Porto	Portugal
1814	45 Fábricas: 15 Curtumes 12 Manufaturas de tecidos de algodão 7 Manufaturas de tecidos de seda 3 Chapéus 2 Lanifícios 2 Estamparias 2 Louça 2 Arame	511 Fábricas

Tabela 3 Fábricas existentes no Porto e Portugal em 1814 (Inquérito realizado pela Real Junta de Comércio)⁵⁹

O segundo período industrial compreende-se entre 1835 e 1850 com a introdução da máquina a vapor em algumas indústrias que queriam ultrapassar o carácter artesanal que a maioria ainda tinha. Dá-se nesta altura uma segunda Revolução em 1836, por intermédio dos agentes industriais (industriais, artífices e operários) para melhoria das condições vividas neste sector.⁶⁰

Foram criadas condições para o aumento da produção nacional, como a construção de caminhos viários e ferroviários, criando assim condições para o crescimento industrial a partir de 1880. Tal só foi possível através da Regeneração⁶¹ que criou inicialmente a linha de Lisboa ao Carregado em 1856 e que se estendeu até Vila Nova de Gaia em 1864.⁶²

A terceira e última fase de desenvolvimento industrial do século XIX deu-se a partir de 1880 culminando no século XX. Foram tempos de pressões e mudanças, sendo que com o ultimato de 1890 em que o governo britânico apertou Portugal para que retirasse as tropas da

⁵⁸ Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 87

⁵⁹ Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 87

⁶⁰ Teixeira, M. C.; Op. Cit.; p. 88

⁶¹ Regeneração foi uma política adotada por Fontes Pereira de Melo que impulsionou as vias de comunicação e meios de transporte. Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 89

⁶² Teixeira, M. C.; Op. Cit.; p. 89

zona compreendida entre Angola e Moçambique chamada Chire (Mapa Cor de Rosa) e ao qual este cedeu nascendo o Tratado de 20 de Agosto de 1890.⁶³ Internamente a cedência por parte do país foi levada como derrota, o que provocou uma revolta republicana no ano seguinte e levou à implantação da República em 1910.

Foi também de crescimento esta última fase e o Porto teve um importante crescimento industrial, aumentado a população operária de 34% para 42% da população total entre 1881 e 1890.⁶⁴ O período entre a Regeneração e esta última etapa de industrialização corresponde ao maior crescimento populacional e conseqüentemente maior procura habitacional de baixo custo.

4.3.2. Fatores sociais

Com o processo de expropriação de terras rurais e urbanas após a guerra civil de 1832-34 que opôs Absolutistas e Liberais, estas que outrora pertenciam à nobreza absolutista derrotada e ordens religiosas passaram para o domínio da burguesia. Os novos donos das terras pouco estavam preocupados com a agricultura, estando mais interessados em receber rendas, pelo que os terrenos eram arrendados por curtos períodos de tempo por valores enormes.

O ministro da Finanças e da Justiça Mouzinho da Silveira levou a cabo várias reformas por forma a reestruturar a economia portuguesa depois da Independência do Brasil em 1822. Aboliu os morgadios por forma a criar um liberalismo económico produtivo. Contrariamente ao que se passou um pouco por toda a Europa, em que nasceu uma nova burguesia através de medidas iguais às adotadas em Portugal, por cá a burguesia absorveu da aristocracia os interesses económicos e privilégios enquanto os segundos passaram a desempenhar o papel comercial e industrial outrora pertencente à classe média.⁶⁵

Com a atividade comercial de um lado e a indústria que tornou o Porto o núcleo industrial dos primeiros 25 anos do século XIX do outro, gerou-se uma discórdia em torno dos benefícios de cada sector, sendo que a indústria era apoiada pelo Partido Democrático⁶⁶ e as classes comerciais pelo Partido Cartista.⁶⁷ Desta disputa de valores saiu vitorioso o Partido Democrático o qual publicou em 1837 uma pauta aduaneira para proteção da indústria nacional, aumentando os direitos alfandegários das importações. Estas medidas fizeram com que o sector industrial crescesse de forma mais acelerada do que tinha acontecido até então, mas mesmo

⁶³ Teixeira, N. S. (1987). Política externa e Política interna no Portugal de 1890: o Ultimatum Inglês. *Análise Social*, XXIII, pp. 687-719. p.696

⁶⁴ Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 92

⁶⁵ Teixeira, M. C.; Op. Cit.; p. 97

⁶⁶ Foi um partido político português do tempo da I República, através da secessão dos Evolucionistas e dos Unionistas do Partido Republicano Português, em Fevereiro de 1912. Era um partido de esquerda vocacionado para o poder.

⁶⁷ Nome dado à tendência mais conservadora do liberalismo surgido após a revolução de 1820, centrada em torno da Carta Constitucional de 1826, outorgada por D. Pedro IV.

assim revelaram - se ineficazes para a consolidação da industrialização. No caso do Porto entre 1830 e 1845 o número de fábricas aumentou 1% por ano.⁶⁸

Com a falta de sucesso das políticas adotadas, dá-se em 1842 um golpe de estado encabeçado por Silva Cabral e que acabou com o domínio do Setembrismo.⁶⁹

O Governo da Regeneração e de Fontes Pereira de Melo em funções a partir de 1851 e até ao final 1880 assistiu-se a uma convivência pacífica entre os dois sectores económicos passando a ser tratados de forma complementar.

No século XIX segundo a pirâmide social, o industrial e o manufator encontravam-se na base sendo seguidos por comerciantes, proprietários e capitalistas no topo, em que a promoção de estatuto para além da subida entre os vários patamares de atividade poder-se-ia fazer pela aquisição de propriedades. Pode facilmente verificar-se que o desenvolvimento das ilhas está ligado também a esta prática de ascensão pública.

4.3.3. Fatores espaciais

As ilhas são resultado direto da evolução espacial do Porto na sua configuração e localização, estando profundamente ligadas ao período compreendido entre o século XVIII e XIX.

A estrutura viária, o loteamento urbano e o tipo de habitação existente até então marcaram fortemente as ações operárias. Citando Aldo Rossi:

“A forma dos lotes de uma cidade, a sua formação, a sua evolução, representa a longa história da propriedade urbana e a história das classes profundamente ligadas à cidade; foi dito, muito lucidamente por Tricart, que a análise do conflito no desenho dos lotes confirma a existência da luta de classes.”⁷⁰

Como se pode verificar na Figura 16 foi feito um parcelamento dos lotes com 5,5 metros de largura e em alguns casos 6 podendo chegar aos 100 metros de comprimento na maioria dos novos terrenos do século XIX, muitas vezes derivados de expropriações ou falta de loteamento anterior.⁷¹ Estas medidas foram também adotadas pelo facto de corresponderem à dimensão máxima de uma viga de madeira apoiada em paredes-mestras de cada lado do lote.

⁶⁸ CASTRO, A., (1971) *A Revolução Industrial em Portugal no Século XIX*. Lisboa apud Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 99

⁶⁹ Setembrismo eram os apoiantes da Revolução de Setembro de 1836. Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 98

⁷⁰ Rossi, A. (2009). *A Arquitetura da Cidade*. Edições Cosmos. p. 63

⁷¹ Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.107

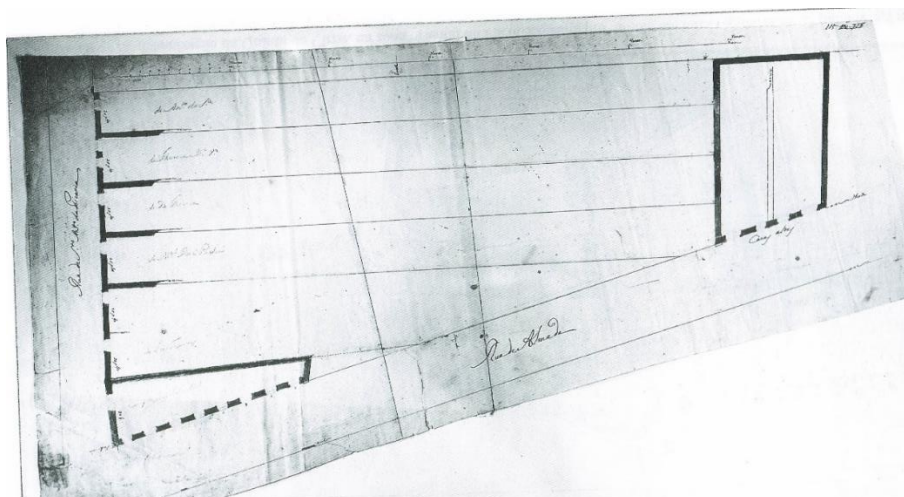


Figura 16 Parcelamento regular na Rua do Almada e na Rua Nova da Picaria⁷²

O arranjo da fachada de forma homogênea escondia na verdade as diferenças do interior dos lotes, neles era construído segundo as necessidades dos proprietários. A rua, segundo Manuel Teixeira tinha um papel determinante na arquitetura da cidade do século XVIII, fazia parte de um todo onde o individual estava sujeito a uma ordem comum. Com a chegada do século XIX esta ideia de unidade perdeu-se, cada lote era trabalhado individualmente contribuindo para uma desigualdade constante entre cada parcela, ou em alguns casos repetição exaustiva de modelos.⁷³ Esta mudança refletiu o que a nível económico e imobiliário se passava, os agentes envolvidos no desenvolvimento urbanístico tinha agora maior liberdade de ação. O lote era intervencionado livre e individualmente, respondendo às necessidades imediatas do mercado.

4.4. A oferta da habitação operária

Para além das classes já referidas previamente, importantes para o crescimento urbano da cidade, também as instituições contribuíram para esse mesmo processo, sendo elas a Câmara Municipal, a Igreja e ordens religiosas. Todos estes intervenientes foram promotores, proprietários de solo e posteriormente de habitações, e sobretudo construtores.

Era fundamental respeitar certas condições para que as ilhas fossem rentáveis; os custos de construção, a proveniência do capital, as dimensões quer da ilha quer das casas em si e as rendas deveriam ser pensados tendo em vista o público-alvo, correndo o risco de se tornarem um fracasso.

As ilhas foram então a resposta adequada às necessidades das classes laboriosas, numa sociedade onde aos mais abastados faltava iniciativa empresarial e às classes médias baixas

⁷² Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.127

⁷³ Teixeira, M. C.; Op. Cit.; p.109

empreendedoras capital suficiente para construir habitação com condições mínimas de habitabilidade.

O problema da habitação de baixa qualidade foi sendo resolvido através das ilhas como poderia ter sido resolvido através de qualquer outro tipo de habitação, desde que esta fosse barata.

Nos grupos promotores incluíam-se desde alfaiates a carpinteiros, que tinham nas ilhas um rendimento extra. Com o baixo investimento inicial, as ilhas geravam lucro num curto espaço de tempo, segundo Manuel Teixeira era um negócio rentável apesar dos baixos valores, “(...) em certos casos, as rendas anuais representavam até 25% do valor declarado na matriz predial da ilha, ou seja, o capital investido na sua construção era completamente amortizado em quatro anos.”⁷⁴, sendo que não maioria dos casos a renda era 10% o valor da ilha, levando até 10 anos para pagar o investimento.

Torna-se relevante para a compreensão do processo de crescimento da cidade em geral e das ilhas mais especificamente, perceber a estrutura de propriedade oitocentista. A aristocracia e o poder camarário detinham uma pequena percentagem do solo sendo a igreja proprietária da maioria dos terrenos. Os mesmos terrenos, que tal como no período pós Guerra Civil (1832-34) foram expropriados e vendidos à burguesia mercantil, que era então a classe com maior poder económico e rapidamente se tornou no grupo com maior poder na propriedade fundiária, influenciando a expansão urbana durante todo o século XIX, em função dos seus próprios interesses.

Mesmo não sendo proprietários na totalidade em alguns terrenos, a força desta classe sobrepunha-se, fazendo uso do domínio de utilidade que possuíam. Parcelavam os terrenos, como referido anteriormente, e emprazavam ou subemprazavam⁷⁵ os lotes para construção de habitações burguesas. O aluguer durava em média cerca de 60 anos⁷⁶, findo o qual era alvo de inspeção por parte do senhorio para avaliação e determinação do valor da renda da renovação do contrato.

Existia no Porto uma cadeia de relações hierárquicas de propriedade dos solos como se comprova no organograma (Tabela 4). Quanto maior o capital mais acima se encontravam na hierarquia e menos ligação tinham à propriedade e divulgação das ilhas, ou seja, as pessoas que diretamente estavam ligadas à construção tinha baixos recursos e eram na sua maioria pertencentes à classe média (pequenos industriais e comerciantes e artificies), que alugavam os lotes para construção da própria casa, construindo nas traseiras habitações operárias.

⁷⁴ Adaptado pela Autora de Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica.p. 150

⁷⁵ Ceder por enfiteuse, é o contrato pelo qual um proprietário de um prédio transfere para outrem o domínio útil desse prédio pelo pagamento de uma renda anual ou foro.

Emprazar in Dicionário da Língua Portuguesa com Acordo Ortográfico [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2015. (2015-07-02) <http://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/emprazar>

⁷⁶ C Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.145

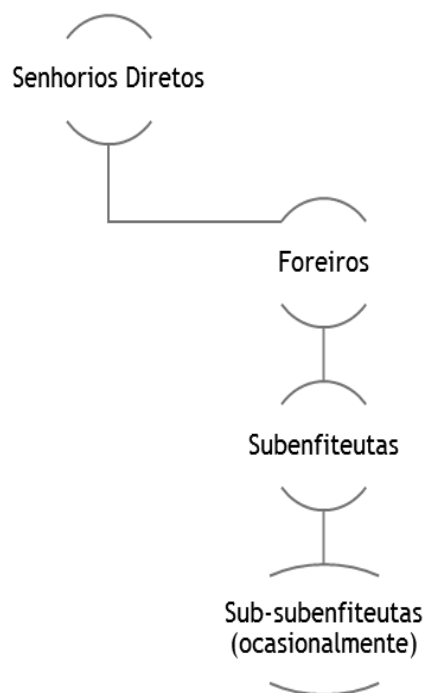


Tabela 4 Cadeia Hierárquica da Posse de Terras no Porto⁷⁷

Com a Reforma do Código Civil em 1867, a duração dos contratos de emprazamento alterou-se passando a ser vitalícia. Os senhorios diretos que controlavam as propriedades e o que nelas era construído, através de vistorias, perderam o domínio sobre as mesmas. Os lotes passavam entre gerações das famílias dos foreiros e as condições contratuais deixaram de poder ser alteradas, como por exemplo a renda.⁷⁸

As ilhas proliferaram pela cidade segundo o promotor, na maioria dos casos, em zonas urbanas consolidadas construídas na primeira metade do século XIX, que com o passar do tempo entraram em decadência, ou seja, nascem pela transformação da habitação burguesa em edifícios de menor qualidade, deixando de ser procurados por esta classe.

A segunda opção eram as áreas que na segunda metade ainda não se encontravam edificadas, por estas não se adequarem aos parâmetros para construção burguesa, baseando-se estes na localização periférica que tinham ou existência de indústria nas imediações, adquirindo estas uma imagem operária.⁷⁹

A especulação imobiliária e a oferta tomaram um papel importante no desenvolvimento das ilhas, sendo os promotores uma peça chave; as decisões que estes tomaram influenciaram o valor dos lotes ao longo do tempo, o que contribuiu para que algumas terras desvalorizassem e se reunissem as condições necessárias à construção das ilhas.

⁷⁷ Adaptado pela Autora de Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 146

⁷⁸ Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.156

⁷⁹ Teixeira, M. C.; Op. Cit.; p.160

5. Os planos e intervenções

“O Porto é cada vez mais insalubre, não tem nem água, nem esgotos os dois elementos indispensáveis à limpeza (...) O hospital é um antro infecto. (...) As classes pobres vegetam, enfiados nos alvéolos húmidos e tenebrosos, sem ar e sem luz, abandonadas à vergonhosa especulação que as explora, sordidamente, através da miserável edificação das ilhas; há um longo tecido de misérias, de vergonhas, de males e incúrias a enumerar. É necessário um protesto enérgico contra tanta negligência, contra tanta inépcia, contra tanta loucura criminosa.”⁸⁰

Assim nos é descrito as condições do Porto do século XIX por Ricardo Jorge, os riscos de epidemias ou incêndios eram elevados pelo que foram sendo tomadas algumas medidas de melhoramentos quer de iniciativa pública quer privada.

Um pouco por toda a Europa, à semelhança da disseminação das habitações operárias, também as medidas de melhoramento foram acontecendo em diversas alturas nas várias civilizações industriais. Em Inglaterra ocorreram as primeiras tentativas por volta de 1836 através da legislação das construções, conferindo a estas condições de higiene, enquanto na França pelas mãos de Haussman estes impulsos apenas se deram entre 1853 e 1869⁸¹.

No caso português uma das primeiras leis que visava resolver o problema da habitação, data de 1864 e consistia na limitação da altura dos prédios e tinha em consideração a necessidade de fiscalização sanitária. Esta foi uma das primeiras medidas pois em Portugal em relação ao problema da habitação e da falta de condições desta, deu-se importância às ruas como ponto de partida para o controlo dos problemas sanitários. A administração pública ficou encarregue de fiscalizar.

A 1ª Comissão Central de Imprensa faz pressão em Julho de 1885 através da opinião pública. Composta por jornalistas e médicos, mostram o que realmente se passava nas ilhas, factos até então pouco conhecidos.

Como já referido anteriormente, a Junta de Obras Públicas criada em 1767, só implementou em 1869 o código que regulamentava as fachadas no seu conjunto (Figura 17).

⁸⁰ Jorge, R. (1885). *Hygiene Social Aplicada á Nação Portuguesa*. Livraria Civilização, Porto. apud Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em "Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos", Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Lisboa. p.43

⁸¹ Matos, F. L. (1994). Os bairros sociais no espaço urbano do Porto:1901-1956. *Análise Social*, XXIX. p.681

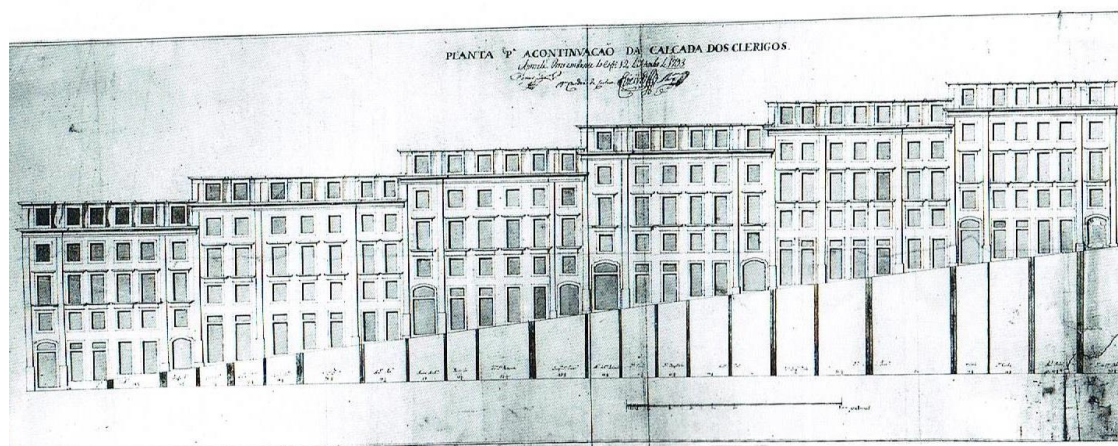


Figura 17 Alçado de Conjunto para a Calçada dos Clérigos, 1793⁸²

A partir da década de 1880, a Câmara Municipal do Porto demonstrou interesse sobre a problemática das ilhas, contruindo o sistema de águas domiciliárias e decretando o seu uso obrigatório a partir de 1886. Por imposição deste mesmo organismo passam a ser obrigatórias as fossas sépticas, e a sua execução dá-se em 1891.⁸³

Mesmo com a preocupação camarária, as medidas adotadas não foram eficazes para resolver o problema, pois não existia recetividade por parte dos construtores privados. São construídos alguns bairros fabris no fim do século XIX e princípio do seguinte, mas que revelam ações pontuais no panorama geral. Destaca-se o projeto levado a cabo pelo jornal *Comércio do Porto* que promoveu a construção de três bairros operários: Monte do Pedral na Rua de Serpa Pinto, Lordelo e Bonfim. Como se pode verificar a Figura 18, entre 1901 e 1956 foram construídos cerca de 20 bairros operários, que apesar de do seu objetivo inicial de alojar famílias trabalhadoras, tal não se verificou. Segundo se pode ler no Boletim do Trabalho Industrial nº 49 que data 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 edificações apenas são alugadas a empregados, públicos ou particulares, manipuladores de tabaco, e indivíduos de qualquer classe bem remunerados."⁸⁴

⁸² Gabinete de História da Cidade, *Livros de Plantas Antigas*, Livro nº1 Planta nº164-165 in Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 125

⁸³ Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em "Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos", Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Lisboa. p.44

⁸⁴ Gros, M. (1982) *O alojamento Social sob o Fascismo*, Porto, pp.65-66 apud Matos, F. L. (1994). Os bairros sociais no espaço urbano do Porto:1901-1956. *Análise Social*, XXIX. p.685

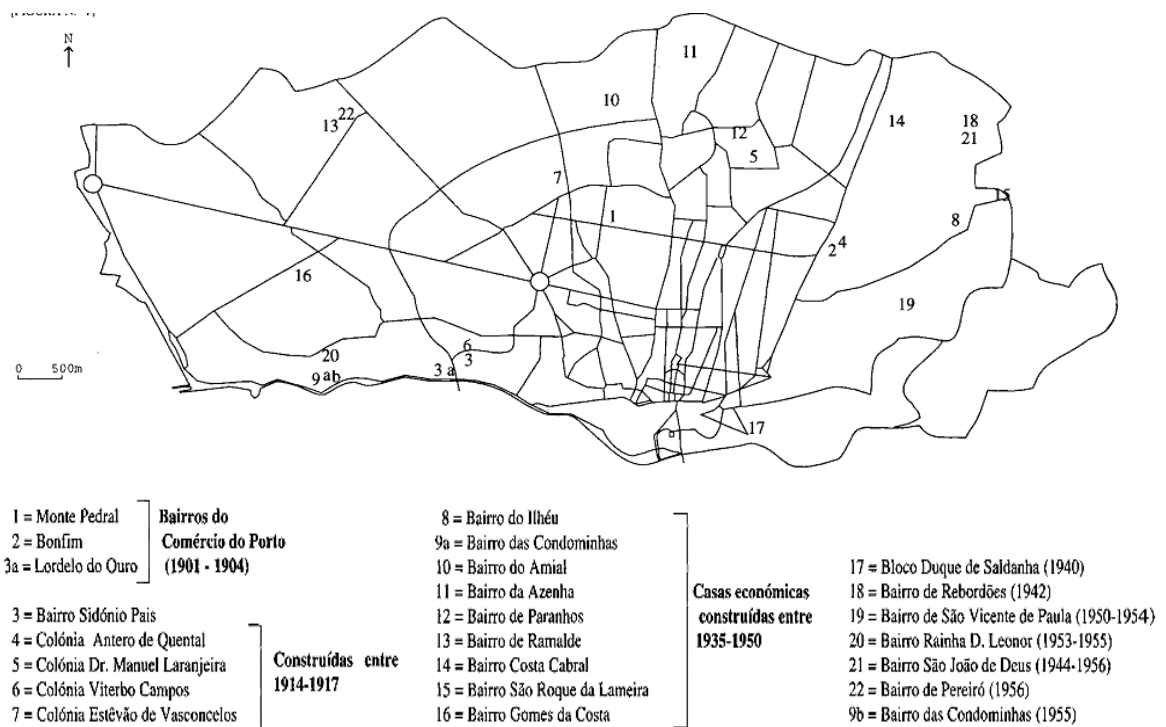


Figura 18 Localização dos bairros sociais construídos entre 1901 e 1956⁸⁵

É criado em 1901 o Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas após várias tentativas de criação de projetos de lei que foram sendo rejeitados ao longo dos anos 80 de 1800. O Regulamento estabeleceu vistorias obrigatórias e a expropriação e demolição de focos insalubres. Promulgado em 1903, inicia-se nesta altura um inquérito à salubridade das localidades do país, pelo que no ano seguinte no Porto começam os primeiros trabalhos de higienização (construção de canalização de água e esgoto), existindo em 1925 apenas 25 prédios privados com ligações sanitárias.⁸⁶

Se em 1889 a Junta de Obras Públicas tinha estabelecido que todas as construções até cinco metros da via estavam sujeitas à sua regulamentação, em 1905 com a mudança de postura por parte do município, os construtores ficaram obrigados a apresentar o projeto completo de todos os edifícios, independentemente da relação com a via.

Contrariamente ao previsto, as ilhas continuaram a proliferar, desta feita clandestinamente, os estratos sociais mais baixos da sociedade continuavam a ocupá-las e aos edifícios velhos do centro da cidade já em situação de sobrelotação. A política inflacionista veio agravar ainda mais a situação já que os salários não acompanhavam a subida dos preços das rendas, pelo que o interior dos prédios antigos era dividido sem que a Câmara tivesse interesse em fiscalizar as obras. Não eram operações rentáveis para o organismos envolvidos

⁸⁵ Matos, F. L. (1994). Os bairros sociais no espaço urbano do Porto:1901-1956. *Análise Social*, XXIX. p.684

⁸⁶ Anta, A.; Monterroso, M. (1934) *A Salubridade Habitacional no Porto (1929-1933)*, p.12 apud Matos, F. L. (1994). Os bairros sociais no espaço urbano do Porto:1901-1956. *Análise Social*, XXIX. p.682

fazer cumprir os regulamentos em vigor, pelo que apenas os alçados que interferiam diretamente com o espaço público eram alvo de obrigatoriedade de desenhos.⁸⁷

Com a peste Bubónica em 1899 a Câmara entra pela primeira vez no interior dos edifícios para controle das condições sanitárias, nomeadamente para verificar a existência de fossas.

Com a implantação do Estado Novo em 1926, o problema da habitação social volta à discussão pública. A alternativa passava pela construção de casas económicas, usadas como meio de propaganda política do regime. Conforme se pode ler no artigo 4.º do Decreto nº16 005 de 22-10-1928: “Os bairros ou grupos de casas económicas serão por via de regra constituídos por casas isoladas para uma família [...]”, ou seja, a estratégia passava pela construção de edifícios unitários para uma família, mas estes revelaram-se dispendiosos e morosos.

Entre 1935 e 1950 foram contruídos no Porto doze bairros, num total de 1662 (Tabela 5). Segundo Luís Pacheco as construções realizadas não satisfaziam as necessidades existentes visto que entre 50 e 60 a falta de habitação subiu de 450 000 para 600 000 fogos.

Bairros	Freguesia	Número de habitações
Ilhéu	Campanhã	54
Condominhas	Lordelo do Ouro	102
Amial (1ª fase)	Paranhos	304
Azenha	Paranhos	114
Paranhos	Paranhos	180
Ramalde	Ramalde	148
Costa Cabral	Campanhã	240
S. Roque da Lameira	Campanhã	334
Gomes da Costa	Lordelo do Ouro	186

Tabela 5 Bairros de casas económicas construídos no Porto⁸⁸

A partir de 1930 e até ao Plano de Melhoramentos de 1956 ocorreram algumas iniciativas para melhoramento das ilhas. Em 1929 Almeida Garrett, inspetor de saúde no Porto, levou a cabo um inquérito que seria terminado pela Delegação Geral de Saúde em 1933. Terminado por Azeredo de Antas e Manuel Monterroso o relatório evidenciava as condições em que viviam os habitantes das ilhas. Os resultados das 7768 habitações analisadas apontavam para condições degradantes: 2317 casas não recebiam sol, apenas 42 tinham esgotos e em média as retretes serviam 5,1 casas.⁸⁹

⁸⁷ Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em “Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos”, Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Lisboa. p.47

⁸⁸ Adaptado pela autora de de Gros, M. (1982) *O alojamento Social sob o Fascismo*, Porto, p.163 apud Matos, F. L. (1994). Os bairros sociais no espaço urbano do Porto:1901-1956. *Análise Social*, XXIX. p.687

⁸⁹ Matos, F. L. (1994). Os bairros sociais no espaço urbano do Porto:1901-1956. *Análise Social*, XXIX. p.690

Em 1936 o presidente da Câmara em funções, Mendes Correia, mandou realizar um novo inquérito às ilhas desta vez geral, efetuado em 1939 levou à produção de um plano com medidas práticas por forma a melhorar as condições das habitações sociais. Resultado imediato desta averiguação foi a construção do bloco habitacional Duque de Saldanha em 1940, sendo este com um total de 115 habitações, apontado por Fátima Matos como a primeira habitação social plurifamiliar da cidade. Este bloco pretendia alojar as populações provenientes das ilhas de S. Vítor. Resultado também deste estudo foram os blocos de Rebordões, S. Vicente de Paula, Rainha D. Leonor, S. João de Deus, Condominhas e Pereiró, identificados na Figura 18.

A derrota do Eixo⁹⁰ na segunda Grande Guerra fez-se sentir no regime português, enfraquecendo-o e dando origem a diversas greves operárias em luta pelo direito de eleições livres e direitos dos trabalhadores e inúmeras críticas às políticas de habitação.



Figura 19 Exemplo do estilo "Português Suave" - Casa dos Patudos - Alpiarça⁹¹

Os dois grupos de Arquitetos (Iniciativas Culturais Arte e Técnica, ICAT e ODAM, Organização dos Arquitetos Modernos)⁹² criados durante este clima de revolta uniram esforços em prol da Arquitetura Moderna e por forma a por fim ao estilo praticado pelo Estado Novo denominado de "Português Suave"⁹³ (Figura 19).

Em 1948 no 1º Congresso Nacional de Arquitetura são defendidos os princípios da Carta de Atenas e a construção em altura."

Os Modernistas recusavam os estilos históricos e a sua ornamentação, pelo que alguns defensores tinham como objetivo a criação de espaços abstratos, geométricos e mínimos.⁹⁴ Segundo Luís Paulo "As habitações do movimento moderno aproximam-se mais do tipo das casas

⁹⁰ O Eixo ou Potências do Eixo diz respeito aos países de orientação nazi-fascista como é o caso da Alemanha de Hitler, Itália de Mussolini ou o Japão.

⁹¹<http://www.cm-alpiarca.pt/areas-de-atividade/cultura/casa-dos-patudos-museu-de-alpiarca> (acedido em 20/08/2015)

⁹²<http://infohabitar.blogspot.pt/2008/10/o-problema-da-habitao-e-o-i-congresso.html> (acedido em 10/07/2015)

⁹³ Estilo arquitetónico usado entre a década de 40 e 50, tendo como mentor Raul Lino e que se caracterizava pela utilização de elementos estéticos da arquitetura portuguesa dos séculos XVII e XVIII e de vários elementos das casas tradicionais das regiões de Portugal.

⁹⁴ Apontamentos pessoais da cadeira de Teoria da Arquitetura UBI

de ilhas que as habitações isoladas da primeira fase do Estado Novo.”⁹⁵ Esta mesma teoria comprovada nas imagens seguintes originou um novo problema, as populações tinham melhores condições físicas mas continuavam a habitar em ilhas, agora em altura, pelo que os problemas sociais inerentes não desapareceram (Figura 20).

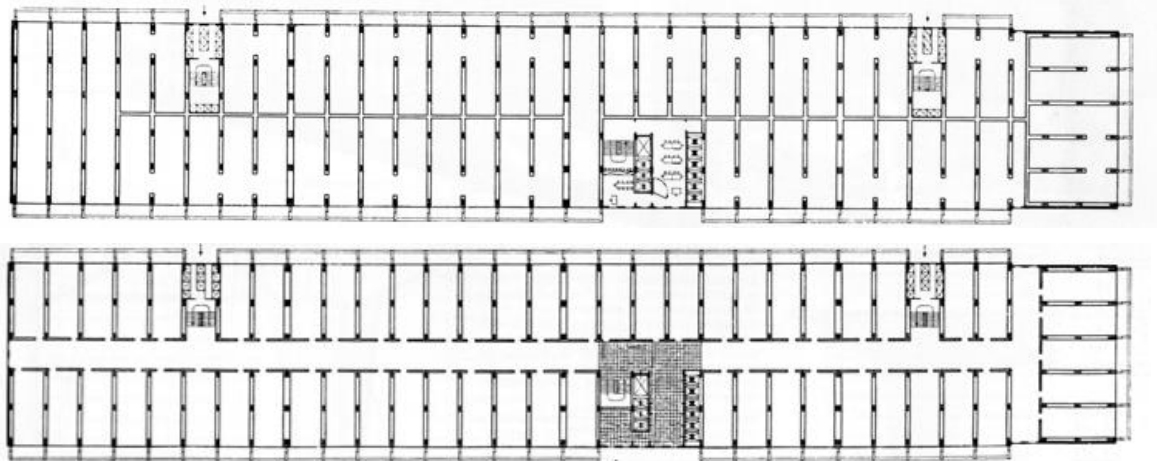


Figura 20 Plantas da Unidade de habitação de Marselha, Le Corbusier⁹⁶

Os realojados perderam os laços comunitários e estas casas continuaram a ser vistas de forma marginal pois não respondiam aos padrões de construção burguesa. Embora esta construção burguesa caminhasse para este tipo de construções, esta, nunca era realizada em bairro.

No ano de 1956 é criado o Plano de Melhoramentos que consistia na eliminação das ilhas, e construção de alojamentos dignos. Este decorre em duas fases, culminando já depois do 25 de Abril de 1974 no SAAL.

O SAAL, Serviço Ambulatório de Apoio Local, foi uma ideia do Secretário de Estado da habitação de então, o Arq.º Nuno Portas e consistiu num grupo de especialistas que através das câmaras apoiava as populações com piores condições habitacionais, dotando estes bairros de arruamentos, saneamento, abastecimento de água e eletricidade. Permitia ainda o acesso a crédito, materiais de construção, soluções projetuais e apoio técnico. Foram desenvolvidos em todo o território nacional cerca de 16 000 fogos, 3000 dos quais na cidade do Porto.

⁹⁵ Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em "Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos", Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Lisboa. p.54

⁹⁶<https://www.studyblue.com/notes/n/arch-311-presentation-13-le-corbusier--paul-rudolph/deck/5999847> (acedido em 11/07/2015)

Localização	Nº de fogos
Antas	82
Bouça	257
Chaves de Oliveira	28
Contumil	326
Francos	244
Lapa	238
Leal	49
Maceda - Acácio	47
Massarelos	47
Miragaia	900
Prelada	11
S. Vítor	52

Tabela 6 Descrição dos fogos contruídos no Porto pelo SAAL⁹⁷

As operações SAAL iniciavam-se com a identificação das zonas a intervir e das ações necessárias a realizar, cabendo a um grupo de técnicos pertencente Fundo de Fomento da Habitação (FFH), serviço do Estado responsável pela gestão e organização do SAAL, dar resposta a estas carências.



Figura 21 Bairro da Bouça, Porto - Construção SAAL⁹⁸

⁹⁷ Adaptado pela Autora de Figueiredo, P. Da Ilha ao Plano de Melhoramentos, depois até ao SAAL, ao CRUARB e agora a SR. <http://porto2.taf.net/dp/20101214-dailha.pdf> (acedido em 20/08/2015)

⁹⁵ <http://infohabitar.blogspot.pt/2007/08/cooperativas-de-habitao-reabilitao-e.html> (acedido em 20/08/2015)

Este pretendia ser um projeto inovador pelo que não era definido no despacho do SAAL uma tipologia, como tal, este “movimento” como o apelida Maria Lima caracterizava-se pelas diferenças entre projetos. Enquanto no Porto e em Setúbal foram adotadas construções baixas (Figura 21), em Lisboa o que predominou foi a construção em altura.

Dois anos depois da sua criação, em 1976 o projeto SAAL foi extinto por despacho do Ministério da Administração Interna e do Ministério da Habitação, Urbanismo e Construção, segundo estes “(...) após dois anos de experiência, conclui-se que algumas brigadas do SAAL se desviaram de forma evidente do espírito do despacho que as mandava organizar, atuando à margem do FFH e das próprias autarquias locais” (Conselho Nacional do SAAL, 1976: 452)⁹⁹ defendendo que a população mal alojada não teria sido acompanhada como necessário.

As razões apontadas para o fim do SAAL prendem-se com fatores políticos, sociais e históricos; num período de transição entre uma ditadura para uma democracia, o Estado não conseguiu acompanhar todas as necessidades do Serviço Ambulatório. Outra razão bastante importante foi o facto de não existir em território Nacional experiência anteriores semelhantes a esta.¹⁰⁰

5.1. Reabilitar as ilhas

O objetivo da reabilitação urbana é dar qualidade ao território especialmente em áreas degradadas. Esta atua sobre o território e sobre os que nele residem, servindo interesses espaciais como: a conservação do património cultural, o direito há habitação, a coesão territorial e o desenvolvimento sustentável como se exemplifica no esquema seguinte (Figura 22). Os desafios ao nível humano prendem-se com o desenvolvimento local, a coesão social e o respeito pela diversidade cultural, levadas a cabo por políticas sociais, económicas e culturais apropriadas.

As políticas Europeias sobre reabilitação urbana devem debruçar-se sobre o desafio de reconciliar a conservação patrimonial com o progresso social tendo em conta desenvolvimento económico sustentável.¹⁰¹

Os princípios democráticos da reabilitação assentam no respeito pelos direitos humanos, no debate e procedimentos e instituições democráticas. Para tal, o projeto deve ser parte da política urbana tendo as autoridades públicas como força motriz. É defendido também pelas

⁹⁹ Lima, M. (2011) Operações SAAL, Uma política urbana vanguardista - O caso do SAAL no bairro do casal das figueiras, em Setúbal. Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura. Instituto Superior Técnico - Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa.p.83

¹⁰⁰ Lima, M.; Op. Cit.; p.84

¹⁰¹ AAVV. (2004). *Guidance on urban rehabilitation*. Strasbourg: Council of Europe Publishing. p.74

políticas europeias que as populações devem ser envolvidas no processo, e deve ser fornecido fontes de financiamento para a realização do mesmo. ¹⁰²

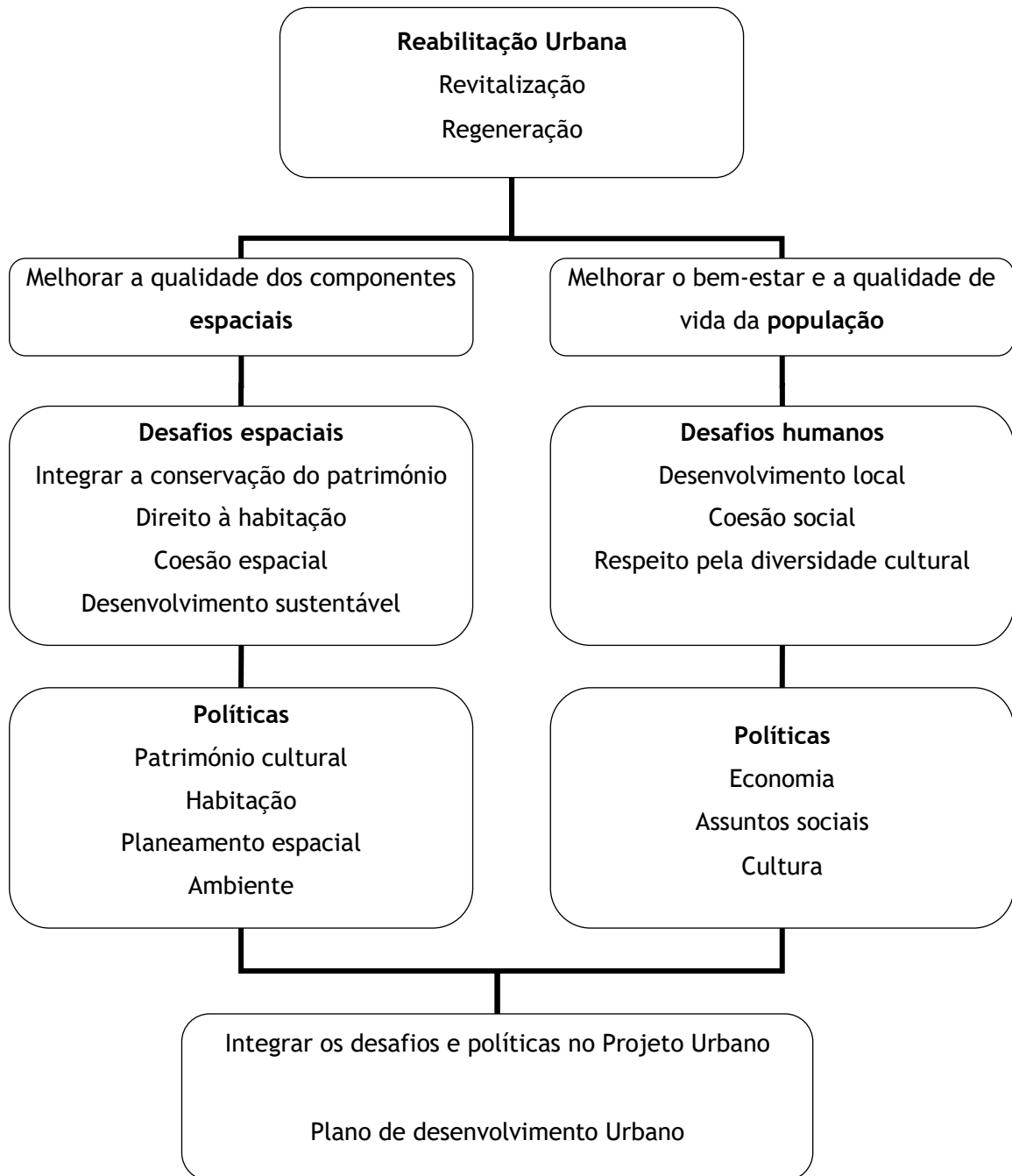


Figura 22 Definição das novas políticas europeias na Reabilitação Urbana¹⁰³

As ilhas são entendidas através de pré - conceitos que originam preconceitos em relação às mesmas. Muitas vezes vistas como núcleos para classes mais desfavorecidas, são lugares com

¹⁰² AAVV.; Op. Cit.; p.102

¹⁰³ AAVV. (2004). *Guidance on urban rehabilitation*. Strasbourg: Council of Europe Publishing. p.75

características particulares, onde o isolamento sobre si próprias e degradação constante é fruto de anos de carência de preocupação pública.

Durante um longo período de tempo, o poder local teve na construção de novos núcleos habitacionais, a solução para o problema das ilhas e da densidade populacional excessiva. Construir novo, resolve problemas físicos, mas destrói as qualidades humanas. Segundo Luís Pacheco, “Reabilitar não pode ser destruir o edificado. Será melhorar os edifícios e a qualidade de vida das pessoas, “reabilitá-las” no (pré) conceito social.”¹⁰⁴

Assim como se apresenta no dicionário Priberam da Língua Portuguesa¹⁰⁵, reabilitar significa renovar um imóvel ou bairro antigo, regenerar moralmente.

Re.a.bi.li.tar

(re-+ habilitar)

Verbo transitivo

1. Restituir direitos e prerrogativas (que se tinham perdido por sentença judicial).
2. Declarar que o sentenciado está inocente.
3. Ajudar à reinserção social de: Reabilitar um toxicómano.
4. Reparar, renovar (um imóvel, um bairro antigo)
5. [Figurado] Restituir a estima pública, regenerar moralmente.

As ilhas têm em demasia, falta de condições habitáveis (espaço, iluminação natural, isolamento, humidade), mas têm de sobra condições humanas. A mudança das populações para novos bairros sociais não resolve o problema da marginalização.

Ainda hoje, existe o estigma social sobre as pessoas que moram em bairros sociais. Estas pessoas ganharam condições materiais, mas perderam o seu habitat e as relações de vizinhança. Ganharam uma casa mas perderam o lar, pelo que é necessário mais que reabilitar os espaços, reabilitar as pessoas.

Segundo Fátima Loureiro são necessários dois tipos de intervenção para a reabilitação do caráter residencial dos edifícios. Se por um lado é importante renovar o edificado, conferindo-lhe habitabilidade, conforto e qualidade, é igualmente necessário intervir na paisagem urbana: melhorando as fachadas e os espaços públicos junto às habitações.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em “Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos”, Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Lisboa. p.113

¹⁰⁵ *Dicionário Priberam da Língua Portuguesa*. (s.d.). Obtido em 20015, de <http://www.priberam.pt/dlpo/reabilitar>

¹⁰⁶ De Matos, F.L. (2007), REABILITAÇÃO URBANA DA BAIXA PORTUENSE - Qualidade Habitacional. Revista da Faculdade de Letras - Geografia - Universidade do Porto. II Série, Volume I. p. 36

Tal como os centros históricos, estas habitações precisam de regulamentação própria. Vive-se hoje um ciclo vicioso que em nada favorece as ilhas, estas são tidas como um problema para a cidade, mas nem os melhoramentos básicos podem ser feitos, pois não têm “certificado de habitabilidade”.¹⁰⁷

Nos dias que correm a oferta habitacional não teve grandes alterações. Hoje, como há cem anos os agentes imobiliários tentam obter o maior lucro com o menor investimento possível. As áreas oferecidas não são maiores hoje que eram no século XIX. A diferença recai na falta de imagem atraente das ilhas.

Urge a necessidade de ter em consideração os valores e modos de vida das populações na regeneração dos espaços. Ir de encontro às expectativas dos habitantes é melhorar o conforto e salubridade do que já existe.

“Decorrido mais de um século, seria triste que se repetisse a história, e que, mais uma vez, porque a cidade precisa de crescer à luz da modernidade, sejam os mais frágeis os que vão sendo como que “expulsos” dos seus locais de residência porque, apesar de serem (ou terem sido) agentes da construção dessa cidade e do seu progresso, não têm orçamento para pagar as exigências da sua evolução.”¹⁰⁸

Desde os anos 80 que houve a necessidade de renovação na Europa devido ao envelhecimento das várias zonas das cidades, em 1962 assiste-se em França à criação da Lei *Malraux*, em proteção dos centros históricos¹⁰⁹, a *Politique de la Ville* ou mais recentemente a *Loi de Solidarité et Renouvellements Urbains (Loi SRU)*. Também recentes são as estratégias adotadas no Reino Unido das quais se destacam *Neighbour Renewal Strategic*.

Em Portugal, embora existissem intervenções dos anos 60 na zona ribeirinha do Porto, apenas em finais dos anos 80 a reabilitação urbana se tornou mais consistente, com a preocupação dos centros históricos e a fixação de população nos centros das cidades. São exemplos destas ações mais ativas, a reabilitação dos centros históricos da cidade de Guimarães e Évora e o Projeto Ribeira-Barredo no Porto, por Fernando Távora.

O decreto de lei 10472004 de 7 de Maio regulamenta em Portugal o regime jurídico da reabilitação urbana em zonas históricas e áreas críticas de reconversão, pelo que os municípios podem criar Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU) que têm em seu poder expropriações, licenciamentos, realojamentos e fiscalização de obras de reabilitação.

No Porto foi criada “A Porto Vivo SRU - Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense S.A.” a qual delimitou zonas de intervenção prioritária identificadas no mapa seguinte (Figura 23).

No que às ilhas diz respeito às intervenções e reabilitações têm sido poucas. As decisões foram sempre passando pela demolição das mesmas.

¹⁰⁷ Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em “Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos”, Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Lisboa. p.114

¹⁰⁸ Pacheco, L. P.; Op. Cit.; p.114

¹⁰⁹ Peixoto, Paulo (2006), “*O património mata a identidade*” apud Elsa Peralta e Marta Anico (Orgs.), *Patrimónios e identidades - Ficções contemporâneas*. Oeiras: Celta editora, p.65-74.

Percorrendo um pouco a imprensa portuense, o tema das ilhas vai sendo exposto podendo criar um ponto de situação daquilo que foi efetuado até hoje. Através das várias peças jornalísticas que se encontram mais à frente nos anexos da presente dissertação pode constatar-se que no início do ano de 2014 Manuel Pizarro, Vereador da Habitação afirmava que a intervenção na Ilha da Bela Vista teria um custo à empresa municipal Domus Social de 400 a 500 mil euros e que as obras começariam ainda o ano passado. Meses mais tarde a 4 de Julho desse mesmo ano saía a notícia da apresentação oficial do projeto para a única ilha camarária, a da Bela Vista, coordenado pelo gabinete Cerejeira Fontes Arquitetos, em parceria com o Lahb Social - Laboratório de Habitação Básica e Social. Nesta mesma altura Manuel Pizarro afirmava que a CMP esperava arrancar com as obras no último trimestre do ano e que teriam a duração de cerca de ano e meio. O orçamento avançado nesta altura era de 800 mil euros já com a instalação do Lahb Social no local.

Começou o ano 2015 e as obras tão esperadas ainda não haviam iniciado sendo apontado o mês de Abril para que tal acontecesse, explicando que teriam havido problemas com o licenciamento de água e eletricidade.

Em Março deste ano a Câmara do Porto apresentou um estudo feito sobre as ilhas, para servir de base às negociações com o Governo, por forma a conseguir financiamento para a reabilitação das ilhas. É com base neste mesmo estudo que no capítulo seguinte se retiram algumas conclusões próprias e que permitem posteriormente a realização do manual de boas práticas de reabilitação das ilhas, proposto na última parte desta dissertação.

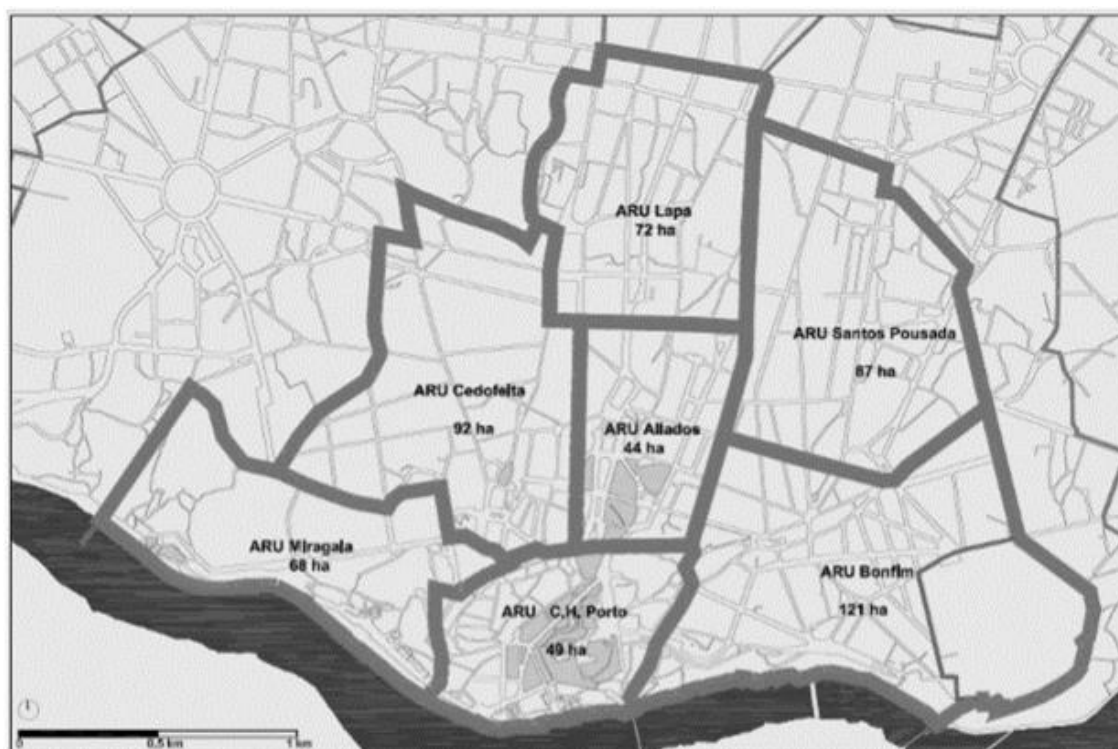


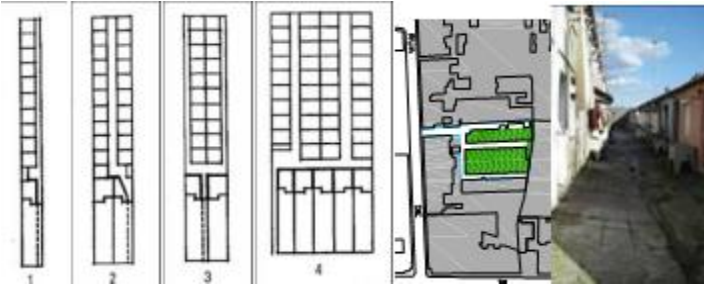

Figura 23 Zonas de Intervenção Prioritária - Porto Vivo SRU¹¹⁰

6. Estudo prático

6.1. Definição do programa

Para se poder apresentar soluções ao problema existente nas ilhas, é necessário primeiro tomar conhecimento do estado em que estas estão atualmente, para isso e com base no recente estudo efetuado pelo Município do Porto, proceder-se-á ao mapeamento e caracterização das existentes.

Para o levantamento dos núcleos habitacionais presentes no estudo, o Município do Porto teve como base uma lista fornecida pela empresa Domus Social que se baseia nos levantamentos de 2001 (Figura 46) e 2011.

Classificação	Características em planta dos núcleos habitacionais
<p style="text-align: center;">Ilha</p> <p>Fileira extensa de 10/12 casas térreas.</p> <p>Originalmente áreas individuais aproximadas de 16 m².</p> <p>Estreito corredor perpendicular à rua de acesso, nas traseiras da casa principal.</p> <p>Equipamentos sanitários eram mínimos, geralmente ao fundo do lote.</p>	
<p style="text-align: center;">Ilha atípica</p> <p>Com “deformação espacial” da estrutura urbana regular das ilhas originais.</p>	

¹¹⁰ Projecto Preliminar De Conversão Da Zona De Intervenção Prioritária Em Áreas De Reabilitação Urbana. p.8 http://www.portovivosru.pt/pdfs/aru/proj_pre_delimitacao_arus_2010_10_14_ca.pdf (20/07/2015)

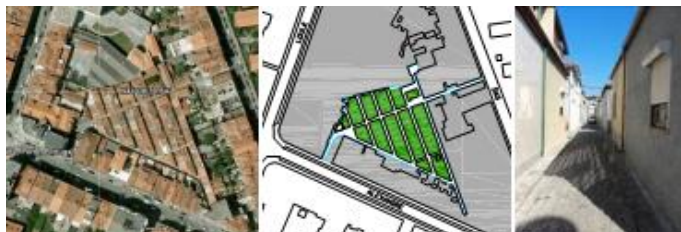
Bairro operário

“Evolução” das “ilhas”, maior preocupação com as condições de habitabilidade.

Maior área de ocupação dentro de um quarteirão.

Soluções construtivas mais versáteis.

Por vezes com mais de um piso, com áreas individuais de habitação maiores.



Quinta

Geralmente aglomerados com disposição espacial pouco estruturada.

Crescimento gradual no interior de quintas em torno da casa do caseiro.

Mais comum nas freguesias periféricas da cidade em núcleos rurais.



Vila operária

Estruturas de pequena dimensão. Maior preocupação e qualidade no seu desenho urbano e arquitetónico.



Tabela 7 Resumo das características de cada tipologia (adaptado do Programa de trabalho da Domus Social¹¹¹)

¹¹¹ Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). "Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p. a.65

Apesar da maior parte dos casos tidos em conta no estudo de 2011 serem ilhas, outros tipos de habitação atípica foram incluídos no estudo realizado em 2001 por Manuel Pimenta. Desses núcleos habitacionais fazem parte ilhas atípicas, bairros operários, quintas e vilas operárias, e integram a tipologia morfológica na qual assenta o estudo mais recente, na tabela seguinte apresenta-se as características de cada uma das tipologias habitacionais.

Neste estudo que contou com o apoio da Domus Social, EM foram tidos em conta 957 núcleos da cidade do Porto num total de 8265 alojamentos que se inserem nas tipologias elegíveis para objeto de estudo.

Dos 1793 inquéritos realizados foram considerados válidos para análise 938 agregados familiares.

Tipologia morfológica	Nº de núcleos	% do total de núcleos	Nº de alojamentos	% do total de alojamentos
Ilha	529	55,3	4603	55,7
Ilha atípica	244	25,5	1974	23,9
Bairro operário	7	0,7	326	3,9
Vila	33	3,4	342	4,1
Quinta	77	8,0	629	7,6
Outro	2	0,2	17	0,2
Não foi possível entrar	65	6,8	374	4,5
Total	957	100	8265	100

Tabela 8 Número de núcleos habitacionais e alojamentos por tipologia morfológica¹¹²

6.2. Identificação dos núcleos

Existem no concelho do Porto 957 núcleos elegíveis para o estudo como já referenciado atrás, sendo selecionados com base no seguinte tópico: “ter quatro ou mais alojamentos de acesso independente, destinados a habitação, que partilham um único número de polícia.”¹¹³

Segundo o este mesmo estudo é estimado a existência de 4900 agregados familiares num total de 10400 habitantes.

A maior concentração situa-se em Cedofeita fazendo com que as freguesias centrais da cidade do Porto sejam as que maior número de núcleos apresenta como se pode observar no mapa seguinte (Figura 24).

¹¹² Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). *“Ilhas” do Porto - levantamento e Caracterização* (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p. 36

¹¹³ Vásquez, I. B., & Coinceição, P.; Op. Cit.; p. 31

Mapa de Localização dos núcleos habitacionais

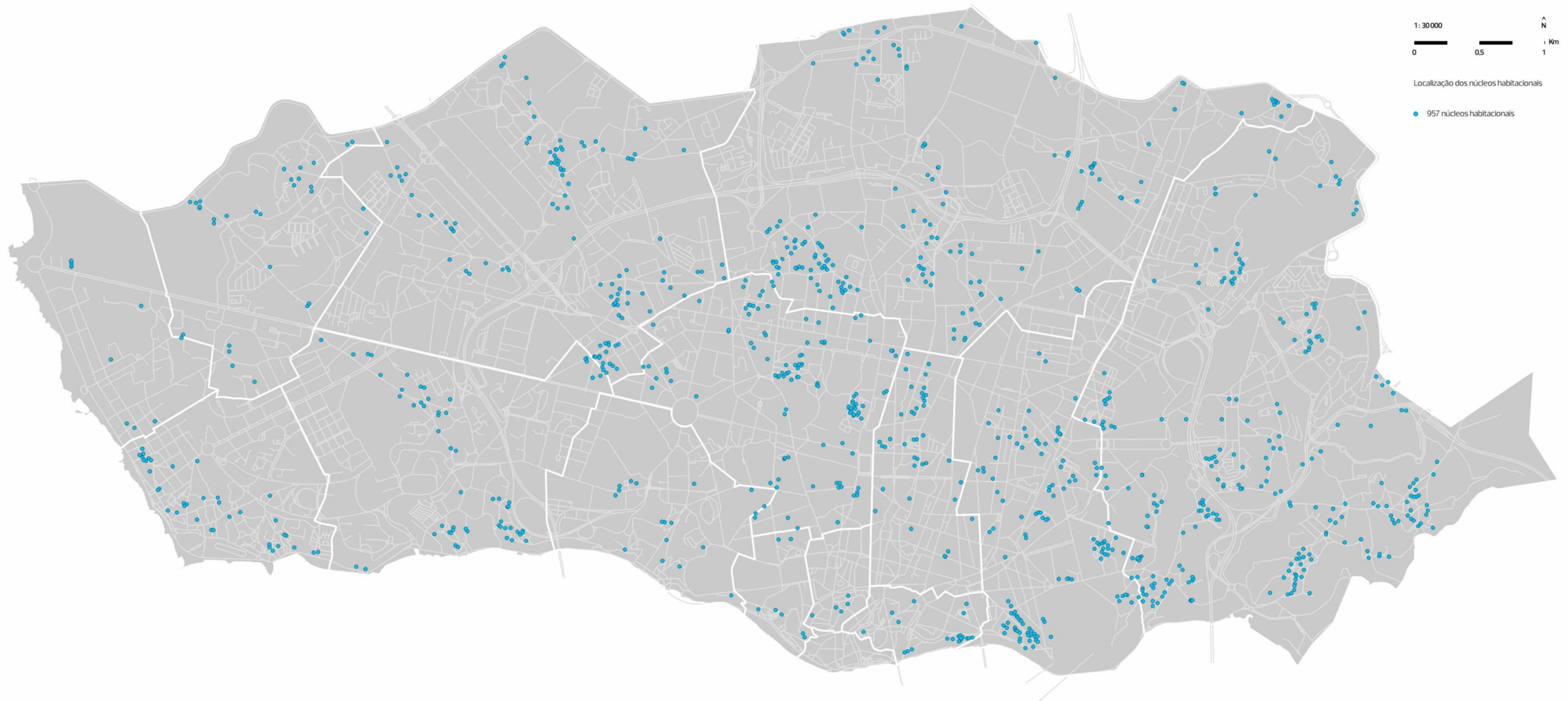


Figura 24 Mapa de Localização dos núcleos habitacionais¹¹⁴

¹¹⁴ Vázquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). "Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização (1ª ed.). Porto: Município do Porto. pp.158-159

Tendo em conta a análise da tabela seguinte pode comprovar-se que existe uma tendência de desaparecimento das ilhas e conseqüente abandono por parte das famílias que nelas viviam. Urge a necessidade de recuperar as que ainda existem por forma a combater a sua desertificação.

Freguesias	Evolução do total de 'ilhas' existentes (%)	Evolução do total de núcleos Habitados (%)	Evolução do total de núcleos desabitados (%)	Evolução do total de alojamentos habitados (%)	Evolução do total de alojamentos desabitados (%)
União de freguesias de Aldoar, Foz do Douro e Nevogilde	-35,8	-42,3	11,1	-33,5	223,2
Aldoar	-38,8	-52,1	500,0	-37,4	263,5
Foz do Douro	-21,3	-22,7	-33,3	-19,4	247,5
Nevogilde	-58,3	-63,2	-60,0	-56,0	82,4
União de freguesias de Cedofeita, Miragaia, Santo Ildefonso, São Nicolau, Sé e Vitória	-38,5	-45,0	47,1	-54,7	103,0
Cedofeita	-37,1	-42,5	62,5	-47,2	78,8
Miragaia	-36,4	-22,2	-100,0	3,7	-9,5
Santo Ildefonso	-52,5	-60,0	0,0	-84,3	103,9
Sé	-19,4	-30,0	300,0	-45,6	200,0
Vitória	-37,5	-75,0	NA	-80,6	1100,0
União de freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos	-1,4	-2,9	-16,7	-42,9	209,6
Lordelo do Ouro	12,0	11,1	0,0	-22,6	242,5
Massarelos	-29,2	-30,4	-100,0	-59,3	160,8
Bonfim	-19,2	-25,0	125,0	-31,9	165,9
Campanhã	4,7	0,4	133,3	-20,1	415,3
Paranhos	-17,6	-21,5	85,7	-28,3	284,6
Ramalde	-15,1	-20,0	50,0	-24,2	192,7
Evolução conjunta das freguesias	-19,0	-24,0	54,5	-36,0	204,0

Fonte: Dados estatísticos de 2001 adaptados de Pimenta et al. (2001, p.10, Quadro 2)

Tabela 9 Evolução dos núcleos habitacionais, no período 2001-2014¹¹⁵

¹¹⁵ Adaptado pela Autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). "Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.35

Na tabela seguinte pode observar-se que 90% dos núcleos existentes à data da realização do estudo se encontravam habitados, mas que esta ocupação apenas corresponde a aproximadamente 60% de alojamentos habitados.

Dos 85 núcleos habitacionais existentes em toda a cidade, 25 localizam-se na união de freguesias de Cedofeita, Miragaia, Santo Ildefonso, São Nicolau, Sé e Vitória, perfazendo 698 alojamentos desabitados nas freguesias centrais da cidade do Porto.

Segundo a equipa que levou a cabo este estudo, estima-se que residam cerca de 10 pessoas nas ilhas.

Freguesias	Nº total de núcleos	Nº total de alojamentos	Estado de ocupação dos núcleos habitacionais				Estado de ocupação dos alojamentos		
			Habitados	Desabitados	Outra ocupação	Não observável	Habitados	Desabitados	Outra ocupação
União de freguesias de Aldoar, Foz do Douro e Nevogilde	77	500	64	10	1	2	285	204	12
Aldoar	30	211	23	6	0	1	105	102	4
Foz do Douro	37	231	34	2	1	0	143	80	8
Nevogilde	10	58	7	2	0	1	36	22	0
União de freguesias de Cedofeita, Miragaia, Santo Ildefonso, São Nicolau, Sé e Vitória	176	1743	148	25	0	3	1001	698	43
Cedofeita	110	924	96	13	0	1	570	338	16
Miragaia	7	96	7	0	0	0	79	17	0
Santo Ildefonso	29	272	22	6	0	1	85	175	11
Sé	25	421	21	4	0	0	261	144	16
Vitória	5	30	2	2	0	1	6	24	0
União de freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos	73	591	66	5	0	2	334	254	3
Lordelo do Ouro	56	374	50	5	0	1	203	168	3
Massarelos	17	217	16	0	0	1	131	86	0
Bonfim	126	1401	114	9	3	0	870	465	66
Campanhã	243	2019	227	14	2	0	1201	758	60
Paranhos	155	1202	142	13	0	0	700	462	40
Ramalde	107	809	96	9	0	2	509	272	27
Total	957	8265	857	85	6	9	4901	3113	252

Tabela 10 Estado de ocupação dos núcleos e alojamentos¹¹⁶

¹¹⁶ Adaptado pela Autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). "Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p. 33

Estado de ocupação dos núcleos habitacionais



Figura 25 Mapa do estado de ocupação dos núcleos habitacionais¹¹⁷

¹¹⁷ Vázquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). *"Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização* (1ª ed.). Porto: Município do Porto. pp.160-161

6.3. Caracterização

As tabelas seguintes (Tabela 11 Tabela 12) procuram estabelecer critérios de classificação para um tratamento uniforme em todos os casos, procurando identificar os problemas gerais mais comuns das ilhas.

Com base no estudo efetuado pelo Município do Porto pretende-se retirar conclusões que contribuam para a elaboração de um plano de melhoramentos das ilhas.

	Bom	Razoável	Mau	Ruína
Estrutura	<u>Fissuras:</u> pequenas e poucas	<u>Fissuras:</u> pequenas e muitas <u>Betão armado:</u> recobrimento descascado <u>Aços:</u> poucos sinais corrosão <u>Pavimentos:</u> com deformações <u>Estrutura de madeira:</u> podre / térmitas	<u>Fissuras:</u> tamanho médio <u>Paredes interiores:</u> deformados <u>Betão armado:</u> armaduras à vista <u>Aço:</u> corroído	<u>Fissuras:</u> grandes (> 5mm) <u>Assentamentos fundações:</u> vãos de janelas e portas distorcidos <u>Pilares, vigas e lajes:</u> deformados
Cobertura	<u>Telhas:</u> pouco estragadas	<u>Telhados:</u> deformados <u>Telhas:</u> partidas (infiltrações) <u>Caleiras:</u> com infiltrações	<u>Telhas:</u> muito estragadas (substituir tudo) <u>Estrutura do telhado:</u> podre/corroída	<u>Telhado:</u> sem telhado <u>Revestimento:</u> levantado, com grandes infiltrações
Paredes e Caixilhas Exteriores	<u>Revestimento:</u> empolados <u>Caixilharia:</u> Deficiente e vidros partidos	<u>Pintura:</u> grande área sem pintura <u>Revestimentos:</u> acumulação de reparações anteriores más e apodrecimento pontual (junto à cobertura) <u>Caixilhas:</u> com deficiências evidentes	<u>Revestimentos:</u> degradados, empolados, podres, desagregados <u>Reboco:</u> falta dele e fissuras <u>Elementos decorativos:</u> partidos e/ou risco de queda <u>Caixilharia:</u> praticamente inoperacional	<u>Reboco:</u> inexistente, empolado, muito fissurado <u>Caixilharia:</u> substituir totalmente

Fonte: Adaptado de LNEC (2006) e INE (2010).

Tabela 11 Critérios para a classificação do estado¹¹⁸

¹¹⁸ Adaptado pela Autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). "Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.29

Elementos Construtivos	Estado Conservação dos Edifícios			
	Escolher a classificação mais gravosa (ML-muito ligeiras; L-ligeiras; M-médias; G-graves; MG-muito graves)			
	Ruína	Mau	Razoável	Bom
Revestimentos	-	-	M a MG	ML ou L
Estrutura	MG	G	L ou M	ML
Cobertura	MG	G	L ou M	ML
Caixilharias	-	MG	M ou G	ML ou L
Portas	-	MG	M ou G	ML ou L
Paredes exteriores (fissurações)	-	G ou MG	L ou M	ML
Redes de águas, esgotos, electricidade	-	G ou MG	L ou M	ML

Fonte: Adaptado de LNEC (2006) e INE (2010).

Tabela 12 Classificação do estado de conservação dos alojamentos¹¹⁹

O estudo realizado através de observação direta por um grupo de duas a quatro pessoas em cada visita foi feito entre 7 de Agosto e 14 de Novembro de 2014.

Como identificados anteriormente, foram incluídos no estudo 957 núcleos habitacionais com a designação de ilha num total de 8625 alojamentos. A sua caracterização consiste em determinar as características e problemas existentes, dividindo-se em três partes: condições gerais (estado de conservação, acessibilidade e equipamentos disponíveis), condições socioeconómicas e satisfação residencial (problemas do alojamento e prioridades de intervenção na percepção dos inquilinos).

6.3.1. Condições gerais

O gráfico seguinte (Figura 26) demonstra o estado de conservação dos alojamentos. A maioria dos alojamentos encontra-se em estado razoável, embora exista um grande número de alojamentos em mau estado (1948), constituindo 70% dos alojamentos existentes. Pode ainda verificar-se que é maior o número de alojamentos habitados do que aqueles que já não albergam ninguém, pelo que se pode afirmar que apesar do constante abandono, esta é ainda uma forma de habitar a cidade embora o estado de conservação da mesma.

¹¹⁹ Adaptado pela autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). *"Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização* (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.30

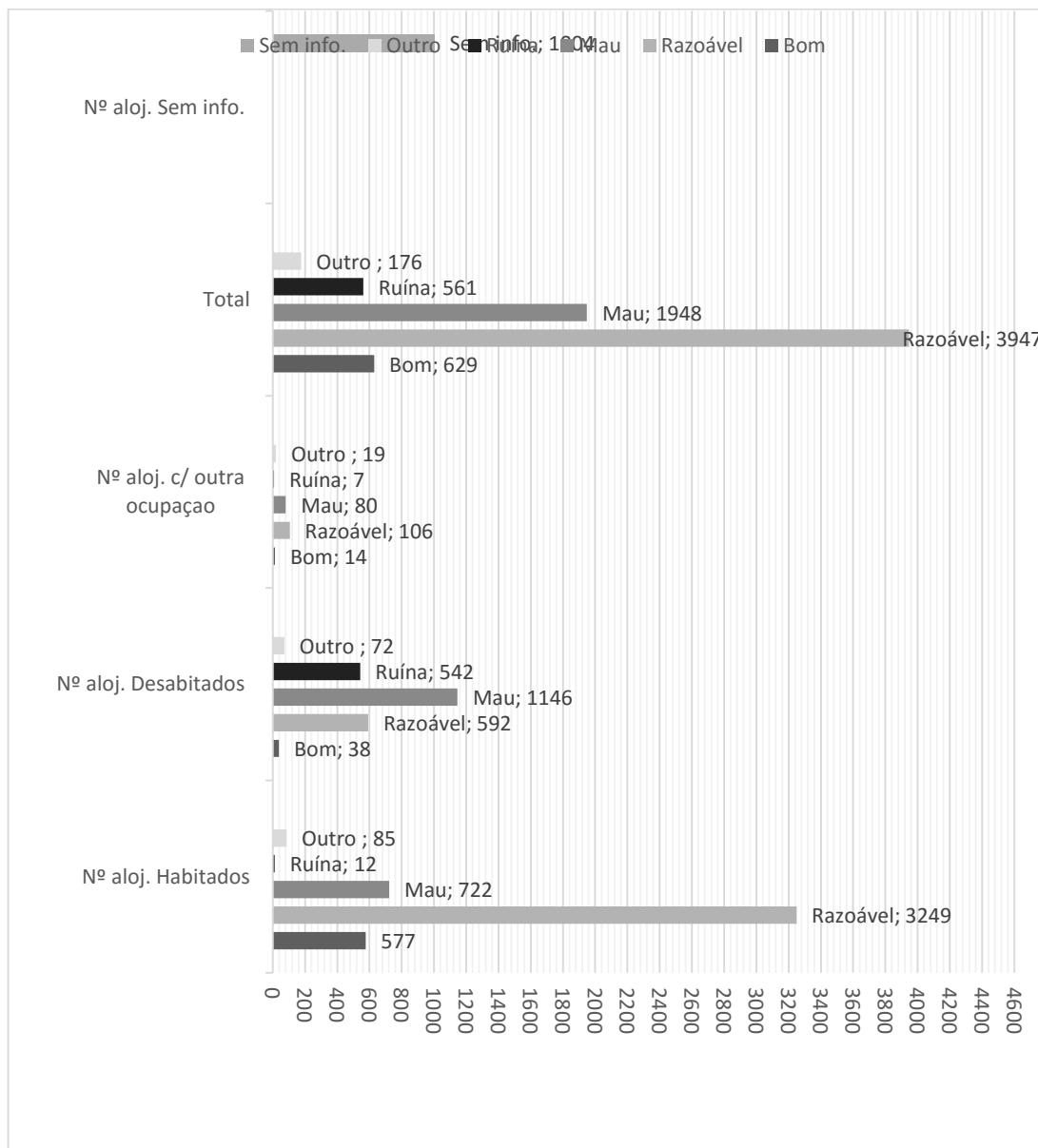


Figura 26 Ocupação dos alojamentos em função do estado de conservação¹²⁰

6.3.2. Acessibilidade

Apenas 20% dos casos analisados se encontram em perfeito estado de acessibilidade, com o pavimento em boas condições, mas tendo 44% uma largura do corredor igual ou superior a 1,20m. Um dos problemas que mais se verifica prende-se com o facto de a maioria dos casos ter degraus na entrada de acesso ao núcleo (Figura 27).

¹²⁰ Adaptado pela autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). "Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.51

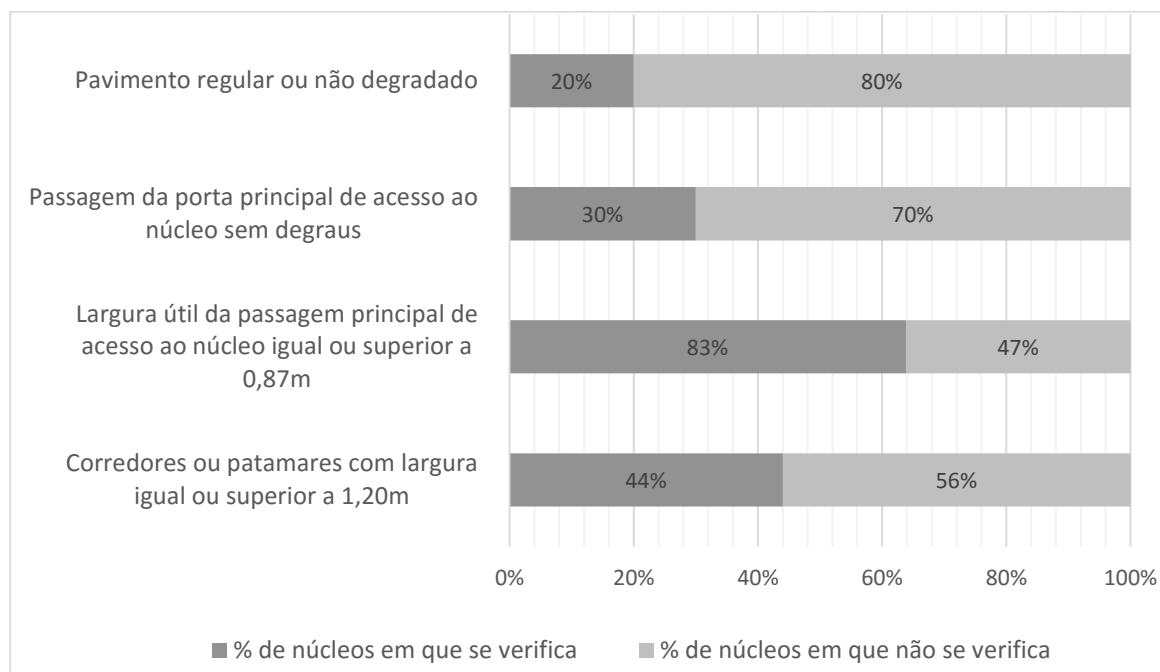


Figura 27 Condições de acessibilidade dos núcleos habitacionais¹²¹

6.3.2.1. Equipamentos disponíveis

Os equipamentos necessários disponíveis, tais como as instalações sanitárias e as cozinhas estão contemplados nas tabelas seguintes (Tabela 13 e 14).

Pode observar-se que cerca de 66% dos alojamentos possui instalações sanitárias interiores contendo pelo menos sanita, lavatório ou banho, ou em alguns casos todos estes elementos ao mesmo tempo.

Apesar de existir um grande número de alojamentos com casas de banho no interior existe ainda uma percentagem significativa em que estas se verificam serem coletivas ou até inexistentes.

A água quente é um recurso presente na maior parte dos casos analisados mas mesmo assim existe ainda na atualidade alojamentos em que não se encontra disponível.

Nas vistorias efetuadas pelas equipas que realizaram o estudo foi ainda possível observar que a maioria dos alojamentos em estudo tem disponível cozinha independente, tendo apenas 8 casos em que esta não existe.

¹²¹ Adaptado pela autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). "Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.52

Freguesias	Interior		Exterior		Coletivo		Inexistente		Sem água quente	
	Sanita e/ou lavatório	Banho e/ou duche	Sanita e/ou lavatório	Banho e/ou duche	Sanita e/ou lavatório	Banho e/ou duche	Sanita e/ou lavatório	Banho e/ou duche	Lavatório	Banho e/ou duche
União de freguesias de Aldoar, Foz do Douro e Nevogilde	25	25	12	12	3	2	4	2	5	2
Aldoar	9	9	5	4	2	1	2	2	2	2
Foz do Douro	13	13	5	6	1	1	2	0	3	0
Nevogilde	3	3	2	2	0	0	0	0	0	0
União de freguesias de Cedofeita, Miragaia, Santo Ildefonso, São Nicolau, Sé e Vitória	85	85	30	28	21	14	28	19	29	19
Cedofeita	48	47	16	16	14	9	17	13	17	13
Miragaia	3	3	1	1	0	0	1	1	1	1
Santo Ildefonso	9	9	6	7	2	1	3	0	3	0
Sé	25	26	6	4	5	4	6	4	7	4
Vitória	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1
União de freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos	30	30	16	15	3	1	9	5	9	5
Lordelo do Ouro	16	16	14	13	2	1	7	3	7	3
Massarelos	14	14	2	2	1	0	2	2	2	2
Bonfim	109	112	35	28	20	9	24	17	26	23
Campanhã	213	209	60	53	20	14	38	36	39	38
Paranhos	118	116	34	30	22	20	15	18	23	26
Ramalde	44	44	25	23	3	2	9	7	9	7
Total	615	621	212	189	92	62	127	104	140	120
%	66,20	66,85	22,80	20,32	9,89	6,67	13,66	11,18	15,05	12,90

Tabela 13 Instalações sanitárias e de banho¹²²

¹²² Adaptado pela autora de Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). "Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p. a.45

Freguesias	Independente	Kitchnette	Inexistente	Sem informação
União de freguesias de Aldoar, Foz do Douro e Nevogilde	38	3	0	
Aldoar	15	1	0	
Foz do Douro	18	2	0	
Nevogilde	5	0	0	
União de freguesias de Cedofeita, Miragaia, Santo Ildefonso, São Nicolau, Sé e Vitória	112	23	0	
Cedofeita	62	15	0	
Miragaia	3	1	0	
Santo Ildefonso	17	0	0	11
Sé	30	6	0	
Vitória	0	1	0	
União de freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos	42	8	0	
Lordelo do Ouro	25	7	0	
Massarelos	17	1	0	
Bonfim	137	25	1	
Campanhã	254	36	3	
Paranhos	150	18	4	
Ramalde	67	6	0	
Total	800	119	8	
		938		

Tabela 14 Existência de cozinha no alojamento¹²³

6.3.3. Condições socioeconómicas e satisfação residencial

O estudo socioeconómico realizado pelo Município do Porto, permitiu traçar um perfil completo sobre as pessoas que habitam nas ilhas. Nos anexos é possível consultar o modelo de inquérito que foi realizado.

¹²³ Adaptado pela autora Vázquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). "Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p. a.46

As famílias das ilhas são maioritariamente pessoas isoladas e famílias nucleares sem filhos, com uma média de 2,1 pessoas por famílias. Este valor encontra-se abaixo da média do Porto (2,3)¹²⁴.

Foi possível determinar que a fonte de rendimento mais presente são reformas, rendimento social de inserção e subsídio de desemprego, diminuindo assim a percentagem de pessoas que tinham no trabalho a principal fonte de receita, situação verificada em maioria no anterior estudo que data de 2001.

Foi igualmente feito no âmbito do estudo, um perfil dos habitantes das ilhas segundo vários aspetos: idade, sexo, nacionalidade, habilitações literárias, ocupação, estado civil e problemas de saúde.

A população das ilhas, maioritariamente envelhecida, ronda uma idade média de 53 anos, na sua maioria de nacionalidade portuguesa. Esta é também uma população de baixa escolaridade, atingindo os 64% de pessoas que apenas têm o 4º ano, pelo que as pessoas empregadas são na sua grande maioria trabalhadores não qualificados.

A grande parte dos habitantes das ilhas é casada, encontrando igualmente um grande número de solteiros (29%) e viúvos (13%).

Por fim o último ponto analisado das condições socioeconómicas, relacionado com problemas de saúde revela que 32% apresenta problemas crónicos dentre os quais asma, hipertensão e problemas cardíacos.

6.3.3.1. Problemas do alojamento

A tipologia mais comum nos alojamentos é a T2, existindo em menos número tipologias superiores (14%), residindo há mais de 30 anos mais de metade da população das ilhas. Há casos em que as famílias inquiridas moram nas ilhas há menos de 5 anos o que traduz uma procura de alojamento nas ilhas, quer pelo baixo preço ou pela localização no centro da cidade.

Quando questionados em relação a obras de melhorias, 92% indicou terem sido realizadas intervenções das quais 66% há menos de 5 anos. Embora esta preocupação em intervir nas necessidades do alojamento e de quem o habita, foi possível verificar que os principais responsáveis por estas operações são os próprios residentes.

Os habitantes foram também inquiridos acerca da avaliação que fazem aos seus alojamentos o que permitiu perceber que 60% se sente satisfeito ou muito satisfeito com o mesmo, apontando como aspetos mais positivos das habitações nas ilhas, o conforto e o espaço exterior, contrastando com as patologias tais como a humidade ou infestações, que foram apontados como pontos negativos.

¹²⁴ Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). *"Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização* (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p. 58

6.3.3.2. Prioridades de intervenção na perceção dos inquilinos

Para se perceber também quais as opiniões dos moradores em relação às prioridades de intervenção nas ilhas, o estudo socioeconómico abordou os inquilinos face ao tipo de intervenção a realizar. Das pessoas que manifestaram interesse em mudar de alojamento, 60% tem preferência por uma casa reabilitada no mesmo local, sugerindo cerca de 39% a limpeza e reabilitação dos espaços próprios.

Pode verificar - se na tabela seguinte que as iniciativas consideradas mais necessárias por parte dos moradores passam por reabilitação das casas, havendo alguns que indicam a demolição/realojamento como solução.

Foi ainda apontado pelos moradores uma medida que não passa por arranjo dos espaços ou das habitações, e sim pela falta de segurança que algumas pessoas sentem, sugerindo o reforço policial como intervenção a implementar. Pode dizer-se que o facto da falta de conforto habitacional pode influenciar o sentimento de insegurança das populações.

Iniciativas ou intervenções sugeridas	Total	Total / Inquirido (%)
Realojamento / demolição	124	13,4
Reabilitação das casas	159	17,2
Instalação de sanitários privados	118	12,8
Não fazer nada	146	15,8
Melhoramento de acessos pedonais	66	7,1
Melhorar o saneamento	51	5,5
Melhorar a limpeza	32	3,5
Reforço do policiamento	67	7,3
Reabilitação e limpeza de espaços próprios	358	38,7
Melhorar a iluminação do local	37	4,0
Outras intervenções	25	2,7
Aumentar as dimensões do alojamento	48	5,2
Não tem opinião / não responde	20	2,2
Total de respostas elegíveis	924	-

Tabela 15 Iniciativas ou intervenções importantes a fazer - perspectiva dos inquiridos (2 possibilidade de escolha)¹²⁵

¹²⁵ Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). "Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p. 86

7. Manual de Boas Práticas: uma aproximação

A grande maioria das anomalias verificadas em revestimentos e acabamentos em edifícios antigos estão relacionadas com presença de água que humidifica os materiais e altera as suas propriedades e comportamento, afetando a durabilidade dos mesmos e a condição de habitabilidade dos espaços que constituem. Altera o aspeto dos edifícios e pode levar à sua degradação completa sem qualquer possibilidade de recuperação.

As águas instalam-se muitas vezes devido a telhados mal construídos e que deixam entrar essas mesmas infiltrações, que destroem a cobertura e desde paredes a caixilharias.

Segundo o LNEC se essas mesmas infiltrações provierem de águas sujas, estas além de humidade introduzem nos edifícios eflorescências que é mais uma das causas de degradação de certos revestimentos tal como o reboco.

Sendo a humidade uma das principais causas para a degradação dos edifícios é necessário identificar e caracteriza-la nas suas diversas formas de aparecer. O LNEC identificou¹²⁶ seis tipos de humidade quanto à sua origem.

A humidade de construção deve-se ao facto de quase todos os materiais aglomerantes terem a presença de água na sua composição e os edifícios em construção enquanto não estão protegidos pela cobertura, podem ser humidificados pela água da chuva.

Deve existir um período de secagem dos materiais após o término da construção, que no caso do clima português deve ser de pelo menos um Verão.

Este tipo de humidade revela-se essencialmente no primeiro ano após a construção, e tende a desaparecer no fim desse período, salvo casos em que este período se prolonga.

Outro tipo identificado é a humidade do terreno, que afeta pisos térreos através da absorção de águas superficiais ou freáticas e desde que as bases assentes no terreno não tenham qualquer tipo de barreira. Pode assistir-se a manchas de humidade nos pisos e paramentos das paredes devido à sua humidificação, deterioração de materiais, descolamento de revestimentos ou aparecimento de eflorescências e salitre.

Agentes externos tais como a chuva ou a neve podem contruir ao aparecimento de humidade nos edifícios. Esta, chamada de humidade de precipitação, pode penetrar nos edifícios de diversas formas. As causas diretas de infiltração são a porosidade dos materiais, existência de fissuras ou falta/ mau funcionamento dos dispositivos de recolha das águas das chuvas, sendo que as indiretas prendem-se com fatores como a intensidade da precipitação, ação do vento ou da gravidade.

¹²⁶ Adaptado pela autora de Aguiar, J., Cabrita, A. M., & Appleton, J. (2002). *Guião de apoio à reabilitação de edifícios habitacionais* (6ª ed., Vol. 2). Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil. p.99

Outro agente igualmente importante no aparecimento da humidade é o ser humano e as atividades que este realiza. As atividades humanas do dia-a-dia e até mesmo as vitais, como respirar implicam produção de vapor de água, e conseqüente aumento da humidade do ar ambiente no interior dos edifícios. Este aumento do vapor de água que se condensa nos elementos construtivos apelida-se de humidade de condensação.

Se este vapor de água for corretamente evacuado para o exterior e não ultrapassar no interior os níveis máximos admissíveis que o ar pode ter (humidade de saturação), não ocorrerão condensações.

Além da condensação nos materiais, pode ocorrer ainda no interior dos elementos de construção, ou seja, o vapor de água difunde-se através dos elementos entre espaços com condensações diferentes, sempre no sentido do que tem maior concentração para o que tem menor.

Estas condensações originam diversas patologias entre elas, o aparecimento de bolores e redução das propriedades de isolamento térmico das paredes exteriores e coberturas.

O quinto tipo de humidade identificado deve-se à higroscopicidade dos materiais, esta, é a capacidade de materiais porosos em estado seco colocados em ambientes com determinada humidade relativa, absorverem uma certa quantidade de humidade desse ambiente por forma a atingir equilíbrio com esse mesmo ambiente.

Materiais como a madeira ou o betão leve são bastante higroscópicos pelo que a simples existência de ambientes húmidos leva à humidificação dos materiais. Este comportamento pode observar-se no inchamento e empena de caixilharias, portas, e mobiliário de madeira.

O último tipo identificado são as causas fortuitas ou seja, inundações, roturas de canalizações ou a passagem de água entre andares por negligência na utilização dos pisos superiores.

A tabela seguinte (Tabela 16) sintetiza as principais anomalias identificadas pelo LNEC¹²⁷ nos diversos constituintes das habitações. Como referido atrás e se pode comprovar na tabela seguinte as humidades fazem parte das maiores fontes de degradação e conseqüente perda das propriedades dos materiais, influenciando a qualidade habitacional das casas.

¹²⁷ Adaptado pela autora de Aguiar, J., Cabrita, A. M., & Appleton, J. (2002). *Guião de apoio à reabilitação de edifícios habitacionais* (6ª ed., Vol. 2). Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil. p.99

Elementos de construção	Anomalias devidas à humidade									Desajustamentos face às exigências				
	Humidificação dos materiais						Alteração das propriedades físicas	Degradações dos materiais	Fissurações	Envelhecimento e degradação dos materiais	Exigências de segurança	Exigências de conforto	Exigências de economia	
	Humidade de construção	Humidade do terreno	Humidade de nreconstrução	Humidade de Condensação	Higroscopicidade dos materiais	Causas fortuitas								
Elementos primários	Paredes exteriores	0	0	•	•	0	0	0	•	0	0	0	•	•
	Paredes interiores	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pavimentos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Coberturas	0	0	•	•	0	0	0	•	0	0	0	•	•
Elementos secundários	Janelas	0	0	•	0	0	0	0	•	0	0	0	0	0
	Cerramentos dos vãos exteriores	0	0	•	0	0	0	0	•	0	0	0	0	0
	Portas exteriores	0	0	•	0	0	0	0	•	0	0	0	0	0
	Portas interiores	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Guardas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lanternins	0	0	•	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Acabamentos	Acabamentos exteriores em paredes	0	0	•	0	0	0	0	•	0	0	0	0	0
	Acabamentos interiores em paredes	0	0	0	•	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Acabamentos interiores em tectos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Acabamentos em pisos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Acabamentos em coberturas	0	0	•	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

0 Anomalias correntes

• Anomalias mais relevantes

Tabela 16 Síntese da ocorrência de anomalias não - estruturais¹²⁸

¹²⁸ Aguiar, J., Cabrita, A. M., & Appleton, J. (2002). *Guão de apoio à reabilitação de edifícios habitacionais* (6ª ed., Vol. 2). Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil. p. 99

7.1. Tipificação de soluções

As ilhas degradaram-se ao longo dos tempos sendo necessário a rápida intervenção nas mesmas. Apresenta-se seguidamente alguns exemplos, servindo como uma identificação dos problemas mais usuais nas mesmas, tentando apresentar igualmente soluções.

O problema inicial das ilhas começa em planta, sendo habitações de pequenas áreas e com poucas aberturas, é natural que existam áreas sem qualquer ventilação contribuindo para o rápido desgaste dos materiais e dos espaços. Como se pode observar na imagem seguinte existem espaços sem qualquer vão (áreas cinza), o que contribui para os problemas de humidade já referidos anteriormente.

Foi escolhida uma ilha como exemplo de estudo para os problemas mais comuns detetados em planta. A escolha passou por ser a única camarária existente e existir casas apenas com uma fachada e com duas fachadas consecutivas.

Geralmente, as casas de ilhas apenas têm uma fachada podendo ter duas quando estas são de canto. Seguidamente apresenta-se um exemplo de cada (Figura 29) e a solução possível.



Figura 28 Ilha da Bela Vista - Planta¹²⁹

¹²⁹ Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.399

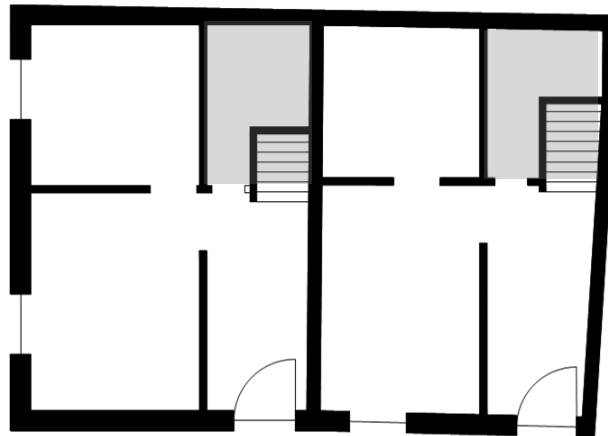


Figura 29 Habitações na ilha da Bela Vista (exemplos de estudo)¹³⁰

A solução proposta passa pela abertura de vãos e a aplicação de ventilação artificial. Transformar os espaços, derrubando paredes divisórias é também uma solução, pois ao tornar o espaço mais aberto permite que a circulação do ar se dê de forma mais fácil como se pode ver na imagem (Figura 30). Em casos que não seja possível a abertura de vãos em paredes poderá adotar-se por fazê-lo na cobertura.

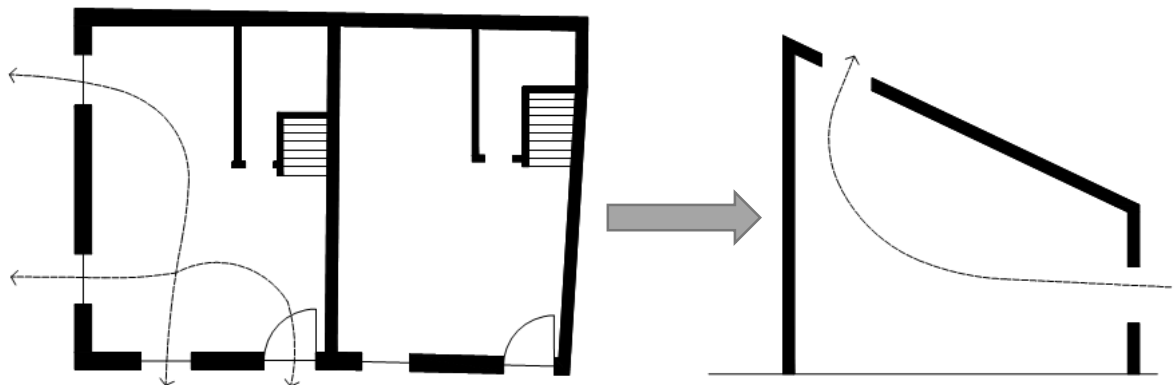


Figura 30 Solução apresentada para ventilação¹³¹

As soluções de reabilitação podem ser corretivas ou preventivas, no caso das ilhas o trabalho necessário a ser efetuado é de correção e em alguns casos de demolição, tal é elevado o seu estado de degradação.

¹³⁰ Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. (ampliação)

¹³¹ Adaptado pela autora de Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em "Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos", Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Lisboa. p.115

Em alguns casos como referido anteriormente a solução mais apazível passa pela demolição e posterior realojamento. Todo o processo deve ser criteriosamente acompanhado, desde a seleção dos núcleos mais problemáticos. Estes núcleos podem ser elegíveis devido ao estado de conservação e ocupação. Deve á partida ter-se já disponível um plano de realojamento em habitações de carácter definitivo. Na imagem seguinte pode observar-se um exemplo de uma ilha no Bonfim em a demolição poderá ser uma das soluções.



Figura 31 Ilha no Bonfim em estado de degradação¹³²

Nos casos em que as questões técnicas e sociais e económicas permitam a reabilitação das habitações. Quando os proprietários mostrem condições para a intervenção poderá através de ações do Estado desenvolvê-las. Através de garantias dadas pelos inquilinos, que podem passar pelas rendas praticadas, pelo nível de condições habitacionais entre outras poderá existir apoios por parte do Estado, quer em participações dos arranjos ou regalias fiscais, que incentivem os proprietários a proceder aos trabalhos de requalificação.

Os trabalhos mais comuns e mais imediatos a serem realizados identificados com base no estudo apresentado no capítulo anterior passam pela construção de instalações sanitárias no interior de algumas habitações.

Outros são os casos em que os arranjos não são tão profundos e apenas melhoramentos para a facilidade e conforto dos ocupantes. Neste grupo pode destacar-se o arranjo dos pavimentos quer exteriores (Figura 32) ou interiores e a substituição de caixilharia (Figura 33) por forma a melhorar de uma o conforto térmico das casas, pois por norma estas estão em estado degradado ou não respondem às necessidades.

¹³² Silva, T. (2013). *Porto: [Re] Habitar a cidade - Obsolescência urbana e a readaptação habitacional à cidade contemporânea*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Coimbra. p.72



Figura 32 Exemplo de estado do pavimento de uma ilha (indefinida)¹³³



Figura 33 Foto de uma habitação na Ilha nº 49 na Rua de S. Vítor¹³⁴

Bastante comuns são também as eflorescências e bolores nas paredes (Figura 34) e consequente degradação das mesmas. Nestas situações aconselha-se a substituição dos revestimentos afetados. Após o tratamento das deficiências por forma a erradicação do problema aplicar o mesmo revestimento ou outro mais adequado a cada caso.

¹³³ Vázquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). "Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização (1ª ed.). Porto: Município do Porto. p.19

¹³⁴ Borges, M. (2009). *Das ilhas - Possibilidade dos agentes de uma realidade participarem na criação do repertório imagético que pretende documentá-la*. Dissertação de Mestrado em Design da Imagem, Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, Porto. p.106



Figura 34 Paredes degradadas em casas de ilha¹³⁵

Uma outra questão levantada por Paulo Pacheco é a do isolamento. A maioria destas casas não está dotada de isolamento ou o mesmo revela-se deficiente.

O isolamento pelo exterior torna-se mais eficaz e simples, pois para além de funcionar como uma capa ao edifício, não é necessário a remoção de rodapés e interruptores e posterior aplicação. De salientar também que esta solução retira área à habitação que por si só, nestes casos já é pequena.

Como geralmente as casas de ilha se sucedem umas às outras, o isolamento acústico deve ser feito nas paredes divisórias entre habitações e em contato com o exterior com material isolante e painéis de gesso cartonado¹³⁶.

No caso dos envidraçados é aconselhável a substituição por vidro duplo, pois apesar da área envidraçada, neste tipo de habitação, ser menor que a área das paredes, a deterioração das mesmas em nada contribui para a melhoria do conforto interior.

Apresenta-se em seguida (Figura 35Figura 36) um esquema que traduz estas soluções propostas.

¹³⁵ Borges, M. (2009). *Das ilhas - Possibilidade dos agentes de uma realidade participarem na criação do repertório imagético que pretende documentá-la*. Dissertação de Mestrado em Design da Imagem, Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, Porto. p.95 e 109

¹³⁶ Juma, A., & Manso, Á. (2010). *Guia Prático da Habitação (edição revista e aumentada)*. (I. Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Ed.) Lisboa.p.172

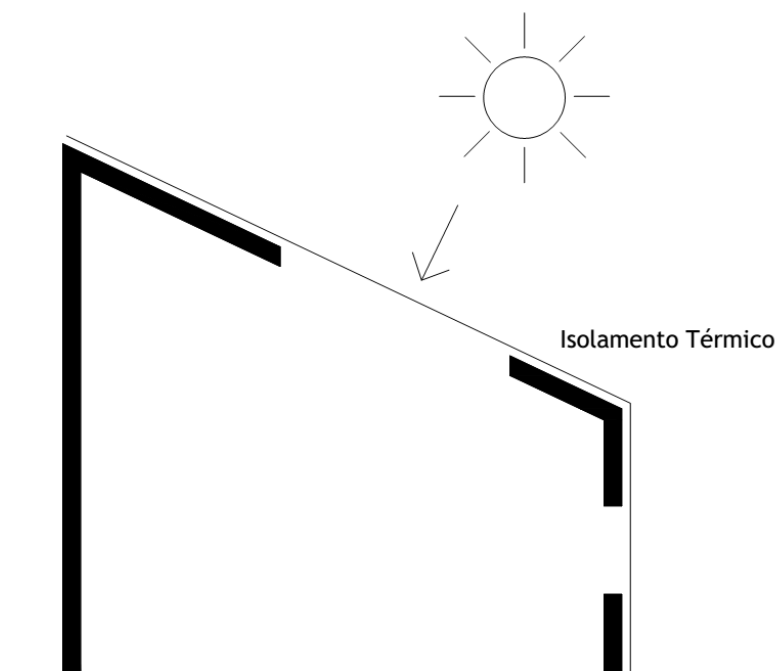


Figura 35 Solução tipo de Isolamento Térmico¹³⁷

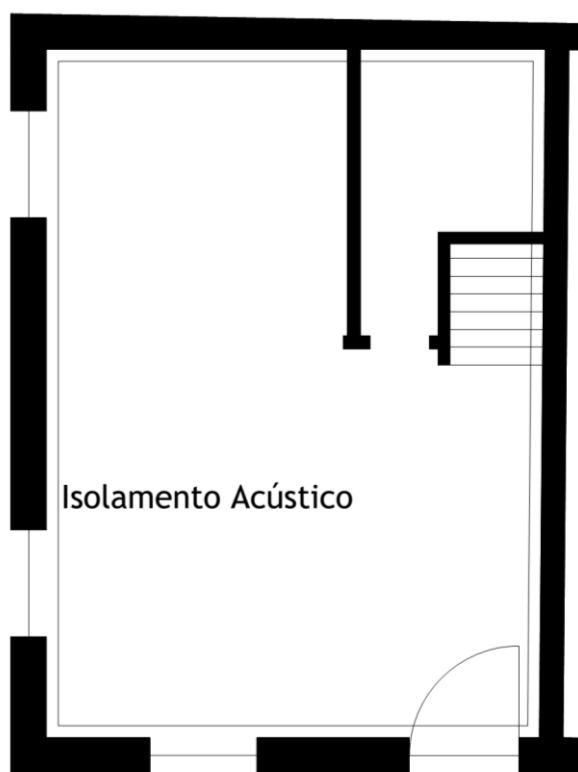


Figura 36 Solução tipo de Isolamento Acústico¹³⁸

¹³⁷ Adaptado pela autora de Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em "Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos", Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Lisboa.p.115

¹³⁸ Adaptado pela autora de Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em "Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos", Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Lisboa. p.115

8. Conclusão

As conclusões retiradas desta investigação pretendem-se bases para uma reflexão prática, atual e futura, de apoio ao decurso de reabilitação das ilhas, criando metodologias de intervenção.

É necessário entender todas as partes e processos intervenientes para que esta regeneração, não afete a identidade característica das ilhas.

Com o objetivo de contribuir para uma melhoria do estado deste tipo de núcleos habitacionais, deu-se início a esta dissertação com o estudo sobre a habitação social e os processos urbanos ocorridos na cidade do Porto ao longo dos últimos séculos.

Como visto no ponto 1 da presente investigação, as ilha não sendo um modelo de habitação operária única, foi o tipo adotado no Porto e reproduzido formalmente no Brasil. Consequência do êxodo rural e influenciadas quer em termos de tipologia, promotores e finalidade de construção, pelo modelo inglês (Back to back houses), estas difundiram-se um pouco por toda a cidade.

A construção de casas operárias surgiu de diversas formas nos mais variados países adaptando-se à realidade de cada um.

No caso do Porto, desde o início foi possível verificar a heterogeneidade da cidade. Se no século XIV estas diferenças estavam presentes na convivência de diferentes religiões e tipos de comércio, posteriormente no século XVIII e XIX estas assentavam nos vários estratos sociais presentes.

As sucessivas transformações trazem cada vez mais gente à cidade, contribuindo para as mudanças espaciais e aparecimento do fenómeno das habitações operárias. Por norma as pessoas de rendimentos inferiores iam habitar as casas deixadas pelas de rendimentos superiores, sendo que estas últimas se mudavam para novas zonas de construção.

Foi possível perceber que os fatores sociais e económicos contribuíram não só para o crescimento da cidade como das ilhas.

As ilhas, condicionadas pelos recursos económicos dos promotores, quase sempre de baixo estrato social, eram filas de casas, na sua grande maioria, de um só piso construídas nos quintais das habitações burguesas.

Analisando as condições da procura e da oferta foi possível determinar que a indústria influenciou económica e estruturalmente o Porto do século XIX. A introdução da máquina a vapor revelou-se de extrema importância para o desenvolvimento e crescimento do tecido urbano. Especialmente, o parcelamento dos terrenos e os lotes que daí resultam assume grande importância para a definição formal das ilhas.

De igual importância para o desenvolvimento das habitações operárias foi também a especulação imobiliária e a oferta. Esta especulação fez desvalorizar terrenos o que levou a que se criasse as condições ideais para o aparecimento das ilhas.

As casas de ilhas são em regra pequenas, mal ventiladas, com pouca luz natural e sem isolamento adequado. Os materiais deteriorados pelo passar dos anos, não foram reparados ou substituídos, fazendo com que o estado global das habitações seja medíocre.

Apesar de existir prova que ao longo dos anos foram existindo planos e organismos com vista ao melhoramento dos problemas existentes nas habitações operárias, estas revelaram-se ineficazes, em parte porque a solução passava pela radicalização das ilhas e construção de novos bairros.

Pelas análises feitas ao estudo camarário¹³⁹, conclui-se que é necessário que haja investimento por parte de entidades quer públicas quer privadas. As pessoas tentam na medida das suas posses remediar a situação, mas torna-se urgente que os organismos competentes tomem rédeas dos destinos das ilhas, e que fundamentalmente tenham em consideração o que as pessoas que lá vivem e as que possam futuramente viver, querem e precisam. Embora em alguns casos a melhor solução seja a demolição e posterior construção, a maioria dos casos encontra-se em estado razoável de conservação, pelo que não se augura casas novas, mas sim melhoramento nas condições e conseqüentemente do conforto habitacional.

Só tendo em consideração os valores, modos de vida, e expectativas das populações se conseguirá um resultado benéfico a todas as partes intervenientes, visto que a reabilitação urbana defende que deve estar assente na melhoria dos componentes espaciais e do bem-estar e qualidade de vida das populações.

Com as experiencias passadas, conclui-se que a solução não pode passar por novos bairros sociais e sim reabilitar o existente. Hoje como há cem anos atrás o problema da habitação mantém-se. Com o decréscimo do poder de compra das populações atuais, as famílias não conseguem suportar rendas altas, pelo que ao restaurar as ilhas e todas as casas antigas da zona central da cidade, é, segundo a leitura final da investigação, uma forma de devolver estes espaços à cidade, e trazê-los às pessoas a um custo mais baixo que a maior parte das habitações do centro e mesmo das periferias.

Pretende-se com esta dissertação exercer uma reflexão sobre este tema que permita a continuidade do estudo desenvolvendo novas investigações e aplicações futuras.

¹³⁹ Vázquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). *"Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização* (1ª ed.). Porto: Município do Porto.

Bibliografia

Ilustração Portuguesa; nº114; (16 de Setembro de 1930).

AAVV. (2001). *As "ilhas" do Porto: estudo socioeconómico*. Porto: Câmara Municipal do Porto.

AAVV. (2004). *Guidance on urban rehabilitation*. Strasbourg: Council of Europe Publishing.

AAVV. (2012). *Prémio João de Almada 25 Anos (1ª ed.)*. Casal de Cambra: Caleidoscópio .

Aguiar, J., Cabrita, A. M., & Appleton, J. (2002). *Guião de apoio à reabilitação de edifícios habitacionais* (6ª ed., Vol. 1). Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Aguiar, J., Cabrita, A. M., & Appleton, J. (2002). *Guião de apoio à reabilitação de edifícios habitacionais* (6ª ed., Vol. 2). Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Almeida, P. C. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - O poder dos bispos. De D. Hugo a D. Vicente Mendes* (Vol. 2). Matosinhos: Quidnovi.

Alves, J. F. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - A cidade liberal. Da revolução à estabilização do regime* (Vol. 10). Matosinhos: Quidnovi.

Áudio da maqueta da cidade do Porto Medieval. (2015). Porto: Casa do Infante.

Barros, A. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - O tempo dos Filipes. A cidade e a construção do mundo global* (Vol. 6). Matosinhos: Quidnovi.

Barros, S. P. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - A cidade dos Almadás. Das reformas pombalinas à véspera das invasões* (Vol. 8). Matosinhos: Quidnovi.

Beckett, J. (s.d.). *Nottingham by Professor John Beckett - Overview: the 19th century* . Obtido em 6 de Março de 2015, de <http://www.nottsheritagegateway.org.uk/places/nottingham/nottinghamc19.htm>

Bias, M. d. (14 de Janeiro de 2013). *Revista de História da Biblioteca Nacional*. (R. Elias, Ed.) Obtido em 6 de Março de 2015, de [Revista de história.com.br: http://www.revistadehistoria.com.br/secao/reportagem/passado-que-condena](http://www.revistadehistoria.com.br/secao/reportagem/passado-que-condena)

Borges, M. (2009). *Das ilhas - Possibilidade dos agentes de uma realidade participarem na criação do repertório imagético que pretende documentá-la* . Dissertação de Mestrado em Design da Imagem , Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, Porto.

Cabral, M. V. (1978). *O operariado nas vésperas da República (1909-1910)*. Lisboa: Editorial Presença.

Cardoso, A. B. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - O ciclo do vinho. Um negócio de exportação que transformou a cidade* (Vol. 7). Matosinhos: Quidnovi.

Carvalho, P. (4 de Julho de 2014). 800 mil euros e mais de ano e meio de obras separam a Ilha da Bela Vista de hoje do futuro. *O Público*. Obtido em 1 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/800-mil-euros-e-mais-de-ano-e-meio-de-obras-separam-a-ilha-da-bela-vista-de-hoje-do-futuro-1661667>

Carvalho, P. (22 de Fevereiro de 2014). Ilha da Bela Vista vai ter casas adaptadas a pessoas com problemas de mobilidade. *O Público*. Obtido em 1 de Setembro de 2015, de

- <http://www.publico.pt/local/noticia/ilha-da-bela-vista-vai-ter-casas-adaptadas-a-pessoas-com-problemas-de-mobilidade-1625691?page=1#/follow>
- Carvalho, P. (24 de Fevereiro de 2015). Câmara do Porto apresenta estudo sobre "ilhas" em Março. *O Público*. Obtido em 2015 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/camara-do-porto-apresenta-estudo-sobre-ilhas-em-marco-1687177>
- Carvalho, P. (22 de Janeiro de 2015). Casas novas para uma "ilha" antiga. *O Público*. Obtido em 1 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/casas-novas-para-uma-ilha-antiga-1682942>
- Carvalho, P. (16 de Janeiro de 2015). O ano começou sem obras na ilha da Bela Vista. *O Público*. Obtido em 01 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/o-ano-comecou-sem-obras-na-ilha-da-bela-vista-1682327>
- Coelho, S. V. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - Tempestade napoleónica. Das invasões francesas aos preparativos da Revolução* (Vol. 9). Matosinhos: Quidnovi.
- De Antas, A. C. (1902). *Insalubridade do Porto*. Porto: Oficinas do "Commercio do Porto".
- De Castro, A. T. (1926). *Monografia da cidade do Pôrto*. Lisboa: Museu Comercial.
- Dicionário Priberam da Língua Portuguesa*. (s.d.). Obtido em 20015, de <http://www.priberam.pt/dlpo/reabilitar>
- Garret, A. (1913-1914). Tuberculose e habitação no Porto. *Anais Científicos da Faculdade de Medicina do Porto, I*.
- Juma, A., & Manso, Á. (2010). *Guia Prático da Habitação (edição revista e aumentada)*. (I. Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Ed.) Lisboa.
- Lima, M. (2011). *Operações SAAL, Uma política urbana vanguardista - O caso do SAAL no bairro do Casal das Figueiras, em Setúbal*. Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior Técnico, Lisboa.
- Matos, F. L. (1994). Os bairros sociais no espaço urbano do Porto:1901-1956. *Análise Social, XXIX*.
- Matos, F. L. (2007). Reabilitação Urbana da Baixa Portuense - Qualidade habitacional. (U. d. Porto, Ed.) *Revista da Faculdade de Letras - Geografia, 1*.
- Matos, F., & Rodrigues, R. (Janeiro de 2009). As ilhas do Porto: Lugares de resistência. *Observatorium: Revista Eletrónica de Geografia, 1*, pp. 33-57.
- Miranda, F. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - A cidade dos mercadores. Da luta pelo poder civil às guerras fernandinas*. (Vol. 3). Matosinhos: Quidnovi.
- Miranda, F., Sequeira, J., & Duarte, L. M. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - A cidade e o mestre. Entre um rei bastardo e um príncipe perfeito* (Vol. 4). Matosinhos: Quidnovi.
- Pacheco, L. P. (2002). *As ilhas do Porto. Reabilitar os seus (pre) conceitos*. Tese de Mestrado em "Reabilitação da Arquitetura e Núcleos Urbanos", Universidade Técnica de Lisboa , Faculdade de Arquitetura, Lisboa.
- Patriarca, R. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - Ambições régias. O declínio do poder municipal* (Vol. 5). Matosinhos: Quidnovi.

- Pereira, A., & Poupá, C. (2008). *Como escrever uma tese, monografia ou livro científico usando o word* (4ª ed.). Lisboa: Edições Sílabo.
- Pereira, G. M. (2011). *Família, Espaço e Património - As ilhas no percurso das famílias trabalhadoras do Porto em finais do século XIX*. Porto: CITCEM: Centro de Investigação Transdisciplinar "Cultura, Espaço e Memória".
- Pinho, A. C. (2009). *Conceitos e Políticas Europeias de Reabilitação Urbana. Análise da experiência portuguesa dos gabinetes técnicos locais 1*. Tese elaborada no LNEC para obtenção do grau de Doutor em Planeamento Urbanístico, Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura, Lisboa.
- Pinho, A. C. (2009). *Conceitos e Políticas Europeias de Reabilitação Urbana. Análise da experiência portuguesa dos gabinetes técnicos locais 2*. Tese elaborada no LNEC para obtenção do grau de Doutor em Planeamento Urbanístico, Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitetura.
- (s.d.). *Projecto Preliminar de Conversão da Zona de Intervenção Prioritária em Áreas de Reabilitação Urbana*. Porto Vivo SRU. Obtido em 20 de Julho de 2015, de http://www.portovivosru.pt/pdfs/aru/proj_pre_delimitacao_arus_2010_10_14_ca.pdf
- Ramos, L. (1994). *História do Porto* (2ª ed.). Porto: Porto editora.
- Ricardo, J. (1897). *Origens & Desenvolvimento da população do Porto: Notas históricas & estatísticas*. Porto: Porto Typ. Occidental.
- Rossi, A. (2009). *A Arquitetura da Cidade*. Edições Cosmos.
- Sequeira, J. (2010). *HISTÓRIA DO PORTO - Como nasce uma cidade. Das origens ao Condado Portucalense* (Vol. 1). Matosinhos: Quidnovi.
- Silva, T. (2013). *Porto: [Re] Habitar a cidade - Obsolescência urbana e a adaptação habitacional à cidade contemporânea*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Coimbra.
- Teixeira, H. R. (2010). *Porto, 1114 - 1518: A construção da cidade medieval*. Tese de Mestrado em História Medieval, Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Porto.
- Teixeira, M. C. (1992). As estratégias de habitação em Portugal, 1880-1940. *Análise Social*, XXVII, pp. 65-89.
- Teixeira, M. C. (1994). A habitação popular no século XIX - Características morfológicas, a transmissão de modelos: as ilhas do Porto e os cortiços do Rio de Janeiro. *Análise Social*, XXIX, pp. 555-579.
- Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica.
- Teixeira, N. S. (1987). Política externa e Política interna no Portugal de 1890: o Ultimatum Inglês. *Análise Social*, XXIII, pp. 687-719.
- Vásquez, I. B., & Coinceição, P. (Abril de 2015). *"Ilhas" do Porto - levantamento e Caracterização* (1ª ed.). Porto: Município do Porto.

Anexos

“... o Pôrto ergue-se em anfiteatro sobre o estreito do Douro e reclina-se no seu leito de granito. Guardador de três províncias e tendo nas mãos as chaves dos haveres delas, o seu aspecto é severo e altivo, como o dum mordomo de casa abastada. Mas não o julgueis antes de o tratar familiarmente. Não façais cabedal de certo modo áspero e rude que lhe haveis de notar; trazei-o à prova, e achar-lheis um coração bom, generoso e lial. Rudeza e virtude são muitas vezes companheiras; e entre nós degenerados netos do velho Portugal, talvez seja êle quem guarde ainda maior porção da desbaratada herança do antigo carácter português no que tinha bom, que era muito, e no que tinha mau, que não passava de algumas demasias de orgulho”.

Alexandre Herculano
(Lendas e Narrativas, 2º vol.)

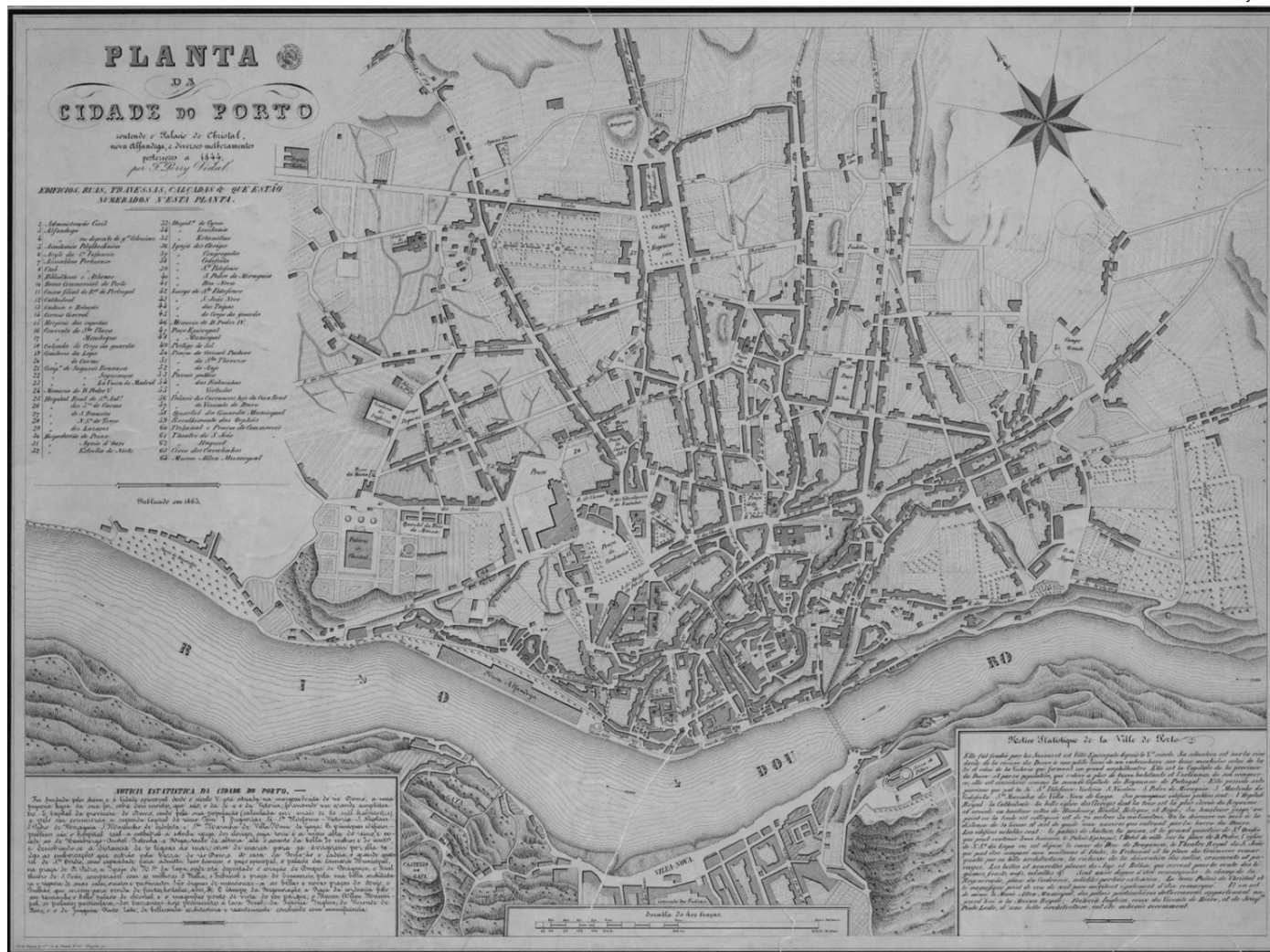


Figura 38 Planta do Porto de Perry Vidal, 1865¹⁴¹

¹⁴¹ Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p. 27



Figura 39 Planta do Porto de Telles Ferreira, 1892, área central¹⁴²

¹⁴² Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.28



Figura 40 Localização das principais áreas de ilhas - Planta de 1892¹⁴³

¹⁴³ Teixeira, M. C. (1996). *Habitação Popular na cidade oitocentista - As ilhas do Porto*. (F. C. Gulbenkian, Ed.) Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. p.135.

Evolução da População da cidade do Porto		
Ano	População	Motivo
1732	30 024	
1787	61 462	Terramoto 1755 (Lisboa)
1838	59 370	Invasões Francesas e Guerra Civil
1864	86 761	Êxodo Rural (crise da agricultura e desenvolvimento industrial)
1878	105 838	Políticas de desenvolvimento
1890	138 860	Políticas de desenvolvimento
1900	167 955	Políticas de desenvolvimento

Tabela 17 Evolução da População da cidade do Porto (1732 - 1900) ¹⁴⁴

¹⁴⁴ Adaptado pela autora de Teixeira, M. C. (1994). A habitação popular no século XIX - Características morfológicas, a transmissão de modelos: as ilhas do Porto e os cortiços do Rio de Janeiro. *Análise Social*, XXIX, pp. 555-579.



Ilha da Bela Vista vai ter casas adaptadas a pessoas com problemas de mobilidade

PATRÍCIA CARVALHO 22/02/2014 - 12:05

Investimento municipal pode chegar ao meio milhão de euros. Obras arrancam este ano.



Rui Moreira visitou o bairro durante a campanha eleitoral NELSON GARRIDO

Os modelos das habitações estão feitos e já são do conhecimento da Câmara do Porto. A ilha municipal da Bela Vista vai entrar em obras ainda este ano e terá algumas casas adaptadas a pessoas com problemas de mobilidade. A nova Bela Vista está a ser construída por uma equipa multidisciplinar de que fazem parte também os moradores, cujas opiniões e sugestões têm contribuído para o desenvolvimento do projecto.

Só em Abril é que o projecto coordenado pelo gabinete Cerejeira Fontes Arquitectos deverá estar completamente fechado, mas todos os envolvidos na reconversão da Bela Vista começam já a ver o novo espaço que ali vai nascer. As casas devem manter as tipologias que hoje têm,

mas algumas poderão sofrer alterações. Há modelos desenhados pela equipa de arquitectos (que inclui Fábio Filipe Azevedo e Catarina Pires, do Lahb Social – Laboratório de Habitação Básica e Social) que prevêem a existência de habitações T3+1. Há idosos a viver em casas com dois pisos que já pediram para ter casas mais pequenas. E das 13 famílias que ocupam as 42 casas da ilha praticamente todas fizeram um pedido comum.

“A grande preocupação que nos apresentam é com os problemas de humidade. Pediram-nos, desde o início, que resolvêssemos esse problema e o projecto está pensado nesse sentido”, diz Berta Granja, professora do Instituto Superior de Serviço Social do Porto e membro do Lahb Social, que a par com o antropólogo Fernando Matos Rodrigues, anda há anos a estudar formas de intervenção e inserção das ilhas da cidade.

Matos Rodrigues e André Fontes explicam que as habitações da Bela Vista possuem algumas divisões sem qualquer janela, o que contribuiu para o perpetuar de problemas de ventilação e de humidade. Agora, diz o arquitecto, “todos os compartimentos terão janela”. Esta é uma das intervenções “cirúrgicas” que serão aplicadas nas casas da ilha que – garante André Fontes – têm muitos pontos a seu favor. “Existe ali muita qualidade de construção que vamos preservar. Olhamos para os edifícios, percebemos quais são as suas patologias e centramo-nos no que é essencial. É uma avaliação casa a casa, quase um diagnóstico médico individual”, afirma.

O pelouro da Habitação do município, dirigido por Manuel Pizarro, fez uma exigência – que a nova ilha tenha habitações adaptadas a cidadãos com problemas de mobilidade. Deverão ser cinco as casas construídas para obedecer a esse requisito, mas o número exacto de habitações que resultarão da intervenção em toda a ilha ainda é incerto. “As casas não vão ser disponibilizadas todas ao mesmo tempo”, explica Manuel Pizarro.

O vereador diz que as primeiras intervenções serão nas casas de quem já lá habita e em “mais uma ou duas” que possam, mais rapidamente, receber novos moradores. As restantes serão reabilitadas depois e Pizarro admite que, em alguns casos, a intervenção possa vir a ser feita à medida do morador que para lá for. O que pode significar que duas casas se juntem para ser apenas uma, por exemplo.

De qualquer maneira, Pizarro garante que irá haver um especial cuidado da autarquia na escolha dos novos moradores da ilha. “Terá de haver um forte processo de integração social de quem vai morar para ali, para que não se corra o risco de destruir a comunidade que lá está”, diz.

O professor Matos Rodrigues espera poder contribuir para essa integração, já que tem a expectativa de ver o Lahb Social instalado, precisamente, na Ilha da Bela Vista, num terreno que está, actualmente, vedado, mas que poderá vir a receber também hortas e um jardim para os moradores. O vereador da Habitação é mais comedido e diz que é preciso deslindar, primeiro, algumas dúvidas sobre a propriedade deste terreno.

Manuel Pizarro também tem muitas dúvidas sobre uma das propostas apresentadas no processo de construção multidisciplinar da nova Bela Vista – a introdução de uma cobertura nos corredores ao ar livre do espaço, que poderia introduzir algum conforto térmico no Inverno e ser retirada no Verão. “Uma solução dessas precisa sempre de muita prudência, porque pode acarretar outro tipo de problemas”, sustenta o vereador.

A intervenção na ilha da Bela Vista deverá custar à empresa municipal DomusSocial entre “400 a 500 mil euros” e vai “arrancar, de certeza, este ano”, garante Manuel Pizarro. “Esta obra marca o arranque de um programa de reabilitação das ilhas do Porto. Estamos a estudar alguns casos concretos, mas é necessário fazer um esforço de relacionamento com os proprietários privados das ilhas”, defende o responsável pela Habitação e a Acção Social da autarquia. Pizarro espera que a Bela Vista seja “o exemplo” que outros proprietários de ilhas da cidade queiram seguir.

Figura 41 Jornal “ Público” 22/02/2014 ¹⁴⁵

¹⁴⁵ Carvalho, P. (22 de Fevereiro de 2014). Ilha da Bela Vista vai ter casas adaptadas a pessoas com problemas de mobilidade. *O Público*. Obtido em 1 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/ilha-da-bela-vista-vai-ter-casas-adaptadas-a-pessoas-com-problemas-de-mobilidade-1625691?page=1#/follow>



800 mil euros e mais de ano e meio de obras separam a ilha da Bela Vista de hoje do futuro

PATRÍCIA CARVALHO 04/07/2014 - 19:21

Ilha municipal vai ser reabilitada, mantendo os habitantes actuais e criando casas com melhores condições para futuros moradores.



FERNANDO VELUDO/NFACTOS

Ana Ribeiro, 85 anos, apoia-se numa muleta, mas nem por isso desiste de aguardar, largos minutos, de pé, ao sol, enquanto o presidente da Câmara do Porto, Rui Moreira, e o vereador da Habitação, Manuel Pizarro, falam aos jornalistas sobre o projecto de reabilitação da ilha municipal da Bela Vista. Ana é uma das moradoras da ilha, “a mais velha”, segundo apregoa, e nascida ali. Agora, quer agradecer o que acabou de ver, porque a concretizar-se, “vai ser maravilhoso”, diz.

O projecto de reabilitação da ilha da Bela Vista foi apresentado oficialmente na tarde desta sexta-feira, com os principais responsáveis políticos em mangas de camisa, que o sol não perdoava. Rui Moreira brincou com alguns moradores, lembrando que quando andou por ali em

campanha, em Agosto do ano passado, poucos acreditaram que a promessa de então seria cumprida – mesmo que ele vencesse as eleições, como o fez. “O senhor Luís disse-me: ‘Não sei se vai ganhar a câmara, mas se for presidente, não volta cá.’ Ele já deu o braço a torcer”, disse Moreira, sorridente, dizendo-se “emocionado” por estar ali de novo.

Como o PÚBLICO já adiantara, em Fevereiro, o projecto de reabilitação foi coordenado pelo gabinete Cerejeira Fontes Arquitectos, em parceria com o Lahb Social - Laboratório de Habitação Básica e Social, que também irá ficar instalado na ilha. Ontem, o arquitecto António Cerejeira Fontes explicou como a nova ilha irá passar a ter três entradas, em vez da única que neste momento leva ao anterior do núcleo habitacional construído em finais do século XIX. Algumas casas vão desaparecer, para permitir maiores atravessamentos dentro da ilha e as casas terão clarabóias e aberturas no telhado, que irão permitir uma maior luminosidade e melhor circulação de ar.

As 30 habitações que irão substituir as actuais 42 (das quais apenas 13 estão ocupadas) vão ter um ou dois pisos, está prevista a adaptação de algumas habitações a pessoas com necessidades especiais e o espaço terá ainda hortas e um novo edifício onde ficará instalado o Lahb Social, uma lavandaria comunitária, a sede da associação de moradores e um centro de convívio.

Manuel Pizarro frisou que a câmara espera arrancar com as obras “no último trimestre do ano”, mas avisou que os trabalhos serão demorados. “As obras serão feitas em duas fases, porque os moradores não vão sair daqui, vão ser deslocados de umas casas para outras. Por isso, é previsível que os trabalhos durem mais do que um ano e meio”, disse. Quanto aos custos, o vereador aponta agora um investimento na ordem dos “800 mil euros”, valor superior aos 500 mil indicados ao PÚBLICO em Fevereiro e que inclui já a instalação do Lahb Social.

O antropólogo Fernando Matos Rodrigues e Berta Granja, do Instituto Superior de Serviço Social do Porto, que integram o Lahb Social estiveram presentes na apresentação do projecto, assim como o primeiro vereador da Habitação de Rui Rio, Paulo Morais, a quem Rui Moreira atribuiu a paternidade da ideia de reabilitar as ilhas da cidade. “Foi ele que teve a ideia de fazer isto. Sei que está tão contente como nós, por podermos levar este projecto avante”, disse Rui Moreira.

O presidente e o vereador da Habitação reforçaram que este é apenas o primeiro passo de um programa mais abrangente que pretende mudar as ilhas da cidade do Porto, com Manuel Pizarro a admitir que o município possui “mais duas ou três ilhas”, que poderão ser também alvo de reconversão. Rui Moreira manifestou ainda a esperança que o exemplo que a Câmara do Porto quer dar com a intervenção na Bela Vista possa servir de inspiração aos proprietários privados. “Este modelo pode ser replicado pela parte privada da economia. Esperamos que ajude os proprietários privados a perceber que as ilhas podem ser um território rentável, onde pode valer a pena fazer um investimento localizado”, disse.

Quando estiverem prontas, as casas da ilha da Bela Vista serão integradas no mercado de habitação social da autarquia.

Figura 42 Jornal "Público" 04/07/2014¹⁴⁶

¹⁴⁶ Carvalho, P. (4 de Julho de 2014). 800 mil euros e mais de ano e meio de obras separam a Ilha da Bela Vista de hoje do futuro. *O Público*. Obtido em 1 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/800-mil-euros-e-mais-de-ano-e-meio-de-obras-separam-a-ilha-da-bela-vista-de-hoje-do-futuro-1661667>



O ano começou sem obras na ilha da Bela Vista

PATRÍCIA CARVALHO 16/01/2015 - 07:23

Adiamento está relacionado com o atraso no licenciamento dos projectos de novas estruturas de água e electricidade.



FERNANDO VELUDO/INFACTOS

Apesar das promessas e expectativas criadas ao longo de 2014, os habitantes da Ilha da Bela Vista ainda entraram no novo ano sem que as obras de reabilitação prometidas começassem. A Câmara do Porto assume o atraso e aponta agora Abril como a data mais provável para o arranque dos trabalhos.

Quando [o PÚBLICO revelou o projecto](http://www.publico.pt/local/noticia/ilha-da-bela-vista-vai-ter-casas-adaptadas-a-pessoas-com-problemas-de-mobilidade-1625691) (<http://www.publico.pt/local/noticia/ilha-da-bela-vista-vai-ter-casas-adaptadas-a-pessoas-com-problemas-de-mobilidade-1625691>) que estava a ser preparado para a ilha municipal, em Fevereiro de 2014, o vereador da Habitação, Manuel Pizarro, não tinha dúvidas e afirmava que a obra iria “arrancar, de certeza, este ano”. **Em Julho** (<http://www.publico.pt/local/noticia/800-mil-euros-e-mais-de-ano-e->

[meio-de-obras-separam-a-ilha-da-bela-vista-de-hoje-do-futuro-1661667](#)), quando o socialista e o presidente da câmara, Rui Moreira, foram à ilha apresentar o projecto de reabilitação ainda se apostava em arrancar com as obras “no último trimestre do ano”, como disse, então, Pizarro.

As previsões acabaram, no entanto, por não se concretizar. Ao PÚBLICO, fonte da assessoria de imprensa da autarquia assume que “a obra está atrasada em relação ao calendário previsto”, e explica porquê: “Houve atrasos com os licenciamentos relacionados com as questões de água e electricidade”. A mesma fonte indica que, ultrapassadas essas questões, “o concurso estará em condições de ser lançado nos próximos dias, o que deve permitir que a obra arranque até Abril”.

Aquando da apresentação do projecto, Manuel Pizarro afirmou que renovar a Bela Vista representa um investimento na ordem dos “800 mil euros”. Coordenado pelo gabinete Cerejeira Fontes Arquitectos, em parceria com o Lahb Social – Laboratório de Habitação Básica e Social, o projecto prevê que as 42 habitações do núcleo habitacional construído no final do século XIX sejam transformadas em apenas 30.

Algumas casas vão desaparecer, para permitir um melhor atravessamento da ilha onde hoje se acede apenas por uma entrada, mas que no futuro deverá ter três pontos de acesso. A luminosidade e a circulação de ar serão melhoradas com a instalação de clarabóias e aberturas nos telhados. O projecto prevê ainda a criação de hortas e um novo edifício onde ficarão instalados o Lahb Social, uma lavandaria comunitária, a sede da associação de moradores e um centro de convívio.

Das 42 casas da Bela Vista, apenas 13 estavam ocupadas em Julho. As obras deverão ser feitas de forma faseada. As habitações vagas e reabilitadas deverão ser colocadas no mercado de habitação social da autarquia e esta já garantiu que seleccionará com especial cuidado os novos moradores, para que o processo de integração social, num espaço maioritariamente ocupado por idosos, com fortes laços entre eles, seja facilitado.

Segundo Manuel Pizarro informou, em Julho, os trabalhos serão demorados e feitos de forma faseada. “As obras serão feitas em duas fases, porque os moradores não vão sair daqui, vão ser deslocados de umas casas para outras. Por isso, é previsível que os trabalhos durem mais do que um ano e meio”, disse.

Figura 43 Jornal “Público” 16/01/2015 ¹⁴⁷

¹⁴⁷ Carvalho, P. (16 de Janeiro de 2015). O ano começou sem obras na ilha da Bela Vista. *O Público*. Obtido em 01 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/o-ano-comecou-sem-obras-na-ilha-da-bela-vista-1682327>



Casas novas para uma “ilha” antiga

PATRÍCIA CARVALHO 22/01/2015 - 10:13

No Porto, pedido de financiamento, a rondar os 45 mil euros, vai ser formalizado junto da Fundação Montepio.



O portão da ilha do Geno, no Porto, está sempre fechado. Essa é uma das regras que proprietários e inquilinos cumprem e que Helena Silva, uma das donas do espaço, quer que continue a vigorar, se se concretizar o plano para construir ali duas casas novas, projectadas pelo Lahb Social – Laboratório de Habitação Básica e Social, e chegarem novos moradores. O processo ainda está a ser construído, mas a proposta do Lahb Social é que as novas casas integrem uma bolsa de habitação para aluguer a custos controlados, e que os novos moradores possam ser escolhidos por este organismo, a Câmara do Porto e as proprietárias da ilha privada. O financiamento está a ser tentado junto da Fundação Montepio.

Há muito que a equipa do Lahb Social anda a trabalhar na possibilidade de transformar as duas habitações devolutas da ilha do Geno em casas novas, reabilitadas a baixo custo. O espaço, ao lado da ilha municipal da Bela Vista – que já tem [um projecto de reabilitação total](http://www.publico.pt/local/noticia/800-mil-euros-e-mais-de-ano-e) (<http://www.publico.pt/local/noticia/800-mil-euros-e-mais-de-ano-e>

[meio-de-obras-separam-a-ilha-da-bela-vista-de-hoje-do-futuro-1661667\)](#)

-, é composto por dez casas de pequenas dimensões, das quais apenas duas estão desabitadas. Duas das três proprietárias moram na fila de casas que se estende ao longo de um acesso em pedra, íngreme e escorregadio com a chuva de Inverno. Além dos vasos que se espalham pelas entradas, há uma ramada de onde pendem “tomates brasileiros”, na explicação de Helena Silva. E no Verão há “uva americana”.

As casas devolutas estão ao fundo da ilha. A número 8 serve, de momento, de arrecadação e não é mais que as quatro paredes e um tecto a precisar de conserto. Helena Silva, 78 anos vividos na ilha que o avô comprou e deixou à família, diz que o espaço foi a casa de uma inquilina que ali morou “durante quase 60 anos”.

“Tive que deitar tudo abaixo, estava tudo a cair”, diz. São 27 m2 que, cumprindo-se o projecto desenvolvido pelo Lahb Social, hão-de crescer para 34 e transformar-se numa casa com uma sala, cozinha, casa-de-banho, um quarto e um espaço de trabalho. Para isso, a casa vai ganhar um piso superior onde ficará o quarto e a zona de trabalho. No número 10, o espaço vai ser um pouco maior. Aos 35 m2 da casa vão juntar-se os 7 m2 de um barraco adjacente, permitindo que a última casa da ilha se transforme num T2.

Fernando Matos Rodrigues diz que a proposta que foi apresentada, esta semana, à Câmara do Porto e às proprietárias, é que durante cerca de 15 anos (o tempo calculado para que seja pago o investimento que será feito na ilha), as duas casas integrem uma bolsa de habitações para alugar a custos controlados. Neste plano, a escolha dos futuros inquilinos será da autarquia, em coordenação com o Lahb Social, mas Helena Silva tem alguns desejos. “Que sejam pessoas sossegadas e respeitadoras. E não me importava que houvesse crianças. Aqui não temos crianças”, diz, antes de desfiar as idades de quem vive na ilha do Geno: “78, 84, 76, 84, mais duas ou três famílias um pouco mais novas, na casa dos 50 ou 60”.

Fernando Matos Rodrigues, do Lahb Social, explica que os novos habitantes da ilha “terão de obedecer a alguns critérios, que se coadunem com o clima social que ali existe”. “Temos algum interesse em introduzir casais jovens ou estudantes, pessoas que não podem pagar uma renda tipo no Porto, mas que querem viver no centro da cidade.”

A intervenção nas duas ruínas deverá rondar os 45 mil euros e a expectativa é que as obras sejam financiadas pela Fundação Montepio, com uma eventual participação do município. O projecto e o respectivo

programa social que lhe está associado devem ser apresentados à fundação na próxima semana.

O vereador da Habitação na Câmara do Porto, Manuel Pizarro, confirma que recebeu a proposta do Lahb Social e que irá estudá-la “num contexto mais global, de uma dinâmica de recuperação das ilhas da cidade”. O autarca diz ver “com todo o interesse” esta e outras iniciativas para reabilitar as ilhas, lembrando que a câmara quer dar o exemplo “com a reabilitação das ilhas municipais”.

A par com a construção das duas novas habitações, os promotores do projecto estão também a tentar arranjar forma de reabilitar as restantes casas da ilha do Geno, sobretudo, com a substituição dos telhados, que estão velhos e deixam os tectos de algumas habitações negros de humidade.

Matos Rodrigues garante que o Lahb Social está a trabalhar num modelo similar para outras ilhas, nomeadamente na Rua de S. Victor (projecto no qual foi convidado a participar o arquitecto Souto de Moura) e na ilha do Bairro Olímpia, na escarpa das Fontainhas.

Figura 44 Jornal "Público" 22/01/2015 ¹⁴⁸

¹⁴⁸ Carvalho, P. (22 de Janeiro de 2015). Casas novas para uma "Ilha" antiga. *O Público*. Obtido em 1 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/casas-novas-para-uma-ilha-antiga-1682942>



Câmara do Porto apresenta estudo sobre “ilhas” em Março

PATRÍCIA CARVALHO 24/02/2015 - 17:45

Estudo servirá de base à apresentação de um plano de intervenção ao Governo, na tentativa de garantir financiamento

O estudo “aprofundado” sobre as “ilhas” do Porto, que está a ser desenvolvido pelo município, vai ser apresentado publicamente em meados de Março. A informação foi confirmada ao PÚBLICO por fonte da autarquia, depois de o vereador da CDU, Pedro Carvalho, ter afirmado que retirou, da reunião do executivo da passada segunda-feira, uma proposta reclamando ao Governo um programa específico para estes núcleos habitacionais, devidamente financiado com “verbas do orçamento de Estado e dos fundos europeus”, porque um plano do género já estaria “a ser negociado” entre o executivo de Rui Moreira e o de Passos Coelho.

Fonte da assessoria de imprensa “não confirma nem desmente” que estejam já a decorrer negociações como Governo, confirmando apenas que o estudo já anunciado será apresentado no próximo mês. “Nessa altura, e com base nesse estudo, a câmara estará em condições de ter um plano que apresentará ao Governo, para tentar garantir financiamento”, disse.

Na segunda-feira, no final da reunião privada do executivo, Pedro Carvalho disse aos jornalistas que retirara a moção exigindo financiamento estatal para a “reabilitação e erradicação” das “ilhas”, depois de ter sido informado, durante a reunião, que existiriam já negociações nesse sentido. “Retiramos a proposta, tendo em conta que o executivo disse que está neste momento a negociar [financiamento] e que há até uma abertura do Governo. Decidimos retirar, para não dificultar as negociações e também para não correr o risco de ver a proposta rejeitada”, disse.

O comunista insistiu que devia existir o “instrumento financeiro”, antes de ser apresentado um plano específico, lembrando que há quase um ano “foi aprovada uma proposta dos deputados do PS, na Assembleia da República, que tinha como principal objectivo garantir a alocação de financiamento público para a questão de regeneração e requalificação das ‘ilhas’ do Porto”. Desde essa altura, insistiu, “nada está feito” e a CDU teme que as verbas se percam. “Até meados do semestre alguma coisa tem de estar apresentada”, defendeu.

O vereador da CDU conseguiu ver aprovada, na reunião, uma proposta para que haja uma operação de reabilitação, limpeza e realojamento dos moradores das degradadas “ilhas” na Viela das Lamas.

Figura 45 Jornal "Público" 24/02/2015 ¹⁴⁹

¹⁴⁹ Carvalho, P. (24 de Fevereiro de 2015). Câmara do Porto apresenta estudo sobre "ilhas" em Março. *O Público*. Obtido em 2015 de Setembro de 2015, de <http://www.publico.pt/local/noticia/camara-do-porto-apresenta-estudo-sobre-ilhas-em-marco-1687177>

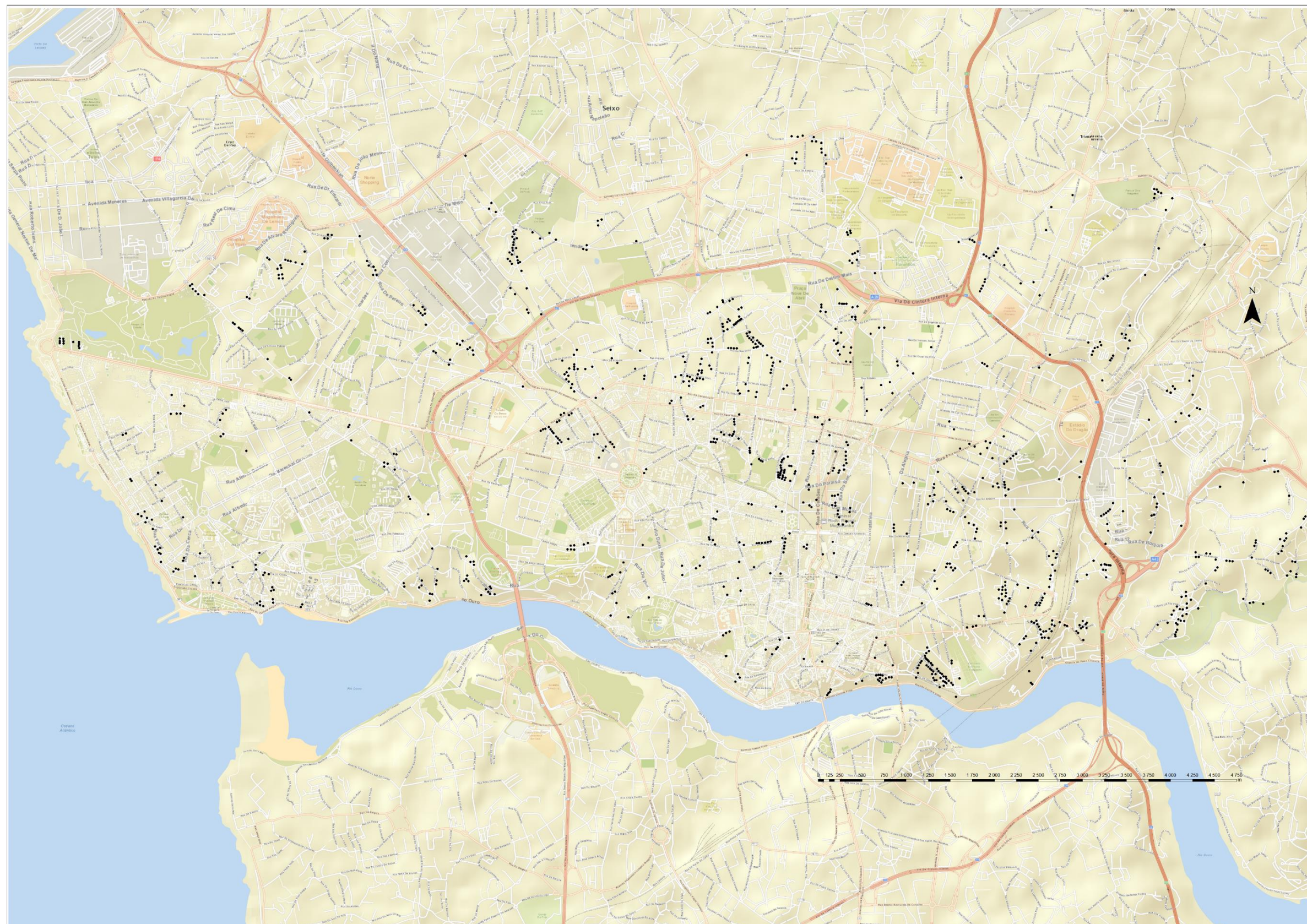


Figura 46 Levantamento das ilhas em 2001¹⁵⁰

¹⁵⁰ Adaptado pela autora de AAVV. (2001). *As "ilhas" do Porto: estudo socioeconómico*. Porto: Câmara Municipal do Porto sobre mapa do Arcgis.