

AS ILHAS DO PORTO: Lugares de Resistência

Fátima Loureiro de Matos

Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da
Universidade do Porto, Professora Auxiliar, fmatos@letras.up.pt

Rosa Maria Veloso Vieira Rodrigues

Faculdade de Letras da Universidade do Porto, aluna do Mestrado em Sistemas
de Informação Geográfica e Ordenamento do Território, msigot08033@letras.up.pt

Resumo

Neste artigo apresentamos uma análise de um conjunto de ilhas e outras tipologias habitacionais semelhantes localizadas na freguesia de Ramalde, na cidade do Porto. A finalidade deste trabalho foi compreender porque continuam habitadas estas casas, cujas condições habitacionais permanecem abaixo dos padrões de conforto e salubridade dignos de uma cidade e de uma sociedade que se quer moderna e desenvolvida. O artigo apresenta uma introdução, onde se faz uma caracterização das ilhas, salientando a sua génese, morfologia, localização, características da oferta, procura e evolução, ao longo do séc. XIX e XX. Depois, é referido, o objectivo do estudo, caracterização da freguesia e metodologia utilizada no caso de estudo, bem como, a respectiva caracterização da situação habitacional e da população das ilhas e outras tipologias habitacionais semelhantes analisadas.

Palavras chaves: ilhas, habitação operária, industrialização, insalubridade, pobreza

THE “ILHAS” OF PORTO: Hubs of Resistance

Abstract

This paper presents an analysis of a group of slum islands (Pt.: *ilhas*) and other similar housing typologies in the parish of Ramalde in the city of Porto. The study aims to understand why people still live in these houses, whose conditions remain below the minimum standards of comfort and sanitation for a city and a society which should be modern and developed. The introduction examines the characteristics of the *ilhas*, highlighting their origins, morphology, location, and features of supply, demand and evolution, during the 19th and 20th centuries. Next, the paper will focus on the object of the study, the characterisation of the parish, and the methodology employed in the case study, as well as the portrayal of the housing situation and the population of the *ilhas* and other similar housing typologies analysed.

Keywords: *ilhas*, working-class housing, industrialisation, insanitation, poverty

Introdução

A análise que aqui apresentamos resultou de um trabalho realizado no ano lectivo 2007/2008 na disciplina de seminário de projecto II, disciplina curricular obrigatória do 3º ano da licenciatura em Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, cujo

objectivo principal foi realizar uma análise de um conjunto de ilhas e outras tipologias semelhantes, ainda existentes na freguesia de Ramalde, pertencente à cidade do Porto.

Na cidade do Porto, o problema da habitação para as populações mais carenciadas não é novo e tem sido persistente. Durante a segunda metade do séc. XIX, agravou-se devido ao aumento populacional, associado ao êxodo rural e ao processo de industrialização da cidade. Estas circunstâncias acabaram por originar a construção de uma tipologia específica de habitação operária promovidas quer por industriais, quer por comerciantes, cuja lógica de produção é a maximização da renda fundiária, através da construção de uma tipologia habitacional de traçado uniforme, de grande densidade e insalubres, as ilhas do Porto¹.

A existência de tipologias semelhantes às ilhas em muitas cidades industriais, como nas britânicas, as *back-to-back-houses*, as *railroad* e *dumbell houses* de Nova Iorque, os *courons* em França, as *casas de corredor* em Espanha, as *vilas e pátios* de Lisboa e os *cortiços*, que surgiram no Rio de Janeiro e mesmo em S. Paulo depois de 1850, permite considerá-las como uma forma urbana característica do capitalismo industrial.

As ilhas marcaram fortemente o espaço urbano do Porto, desde meados do século XIX, como forma de alojamento da classe operária, sendo mais tarde denunciadas como focos insalubres que era necessário destruir² o que, só acontecerá, em parte, já em pleno século XX, na sequência de várias intervenções, sendo de salientar, o *Plano de Salubridade das Ilhas (1956)*, o *Plano de Melhoramentos do Porto (1956-1966)* e o *Plano Especial de Realojamento (PER)*, de 1993.

Contudo, apesar do objectivo principal destes planos, fosse a erradicação das ilhas e outras situações semelhantes de habitação precária com a construção de bairros sociais, o problema das ilhas ainda permanece, como o avesso da cidade, como uma cidade oculta e esquecida.

Na verdade, na edição do dia 8 de Junho de 2003, na primeira página do jornal O Comércio do Porto podia ler-se “Última ilha municipal vem abaixo este mês”³.

Se é um facto que as ilhas municipais e algumas particulares desapareceram, na sequência da implementação dos planos referidos acima, encontramos, ainda hoje, muitas ilhas e outras situações de alojamento atípico semelhantes a elas, pertencentes a particulares, umas desocupadas à espera de uma oportunidade de investimento, outras ainda habitadas, com habitações recuperadas, outras degradadas, por vezes, sem as mínimas condições de higiene e sanitárias (como veremos à frente), resultante de décadas de indiferença e abandono.

Este artigo encontra-se subdividido em cinco pontos, primeiro apresentamos um breve enquadramento das ilhas na cidade do Porto, seguido dos objectivos, caracterização da área de estudo, metodologia e por fim, apresentamos uma conclusão final.

As ilhas do Porto – Breve enquadramento

“As ilhas são por definição uma unidade urbanística de construção espontânea, não se identificando com nenhum tipo anterior de construção urbana ou rural” (SEIXAS, 1997, p.107). Segundo este autor, elas são descritas pela primeira vez em Portugal em 1713 no *Vocabulário Portuguez e Latino* como “huma ou muytas casas juntas, que em huma cidade tem ruas ao redor de si por todas as partes” (SEIXAS, 1997, p.107). Sendo, igualmente, esta imagem reproduzida na Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira e no Grande Dicionário de Língua Portuguesa, quando referem ilha “como grupo de casa, isolado de outras habitações e cercado de ruas por todos os lados” ou “pátio cercado de vivendas pobres” (SEIXAS, 1997, p.107), como acontece, por exemplo, nos pátios de Lisboa.

Arquitectónicamente a ideia de pátio ou rua cercada por pequenas casas térreas representam a imagem destes conjuntos habitacionais que, no entanto, apresentam desenhos bastante diversos. Existência de uma ou duas entradas, com ou sem portão; com entrada directa para a rua ou por corredor ao lado ou à frente das habitações burguesas; uma, duas ou mais filas de casas; o facto de estas serem todas térreas ou com mais um andar, e, por fim, a diversidade do espaço comum, com um ou dois corredores, em forma de pátio ou ainda a conjugação de pátio e corredor (como descrevemos de seguida).

Na sua forma mais simples, as ilhas consistiam em filas de 10 - 12 pequenas casas de um só piso com 16m², com uma frente de 4 m, com apenas uma porta e uma janela, construídas nos quintais das habitações da classe média, com acesso à rua somente através de estreitos corredores sob estas habitações burguesas, construídas à face da rua. Esta estruturação do espaço, resultou, por um lado, do tipo de loteamento definido pelos governadores João e Francisco de Almada (1758-1804), a partir de finais do século XVIII nas novas áreas de expansão da cidade, com lotes de 25 palmos – 5,5 metros de frente, podendo atingir 100 metros de profundidade (fig. 1 e 2) e por outro, da demolição nos finais deste mesmo século, das muralhas da cidade, situação que permitiu uma grande disponibilidade de terrenos com preços mais baixos que os praticados no interior do velho núcleo, para além, do

facto de as ilhas escaparem ao controle da Câmara, pois esta só controlava as construções localizadas à face da rua ou até uma distância de 5 metros⁴.

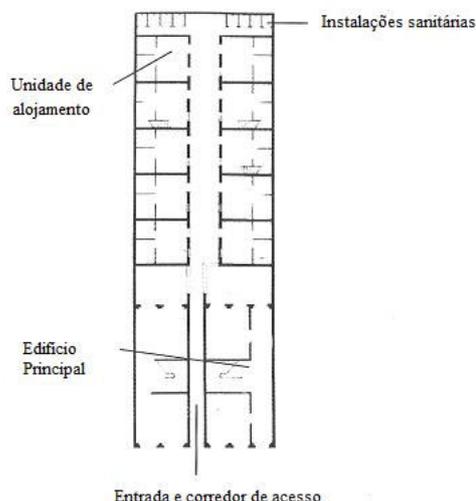
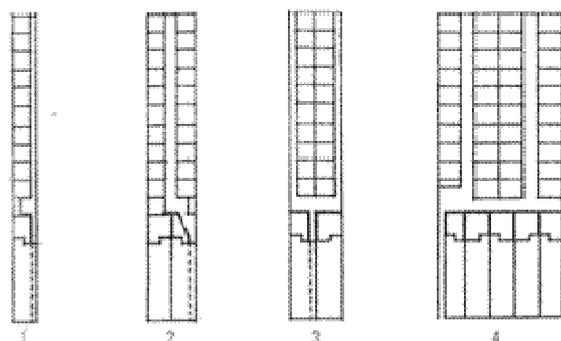


Figura 1 – Morfologia Básica das ilhas, fonte - Teixeira (1996, p.192)



Legenda:

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 terreno de traseiras correspondendo a vários lotes. Filas sucessivas de casas construídas costas com costas.

Figura 2 - Principais tipos de ilhas, fonte - Teixeira (1996, p. 184)

A localização das ilhas nas traseiras das casas da burguesia, nas áreas urbanas consolidadas datadas da primeira metade do século XIX, foi fruto do declínio na procura deste tipo de habitação e da resultante degradação física destes bairros, associado, ainda, à reforma do Código Civil em 1867, que alterou o regime dos contratos de emprazamento dos terrenos, pelo qual o proprietário transferia o seu domínio útil a outra pessoa, obrigando-se esta a

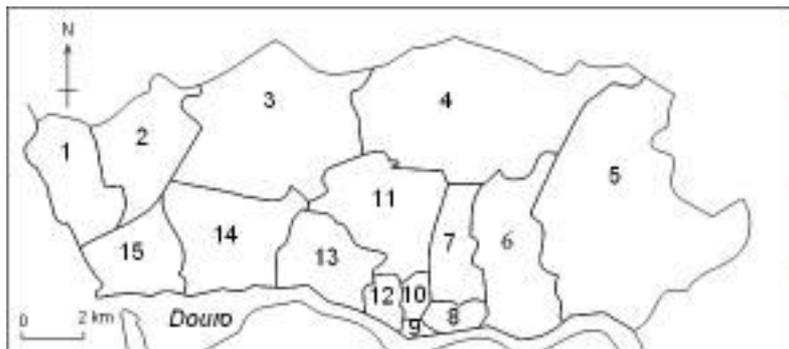
pagar-lhe anualmente uma certa renda, o foro. A reforma converteu os aforamentos de tempo limitado em perpétuos, o que resultou num enfraquecimento do controlo dos solos por parte dos senhorios directos e criou condições favoráveis ao desenvolvimento das ilhas (TEIXEIRA, 1996, p. 143-156).

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

Por vezes, este tipo de habitação era edificada independentemente das casas da classe média, neste caso, as ilhas ocupavam parcelas inteiras de terreno, dando para a rua, constituindo autênticos bairros operários, com casas maiores e geralmente com mais de um piso, como por exemplo, o Bairro do Herculano (na freguesia do Bonfim, classificado no Plano Director da cidade, de 2006, como imóvel com interesse patrimonial, com 129 casas). A sua localização foi em geral produto da inadequação desses locais para a construção de habitação da classe média. Destacando-se, particularmente, a situação periférica dessas áreas relativamente ao centro da cidade, a topografia dos terrenos e a proximidade de áreas industriais.

A localização das ilhas evidencia-nos que as maiores concentrações desta forma habitacional se situavam próximo das principais áreas industriais⁵, nas freguesias da periferia central (Bonfim, Cedofeita, Santo Ildefonso e Massarelos), em Campanhã e Lordelo do Ouro (fig. 3). Ainda hoje, mais de um terço das casas em ilhas existentes na cidade localizam-se nas freguesias do Bonfim e Campanhã, sobretudo na primeira.

Encontramos, também as designadas “ilhas atípicas” e as “quintas” (PIMENTA et. al. 2001, p.10 e 12), as primeiras correspondem a situações de deformação da estrutura regular das ilhas descrita acima e as segundas, são geralmente aglomerados de pequenas habitações, mais ou menos improvisados, com uma disposição espacial pouco estruturada, resultante de um crescimento gradual no interior de quintas agrícolas em torno da casa do caseiro. Estas tipologias, na sua maioria, foram construídas já em pleno século XX, ilegalmente nas freguesias da periferia da cidade, como Aldoar, Ramalde, Campanhã, Foz do Douro, Lordelo do Ouro, Nevogilde e Paranhos (fig. 3), freguesias predominantemente rurais e com alguma indústria dispersa, que à medida que o uso agrícola foi perdendo valor para os seus proprietários, os terrenos foram sendo ocupados por novas construções.



Legenda:

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1- Nevogilde | 9- S. Nicolau |
| 2- Aldoar | 10- Vitória |
| 3- Ramalde | 11- Cedofeita |
| 4- Paranhos | 12 - Miragaia |
| 5- Campanhã | 13- Massarelos |
| 6- Bonfim | 14- Lordelo do Ouro |
| 7- Sto. Ildefonso | 15- Foz do Douro |
| 8- Sé | |

Fig. 3 – Localização das freguesias da cidade do Porto

Quanto aos promotores desta forma habitacional, eram, essencialmente, comerciantes ou artífices da classe média, possuindo capitais limitados que ou construíram as ilhas nos seus quintais ou emprazaram ou subemprazaram pequenos lotes de terrenos. Mais tarde, as ilhas tornam-se objecto da actividade especulativa de largos sectores da classe média, particularmente os ricos comerciantes e os emigrantes retornados do Brasil, ou até mesmo os próprios proprietários directos do solo, o que levou à construção de ilhas muito maiores.

A completa indiferença da Câmara relativamente à construção das ilhas e às condições de vida dos seus habitantes durante a maior parte do séc. XIX, deveu-se essencialmente a duas razões. Por um lado, elas eram uma solução de habitação de baixo custo que beneficiava a burguesia industrial, pois permitia a redução dos salários, e dado o envolvimento desta classe social na política municipal tinham todo o interesse na proliferação das ilhas, não como especuladores imobiliários mas como empregadores. Por outro lado, a construção das ilhas não era abrangida nem pelo Código de Posturas Municipais de 1869, nem pelo de 1889 (TEIXEIRA, 1996, p. 119-120), como referimos acima.

As ilhas surgiram como uma forma adequada às condições da oferta, isto é, permitiram a aplicação de pequenos capitais pois a sua construção era possível com um capital reduzido, o solo não pesava muito no processo construtivo, pois elas surgem nos

quintais das casas dos seus promotores ou em terrenos em localizações desprestigiadas, as suas características construtivas⁶ implicava também um fraco investimento e, em pouco tempo, dada a grande procura, o capital investido era facilmente reembolsado⁷.

As infra-estruturas eram deficientes, a maior parte das ilhas não tinham água e o saneamento era feito através de fossas. Os sanitários eram comuns a todos os habitantes da ilha. Mesmo após a construção em 1905 de uma nova rede de esgotos na cidade, apenas 7% das ilhas foram ligadas a esta rede⁸.

Segundo dados de 2001, 45 % das ilhas possuíam rede pública de saneamento básico, 49% fossa séptica e 16% instalações sanitárias comuns (PIMENTA et. al. 2001, p. 109 e 113).

Relativamente à população que ocupava as ilhas e de acordo com um estudo efectuado em 1914 (LEMOS, 1914, p. 71-107), a população das ilhas incluía trabalhadores industriais, particularmente ligados à fiação e tecelagem, além de outras profissões bastante variadas como polícias, soldados, empregados do comércio, sapateiros, carpinteiros, pedreiros, lavadeiras e vendedores ambulantes, população com recursos económicos limitados, dados os baixos salários que auferiam e que só lhes permitia ter acesso a alojamentos baratos. Neste contexto, as ilhas apresentam-se como uma resposta adequada a esta procura de habitação de baixo custo.

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

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

No estudo efectuado em 2001 às ilhas do Porto, as profissões mais representativas dos moradores em ilhas, continuam a ser muito semelhantes às de 1914, salientando-se, os trabalhadores não qualificados da indústria, comércio e serviços (39%), os operários e artífices (24%), o pessoal dos serviços e vendedores (15%) (PIMENTA et. al. 2001, p.36),

denotando-se, assim, a herança do passado operário desta população, para além da sua situação de maior precariedade do emprego e baixo nível de rendimentos.

Para os estratos populares e particularmente, no caso das ilhas, o espaço privado, praticamente não se distingue do espaço público, uma vez que a ilha, é, sobretudo, um espaço colectivo e fechado sobre si mesmo. Os espaços comuns (logradouros, corredores, instalações sanitárias, etc.), facilitam um espírito de comunidade, alicerçado em intensas relações de vizinhança. A exiguidade do alojamento reforça a utilização dos espaços comuns, como prolongamento do espaço doméstico, intensificando as relações de vizinhança, de entreajuda, as solidariedades e os conflitos. Estas comunidades urbanas "assumiram um papel importante como espaços de acolhimento e adaptação à vida urbana de elementos migrantes recém-chegados e facilitaram estratégias de resistência e de sobrevivência das camadas trabalhadoras" (RAMOS, 1994, p.398).

A este propósito, convém salientar que em 2001, entre os aspectos mais valorizados pelos residentes nas ilhas, destacam-se a localização (38%), o sossego (11%) e as relações de vizinhança (9%), factores estes que demonstram uma identidade sócio-territorial e o sentimento de pertença relativamente a estes espaços (PIMENTA et. al. 2001, p. 44-45).

Quanto ao regime de propriedade das casas elas eram e continuam a ser maioritariamente arrendadas, em 2001, 69% dos agregados familiares inquiridos eram inquilinos⁹. Relativamente aos valores das rendas, 63% são inferiores a 25€ e 20% superiores a 100€, o que atendendo aos baixos níveis de rendimento da população e às características muito precárias das habitações, é surpreendente o valor atingido por algumas rendas, sendo, aliás, a disparidade dos valores das rendas muito acentuado (PIMENTA et. al. 2001, p. 61).

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

O volume de construção no Porto neste período de tempo é significativo, sendo mais forte entre os anos de 1878 e 1890, correspondendo também a um aumento da população residente e a um período intenso de obras públicas (como, por exemplo, a construção de fontanários, praças e mercados), alargamento e alinhamento de ruas, para além da abertura de novos arruamentos¹⁰ e, conseqüentemente, novas frentes de urbanização ocupadas por novas construções para a burguesia.

Entre 1890 e 1900, os fogos construídos com licença camarária diminuí significativamente, o que não acontece no caso das ilhas, nas quais apenas se dá um

abrandamento do ritmo de construção, tendo sido construídas 3100 casas em ilhas (TEIXEIRA, 1996, p. 163).

Segundo os dados apresentados por Jorge (1899, p. 153), existiam 1048 ilhas, com 11129 casas, que alojavam cerca de 50000 pessoas.

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

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

Em 1929, existiam 1301 ilhas correspondendo a 14676 casas, em 1940, 13600 casas em ilhas, em 2001, 1168 núcleos habitacionais (incluindo ilhas e os outros três tipos referidos), correspondendo a 8465 casas (tabela 1).

Tabela 1 – Núcleos e fogos por tipo de núcleo habitacional na cidade do Porto (2001)

Tipos	Nº de núcleos		Nº de fogos	
	Habitados	Desabitados	Habitados	Desabitados
Ilha	856	51	5189	725
Ilha atípica	121	2	651	74
Bairro operário	104	2	1507	186
Quinta	32		210	30
Total	1113	55	7550	1015

Fonte: Adaptado de PIMENTA et. al (2001, p. 9)

As condições de vida das ilhas eram e continuam a ser muito más, dadas as suas características construtivas, à sobreocupação, à existência de instalações sanitárias comuns, à falta de saneamento básico, de água quente e degradação física. Refira-se que, as ilhas durante o séc. XIX, foram focos de propagação de várias doenças, como a tuberculose, a cólera, a peste bubónica¹¹ e o tifo, fazendo aumentar, substancialmente a mortalidade na cidade.

A ocultação da habitação das camadas mais desfavorecidas da população que as ilhas propiciam, contribuiu para que o fenómeno persistisse até ao presente. Apesar das intenções de erradicação das ilhas sucessivamente afirmadas por diferentes responsáveis políticos e dos diversos planos e programas de realojamento, implementados na cidade, o problema das ilhas

perdurou até os nossos dias. A falta de uma política de habitação consistente atenta aos estratos sociais mais desfavorecidos implica que estes continuem a procurar soluções de recurso, sem as mínimas condições de habitabilidade e, como veremos à frente, com rendas bastante elevadas.

Objectivo

O objectivo deste trabalho foi verificar as condições habitacionais e de qualidade de vida da população que ainda vive nas ilhas e outras situações semelhantes a estas na freguesia de Ramalde. A finalidade era compreender porque, estão habitadas em 2008 estas casas, que apresentavam problemas de precariedade habitacional e condições deficientes de salubridade e conforto, já nos séculos XIX e XX.

Assim uma questão de partida foi colocada: porque estão habitadas no séc. XXI as casas localizadas em ilhas, em ilhas *atípicas* e em quintas. A esta interrogação outras foram surgindo, criando uma espécie de fio condutor através do qual se procurou obter resposta à pergunta inicial.

Quem habita estes núcleos? Quais as características da população? Será que a sua morfologia sofreu alterações? Será que possuem as condições mínimas de bem-estar e qualidade de vida?

Breve caracterização da freguesia de Ramalde

A freguesia de Ramalde, possui actualmente uma paisagem diversificada, marcada por uma mistura de áreas residenciais de gama média-alta, bairros sociais, ilhas, habitações com feição rural, bairros construídos por cooperativas de habitação, áreas comerciais, de serviços, espaços agrícolas e algumas indústrias.

A expansão das vias de comunicação e dos transportes, contribuíram para a dinâmica da freguesia, não só económica como demográfica, como também, para o crescimento da mancha construída.

A nova linha de metro, fruto da requalificação da antiga via-férrea, os ramais de acesso rodoviários, que distribuem o trânsito em todas as direcções, vieram promover a facilidade de circulação e a expansão da freguesia. No entanto, existem assimetrias no traçado das ruas, as mais antigas são estreitas de cunho marcadamente rural, contrastando com largas avenidas e ruas de traçado moderno. Os espaços verdes, estão limitados a reduzidas áreas

localizadas na parte ocidental da freguesia e a alguns quintais nas traseiras de algumas habitações.

Ramalde possui uma área de 5,68 Km², uma densidade populacional de 6659 habitantes (dados de 2001) sendo a única freguesia da cidade do Porto com uma variação populacional positiva de 3,9% (1347 habitantes) no período compreendido entre 1991 e 2001, contrariando a tendência de decréscimo populacional verificada em todas as freguesias da cidade.

A freguesia foi ganhando população ao longo dos tempos (fig. 4), numa primeira fase inserida no antigo concelho de Bouças, com características marcadamente rurais. No ano de 1895 passou a integrar o concelho do Porto, mantendo a tendência de aumento demográfico.

A evolução da população nesta freguesia está relacionada com a sucessiva ocupação do espaço rural por áreas residenciais. Os transportes tiveram um papel importante para este afluxo populacional, numa primeira fase o caminho-de-ferro, mais tarde os eléctricos, depois os autocarros e mais recentemente o metro de superfície.

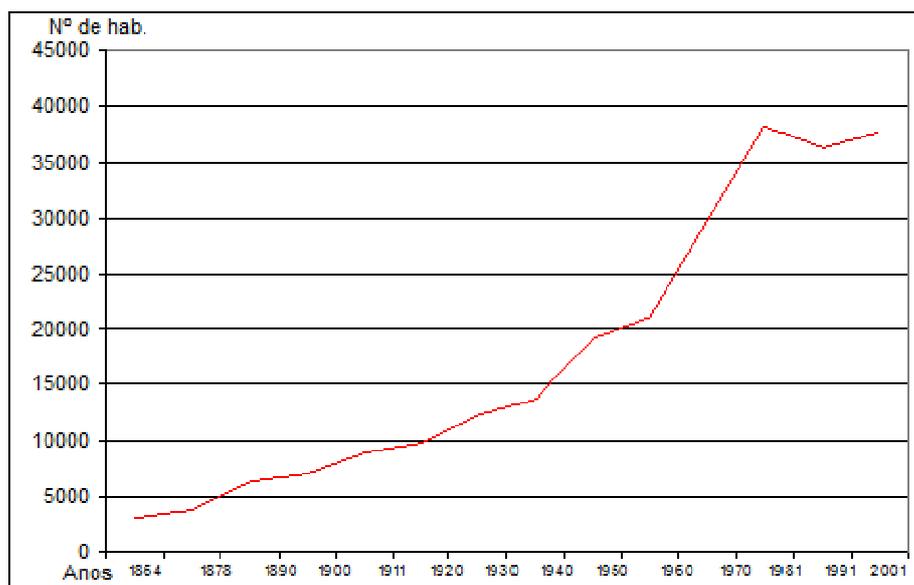


Figura 4 – Evolução da população residente de Ramalde

Fonte: INE, Recenseamentos da População

A freguesia de Ramalde transformou-se nos finais do séc. XIX numa das várias áreas industriais da cidade do Porto, lentamente foi perdendo as características de ruralidade, passando a assumir um importante papel na dinâmica industrial.

Existem aspectos que foram os pilares do desenvolvimento fabril nesta freguesia destacando-se: a construção da Av. da Boavista (1850), a passagem de uma via-férrea (1875) na parte oriental, o porto de Leixões (1895) localizado no vizinho concelho de

Matosinhos, a Estrada da Circunvalação (1895) que passa a Norte e mais tarde, em 1945 é inaugurado o aeroporto, também localizado em Matosinhos. Estas acessibilidades vieram promover a facilidade de circulação das mercadorias e das populações contribuindo para o crescimento e desenvolvimento da freguesia de Ramalde, que se foi adaptando às sucessivas mutações.

Esta dinâmica urbana foi sendo gerida por planos municipais, uns com mais impacto que outros, nos destinos da freguesia. Entre as décadas de 30 e 70 os organismos camarários providenciaram a construção de bairros sociais, na sequência de vários programas, como por exemplo, as casas económicas (1933), o Plano de Melhoramentos do Porto (1956), em grande escala, para a classe trabalhadora nesta freguesia¹² contribuindo para o rápido crescimento da população. Estes bairros, alguns de grande dimensão, surgem como tentativa de solucionar as graves carências habitacionais, visando, nomeadamente, acabar com as ilhas. A sua localização nas freguesias periféricas da cidade, como é o caso de Ramalde, resultou da política de zonamento proposta no início de 40 pelos arquitectos Marcello Piacentini (1938/40) e Giovanni Muzio (1940/43).

O Plano Regulador da cidade de 1952 foi o que mais contribuiu para a consolidação industrial na freguesia e conseqüentemente para o aumento da construção de casas para a classe operária. Este Plano era constituído por um programa de legislação que coordenava a localização das zonas industriais e respectivas instalações. O objectivo deste trabalho era a deslocação das indústrias que provocavam poluição no centro da cidade para a periferia, para a freguesia de Ramalde foi definida a localização da grande indústria (tendo sido construída, pelo município, uma nova zona industrial)¹³ devido às acessibilidades, à morfologia do solo e à existência de uma importante linha de água (a Ribeira da Agra) para drenagem dos efluentes.

Antes da construção desta nova zona industrial, na freguesia, desde o séc. XIX, foram-se implantando vários edificios fabris, dos ramos têxtil, latoaria e curtumes. Paralelamente, foram emergindo como cogumelos as ilhas, que coabitavam com os edificios industriais, com um conjunto de pequenas oficinas, cuja produção era executada em teares artesanais (que resultava da transferência de certas tarefas das grandes indústrias para estas oficinas). Esta estratégia produtiva tinha como único objectivo pagar ainda menos aos trabalhadores e reduzir os impostos, uma vez que estes eram pagos em função do número de teares existentes na fábrica.

Foi assim que, de campos e quintas agrícolas se passou, num século, a um espaço onde as oficinas, residências, fábricas e também as ilhas se instalaram de forma mais ou menos

organizada, junto das primeiras ruas da freguesia, aquelas que davam acesso à igreja ou se localizavam junto ao caminho-de-ferro.

Os transportes foram a força motriz para o aumento da produção fabril, estes faziam de interface entre o porto de Leixões e as fábricas, transportando o algodão necessário para a tecelagem e fiação. Entre as empresas de maior dimensão, podemos destacar, a fábrica têxtil William Graham, que se localizava no espaço que hoje é ocupado pela área residencial do Foco. Outras unidades de produção fabril distribuíam-se ao longo da Avenida da Boavista até à Fonte da Moura, onde se localizava a fábrica de tecidos Aviz.

Não foram só estas unidades fabris que contribuíram para a captação de mão-de-obra, mas toda a envolvente da freguesia onde proliferavam indústrias têxteis de grandes dimensões, como, por exemplo, a empresa Fabril do Norte, inaugurada em 1903, localizada na freguesia da Senhora da Hora (no concelho vizinho de Matosinhos), que já não labora actualmente, além das indústrias de conservas de peixe, cuja implantação, neste mesmo concelho, data de finais do séc. XIX, sendo que a maioria destas fábricas já desapareceram.

Saliente-se, ainda que a expansão da mancha construída da freguesia e o conseqüente crescimento demográfico, até aos nossos dias, foi fruto de um conjunto de intervenções, destacando-se a continuação da construção de bairros sociais¹⁴, de bairros construídos por iniciativa de cooperativas de habitação, a abertura de novos arruamentos, onde se implantaram vários edifícios de gama média-alta e um conjunto de serviços e comércio.

Metodologia – estudo de caso

O estudo de caso consistiu na selecção de 3 conjuntos distintos, localizados, um a sul da freguesia, outro a Noroeste e por fim outro a Nordeste, com 272 casas em ilhas e outras formas semelhantes, de um total de 765 identificadas em 2001 (fig. 5). Foram inquiridas 127 habitações.

A análise destes núcleos incluiu a identificação da sua forma habitacional, estado de conservação das casas, regime de ocupação, caracterização da população, grau de satisfação/insatisfação com o local de residência e disponibilidade para mudar ou não de residência.

A metodologia utilizada, consistiu num trabalho de campo, de identificação das ilhas e a realização de um pequeno inquérito à população, entre Fevereiro e Março de 2008.

O núcleo 1 é composto por 152 casas, apresenta a forma típica de ilha, construídas em lotes de terrenos livres, com uma frente pequena e muito compridos, com um elevado número

de casas, dispostas ao longo de um ou dois corredores e com entrada directa para a rua. A ilha maior possui 27 casas (fig. 6) e a menor 10 casas, tendo sido inquiridas 79 casas, correspondendo a 160 moradores. Do total de casas apenas 22 estão desocupadas. Muitas destas ilhas ainda possuem sanitários comuns, utilizados pelos moradores (fig. 7). As casas possuem apenas uma porta e uma janela, são muito baixas, o que dificulta a sua iluminação e ventilação, contribuindo para a existência de humidade nas paredes interiores e tectos.

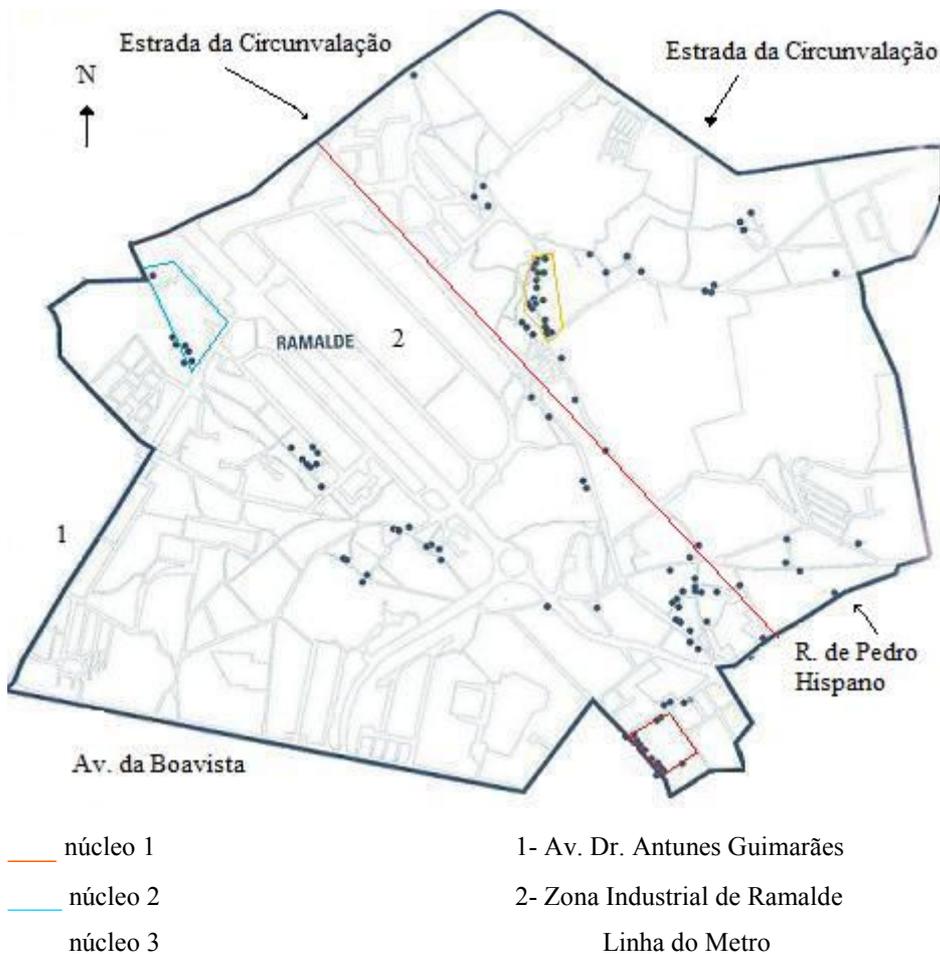


Figura 5 – Localização dos núcleos de ilhas e outras formas semelhantes estudadas na freguesia de Ramalde
Fonte: Adaptado de PIMENTA et. al. 2001, p. 14



Figura 6 – Ilha R. Augusto Gil com casas costas com costas ao longo de dois corredores e ocupação, por construções do espaço em frente às casas



Figura 7 – Sanitários e tanques de roupa colectivos

Quanto à ocupação a maioria das casas encontram-se ocupadas e o seu estado de conservação é razoável (fig. 8), em parte devido a obras efectuadas pelos próprios moradores, destacando-se, mudança da caixilharia das janelas, de portas, pintura exterior das casas, aproveitamento do logradouro, geralmente um pequeno quintal fronteiro às habitações, para a construção de anexos, cozinhas ou casas de banho, ou ainda, a construção de um segundo piso, aumentando, assim, o espaço doméstico (fig.6 e 9).

A maioria das casas é arrendada, oscilando as rendas entre os 200€ e os 400€, sendo também comum o arrendamento de quartos ou mesmo de casas, a imigrantes (fig. 10). Aliás a procura das ilhas para habitação de populações imigrantes, parece ser uma estratégia que se adapta à situação de ilegalidade em que se encontram muitos deles, pois a forma da ilha, escondida atrás de portões, com corredores estreitos, mal iluminados, por vezes, com mais de uma saída para a rua, permite-lhes esconder-se ou fugir, facilmente das autoridades.

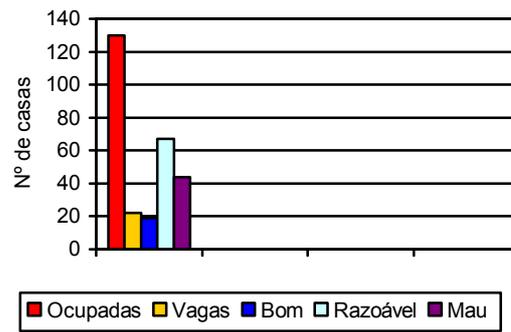


Figura 8 – Ocupação e estado de conservação das casas

Quanto ao tempo de ocupação das casas, verifica-se que, a maioria, encontra-se ocupada há mais de 26 anos, tendo mesmo alguns moradores já nascido nas casas onde habitam, sobretudo alguns dos mais idosos (fig. 11). Esta convivência de vários anos gerou relações de vizinhança e de solidariedade fortes, atenuando as situações de solidão e de isolamento associadas à velhice. É de realçar, ainda, o facto de haver um número significativo de pessoas que vivem há menos de 10 anos no respectivo bairro. Isto significa que tem vindo a ocorrer uma certa recomposição social nas ilhas, principalmente em termos geracionais, pois a maior parte destas pessoas (55%) são relativamente jovens, com menos de 45 anos. Esta situação demonstra que as ilhas continuaram a ser para muitas pessoas a única possibilidade de acesso ao mercado de alojamento da cidade.



Figura 9 – Ilhas na R. João de Deus, onde se vêem obras de manutenção e construção de segundos pisos

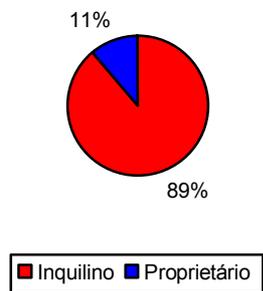


Figura 10 – Regime de ocupação das casas

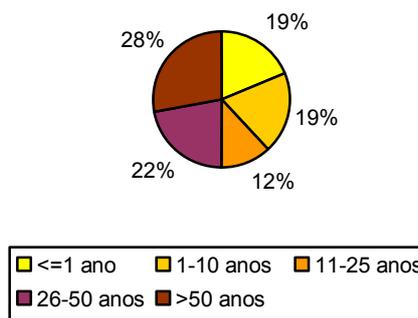


Figura 11 – Tempo de ocupação das casas

Quanto às condições de conforto fizemos uma análise quanto à existência de instalações sanitárias e água quente nas mesmas, sendo de salientar que 35% das casas têm WC exterior sem água quente, 24% com água quente, 29% WC interior com água quente, 3% sem água quente e 10% possuem WC colectivo. Esta situação demonstra bem que as ilhas estão muito aquém dos padrões que são hoje considerados mínimos em termos de conforto.

Relativamente às características da população, as variáveis analisadas mostram-nos que, o peso de mulheres é maior, assim como dos idosos, existe uma correlação entre os escalões etários, o nível de instrução e o tipo de actividade exercida. A proveniência está associada à idade, alguns dos mais velhos não são naturais do concelho do Porto, situação que se deve ao êxodo rural, a população mais jovem e em idade activa, é natural do Porto ou é fruto de novos fluxos migratórios, sobretudo, do Brasil e Países do Leste da Europa (figs. 12,13 e 14).

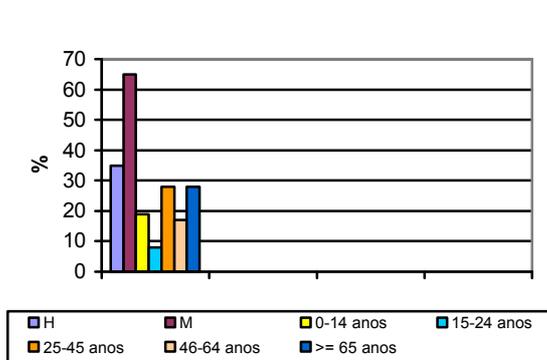


Figura 12 – População por sexos e idades

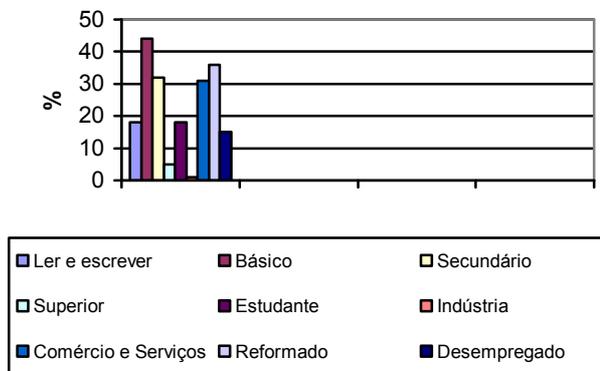


Figura 13- População por nível de instrução e ramo de actividade

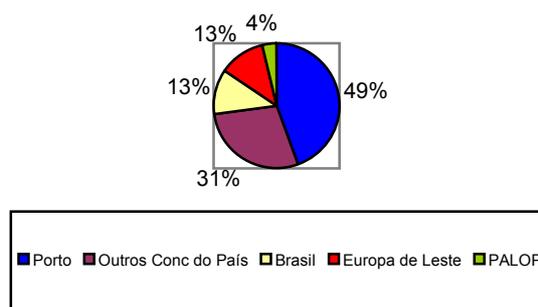


Fig. 14 – População por local de origem

Relativamente ao grau de satisfação com o local onde residem, a maioria dos inquiridos (20%) referem a centralidade (proximidade de comércio e serviços, transportes e emprego), o sossego (19%) e os laços afectivos (17%). No que respeita aos aspectos negativos o que é mais valorizado são as más condições da casa (42%) e os conflitos com a vizinhança (26%).

Apesar de um dos aspectos negativos mais valorizados pelos inquiridos ter sido as más condições da casa, a maioria afirma não querer mudar (66%), os que gostariam de mudar (38%), referem que preferiam permanecer na freguesia. A disponibilidade para mudar compreende-se face ao défice de qualidade de vida, mas também se compreende a resistência à mudança, pois há casos onde houve um investimento na reabilitação das casas e outro factor a considerar é o tempo de permanência, sobretudo dos mais idosos, que já criaram um sentimento de pertença e fortes laços afectivos ao bairro.

O núcleo 2 é constituído por 40 casas, aprestando uma morfologia diferente do 1º caso de estudo, que podemos classificar de atípica, o núcleo maior possui 10 casas e o mais pequeno 3, em que encontramos algumas casas não contíguas, geralmente de construção mais recente, os corredores de acesso não são rectilíneos ou por vezes adquirem a forma de pátio (fig.15), sendo frequente a existência de um quintal comum, dividido em talhões, pertencentes a cada casa (fig. 16). Do total de casas apenas 4 estão desocupadas, tendo sido inquiridas 24 habitações, correspondendo a 52 moradores. Todas as casas são arrendadas.



Figura 15 – R. da Preciosa
casas dispostas à volta de pátio



Figura. 16- Quintal comum

A maioria das casas apresentam um estado de conservação razoável (54%), fruto das obras efectuadas pelos inquilinos, ainda que 38% se encontrem degradadas, porque os inquilinos, são idosos e os senhorios não fazem obras, devido ao baixo valor das rendas.

Quanto ao conforto, existe um equilíbrio em termos de acesso à água quente, 50% têm água quente e 50% não. Relativamente às instalações sanitárias, 50% possuem no interior da casa, 37% no exterior e 13% servem-se das colectivas, ainda existentes em algumas ilhas.

Tal como no caso 1, a maioria das casas encontram-se habitadas há mais de 26 anos (71%), o que está directamente relacionado com a idade dos moradores, pois 54% têm mais de 46 anos. A população a viver há menos de 10 anos tem pouco peso (21%), o que parece indicar que a rotatividade da população é menor que a verificada no caso 1, sendo igualmente de realçar a não existência de imigrantes.

Quanto às características da população, mais uma vez, predomina a população feminina (62%), tratando-se, em muitos casos de idosas a viverem sozinhas (19%), fruto da maior longevidade desta população. 54% da população tem mais de 46 anos, situação que se reflecte na percentagem elevada de reformados (34%), estando a restante população empregue, sobretudo no comércio e serviços (26%) ou desempregada (22%). O nível de escolaridade da população é relativamente baixo 46% possui o ensino básico, 18% sabe ler e escrever e 34% o ensino secundário, o que explica o tipo de profissões precárias que exercem e consequentemente um menor nível de rendimentos. O peso de reformados e desempregados, contribui para uma maior vulnerabilidade à pobreza e à exclusão social devido à escassez ou falta de rendimentos.

A maioria da população (83%) é natural do Porto, tratando-se geralmente de segundas gerações, que se instalaram neste local porque os pais habitam no mesmo e apenas 15% são provenientes de outros concelhos do país, correspondendo à população mais idosa.

Relativamente ao grau de satisfação com o local onde residem, a maioria dos inquiridos (38%), valorizam a casa, os laços afectivos e o sossego, 29% o quintal, enquanto que 33% afirmam não gostarem de nada, neste grupo incluem-se três situações distintas, os desempregados, desiludidos com tudo, aqueles cujas casas se encontram muito degradadas e que não têm meios para as reabilitar e por fim os que por circunstâncias familiares (divórcio e conflitos com pais e filhos) ou desemprego, tiveram de voltar à ilha. No que respeita aos aspectos negativos o que é mais valorizado são as más condições da casa (42%) e os conflitos com a vizinhança (42%).

A maioria dos inquiridos afirma que gostariam de mudar de casa (54%), mas permanecer na freguesia, enquanto que 46% não querem mudar, tratando-se, sobretudo, dos mais idosos, que preferem permanecer onde as lembranças são o antídoto para superar o desconforto a que já se habituaram.

O núcleo 3 corresponde grosso modo à tipologia referida no trabalho de Pimenta et al (2001, p.12) como quintas, trata-se de conjuntos habitacionais de reduzidas dimensões, compreendendo entre 4 e 6 casas à volta de logradouros com uma forma poligonal ou ao longo de corredores reduzidos, em que geralmente as eiras e os estábulos de antigas casas rurais foram aproveitados para a construção de pequenas habitações (fig. 17).



Figura 17- Aproveitamento de antigos espaços de apoio à actividade rural para construção de casas

Neste núcleo detectamos a presença de várias casas que se encontram para venda e outras abandonadas, à espera de serem demolidas ou reabilitadas, para ocupação por novas construções ou após a reabilitação serem novamente arrendadas. A proximidade da linha do metro, parece ser o factor explicativo para esta movimentação imobiliária.

No total foram detectadas cerca de 80 casas, estando 24 abandonadas ou à venda, tendo sido inquiridas 24 casas, correspondendo a 56 moradores. Todas as casas são arrendadas.

A maioria das casas apresentam um estado de conservação razoável (58%), fruto das obras efectuada quer pelos inquilinos (54%), quer pelos senhorios (46%). Neste núcleo a realização de obras por parte dos senhorios é mais significativa, situação que se prende, provavelmente, com a maior rotatividade de inquilinos, já que os que habitam nas casas há menos de 10 anos representam 38%, ainda que, 62% já vivem no local há mais de 26 anos.

Quanto ao conforto, 58% das casas possuem água quente e 42% não, 71% têm instalações sanitárias no interior das casas e 29% no exterior.

Relativamente às características da população o peso de homens e mulheres é igual, 50% cada. 52% da população tem mais de 46 anos, situação que se reflecte na percentagem elevada de reformados (38%), estando a restante população empregue, sobretudo no comércio e serviços (27%) ou desempregada (14%). O nível de escolaridade da população é relativamente baixo 46% possui o ensino básico, 18% sabe ler e escrever e 28% o ensino secundário.

A maioria da população (77%) é natural do Porto, correspondendo à população com idades abaixo dos 64 anos, apenas 21% são provenientes de outros concelhos do país, todos eles com mais de 65 anos.

Relativamente ao grau de satisfação com o local onde residem, a maioria dos inquiridos (47%), valorizam os laços afectivos e o estar próximo de familiares, 31% a existência de quintal e 10% a localização. No que respeita aos aspectos negativos o que é mais valorizado são as más condições da casa (87%) e a insegurança (9%), estando esta relacionada, com a existência de muitas casas desocupadas.

Quanto à predisposição à mudança, a totalidade dos inquiridos afirmam que gostariam de mudar de casa e permanecer na freguesia, esta disponibilidade para mudar compreende-se face às deficientes condições das casas, que como vimos foi o mais valorizado em termos negativos.

Conclusão

O estudo realizado nos três núcleos descritos anteriormente, permitiu identificar 272 casas em ilhas e outras formas semelhantes, tendo sido analisadas 127 habitações, correspondendo a 268 moradores.

A informação recolhida permitiu caracterizar a população, as características das habitações, os problemas e a satisfação e insatisfação dos moradores.

A maior parte dos residentes são trabalhadores pouco qualificados do comércio e serviços, reformados e alguns desempregados, que auferem baixos rendimentos. Trata-se de uma população envelhecida, mas constata-se alguma recomposição social, com uma percentagem significativa de novos residentes nos núcleos há menos de 10 anos, alguns deles imigrantes, o que revela uma certa vitalidade deste mercado de arrendamento. Uma parte, também significativa, vive na ilha há mais de 26 anos, correspondendo, sobretudo, à população mais idosa. Contudo, o peso da população com menos de 46 anos é significativo, 40%.

Várias casas encontram-se degradadas, o espaço disponível é exíguo e ainda não possuem as condições mínimas de conforto, não têm água quente, nem instalações sanitárias no seu interior. Muitos dos melhoramentos efectuados nas casas resultaram da iniciativa dos próprios moradores, que foram procurando minimizar o desconforto, que em muitos casos subsiste.

A maior parte da população inquirida deseja mudar de habitação, mas de preferência na freguesia. Esta preferência compreende-se quando se considera os principais aspectos que são mais valorizados, a centralidade, o sossego e os laços afectivos. No entanto, alguns mostram-se insatisfeitos com o local onde vivem, sobretudo os mais jovens são mais críticos, apontando como aspecto mais negativo as deficientes condições das casas, enquanto os mais velhos estão conformados com a sua situação.

Concluindo podemos afirmar que a população das ilhas analisadas está organizada de forma “estratificada” que pode ser comparada a uma espécie de “depósito” constituído por camadas independentes de grupos de indivíduos cujas características se vão alterando em função do grupo etário a que pertencem.

Na base e perfeitamente consolidados no espaço, sem vontade de mudança, está a população idosa, que sabe ler e escrever, e é proveniente de outros concelhos do País. No entanto foram identificadas duas realidades neste grupo; as populações com melhores condições económicas permanecem no espaço porque são proprietárias das casas e estas na maioria dos casos apresentam boas condições de habitabilidade. O mesmo não acontece com os restantes habitantes que foram enquadrados neste grupo e cuja situação económica nunca evoluiu. Para estes, as condições de conforto estão limitadas à manutenção que vão fazendo à medida dos seus rendimentos.

O segundo grupo, pertence à faixa etária entre os quarenta e seis e os sessenta e quatro anos, possuem em média a escolaridade obrigatória, que varia entre o básico e secundário.

Têm bom relacionamento com o grupo anterior, existindo laços de parentesco e de

afecto. A proveniência é maioritariamente do concelho do Porto e são desempregados ou reformados e quando exercem uma actividade, esta é precária.

O terceiro grupo é ocupado por populações em idade activa, naturais do concelho do Porto e muitos já viveram nas ilhas, que tiveram que regressar por desestruturação familiar ou pelo desemprego que lhes alterou os recursos económicos, originando o retorno.

Esta população não interage com nenhum dos restantes grupos, demarcando-se como se fossem diferentes, como se não pertencessem àquele espaço, como se estivessem de passagem. Esta situação cria desconforto aos antigos residentes que os olham como intrusos. Por último o grupo mais instável também constituído por populações em idade activa que desenvolvem a sua actividade nas limpezas, restauração e construção civil, são oriundos do Brasil e países da Europa de Leste. Estes e os provenientes dos PALOP, não gostam da casa, não gostam do espaço e estão de passagem. Não são bem vindos pelas populações, mais enraizadas no espaço, e as diferenças culturais são um entrave para a aproximação, não motivando o convívio entre gerações de nacionalidades diferentes. A vontade destes imigrantes é de mudar rapidamente para locais mais dignos e esta ambição, está patente no reduzido tempo de ocupação das casas, em muitos casos inferior a um ano. Para estas populações as ilhas funcionam como “ponte” para uma vida mais estável e confortável.

Esta “estratificação” humana é influenciada por factores externos tais como o fácil acesso a transportes, mercado de trabalho, escolas, comércio e serviços.

O desenvolvimento da cidade do Porto desde o início da industrialização até aos nossos dias foi notório e para ele contribuíram as populações das ilhas, contudo, apesar das precárias condições habitacionais que continuam a possuir, permanecem habitadas no séc. XXI porque “a falta de uma política de habitação atenta aos segmentos sociais mais desfavorecidos implica que estes continuem a procurar soluções de recurso pagando em desconforto o que não podem pagar em renda” (PIMENTA et. al. 2001p. 72).

Notas:

¹ As ilhas surgiram na cidade do Porto, no início do séc. XIX, em 1832, intensificando-se, a sua construção, no último quartel do séc. XIX e nas primeiras décadas do séc. XX. O Inquérito Industrial de 1881 é o primeiro documento que chama a atenção para as péssimas condições de habitação do operariado, destacando-se, ainda para a cidade do Porto, os trabalhos de Ricardo Jorge (1899), de Oliveira Simões (1910) e de A. de Almeida Garrett (1913/14, 1936)

² Para as camadas instruídas da burguesia portuense de meados do séc. XIX (médicos, jornalistas e autoridades), a ilha constituía, não só, um perigo sanitário, como também, um perigo social, dado que eram espaços de sociabilidade intensa e de grande concentração de população trabalhadora, favorecendo, assim, a expansão de ideias revolucionárias.

³ Este Jornal contribuiu muito para a denúncia e procura de soluções para o problema da habitação operária na cidade do Porto. Refira-se que, foi precisamente este jornal que através de uma subscrição pública, lançada em 1899, junto da comunidade de emigrantes portugueses no Brasil, que ascendeu a mais de 30 contos, permitiu, com o apoio da Câmara a construção de 3 bairros operários (Monte Pedral, Lordelo e Bonfim, construídos entre 1899 e 1904), a primeira iniciativa para solucionar o problema das ilhas.

⁴ Código de posturas municipais publicado em 1889 (que regulava o licenciamento das construções novas), depois alterado, por novo Código de 1905, que já incluía todas as novas construções, independentemente da sua localização em relação à rua, esta medida pretendia, assim, abranger as ilhas. Situação, que contudo, não veio a verificar-se, visto não terem sido criadas alternativas de alojamento para as classes trabalhadoras, passando então, as ilhas a serem construídas ilegalmente, sem licença camarária. (Ver M.Teixeira, 1996,p.179-180)

⁵ Junto às ilhas existentes no Bonfim e Campanhã, existiam várias indústrias de tecelagem de algodão, assim como a Fábrica do tabaco do Porto, na área de Lordelo e Massarelos, encontravam-se várias tecelagens, tinturarias e fundições e por fim, em Cedofeita, localizavam-se, tecelagens, fundições, serralharias e a Fábrica de tabaco Lealdade, a maioria destas indústrias já desapareceram. Algumas ilhas foram mesmo construídas por iniciativa de industriais da época para os seus operários, como é o caso da Fábrica de Fiação de Salgueiros, da Fábrica Social da Fontinha (chapelaria) e da Fábrica de Fiação e Tecidos do Jacinto, todas já desaparecidas.

⁶ A pequena dimensão das casas, a utilização de materiais de fraca qualidade e a própria forma da ilha, em que cada casa apenas tinha uma parede livre, permitindo uma grande redução de paredes exteriores, características estas que diminuía substancialmente os custos de construção e também de manutenção. Além disso muitas vezes a construção da ilha era feita gradualmente, ao longo dos anos, à medida dos recursos do seu construtor. A má qualidade da construção e o clima húmido do Porto, contribuiu para que as ilhas se degradassem rapidamente.

⁷ Para a maior parte das ilhas o período de amortização do capital investido " era de cerca de dez anos, o que correspondia a uma taxa de rendimento de aproximadamente 10 %." (TEIXEIRA, Manuel, 1996, p. 150).

⁸ ANTAS, Azeredo; MONTERROSO, Manuel, 1934, p. 23.

⁹ Valor calculado com base nos dados contidos em PIMENTA, Manuel e al. 2001.

¹⁰ O Plano de Melhoramentos da cidade de 1881, foi o grande impulsionador deste conjunto de obras públicas, as quais, contaram, sobretudo na construção de novas ruas, com a cooperação activa dos promotores imobiliários.

¹¹ A peste bubónica de 1899 e o cordão sanitário então imposto ao Porto, constituíram um choque para a cidade e fez com que a opinião pública e as entidades oficiais se consciencializassem do problema das ilhas. Situação que levou a que fossem tomadas um conjunto de medidas, como a alteração do Código de Posturas Municipais, em 1889, a criação do Regulamento Geral de Saúde, de 1901, a promulgação, em 1903, do Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas, além do Novo Código de Posturas Municipais de 1905.

¹² Nesta freguesia foram construídos dois grandes bairros ao abrigo do Plano de Melhoramentos, o bairro das Campinas, com 900 alojamentos, concluído em 1965 e o de Francos de 1967, com 522 casas.

¹³ Com a realocação da indústria para outros concelhos, a partir dos anos 80, esta zona industrial, passou progressivamente a ser utilizada para áreas de armazém de grandes empresas industriais localizadas em concelhos mais periféricos ou de comércio/serviços, por exemplo, armazéns de *cash-and carry* de grandes linhas de supermercados, empresas de mobiliário, de material de construção e para o lar, serviços técnicos de atendimento ao cliente, caso dos representantes de marcas de automóveis, actividades de lazer nocturno, como discotecas, bares e restaurantes.

¹⁴ Como os bairros do Viso de 1978, Ramalde, 1979, Central de Francos, 1981, Francos, 1981, Sta. Luzia 1981-95, Jerónimo Azevedo, Choupos e Ferreira de Castro de 1998-2003 (estes três no âmbito do Plano Especial de Realojamento de 1993).

Referências:

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

GARRETT, A. de Almeida. "Ilhas" e "Bairros de Lata". **Brotéria**, Coimbra, v. XXII, 1936.

GARRETT, A. de Almeida. **Tuberculose e Habitação no Porto**, Anais Científicos da

Faculdade de Medicina do Porto, v. I, 1913/14.

JORGE, Ricardo. **Demographia e Hygiene da Cidade do Porto: Clima, População, Mortalidade**. Porto: Repartição de Saúde e Hygiene da Câmara Municipal do Porto, 1899

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

MATOS, Fátima Loureiro de. Estratificação social da habitação - Vilas e Ilhas. In: MEDEIROS, Carlos Alberto (dir.); SALGUEIRO, Teresa Barata, FERRÃO, João (coord.). **Geografia de Portugal**. Lisboa: Círculo de Leitores, 2005, v. 2, p.323-325.

PIMENTA, Manuel et al. **As “Ilhas” do Porto – Estudo socioeconómico**. Porto: Câmara Municipal do Porto, Pelouro de Habitação e Acção Social, 2001.

RAMOS, Luís A. de Oliveira (dir.). **História do Porto**. 2ª ed., Porto: Porto Editora, 1994

SEIXAS, Paulo. Castro Identidades de uma cidade. As Ilhas e o Porto. In: JORGE, Victor de Oliveira, ITURRA, Raul (coord.). **Recuperar o espanto: O Olhar da Antropologia**. Porto: Afrontamento, 1997, p.103-115.

SIMÕES, J. de Oliveira. Inquirição pelas Associações de Classe sobre a Situação do Operariado. **Boletim do Trabalho Industrial**, Lisboa, n.49, 1910

TEIXEIRA, Manuel C. **Habitação Popular na cidade Oitocentista - As Ilhas do Porto**. Lisboa: FCG/JNICT, 1996.