

A habitação popular no século XIX — características morfológicas, a transmissão de modelos: as ilhas do Porto e os cortiços do Rio de Janeiro

1. AS ILHAS DO PORTO E OS CORTIÇOS DO RIO DE JANEIRO: A SEMELHANÇA DE FORMAS, A ADAPTAÇÃO A CONDIÇÕES LOCAIS

As ilhas do Porto e os cortiços do Rio de Janeiro eram as duas principais formas de habitação popular construídas na segunda metade do século XIX nestas duas cidades. As ilhas consistiam em filas de pequenas casas térreas, com uma média de 16 m², construídas nas traseiras de antigas habitações das classes médias. O único acesso da ilha para a rua era feito através de um estreito corredor que passava por baixo da casa burguesa, construída à face da rua. Desenvolvimentos subsequentes elaboraram este modelo, mas o tipo básico de ilha manteve-se. Por vezes, esta forma de habitação ocupava lotes inteiros de terreno, vindo até à rua e, nalguns casos, transformando áreas da cidade em bairros exclusivamente operários. As ilhas eram uma forma de habitação que estava perfeitamente adaptada aos meios económicos dos seus habitantes, aos recursos financeiros dos seus promotores e às condições espaciais em que se construíam. Na maior parte das vezes, os construtores deste tipo de habitação eram pessoas de recursos económicos limitados: pequenos comerciantes ou pequenos industriais que investiam as suas poupanças na construção de habitação para os trabalhadores.

No Rio de Janeiro foram pessoas de idênticos estratos sociais que, no final do século XIX, construíram os cortiços para a população trabalhadora da cidade. Existem paralelos entre os cortiços e as ilhas no que respeita ao tipo de promotores, aos processos de desenvolvimento e à forma e localização destes dois tipos de habitação. Os cortiços do Rio de Janeiro eram claramente inspirados nas ilhas do Porto. Ambos apresentavam a mesma tipologia de base, que consistia em filas sucessivas de pequenas habitações térreas ou de um piso, construídas no interior

* Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa e investigador associado do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.

de quarteirões urbanos, numa situação segregada, com o mesmo tipo de relação com a estrutura urbana envolvente, e ocupadas pela população pobre da cidade.

As relações continuadas ao longo dos séculos justificam as fortes influências culturais de Portugal que podemos encontrar no Brasil, em muitos campos, incluindo o urbanismo e a arquitectura. Os laços económicos, sociais e culturais entre os dois países permaneceram fortes mesmo após a independência do Brasil, em 1822, sendo um dos principais veículos para a permanência destes laços a emigração portuguesa.

A maior parte dos portugueses que emigraram para o Brasil eram da região do Porto e no Brasil o principal porto de chegada era o Rio de Janeiro. Dadas as fortes ligações entre estas duas cidades, houve, provavelmente, uma influência directa das ilhas do Porto nos cortiços do Rio de Janeiro. Os cortiços evoluíram a partir das ilhas, adaptando-se às novas condições económicas, sociais e ecológicas do Brasil. Uma forma de habitação desenvolvida numa cidade industrial europeia, para uma população essencialmente com a mesma origem e modo de vida, foi assim adaptada a um clima tropical e tornou-se capaz de alojar uma população constituída por raças, culturas e ocupações completamente diferentes.

2. O DESENVOLVIMENTO URBANO DO PORTO, SÉCULOS XVIII-XIX

Até meados do século XVIII o Porto era uma pequena cidade comercial, encerrada nas suas muralhas. O desenvolvimento do comércio do vinho do Porto e a emigração de população de Lisboa para o Porto após o terramoto de 1755 resultaram num notável crescimento da cidade. A população do Porto aumentou de 30024 habitantes em 1732 para 61462 em 1787¹. O primeiro desenvolvimento urbano imediatamente fora das muralhas data de 1718, iniciativa do bispado, proprietário do Campo das Hortas. Contudo, para além de um pequeno número de palacetes e casas burguesas construídas em volta da Praça Nova e ao longo de algumas ruas adjacentes, o Porto manteve-se firmemente encerrado nas suas muralhas até à segunda década do século XVIII.

A densidade da população aumentava à medida que se iam acrescentando novos andares aos edifícios existentes, a fim de acomodar a população crescente. Estes novos andares, de pés-direitos mais baixos e construídos de materiais mais ligeiros, eram ocupados pelos estratos mais pobres da população do Porto. A cidade dificilmente podia conter-se dentro das suas muralhas. Dadas as expectativas de crescimento do comércio do vinho do Porto e o consequente aumento da riqueza da cidade, os governadores do Porto, os Almada, planearam e promoveram a expansão da cidade para além dos seus velhos limites a partir de 1760. Foram construídas novas ruas a partir do velho núcleo urbano, as quais, juntamente com as transversais que as ligavam, estruturaram uma nova área urbana

¹ Ricardo Jorge, *Origens e Desenvolvimento da População do Porto: Notas Históricas e Estatísticas*, Porto, 1897, pp. 99-101.

três ou quatro vezes maior do que a velha cidade. A Rua do Almada foi a primeira a ser construída (1862-1869), seguindo-se-lhe a Rua de Santa Catarina (1774), Rua Direita de Santo Ildefonso (1778), Rua de Cedofeita (1782). Ao longo das antigas muralhas duas outras ruas foram construídas: a Rua dos Clérigos (1792) e a Rua de Santo António (1795). Nos anos seguintes, estes eixos principais foram sendo progressivamente construídos com habitações burguesas.

Contudo, as expectativas dos governadores do Porto em relação ao crescimento da cidade não se confirmaram. As invasões francesas (1807-1813) e mais tarde a guerra civil (1832-1834) foram factores importantes na estagnação urbana do Porto que se verificou nas primeiras décadas do século XIX. A população do Porto diminuiu mesmo, entre 1787 e 1838, de 61 462 para 59 370 habitantes². A «Planta Redonda» de Georges Balck, de 1813, mostra muitas das ruas secundárias abertas pelos Almada ainda muito pouco construídas e grandes extensões de terrenos não urbanizados. O Casal do Pombal, com uma área de 24 hectares, a oeste dos antigos limites da cidade, era o único desenvolvimento urbano significativo que havia sido levado a cabo pela iniciativa privada nos primeiros anos do século XIX. Após ter sido urbanizada e loteada, a área foi construída com habitações burguesas unifamiliares, lentamente, ao longo dos seguintes.

A planta da cidade de 1839 mostra-nos um quadro idêntico, de lento desenvolvimento urbano. A área construída da cidade era então apenas ligeiramente maior do que em 1813. Algumas novas ruas haviam sido abertas, quer no Bairro Oriental, quer no Bairro Ocidental, mas a estrutura urbana continuava fragmentada e pouco densamente ocupada. A guerra civil havia terminado em 1834 com a vitória liberal e um novo período de crescimento industrial e populacional iniciou-se no final da década de 1830. Simbolicamente, a introdução da primeira máquina a vapor ao serviço da indústria ocorre em 1835. Contudo, este novo período de expansão só virá a ter expressão urbana na segunda metade do século.

A partir de 1851, o país moderniza-se e acelera o seu desenvolvimento, através da construção de novas estradas e da construção das primeiras linhas de caminho de ferro, através da transformação dos equipamentos e das tecnologias ao serviço da indústria e através de reformas institucionais, legais e educativas. Estas transformações tiveram uma grande influência no desenvolvimento do Porto. Aumentou o número de oficinas e de fábricas, bem como o número de habitantes da cidade. Entre 1838 e 1864 a população do Porto aumentou 46%, uma taxa de crescimento mais elevada do que o crescimento natural da população. Isto era devido à emigração para a cidade, que o crescimento industrial do Porto havia, em parte, gerado. A emigração massiva de população do campo para a cidade do Porto que ocorre fundamentalmente na segunda metade do século XIX tinha duas causas principais: a crise da agricultura e o desenvolvimento da indústria na cidade. Contudo, a cidade do Porto, tal como nos aparece representada na planta de 1865, ainda não mostrava as transformações espaciais que seriam de esperar de um tão rápido crescimento populacional.

² Id., *ibid.*, pp. 101-104.

As classes médias tinham vindo a mudar-se progressivamente dos velhos bairros do Porto, indo habitar os novos bairros que lentamente se construíram e consolidavam na periferia do velho núcleo urbano. Os novos bairros burgueses construídos nas freguesias de Santo Ildefonso, Massarelos e particularmente em Cedofeita constituíram o primeiro anel de expansão da cidade do Porto na primeira metade do século XIX. Estas novas habitações, construídas para as classes médias, correspondiam a apenas uma fracção do crescimento total da população, não havendo correspondência entre o pequeno aumento da área construída e o aumento populacional verificado no mesmo período.

A maior parte dos 27 000 novos habitantes do Porto entre 1838 e 1864³ eram emigrantes rurais, que foram habitar e sobreocupar ainda mais os velhos bairros da cidade. As freguesias centrais da Sé, S. Nicolau, Vitória e Miragaia, da velha cidade murada, tinham atingido em 1864 densidades populacionais bastante elevadas, chegando a 395 habitantes por hectare em S. Nicolau⁴. Tais densidades correspondiam a situações de extrema sobreocupação, que se manteriam nas décadas seguintes. Outros desses imigrantes recém-chegados à cidade começaram a localizar-se nas zonas periféricas do Bonfim e Campanhã, na parte oriental da cidade, de que apenas uma pequena parte é representada na planta de 1865.

A segunda metade do século XIX correspondeu em Portugal a um período de rápido crescimento urbano: nos 36 anos entre 1864 e 1900 a população do país aumentou 36%, enquanto a população urbana aumentou 75%. As maiores transformações na estrutura do Porto ocorreram também após 1864. Foi a partir desta década que o desenvolvimento industrial e os resultados das políticas de desenvolvimento dos governos da Regeneração, após 1851, se tornaram expressos na cidade e provocaram mudanças na estrutura espacial do Porto. A população da cidade e o número de trabalhadores industriais aumentaram consistentemente ao longo da segunda metade do século. De 86 761 habitantes em 1864, a população do Porto cresceu para 105 838 habitantes em 1878, 138 860 em 1890 e 167 955 em 1900, isto é, um aumento de 81 000 habitantes, quase duplicando a sua população num período de 36 anos⁵. Entre 1878 e 1890, o período crucial de desenvolvimento do Porto, cerca de 25 000 dos 33 000 novos habitantes da cidade neste período eram imigrantes⁶. Perto de um terço da população do Porto em 1890 consistia de pessoas de origem rural que tinham vindo trabalhar para a cidade. A incorporação de duas novas freguesias e a promoção de novas zonas residenciais e industriais haviam aumentado quatro vezes a área construída do Porto relativamente a 1865.

³ Id., *ibid.*, p. 104, e Instituto Nacional de Estatística, *A Cidade do Porto, Sínula Estatística (1864-1968)*, Lisboa, 1971, p. 5.

⁴ Calculado com base em dados do Instituto Nacional de Estatística, *A Cidade do Porto. Sínula Estatística (1864-1968)*, Lisboa, 1971, p. 5.

⁵ Instituto Nacional de Estatística, *op. cit.*, pp. 6-19, e José Caeiro da Matta, *Habitações Populares*, Coimbra, 1909, p. 71.

⁶ Calculado com base em dados do Instituto Nacional de Estatística, *op. cit.*, p. 76; v. também Guilherme Augusto Santa Rita, *Habitação do Operário e Classes menos Abastadas*, Lisboa, 1891, p. 14.

3. AS ILHAS DO PORTO

Para além do desenvolvimento industrial nas principais cidades, Lisboa e Porto, a emigração de população do campo para as cidades que ocorre em Portugal na segunda metade do século XIX tinha também como causa principal o estado ruinoso da agricultura. Como é citado no «Primeiro inquérito parlamentar sobre a emigração portuguesa», realizado em 1873, «a população que sai não pode obter alimentos nas localidades onde existe»⁷.

Na cidade, estes emigrantes rurais aumentavam o número daqueles que procuravam trabalho e melhores condições de vida do que o campo lhes podia oferecer. Na maior parte dos casos não iriam concretizar os seus sonhos. A indústria não tinha capacidade para absorver todos os trabalhadores desempregados, e de qualquer forma os baixos salários pagos aos trabalhadores industriais não lhes permitiam condições de vida minimamente aceitáveis. Apesar do crescimento da indústria na segunda metade do século XIX, da introdução de maquinaria e do desenvolvimento da produção mecânica, o sector industrial permanecia atrasado, e os baixos salários pagos aos trabalhadores eram uma das suas condições de sobrevivência.

O desenvolvimento industrial do Porto iniciou-se no princípio do século XIX, mas só adquiriu expressão significativa na segunda metade do século. Contudo, não se verificou um desenvolvimento industrial massivo que tornasse a indústria a actividade dominante nem se verificou uma rotura com a anterior estrutura económica e social da cidade. A indústria surgia associada a outras actividades pré-industriais e, contrariamente ao que aconteceu noutros países, não se verificou a formação de uma sólida burguesia industrial. A classe dos industriais estruturou-se lentamente, nunca chegando a ser suficientemente forte para substituir a poderosa burguesia comercial como a classe dominante no Porto. As actividades comerciais continuaram a ser, em grande medida, a base da actividade económica no Porto ao longo do século XIX. Da mesma forma, não se pode falar de uma classe operária no Porto claramente diferenciada. Em vez disso, havia uma assimilação de trabalhadores industriais a outros estratos da população, criando um grupo social mais lato, as chamadas «classes laboriosas».

A emigração para o Porto gerou uma crescente procura de habitação de baixo custo, que já não podia ser satisfeita apenas através de uma cada vez maior densificação dos velhos bairros nas áreas centrais da cidade, que de qualquer forma já estavam completamente sobreocupadas desde a década de 1860. A saturação destas zonas degradadas e a procura crescente de habitação de baixo custo levaram à construção de novas habitações especificamente destinadas aos trabalhadores — as ilhas — para satisfazer esta procura. As ilhas desenvolveram-se, assim, em consequência da industrialização e da necessidade de alojar as

⁷ Câmara dos Senhores Deputados, *Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa*, Lisboa, 1873, cit. in Henrique de Barros, *Oliveira Martins e o Projecto de Lei de Fomento Rural*, Lisboa, 1946, p. 19.

vagas crescentes de emigrantes que tinham vindo estabelecer-se na cidade na segunda metade do século XIX.

As ilhas eram uma forma de habitação popular que se adaptava perfeitamente aos limitados recursos económicos dos seus habitantes, à pequena escala de investimento dos seus promotores e ao contexto espacial em que eram construídas. Os recursos económicos bastante limitados da maior parte dos trabalhadores não lhes permitiam ter acesso a condições de habitação minimamente aceitáveis. A procura de habitação que resultava desta situação não era muito exigente: os trabalhadores só podiam ter acesso às formas de habitação mais baratas que encontravam no mercado; a habitação capaz de satisfazer esta procura era necessariamente de baixa qualidade. Neste contexto, as ilhas representavam uma resposta adequada ao tipo de procura existente de habitação de baixo custo.

Factores espaciais foram também fundamentais para o desenvolvimento da forma e para a localização das ilhas na cidade. Particularmente importante foi a adopção, na maior parte dos desenvolvimentos urbanos oitocentistas, de um parcelamento regular do solo em lotes urbanos com uma frente de 5,5 m e com uma profundidade que chegava, por vezes, aos 100 m. As habitações burguesas ocupavam a frente destes lotes, deixando 50 ou 60 m de terreno livre nas traseiras, onde as ilhas viriam a desenvolver-se. A maior parte das ilhas foram construídas nestes lotes urbanos longos e estreitos, sendo a sua forma e dimensões determinantes para o desenvolvimento do tipo básico da ilha. Outro factor importante para explicar o desenvolvimento desta tipologia foi a demolição das muralhas da cidade em finais do século XVIII, antes da industrialização. A ausência de restrições à expansão da cidade no período de desenvolvimento industrial e de rápido aumento de população no século XIX foram cruciais para o não desenvolvimento de tipologias de habitação colectivas, em altura, na cidade do Porto.

Finalmente, o tipo de promotores e a sua capacidade de investimento são os factores mais importantes que justificam a morfologia das ilhas e a sua localização na cidade. Os construtores deste tipo de habitação não pertenciam, na maior parte dos casos, à burguesia comercial ou industrial ou a outros estratos sociais de maiores recursos. Pelo contrário, a maior parte das ilhas eram construídas por pessoas de recursos económicos limitados e com uma reduzida capacidade de investimento: pequenos comerciantes ou artesãos que empregavam as suas poupanças na construção de habitações para os operários. A pequena escala de investimento destes promotores só lhes permitia construir habitação de baixa qualidade, mas que, precisamente, era o tipo de habitação que respondia à procura de habitação de baixo custo por parte dos trabalhadores. A pequena escala de actividade da maior parte dos promotores de ilhas do Porto e os seus recursos limitados eram a principal razão para a construção de habitação operária na forma de ilhas.

Outros tipos de habitação, de formas mais elaboradas, de melhor qualidade e construídos noutros locais teriam envolvido maiores investimentos, que os seus construtores não estavam em condições de suportar. A ilha mais comum não

tinha mais de dez ou doze pequenas casas de um único piso, rudimentarmente construída e com materiais de má qualidade, construída muitas vezes no quintal do seu próprio promotor, reduzindo assim a zero o investimento em solo necessário para a sua construção.

A propriedade do solo no Porto estava hierarquicamente organizada. Aos proprietários directos da terra sucediam-se enfiteutas e subenfiteutas de parcelas de terreno cada vez mais pequenas. A cada uma destas posições na cadeia hierárquica de posse da terra correspondia, genericamente, um papel diferente nos processos de desenvolvimento urbano e de promoção de habitação. Quanto maiores os meios financeiros dos proprietários, mais alto se encontravam nesta cadeia de posse da terra, como proprietários directos ou foreiros de grandes propriedades, e menos envolvidos estavam na promoção e construção de ilhas. Inversamente, quanto mais baixo nesta hierarquia, menor o seu estatuto social e económico, como enfiteutas e subenfiteutas de pequenas parcelas de terreno, e mais envolvidos estavam na efectiva construção das ilhas. Estas eram construídas predominantemente pelas classes médias baixas: pequenos comerciantes, lojistas, artesãos, por vezes pequenos industriais. Eram estas pessoas, de recursos relativamente limitados, que investiam, construíam e possuíam a maior parte das ilhas, muitas vezes nos seus próprios quintais, ou que emprazavam ou subemprazavam pequenos lotes de terreno em zonas desvalorizadas da cidade para construir ilhas.

Homens com pouco capital, eles tinham nas ilhas um campo ideal de investimento. A pequena dimensão das casas, a pobreza de construção e a sua forma, em que cada casa tinha apenas uma parede livre, asseguravam que os custos de construção fossem mantidos num mínimo. Em muitos casos, a construção da ilha era feita pouco a pouco, ao longo dos anos, um número reduzido de casas de cada vez, conforme a disponibilidade de recursos dos seus construtores. A taxa de lucro do investimento era muito grande: nalguns casos as rendas anuais representavam cerca de 25% do valor declarado da ilha, isto é, o capital aplicado na sua construção estava completamente amortizado no prazo de quatro anos.

Contudo, em termos absolutos, o rendimento da maior parte das ilhas era pequeno, uma consequência natural dos pequenos investimentos que elas representavam. Com muito poucas excepções, os membros das classes médias do Porto proprietários de terrenos urbanos não investiam na construção para as classes trabalhadoras. Nalguns casos, o seu estatuto social impedia-os de se envolverem neste tipo de empreendimentos. Mas na maior parte dos casos eram razões económicas que os mantinham afastados. A procura de habitação por parte das classes populares tinha de ser satisfeita com habitação de baixa qualidade e de baixa renda. O capital necessário para a construção deste tipo de habitação era pequeno, mas o seu rendimento era também correspondentemente pequeno e, portanto, não era de forma nenhuma um campo de investimento atractivo para grandes capitais.

Por vezes, proprietários, capitalistas, grandes comerciantes, tentaram moldar a promoção de habitação operária à medida da sua maior capacidade de investimento. Construíam habitações com áreas maiores e melhor qualidade, o que implicava um investimento mais elevado, mas que, por sua vez, era esperado que rendesse

maiores lucros. Tais tentativas acabaram por falhar na maior parte dos casos. Elas colidiam com a pequena escala de rendimentos das classes trabalhadoras, que eram incapazes de pagar as rendas mais elevadas correspondentes a esta habitação de melhor qualidade. Por causa dos investimentos mais elevados necessários para construir tais ilhas, estes promotores geralmente recorriam a empréstimos bancários e hipotecas para financiar o seu desenvolvimento. Os maiores custos de construção, o pagamento anual dos juros e a amortização dos empréstimos, os custos de administração mais elevados e, conseqüentemente, as rendas mais altas que daqui resultavam eram incompatíveis com os fracos recursos económicos dos trabalhadores. Por esta razão, a maior parte destes empreendimentos estavam condenados ao falhanço e os seus promotores acabaram na ruína.

A construção das ilhas era essencialmente um empreendimento de pequena escala. Tratava-se da construção de pequenas casas, para pessoas de pequenos recursos, através do investimento de pequenos capitais. Havia um conjunto de circunstâncias, bastante estritas, respeitando ao tamanho da ilha e ao tamanho das suas casas, à qualidade da habitação, aos custos de construção, ao nível de investimento e fontes de capital e ao nível de rendas que resultava de tudo isto, dentro das quais a promoção desta forma de habitação era um investimento lucrativo. Quaisquer tentativas de integrar a promoção das ilhas na escala e na lógica de empreendimentos de maior escala e mais bem capitalizados acabaram por falhar. Pode concluir-se que os factores mais importantes para o desenvolvimento deste tipo de habitação foram as condições de oferta, isto é, o tipo de promotores que as construíram e os seus recursos financeiros. Os construtores das ilhas souberam explorar, quer as características da procura de habitação, quer as características espaciais da cidade, às quais eles adaptaram os seus métodos e escala de investimento, a fim de tirarem o maior partido possível dos seus recursos limitados.

A maioria das ilhas localizava-se ou em antigas zonas de habitação da burguesia, construídas na primeira metade do século XIX, ou em áreas da cidade que, embora perto do centro, estavam ainda por construir na segunda metade do século. Em ambos os casos as ilhas localizavam-se em zonas que por qualquer razão, a maior parte das vezes a localização de indústria ou de outras zonas de habitação operária na vizinhança, tinham deixado de ser atractivas como locais de residência para as classes médias. O declínio social destes bairros era seguido de perto pelo seu declínio económico como zonas de habitação das classes médias, criando-se assim as condições necessárias para a construção das ilhas.

A localização das ilhas no interior dos quarteirões de zonas urbanas consolidadas correspondia fundamentalmente a uma quebra na procura de habitação burguesa nessas zonas, a maior parte das vezes o resultado da localização, nesse bairro ou na sua vizinhança imediata, de fábricas ou outros usos industriais. O fumo, o barulho, os cheiros, o aumento de movimento dos trabalhadores, eram razões suficientes para que os mais ricos se mudassem e fossem residir em novos bairros que estavam sendo construídos noutras zonas da cidade. Esta quebra na procura de



Porto, Rua de S. Victor — principais tipologias de ilhas



Entrada para ilha construída no interior do quarteirão

habitação da classe média provocou nessas zonas um declínio nos valores do solo e das propriedades, criando-se assim condições para o desenvolvimento de outros tipos de habitação adequados ao mais baixo estatuto e valor económico da zona. O campo estava aberto para a ocupação destes bairros por grupos sociais mais pobres, quer através da conversão de antigas residências das classes médias em casas de quartos, subalugados a diversas famílias trabalhadoras, quer através da construção de nova habitação operária, as ilhas. O envelhecimento e o declínio do estatuto económico dos antigos habitantes destas áreas, nalguns casos a sua substituição por outros estratos mais pobres da população, e o desenvolvimento de novas zonas residenciais de melhor qualidade noutros locais da cidade eram também razões importantes para a quebra na procura de habitação burguesa nessas áreas. Nas últimas décadas do século XIX, quando a procura de habitação operária aumentou, a maior parte das áreas urbanas construídas na primeira metade do século estavam já neste processo de decadência e criadas as condições para o desenvolvimento de ilhas no seu interior. No caso de ilhas construídas em terrenos anteriormente não urbanizados, a sua localização era geralmente o resultado da inadequação desses locais para a construção de habitação de qualidade, seja por causa da sua localização periférica em relação ao centro, das suas condições topográficas adversas, da localização próxima de indústrias ou de núcleos de habitação operária. Pelas razões apontadas, as maiores concentrações deste tipo de habitação localizavam-se perto das principais zonas industriais.

O tipo mais simples de ilha consistia numa fila de pequenas casas de um único piso construídas umas ao lado das outras ao longo de uma estreita parcela de terreno. Todas as casas davam para uma passagem estreita, a toda a profundidade do lote, com uma largura que normalmente não excedia 1 ou 2 m, o estritamente necessário para dar acesso aos seus moradores. Este mesmo corredor dava também acesso a um conjunto de sanitários construídos ao fundo da ilha e comuns a todos os moradores. Noutros casos, a ilha era construída em dois lotes. Aqui, as casas estavam situadas de ambos os lados da parcela de terreno, abrindo para uma passagem central comum a ambas as filas de casas. Em qualquer dos casos as casas tinham uma única frente. As traseiras encostavam ao muro de divisão do lote ou às traseiras de outra fila de casas de outra ilha construída no lote vizinho. Por vezes, quando a ilha era construída em duas parcelas de terreno, as duas filas de casas encostavam-se uma à outra no centro do terreno, deixando dois corredores laterais de acesso. Os espaços livres eram geralmente muito pequenos, e em muitos casos limitados aos estreitos corredores que davam acesso às casas.

Estes eram os tipos básicos de ilhas. A racionalidade destas soluções, o seu uso intensivo do solo, a redução nos custos de construção e de infra-estruturas e, consequentemente, a sua eficácia em termos económicos levaram à adopção destas tipologias noutras situações onde não existiam limitações espaciais, de dimensões de lote. Tipos idênticos de ilhas foram construídos em terrenos onde não existia um parcelamento prévio ou em terrenos que resultavam da junção de diversas parcelas individuais e onde, do ponto de vista espacial, nada obstava a que se tivessem desenvolvido outras formas de habitação.



A relação entre a ilha e a rua podia tomar diferentes formas. Quando edificadas nas traseiras de velhas habitações das classes médias e esta casa ocupava toda a frente do lote, o acesso à ilha fazia-se através de um estreito corredor em túnel. Por vezes, quando a ilha era construída ao mesmo tempo que a habitação à face da rua, a existência de duas portas — uma para esta habitação, outra para a ilha — era já considerada na composição da fachada e na organização em planta. Quando a casa que dava para a rua não ocupava toda a frente do lote, o acesso à ilha era feito através de um corredor a céu aberto. Na maior parte dos casos esta passagem não tinha mais de 1 m. A sua existência significava que a casa à face da rua e a ilha eram contemporâneas. A ilha podia também ocupar a totalidade do lote, vindo até à rua, sem qualquer outro edifício à sua frente. A fachada para a rua era constituída, nestes casos, por uma simples parede, em que se abria a porta para a ilha. Nalguns casos a ilha podia ter uma fachada mais elaborada, virando as suas primeiras casas para a rua, sinalizando a sua entrada, ou dando mesmo um nome à ilha, a última fase da sua afirmação como uma forma de habitação legítima.

A maior parte das ilhas do Porto tinham menos de vinte casas. As maiores podiam chegar a ter 150 fogos, mas eram raras; estas ilhas de maior dimensão, dado que representavam investimentos de maior vulto, geralmente ofereciam melhores condições de habitação do que a maioria. As ruas internas eram mais largas, a área por fogo podia chegar aos 90 m², e as habitações eram por vezes de dois pisos. As poucas ilhas que existiam no Porto oferecendo esta habitação de melhor qualidade acabaram, nalguns casos, por ser habitadas por membros das classes médias baixas, que tinham os meios para pagar as suas rendas mais elevadas. Noutros casos, como forma de reduzir as rendas e tornar as casas acessíveis aos trabalhadores, as habitações de dois pisos foram divididas em dois fogos independentes, reduzindo-se assim deliberada-mente as melhores condições de habitação inicialmente oferecidas.

A área das habitações em ilhas raramente excedia os 16 m², descendo por vezes a apenas 9 m². No tipo de casa mais comum a frente era de 4 m, com apenas uma porta e uma janela. A sua profundidade era também de 4 m. Com apenas um piso e uma área de 16 m², a habitação era compartimentada interiormente numa sala, de 4 × 2,5 m, que servia também de quarto, um pequeno quarto ou alcova, de 2,5 × 2,5 m, e uma cozinha, de 1,5 × 1,5 m. Casas com mais do que estes três compartimentos eram raras. Nalguns casos, improvisava-se um pequeno quarto no vão do telhado, ao qual se chegava por uma escada empinada e estreita. As casas eram muito baixas, com o pé direito variando entre 2 e 2,5 m. Em consequência, o volume total da casa por vezes não chegava a 30 m³. Estas condições eram agravadas pela falta de ventilação cruzada. As janelas eram muito pequenas em relação ao espaço que era suposto iluminarem; cada casa tinha apenas uma janela, aumentando-se nalguns casos a iluminação através de telhas de vidro. O tecto das habitações era a maior parte das vezes telha vã, sem qualquer forro e enegrecido de fumo. As paredes exteriores eram geralmente de pedra, e as partições internas de madeira. Estas divisórias raramente eram com-

pletas, ou porque não tinham portas, mas simples cortinas, ou porque não chegavam ao tecto. A construção era em geral de má qualidade e alguns anos após a sua construção, no clima húmido do Porto, as ilhas começavam a degradar-se.

As infra-estruturas eram deficientes. A maior parte das ilhas não tinha abastecimento de água e o saneamento era feito através de fossas. Mesmo após a construção em 1905 de uma nova rede de esgotos na cidade, apenas 7% das ilhas foram ligadas a esta rede⁸. Os sanitários eram comuns a todos os habitantes da ilha, numa média de um sanitário para cinco casas, ou 25 pessoas. O abastecimento de água ao domicílio, embora estabelecido no Porto em 1882, não existia nas ilhas. Nalguns casos, as ilhas tinham poços, mas a localização próxima das fossas tornava esta água imprópria para consumo.

A maior parte das ilhas construíram-se entre 1864 e 1900, metade delas no curto período de 12 anos entre 1878 e 1900. Ao todo, estima-se que entre 1864 e 1900 se construíram cerca de 10 100 casas em ilhas no Porto, das quais 5100 entre 1878 e 1890 e 3100 entre 1890 e 1900⁹. As habitações construídas nas ilhas correspondiam a cerca de 63% do volume total de construção nestes 36 anos. Se nos recordarmos de que entre 1878 e 1890 cerca de 25 000 pessoas emigraram das zonas rurais para o Porto, compreende-se a razão da construção das ilhas em tão grande número nestes anos. A maior parte destes 25 000 habitantes foram habitar as 5100 casas em ilhas construídas no mesmo período. De acordo com um inquérito realizado por Ricardo Jorge em 1899, existiam nessa altura no Porto 1048 ilhas, com um total de 11 129 casas e alojando 50 000 pessoas, perto de um terço da população total da cidade¹⁰.

A construção das ilhas não era regulamentada pela Câmara Municipal. O código de posturas de 1869 apenas regulamentava os edifícios construídos à face da rua. O novo código de posturas de 1889 alargava o controle camarário aos edifícios construídos até 5 m da rua. Mas mesmo nestes casos o alçado principal era o único elemento desenhado que tinha de ser apresentado para requerer, e obter, uma licença de construção. As ilhas eram construídas principalmente no interior dos quarteirões, afastadas da rua, e estavam portanto isentas destas posturas camarárias. Só no início deste século, após 1905, esta situação se iria alterar. Após a publicação do Regulamento Geral de Saúde, em 1901, do Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas, em 1903, e de um novo código de posturas municipais em 1905, todas as novas construções na cidade tinham de apresentar um projecto completo para obter uma licença de constru-

⁸ Azeredo Antas e Manuel Monterroso, *A Salubridade Habitacional no Porto*, Porto, 1934, p. 23.

⁹ Calculado com base em dados da Câmara Municipal do Porto, *Relatório de Gerência*, 1864-1865, p. 24, 1866-1867, p. 31, 1868-1869, p. 19, 1869-1971, p. 23, 1872-1873, p. 23, 1874-1875, p. 16, 1876-1877, p. 97, 1878-1879, p. 106, 1880-1881, pp. 56, 61; v. também Câmara Municipal do Porto, *Annuário Estatístico dos Anos de 1889-1890*, pp. 380-381, *Annuário Estatístico do Ano de 1891*, pp. 310-311, e *Estatística Relativa aos Anos de 1892-1901*, pp. 66-67, e Instituto Nacional de Estatística, *A Cidade do Porto. Sínula Estatística (1864-1968)*, Lisboa, 1971, pp. 5, 8, 12, 18.

¹⁰ Ricardo Jorge, *Demografia e Higiene da Cidade do Porto: Clima, População, Mortalidade*, Porto, 1899, p. 153.

ção. Embora contrariando toda a nova regulamentação, as ilhas continuaram a construir-se, agora de uma forma ilegal. Das 1048 ilhas de 1899 passou-se a 1200 ilhas em 1909¹¹ e 1301 em 1929¹².

Na população das ilhas havia uma predominância de trabalhadores. Embora os operários industriais e os artesãos constituíssem a maioria da população trabalhadora das ilhas, cerca de 68%, estes não eram de forma nenhuma os seus únicos habitantes. Um grande grupo da população trabalhadora do Porto com ocupações mal remuneradas, quer no sector industrial, quer no comércio e nos serviços, encontrava nas ilhas o único tipo de habitação que podia suportar. De acordo com um inquérito realizado em 1914, a fiação e a tecelagem constituíam as actividades dominantes dos habitantes das ilhas, ocupando cerca de 12% da sua população activa. Havia também um grande número de sapateiros, carpinteiros, serralheiros, pedreiros e chapeleiros. Ao todo, trabalhadores nos sectores artesanal, manufactureiro e industrial constituíam cerca de dois terços da população activa das ilhas. Destes, os trabalhadores fabris eram uma minoria, pouco mais de 6% do total¹³. O restante terço da população tinha ocupações bastante diversas: polícias, militares, bombeiros, empregados comerciais, lavadeiras, vendedores ambulantes, carregadores. Dados os diferentes tipos de actividades que se podiam encontrar neste grupo, as suas necessidades de localização na cidade eram bastante diversas, muitas delas sem qualquer relação com a localização industrial.

Nas casas pequenas e insalubres das ilhas viviam famílias inteiras, constituídas por vezes por seis ou sete pessoas. Nas habitações mais sobreocupadas, a sua área reduzia-se a 1 ou 1,5 m² por habitante. Deficientes condições de habitação, a que se juntavam condições de trabalho extremamente duras e insalubres e na maior parte dos casos uma dieta pobre e inadequada, minavam a saúde dos trabalhadores. Já neste século, a taxa de mortalidade no Porto entre 1905 e 1909 era de 31 mortes por 1000 habitantes¹⁴. A tuberculose era endémica entre as classes trabalhadoras e uma das principais causas de morte no Porto. A sua distribuição na cidade correspondia de perto às zonas residenciais das classes trabalhadoras.

As condições de vida dos trabalhadores deterioraram-se nas últimas décadas do século, principalmente a partir de 1880. Isto correspondeu a uma fase de concentração industrial e capitalista e a um aumento da emigração para o Porto e de maior disponibilidade de mão-de-obra. A introdução de maquinaria nas fábricas e oficinas e outros melhoramentos tecnológicos no sector industrial, a que se juntou um número crescente de mulheres e de crianças trabalhando nas fábricas tornaram redundante um grande número de trabalhadores que passaram a formar uma grande reserva de força de trabalho. Verificou-se uma quebra nos salários reais e um aumento no preço dos alimentos, vestuário e habitação. Se bem que os salários

¹¹ Manuel Vicente Moreira, *Problemas da Habitação. Ensaio Sociais*, Lisboa, 1950, p. 74.

¹² Azeredo Antas e Manuel Monterroso, *op. cit.*, p. 24.

¹³ Calculado com base em dados de António Gomes Ferreira Lemos, *Contribuição para o Estudo da Higiene do Porto — Ilhas*, Porto, 1914, pp. 75-107.

¹⁴ António Gomes Ferreira Lemos, *Contribuição para o Estudo da Higiene do Porto — Ilhas*, Porto, 1914, p. 22.

tenham aumentado, estes aumentos não corresponderam aos aumentos nos bens essenciais; «em sumula a cifra do salário médio deve ter aumentado, mas nem por isso o salário comum deixa de ser muito baixo e muito inferior às exigências da vida», escreveu Bernardino Vareta em 1910. E mais adiante: «Tem o custo das subsistências em Portugal mantido proporção normal com o rendimento familiar? Não pode haver hesitações na resposta e esta é desoladora: — não tem, antes a desproporção tem sido grande e crescente¹⁵.» Enquanto anteriormente o salário de um homem era suficiente para manter a família, agora era necessário contar também com os salários da mulher e dos filhos para sustentar o agregado familiar. No final do século, numa família operária típica, cerca de quatro quintos do orçamento familiar eram gastos na alimentação. Mesmo assim, a sua qualidade era bastante pobre; pão e vegetais constituíam a dieta básica. O restante do orçamento familiar era gasto na renda de casa, vestuário e todas as outras despesas. As rendas de casa tinham de ser tão baixas quanto possível para se adequarem aos orçamentos modestos dos trabalhadores, o que resultava nas condições de extrema pobreza, sobreocupação e insalubridade em que a maioria das famílias operárias viviam no Porto.

4. A EMIGRAÇÃO PARA O BRASIL

Para alguns dos emigrantes que chegavam à cidade, o Porto era apenas uma paragem temporária antes do seu destino final, na maior parte dos casos o Brasil. A emigração portuguesa para o estrangeiro aumentou dramaticamente nas últimas décadas do século XIX. Em 1866 o número total de emigrantes legais de Portugal era de 4124. Em 1870 este número tinha atingido 10 388. Entre 1878 e 1887 o número de emigrantes por ano situava-se entre 13 000 e 17 000. Em 1888, com a crescente crise económica em Portugal, o número de emigrantes saltou para 24 000, e continuou a aumentar até 1895, quando atingiu 45 000 emigrantes nesse único ano¹⁶.

A principal origem desta emigração era o Norte do país e o seu principal destino era o Brasil, que constituía, no final do século XIX, o destino de 70% de todos os emigrantes portugueses. Segundo um inquérito realizado em 1873, cerca de metade de todos os emigrantes para o Brasil eram do distrito do Porto¹⁷, e o porto desta cidade era a principal porta de saída para o Brasil. Entre 1866 e 1871, do total de 37 444 emigrantes legalmente registados, 27 554 partiram das docas do Porto para diferentes partes do Brasil, principalmente, e também para os Estados Unidos da América¹⁸. A maior parte daqueles que emigravam era

¹⁵ Bernardino Vareta, *A Acção Municipal na Questão das Subsistências*, Porto, 1910, pp. 76-77.

¹⁶ 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.

¹⁷ No distrito do Porto a proporção de emigrantes por habitantes era de 1 para 25, o mais alto em Portugal. A média portuguesa era de 1 para 100 habitantes (Câmara dos Senhores Deputados, *op. cit.*, pp. 36 e 494-495).

¹⁸ *Ibid.*, p. 198.

analfabeta — cerca de 60% do total — e sem qualquer especialização profissional. Para além dos homens, também emigravam mulheres e crianças. No final do século XIX, crianças com menos de 14 anos constituíam 25% de todos os emigrantes e as mulheres representavam uma percentagem idêntica¹⁹. Alguns deles iam juntar-se às suas famílias, mas outros iam por si sós, entregues à sua sorte.

Adolescentes, quase crianças, diziam adeus a seus pais dos convés dos navios que iriam levá-los ao Brasil. A separação não era menos dolorosa para aqueles que já eram um pouco mais velhos, «rapazes robustos, vigorosos, com a forte musculatura, que dá o trabalho nos campos, ali dominados pela dor d'uma separação que poderá ser eterna», ou as «raparigas esbeltas deixando a família, seduzidas por uma miragem sedutora, que quase sempre oculta o prostíbulo»²⁰. Ramalho Ortigão descreveu a partida desses «humildes e operosos minhotos» que partiam barra fora, «de carapuça encarnada na cabeça, chinelas de couro cru, jaqueta e calças de cotim, com uma chave pendente do pescoço por um cordel, pálidos, engoiados, confrangidos de incerteza e de saudade no tombadilho da galera *Castro* ou do brigue *Carolina*, entre uma pequena caixa de pinho e um estreito colchão de embarque. Desses pobres e corajosos pequenos muitos desapareciam inteiramente, não se tornando a saber deles desde que o navio, pondo ao longe um ponto cinzento na bruma cor de pérola, se esvaía de todo na húmida profundidade do horizonte: e as lágrimas choradas no Paredão das Lágrimas pelas mães que lhes acenavam o derradeiro adeus, eram as últimas que a pátria lhes consagrava»²¹.

No Brasil, a «refulgente luz dos trópicos amortece a fresca e doce claridade dos céus da Europa» e seca-lhes as lágrimas, «desde a primeira vez que lhe bateu em cheio no rosto, como uma bofetada de desafio, a luz d'este sol orgulhoso e selvagem»²². A maior parte nunca iria regressar.

A abolição da escravatura no Brasil, em 1888, seguida pelas iniciativas estatais de promover a imigração, correspondeu a um período de crise económica em Portugal. A coincidência dos dois acontecimentos levou ao súbito aumento do número de emigrantes portugueses para o Brasil, de 17 000 em 1887 para 24 000 em 1888, continuando a aumentar nos anos seguintes. Por outro lado, a proporção de portugueses no total de emigrantes no Brasil foi também aumentando para o final do século. Entre 1820 e 1909 emigraram legalmente para o Brasil 702 790 portugueses, num total de 2 742 622 emigrantes de todas as nacionalidades no mesmo período²³. 50% de todos os portugueses emigrados no Brasil localizavam-se na zona do Rio de Janeiro, e no final do século XIX a população portuguesa

¹⁹ Afonso Costa, *op. cit.*, pp. 83-85.

²⁰ Magalhães Lima (ed.), *Comércio e Indústria: Galeria Biographico Contemporânea Luso-Brasileira*, 4 vols., Lisboa, 1880-1901, I, n.º 17, 1882.

²¹ Ramalho Ortigão, «Ambiente social do Porto em meados do século XIX», in A. de Magalhães Basto (ed.), *O Porto*, Lisboa, s. d., pp. 48-50.

²² Alúcio Azevedo, *O Cortiço*, Rio de Janeiro, 1890, p. 107.

²³ Afonso Costa, *op. cit.*, p. 89.

No primeiro quartel deste século, 36% de todos os emigrantes estrangeiros entrados no Brasil eram portugueses (Nuno Simões, *O Brasil e a Emigração Portuguesa*, Coimbra, 1935, p. 27).

do Rio de Janeiro era superior à população do Porto. Os laços entre as duas cidades mantidos ao longo do século XIX explicam as fortes referências culturais do Porto que encontramos no Rio de Janeiro.

Aos emigrantes portugueses, na sua maior parte pobres e iletrados, estavam destinados trabalhos não qualificados e mal pagos. Muitos deles foram, também aqui, engrossar o número dos que mal sobreviviam na cidade. Alguns outros, à custa de trabalho duro e de privações, viriam a atingir sucesso na agricultura, na indústria ou no comércio²⁴. Particularmente importante era o papel dos portugueses no comércio retalhista do Rio de Janeiro. O grande número de pequenos comerciantes, lojistas e também donos de cortiços constituíam a face mais visível dos portugueses no Rio de Janeiro. Quer num caso, quer noutro, de sucesso ou insucesso em terras do Brasil, poucos seriam aqueles que retornavam.

5. OS «CORTIÇOS» DO RIO DE JANEIRO — A TRANSMISSÃO DE MODELOS

As actividades mercantis dominaram a economia do Rio de Janeiro até tarde no século XIX. As principais indústrias, principalmente do ramo têxtil, desenvolveram-se apenas nos anos de 1880. As últimas décadas do século XIX e o princípio do século XX corresponderam à transformação da economia brasileira, de uma economia de natureza exportadora e mercantilista, de base escravagista, numa economia industrial e capitalista.

A crise das plantações de café na província do Rio de Janeiro levou a uma vaga de emigração da população rural para a cidade. Após a abolição da escravatura, a esta emigração interna acrescentou-se a emigração oriunda de países estrangeiros. Também como consequência do declínio da economia cafeeira do Rio de Janeiro, grandes investigadores passaram a privilegiar o investimento em actividades manufactureiras, em equipamentos públicos, favorecidos pela concessão de privilégios estatais, e em operações de natureza imobiliária. O desenvolvimento da indústria na cidade, o crescimento da população e o investimento de capital mercantil em actividades urbanas foram as bases do desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro nas últimas décadas do século. Entre 1872 e 1906 a população da cidade cresceu de 274 972 habitantes em 1872 para 522 651 em 1890, atingindo 811 443 habitantes em 1906. Emigrantes estrangeiros correspondiam a 30,6% da população da cidade em 1872 e a 24,8% em 1900²⁵. Aos portugueses correspondia uma parte importante deste crescimento populacional do Rio de Janeiro: no final do século os portugueses eram cerca de 20% da população total da cidade.

²⁴ Em 1920, os portugueses eram, de entre os estrangeiros, os principais proprietários de propriedades agrícolas no Brasil. No mesmo ano, 7% das firmas industriais individuais do Brasil e 50% das localizadas no Rio de Janeiro eram de propriedade portuguesa. Algumas das mais importantes firmas comerciais do Rio de Janeiro eram também propriedade de portugueses (Nuno Simões, *op. cit.*, pp. 42-46).

²⁵ Eulália M. L. Lobo, *História do Rio de Janeiro*, 2 vols., Rio de Janeiro, 1987, p. 58.

A transformação da base económica do Rio de Janeiro, as mudanças na sua estrutura social, o crescimento da população, tiveram como consequências a rápida urbanização da cidade e uma crescente procura de habitação, particularmente por parte da população emigrante, maioritariamente pobre. Na segunda metade do século XIX desenvolveu-se no Rio de Janeiro um conjunto de soluções habitacionais para alojar os estratos populares da cidade; estas soluções de habitação tomaram diferentes nomes — estalagens, cortiços, avenidas, casa de cômodos, entre outros — que correspondiam quer a diferentes formas de habitação, quer a diferentes significados atribuídos à mesma forma de habitação em diferentes momentos. As casas de cômodos eram casas sobreocupadas nas partes mais antigas da cidade, que, conforme a procura de habitação de baixo custo aumentava, eram subdivididas em vários apartamentos, quartos, cubículos, a fim de alojarem um número cada vez maior de pessoas; as estalagens, cortiços e avenidas eram formas de habitação colectiva que em muitos aspectos se assemelhavam às ilhas. Referir-nos-emos a elas, colectivamente, como cortiços, se bem que este termo seja também aplicado às casas de cômodos e venha a adquirir um significado pejorativo para o final do século.

O cortiço do Rio de Janeiro era descrito como um tipo de habitação popular composto «de fileiras de casas pequeninas — às vezes mesmo apenas de quartos — edificadas ao longo de um terreno mais profundo, abrindo para pátio ou corredor, com feição de ruela. Nesses casos era frequente a existência de um só conjunto de instalações sanitárias e tanques, dispostos no pátio, para uso comum²⁶.» Esta podia ser uma descrição fiel de uma ilha do Porto, sendo evidentes as semelhanças de forma.

Encontram-se referências a formas de habitação colectiva semelhantes aos cortiços a partir dos anos de 1820. Eram ainda em número reduzido, e estes primeiros exemplos foram, provavelmente, inspirados em soluções de habitação pré-industriais²⁷. O termo *cortiço* aparece apenas depois de 1850, quando começaram a ser construídos em maior número. O maior desenvolvimento desta forma de habitação acontece depois de 1870, correspondendo basicamente ao mesmo tipo de razões que deram origem às ilhas do Porto: mudanças na estrutura económica da cidade; crescimento da população, particularmente população emigrante; crescente procura de habitação por parte das camadas populares; existência de uma classe dinâmica de detentores de pequenos capitais que, tendo em mente os lucros que podiam realizar com tal actividade, desenvolveram e colocaram no mercado o tipo de habitação adequada às condições económicas daqueles estratos populacionais.

Tal como as ilhas, os cortiços eram uma forma de habitação colectiva que consistia numa sucessão de pequenas casas, cada uma delas com apenas uma

²⁶ Nestor Goulart Reis Filho, *Quadro da Architectura do Brasil*, Rio de Janeiro, 1987, p. 58.

²⁷ As senzalas, que eram os alojamentos tradicionais dos escravos, construídas adjacentes à casa dos seus donos, podem ter sido um destes modelos. Tal como os cortiços, as senzalas eram constituídas por uma série de quartos construídos em banda, abrindo para um pequeno pátio.

porta e uma janela, reduzindo-se por vezes a simples quartos, que eram construídas de um ou de ambos os lados de um pátio ou de um lote comprido, muitas vezes nas traseiras de habitações já existentes. Estas bandas de habitações eram de um ou de dois pisos; neste último caso, cada um dos pisos era constituído por uma fila de casas independentes, sendo o acesso ao piso superior feito através de escadas e estreitas galerias de madeira. Tal como no Porto, os lotes urbanos típicos do Rio de Janeiro eram estreitos e por vezes muito longos, o que reforçava a semelhança das formas de habitação que se vieram a desenvolver ao longo destes lotes estreitos em ambas as cidades.

Os cortiços não se construíram nas quatro freguesias centrais do Rio de Janeiro, consolidadas desde os finais do século XVIII, onde se localizavam o centro administrativo, as principais actividades comerciais e terciárias e o porto. A maior parte dos cortiços vieram a construir-se na periferia imediata desta zona central, que correspondia ao primeiro anel de crescimento da cidade para além do seu centro histórico. Os cortiços construíram-se em zonas urbanas desenvolvidas a partir do início do século XIX e que, por razões de natureza topográfica ou por outras razões, eram inadequadas para a construção de outros tipos de habitação de estatuto mais elevado. Na segunda metade do século XIX cerca de dois terços de todos os habitantes dos cortiços, ou de formas de habitação similares, viviam nestas zonas da cidade: «Não é no centro da cidade, sobretudo da cidade velha que habitam os indivíduos que merecem a denominação de pobres: nesses lugares, centro da actividade e do comércio, as habitações, posto que geralmente detestáveis, são de preços de tal maneira fabulosos, que a classe pobre não comporta. É pois nos lugares um pouco afastados do centro da cidade que residem os pobres livres²⁸.»

Tal como no Porto, o processo de «filtragem» — segundo o qual, à medida que a cidade cresce, as áreas residenciais mais antigas, perto do centro, são abandonadas pelos seus antigos moradores e passam a ser ocupadas por estratos mais baixos da população — ajuda a compreender a localização de habitação popular em antigos bairros das classes médias. No Rio de Janeiro este processo resultou na transformação de um grande número de velhos edifícios em casa de cômodos e na construção de cortiços nos terrenos das traseiras, ou em lotes ainda vazios, em zonas da cidade que haviam sido anteriormente zonas residenciais das classes médias.

O número de casas nos cortiços variava entre uma e mais de cem; a maior parte deles tinha menos de dez casas. Nos arquivos da cidade apenas se encontram referências a dez cortiços com mais de cem casas. Em 1869 existiam 642 cortiços no Rio de Janeiro, com 9671 habitações ou quartos, alojando uma

²⁸ A. Correia de S. Costa, *Qual a Alimentação Que Usa a Classe Pobre do Rio de Janeiro e Sua Influência sobre a Mesma Classe*, Rio de Janeiro, 1865, p. 32, cit. in Lillian F. Vaz, «Contribuição ao Estudo da Produção e Transformação do Espaço da Habitação Popular. As Habitações Colectivas do Rio Antigo», dissertação de mestrado não publicada, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1985, p. 110.

população de 21 929 pessoas. Em 1888 o número de cortiços tinha crescido para 1331, com 18 866 casas e uma população de 46 680 pessoas²⁹. Em 1869 viviam nos cortiços cerca de 10% da população do Rio e 12% em 1888. No final do século, em 1890, calculava-se que entre 20% e 25% da população do Rio, correspondendo a cerca de 100 000 ou 125 000 habitantes, viviam nos cortiços. Havia estimativas ainda mais elevadas, segundo as quais 36% dos habitantes da cidade viviam em cortiços em 1906, quando a população total do Rio de Janeiro era de 805 335 habitantes³⁰. Esta é uma percentagem muito semelhante à de pessoas vivendo nas ilhas do Porto no final do século XIX, que se calculava em cerca de um terço da população total da cidade.

As casas maiores dos cortiços eram compartimentadas numa «saleta, um ou dois pequenos quartos ou alcovas, cozinha»³¹, uma forma de organização absolutamente idêntica à das casas de ilhas. As áreas das habitações em cortiços podiam, contudo, descer a apenas 3 m², reduzindo-se a um único quarto, onde pouco mais cabia do que a cama. A frente destas habitações, com cerca de 3 m, era apenas a necessária para a abertura de uma porta e de uma janela. Quando a fachada se reduzia a apenas 2 m, a porta era a única abertura, que permanecia aberta a maior parte do tempo a fim de iluminar e ventilar, na medida do possível, o interior. Por vezes, as habitações reduziam-se a cubículos com uma frente de 2 m e uma profundidade de 1 m, o mínimo essencial para caber uma cama. Mesmo as habitações de maior dimensão estavam geralmente sobreocupadas, com uma área por habitante bastante pequena e com a inevitável sobreposição de funções. Na maior parte das habitações dos cortiços cada espaço disponível servia de espaço de dormir. Embora inquéritos oficiais refiram uma média de 2,6 habitantes por fogo em 1888, outros inquéritos referem exemplos de quartos habitados por oito ou nove pessoas.

As infra-estruturas nos cortiços eram bastante pobres. Os sanitários eram comuns a todos os seus habitantes e relatórios do município do Rio de Janeiro, realizados em 1883, referem exemplos de cortiços com uma latrina para dez ou vinte habitações e alguns cortiços completamente desprovidos de instalações sanitárias. Não existia canalização de esgotos, sendo, em vez disso, utilizadas fossas. O abastecimento de água era feito através de fontenários públicos, existentes quer fora dos cortiços, quer no seu interior.

Outros serviços eram também comuns. Dada a falta de espaço dentro das habitações, por vezes as cozinhas eram colectivas, no exterior. A certa altura o próprio município impôs essa solução, a fim de evitar os perigos de incêndio. Havia assim o derramar de funções habitacionais para o pátio, tornando-se este espaço o centro simbólico do cortiço e da vida colectiva que este tipo de habitação obrigava. O pátio, ou o corredor central do cortiço, era ao mesmo tempo espaço de circulação, espaço de habitação — para aquelas funções que por

²⁹ Lia de Aquino Carvalho, *Contribuição ao Estudo das Habitações Populares. Rio de Janeiro: 1888-1906*, Rio de Janeiro, 1986, p. 150.

³⁰ Lillian F. Vaz, *op. cit.*, p. 115.

³¹ A. M. Azevedo Pimentel, *Subsídios para o Estudo da Higiene do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 1890, pp. 185-186.



Entradas para cortiços construídos nas traseiras dos edifícios à face da rua



Cortiços do Rio de Janeiro

necessidade eram colectivas — e espaço de trabalho. Em muitos cortiços as lavadeiras e os seus tanques, que ocupavam o centro do pátio, eram uma presença familiar. Muitos outros habitantes, com ocupações bastante diferentes, usavam também o cortiço como local de trabalho: costureiras, cigarreiras, alfaiates, barbeiros, sapateiros, entre outros.

Os habitantes dos cortiços pertenciam a um estrato alargado da população que se pode definir como as classes populares. Em 1850 os artesãos constituíam a maioria, 38%) seguidos pelos desempregados, 21%, sendo apenas de 12% a percentagem de trabalhadores fabris no total da população³². Várias fontes referem uma grande diversidade de ocupações, de artesãos a trabalhadores fabris, plenamente integrados nas estruturas formais da sociedade, a pessoas sem nenhuma ocupação conhecida, prostitutas e vagabundos, no outro extremo do espectro social. Contrariamente às ilhas do Porto, os cortiços do Rio de Janeiro não estavam directamente ligados ao desenvolvimento da indústria, que no Rio de Janeiro ocorreu entre os finais de 1880 e os anos 20 deste século. Eles começaram a construir-se antes da industrialização, e, apesar do desenvolvimento da indústria, os operários fabris nunca se tornariam os principais ocupantes dos cortiços, o que não significa que a maioria deles aí não vivesse efectivamente. A maior parte dos habitantes dos cortiços eram estrangeiros: 56,1% em 1869³³; de entre eles, os portugueses constituíam a maioria.

O grande número de cortiços de pequena dimensão espalhados por toda a cidade, a maior parte deles construídos em quintais e terrenos de traseiras, levam-nos a crer que, tal como no Porto, eles eram o resultado de um grande número de desenvolvimentos de pequena escala por parte de pequenos promotores com um capital reduzido. A maior parte dos construtores de cortiços no Rio de Janeiro eram pequenos investidores, que, perante a crescente procura de habitação de baixo custo, começaram a investir na construção de habitação popular através da reconversão de velhos edifícios em casas de cômodos, ou da construção de novas formas de habitação de baixa renda e baixa qualidade, que eram os cortiços.

Embora se encontrem como proprietários de cortiços pessoas de vários estratos da sociedade, a maior parte dos seus construtores e proprietários eram pequenos comerciantes, lojistas ou outros detentores de pequenos capitais, que investiam as suas poupanças na construção de cortiços. De forma idêntica ao que se verificava no Porto, havia uma divisão de tarefas no processo de desenvolvimento dos cortiços. Geralmente, os proprietários da terra não se envolviam directamente na construção de habitação popular; esta era a tarefa de outros, oriundos de estratos sociais mais baixos. Os cortiços eram construídos gradualmente, umas poucas casas de cada vez, de forma a permitirem que os lucros de cada fase de desenvolvimento financiassem a fase seguinte.

³² Lilian F. Vaz, *op. cit.*, p. 157.

³³ A. M. Azevedo Pimentel, *op. cit.*, pp. 186-187.

O investimento nos cortiços era bastante lucrativo. O objectivo do promotor era investir o mínimo possível e obter o maior lucro possível. Um cortiço podia render ao seu proprietário um lucro de 50%, por vezes 100%, sobre o capital investido³⁴, enquanto a taxa de lucro habitual era de cerca de 12%. Uma utilização tão intensa quanto possível do terreno disponível e um mínimo investimento de capital caracterizavam o desenvolvimento dos cortiços. Os construtores deste tipo de habitação, para além do uso intensivo do espaço, empregavam materiais de construção de inferior qualidade, quer as casas fossem construídas de madeira ou de alvenaria, e técnicas de construção rudimentares. Na maior parte dos casos, os resultados eram as dimensões reduzidas, a construção pobre, a fragilidade das habitações e as deficientes condições de habitação e de salubridade que daí resultavam.

Os pequenos e insalubres cortiços eram o único tipo de alojamento que os estratos sociais que os habitavam podiam custear. Mesmo assim, as rendas eram elevadas e pagas com grande dificuldade pelos seus habitantes, correspondendo a cerca de um quarto do seu salário. Tal como no Porto, eram essencialmente as leis da oferta e da procura que determinavam o nível das rendas.

Muitos cortiços eram geridos directamente pelos seus proprietários, vivendo eles próprios no cortiço ou na sua vizinhança. Uma situação comum era o merceeiro, taberneiro ou outro pequeno comerciante que vivia por cima da loja e que explorava um pequeno número de casas ou de quartos num cortiço construído no seu próprio quintal. Através da sua loja, construída à face da rua, controlava a entrada e toda a vida do cortiço construído por detrás. Podia-se também entrar no cortiço através da loja. Esperava-se dos inquilinos que fossem clientes assíduos da mercearia ou da taberna do senhorio, que assim, de várias formas, controlava as suas vidas.

Reproduziam-se, assim, relações sociais e de propriedade que já havíamos observado no Porto. Elemento importante para esta similitude é o facto de a maior parte dos donos dos cortiços serem portugueses. Perto do final do século, em 1879, metade dos cortiços do Rio de Janeiro, nalgumas freguesias chegando aos 63%, era propriedade de portugueses. A associação proprietário-lojista era frequente e tornava os senhorios portugueses, por vezes, o alvo de muito ódio por parte dos inquilinos pobres, eles próprios, muitas vezes, também portugueses.

Dadas as relações próximas que existiam entre o Porto e o Rio de Janeiro ao longo do século XIX, por via da emigração, e a predominância de portugueses entre os donos dos cortiços, pode concluir-se ter havido uma provável influência do tipo das ilhas nos cortiços do Rio de Janeiro. Esta influência verificou-se directamente através dos emigrantes portugueses que eram os construtores da maior parte dos cortiços do Rio de Janeiro. Entre os portugueses que foram para o Brasil na segunda metade do século XIX, muitos deles eram oriundos do sector da construção, tendo continuado a sua actividade no novo país. Até recentemente-

³⁴ António Jannuzzi, *Pelo Povo: Monografia sobre as Casas Operárias*, Rio de Janeiro, 1909, p. 41.

te, os portugueses dominavam o sector da construção no Rio de Janeiro. Sem dúvida, alguns destes emigrantes trouxeram com eles a experiência construtiva e o modelo formal das ilhas, que reproduziram nesta cidade, adaptados às condições locais.

O modelo das ilhas foi subtilmente adaptado às novas condições sociais, económicas e ambientais do Rio de Janeiro: as casas reduziram-se a simples quartos, correspondendo aos recursos ainda mais limitados dos seus promotores e dos seus habitantes; os cortiços eram muitas vezes construídos de madeira, o material local mais barato e disponível, em vez de pedra, como no Porto; os corredores de acesso e as entradas das pequenas casas eram sombreadas por alpendres e galerias de madeira, adequadas ao clima tropical.

A questão não se resume a encontrar um modelo arquitectónico que possa ter servido de referência para a construção dos cortiços no Rio de Janeiro. Esta influência formal não se teria verificado se não houvesse um conjunto de razões e de mecanismos, de natureza económica e social, que deram origem a esta forma de habitação. Podemos afirmar que encontramos no Rio de Janeiro um conjunto de condições específicas que determinaram o desenvolvimento dos cortiços e que são semelhantes às condições que, num contexto diferente, deram origem ao desenvolvimento das ilhas. A semelhança formal entre os dois tipos de habitação que daí resultaram, nas duas situações, foi reforçada pelo papel determinante que os portugueses tiveram, quer como promotores, quer como construtores dos cortiços do Rio de Janeiro, fazendo uso da sua tradição e da sua experiência directa da habitação operária do Porto.

A forte presença de muitos pequenos comerciantes portugueses como proprietários de cortiços, a semelhança dos processos económicos envolvidos na construção de habitação popular no Rio de Janeiro e no Porto e a semelhança formal entre os cortiços e as ilhas significam que houve uma efectiva transferência de modelos habitacionais e de práticas e de experiências entre Portugal e o Brasil na construção deste tipo de habitação.

BIBLIOGRAFIA

1. Livros

- ANTAS, Azeredo, e Manuel Monterroso, *A Salubridade Habitacional no Porto (1929-1933)*, Porto, 1934.
- AZEVEDO, Aluísio, *O Cortiço* (Rio de Janeiro, 1890).
- BARROS, Henrique de, *Oliveira Martins e o Projecto de Lei de Fomento Rural*, Lisboa, 1946.
- CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS, *Primeiro Inquérito Parlamentar sobre a Emigração Portuguesa*, Lisboa, 1873.
- CARVALHO, Lia de Aquino, *Contribuição ao Estudo das Habitações Populares. Rio de Janeiro: 1888-1906*, Rio de Janeiro, 1986, p. 150.
- COSTA, Affonso, *Estudos de Economia Nacional. O Problema da Emigração*, Lisboa, 1991.
- COSTA, A. Correa de S., *Qual a Alimentação Que Usa a Classe Pobre do Rio de Janeiro e Sua Influência sobre a Mesma Classe*, Rio de Janeiro, 1865.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, *A Cidade do Porto. Súmula Estatística (1864-1968)*, Lisboa, 1971.

- JANNUZZI, Antônio, *Pelo Povo: Monografia sobre as Casas Operárias*, Rio de Janeiro, 1909.
- JORGE, Ricardo, *Demografia e Higiene da Cidade do Porto: Clima, População, Mortalidade*, Porto, 1899.
- JORGE, Ricardo, *Origens e Desenvolvimento da População do Porto: Notas Históricas e Estatísticas*, Porto, 1897.
- LEMONS, Antônio Gomes Ferreira, *Contribuição para o Estudo da Higiene do Porto — Ilhas*, Porto, 1914.
- LIMA, Magalhães (ed.), *Commercio e Indústria: Galeria Biographico Contemporanea Luso-Brasileira*, 4 vols., Lisboa, 1880-1901.
- LOBO, Eulália M. L., *História do Rio de Janeiro*, 2 vols., Rio de Janeiro, 1987.
- LOBO, Eulália M. L., *Habitações Populares*, Rio de Janeiro, 1986.
- MATTA, José Caeiro da, *Habitações Populares*, Coimbra, 1909.
- MOREIRA, Manuel Vicente, *Problemas de Habitação. Ensaio Sociais*, Lisboa, 1950.
- ORTIGÃO, Ramalho, «Ambiente social do Porto em meados do século XIX», in A. de Magalhães Basto (ed.), *O Porto*, Lisboa, s. d.
- SANTA RITA, Guilherme Augusto, *Habitação do Operário e Classes menos Abastadas*, Lisboa, 1891.
- SIMÕES, Nuno, *O Brasil e a Emigração Portuguesa*, Coimbra, 1935.
- PIMENTEL, A. M. Azeredo, *Subsídios para o Estudo da Higiene do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 1890.
- REIS FILHO, Nestor Goulart, *Quadro da Arquitectura do Brasil*, Rio de Janeiro, 1987.
- TEIXEIRA, Manuel C., «Estratégias de habitação em Portugal», in *Análise Social*, vol. XXVII, 115 (1992), 65-89.
- VARETA, Bernardino, *A Acção Municipal na Questão das Subsistências*, Porto, 1910.
- VAZ, Lillian F., «Contribuição ao Estudo da Produção e Transformação do Espaço da Habitação Popular. As Habitações Colectivas do Rio Antigo», dissertação de mestrado não publicada, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1985.
- VAZ, Lillian F., «Notas sobre o Cabeça de Porco», in revista *Rio de Janeiro*, vol. 1, 2 (1986), 29-36.

2. Relatórios e estatísticas municipais

- CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO, *Relatório de Gerência*, 1864-1865, 1866-1867, 1868-1869, 1870-1871, 1872-1873, 1874-1875, 1876-1877, 1878-1879, 1880-1881.
- CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO, *Annuário Estatístico dos Anos de 1889-1890*.
- CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO, *Annuário Estatístico do Anno de 1891*.
- CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO, *Estatística Relativa aos Anos de 1892-1901*.