

## O SANEAMENTO E A CIDADE MODERNA NO BRASIL<sup>1</sup>.

Dawerson da Paixão Ramos  
Mestrando em Engenharia Urbana pela  
Universidade Federal de São Carlos

A cidade brasileira não teve a mesma característica, no mesmo tempo, dos grandes centros mundiais. No final do século XIX alguns centros como Rio de Janeiro, São Paulo e Santos apresentavam um forte acréscimo de sua população urbana, mas, por outro lado, a perda de qualidade de vida pelo processo de aglomeração era evidente.

A ação modernizadora, característica do Brasil da virada do século XIX para o século XX, foi marcada pela ênfase reformadora, sem resultar numa mudança qualitativa da maneira de ser da sociedade. Enquanto no período Imperial, escravocrata, os territórios destinados às classes dominantes foram entremeados pelas áreas ocupadas pelos escravos, garantindo sua operação, a República anti-escravista preparou a implantação dos espaços urbanos segregados<sup>2</sup>, como no Rio de Janeiro, à moda de Haussmann<sup>3</sup>.

Manter a massa humana em condições adequadas ao trabalho, o que antes era papel do proprietário do escravo, passou a ser o papel do Estado. “Nesse sentido a cidade se faz na transição da escravidão para o trabalho livre. A questão era como lidar com esta população diversa, que se imiscuía no mundo urbano [...]”<sup>4</sup>.

Verifica-se que as grandes intervenções reformadoras não aconteceram na época do Império. Mas, proclamada a República, era preciso construir a imagem do novo regime, cuja divisa “Ordem e Progresso” era também um dos lemas do positivismo, diretamente relacionado com uma cidade modernizada, higiênica e bela. O embelezamento da cidade era visto mais como forma de viabilizar um investimento, apesar da presença do Estado enquanto regulador ou provedor dos serviços públicos, iniciando seu papel de normatizador do espaço urbano, da estética e da saúde pública.

As ciências, em especial a medicina, observavam um progresso significativo, e transformaram a “higiene”, com seu caráter profilático, em uma das mais importantes disciplinas para o homem. “A

---

<sup>1</sup> Este texto é parte da pesquisa para a dissertação de mestrado desenvolvida sob orientação do prof. Dr. Ricardo Siloto da Silva.

<sup>2</sup> Cf. REIS FILHO, N. G. Algumas experiências urbanísticas no início da república: 1890 – 1920. **Cadernos de Pesquisa do Laboratório de estudos sobre a Urbanização, Arquitetura e Preservação** da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – USP, São Paulo. n.01, jul./ago. 1994, p.15.

<sup>3</sup> “Entendo aqui por “Haussmann” não só a maneira [...] de abrir ruas largas e direitas através dos bairros operários de ruas estreitas [...] outra sua utilidade estratégica visava dificultar os combates em barricadas [...] entendo a prática generalizada de abrir brechas nos bairros operários, sobretudo nos situados no centro das grandes cidades, quer isso corresponda a uma medida de saúde pública, de embelezamento, à procura de locais comerciais no centro, ou a exigências de circulação [...] Qualquer que seja o motivo, o resultado é sempre o mesmo: as ruelas desaparecem e a burguesia glorifica-se altamente com estes grandes sucessos – mas ruelas e becos reaparecem imediatamente e freqüentemente muito próximos.” ENGELS, F. **Questão de Alojamento**. Lisboa: Dinalivro, 1975, p.134.

<sup>4</sup> LANNA, A. L. D. **Uma cidade na transição. Santos: 1870 – 1913**. Santos: Hucitec, Prefeitura Municipal de Santos, 1996, p.19.

Higiene, estudo da saúde e dos meios de lhe obter a conservação, constitui, de há muito e cada vez mais, uma preocupação dos governos, das corporações docentes, dos pedagogos”<sup>5</sup>.

“A cidade usa e inutiliza constantemente a gente que recebe [...] não só os acidentes, as doenças profissionais, a mortalidade infantil, mas, principalmente, a tuberculose, são as causas ordinárias do grande obituário urbano: o excesso de trabalho, um salário de miséria e além disso ainda desaproveitado em alimentação deficiente e contribuição alcoólica e, mais ainda, a habitação insalubre, em casa coletivas mal arejadas, mal servidas de esgoto, infectadas por todos os dejetos de uma população acumulada, explicam sobejamente a razão. [...] todos os dias, em nossa época, os progressos da higiene, maiores nas cidades, tendem a reduzir o obituário [...] O estudo das condições de higiene urbana permite melhor conhecer as diferenças de detalhe”<sup>6</sup>.

Várias cidades brasileiras procuraram acompanhar os avanços que ocorriam na Europa e nos Estados Unidos nesse novo campo profissional, envolvendo os problemas da insalubridade e do gerenciamento das cidades, dando origem aos planos que visavam a modernização dos espaços levando em conta as questões sanitárias e os melhoramentos em partes da cidade. Esse conhecimento foi direcionado para as áreas das ciências médicas e da engenharia sanitária, sob o signo do positivismo, e tinha a cidade como objeto de trabalho. Pode-se considerar este como o momento de formação da “primeira geração” de urbanistas no Brasil:

“[...] formada em cursos de engenharia, nas antigas Escolas Militares na Bahia, Pernambuco e no Rio de Janeiro ou na Escola Central no Rio de Janeiro. Alguns eram formados no exterior. Ocupavam cargos públicos nas estruturas administrativas que estavam em formação nas prefeituras das principais cidades e no governo do estado.

Participavam da criação e do primeiro corpo docente das Escolas Politécnicas de Engenharia em São Paulo, na Bahia, no Rio. Os principais campos de trabalho foram a construção de ferrovias e as obras de infra-estrutura das cidades: saneamento, abertura e regularização do sistema viário. Elaboraram projetos urbanísticos para áreas centrais.

Pressionados pelas epidemias que estavam assolando as cidades, a questão do saneamento era central e os engenheiros eram chamados para elaborar o projeto e chefiar comissões para implantação de redes de água e esgoto. [...]

A circulação era outra questão extremamente importante, mobilizando todas as cidades tratavam-se de transformar as estruturas urbanas de uma economia colonial em que a circulação se fazia mais como passagem entre as cidades e os centros produtores. Alargavam-se as ruas adequando-as aos novos meios de transportes, principalmente, o bonde.

As referências eram as grandes reformas das cidades europeias no século 19: Paris e Viena. A ênfase central estava na técnica e a estética estava presente em alguns projetos, em particular, naqueles realizados para as áreas centrais das cidades”<sup>7</sup>.

A higiene e o combate às epidemias eram vistas tanto pelo ângulo da reforma social como das relações humanas. As preocupações sanitaristas caracterizavam as ações públicas como reflexo do

---

<sup>5</sup> PEIXOTO, A. **Noções de Higiene**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1941, p.5.

<sup>6</sup> PEIXOTO, op.cit., p.437 e 438

<sup>7</sup> LEME, M. C. S. (Coord.). **Urbanismo no Brasil – 1895 – 1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999, p.22.

pensamento positivista enquanto as propostas para a infra-estrutura urbana refletiam o pensamento urbanístico internacional através da apropriação de modelos relativos ao saneamento e transportes.

“Assim, as cidades aqui implantadas, sem a correspondência com uma identidade existente, foram concebidas como metáforas emblemáticas de um mundo novo que se pretende construir a partir da conversão de todo espaço urbano em espaço da modernidade. Em outras palavras, a forma urbana, moldada a partir de modelos vindos de fora, tenta dar vida a um mundo desejável mas ainda fora de seu alcance”<sup>8</sup>.

Saneamento e embelezamento estavam presentes nas principais intervenções das cidades brasileiras desse período, como por exemplo Rio de Janeiro, Recife, Salvador, Vitória, São Paulo e Santos, além do projeto para a cidade de Belo Horizonte. Dentre essas destacam-se as do Rio de Janeiro, pelo seu caráter paradigmático, de São Paulo, pela sua proposta europeizante, e de Santos, pelo seu caráter inovador.

### **Rio de Janeiro e Pereira Passos, Haussmann Tropical.**

O Plano de Melhoramentos para o Rio de Janeiro, de 1875, foi elaborado pela Comissão de Melhoramentos da qual fazia parte entre outros, o engenheiro Francisco Pereira Passos. Tinha por objetivo atenuar a crise sanitária através de um plano de obras envolvendo canalização, drenagem, alargamento e pavimentação de vias, além do saneamento dos cortiços, que eram vistos como a principal causa das epidemias. Em 1890, o engenheiro Joaquim Galdino Pimentel apresentou o “Projeto de Melhoramento e Embelezamento da cidade do Rio de Janeiro”. A reforma Pereira Passos, denominado “Embelezamento e Saneamento da Cidade”, foi uma reformulação do antigo Plano de Melhoramentos.

A intenção de transformar o Rio de Janeiro, neste instante capital da República, representava o ideal de um país formado por uma sociedade moderna e civilizada. Assim, a tônica do discurso reafirmava a questão sanitária e a questão do embelezamento como um processo de construção de uma nova imagem urbana.

Considerada como grande paradigma da construção das cidades modernas no Brasil, é decorrente, segundo Nicolau Sevcenko, da necessidade de se “criar uma cidade-vitrine, cartão de visita enganador mas capaz de atrair o capital e o trabalhador europeu, representando um ideal de civilização burguesa, estabilidade, segurança, saúde, solidez e identidade cosmopolita”<sup>9</sup>.

Nesse sentido, diversas obras de grande porte foram projetadas e realizadas pelo governo do presidente Rodrigues Alves, em que se destaca o porto do Rio de Janeiro. Completando essas obras

---

<sup>8</sup> ORTEGOSA, S. M. O urbano e a modernidade no Brasil. *Leopoldianum* – Revista da Universidade Católica de Santos – UNISANTOS, Santos, n.64, ago. 1997, p.22.

<sup>9</sup> SEVCENKO Apud ORTEGOSA, op. cit., p.16.

do governo federal, a reforma do então prefeito Pereira Passos, inspirada nas intervenções do prefeito Haussmann em Paris, foi realizada principalmente entre 1902 e 1906.

Em 1903, com verbas federais e plenos poderes, deu início ao processo que modificou os espaços públicos do Rio de Janeiro. A implantação do Passeio Público, a expulsão de usos indevidos do centro, inclusive moradia de baixa renda, a substituição de edifícios antigos, situados em ruas estreitas, a abertura, o alargamento e a retificação de ruas e avenidas, constituíam-se nos elementos que apontavam para uma cidade moderna em termos de circulação, higiene e estética. Foram abertas grandes avenidas que partiam do centro em direção aos bairros e ao novo cais do porto, arrasando a área de cortiços. A emblemática Avenida Central, atual avenida Rio Branco, foi idealizada como um cartão postal e pode ser apontada como um dos símbolos desse Brasil moderno.

“Seguindo o exemplo parisiense, através de uma cirurgia de envergadura no coração do Rio de Janeiro, a abertura da avenida Central, iria provocar a mutilação de inúmeras quadras antigas com seus casarões coloniais e imperiais, para dar lugar ao novo boulevard - símbolo de uma modernização que se generalizava por toda a parte, com os mais sofisticados negócios, serviços, palácios de mármore e cristal, passeios e jardins decorados com estátuas vindas da Europa.”<sup>10</sup>.

A expansão dos transportes fez-se por meio das companhias de bondes que implantavam linhas eletrificadas favorecendo o desenvolvimento de novos bairros. As obras do sistema viário prosseguiram após a administração de Pereira Passos, com projeto de túneis e, na década de 20, foi iniciado o arrasamento do Morro do Castelo. Mais uma vez se afastava a população de baixa renda com a desculpa de melhorar as condições de saúde do centro da cidade.

### **A São Paulo européia.**

Em São Paulo, que no fim do século XIX ainda era acanhada e não possuía grande representatividade nacional, o processo de criação da imagem de uma cidade moderna foi diverso do Rio de Janeiro, pois seu desenvolvimento se iniciou com o ciclo do café.

Seu primeiro grande surto de urbanização se deu entre 1872 e 1875, quando uma série de melhoramentos foram realizados a fim de atrair à cidade o excedente financeiro do café. Destacam-se a iluminação pública feita a base de lampiões de gás e as primeiras linhas de bondes, a tração animal, ligando o centro às estações ferroviárias.

As casas de taipa foram sendo substituídas pelas de alvenaria enquanto as obras de saneamento precederam às transformações urbanísticas. Em 1896 foram iniciadas as obras de retificação dos cursos d'água do Tamandateí e Anhangabaú, sendo que o engenheiro Saturnino de Brito participou da Comissão encarregada dessas obras, no começo do século XX, antes de ser encarregado do plano

---

<sup>10</sup> ORTEGOSA, op. cit., p.17.

de saneamento de Santos, assim como Theodoro Sampaio, que demonstrava amplo conhecimento das questões urbanas então emergentes <sup>11</sup>.

São Paulo definiu-se a partir da higiene pública e dos transportes apresentando características marcantes. Os bondes elétricos e as ferrovias foram importantes para a remodelação da cidade e ocupação dos vazios existentes ao longo dos trajetos e nos seus prolongamentos, valorizando áreas vizinhas e bairros por eles servidos, incentivando a especulação imobiliária. As terras mais altas eram mais caras, por serem mais salubres, em detrimento dos terrenos mais baixos sujeitos às inundações dos rios. Em geral as linhas de bondes seguiram pelas praças, largos ajardinados, avenidas, ruas e alamedas, cujos trajetos foram os mais bem cuidados, iluminados e arborizados.

Os trens paradores, que chegavam às fábricas e aos subúrbios, criavam condições para o aparecimento de pequenas aglomerações no entorno da cidade. Os bairros populares eram constituídos na maior parte por "vilas operárias", conjuntos de casas com instalações mínimas ligados geralmente por pequenas vielas construídas freqüentemente pelos industriais.

Os primeiros planos urbanísticos para São Paulo consistiam na demolição da antiga Igreja do Rosário e a abertura de praça e alargamento da principal via da cidade e foram elaborados para Antonio Prado, prefeito de 1899 a 1910, desencadeando um grande debate sobre as diretrizes que deviam ser adotadas para a reurbanização do centro e para a abertura de grandes avenidas que ligariam o centro aos novos bairros que começavam a surgir.

“[...] juntando-se as gestões de Antonio Prado e de Raimundo Duprat, temos uma das fases mais importantes da urbanização de São Paulo, onde foram reunidas as características principais da chamada metrópole do café: o seu aspecto tentacular, advindo do seu traçado de irradiação monocêntrica, o zoneamento apoiado nos trens paradores e nos bondes elétricos, praças, jardins e construções monumentais de alvenaria e de estruturas de ferro, edificadas até a Primeira Grande Guerra” <sup>12</sup>.

Dentro desse espírito de transformar São Paulo em uma cidade com imagem européia, em 1903, por iniciativa de Antonio Prado, Ramos de Azevedo começou a construção do Teatro Municipal, inspirado na Opera de Paris. Ainda que o poder público promovesse a expansão urbana de acordo com o modelo haussmanniano, propondo o embelezamento, os bulevares e as grandes avenidas, cabe ressaltar que a influência de Camillo Sitte, defensor da preservação da história e seus monumentos foi importante, pois, nesse primeiro momento de modernização, o traçado do centro

---

<sup>11</sup> “percebe-se uma forte relação entre teoria (conteúdo técnico-científico, formação profissional e transformações culturais na sociedade como um todo) e práticas (métodos e dispositivos projetuais-constructivos e gerenciamento econômico-administrativo)” COSTA, L. A. M. A prática profissional de dois sanitaristas: Theodoro Sampaio e Saturnino de Brito. In: Seminário História da Cidade e do Urbanismo, 5, 1998, Campinas, **Anais Eletrônicos do V Seminário História da Cidade e do Urbanismo**. Campinas: PUC-Campinas, 1998. 1 CD., p.15.

<sup>12</sup> HOMEM, M. C. N. Antônio da Silva Prado, prefeito da cidade de São Paulo: 1899-1910. In: Seminário História da Cidade e do Urbanismo, 5, 1998, Campinas, **Anais Eletrônicos do V Seminário História da Cidade e do Urbanismo**. Campinas: PUC-Campinas, 1998. 1 CD, p.16.

antigo foi parcialmente poupado e as expressões da modernidade foram realizadas em áreas novas da cidade, como o Vale do Anhangabaú.

Havia pelo menos três propostas para o projeto do Vale. Uma de Alexandre Albuquerque, a moda de Haussmann, outra de Vitor da Silva Freire, inspirado em Camillo Sitte, e ainda outra de Samuel das Neves, modificando um pouco a proposta de Freire. Para resolver o impasse o então prefeito Raimundo Duprat, em 1911, convidou o urbanista francês Joseph Antoine Bouvard. Seu plano se transformou numa adaptação do plano de Silva Freire que tinha um caráter de embelezamento, ao gosto francês, conferindo a São Paulo o aspecto europeu que se desejava.

### **Santos, “Townscape Tropical”<sup>13</sup>.**

Como no Rio de Janeiro e São Paulo, a expansão de Santos na virada do século XIX para o século XX, foi marcada pela implantação de linhas de bondes. Primeiro puxados a burro, depois a energia elétrica<sup>14</sup>, esse meio de transporte foi indutor da ocupação na parte leste da ilha, tanto assim que as principais vias de acesso do centro à praia<sup>15</sup> nasceram com as picadas abertas no mato para o assentamento das linhas.

Na virada do século XIX para o século XX, em Santos o quadro de epidemias colocava em risco a chegada e a sobrevivência da mão de obra, exigindo do governo do Estado a encampação do processo de saneamento e higienização<sup>16</sup>. Isso gerou um debate sobre como o saneamento seria promovido, envolvendo desde a questão do poder local até a própria forma da cidade.

“uma briga de poderes instituídos, que resultava numa redução da autonomia municipal e na implementação dos princípios urbanísticos que então se consolidavam, encontramos a população local sendo atacada, transformada e responsabilizada por todos, pelas mazelas e vícios da cidade. É sobre ela que estas intervenções ‘modernizadoras’ recaíram com violência, definindo novos lugares”<sup>17</sup>.

Em 1892, foi contratado o engenheiro sanitário, da Universidade norte americana de Cornell, Estevan A. Fuertes e, em fevereiro de 1893, foi instalada a Comissão Estadual Sanitária para combater as epidemias, e controlar os cortiços, lavanderias e cocheiras. Em 1899 formou-se a

---

<sup>13</sup> Esse termo foi adotado por Carlos Roberto Monteiro de Andrade em seu trabalho “A Peste e o Plano” (Cf. ANDRADE, C. R. M., **A Peste e o Plano: O urbanismo sanitário do engenheiro Saturnino de Brito**. 1992. vol. I, 282f. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo., p.139).

<sup>14</sup> The City Santos Improvements Co. Ltd unificou todas as empresas santistas sob seu comando em 1904. Em 1908 adquiriu a empresa que operava em São Vicente estabelecendo o monopólio do transporte urbano na região, e em 1909 fez circular os primeiros bondes elétricos em Santos. Em 1910 os vários contratos, que eram por linhas, foram unificados numa única concessão pelo período de 40 anos. Em 1917 Santos possuía 1 km para cada 1.350 habitantes, a maior quilometragem de linhas de bonde por habitante da América do Sul (Cf. SANTOS, R. E. dos. **O bonde e suas histórias – Uma memória coletiva da cidade de Santos**. In. **Transporte coletivo em Santos – História e Regeneração**. Santos: Prodesan, 1987, p.22).

<sup>15</sup> Avenidas Ana Costa e Conselheiro Nébias, que até hoje cumprem essa função.

<sup>16</sup> Cf. LANNA, op. cit., p.72.

<sup>17</sup> LANNA, op. cit., p.80.

“Seção de Águas e Esgotos de Santos” dando início à construção do primeiro trecho da rede de esgotos da cidade e, em 1903, o engenheiro José Pereira Rebouças, Diretor de Obras Públicas do Estado de São Paulo, determinou a elaboração da primeira planta cadastral de Santos.

Em 1905 o governo paulista instituiu a Comissão de Saneamento<sup>18</sup> e substituiu o engenheiro Rebouças pelo engenheiro Saturnino de Brito, na direção das obras de saneamento de Santos. Segundo Andrade, Rebouças havia “construído um enorme e profundo coletor geral que provocou um desastre econômico”<sup>19</sup> e Brito já havia estudado Santos em 1898 quando tivera contato com as propostas de Fuertes, tanto assim que propôs alterar o modelo adotado com a implantação de estações elevatórias e o “sistema sugerido por Fuertes – o sistema separador absoluto”<sup>20</sup>.

Em Santos o anseio demolitório promovido pela questão sanitária não chegou aos extremos verificados na avenida Central, no Rio de Janeiro, mas a aspiração pelo moderno manifestou-se na Planta de Santos, proposta por Saturnino de Brito, que através da estruturação viária da parte leste da cidade tornou-se, marcante na história do urbanismo nacional.

Como aconteceu no caso da Avenida Central no Rio de Janeiro, algumas leis produzidas pela Câmara Municipal de Santos propunham uma nova fachada para a cidade. A elite local queria o centro aformoseado, menosprezando seu aspecto colonial e buscando na arquitetura modelos que mostrassem esse ideal. Para atingir esse intento, proibiu-se edifícios de um pavimento no centro<sup>21</sup>, estabeleceu-se a censura às fachadas<sup>22</sup> e, como no Rio de Janeiro, estabeleceu-se um concurso para padronizar seis tipos de fachadas<sup>23</sup>, reafirmando o gosto eclético que representava expressamente esse desejo.

Como em outras cidades brasileiras, o corpo técnico atuava principalmente no setor público, saneamentos e transportes. Enquanto no final do século XIX a estrutura administrativa da Prefeitura de Santos abrigava apenas um arquiteto, no início do século XX formou-se uma equipe técnica local principalmente com a incorporação de profissionais da Escola Politécnica de São Paulo. Segundo Nunes, deduz-se que pode ter sido pelas mãos de Roberto Cochrane Simonsen que vieram profissionais como Alberto Monteiro de Carvalho e Silva, Francisco Teixeira da Silva Teles e Maurilio Porto<sup>24</sup>.

---

<sup>18</sup> Decreto Provincial de 23/12/1902, autorizado pelo artigo 45 da Lei 861-A de 16/12/1902. Essa Comissão, que teve profissionais principalmente do Rio de Janeiro, foi responsável por diversas e importantes obras, entre outras, a construção dos canais e suas avenidas, praças e a Ponte Pênsil que liga a ilha à parte continental por São Vicente.

<sup>19</sup> ANDRADE, op. cit., p.136.

<sup>20</sup> ANDRADE, op. cit., loc. cit.

<sup>21</sup> Lei 248 de 26 de dezembro de 1906.

<sup>22</sup> “Não se permitirá construção alguma cuja planta não apresente uma fachada de perfeito accôrdo com os progressos da architectura moderna” Cf. Lei 216, de 11 de abril de 1906 Apud NUNES, L. A. P. **Saber técnico e legislação. A formação do urbanismo em Santos – 1894 a 1951.** 2001. 217f. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas – Planejamento Urbano) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, p.49.

<sup>23</sup> Lei 236 de 10/10/1906.

<sup>24</sup> NUNES, op. cit., p.53.

Essa equipe foi responsável pela elaboração de outras leis visando o saneamento da cidade, como o recuo na Rua Rangel Pestana permitindo a construção do primeiro trecho de canal, o nº 1, e o primeiro esboço de Código de Obras Municipal, que estabelecia um regulamento para construções de prédios de um e dois pavimentos, nas avenidas, praias, margens dos canais e outros locais, recuos frontais que variavam entre 5m e 12m em função da importância da via, além de áreas mínimas de compartimentos e exigências quanto a iluminação e ventilação e porões<sup>25</sup>.

Santos, ainda que inserida numa sociedade de base agrária, cujo modelo político e econômico já apresentava sintomas de esgotamento, modernizou-se criando um cenário, onde os canais de drenagem tiveram um papel fundamental na estruturação do espaço dessa cidade densa e localizada em uma ilha, assumindo características peculiares que se prolongaram por todo século XX.

Os canais e a Planta de Santos, proposta por Saturnino de Brito em 1910, se inserem nesse processo de criação da imagem de uma cidade moderna e, no dizer de Andrade, “possibilitavam novas práticas sociais e despertavam formas de sensibilidade modernas [...] transformavam a cidade em paisagem inaugurando o townscape tropical”<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Essa postura correspondia ao que Carlos Lemos chamou de “morar à francesa”, que consistia na incorporação do afastamento das divisas laterais, permitindo a insolação e ventilação de todos os cômodos, e do alinhamento da rua, além de gerar uma “independência entre as zonas de estar, repouso e serviço da moradia” (Cf. LEMOS, C. **A república ensina a morar (melhor)**. São Paulo: Hucitec, 1999, p.14).

<sup>26</sup> ANDRADE, op. cit., p.139.