



Nuno Lourenço fala sobre ecologia e transformação da cidade

Entrevista por Duarte Manuel Onofre Reis

no âmbito da sua dissertação final de mestrado no ISCTE

“A Cidade como Espaço de Mediação: O Barreiro Religado”

Novembro de 2020

Duarte Reis – Estas perguntas são mais direcionadas para a questão do Barreiro e do território do Barreiro, mas se, entretanto, quiser fazer algum aparte, mais geral, também não tem problema nenhum. A ideia também é dar alguma liberdade para intervir quando quiser. Isto não é estanque.

A primeira pergunta é precisamente quais os pontos chave da estrutura ecológica do Barreiro. Vocês fizeram o projeto, por aquilo que vi na aula tinham muito essa componente do sistema ecológico... até pela questão da Vala Real. O que pretendo saber é de que modo esses pontos chave tiveram importância no projeto e que pontos chave eram esses?

Nuno Lourenço – Bem, a minha especialidade não é propriamente a ecologia, mas não há dúvida de que, como eu referi na aula do outro dia, a questão da ecologia no sentido técnico de estrutura ecológica urbana, um conceito usado na disciplina do urbanismo, é uma questão fundamental na qualidade do território. E é uma questão que pode e deve ser abordada em diversas escalas, quer nas escalas grandes, regionais, nacionais (até mesmo à escala global, hoje em dia, como se sabe, é uma questão muito crítica a estabilidade do sistema ecológico), quer nas escalas mais circunscritas dos municípios e dos lugares. Traduzindo para planos territoriais, quer nos planos regionais de ordenamento do território, quer nos planos diretores municipais, quer nos planos de urbanização ou de pormenor, quer depois mesmo à escala do edifício e da pequena obra de arquitetura. Claro que com as diferentes escalas as preocupações são diversas. Têm grau de definição diferente.

A estrutura ecológica preocupa-se essencialmente com os sistemas naturais, resumidamente, com a circulação do ar e da água, circulação da matéria orgânica, e com a presença de ecossistemas que permitam também a melhoria da qualidade do ar, a melhoria das condições microclimáticas, a melhoria em suma da sustentabilidade do território.

No que diz respeito à circulação do ar e da água, nós temos sempre muita atenção às linhas de água que, se virem bem, determinam a morfologia do território. Se virmos à grande escala, à escala dos milhões de anos, o escoamento das águas é que faz os rios e as linhas de água, o que faz os vales e o que faz os montes (por oposição aos vales) e isso tem que ver com as características geológicas dos territórios e são coisas contra as quais não se pode facilmente lutar. Claro que podemos fazer uma barragem, claro que podemos desviar um curso de água, mas é sempre uma solução muito difícil de executar e de sustentar a longo prazo e temos que ter a noção de que qualquer dessas intervenções vai ter impactes noutra lugar qualquer. Portanto, a questão das linhas de água é fundamental para se perceber que, se queremos evitar situações de risco, se queremos evitar cheias, se queremos evitar outro tipo de interrupções das cadeias dos sistemas naturais, temos que as respeitar.

Hoje em dia existem salvaguardas, legislação que diz que há uma faixa de respeito... muita dessa legislação é muito pouco ambiciosa em relação àquilo que se pode fazer. Portanto, do ponto de vista conceptual, é importante que quem desenha, quem planeia, entenda a importância disso no sistema territorial, isto é, que

RISCO

perceba que se der a devida importância em termos espaciais a esses elementos, uma importância proporcional à sua relevância ecológica, isso depois tem outras vantagens do ponto de vista da proximidade e da utilização humana do território.

Por exemplo, se nós queremos fazer uma zona de recreio ativo que possa ser utilizada para passear, correr, fazer piqueniques ou simplesmente contemplar a natureza, não precisamos de a fazer num sítio que tem mais aptidão para a construção. O que eu quero dizer é que uma linha de água pela sua natureza pode também ter, em simultâneo, aptidão para integrar espaços urbanos, espaços de utilização urbana. Ou seja, não existe uma contradição entre ser um sistema natural que temos que respeitar e ser um espaço que pode ter uma utilização profundamente urbana, no sentido da sua utilização diária pelas pessoas.

Mas esse espaço tem que ser concebido e desenhado como tal, com respeito pelas suas características fundamentais, não impermeabilizando o solo, considerando a sua morfologia essencial, delimitando as áreas que podem ser de uso mais intensivo, desportivo ou que até podem ter pavimentações ou campos de jogos, ou caminhos – e outras que não, pelas suas inclinações, pela sua incapacidade de resistir à erosão, etc.

Estas são já questões do projeto que normalmente, nesses espaços de que estamos a falar, não é feito por nós arquitetos, é feito por arquitetos paisagistas. Mas é decisivo ter a noção da relevância desses espaços e do papel que podem desempenhar na estrutura urbana para não termos um olhar passivo em relação a essas coisas, no sentido em que muitas vezes os arquitetos têm um olhar passivo, por exemplo, em relação às infraestruturas, ou ao desenho urbano. Por vezes ficamos naquela posição de... “os engenheiros de vias desenharam para aqui uns arruamentos... onde é que é o lote para fazer o edifício?”. E a qualidade da cidade e dos espaços urbanos não depende só de ter lá uns edifícios muito bem desenhados por uns arquitetos que são muito bons a desenhar objetos arquitectónicos. Depende de uma série de outros fatores que são os fatores que estamos aqui a discutir.

Portanto, voltando ao que estávamos a dizer, os elementos da estrutura ecológica são importantes nessa escala urbana e depois, à medida que nos vamos aproximando da escala do edifício, também são importantes na medida em que há uma série de outros elementos nas cidades que são os jardins, os logradouros dos quarteirões, os cemitérios etc., às vezes são placas centrais de avenidas ou são espaços de enquadramento ou acompanhamento da rede viária, ou são passeios marginais ao rio, ao mar, seja o que for, que se interrelacionam.

Todos esses elementos de que falamos compõem um puzzle. São elementos em relação aos quais temos de encontrar possibilidades de relação ou de continuidade, mas também de tentar encontrar processos defensivos. Por exemplo, no interior dos quarteirões normalmente há uma pressão enorme para os impermeabilizar. Portanto, nas ferramentas de ordenamento do território é importante haver regras, mecanismos que defendam a permeabilidade do solo nos logradouros. Se não for assim, as lojas vão entrar, as piscinas vão entrar, os pavimentos vão entrar por ali dentro pelo que, não havendo regras bastante fortes, aquilo acaba tudo por ser impermeabilizado. Quando é para ser impermeabilizado, então que seja. Poderão ser garagens e áreas todas impermeabilizadas, mas quando faz sentido concentrar essa impermeabilização em certos sítios para permitir que depois noutros locais se possa defender melhor a permeabilidade do solo.

Em relação à circulação do ar, passa-se um bocado a mesma coisa. Nós podemos talvez estranhar que uma rodovia, um pavimento rodoviário, faça parte de uma estrutura ecológica. Ou que um corredor ferroviário possa fazer parte da estrutura ecológica. Mas ele faz efetivamente porque é um corredor de ventilação. E se associado a esse corredor de ventilação também houver um corredor arborizado isso pode ser um elemento bastante importante na esfera ecológica. Por isso é que trabalhar com alamedas ou *boulevards*, que é uma tradição que vem do século XIX, nos permite associar muitas das vezes o corredor de ventilação com a

RISCO

presença de arborização e da vegetação na cidade. E se se associar com uma linha de água, podemos ter o que os arquitetos paisagistas chamam galerias ripícolas, que são corredores arborizados e colonizados com espécies que se dão particularmente bem junto às linhas de água, que têm muito acesso a água e portanto não precisam de rega.

Há casos desses. Estou-me a lembrar de um em particular, no Porto, ali na zona da pasteleira, uma zona redesenhada pelo Arq.º Fernandes de Sá, que vem dar cá em baixo ao rio Douro, que é uma grande alameda, que é uma linha de água e que também é uma ligação rodoviária. Mas há outros casos, não tão felizes, como é por exemplo a Av. de Ceuta. A Av. de Ceuta percorre o vale de Alcântara, aqui em Lisboa, e está numa linha de água que recolhe águas de uma bacia enorme. Por isso é que há problemas de cheias em Alcântara, porque aquilo é um rio, a ribeira de Alcântara, só que está todo enterrado lá num caneiro. À superfície temos uma avenida que está toda impermeabilizada, ou praticamente toda, tirando aquela pequena placa central. Portanto aquilo evoluiu para um sistema que está muito próximo da congestão. Estes são dois exemplos de como estas coisas funcionam.

Portanto, no caso do Barreiro, nós tivemos que ter uma atenção, em termos de estrutura ecológica, aos grandes sistemas – grandes corredores de circulação do ar, as linhas de água principais, o próprio Tejo, o mar da palha, um espaço que não é linear, mas que é elemento principal na estrutura ecológica. Depois, na escala mais urbana, fomos usando aqueles corredores existentes – o corredor ferroviário para fazer uma nova alameda, as frentes de água, as linhas marginais para construir corredores arborizados, acessos mais importantes de ligação à ponte etc., para criar novas alamedas de raiz que possam também ter o papel que referi de conectividade. E finalmente, a uma escala mais do edifício e do quarteirão, definimos regras para a realização de logradouros permeáveis, do pequeno jardim à escala do bairro e do parque urbano à escala do Barreiro antigo. E procurámos não só encontrar essas diversas escalas, mas interligá-las criando uma rede de continuidade entre elas... basicamente, é isso...

Duarte Reis – Ótimo. Aliás, está uma resposta tão boa que de certa forma acabou também por responder à pergunta dois, que era “De que modo o tecido urbano pré-existente no Barreiro pode incorporar a estrutura ecológica?”. E de facto pode haver essa estratégia dos logradouros, de ter legislação específica ou outras estratégias...

Nuno Lourenço – Pois, os elementos pré-existentes, ou os tecidos pré-existentes, porque são mais antigos, estão normalmente mais harmonizados com a estrutura ecológica, embora haja casos para tudo. Por exemplo, a Baixa Pombalina é o caso de uma estrutura urbana que está toda feita em cima de um esteiro de um rio e portanto, à partida, pela sua própria geometria e pela maneira como foi violentamente imposta à cidade, até do ponto de vista social e político, é uma coisa completamente contranatura.

Mas a Baixa foi realizada num equilíbrio muito sábio e muito engenhoso entre o sistema natural e aquela malha, porque tem uma zona relativamente plana, as relações com as colinas estão bem resolvidas e todos os edifícios estão em cima de estacas. Portanto, os sistemas de esgotos e o sistema hídrico são funcionais. Só a partir do momento em que se começam a construir caves, em que se começam a construir edifícios com estruturas bastardas, é que começa a haver problemas. Porque ela tem-se aguentado bem nesse equilíbrio precário, mas muito firme ao mesmo tempo, entre o edificado, a estrutura urbana e o sistema natural. Porque resulta da própria vontade da cidade se aproximar do Tejo e de ocupar aquele espaço por causa da sua história, da sua relação com o rio para fins de trocas comerciais, navegação, etc. Assim como anteriormente a

RISCO

cidade tinha ocupado as colinas para estar longe do rio e defendida dos piratas, houve um período em que a cidade se quis aproximar e depois se quis renovar.

Isto tem que ver com aquilo que eu estava a dizer há bocado – que as estruturas antigas, pelo facto de terem sido feitas na época em que havia menos recursos técnicos, menos capacidade para incorporar grandes quantidades de energia na transformação e construção das cidades, normalmente serem mais harmoniosas em relação à natureza. Mas, em relação a muitos dos critérios que nós usamos hoje, não o são necessariamente. Refiro-me, voltando ao exemplo da Baixa, à ausência de logradouros, de jardins, de áreas plantadas, etc.

Acresce que, do ponto de vista cultural, houve e continua a haver, uma certa resistência à ideia de que a cidade histórica pode ser repovoada pelos espaços verdes, arborização, etc. Eu lembro-me que, quando se fez a reabilitação da Praça do Comércio, mais recentemente (ela já tinha passado por uma reabilitação provisória quando deixou de ser parque de estacionamento), discutiu-se a possibilidade de arborizar a praça.

Na sequência daquela ideia do Manuel Salgado de conter o trânsito na Praça do Comércio e na Ribeira das Naus, quando se chegou a um consenso sobre a rede viária e se fez aquele projeto, colocou-se a questão do património urbanístico. Mas então isto é uma praça real? A tradição das praças reais é de que não têm árvores. Deve ou não ter árvores? A posição dominante das pessoas do património e da história da arquitetura era de que não podia ter árvores, pois o Terreiro do Paço é uma coisa pura... de fachadismo iluminista e que, portanto, com o Rei ao centro, o espaço tinha que ser mineral.

Há muito essa ideia de que, numa cidade mediterrânica, os espaços urbanos principais são espaços minerais. Que ter natureza no meio das cidades é próprio do norte da Europa. Que eles gostam de misturar a cidade com o campo, mas isso não é connosco. Ou pelo menos não é a tradição da cidade histórica mediterrânica.

Em contrapartida a esta posição também houve, em certos momentos da história, pelo menos aqui em Lisboa, uma certa adesão às ideias modernas da cidade jardim, mais do que havia às ideias de Le Corbusier. Estamos aqui em Alvalade num bairro feito à imagem da cidade jardim – quarteirões que não têm continuidade de edifícios, que deixam um espaço entre eles, que reservam parcelas e talhões para agricultura urbana para cada um ter a sua horta. Portanto, segundo a ideia de que se pode ter a cidade e o campo em doses equilibradas, que se pode ter uma vida urbana não totalmente alheada dos ciclos naturais. Quer do ponto de vista da saúde, quer do ponto de vista estético, quer do ponto de vista da própria produção dos alimentos.

Esta ideia da cidade jardim é uma ideia que foi muito importante na primeira metade do século XX e que recentemente voltou em força, mas numa escala diferente. É cada vez mais uma ideia consensual com o grande crescimento das cidades, com o aumento da população urbana, com as crises energéticas e alimentares que já existem e que se vão provavelmente agravar no futuro.

Neste sentido, é absolutamente essencial ter agricultura no meio urbano. Se não tivermos agricultura no meio urbano estamos... mortos. Sob muitas formas e modalidades, a agricultura contribui também para que os sistemas naturais perdurem e permaneçam em funcionamento e para reduzir o consumo de energia e o carbono libertado pelos transportes. Permite que as pessoas mantenham atividades com grande impacto na sua saúde, que são recreativas, que são importantes para combater o isolamento e a depressão etc. etc. Portanto, há também uma corrente muito importante de revalorização desta ideia da cidade jardim, já noutra contexto, noutra modelo, mas que de facto é hoje muito dominante.

As cidades históricas têm estas dificuldades todas. Têm a sua matriz original, têm a maneira como esta evoluiu e como se foi expandindo e têm ideias que estão por detrás disto. Por isso há resistência à mudança de certas coisas, porque se considera que certas coisas fazem parte da sua identidade. Mas isso não quer dizer que não seja possível fazer mudanças.

RISCO

Por exemplo, em alguns planos urbanísticos de Barcelona, a partir dos anos 80, como aqui em Lisboa neste PDM de 2012, existe a ideia de que os logradouros que foram ocupados nos últimos 100 anos, por lojas, garagens e armazéns, possam ser outra vez logradouros com solo permeável e plantável, criando incentivos para que os particulares possam retirar essas construções, ganhando jardins. Ou seja, é possível que certas evoluções que se consideravam inevitáveis ou normais, possam ser revertidas e alteradas dando certo tipo de incentivos. Nós temos agora em construção um projeto, aqui no Saldanha, que é um caso desses, em que o logradouro estava todo ocupado com antigas fábricas e garagens. Propusemos a demolição dessas fábricas para libertar o logradouro e reconverter o edifício para habitação, reconstruindo alguma da área de construção que estava no logradouro noutra localização, porque o próprio PDM permite essa valorização, incentiva essa valorização.

Onde eu queria chegar, para responder à sua questão, de como é que a cidade antiga pode incorporar a estrutura ecológica ou interligar-se, é que, como a cidade histórica é uma área mais circunscrita, é muitas das vezes com as zonas de expansão que é possível por um lado compensar certas carências e, por outro lado, salvaguardar aquilo que historicamente, do ponto de vista ecológico alimenta os núcleos urbanos antigos.

Porque o grande problema da expansão das cidades é esse. A partir do século XIX, houve grandes movimentos de expansão da cidade burguesa, da cidade industrial, da cidade metropolitana, etc. em que se foi ocupando extensivamente o solo muitas vezes sem a percepção de que aqueles núcleos antigos para sobreviverem, para funcionarem, dependiam de uma série de fatores na sua envolvente. E a verdade é que essa dependência foi sendo progressivamente substituída por força de sistemas logísticos – transportes, armazenamento e outras infra-estruturas – usando recursos que estão cada vez mais longe. Mas depois há certo tipo de recursos, como o ar que respiramos, ou a humidade e a temperatura dos locais por onde andamos, a sombra, a presença de animais e plantas, o conforto acústico, etc., que nós não podemos mandar vir de comboio ou de camião, como se mandava vir antigamente o gelo das montanhas quando não havia refrigeração elétrica.

Portanto, é esse equilíbrio que é preciso encontrar sabendo que a cidade histórica, em certos aspectos, pode ser moldada e sempre foi transformada. A cidade como conceito e como realidade histórica, nunca foi uma realidade estática e imutável, sempre se transformou exterior e internamente e, portanto, ela é permeável, mesmo respeitando a sua matriz histórica, a melhoramentos e a reformas que favoreçam o seu desempenho ecológico.

Faço aqui um parêntesis para notar que, quando digo cidade histórica refiro-me à cidade até ao séc. XVIII, porque hoje em dia a cidade do séc. XIX também já é cidade histórica. Nós usamos este termo, para simplificar porque é um termo que se refere àquela cidade que não queremos que mude muito. E esse conceito tem sido em si próprio também um bocado perverso, porque muitas das vezes as fachadas são as mesmas, mas depois a cidade não é a mesma.

É o que se viu recentemente em Lisboa. As coisas mudam completamente do dia para a noite, e já não está lá o Sr. António da sapataria, nem está lá a pastelaria, nem o restaurante, nem todas as pessoas que lá trabalhavam, nem o tribunal, nem táxis, nem autocarros. Portanto um tipo vai hoje à baixa de Lisboa e vê o que aquilo é. É a mesma cidade? Não, é outra cidade, mas, no entanto, está completamente igual. Será que é assim tão importante que esteja completamente igual? Quer dizer... muda tudo, mudam as pessoas... É importante, por razões de resiliência e de memória, mas é preciso tomar atenção à transformação contínua das coisas e aceitar que isso é um processo que pode ser moldado, para o bem e para o mal.

No caso do centro de Lisboa, por exemplo, com o que aconteceu com as rendas e com o processo que levou à reabilitação dos edifícios, expulsando todos os negócios tradicionais em poucos anos e transformando

RISCO

aquilo tudo em hotéis e *airbnb*'s, acho que esta transformação recente foi um desastre para a cidade. Pode-se argumentar que os prédios estão pintadinhos, bonitos e têm caixilhos novos e não sei que mais – que isso nunca aconteceria se não tivesse sido este processo – mas foi um desastre. A cidade anterior morreu. Não quer dizer que não haja outras coisas boas que aconteceram e não quer dizer que essas coisas não tivessem que acontecer. Mas não tinham que acontecer em dois ou três anos, podiam acontecer em vinte, trinta ou quarenta anos. É a questão do tempo. É muito diferente um processo de transformação acontecer assim de um momento para o outro, ou acontecer ao longo de uma geração. Normalmente, quando é de um dia para o outro fazem-se muitas asneiras. Ou antes, fazem-se mais asneiras do que quando as coisas são mais lentas e progressivas.

Portanto é isso... para responder à sua pergunta já ando aqui às voltas porque é uma questão eterna – como é que as várias idades da cidade, as várias áreas de crescimento, as várias épocas, convivem umas com as outras. Isso é o grande fascínio da cidade, quer no que diz respeito à estrutura ecológica quer no que diz respeito ao património construído, quer no que diz respeito à própria mobilidade, à maneira como as pessoas se identificam e se cruzam em determinados bairros ou zonas. A cidade é fascinante por causa disso, por causa da diversidade, inclusivamente de malhas e de processos de transformação.

Na mesma época fazem-se coisas diferentes, por intervenientes e por iniciativas diferentes. Em Lisboa por exemplo (aqui há tempos escrevi um texto sobre isto), os Olivais e Benfica fizeram-se na mesma altura. Só que os Olivais é um processo conduzido pela administração central, com equipas de arquitetos que queriam resolver o problema da habitação, colocado como resposta social e que tinha as suas implicações políticas e económicas. E Benfica foi um processo de construção da cidade pela iniciativa privada, portanto com a rede viária existente, com o fraccionamento da propriedade existente, através de operações de loteamento destinadas a obter rendimento mais imediato etc... E hoje em dia, muita gente há de preferir viver em Benfica em vez de viver nos Olivais, e os dois tipos de cidade têm vantagens e desvantagens, qualidades e defeitos.

Mas, mais uma vez, é isso que é fascinante na cidade, essa diversidade, esse pluralismo de processos e de iniciativas... e de formas, esse mosaico. E é possível, e crucial, conseguir criar continuidades entre essas coisas diferentes, não criar muros. Essas zonas de fronteira e de transição, por vezes, são zonas até mais interessantes do que as zonas mais homogêneas, e são zonas que também têm essa função de estabelecer a continuidade e a interação. E aí, a própria estrutura ecológica pode ter um papel importante.

Aqui no caso do Barreiro, para concluir, aquele parque urbano que nós estamos a propor entre o Bairro de Sta. Bárbara e o núcleo antigo do Barreiro tem essa função, de fazer a transição para a zona industrial com um elemento muito importante da estrutura ecológica. Mas o parque também é um elemento importantíssimo para a vida urbana do Barreiro porque não há ali nenhum parque urbano com dimensão e digno desse nome. Portanto, no fundo corresponde àquela ideia de há pouco de, nas franjas, nas zonas de transição, fazer a continuidade com a estrutura ecológica, neste caso, recorrendo também ao património arquitetónico do bairro como uma âncora. É no fundo um corolário dessa ideia.

Duarte Reis – Perfeito... aliás, tal como na pergunta anterior, nesta também acabou por responder um bocadinho à terceira, que seria... – Como articular um novo projeto urbano com uma zona consolidada? – de certa forma já está em parte respondida. Esta pergunta surgiu da atenção que vocês tiveram em não cingir o vosso projeto à zona da Quimiparque, que é a zona da CUF e então estender o projeto por partes do Barreiro, como a parte do terminal dos barcos por exemplo. E então é isso, é sobre essa articulação sobre a maneira como foi cerzido o novo projeto com o pré-existente, não é? Se houve algumas diretrizes, alguns pontos chave, como foi o processo de decisão?

RISCO

Nuno Lourenço – Pois, o que eu estava aqui a dizer na resposta anterior é uma questão eterna, não é? Há uma frase famosa do Sullivan – não sei se vocês já ouviram falar nessa expressão – que ele repetia ao Frank Lloyd Wright, quando era mestre dele. A expressão em inglês era – *“Take care of the terminals Wright. The rest will take care of itself”*. *Terminals*, no sentido dos remates, das situações de conclusão ou de ligação ou das articulações.

E, de facto, quando fazemos um projeto de arquitetura, com alguma experiência percebemos que é exatamente isso. Quer dizer, há zonas onde a coisa se repete e é tranquila e, depois, onde se encontra com algo diferente, onde tem que mudar é que está o osso duro de roer, em termos de desenho e de projeto. Nós dedicamos muito mais tempo por m² ou por cm² às zonas de transição e de remate do que às zonas de extensão e de repetição que se resolvem naturalmente por si, não é? Estabelece-se uma regra e a regra repete-se, pode ser uma regra mais ou menos complexa, mais ou menos rica, mas ela repete-se.

Isso vê-se muito bem nos projetos de reabilitação. Projetos de reabilitação de edifícios são trabalhosos, porque temos que estar sistematicamente a aferir entre a intenção do novo e o existente. E, portanto, praticamente tudo são remates, tudo são soluções especiais, de ligar com esta janela, com aquela escada, e “aqui mudamos, mas no piso de cima já não mudamos” e, portanto, há uma impossibilidade quase de criar regras, de soluções que se repetem.

Na cidade também é um bocado a mesma coisa, ou seja, a malha estende-se, a regra estende-se, e depois quando há um acidente orográfico, quando há um elemento pré-existente, ou quando mudam as ideias, ou quando acaba o dinheiro e depois é preciso retomar a seguir, é que estão os problemas de desenho. Daí a nossa ideia de estendermos o limite do plano de urbanização àquela zona do Lavradio, a uma zona um bocadinho a sul da via-férrea e até à zona histórica do Barreiro e ao terminal fluvial para podermos precisamente trabalhar esses remates. Perceber como é que as coisas novas que nós estávamos a propor se iriam articular depois, mais em detalhe, com esses bairros e essas zonas em que não íamos intervir.

Eu acho que isso é um princípio geral que é sempre bom ter em atenção. Agora, quando você pergunta “Como é que se resolve isso?” Resolve-se isso desenhando, caso a caso. Ou seja, prestando a tal atenção especial às margens, aos remates. Podíamos agora pegar no desenho e olharmos caso a caso, mas se for lá ver verifica que há tentativas sempre de estabelecer continuidades viárias, continuidade de percursos pedonais, continuidade quando possível de espaços verdes, ou usar os espaços verdes ou da estrutura ecológica para resolver esses remates, fazer pontes por cima da via-férrea, ou fazer passagens por debaixo da futura via-férrea. Todos esses elementos são essenciais para depois se garantir que existe a tal continuidade entre coisas diferentes. Ou seja, prestar atenção às franjas, às zonas onde as malhas e as áreas de cidade “colidem” ou se encontram. Porque é esse o nosso objetivo, que elas se encontrem e que umas continuem as outras.

Duarte Reis – Acho que respondeu na perfeição... Sendo assim vou terminar a gravação.