



De forma a melhorar as acessibilidades na zona procedeu-se à libertação de cerca de 19 000 m² da área anteriormente concessionada e à demolição dos armazéns que delimitavam a via de cintura. Esta foi alargada para duas faixas de ligação entre Santos e Alcântara nos dois sentidos, tendo sido ainda construído um separador arborizado.

A ponte, numa área em que se localizavam vários edifícios de serviços e actividades lúdico-comerciais, foi criado um parque de estacionamento para 77 veículos. A nascente foi construído um parque de estacionamento para 217 veículos ligeiros, junto à zona urbana de Santos.

Neste espaço, marcado por fortes ambientes - o ambiente portuário, o ambiente marítimo, um avia de circulação pendular diária e a proximidade da linha de caminho-de-ferro - os arquitectos optaram pela utilização de materiais resistentes e o pavimento apresenta um desenho de faixas que reforça a relação terra-mar.

6.2.2 Preservação e valorização da identidade ambiental e patrimonial

As intervenções efectuadas pela APL para a modernização dos espaços portuários e reconversão das frentes ribeirinhas sem actividade operacional para áreas de lazer privilegiaram a reabilitação dos espaços existentes em detrimento de novas construções, sempre com a preocupação de respeitar o carácter histórico e valorizar o património arquitectónico.

Doca de Santo Amaro: Zona anteriormente ocupada com instalações portuárias pouco qualificadas e que, devido às intervenções realizadas, constitui hoje, um dos principais locais de atracção turística da cidade de Lisboa. A APL desenvolveu o Plano Parcelar de Reconversão da Doca de Santo Amaro da autoria dos Arquitectos Fausto Simões e Rui Alexandre, com vista à criação de um programa de requalificação da envolvente e de um regulamento para a recuperação arquitectónica dos armazéns existentes.



Antes



Depois

Ambiente na Doca. Exploração da contiguidade marginal.

Entende-se que o movimento de uma doca de recreio atrai não só os que praticam desportos náuticos mas também os visitantes que buscam não só a convivência, no encontro com o rio, mas também o disfruto da animação própria de uma doca de recreio.

Por seu lado os praticantes também usufruirão dessa animação urbana criando-se, em reflexos sucessivos, um intenso disfruto da contiguidade marginal, mais centrado na convivência do que no isolamento. Deste modo poderá criar-se na doca de St^o.Amaro mais um polo de animação da orla ribeirinha, de acordo com a sua situação urbana e no sentido de efectivamente, se abrir a cidade ao rio.

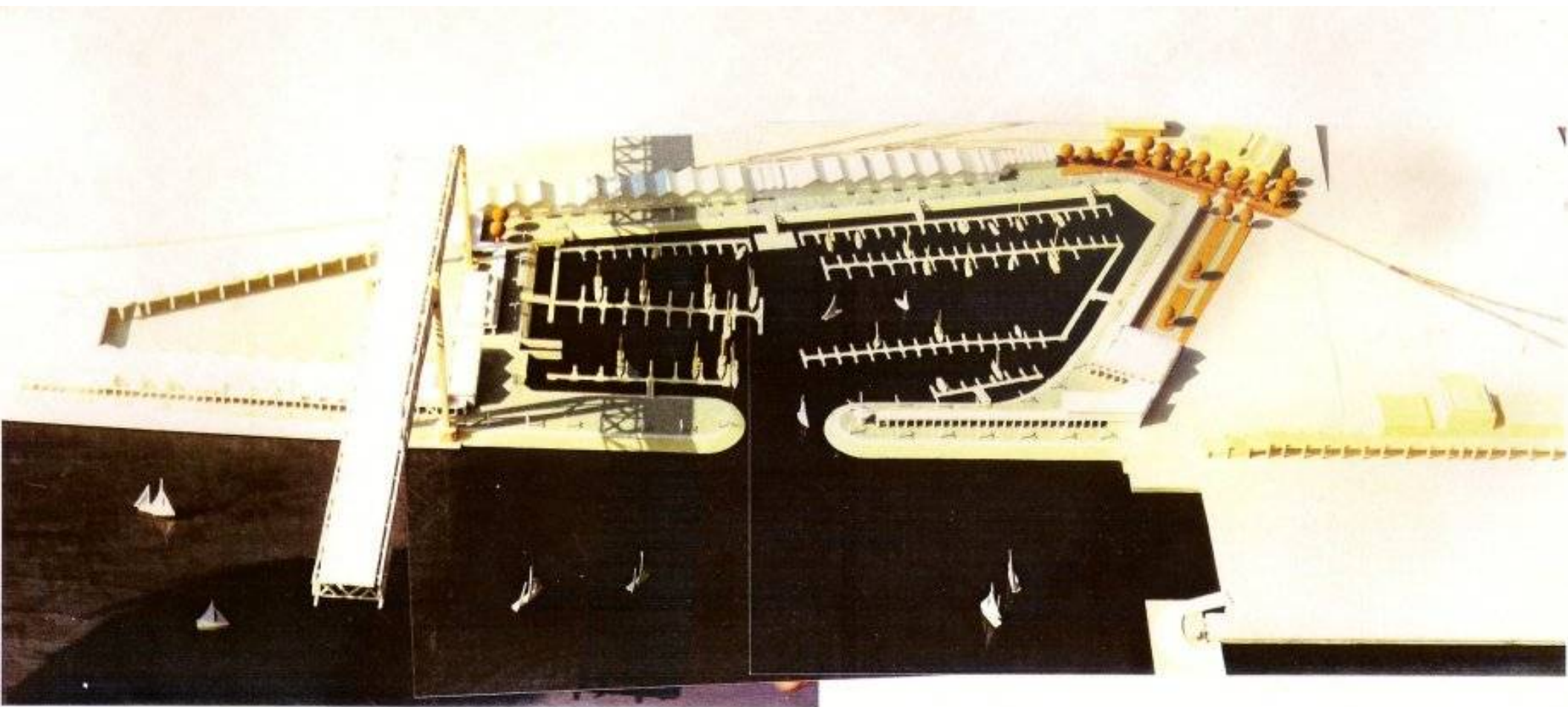
Para que isto aconteça é no entanto essencial que se crie um ambiente agradável, concorrendo para tal os seguintes princípios que o "lay out" integra:

. Criação de uma zona de peões

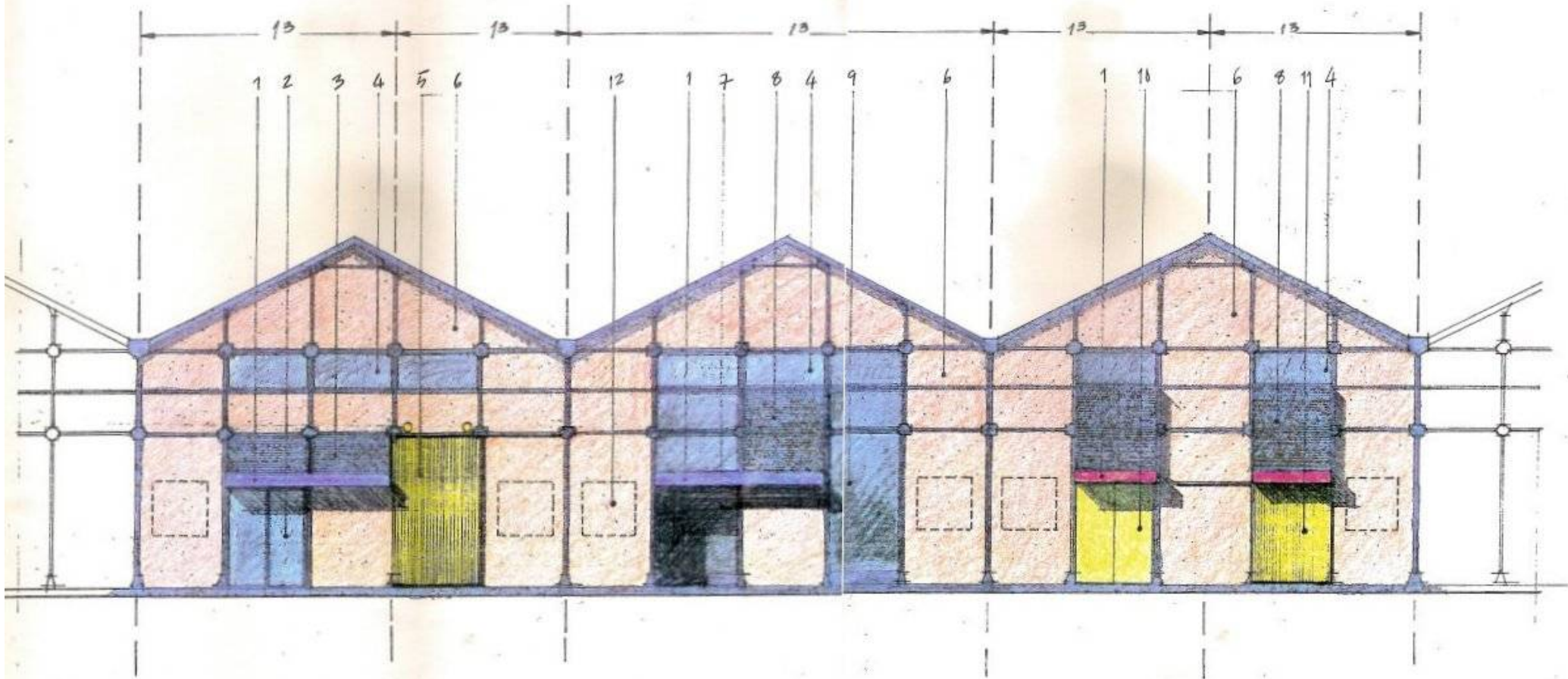
A interdição ao trânsito motorizado de passagem, não só permitirá facilitar e tornar mais segura a circulação local mas também contribuirá para a amenidade do sítio, e permitirá um tratamento dos espaços, pavimentação, acabamentos e mobiliário urbano mais delicados, à escala do peão e para o peão.



Reconversão da Doca de S.to Amaro - Estudo Prévio (1991)
“by night”



Reconversão da Doca de S.to Amaro - projecto de execução (1992)
Maquete do conjunto



Reconversão da Doca de S.to Amaro - projecto de execução (1992)
Estudo de cores

Fazia parte do plano um regulamento que apenas definia as grandes linhas de composição dos alçados tendo em vista uma desejável diversidade sem prejuízo da unidade do conjunto

- 1 - PALA METÁLICA (protecção)
- 2 - PORTÃO METÁLICO
- 3 - GRELHA DE VENTILAÇÃO
- 4 - VENTILADOR
- 5 - PORTÃO METÁLICO
- 6 - TIJOLO
- 7 - ENVIDRAÇADO RECUADO
- 8 - GRELHA DE VENTILAÇÃO JANELA
- 9 - ENVIDRAÇADO
- 10 - PORTA METÁLICA
- 11 - PORTA METÁLICA
- 12 - ZONA PARA A FIXAÇÃO DE LOGOTIPOS E LETRAS
- 13 - ZONA DE OCUPAÇÃO



Doca de S. to Amaro num dia de sol de Inverno
O que importa aqui salientar não é o aspecto dos edifícios, nem a vida nos edifícios, mas a vida dos espaços intermédios, favorecida por condições topográficas e microclimáticas convidativas