

# **Alfândega do Porto**

1869-2019



# Alfândega do Porto

1869–2019

**Fernando de Sousa**

COORDENAÇÃO

Bruno Rodrigues  
Diogo Ferreira  
Fernando de Sousa  
Francisco Queiroz  
Margarida Portela  
Ricardo Rocha



7 **Nota de Abertura**  
Foreword

15 **Introdução**  
Introduction

---

1

26 **Da necessidade de um novo edifício para a Alfândega do Porto ao início da construção**  
From the need for a new Customs building in Porto to the construction start

---

2

60 **A construção da Alfândega Nova do Porto**  
The construction of Alfândega Nova do Porto

131 **A transferência dos serviços alfandegários para as novas instalações e a conclusão das obras da nova Alfândega**  
The transfer of services to the new building and the completion of the new Customs

159 **A nova Alfândega: impacto urbanístico, estético e técnico**  
The new Customs: urban, aesthetic and technical impact

176 **O ramal ferroviário e a renovação das instalações da Alfândega Nova**  
The railway branch line and the renovation of the new Customs facilities

---

3

214 **De Alfândega do Porto a Museu e Centro de Congressos**  
Alfândega do Porto - from Customs to Museum and Congress Centre

220 **Os primeiros anos de atividade da Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações**  
The first years of activity of the Association for the Museum of Transport and Communications

237 **O Museu dos Transportes e Comunicações**  
The Museum of Transport and Communications

251 **O Centro de Congressos da Alfândega do Porto**  
The Alfândega do Porto Congress Centre

---

281 **Conclusão**  
Conclusion

291 **Fontes e Bibliografia**  
Sources and Bibliography



# Nota de abertura

O edifício da Alfândega do Porto assinala em 2019, de um ponto de vista simbólico, 150 anos de existência. De facto, embora nunca tenha sido objeto de uma inauguração oficial, e da transferência dos serviços aduaneiros da velha para a nova Alfândega se ter iniciado em 1867, foi apenas em outubro de 1869 que a sua Direção aí se instalou — e só em 1874, com a conclusão da construção, quinze anos após o lançamento da primeira pedra, é que se completou a transferência dos serviços. Em boa verdade, a sua longa história começa ainda antes, nos alvares do liberalismo vintista, datando de 1821 a primeira proposta levada às Cortes Constituintes, pela pena do eminente portuense José Ferreira Borges, no sentido da construção de uma nova Alfândega, dada a exiguidade do edifício então em funções.

Neste longo período, a Alfândega Nova nunca deixou de servir a cidade do Porto. Numa primeira etapa, a mais extensa, durante o último quartel do século XIX e a maior parte do século XX, cumpriu com rigor a sua missão aduaneira, que envolvia a fiscalização de mercadorias, a cobrança de impostos e direitos, a armazenagem de bens, a realização de exames laboratoriais para a deteção de produtos contrafeitos e a intermediação entre exportadores e importadores. A partir da década de 1980, depois da transferência da esmagadora maioria dos serviços alfandegários para o porto de Leixões e por outras instalações, o edifício foi recuperado e adaptado a novas funções, de natureza cultural e económica, como Museu e Centro de Congressos.

Esta etapa mais recente da Alfândega Nova tem-se revelado um sucesso a todos os níveis: na quantidade e qualidade de eventos que tem sido capaz de captar, no número de visitantes que vem a crescer a cada ano, na dinamização económica que traz à cidade, gerador de receitas e de emprego. Um sucesso consecutivamente premiado a nível nacional e internacional e que o atual Conselho de Administração pretende continuar a promover, embora consciente dos desafios atuais e futuros, das oportunidades e ameaças de um contexto cada vez mais exigente e mais competitivo.

É precisamente em resposta a esses desafios que pretendemos reforçar a aposta na qualidade do serviço prestado, na qualificação da nossa equipa e na promoção da nossa história, tirando partido de uma localização única, um edifício monumental,

← Detalhe de um dos portões de ferro das salas do Piso 0  
Detail of one of the iron gates on the ground floor rooms  
FOTO DE/PHOTO BY ISABEL AROUCA, AMTC

# Foreword

**T**he Porto Customs building (Alfândega do Porto) celebrates in 2019, from a symbolic perspective, 150 years of existence. In fact, although it was never officially inaugurated, and the transfer of services from the old to the new Customs began in 1867, it was not until October 1869 that its Administration settled there – and only in 1874, with the completion of the construction, fifteen years after the foundation stone was laid, was the transfer of services completed. In fact, its long story begins even earlier, in the dawn of the Portuguese liberalism, dating from 1821 the first proposal brought to the Constituent Courts, by the pen of the eminent politician from Porto, José Ferreira Borges, for the construction of a new Customs House, given the exiguity of the old facilities.

Throughout this long period, Alfândega never stopped serving the city of Porto. In a first stage, the longest one, during the last quarter of the nineteenth century and most of the twentieth century, it has fulfilled its mission as a Customs House, which involved the inspection of goods, collection of taxes and duties, storage of goods, performance of laboratory tests to detect counterfeit products, and the intermediation between exporters and importers. Since the 1980s, following the transfer of most customs services to the port of Leixões and other facilities, the building has been restored and adapted to new cultural and economic functions, as a Museum and a Congress Centre.

This latest stage of Alfândega has been a success at all levels, proved by the number and quality of events it has been able to attract, the growing number of visitors, the economic boost it brings to the city, and the revenues and employment it generates. A success continuously awarded in Portugal and abroad, and which the current Board of Directors intends to continue to promote, aware of the current and future challenges, opportunities, and threats in an increasingly demanding and competitive context.

It is precisely to answer these challenges that we intend to strengthen our commitment to the quality of the service provided, the qualification of our team and the promotion of our history, taking advantage of a unique location, a monumental building that is part of a World Heritage site. It is an integral part of the memory of the city of Porto, with truly unique features that combine history, architecture, culture, multi-purpose facilities, adequate technical solutions and human resources with a strong know-how.



inscrito num casco histórico que é património da Humanidade e parte integrante da memória da cidade do Porto, dispendo de características verdadeiramente singulares, que aliam história, arquitetura, cultura, instalações polivalentes, soluções técnicas adequadas e recursos humanos dotados de um profundo *know-how*.

Foi a promoção desta singularidade, através de um estudo rigoroso das origens, construção e evolução da Alfândega Nova do Porto no espaço e no tempo, dos seus atores e momentos principais, que motivou a preparação da presente obra, uma tarefa entregue ao professor Fernando de Sousa e a uma equipa do CEPESE — Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade (Universidade do Porto), igualmente experiente e empenhada. Num tempo de paradoxos, em que nunca houve tantos instrumentos ao serviço da preservação da memória, mas em que esta se afigura, simultaneamente, volátil e ameaçada pelo assomo de distrações que afastam os nossos olhos do essencial e se focam no imediato, é urgente refletir, estudar, escrever e perpetuar nas páginas dos livros a história das instituições, para que estas não percam, elas mesmas, a sua identidade, mas pelo contrário sobrevivam e se tornem mais fortes, fundando no seu passado os alicerces do seu futuro.

**Mário Ferreira**

Presidente do Conselho de Administração da AMTC

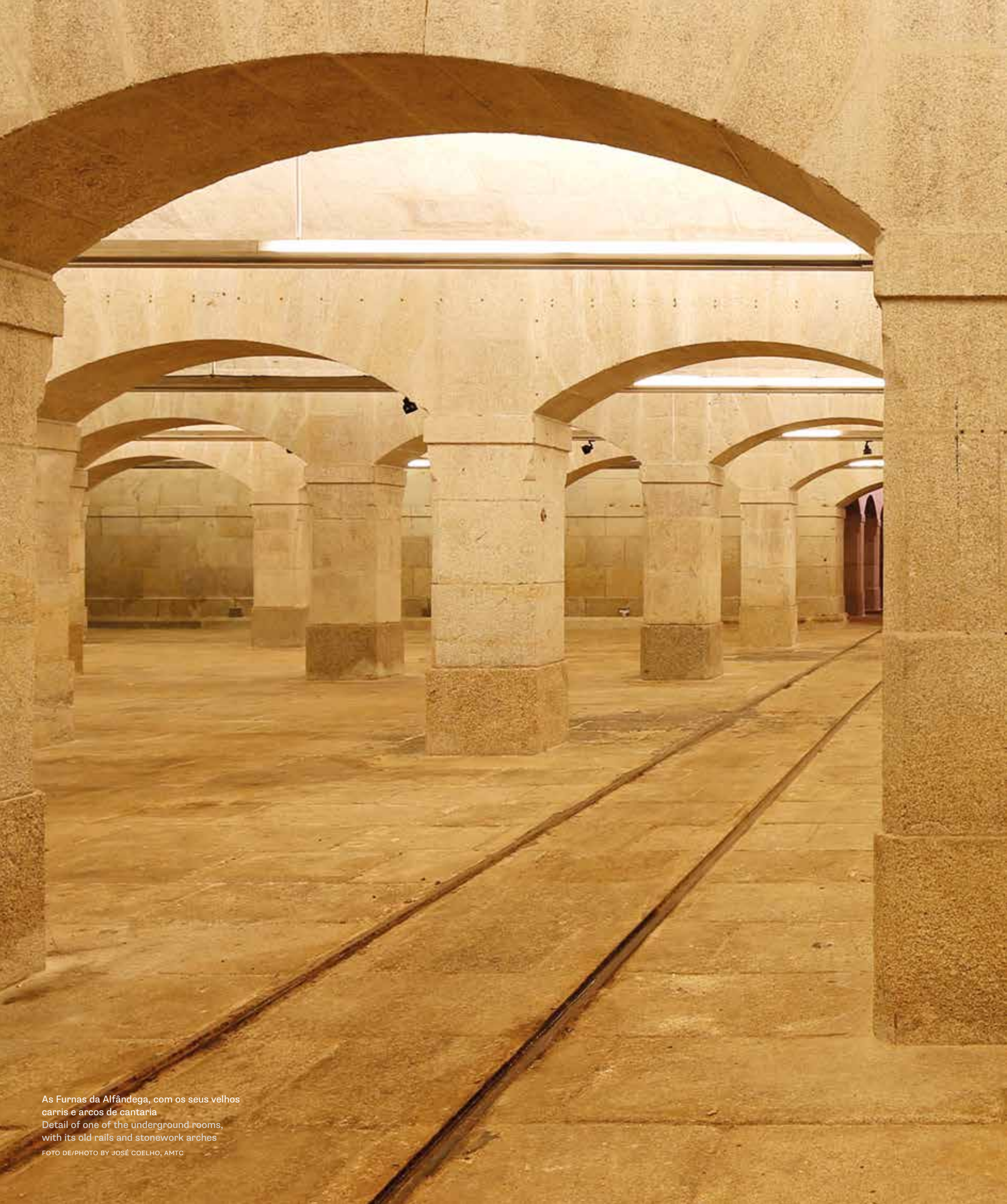
It was the promotion of this uniqueness, through a rigorous study of the origins, construction, and evolution of the Porto Customs building in space and time, its key players and the most significant moments, that motivated the preparation of this work, trusted to Professor Fernando de Sousa and an experienced and committed team from CEPESE – Research Centre for the Study of Population, Economy and Society (University of Porto).

In a time full of contradictions, when instruments to preserve our collective memory abound, whilst being threatened by the multiple distractions that divert our eyes of the essential and focus on the immediate, it is urgent to reflect, study, write and preserve the history of institutions, so that they do not lose their own identity, but on the contrary survive and become stronger, laying in their past the foundations for their future.

**Mário Ferreira**

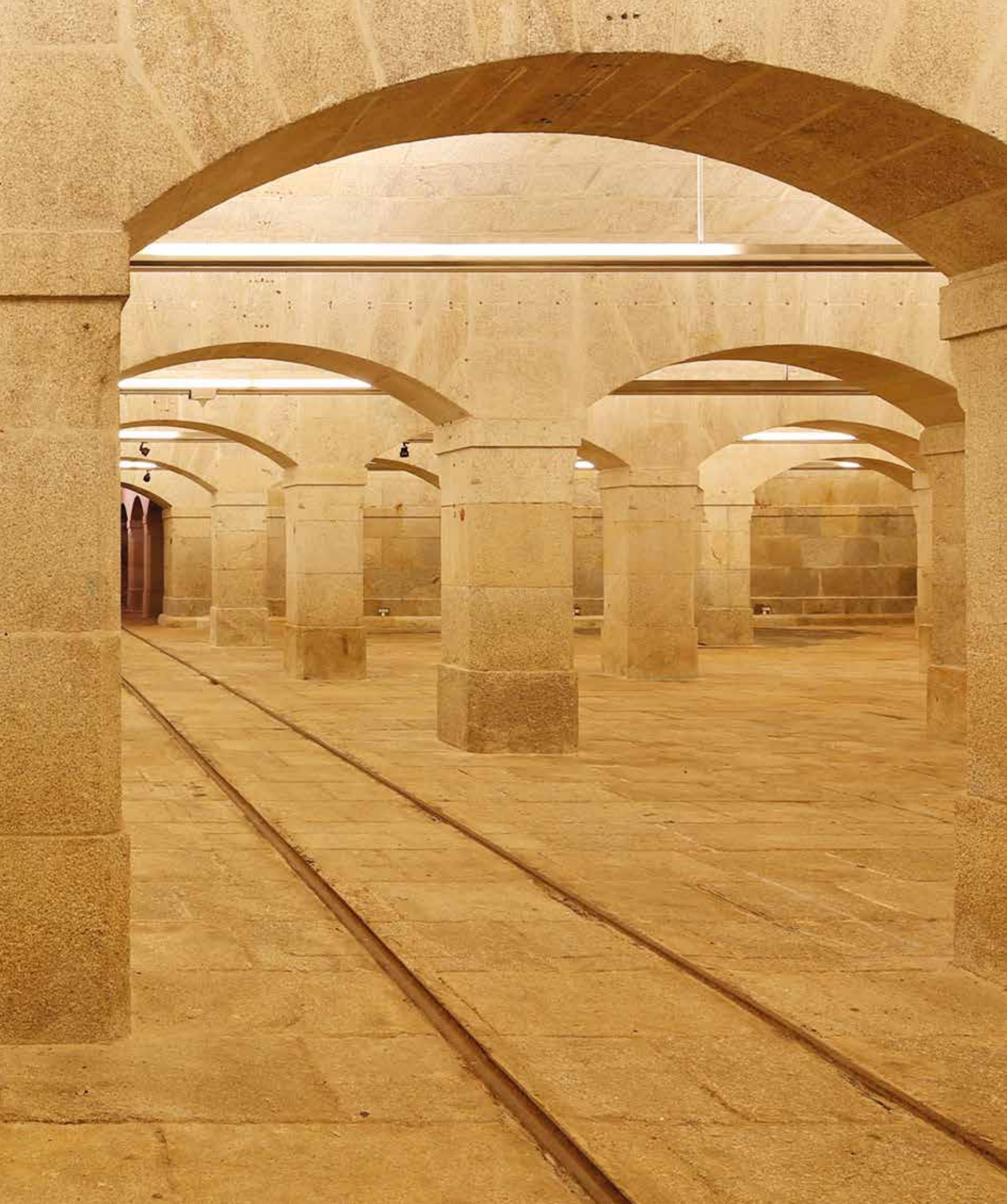
Chairman of the AMTC Board of Directors





As Furnas da Alfândega, com os seus velhos carris e arcos de cantaria  
Detail of one of the underground rooms, with its old rails and stonework arches

FOTO DE/PHOTO BY JOSÉ COELHO, AMTC





# Introdução

O edifício da Alfândega Nova do Porto que hoje conhecemos foi “inaugurado” simbolicamente em 26 de agosto de 1867, quando aí começou a funcionar parte dos serviços que, até então, se encontravam ainda na “Alfândega de Massarelos”. Porém, o processo de transferência e instalação plena dos seus quadros profissionais demorou vários anos, de tal modo que a estação telegráfica da Alfândega Nova abriu em maio de 1868 e a sua Direção só ali se instalou em outubro de 1869. E em 1872, ou seja, no ano em que D. Luís I visitou novamente as suas instalações e se encerrou o antigo e principal depósito de mercadorias, designado por Alfândega de Massarelos, só estavam concluídos o corpo central e o armazém de Oeste, continuando a trabalhar-se no armazém simétrico de Leste. Assim, as obras de construção do edifício da Alfândega Nova propriamente dito só terminaram em 1874, quinze anos após o início da obra, que constituiu uma autêntica revolução urbanística no Porto ribeirinho. Era o início de uma nova etapa da Alfândega da cidade do Porto, a qual, porém, como instituição, remonta à Baixa Idade Média, tendo estado sediada durante séculos num outro edifício — também ele marcante na cidade —, hoje mais conhecido como a Casa do Infante.

Desde muito cedo que os monarcas portugueses procuraram controlar a circulação de produtos importados e exportados, através de postos aduaneiros colocados em locais estratégicos do Reino, de modo a poder ser feita a arrecadação dos competentes impostos. O Porto, como uma das mais importantes cidades portuárias do Reino, recebeu no século XIV um edifício de raiz parcialmente destinado a este fim. Foi edificado perto de um dos principais cais de carga e descarga, junto ao Rio Douro. A implantação escolhida localizava-se por detrás de várias casas da atual Rua da Fonte Taurina, em terrenos de horta adquiridos pela Casa Real.

Em 1325, logo no início do seu reinado, D. Afonso IV estava já a tratar dos preparativos para a construção do edifício que, além de ter servido como alfândega até ao século XIX, teve ainda durante algum tempo uma oficina para cunhagem de moeda, correspondendo tudo à atual Casa do Infante. A intenção régia foi contestada pelo bispo do Porto e pelo seu Cabido, os quais, em 1329, voltaram a protestar pelo facto de o Rei continuar a comprar edificações, hortas e almuinhas com vista à construção do

# Introduction

The *Alfândega Nova do Porto* (Porto's New Customs House building) we know today was symbolically "inaugurated" on August 26, 1867, when its first services, until then installed at the "Massarelos Customs", began to operate. However, the process concerning the complete transfer and installation of its staff took several years. Indeed, the New Customs' telegraph station opened in May 1868, and the board of directors was only transferred in October 1869. The new building housed all administrative offices only in July 1871, and in 1872, when King Luís I visited its premises for the second time and the old main warehouse was finally closed for good, only the main body and the western warehouse were completed, as works continued on the eastern warehouse. The construction of the New Customs building was only fully completed in 1874, 15 years after its start, promoting an authentic urban revolution in Porto's riverside area. It was the beginning of a new stage for Porto's Customs, which, as an institution, dates back to the Late Middle Ages and was housed, for several centuries, in another notable building of the city, today known as "Casa do Infante".

Indeed, from early on, the Portuguese monarchs sought to control the circulation of imported and exported products through customs offices placed at strategic locations in the kingdom so that taxes could be collected. In the fourteenth century, Porto, as one of the most important port cities of the kingdom (hence its name), received a building made from scratch, partially destined for this purpose. This building was erected near one of the main loading and unloading docks, next to the Douro River, behind several houses of the now named Fonte Taurina Street, on vegetable garden lands acquired by the Royal House.

In 1325, early in his reign, King Afonso IV was already preparing the construction of the building that, in addition to serving as a customs office until the nineteenth century, also housed for some time a mint, all of which corresponded to the current "Casa do Infante". The king's intention was challenged by the Bishop of Porto and his Chapter who, in 1329, once again protested against the monarch, who continued to purchase buildings, vegetable garden lands, and small urban properties for the construction of the Customs building. In 1354, when this important building was almost ready, King Afonso IV argued that the lands were outside the episcopal domain. The monarch justified the construction of the Customs building with the need to create an appropriate space to store goods that until then were





Porta principal da Casa do Infante, onde durante séculos funcionou a velha Alfândega do Porto, e uma das suas salas, a servir de armazém

Main door of the Casa do Infante, where the old Porto Customs was located for many centuries, and one of its rooms, serving as a warehouse

CPF, CASA ALVÃO PT/CPF/ALV/004571 (ESQ./LEFT); AHMP (DIR./RIGHT)

edifício da alfândega. Em 1354, quando estava quase pronto este importante edifício, D. Afonso IV veio argumentar que os terrenos ficavam fora do domínio episcopal. O monarca justificava a construção do edifício da Alfândega com a necessidade de ser criado um espaço apropriado para armazenar mercadorias que, até então, estavam a ser guardadas em edifícios conventuais e mesmo em casas particulares, onde se encontravam expostas a roubos e incêndios. D. Afonso IV procurou entender-se com a Mitra e o Cabido da Sé do Porto, lembrando que, além de defender os direitos da Coroa, também defendia os do próprio Bispado, que iria beneficiar do imposto da redízima.

O arquiteto responsável pela obra da alfândega medieval do Porto foi o mestre João Anes Melacho, cujo nome consta numa inscrição da época situada no cunhal do torreão norte. O edifício foi construído com fachada de cantaria e dois fortes torreões nos flancos, hoje dissimulados por detrás de outras edificações, mas ainda visíveis em algumas salas da atual Casa do Infante. Entre os dois torreões havia um pátio, em grande medida ainda hoje existente. Diversos compartimentos distribuíam-se por trás do pátio e nas torres, com múltiplas funções, não só administrativas e de armazenagem, mas também oficinais e até mesmo de habitação, uma vez que os serviços da Alfândega permitiam que ali residissem alguns dos oficiais da instituição. De modo provisório, poderia mesmo albergar a Corte quando esta se deslocasse ao Porto. Aliás, até finais do século XIV, este edifício foi a única propriedade régia intramuros com obra de notória qualidade construtiva. Transformou-se, assim, num edifício marcante na cidade, até como novo polo urbano, o que em grande medida justificou a abertura, em finais do século XIV, da bem próxima Rua Nova, ou Rua Formosa, depois Rua dos Ingleses e hoje Rua do Infante D. Henrique, para onde o edifício da alfândega medieval passou a ter um corredor de acesso, ainda existente.

A Rua Nova, aberta por ordem de D. João I, devido à sua inusitada largura e regularidade de alinhamentos para a época, assim como à tipologia dos edifícios nela construídos

kept in convent buildings and even in private houses, where they were exposed to theft and fire. King Afonso IV sought an understanding with the episcopal Curia and the Chapter of the Porto's Cathedral, stating that, in addition to defending the rights of the Crown, he was also defending those of the Bishopric itself, who would benefit from taxes on tithes.

The architect responsible for the construction of Porto's medieval Customs building was João Anes Melacho, whose name appears in an inscription made at the time, located in the north turret's corner. The building had a stonework façade and two turrets on the sides, now hidden behind other buildings, but still visible in some rooms of the current "Casa do Infante". Between the two turrets there used to be a courtyard, part of which can still be seen. There were several rooms behind the courtyard and in the turrets, with multiple functions, not only administrative and for warehousing, but also for workshops and even housing, as the Customs services allowed some of the institution's officials to reside there. Provisionally, it could even house the Royal Court when visiting Porto. By the end of the fourteenth century, this building was the only intramural royal property with a notable constructive quality. It thus became a striking building in the city, even establishing a new urban centre, which justified the opening, at the end of the fourteenth century, of the Nova Street or Formosa Street, then called Ingleses Street, and today Infante D. Henrique Street, connected to the medieval Customs building by an access corridor, still present nowadays.

Nova Street was opened by order of King João I, and its unusual width and regular alignments, for the time, as well as the typology of the buildings built near it during the fifteenth century and the particular rules that only applied to this street, all contributed to fixate the mercantile centre of the city next to the Customs building, which, to a large extent, remained here even after the construction of the New Customs building in the 1860s, and was only weakened with the opening of the Port of Leixões from 1886 on.

The nineteenth-century building of the Alfândega Nova did not bring, therefore, abrupt changes in terms of commerce dynamics, compared to what happened when only the medieval Customs House existed in the city. In fact, not only was the structuring street for high-end commercial activity located near the medieval customs extended up to the New Customs, but in the mid-nineteenth-century, the medieval customs itself was almost only functioning as an administrative service, since much of the goods were stored in warehouses in other parts of the city, usually by the Douro River. Therefore, it was mainly the substantial growth in commercial activity and the lack of proper and adequate facilities for the control and supervision of people and goods that made it necessary to construct a new building to serve as the new Customs building.

The location of the Alfândega Nova building led to a set of urban transformations, as it had already happened with the old Customs, this time with the construction of the Nova Alfândega Street (1871) and a railway line (1888) that connected this infrastructure to the railway network, thus allowing a fast access to the Portuguese transport and communications system of that time.

In 1987, after 120 years of customs duties, the Alfândega building practically ceased the services it had previously provided, gradually finding new facilities near the Port of Leixões, Freixeiro's TIR Terminal (International Road Transport) and Francisco Sá Carneiro Airport. That year, following the public debate as to the fate of the Alfândega, which was now virtually devoid of the functions for which it had been created, the Government ordered the creation of a Transport Museum at that building. In 1992, the Museum Installing Committee gave rise to the Association for the Museum of Transport and

ao longo do século xv e às regras especiais que só a esta rua se aplicavam, veio contribuir para fixar junto à Alfândega do Porto o centro mercantil da cidade que, em grande medida, aqui permaneceu mesmo depois da construção da Alfândega Nova, na década de 1860, e que só se foi diluindo com a abertura do porto de Leixões, a partir de 1886.

O edifício oitocentista da Alfândega Nova do Porto não trouxe, pois, mudanças abruptas em termos de dinâmica comercial, face ao que sucedia quando apenas existia na cidade a alfândega medieval. De facto, não só foi prolongada até à Alfândega Nova a rua estruturadora da atividade comercial de grosso trato situada junto à alfândega medieval, como esta, em meados de Oitocentos, já quase só funcionava com a valência administrativa, pois grande parte do depósito de mercadorias era feito em armazéns localizados noutras partes da cidade, por norma junto ao Rio Douro. Por conseguinte, foi sobretudo o grande crescimento da atividade comercial e a inexistência de instalações próprias e adequadas para o controlo e fiscalização de pessoas e mercadorias que tornou imperiosa a construção de um novo edifício para servir de Alfândega do Porto.

A localização da Alfândega Nova deu origem, como tinha já acontecido com a Alfândega Velha, a novas transformações urbanas, com a construção da Rua Nova da Alfândega (1871) e de um ramal ferroviário (1888) que passou a ligar esta infra-estrutura à rede ferroviária nacional, permitindo assim aceder de forma expedita ao sistema de transportes e comunicações então existente em Portugal.

Após 120 anos de funções aduaneiras, o edifício da Alfândega Nova, em 1987, vai cessar praticamente os serviços que até então prestava, os quais, paulatinamente, foram encontrando instalações próprias junto do porto de Leixões, do Aeroporto Francisco Sá Carneiro e do Terminal TIR (Transportes Internacionais Rodoviários) do Freixo.

Na sequência da discussão pública então gerada quanto ao destino a dar ao complexo da Alfândega Nova, praticamente desprovido das funções para que tinha sido criado, o Governo, em 1987, decidiu acomodar ali um Museu dos Transportes, cuja comissão instaladora, em 1992, deu origem à Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações, que a partir do ano seguinte, após a assinatura de um protocolo com o Estado, passou a gerir a recuperação e reconversão do edifício, sob a orientação do arquiteto Eduardo Souto de Moura.

Em 1999, foi assinado o auto de cessão da Alfândega Nova do Porto, por parte do Ministério das Finanças, destinada a sede do Museu, reconhecendo assim que o destino destas grandiosas instalações passaria fundamentalmente pela produção e acolhimento de grandes eventos de mais diversa natureza, e que fazem da Alfândega Nova um dos mais importantes centros de congressos de Portugal, contribuindo de forma decisiva, nas últimas duas décadas, para a afirmação do Porto no contexto nacional e internacional.

Importa esclarecer que vários estudos foram já efetuados sobre a Alfândega do Porto (a Velha e a Nova), ou que sobre ela se debruçaram em algum momento da sua história, embora a maior parte dos fundos documentais relativos à sua atividade tenha sido destruída.

Assim, à Alfândega do Porto se referem Agostinho Rebelo da Costa na sua famosa *Descrição topográfica e histórica da cidade do Porto* (1788); o *Resultado dos trabalhos da Comissão do Comércio do Porto criada por ordem das Cortes Constituintes de 23 de agosto de 1821* (1823); Pinho Leal no seu incontornável *Portugal Antigo e Moderno* (1875); Adolfo Loureiro em *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes* (1904); Damião Peres e António

Communications (AMTC), which in the following year, after signing a protocol with the State, began to manage the renovation and adaptation of the building, under the guidance of the architect Souto de Moura.

In 1999, the Ministry of Finance signed an agreement establishing Alfândega as the headquarters of the new Museum, thus recognizing that the purpose of these massive facilities would primarily involve the production and hosting of major events of the most diverse nature, making Alfândega one of the most important congress centres in Portugal and contributing decisively over the last two decades to Porto's affirmation in the national and international context.

Several studies dealing with Porto Customs, both the old and the new one, have already been carried out, addressing some moments of its long history, although most of the documents related to its activity have been destroyed.

Thus, many authors refer to the Alfândega do Porto in general terms: Agostinho Rebelo da Costa in his famous *Descrição topográfica e histórica da cidade do Porto* (1788); the *Resultado dos trabalhos da Comissão do Comércio do Porto criada por ordem das Cortes Constituintes de 23 de agosto de 1821* (1823); Pinho Leal in his essential *Portugal Antigo e Moderno* (1875); Adolfo Loureiro in *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes* (1905); Damião Peres and António Cruz in their *História da cidade do Porto* (1962-1965); and Pereira de Oliveira in *O espaço urbano do Porto. Condições materiais e desenvolvimento* (1973).

However, other publications appeared, specifically having as subject the Porto Customs. The oldest one, by António José Borges, a trader from Porto, is *Exemplos demonstrativos sobre o mais próprio e económico local para uma nova Alfândega, de que muito se carece nesta cidade do Porto* (1822), where the author argues that the “most appropriate” place to build the new Customs would be “the same of the old Customs”. Numerous reports, both printed and handwritten, later emerged, but only in recent decades have the most significant works been published, allowing us to grasp the evolution of Porto Customs throughout its centuries of existence.

Of these, we should highlight *A Alfândega do Porto e o despacho aduaneiro*, in 1990, with excellent chapters by Francisco Ribeiro da Silva and Rui Tavares, followed by *Alfândega Nova. O sítio e o signo*, the catalogue of the exhibition with the same name, in 1995. And finally, by Jorge Fernandes Alves, *Metamorfoses de um lugar. Da Alfândega Nova ao Museu dos Transportes*, in 2006, a book within the scope of the project *Metamorfoses de um lugar*, developed by the Museum of Transport and Communications.

Taking into consideration the scientific production already done on the Alfândega do Porto and the functions that were carried out in its facilities, meanwhile converted into a Museum and a Congress Centre, we present this research work, with new information, based on printed and handwritten sources, correcting a few inaccuracies, closing some gaps, interpreting/problematizing, in an innovative way, some aspects of its history, and valuing the new services assumed by one of the most monumental and iconic buildings in the city of Porto, which is currently commemorating 150 years of operation.

To this end, the work is divided into three main chapters, the first of which presents and analyses the reasons behind the need for a new customs building for Porto, following Porto's Liberal Revolution on August 24, 1820 and the several proposals for its location, financing and project, which generated an intense public debate that lasted for decades.

The second chapter deals with the construction process of the new Customs House – including the building itself, but also the quay and railway branch line that served the Customs, and the numerous ancillary works – since 1859, the year construction began. This



As duas frentes da Alfândega: comerciantes aguardando junto ao edifício e descarga de carvão no cais (início do século xx)  
 The two façades of the Customs building: merchants waiting by the building and unloading of coal on the quay (early 20<sup>th</sup> century)  
 CPF, AURÉLIO DA PAZ DOS REIS, PT/CPF/APR/001-001/006331 (ESQ./LEFT) E PT/CPF/APR/001-001/00330 (DIR./RIGHT)

Cruz na *História da cidade do Porto* (1962-1965); Pereira de Oliveira, em *O espaço urbano do Porto. Condições materiais e desenvolvimento* (1973).

Mas outras publicações foram surgindo, tendo por objeto especificamente a Alfândega do Porto. O primeiro é, sem dúvida, de António José Borges, comerciante do Porto, *Exemplos demonstrativos sobre o mais próprio e económico local para uma nova Alfândega, de que muito se carece nesta cidade do Porto* (1822), a defender que o lugar “mais apropriado” seria “o mesmo da velha Alfândega”. Numerosos relatórios, impressos e manuscritos, foram posteriormente surgindo. Mas só nas últimas décadas é que se publicaram as obras mais significativas, permitindo-nos apreender a evolução da Alfândega do Porto na sua multissecular existência.

Destas, importa destacar *A Alfândega do Porto e o despacho aduaneiro*, em 1990, com excelentes capítulos de Francisco Ribeiro da Silva e Rui Tavares. Segue-se a *Alfândega Nova. O sítio e o signo*, catálogo da exposição com o mesmo nome, em 1995. De Jorge Fernandes Alves, *Metamorfoses de um lugar. Da Alfândega Nova ao Museu dos Transportes*, em 2006, livro inserido no projeto “Metamorfoses de um lugar”, desenvolvido pelo Museu dos Transportes e Comunicações. E, finalmente, embora de natureza eminentemente económica, em 2014, coordenado por Pedro Quelhas Brito, *Centro de Congressos da Alfândega do Porto. Impacto Económico e Perspetivas de Desenvolvimento*.

Tendo em consideração esta produção científica sobre a Alfândega Nova do Porto e as funções que foram cometidas às suas instalações, entretanto reconvertidas em Museu dos Transportes e Comunicações e Centro de Congressos, apresentamos este trabalho de investigação, baseado em fontes impressas e manuscritas, corrigindo algumas informações, colmatando algumas lacunas e interpretando/problematizando, de forma inovadora, alguns aspetos da sua história, e valorizando as novas valências assumidas por um dos mais monumentais e icónicos edifícios da cidade do Porto, que comemora agora os 150 anos de funcionamento.

chapter addresses aspects such as building materials and techniques, the experts leading the construction, the urban revolution in its surroundings, especially in Miragaia, due to the necessary demolitions and the construction of new streets, the progressive transfer of services from the old to the new Customs building, and the various setbacks the construction suffered and the issues it raised in the long period until the building was completed, and the main works after its completion. This chapter also includes a reflection on the aesthetic, urban and technical impact of the New Customs, in the local and national context.

The third and final chapter focuses on the transformation of the Customs building, already devoided of most of its original functions, into the Museum of Transport and Communications and Congress Centre in the 1990s, under the administration of the Association for the Museum of Transport and Communications. After addressing the intervention of the architect Souto de Moura in the restoration and adaptation of the building, this chapter gives particular emphasis to the main initiatives of the most varied nature that took place in this building in the last two decades and which allowed the Customs to become a reference, in Portugal and abroad, with regard to hosting significant events, an effort recognized and awarded nationally and internationally.

Last but not least, we would like to thank all those who collaborated with us on this project and contributed to its execution, namely Mr. Gouveia Santos, executive director of the Association for the Museum of Transport and Communications, and Mrs. Adriana Almeida, responsible for the Educational Service of the Museum of Transport and Communications.

To researchers José Francisco Queiroz and Ana Margarida Portela, responsible for the most substantial part of the research produced, but also to Diogo Ferreira and Ricardo Rocha, full-time researchers at CEPESE, the latter, also responsible for the translation of the original texts to English, with the collaboration of Mariana Esmeriz.

To Catarina Sousa Couto Soares, Fabíola Franco Pires, Fernando Cerqueira Barros, Manuel Couto, Nuno Borges de Araújo, Rita van Zeller and Rita Manso, for their collaboration in the research.

To designer Isabel Arouca, responsible for the graphic design of this work.

To Mafalda Pereira and Rita Brito, who assisted with us during our fieldwork at the Library of the Association for the Museum of Transport and Communications.

To the Freixieiro Customs Archive, in the person of Augusto Vasco, for the documentation provided.

To CEPESE – Research Centre for the Study of Population, Economy and Society (University of Porto), which provided the material conditions necessary for the execution of this work.

Lastly, a special acknowledgement to the Board of Directors of the Association for the Museum of Transport and Communications, represented by its Chairman, Dr Mário Ferreira, who welcomed and supported this project since its beginning.

Com esse objetivo, o trabalho divide-se em três capítulos principais, o primeiro dos quais apresenta e analisa as razões que justificaram a necessidade de um novo edifício alfandegário para o Porto, após a Revolução Liberal do Porto de 24 de agosto de 1820 e as diversas propostas para a sua localização, financiamento e projeto, que geraram um intenso debate público que se arrastou durante décadas.

O segundo capítulo aborda o processo de construção da Alfândega Nova — incluindo o edifício propriamente dito, mas também o cais e o ramal ferroviário que serviam a Alfândega e as numerosas obras acessórias —, desde o arranque da construção, em 1860. São analisados aspetos como os materiais e técnicas construtivas, os principais intervenientes, a revolução urbanística operada nas imediações, a afetar especialmente a freguesia de Miragaia, por força das necessárias demolições e da construção de novos arruamentos, a progressiva transferência de serviços da antiga para a nova Alfândega e, como não podia deixar de ser, a evolução da construção, os diversos precalços que sofreu e as questões que foi suscitando nos anos que decorreram até o edifício ser dado como concluído e as principais intervenções após a sua construção. É ainda apresentada uma reflexão, devidamente fundamentada, sobre o impacto estético, urbanístico e técnico da Alfândega Nova do Porto, no contexto local e nacional.

O terceiro e último capítulo centra-se na referida passagem do edifício da Alfândega, já praticamente desprovido das suas funções originais, a Museu dos Transportes e Comunicações e a Centro de Congressos, na década de 1990, sob a administração da Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações. Depois de abordar a intervenção do arquiteto Souto de Moura na recuperação e adaptação do edifício, é dado particular relevo às principais iniciativas que decorreram no mesmo nas últimas duas décadas, de mais variada natureza, e que permitiram que a Alfândega se transformasse num espaço de referência em Portugal e no Mundo, no que concerne ao acolhimento de eventos de grande dimensão e projeção, um esforço reconhecido e premiado nacional e internacionalmente.

Resta-nos agradecer a todos aqueles que colaboraram connosco neste projeto e contribuíram para a sua realização, nomeadamente aos doutores António Gouveia Santos, diretor executivo do Centro de Congressos da Alfândega do Porto, e Adriana Almeida, responsável pelo Serviço Educativo do Museu dos Transportes e Comunicações.

Aos investigadores José Francisco Queiroz, que assumiu a parte mais substancial da investigação produzida, Bruno Rodrigues, Diogo Ferreira, Margarida Portela e Ricardo Rocha, este último, principal responsável pela difícil tradução do texto original para inglês, na qual também colaborou Mariana Esmeriz.

À designer Isabel Arouca, que garantiu a apresentação gráfica desta obra.

Às doutoras Mafalda Pereira e Rita Brito, da Biblioteca da Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações, que connosco colaboraram durante o trabalho de campo na Alfândega.

Ao Arquivo da Alfândega do Freixieiro, na pessoa do doutor Augusto Vasco, pela documentação facultada.

Aos doutores Catarina Sousa Couto Soares, Manuel Couto, Rita van Zeller e Rita Manso, e aos arquitetos Fabíola Franco Pires, Fernando Cerqueira Barros e Nuno Borges de Araújo, pela colaboração prestada.

Ao CEPSE – Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade (Universidade do Porto), que propiciou as condições materiais necessárias à execução deste trabalho.

Finalmente, um reconhecimento especial ao Conselho de Administração da Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações, na pessoa do seu presidente, doutor Mário Ferreira, que desde a primeira hora acarinhou e apoiou este projeto.