Alfândega Nova do Porto - Museu dos Transportes e Comunicações

Segundo diz o "Remo Informativo" junto á Alfândega Nova do Porto, esta foi construída sobre estacaria no antigo areal de Miragaia, o edifício da nova Alfândega foi projectado em 1860 pelo arquitecto francês C. Colson e inaugurado em 1869.

Durante a execução das obras houve alterações ao nível do projecto base com a criação de um terceiro piso dos corpos laterais da responsabilidade dos engenheiros Alberto e Torquato Alvares Ribeiro. A sua construção impulsionou uma reforma urbanística da zona, nomeadamente com a abertura da Rua Nova da Alfândega.

Num folheto informativo do Museu, pode ler-se:

"Apenas a Casa da Alfândega domina o espaço que pertencera à entrada nobre da cidade. Sobre o rio, vigia as saídas e entradas dos rabelos do Vinho do Porto, deixa acostar os navios das mil nações que afluem à barra, confere validade ao negócio que por imposição do selo se legitima." ,  
M. Tereza Siza I  
in "Alfândega Nova: O Sitio e o Signo"

O edifício, construído na margem norte do Rio Douro, de frontaria voltada para o rio, porta de entrada de mercadorias, é composto por um corpo central, para a administração, e por dois corpos laterais simétricos, destinados ao armazenamento.  
A sua construção obedece à ideia de segurança, isolamento, arejamento e boa circulação das mercadorias, facto que explica os pátios descobertos que separam os corpos laterais do central, a regularidade de aberturas e as linhas férreas no interior e exterior do edifício.

O crescente aumento da actividade portuária, justificada pela localização urbana próxima da foz do Rio Douro, desempenhou, desde sempre, um papel importante no desenvolvimento da cidade do Porto, constituindo a exiguidade de instalações alfandegárias um problema constante.  
Desde o início do século XIX, e após as alterações decorrentes da revolução liberal de 1820, a cidade e o governo procuraram encontrar soluções urbanas e financeiras que viabilizassem a construção de um edifício novo para a Alfândega, permanente e digno do comércio da cidade.  
O Edifício da Alfândega Nova do Porto, projectado por Jean F.G.Colson, engenheiro francês contratado em Paris no ano de 1856 pelo Ministério das Obras Públicas, então a cargo de Fontes Pereira de Meio, foi encetado em 1860 e concluído vinte anos mais tarde com a colaboração de arquitectos e engenheiros portugueses dos quais se destacam Francisco Mourão Pinheiro, Faustino José de Vitória e João Joaquim de Matos.  
O crescimento económico desencadeado pela vitória dos liberais e pelo intensificar do comércio do vinho do Porto, permitiu, finalmente, reunir condições para a construção de um novo edifício alfandegário, perfeitamente adequado às necessidades comerciais da cidade, de arquitectura elegante, mas singela, de estrutura robusta e construído com materiais incombustíveis, vedado às águas pluviais e às cheias do Douro. Era, ainda, desejável que a sua localização fosse o mais próximo possível da cidade e que tivesse capacidade e boas condições de higiene e iluminação para armazenar a carga de 30 a 40 navios.

O aspecto construtivo, adequado ao carácter e à tipologia de um armazém, é uma das suas maiores singularidades, pois nele se combinam harmoniosamente três tipos de materiais - pedra, madeira e ferro - e vários tipos de estruturas: pilares de cantaria e abóbadas de pedra nos pisos subterrâneos; colunas de ferro e tectos em  
abobadilha nos pisos intermédios; estrutura metálica construída pela empresa responsável pela Ponte Luís I (T. Seyrig), no segundo andar das alas laterais. No corpo central, o último piso é rematado por uma cobertura única realizada em carvalho de riga.   
A praia de Miragaia desapareceu para dar lugar à plataforma de cais que sustenta o edifício e as edificações da orla fluvial perderam a sua ligação ancestral com o rio devido à abertura da Rua Nova da Alfândega (1871). A derradeira transformação urbana conclui-se em 1888 quando se construiu o ramal de caminho de ferro que integrava o novo complexo portuário na rede ferroviária nacional através de uma articulação directa por túnel com a Estação de Campanhã.

Com a construção do Porto de Leixões, de novos eixos rodoviários e com a intensificação do transporte aéreo, o Rio Douro perdeu o seu papel de porta quase exclusivo da cidade. A actividade da Alfândega Nova começou então a decrescer.  
A perda do Império Colonial, a adesão à Comunidade Europeia e a consequente abolição de fronteiras no interior do espaço comunitário funcionaram como aceleradores do processo de desactivação do edifício da Alfândega.

O edifício comporta grandes espaços, organizados simetricamente em duas alas - nascente e poente - ladeando o seu Corpo Central.  
Nas suas" Ala Ponte" e "Ala Nascente" existem amplos espaços infraestruturados com sistemas de iluminação, desumidificação, sonorização, telecomunicações, detecção e combate a incêndios.

O edifício da Alfândega Nova, que aloja o Museu dos Transportes e Comunicações desde 1992, adaptou-se à força da modernidade e às exigências necessárias a um espaço cultural da actualidade.  
O Arquitecto Eduardo Souto de Moura, responsável pelo projecto de requalificação, enquadra a sua obra na senda da filosofia arquitectónica de Aldo Rossi, quando refere que "a arquitectura, nascida da necessidade, actualmente é autónoma, na sua mais elevada forma cria peças de museus a que os técnicos se referem, para transformá-las e adaptá-las às múltiplas funções e exigências em que devem ser aplicadas. "  
A valorização do sítio e dos signos que impregnam o edifício constitui a linha básica de requalificação arquitectónica que, respeitando os espaços e linguagens construtivas pré-existentes, lhe acresce traços contemporâneos.

Os enormes corredores de silêncio e escuridão vieram dar lugar a espaços com luz e vida humana. Foram definitivamente recuperados o seu anterior espaço público e o poder de sedução que a antiga Alameda sempre exerceu junto dos habitantes da cidade.