

Dominika Kuśnierz-Krupa\*

## „Portugalska szkoła konserwacji” – Muzeum Transportu i Komunikacji Eduarda Souto Moury w Porto

## “Portuguese school of conservation” – Museum of Transport and Communication by Eduardo Souto Moura in Porto

**słowa kluczowe:** Porto – Alfandega Nova, adaptacja, realizacja konserwatorska, Eduardo Souto Moura

**key words:** Porto – Alfandega Nova, adaptation, conservation realisation, Eduardo Souto Moura

Porto, drugie co do wielkości miasto w Portugalii, to kolebka wspaniałej, monumentalnej architektury, stąd inicjatywa wpisania centrum miasta na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Przyrodniczego UNESCO<sup>1</sup>.

W 2001 roku Porto zostało wybrane przez Unię Europejską na stolicę kultury, dzięki czemu miało możliwość zaprezentować swoje wartości kulturowe, tradycje oraz najciekawsze obiekty.

Zabytki Porto przedstawiają różnorodny styl i pochodzą z wielu epok, od wczesnego średniowiecza po wiek XIX. Prezentują też różną kondycję i stan zachowania substancji zabytkowej. Stąd stosunkowo duży ruch w modernizacji i konserwacji tych obiektów. Niestety zabytki w mieście są tak liczne, że pomimo odczuwalnej na niemal każdym rogu atmosfery wielkiej rewaloryzacji miasta, wciąż można odnaleźć ulice, które pomimo swej malowniczości prezentują bardzo zły stan techniczny<sup>2</sup>.

Ruch w konserwacji zabytków w Porto odbija się na ilości nowatorskich rozwiązań i podejściu do modernizacji obiektów zabytkowych. Podobnie jak w Lizbonie, gdzie kunszt miejscowych architektów przy rewaloryzacji takich obiektów jak Muzeum Fado i “Casa dos Bicos” (proj. Santa – Rita Arquitectos); Muzeum „Teatro Romano” (proj. Daniel Ermano); Muzeum Chiado (proj. Jean-Michel Wilmotte), Banco Mais (proj. Gonçalo Byrne Arquitectos) czy Agencia Europeia da Seguranca Marítima (proj. Manuel Tainha)<sup>3</sup> jest nie do podważenia, także w Porto odnaleźć można szczególnie i zupełnie wyjątkowe interwencje konserwatorskie.

Na czele tych realizacji znajduje się na pewno projekt Eduarda Souto Moury<sup>4</sup>: modernizacja dawnej komory celnej

Porto, the second largest city in Portugal, is the cradle of magnificent and monumental architecture, hence the initiative of entering the city centre into the UNESCO List of World Cultural and Natural Heritage<sup>1</sup>.

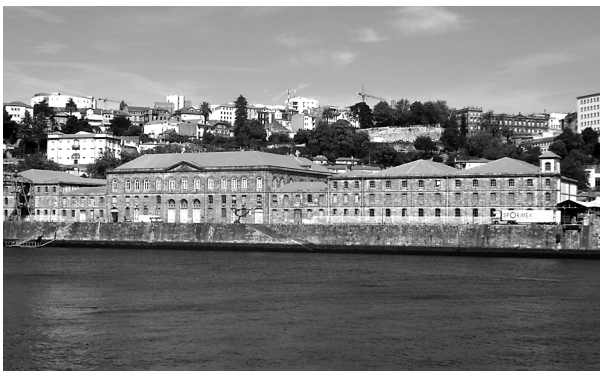
In 2001, Porto was chosen by the European Union as its cultural capital, thanks to which it had an opportunity to present its cultural values, traditions and the most interesting objects.

Monuments in Porto represent various styles and originated in various epochs, from the early medieval period until the 19th century. They also represent varying situation and state of preservation of historical substance, hence the relatively intense activity in modernization and conservation of those objects. Unfortunately, monuments in the city are so numerous that despite the atmosphere of intense revalorisation sensed on almost every corner, one can still find streets which, in spite of their picturesqueness, represent very poor technical condition<sup>2</sup>.

The flurry of activity in monument conservation in Porto is reflected in the amount of innovative solutions and the approach to modernization of historical objects. Similarly to Lisbon, where the craftsmanship of local architects who restored such objects as: Fado Museum and “Casa dos Bicos” (designed by Santa – Rita Arquitectos); Museum “Teatro Romano” (designed by Daniel Ermano); Chiado Museum (designed by Jean-Michel Wilmotte), Banco Mais (designed by Gonçalo Byrne Arquitectos) or Agencia Europeia da Seguranca Maritima (designed by Manuel Tainha)<sup>3</sup> is indisputable, in Porto one can also find special and absolutely unique examples of conservation intervention.

\* Dominika Kuśnierz-Krupa, dr inż. arch., arch. krajobrazu, Instytut Historii Architektury i Konserwacji Zabytków, Wydział Architektury, Politechniki Krakowskiej.

\* Dominika Kuśnierz-Krupa, dr inż. arch., landscape arch., Institute of History of Architecture and Monument Conservation, Faculty of Architecture at the Cracow University of Technology.



Fot. 1. Widok na budynek Alfandega Nova w Porto z przeciwległego brzegu rzeki Douro, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
 Photo 1. View of the building of Alfandega Nova in Porto from the opposite bank of the river Douro, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012



Fot. 2. Widok na fragment elewacji Alfandega Nova w Porto od strony rzeki Douro, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
 Photo 2. View of the elevation fragment of Alfandega Nova in Porto from the river Douro, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012



Fot. 3. Widok na fragment elewacji Alfandega Nova w Porto od strony ulicy Rua Nova da Alfandega, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
 Photo 3. View of the elevation fragment of Alfandega Nova in Porto from the street Rua Nova da Alfandega, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012



Fot. 4. Widok na fragment elewacji Alfandega Nova, gdzie zastosowano współczesne detale architektoniczne, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
 Photo 4. View of the elevation fragment of Alfandega Nova, where modern architectural details were used, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012



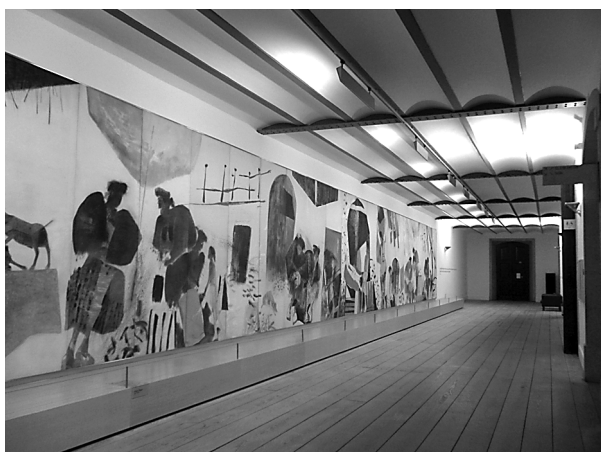
Fot. 5. Widok na fragment elewacji Alfandega Nova, gdzie zastosowano współczesne detale architektoniczne, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
 Photo 5. View of the elevation fragment of Alfandega Nova, where modern architectural details were used, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012



Fot. 6. Widok na fragment elewacji Alfandega Nova i wejście do budynku, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
 Photo 6. View of the elevation fragment of Alfandega Nova and the entrance to the building, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012



Fot. 7. Budynek Alfandega Nova. Widok na fragment klatki schodowej, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
 Photo 7. The building of Alfandega Nova. View of a fragment of the stairwell, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012



Fot. 8. Budynek Alfandega Nova. Widok na fragment hallu na 1 piętrze, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
 Photo 8. The building of Alfandega Nova. View of a fragment of the hall on 1st floor, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012



Fot. 11, 12. Budynek Alfandega Nova. Widok na współcześnie zaaranżowaną część muzealną, prezentującą historię obiektu, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
 Photo 11, 12. The building of Alfandega Nova. View of a modern arrangement of the museum section, presenting the history of the object, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012

◀ Fot. 10. Budynek Alfandega Nova. Widok na współcześnie zaaranżowaną część muzealną, prezentującą historię obiektu, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
 Photo 10. The building of Alfandega Nova. View of a modern arrangement of the museum section, presenting the history of the object, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012

i adaptacja na Muzeum Transportu i Komunikacji. Budynek znajduje się w dzielnicy Foz, przy Alfandega Rua Nova, nad samym brzegiem rzeki Douro<sup>5</sup>. Historia jego powstania sięga XIX wieku, kiedy to w miarę rozwoju handlu, a co za tym idzie w miarę bogacenia się miasta, lokalna organizacja handlowa Associação Comercial do Porto podjęła decyzję o budowie komory celnej, której architektura podkreśliłaby rangę i prestiż ówczesnego Porto<sup>6</sup>.

Nie była to jednak pierwsza siedziba urzędu celnego w mieście. Informacje o poborze opłat celnych w Porto sięgają pierwszej połowy XII wieku<sup>7</sup>, skąd można wnioskować, że komora celna istniała w mieście już w średniowieczu. Zresztą w tym okresie kontrola nad dochodami z funkcjonowania portu była zarzewiem konfliktu między Koroną a Biskupstwem<sup>8</sup>. Został on rozstrzygnięty dopiero w 1405 roku przez króla D. Joao I na korzyść Korony. Około osiemdziesięciu lat wcześniej król D. Alfonso IV zainicjował powstanie składu celnego w celu usprawnienia kontroli wpływów z podatków. Skład ten był wielokrotnie przebudowywany w związku ze stale rosnącą liczbą towarów, które były przedmiotem handlu w mieście. Na początku XIX wieku podjęto nawet próby adaptacji na potrzeby komory magazynów zlokalizowanych wzdłuż rzeki. Stało się jednak oczywiste, że zabezpieczenie dochodów z wymiany handlowej na tak dużą skalę wymaga zainwestowania w nowy budynek, który, tak jak wspomniano wyżej, podkreślałby rangę i prestiż miasta, a także zapewniłby odpowiednie zaplecze techniczne<sup>9</sup>. Wybór działki pod przyszłą inwestycję trwał kilka lat. W końcu zdecydowano, że budynek stanie na plaży Miragaia, nad samą rzeką Douro.

Do wykonania projektu zaangażowano znanego w owych czasach francuskiego architekta Jeana F.G. Colsona, który zaprosił do zespołu lokalnych projektantów. W wyniku tej współpracy powstał projekt budynku w stylu neoklasycystycznym, którego architektura nawiązywała do innych obiektów użyteczności publicznej w mieście.

Budowę nowej komory o wysokości 20 m i długości 286 m, rozpoczęto w połowie XIX wieku, by ostatecznie zakończyć w latach 70. Urbaniści i historycy architektury tę właśnie realizację uważają za początek przełomu w krajobrazie kulturowym nabrzeża rzeki Douro w XIX wieku.

Alfandega Nova nie była jednym budynkiem, a całym zespołem obiektów i urządzeń, zaprojektowanym na powierzchni około 36 tys. m<sup>2</sup>. W skład kompleksu, prócz budynku głównego, wchodziły także magazyny, linia kolejowa, platformy i inne elementy infrastruktury, niezbędne do funkcjonowania komory.

Konstrukcja obiektu wykorzystuje zarówno żelazo, jak i kamień. W piwnicach stropy oparte są na masywnych kamiennych kolumnach, zaś na wyższych kondygnacjach kolumny wykonano z żeliwa. Jest to jeden z bardziej interesujących przykładów konstrukcji opartej na połączeniu żelaza i kamienia.

Na każdej kondygnacji w posadzkach zamontowano szyny pozwalające na łatwy transport towarów. W miarę jak malało znaczenie transportu wodnego na rzecz lądowego, a później także lotniczego magazyny Alfandega Nova były przenoszone z nabrzeża Douro na terminale kolejowe i lotnicze. Z czasem lokalna organizacja handlowa, zarządzająca budynkiem zdecydowała o przekazaniu go nowopowstałemu stowarzyszeniu Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações (A.M.T.C.), pozostawiając w nim jedynie część biurową związaną z funkcjonowaniem urzędu celnego.

At the top of the list of those realisations is the project by Eduardo Souto Moura<sup>4</sup>: modernizing the former customs house and converting it into the Museum of Transport and Communication. The building is located in the Foz district, at Alfandega Rua Nova, on the very bank of the river Douro<sup>5</sup>. Its origin dates back to the 19<sup>th</sup> century when, along with the development of commerce and consequently the city growing richer, a local trade organisation Associação Comercial do Porto decided to have a customs house built whose architecture would emphasise the status and prestige of Porto<sup>6</sup>.

It was not the first customs house in the city. Information concerning payment of customs duties in Porto dates back to the first half of the 12<sup>th</sup> century<sup>7</sup>, which leads to the conclusion that a customs house must already have existed in the city during the Middle Ages. At that time the issue of controlling the income from a functioning harbour was the mainspring of conflict between the Crown and the Bishopric<sup>8</sup>. It was only resolved in 1405 by king D. Joao I in favour of the Crown. Around eighty years earlier king D. Alfonso IV initiated establishing a customs house in order to streamline control of tax revenues. The house was rebuilt many times in connection with the constantly growing amount of commodities traded in the city. At the beginning of the 19<sup>th</sup> century, attempts were made to adapt the storehouses located along the river to the needs of the customs house. However, it soon became obvious, that securing the income from trade exchange on such a large scale required investing into a new building which, as mentioned above, would emphasise the rank and prestige of the city, as well as ensure an appropriate technical base<sup>9</sup>. Selecting a plot for the future investment took several years. Finally, it was decided that the building should be erected on the Miragaia beach, on the river Douro.

A well-known French architect, Jean F.G. Colson, engaged to carry out the project, invited local designers to join his team. This cooperation resulted in designing a building in the neo-classicist style, whose architecture alluded to other public utility objects in the city.

The process of building the new customs house which was 20 m high and 286 m long, commenced in the mid-19<sup>th</sup> century, and was finally completed in the 1870s. Urban planners and historians of architecture consider this realisation to be the breakthrough in the cultural landscape along the banks of the Douro in the 19<sup>th</sup> century.

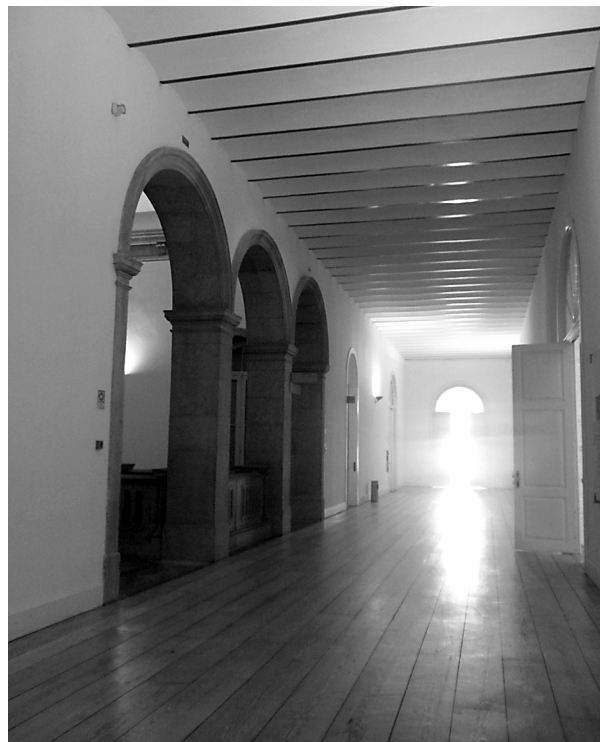
Alfandega Nova was not a single building, but a whole complex of objects and facilities, designed on the area of approximately 36 thousand m<sup>2</sup>. Apart from the main building, the complex encompassed warehouses, a railway line, loading platforms and other elements of infrastructure indispensable for the customs house functioning.

Both iron and stone were used for the object construction. Ceilings in cellars were supported by massive stone columns, while on upper storeys columns were made from cast iron. It is one of most interesting examples of a structure based on combining iron and stone.

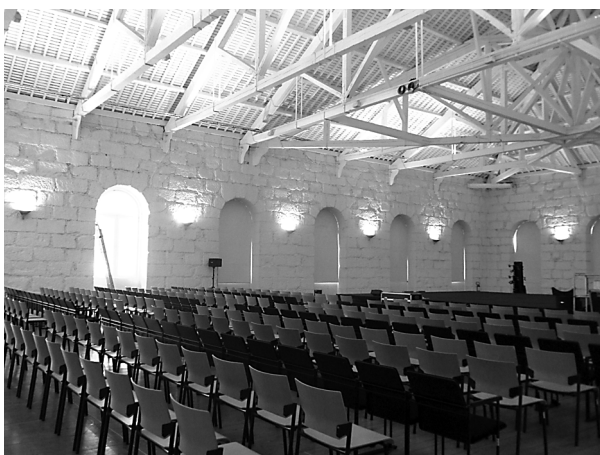
On each storey rails allowing for easy transport of commodities were fitted in the floor. With the decreasing importance of water transport in favour of land and later air transport, the warehouses of Alfandega Nova were moved from the banks of the Douro to the railway and air terminals. In time, a local trade organisation in charge of the building decided to hand it over to the newly created association Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações (A.M.T.C.), leaving there



Fot. 9. Budynek Alfandega Nova. Widok na bibliotekę w części muzealnej na 1 piętrze, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
*Photo 9. The building of Alfandega Nova. View of a library in the museum section on 1st floor, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012*



Fot. 15. Budynek Alfandega Nova. Widok na fragment hallu na 2 piętrze, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
*Photo 15. The building of Alfandega Nova. View of a fragment of the hall on 2nd floor, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012*



Fot. 13. Budynek Alfandega Nova. Fragment wystroju sali konferencyjnej, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
*Photo 13. The building of Alfandega Nova. Fragment of the decor in the conference room, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012*



Fot. 16. Budynek Alfandega Nova. Widok na fragment łącznika zaprojektowanego przez Souto Moura i przejście do drugiej części obiektu, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
*Photo 16. The building of Alfandega Nova. View of a fragment of a walkway designed by Souto Moura and a passage to the other part of the object, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012*



Fot. 17. Budynek Alfandega Nova. Widok na fragment łącznika zaprojektowanego przez Souto Moura na tle zabytkowej fasady obiektu, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
*Photo 17. The building of Alfandega Nova. View of a fragment of a walkway designed by Souto Moura against the historical facade of the object, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012*

◀ Fot. 14. Budynek Alfandega Nova. Widok na współcześnie zaaranżowaną salę konferencyjną, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
*Photo 14. The building of Alfandega Nova. View of a contemporary arrangement of the conference room, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012*



Fot. 18. Budynek Alfandega Nova. Widok na fragment aranżacji części muzealnej – wystawa przedstawiająca początki motoryzacji w Portugalii, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012

Photo 18. The building of Alfandega Nova. View of a fragment of arranged museum space – exhibition depicting the beginnings of motorization in Portugal, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012



Fot. 21. Budynek Alfandega Nova. Widok na fragment przestrzeni muzealnej, zaaranżowanej w piwnicach obiektu, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
Photo 21. The building of Alfandega Nova. View of a fragment of museum space, arranged in the object cellars, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012



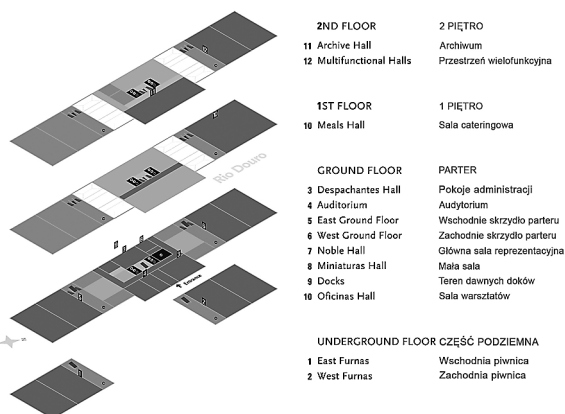
Fot. 19. Budynek Alfandega Nova. Widok na fragment przestrzeni wielofunkcyjnej w poziomie parteru obiektu, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
Photo 19. The building of Alfandega Nova. View of a fragment of multi-functional space on the ground-floor level, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012



Fot. 22. Budynek Alfandega Nova. Widok na fragment dziedzińca wewnętrzny, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
Photo 22. The building of Alfandega Nova. View of a fragment of the inner courtyard, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012



Fot. 20. Budynek Alfandega Nova. Fragment przestrzeni wielofunkcyjnej na parterze obiektu, fot. D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012  
Photo 20. The building of Alfandega Nova. Fragment of multi-functional space on the ground floor, photo by D. Kuśnierz-Krupa, 09.2012



Ryc. 1. Budynek Alfandega Nova. Schemat funkcjonalny, [w:] *Alfandega Congress Centre Porto. Events with Tradition*, Wyd. Edificio de Alfandega, Porto 2011, s. 6  
Fig. 1. The building of Alfandega Nova. Functional scheme, [in:] *Alfandega Congress Centre Porto. Events with Tradition*, Publ. Edificio de Alfandega, Porto 2011, p. 6.

W 1993 roku znanemu portugalskiemu architektowi Eduardo Souto de Moura powierzono zadanie stworzenia w tym miejscu Muzeum Transportu i Komunikacji, które prócz funkcji typowo muzealnej pełniłoby też rolę centrum

only the office section connected with the functioning of the customs house.

In 1993, a famous Portuguese architect, Eduard Souto de Moura, was entrusted the task of creating there the Museum of

kongresowego z rozbudowaną przestrzenią wielofunkcyjną, która odpowiadałaby na bieżące zapotrzebowanie.

Prace budowlane związane z adaptacją i rewaloryzacją zabytkowego obiektu trwały cztery lata, od 1993 do 1997 roku<sup>10</sup>.

Eduardo Souto de Moura przyznał, że praca nad tym projektem przypominała mu filozofię tworzenia architektury według Aldo Rossiego, który uważał, że „architektura rodzi się z potrzeby, jest niezależna, a w swojej najwyższej formie tworzy przestrzenie muzealne, które dzięki technice mogą się zmieniać i przybierać różne funkcje, które w danym momencie są potrzebne”.

Zrewaloryzowany budynek Alfandega Nova posiada duże przestrzenie wielofunkcyjne, zlokalizowane w dwóch symetrycznych skrzydłach, wschodnim i zachodnim. Wszystkie sale są wyposażone w nowoczesny sprzęt audiowizualny oraz systemy oświetlenia pozwalające na realizację w ich wnętrzach rozmaitych wydarzeń<sup>11</sup>.

Architekt wprowadzając współczesną funkcję do historycznego budynku wykorzystał istniejącą przestrzeń. Nowe bryły wprowadzone przez projektanta do oryginalnej architektury obiektu to w zasadzie tylko elementy układu komunikacyjnego – łącznik oraz winda wykonane w technologii pozwalającej na jednoznaczny identyfikację granic współczesnej ingerencji architekta.

Efektowne kubatury hallu, korytarzy i sal magazynowych po odrestaurowaniu zostały podkreślone przez dyskretne i wysmakowane nowe detale architektoniczne, jak np. przeszklony wiatrołap przy wejściu głównym. Nowoprojektowane elementy przede wszystkim pozwalają łatwo odczytać oryginalną architekturę budynku, wyraźnie się od niej odcinając, jednocześnie nie próbując jej zdominować, oraz nawiązują do pewnych elementów historycznego składu celnego, takich jak choćby metalowe mechanizmy.

Budynek posiada duże otwory okienne, wpuszczające znaczną ilość światła dziennego. Jednak pokaźny rozmiar pomieszczeń sprawia, że w ich wnętrzach panuje delikatny półcień. Pozwala to na wyeksponowanie niektórych elementów architektury przez wprowadzenie sztucznego oświetlenia. Efekty tego zabiegu widać przede wszystkim w salach konferencyjnych na ostatniej kondygnacji, gdzie udało się w ten sposób podkreślić wspaniałą formę więźby dachowej.

Eduardo Souto de Moura trafnie uznał, że Alfandega Nova jest budynkiem, już w swojej oryginalnej formie, wystarczająco ciekawym i swoje działania sprowadził do podkreślenia jego zalet: wielkich sal magazynowych (nie zaburzając ich kształtu przez wprowadzanie nowych, stałych elementów), pozwalających na swobodną aranżację, zgodną z bieżącymi potrzebami użytkowników; szlachetnych materiałów, z których został wzniesiony – kamienia i stali, ich faktur i kolorów; detali architektonicznych, takich jak stalowe kolumny, kamienne portale czy wspomniana drewniana konstrukcja dachu; oraz elementów stanowiących wyposażenie techniczne składu celnego, jak system szyn stalowych w kamiennych posadzkach, ułatwiających transport składowanych tu niegdyś towarów czy dźwig portowy.

Zaprezentowana realizacja adaptacji dawnej Komory Celnej Alfandega Nova w Porto na Muzeum Transportu i Komunikacji autorstwa Eduardo Souto Moury jest niebanalnym przykładem sztuki w rewaloryzacji obiektu zabytkowego. Architekt trafnie dobrał współczesne detale architektoniczne i włączył je w dialog z XIX-wieczną formą i materiałem. Zrobił to tak perfekcyjnie, że realizacja ta pomimo upływu lat wciąż wydaje się „świeża” i zgodna z najnowszymi trendami.

Transport and Communication which, besides being a typical museum, would also serve as a congress centre with extended multi-functional space that could satisfy current requirements.

Construction work connected with the adaptation and revalorisation of the historical object lasted four years, from 1993 to 1997<sup>10</sup>.

Eduardo Souto de Moura admitted that working on this project reminded him about the philosophy of creating architecture according to Aldo Rossi who believed that “architecture is born out of need, is independent, and in its most superior form creates museum spaces which, thanks to technology, can change and serve various functions regarded as necessary at a given moment”.

The restored building of Alfandega Nova boasts of large multi-functional spaces located in two symmetrical wings, eastern and western. All rooms are equipped with modern audio-visual devices and lighting systems allowing for realising various events in those interiors<sup>11</sup>.

When introducing a modern function into the historical building, the architect used the already existing space. New features introduced by the designer into the original architecture of the object are merely elements of the communication layout – a walkway and the lift, made with the use of technology allowing for explicitly determining the borderlines of the architect’s contemporary interference.

After restoration the stunning volumes of the hall, corridors and storage rooms were highlighted with discreet and refined new architectural details, such as e.g. a glass porch at the main entrance. First of all, newly-designed elements allow for easily interpreting the original architecture of the building while clearly dissociating themselves from it; though at the same time without trying to dominate it they allude to certain elements of the historical customs house, such as e.g. metal mechanisms.

The building has large windows which let in much daylight. Nevertheless, the immense size of the rooms suffuses the interior with delicate half-light, which allows for emphasising selected elements of architecture by introducing artificial lighting. Effects of that are visible primarily in the conference rooms on the top floor where the method was successfully employed to highlight the magnificent form of roof truss.

Eduardo Souto de Moura aptly observed that Alfandega Nova is an interesting enough building even in its original form, so he narrowed his work to emphasising its merits: enormous storage rooms (not disturbing their shape by introducing new, permanent elements), allowing for arranging them freely in response to the current needs of their users; high-quality materials used for its construction – stone and steel, their texture and colours; architectural details such as steel columns, stone portals or the already mentioned timber roof truss; as well as elements constituting the technical equipment of a customs house such as a system of steel rails in stone floors facilitating transport of commodities once stored here, or a harbour crane.

The presented adaptation of the former Customs House Alfandega Nova in Porto into the Museum of Transport and Communication, designed by Eduardo Souto Moura, is a remarkable example of artistry in restoration of a historical object. The architect accurately selected modern architectural details and involved them in a dialogue with the 19th-century form and material. He did it so excellently that, despite the passage of time, the realization still appears “fresh” and in keeping with the latest trends.

## Bibliografia:

- [1] *Alfandega Congress Centre Porto. Events with Tradition*, Wyd. Edifício de Alfandega, Porto 2011;
- [2] Belo Rodeia J., Castro Lopes D., Mateus A., *De nueva generacion. Arquitectura Portuguesa*, [w:] 2G nr 20/2001, Wyd. Nexus, 2001;
- [3] Campos N., Matos P., *Guia de Arquitectura, Norte e Centro de Portugal*, Wyd. Traco Alternativo – Arquitectos Associados, Lda., 2010.
- [4] *Eduardo Souto de Moura 1995-2005*, [w:] El Croquis nr 124, Wyd. El Croquis, 2006;
- [5] *Index Newspaper, Issue 02*, Wyd. Index Newspaper, Porto 2012;
- [6] Kuśnierz-Krupa D., *Konserwatorski profesjonalizm w Lizbonie*, [w:] Karta Krakowska 2000 dziesięć lat później, pr. zb., A. Kadłuczka (red.), s. Architektura, Monografia 400, Wyd. Politechnika Krakowska, Kraków 2011;
- [7] Sellers Ch., *Oporto, Old And New*, Wyd. Nabu Press, 2011;
- [8] Wąsowicz M., *Kierunki rozwoju oraz strategia regeneracji urbanistycznej brzegu rzeki Douro w mieście Porto w Portugalii*, [w:] Czasopismo Techniczne nr 1-A/2/2012, Wyd. Politechnika Krakowska, Kraków 2012;
- [9] Quaresma M. C. de Carvalho, *Inventário Artístico de Portugal: Cidade do Porto*, Wyd. Academia Nacional de Belas-Artes, Lizbona 1995;
- [10] Pereira J. Fernandes, *Neoclassicismo ou fim do classicismo?*, *História da Arte Portuguesa*, Lizbona 1995.

<sup>1</sup> Centrum Porto zostało wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Przyrodniczego UNESCO w 1996 roku, w: <http://whc.unesco.org/en/list/755>, odczyt: 15.10.2012.

<sup>2</sup> M. Wąsowicz, *Kierunki rozwoju oraz strategia regeneracji urbanistycznej brzegu rzeki Douro w mieście Porto w Portugalii*, [w:] Czasopismo Techniczne nr 1-A/2/2012, Wyd. Politechnika Krakowska, Kraków 2012;

<sup>3</sup> D. Kuśnierz-Krupa, *Konserwatorski profesjonalizm w Lizbonie*, [w:] Karta Krakowska 2000 dziesięć lat później, pr. zb., A. Kadłuczka (red.), s. Architektura, Monografia 400, Wyd. Politechnika Krakowska, Kraków 2011, s. 176-177.

<sup>4</sup> Eduardo Souto Moura w 2011 roku został laureatem Nagrody Pritzкера, [w:] <http://www.pritzkerprize.com/laureates/2011>, odczyt: 16.10.2012.

<sup>5</sup> *Eduardo Souto Moura. Architectural Map-Guide. Porto Region*, Wyd. Camara Municipal do Porto, Porto 2012, s.5.

<sup>6</sup> Ch. Sellers, *Oporto, Old And New*, Wyd. Nabu Press, 2011, s. 230.

<sup>7</sup> materiały Museu dos Transportes e Comunicações Porto.

<sup>8</sup> ibidem.

<sup>9</sup> materiały Museu dos Transportes e Comunicações Porto.

<sup>10</sup> N. Campos, P. Matos, *Guia de Arquitectura, Norte e Centro de Portugal*, Wyd. Traco Alternativo – Arquitectos Associados, Lda., 2010, s. 120.

<sup>11</sup> materiały Museu dos Transportes e Comunicações Porto.

## Streszczenie

Artykuł prezentuje adaptację dawnej komory celnej Alfandega Nova w Porto na Muzeum Transportu i Komunikacji. Autorem projektu tej realizacji konserwatorskiej jest światowej sławy portugalski architekt Eduardo Souto Moura. Obiekt, wzniesiony w latach 70. XIX wieku z inicjatywy organizacji handlowej Associação Comercial do Porto, w 1992 roku został przekazany stowarzyszeniu Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações (A.M.T.C.), które zleciło Eduardo Souto Moura wykonanie projektu adaptacji Alfandega Nova. W zrewaloryzowanym obiekcie miała znaleźć się wysokiej jakości przestrzeń muzealna, a także centrum konferencyjne. Funkcje te zostały niezwykle umiejętnie zaadaptowane w zabytkowych murach XIX-wiecznego obiektu. Architekt w niebanalny sposób wykorzystał większość istniejących detali związanych z poprzednią funkcją Alfandega Nova, takich jak szyny czy żeliwne wyposażenie wnętrz. Dzięki takiemu zabiegowi udało się mu zachować dawny charakter i klimat obiektu pomimo wprowadzenia doń zupełnie odmiennej funkcji.

## Abstract

The article presents an adaptation of the former customs house Alfandega Nova in Porto into the Museum of Transport and Communication. The author of the project of this conservation realisation is a world-famous Portuguese architect Eduardo Souto Moura. The object erected in the 1870s on the initiative of a trade organisation Associação Comercial do Porto, in 1992 was handed over to the association Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações (A.M.T.C.), which commissioned Eduardo Souto Moura to design an adaptation of Alfandega Nova. The restored object was to house a high quality museum space, as well as a conference centre. Those functions were extremely skilfully adapted within the historical walls of the 19<sup>th</sup>-century walls. In an original way the architect used the majority of existing details connected with the previous function of Alfandega Nova, such as rails or cast iron fittings. Due to that he succeeded in preserving the former character and ambience of the object despite introducing a completely different function.