

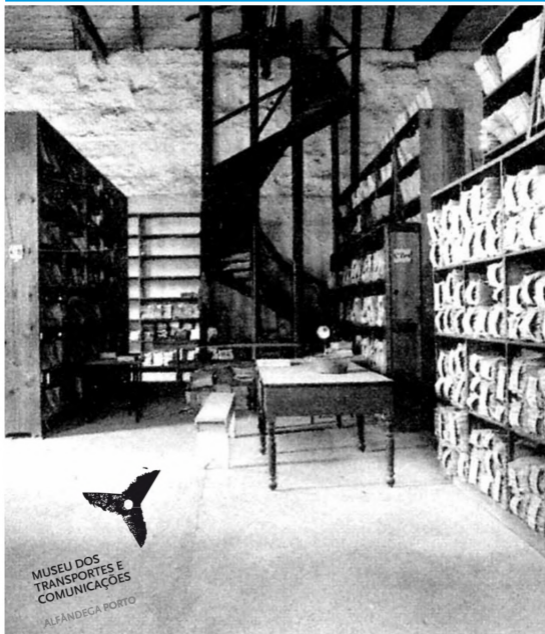
Museo de las Aduanas

ITINERARIO DE LA EXPOSICIÓN

metamorfosis de um lugar

metamorfose

de um lugar





Núcleo I

Oporto: una ciudad de comercio

Oporto ha venido desarrollando históricamente un amplio y activo papel en el juego de los intercambios. Aquí afluyeron gentes y mercancías de larga distancia, animando la vida urbana y la actividad portuaria. Oporto se guarda la memoria de *“haber sido fundada esta Ciudad en el árido y estéril vivir de su tráfico y en ella fabricarse naos, ser comerciante, poseer ricas aduanas para el ennoblecimiento y honor del Reino de Portugal”* (Sousa Reis, II, 114).

La Producción de los Lugares - la ciudad, el río y el sitio de Miragaia

Oporto, la ciudad histórica

La ciudad, en su producción histórica, condensa sobreposiciones y alargamientos, se ofrece al mirar como un palimpsesto. Así fue con Oporto, desde el núcleo inicial de Penaventosa hasta el bordear del río Duero y la inclusión de la Desembocadura, en un proceso largo y conflictivo de soberanía.

“Mientras el viejo burgo de Oporto se circunscribía al pequeño poblado alrededor de la Catedral, poco importaba si los límites del coto iban hasta Miragaia, o no pasasen de Biquinha, porque el espacio intermedio eran trampas, montes y olivares, terreno de poco valor y casi desierto; pero al tiempo que la población se desarrolla y aquél terreno se poblaba, surgían las cuestiones de límites y se agravaban en la proporción del desarrollo de la ciudad, del aumento del valor de aquellos terrenos, hoy ciudad compacta”. (Pinho Leal, Portugal Antiguo y Moderno, S. Nicolau, 70)

El río Duero

El río Duero establece una frente de agua que, delimitando la ciudad de Oporto al sur, funcionó duraderamente como su conexión con el mundo. En su función portuaria, el río sostenía un cruce de relaciones en varias escalas.

“En el surgidero estrecho del Duero, enclavado entre ribazos empinados, anclaba la flota de barcas, bergantines, escunas e yates, en una red de mástiles, dinteles y cordaje, tan cerrada que un buen marinero podía atravesar por los aires este dédalo sin esfuerzo” (Ricardo Jorge, Brasil! Brasil, 19).

Miragaia, entre tierra y agua

De arrabal a lugar central, Miragaia es, junto con S. Nicolau, una población ribereña que tipifica la persistente reorganización del espacio en función de los designios humanos y sus apropiaciones. En el arenal de Miragaia se instaló la Alfândega Nova (Aduana Nueva) (1860/1870).

“Miragaia, en épocas todavía bien cercanas, estaba extramuros de la ciudad... Miragaia era local de mareas casi en su totalidad... donde el terreno era ancho y extenso”... (Pinho Leal, Portugal Antiguo y Moderno, Miragaia, 243).

“La calle rua da Nova Alfândega absorbió a cerca de 200 casas y de 225 pisos que constituían un poblado compacto desde la iglesia matriz hasta la antigua Puerta Nueva, y desde la iglesia y calle rua de S. Francisco hasta la calle rua de Sobre o Muro”... (Pinho Leal, Portugal Antiguo y Moderno, S. Nicolau, 41).

Núcleo II

Las Aduanas y el cuerpo del comercio de Oporto

La Aduana es una “estancia de depósito de derechos por entrada y salida de géneros y haciendas” (Ferreira Borges).

Como dispositivo administrativo sometido a una jerarquía, un cuerpo de legislación y un conjunto de prácticas, la aduana se integra en un sistema nacional que, con el liberalismo, ha pasado a estar orientado apenas hacia el control del comercio externo.



El sistema aduanero en la construcción del Estado y de la economía nacional

Aplicación de tarifas, cobro fiscal sobre la entrada y la salida de mercancías y vigilancia anticuando son las operaciones esenciales de las aduanas.

El sistema aduanero fue determinante para la construcción del Estado moderno, constituyendo, durante mucho tiempo, la principal fuente de ingresos y ayudando a demarcar los espacios de circulación.

A través de la aplicación de los varios tipos de aranceles, las aduanas ayudaron a modelar la economía nacional, de acuerdo con las políticas adoptadas, más o menos libre-cambistas o proteccionistas con relación a los intercambios externos.

Del “almacén” de d. Afonso IV a la Alfândega Velha (Aduana Vieja) y a los múltiples almacenes

Remontan a 1123 (foral del obispo D. Hugo) las referencias escritas a cobros de tipo aduanero en Oporto. En la Edad Media, el rey y el obispo discuten el señorío sobre este tipo de derechos (conflicto solucionado en 1405, por D. João I).

Sobre 1320 surgió el “almacén” de iniciativa real (D. Afonso IV), para efectos de cobro sobre los géneros para la Corona.

Con varias ampliaciones en el transcurso del tiempo, esa Alfândega Velha (Aduana Vieja) ya no soportaba el movimiento comercial en el alba del siglo XIX, siendo obligada a utilizar varios almacenes dispersos por la zona ribereña.

Rumbo a la Nueva Alfândega (Aduana)

La dispersión del servicio aduanero y la falta de seguridad de los almacenes eran obstáculos considerables para el comercio. Urgía edificar un nuevo edificio de raíz, para dar dignidad al servicio público y para hacer más operativo el comercio.

Una nueva aduana, pedían los comerciantes de Oporto a las cortes liberales: “*La Comisión suplica a S.M. como uno de los mayores bienes que puede hacerse a la Plaza de Oporto: “Que se trate, cuanto antes, de edificar una casa de Aduana en un sitio donde se puedan combinar los siguientes requisitos: 1º - la descarga en el antiguo muelle; 2º - módicos gastos de conducción; 3º - almacenes espaciosos y proporcionados al actual comercio de Oporto”* (Comisión del Comercio, 1823).

Pero la construcción de la Nueva Aduana de Oporto sólo tuvo lugar en 1859. La elección del lugar recayó sobre un amplio espacio disponible en la zona ribereña de la ciudad, el arenal en frente a Miragaia.

La Nueva Alfândega (Aduana) viene para Miragaia – la reordenación urbana y el efecto sanitario

El edificio de la Nueva Alfândega (Aduana), sostenida sobre un vertedero para consolidar el arenal, implicó una acción de rehabilitación, no exenta de polémicas:

- Fueron destruidos o soterrados espacios amurallados, desapareciendo la Puerta Noble y el torreón anexo.
- Dos centenares de edificios desaparecieron, dando lugar a una nueva alineación más higiénica, con nuevos edificios “*muy elegantes y sólidos, en buenas condiciones de luz y aire*”, en contraste con los “*edificios que fueron demolidos, y que eran inmundos, de formas irregulares, en razón de su antigüedad y del acogimiento propio de las calles y edificaciones dentro de una tierra murada*” (Pinho Leal, Portugal Antiguo y Moderno, S. Nicolau).
- El curso final del río Frio o ribera de las Virtudes, que desaguaba en la zona de implantación del Edificio, fue oblicuado hacia Naciente.
- Desapareció el Botequim del Pepino, casa de mala fama, con “*mujeres perdidas, marinería y hombres de mala nota*”...
- Desaparecieron el Postigo de los Baños y la calle Rua dos Banhos con la apertura de la calle rua Nova da Alfândega, la cual pasó a ser la vía estructurante del local.

Acervo expuesto

1 al 18. Documentación Aduanera diversa de 1761 a 1942 – Reglamento de las Aduanas, Códigos Aduaneros, Registros de Legislación, Registros de Correspondencia, Aranceles Aduaneros, Reforma Aduanera, Compilaciones de Documentos...

Biblioteca de la Aduana de Oporto.



Núcleo III

La Aduana Nueva - imágenes de un organismo

Tras varias presiones, proyectos y soluciones de financiación, la construcción de la Aduana Nueva arrancó el 15 de Mayo de 1859, con base en un proyecto del ingeniero francés C. F.G. Colson.

La arquitectura se somete a los objetivos funcionales: utilizando una interesante combinación de granito, hierro, madera y ladrillo, la Aduana Nueva se configura como un *"edificio de arquitectura elegante, pero sencilla, de estructura robusta, con materiales incombustibles, y vedado a las aguas pluviales y de las riadas del Duero"*, tal como se solicitaba en el proyecto del gobierno.

Por su localización y dimensiones, el Edificio surge como dominante en el paisaje ribereño de Oporto, ocultando las casas históricas de Miragaia y alterando la imagen tradicional del lugar.

La construcción del edificio - espacios y estructuras generales

Estructurado en cinco cuerpos distintos, el edificio de Aduana Nueva disponía de un cuerpo central (tres plantas) destinado a los servicios administrativos (dirección, apertura, estiba, comprobación, pesaje, cuenteo, tesorería, estadística, archivo, tribunal contencioso), el cual era ladeado por dos cuerpos de almacenes con tres plantas superiores y una planta térrea, a su vez separados por patios de otros almacenes externos, estos apenas térreos y destinados a mercancías peligrosas.

Las comunicaciones (calle nueva y vía del ferrocarril) – papel del Ayuntamiento de Oporto y de la ACP

El Edificio pasó a articularse con el exterior urbano a través de la calle Rua Nova da Alfândega, entonces construida para el efecto, a un nivel alteado ante Miragaia, de forma a conectar la zona de S. Francisco con Massarelos. A través de una vía de ferrocarril, el Edificio quedó conectado con la estación de Campanhã (1888), para cuyo efecto se construyó un túnel y se estableció una estación.

Guindastes en el exterior, ascensores y línea de ferrocarril en el interior aseguraban la circulación de las mercancías entre los almacenes del Edificio.

Los recursos humanos

¿Cuántas caras han dado vida a la Aduana Nueva y a la actividad aduanera?

En la construcción del Edificio, hubo momentos en que el número de funcionarios superaba el millar.

Y, con el paso de los días, el sistema aduanero, en general, fue uno de los organismos con más capacidad de empleo en la burocracia estatal, tanto por el número de funcionarios que ocupaba, como por los empleados que creaba antes y después de pasar por la Aduana, por las conexiones con otros servicios, en especial los transportes. De los funcionarios de la aduana que pasaron quedaron algunos registros, documentos de identidad, marcas de uniforme, artefactos diversos...





Acervo expuesto:

1 al 48. Equipos/Instrumentos diversos utilizados por los empleados de las aduanas – llaves y llaveros, relojes de ronda, gorros, uniformes, megáfonos, documentos de identidad de los empleados de las aduanas, álbumes fotográficos, grabados de uniformes, armas de la Guardia Fiscal, divisas, distintivos,...

Aduana de Lisboa y Aduana de Oporto.

Ambientes y objetos

En su funcionalidad, los aduaneros desarrollan operaciones sobre su realidad, centrados en el objetivo fiscal. Para eso, desarrollan otras rutinas, en un juego de jerarquías y de división de trabajo, que el usuario necesita reconocer.

Del orden burocrático remanecen equipos sencillos que sólo tienen sentido en articulación de la estructura global. Señales organizativas que remiten esencialmente hacia los dominios del registro de mercancías y mercaderes, de comprobación de la autenticidad del producto en el laboratorio, del tratamiento de embalajes en almacén, de los boletines de despacho para el transporte.

Acervo expuesto:

49 al 78. Equipos/Instrumentos diversos utilizados en las Tesorerías de las Aduanas – maletas para transporte de dinero, bolsas de correspondencia, frascos de tinta, tinteros, timbre de secretaria, matasellos, secasfirmas, aparatos de luz de secretaria, máquina de calcular, caja fuerte para guardar dinero y otros valores, caimán y serpiente embalsamada (aprehendidos por la Aduana de Oporto), “viola” para contrabando de aceite entre Portugal y España durante la II Guerra Mundial...

Aduana de Lisboa y Aduana de Oporto.

Almacén

Acervo expuesto:

79 al 97. Equipos/Instrumentos diversos utilizados en los Almacenes de las Aduanas – embudo, garrafas para almacenamiento de agua, cántaro de aceite, arranca-clavos, agujas metálicas, toberas de manguera de incendio, dinamómetros, medidas, pesos con soporte...

Aduana de Lisboa y Aduana de Oporto.

Agentes de Aduanas

Acervo expuesto:

98 al 120. Equipos/Instrumentos diversos utilizados por los Agentes de Aduanas – estampillas, sellos blancos, libros de registros, frascos de tinte, matasellos, chapas de identificación, grapadoras, cajas de grapas...

Aduana de Lisboa y Aduana de Oporto.

Laboratorio

Acervo expuesto:

121 al 185. Equipos/Instrumentos diversos utilizados en los Laboratorios de las Aduanas – densímetros, alcoholómetro, aparato para extracción de grasas, soporte para tubos de ensayo, medidas, tubo en forma de globo de vidrio, pipeta volumétrica, manómetro, barómetro holostérico, sencillos y con termómetro, cajas con pesos, balanzas, nivel con luneta, microscopios, sextante, colorímetro, alambique de laboratorio, frascos y frascos lavadores, probetas, matraz, picnómetro, recipientes varios (frascos, tubos, vaso), mortero, medidas, armario de laboratorio...

Aduana de Lisboa y Aduana de Oporto.



Núcleo IV

Memorias del sistema aduanero

Trayectoria histórica

Desde las llaves hasta la brújula, aquí están los elementos iconográficos que nos remiten hacia diferentes distancias que marcan la evolución histórica de las aduanas en Portugal: una lenta estructuración de un sistema público de servicios y la sedimentación de un cuerpo profesional, al que no le faltaban elementos productores de identidad y de nostalgia del oficio (Señora de Atalaia, Señora de las Aduanas).

El imperio de los símbolos

Colecciones de artefactos con repertorio escaso traducen una gramática simbólica de gestos parcos en el uso de los días.

El cotidiano aduanero se gasta en el vislumbrar de las cosas (linternas), en el guardar celoso del numerario (cajas fuertes), en la marcación del tiempo (relojes), en la prueba de registro oficial (sellos blancos y matasellos), en la comprobación de pesos y medidas de las "haciendas" o en el escribir y contar ya mecanizados.

Acervo expuesto:

1 al 76. Balanzas, conjuntos de pesos de balanzas, lamparillas, linternas, sellador, metros artesanales, brújulas, llaves, relojes de pared, matasellos en madera, cajas de matasellos, máquinas de escribir y de calcular, selladores de plomo, sellos blancos, tarjetas de inventario, silla, secretaria de estera...

Aduana de Lisboa y Aduana de Oporto.





Núcleo V

Los nuevos usos de un edificio histórico – El Museo de los Transportes y Comunicaciones

Las nuevas configuraciones del comercio externo y el destino del edificio

Los flujos comerciales externos y correspondiente tramitación aduanera se trasladaron a Matosinhos, en el ámbito de la actividad del puerto de Leixões, aeropuerto de Pedras Rubras y Terminal de contenedores de Freixeiro.

Primero, se hicieron evidentes las dificultades de un puerto fluvial para las exigencias de la navegación de los grandes transatlánticos. Después, el movimiento intraeuropeo ganó nuevas configuraciones por vía de la integración de Portugal en la Comunidad Europea.

Esas nuevas dinámicas vaciaron de funciones el Edificio de Aduana Nueva. Sus dimensiones y características de monumentalidad, confiriéndole un papel central en el paisaje ribereño de la ciudad de Oporto, exigían un destino cultural polivalente, que permitiese su fruición por el gran público, asegurando nuevas funcionalidades. La construcción de una nueva trayectoria organizativa para el edificio ha estado asegurada, desde 1992, por la Asociación para el Museo de los Transportes y Comunicaciones.

Recuperación de los espacios

El viejo edificio de Aduana Nueva, degradado por largas décadas de uso administrativo y de almacén, ha venido siendo recuperado, desde 1990. Comprender los principios de un almacén fortificado y liberarlo para nuevos usos, adecuados al presente y al futuro, haciendo sobresalir los materiales específicos (granito, hierro, madera), ha sido el desafío del Arquitecto Eduardo Souto Moura, responsable por las obras de recuperación.

El edificio y sus usos

– Exposiciones fijas

El Museo asegura exposiciones fijas, cuya densidad y animación capta la atención de públicos diferenciados:

“El automóvil en el espacio y en el tiempo”

“Comunicación del Conocimiento y de la Imaginación”

– Exposiciones temporales

El Museo, espacio de interacción con la sociedad, acoge exposiciones temporales y otras manifestaciones culturales: asegura, así, la diversidad de la oferta y da visibilidad a otras instituciones.

– Centro de Congresos

Situación, dimensión y disponibilidad logística convierten al Edificio del Museo en un lugar privilegiado para congresos y grandes encuentros.

La VIII Cumbre Iberoamericana, en Octubre de 1998, habrá sido la realización de mayor valor simbólico, dada la presencia de múltiples Jefes de Estado.

Acervo expuesto

Esbozos del Arquitecto Eduardo Souto de Moura (responsable por el proyecto de recalificación arquitectónica del edificio en desarrollo desde 1993) y material diverso ilustrativo de la actividad del Museo de los Transportes y Comunicaciones (exposiciones permanentes y temporales) y del Centro de Congresos.



Horarios de visita

Martes a Viernes: 10h00 – 13h (ingrese hasta 12h),
14h – 18h (ingrese hasta 17h)

Contactos

Edifício da Alfândega
Rua Nova da Alfândega • 4050-430 Porto
Tel. 22 340 30 00 • Fax 22 340 30 98
museu@amtc.pt

