

Prof. Eng. M. L. DA COSTA LOBO
CONSULTOR DO PLANO DA REGIÃO DO PORTO
Em colaboração com o Prof. P. JOHNSON-MARSHALL
Avenida c. Boavista, 1551
PORTO - PORTUGAL

UNIVERSIDADE DO MINHO

O lote nº. 5 só teria justificação face à concepção dos Planos do Fomento de criar o pólo Braga-Guimarães autêntica fantasia com o grave defeito de ser desestruturante da realidade geográfica e urbanística. Seria forçar uma ocupação anti-natural com o desvio de energias tão necessárias à reconversão e reorganização da mancha urbana G.T.F. Seria desligar a Universidade do "calor" humano dum cidade e fomentar aglomerações camelo no redor. Seria afastá-la - o mais possível - dos dois grandes eixos de desenvolvimento, de transportes e de penetração centrífuga Porto-Braga-Norte e Porto-Guimarães-Leste. Longe do C.F. (eixo de transportes de massas). Distribuição incómoda aos baricentros a 7 Km de Guimarães e 13 Km de Braga, em vez de 0 Km de Guimarães ou Braga e 20 Km de Braga ou Guimarães.

(Na verdade, na primeira hipótese, os custos sociais seriam proporcionais a $N_G \times (10 + 14) + N_B \times (10 + 26)$, sendo N_G e N_B o número de alunos universitários de Guimarães e Braga, respectivamente ... $10 \times (N_G + N_B) + 14 \times (N_G + N_B) + 12 \times N_B = 24 \times N_G + 26 \times N_B$, sendo $N = N_G + N_B$); na segunda hipótese os custos sociais seriam proporcionais a $N_G \times 0 + N_B \times (10 + 40) = 50 \times N_B$; comparando, para a hipótese de $N_B = N_G$, viria 60 contra 50, desfavorável à divisão G-B; acresce o facto de 0 km e 20 Km corresponderem a limiares que favorecem G ou B e não desfavorecem B ou G, em relação à hipótese 7 Km, 13 Km. O potencial de aproveitamentos da cidade existente na Universidade de Braga intrincado no seu tecido é


148
Costa Lobo

também inestimável, além do valor cultural e social desse investimento. A relação com as estações de C.F. também deve ser considerada.

Posta de lado a solução da fig. 1 - pela gravidade urbanística dos seus inconvenientes - restam como soluções possíveis para opção:

- A) Uma solução de descentralização do Porto, junto a Landim (ou Bougado) para servir toda a Região Plano - caso das figs. 2 e 6;
- B) Uma solução de descentralização do Porto para o baricentro do G.T.F., em Campo, fig. 3;
- C) Uma solução de localização em Guimarães, junto à Estação, para servir o G.T.F. e o Leste (Fafe, etc), fig. 4;
- D) Uma solução de localização em Braga, para servir Braga e o Norte, constante das figs. 3, 4, 5 e 6, sendo que, no caso 5, a mancha complexa de G.T.F. seria contemplada por uma constelação de instalações de ensino técnico, médio e superior, destinando-se-lhe uma função paralela à da Cidade do Porto - função regional descentralizada da Cidade do Porto que se encontra cada vez mais progressivamente congestionada e incómoda.

Março. 1975


Prof. Eng. M.L. da Costa Lobo