

A propósito da VCI do Porto

written by Amaro F Correia | 14 de Maio, 2026

OCIDADÃO
Agrupamento 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

OPINIÃO
Amaro F. Correia



Fico muito grato ao atual Presidente da Câmara, Pedro Duarte, por trazer, finalmente, depois de 20 anos sem projetos, o tema da VCI para a imprensa nacional, com objetivos claros de mudar este paradigma.

Na minha opinião este é e será, enquanto não resolver “o calcanhar de Aquiles” do Porto, no que diz respeito a projetos de futuro na mobilidade e no Ambiente. Só lhe pedia que a proposta de túnel da Arrábida a Francos fosse estendida até ao viaduto da Prelada.

Nós, em Ramalde, na Prelada, merecemos a resolução desta questão pelo esforço que fizemos ao longo de 30 anos, de forma cívica e ordeira. Não perderei tempo com os mandatos cinzentões dos últimos dois presidentes da CMP que já ninguém se lembra deles, mas acompanharei com interesse a PROPOSTAS QUE DIZEM RESPEITO AO FUTURO DO PORTO. Como sempre o fiz e

fizemos quando criamos a Comissão da VCI do Porto, onde ainda estamos: Jorge Silva; Paulo Coelho e Emília Madureira.

Para quem não sabe a Via de Cintura Interna (VCI) do Porto enfrentou sempre desafios críticos de mobilidade, sustentabilidade e coesão urbana. Para já o futuro desta infraestrutura estratégica exige a reformulação profunda da Gestão de Tráfego e Portagens – Fim das portagens na CREP libertará a VCI do tráfego de passagem de longo curso; Pórticos virtuais devem ser implementados com taxas de congestionamento para não residentes em horas de ponta; a velocidade deve e pode ser variável: ajustar os limites em tempo real para reduzir filas e acidentes (a atual foi negociada pela Comissão há mais de 20 anos). A Descarbonização e Ambiente que é sempre uma preocupação previa barreiras acústicas verdes, ou seja, a instalação de coberturas vegetais para mitigar o ruído severo com barreiras concavas na Prelada.

O asfalto precisa de ser reparado com regularidade (fonoabsorvente) – deve ser substituído por materiais que absorvem o som dos pneus; As (ZER) Zonas de Emissões Reduzidas deve ser restringidas, progressivamente, pela circulação de veículos pesados poluentes.

Por fim e para já porque é um tema que a Comissão tem debatido a Intermodalidade e Transportes devem ser previstos parques dissuasores a construir, nós de estacionamento “Park & Ride” nas principais entradas (Ex: nó de Francos, Antas etc, etc.); Uma via reservada BUS que deve dedicar faixas a transportes públicos e veículos de alta ocupação. A expansão do Metro deve aliar a reconfiguração da VCI à criação de novas linhas circulares suburbanas. Um dos aspetos que temos debatidos é a integração Urbana e a criação de um Futuro Cofre urbano, ou seja, estudar o enterramento de troços críticos para unir bairros, hoje divididos.

Aumentar o espaço público da cidade. A instalação de sensores IoT: onde a IA prevê congestionamentos e desvia tráfego antes

dos nós saturados. A criação de corredores verdes, ou seja, transformar as margens da autoestrada em espaços de transição ecológica urbana. A VCI do futuro deve deixar de ser uma barreira cinzenta e poluente para se tornar num eixo conector inteligente. A transição de uma lógica de “escoamento de carros” para “movimento de pessoas” determinará a qualidade de vida e a saúde ambiental de toda a Área Metropolitana do Porto. Pedro Duarte, esse é o caminho que deve unir a Universidade e a CMP. Assim, a cidade projetará o futuro, já. Sem perdas de tempo.

