

d) Quaisquer circunstâncias que os candidatos considerem passíveis de influírem na apreciação do seu mérito ou de constituírem motivo de preferência legal, as quais, todavia, só serão tidas em consideração pelo júri do concurso se devidamente comprovadas;

e) Identificação do concurso através de referência ao número e data do presente aviso.

16 — Os candidatos devem anexar, sob pena de exclusão da candidatura, a seguinte documentação — Curriculum Vitae datado e assinado, documento comprovativo das habilitações literárias e ou profissionais e documentos comprovativos da formação profissional (fotocópias de documentos autênticos ou autenticados — artigo-32º, n.º-1, do Decreto-Lei n.º-135/99, de 22 de Abril, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º-29/2000, de 13 de Março), fotocópia do Bilhete de Identidade e do cartão de contribuinte fiscal, além de todos os outros documentos que julguem relevante anexar para apreciação do seu mérito.

17 — Os candidatos já funcionários da RTL/F são dispensados da apresentação dos documentos comprovativos dos requisitos que constem do seu processo individual, devendo, porém, referi-los no requerimento.

18 — As falsas declarações serão punidas nos termos da lei.

19 — O presente concurso rege-se, nomeadamente, pelo Decreto-Lei n.º 404-A/98, de 18 de Dezembro, Decreto-Lei n.º-412-A/98, de 30 de Dezembro, Decreto-Lei n.º-204/98, de 11 de Julho e Decreto-Lei n.º 238/99, de 25 de Junho, e demais legislação, se aplicável.

20 — A lista de candidatos admitidos a que se refere o artigo-33º, do Decreto-Lei n.º-204/98, já citado, será afixada nos serviços administrativos da Região de Turismo Leiria/Fátima.

21 — A lista de classificação final será notificada aos candidatos através dos meios definidos no artigo-40º do mesmo Decreto-Lei n.º 204/98.

20 de Dezembro de 2007. — O Presidente, *Luis Miguel Rodrigues Sousa*.

## MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO DESENVOLVIMENTO RURAL E DAS PESCAS

Direcção-Geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural

### Despacho (extracto) n.º 2843/2008

Por despacho de 14 de Dezembro de 2007 do Director Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural:

Sylvia Cristina Vaz Pereira, técnica superior de 2.ª classe, da carreira de técnico superior, do quadro de pessoal da ex-Direcção-Geral de Protecção das Culturas, renovada por mais um ano a licença sem vencimento em que se encontra, desde 18/09/2006, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo, 76º, do Decreto-Lei n.º 100/99, de 31 de Março.

(Isento de fiscalização prévia do Tribunal de Contas).

10 de Janeiro de 2008. — O Director de Serviços, *Luis Duarte*.

### Despacho (extracto) n.º 2844/2008

Por despacho de 19 de Dezembro de 2007 do Director Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural:

Carlos Manuel da Costa Pereira Godinho, técnico superior de 1.ª classe, da carreira de Engenheiro, do quadro de pessoal da ex-Direcção-Geral de Protecção das Culturas, nomeado na categoria de assessor principal, da mesma carreira e quadro de pessoal, com efeitos a 1 de Março de 2007, data a partir da qual se considera exonerado da categoria anterior.

(Isento de fiscalização prévia do Tribunal de Contas).

10 de Janeiro de 2008. — O Director de Serviços, *Luis Duarte*.

Direcção-Geral dos Recursos Florestais

### Despacho (extracto) n.º 2845/2008

Considerando a necessidade de imprimir maior celeridade e eficácia às decisões administrativas com base num sistema de desconcentração de poderes e considerando as competências que me foram delegadas e subdelegadas por despacho do Director-Geral dos Recursos Florestais de 06 de Novembro de 2007, subdelegado, ao abrigo do disposto no artigo 35º. do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo

Decreto-Lei n.º 442/91, de 15 de Novembro e no artigo 6º. da lei n.º 2/2004, de 15 de Janeiro, com a redacção dada pela lei 51/2005 de 30-08, no Mestre, João Alexandre da Silva Rocha Pinho, Director de Serviços de Defesa da Floresta Contra Incêndios, a competência para a prática dos seguintes actos:

a) Autorizar a realização de despesas com aquisição de bens e serviços a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 17º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho conjugado com o artigo 27º do mesmo diploma, com excepção dos que respeitam à aquisição de veículos, bens de equipamento informático e comunicações, até ao limite de 15 000 euros.

O presente despacho produz efeitos a partir de 01 de Março de 2007, ratificando-se todos os actos praticados desde aquela data pelo dirigente acima identificado, no âmbito dos poderes ora subdelegados.

6 de Novembro de 2007. — O Subdirector-Geral, *Paulo Mateus*.

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações

### Resolução n.º 3/2008

#### Resolução Fundamentada

O Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, citado como Entidade Requerida na Providência Cautelar que corre os seus termos no Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa, sob o n.º 3197/07.5BELSB, vem nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 128.º do Código de Processo nos Tribunais Administrativos (CPTA), manifestar a intenção de executar o Despacho n.º 24913-A/2007, de 12 de Outubro de 2007, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 208, de 29 de Outubro de 2007, que declara a utilidade pública, com carácter de urgência, da expropriação dos bens imóveis e direitos a eles inerentes necessários à execução da obra do IC17 CRIL — sublanço Buraca/Pontinha, objecto da referida providência cautelar, nos termos da fundamentação seguinte:

O Itinerário Complementar 17 (IC17), vulgarmente designado por CRIL — Circular Regional Interna de Lisboa, constitui uma das infra-estruturas rodoviárias mais importantes da Área Metropolitana de Lisboa.

De facto, de acordo com o PRN 2000, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, com as alterações introduzidas pela lei n.º 98/99, de 26 de Julho, e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto, a CRIL permite a circulação rodoviária ao longo de uma linha que define o contorno do perímetro exterior da cidade de Lisboa, pelo lado poente/norte, atravessando vários concelhos limítrofes e afastando o tráfego rodoviário do interior dos perímetros urbanos de Lisboa, da Amadora e de Odivelas.

Os estudos relativos a este lanço iniciaram-se na década de 60, com a elaboração de um estudo prévio que conduziu à aprovação de um corredor para a construção desta via, reservado através de decreto-lei, a partir do qual foram desenvolvidos os respectivos projectos de execução.

Saliente-se que, em 1990, o Governo já assumia a necessidade imperiosa de dar início aos trabalhos de execução da CRIL, tendo sido concluídos, em 1995, o lanço entre Algés e a Buraca e, em 1997, o lanço entre a Pontinha e o Olival de Basto.

Com a entrada em serviço da Auto-Estrada da Costa do Sol (A5), tornou-se ainda mais essencial a conclusão da CRIL, com vista a criar uma verdadeira articulação entre os principais eixos viários da área metropolitana de Lisboa, sob pena de se perderem uma parte significativa das vantagens decorrentes da construção desta nova auto-estrada.

O actual sistema de exploração da CREL — Circular Regional Externa de Lisboa, também contribui para agravar a situação de congestionamento que diariamente se verifica nas zonas limítrofes de Lisboa, uma vez que cerca de 30% potencialmente utilizador desta via se transferiu para a A5 e para o IC19, sendo posteriormente canalizado para Lisboa através da CRIL e da entrada na 2ª Circular.

Neste contexto, de modo a permitir o fecho desta infra-estrutura rodoviária imprescindível para a região, foi publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 14, de 19 de Janeiro de 2007, o anúncio de concurso público relativa a empreitada designada por IC17 — CRIL — sublanço Buraca/Pontinha.

A referida empreitada foi adjudicada à empresa Bento Pedroso Construções, S. A., tendo o contrato sido assinado em 16 de Novembro de 2007 e a obra consignada em 18 de Dezembro de 2007.

Através da resolução do seu Conselho de administração de 8 de Março de 2007, a então EP — Estradas de Portugal, E.P.E. aprovou as plantas parcelares e os mapas de expropriações das parcelas de terreno necessárias à execução da citada obra.

Em 29 de Outubro de 2007, foi publicado o Despacho n.º 24913-A/2007, de 12 de Outubro de 2007 que, reconhecendo o interesse público subjacente à célere e eficaz execução da obra projectada, declara a utilidade pública, com carácter de urgência, da expropriação dos bens imóveis e direitos a eles inerentes necessários à execução do troço do IC17 — CRIL — sublanço Buraca/Pontinha e respectivos acessos.

A urgência das expropriações dos bens imóveis e direitos a eles inerentes para a execução desta obra fundamenta-se no disposto no artigo 161.º do Estatuto das Estradas Nacionais, aprovado pela lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949.

De acordo com o contrato, o prazo de execução da empreitada é de 670 dias, pelo que o processo expropriativo já se encontra a decorrer, sendo que qualquer atraso na sua execução imputável ao dono de obra conduzirá ao pagamento de avultadas indemnizações ao adjudicatário.

Assim, a paralisação desta obra prejudicaria grave e duplamente o interesse público, uma vez que, por um lado, implicaria o pagamento de importantes indemnizações ao empreiteiro, por a responsabilidade da suspensão não lhe ser aplicável e, por outro lado inviabilizaria a construção de uma infra-estrutura, cuja importância é fulcral para a região, quer de um ponto de vista humano, quer de um ponto de vista económico.

Com efeito, o facto da CRIL não ter continuidade, conduz a que grande parte do tráfego rodoviário proveniente da A5, da Zona Ribeirinha e do IC19 que pretende aceder à A1 (sentido sul/norte), ou à zona nascente da cidade, tenha obrigatoriamente de entrar na cidade de Lisboa e, consequentemente, de aceder à 2ª Circular, provocando um aumento do tráfego que neste momento já se revela completamente insustentável.

Assim, a conclusão deste troço do IC17 — CRIL — sublanço Buraca/Pontinha, vai contribuir de forma decisiva para a melhoria do tráfego interurbano na área metropolitana de Lisboa promovendo o descongestionamento, entre outras vias, da 2ª Circular.

De sublinhar que este eixo viário da cidade de Lisboa, por força do significativo volume de tráfego que no mesmo circula, apresenta um nível de serviço altamente deficiente. De facto, o actual traçado da CRIL, uma vez que se encontra incompleto, subverte fortemente a sua finalidade, bem como a capacidade e o funcionamento da 2ª Circular, pois canaliza para esta via um elevadíssimo volume de tráfego interurbano, proveniente da restante rede viária nacional e municipal. Esta situação tem como principais consequências a saturação da 2ª Circular, o que origina o seu permanente congestionamento e provoca índices de sinistralidade muito elevados, com prejuízos humanos e materiais incalculáveis.

Esta situação será totalmente invertida com a conclusão do trecho da CRIL, através da construção de cerca de 3,5 km de via, entre a Buraca e a Pontinha estimando-se que, logo no primeiro ano de entrada em serviço, cerca de 40 000 veículos que circulam diariamente na 2ª Circular sejam transferidos para a nova via.

Por outro lado, o fecho da CRIL entre a Buraca e a Pontinha, é fundamental para a operacionalidade de toda a rede viária da região e, especialmente, da Grande Lisboa, pois permite resolver a descontinuidade da rede primária na região da capital, garantindo assim maiores condições de mobilidade para as deslocações de médio e de longo curso e evitando a degradação das condições de circulação em vias secundárias sem características físicas e geométricas adequadas a essa função, com a correspondente penalização do ambiente urbano das vias secundárias em questão.

Com efeito, a conclusão da CRIL permitirá que esta via interaja directamente e de forma positiva, com outras vias de grande capacidade, designadamente com as auto-estradas A5 — Lisboa/Cascais, A8 — Lisboa/Leiria, A1 — Lisboa/Porto, A12 — ligação à Ponte Vasco da Gama e ainda com o IC19 o Eixo Norte-Sul (IP7) e, indirectamente, com a A9 — CREL, através de duas Radiais (IC16 — Radial da Pontinha e IC22 — Radial de Odivelas), permitindo assim a criação de um instrumento de distribuição de tráfego eficiente e sistemático, bem como uma articulação efectiva entre toda a rede estruturante com a qual interliga.

O fecho da CRIL permite igualmente uma redução significativa dos tempos de percurso (horas de viagens gastas em deslocações) e das distâncias percorridas nas deslocações inter-regionais, apresentando também vantagens muito significativas ao nível da redução da sinistralidade rodoviária, por efeito da melhoria das condições de circulação, estimando-se uma redução do indicador de gravidade para um terço, quando comparados com os actuais percursos pela rede municipal existente.

Neste contexto, verifica-se que, sem a conclusão da CRIL, toda a rede viária que interliga os concelhos da área metropolitana de Lisboa funciona de forma deficiente, com os custos sociais, ambientais e económicos que daí decorrem.

Ao contribuir para o descongestionamento das vias municipais e nacionais referidas, incluindo a própria CRIL, a A5 e o IC19 a conclusão desta via permitirá também a obtenção de uma melhoria dos diversos

níveis ambientais, designadamente no que se refere à qualidade do ar, uma vez que se verificará uma redução de emissão de poluentes e dos níveis de ruído gerados, provocando uma melhoria na qualidade de vida das populações envolventes.

Importa também salientar que a obra em causa se desenvolve num ambiente urbano que se encontra fortemente condicionado pelas edificações que marginam o corredor reservado para a construção da via, as quais compreendem diversas áreas degradadas e carenciadas de um ponto de vista urbano e social.

Ora, a solução prevista para a CRIL considera também estas situações, na medida em que prevê o tratamento urbanístico e paisagístico destas zonas, potenciando a execução de uma importante requalificação urbana, através da criação de espaços verdes e de áreas de lazer.

A solução preconizada nos estudos realizados foi objecto de uma concertação alargada entre a administração central, as Câmaras Municipais de Lisboa, Amadora e Odivelas e as Juntas de Freguesia envolvidas, permitindo, para além da referida requalificação urbana, promover a disciplina do tráfego rodoviário na rede viária existente, através da construção de rotundas, em substituição de cruzamentos existentes e de novos restabelecimentos, com características mais adequadas ao tráfego local.

Refira-se que as Assembleias de Freguesia da Damaia e de Alfores, em reunião de 27 de Dezembro de 2006 e 25 de Janeiro de 2007, respectivamente, aprovaram uma Moção na qual expressaram o seu “inequívoco apoio à conclusão da CRIL” e sublinharam o reconhecimento destas freguesias pela “preservação dos patrimónios arquitectónicos como o são o Aqueduto das Águas Livres e o das Portas de Benfica” e pela “criação de uma vasta área de corredor verde, de 370.000 m<sup>2</sup>” sublinhando a devolução de uma “importantíssima parte de terreno livre e ordenado, para o usufruto das populações”.

Acrescenta-se que o Plano Director Municipal da Amadora, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 44/94, de 22 de Junho, enquanto instrumento fundamental de ordenamento de território, contempla os corredores de traçado definidos para o IC17 e o IC16 tendo o seu processo de aprovação sido objecto de consulta pública.

A conclusão da CRIL, por efeito da execução da empreitada, constituirá um contributo de elevado relevo para melhorar a qualidade de vida de uma população estimada em cerca de 850 000 habitantes, repartida por vários concelhos do Distrito de Lisboa, com ganhos evidentes ao nível da sua qualidade de vida, seja em termos ambientais, seja em tempos de deslocação, uma vez que se prevê para as viagens que utilizem os pontos extremos deste lanço, entre a Buraca e a Pontinha, uma redução de tempo para cerca de metade.

De facto, o conjunto de itinerários rodoviários com os quais a CRIL se interliga, directa ou indirectamente, proporcionará à Área Metropolitana de Lisboa condições de grande mobilidade e acessibilidade intermunicipal.

Contudo, para além de garantir a articulação com os itinerários mais importantes atrás referidos, a CRIL também integra uma articulação com as redes viárias de carácter municipal, da maior importância, uma vez que garantirá o acesso facilitado para as populações que residem nas proximidades da via em questão, permitindo a sua rápida entrada num eixo viário que garante uma ligação facilitada e segura com outros eixos viários essenciais da região de Lisboa.

Por outro lado, esta infra-estrutura vai potenciar o desenvolvimento da actividade económica na Área Metropolitana de Lisboa, com os consequentes benefícios sociais, uma vez que irá dinamizar as unidades industriais dos concelhos que a constituem, facilitando a mobilidade de pessoas e mercadorias e permitindo uma maior proximidade entre vários mercados.

Resulta de todo o exposto a verificação de grave prejuízo para o interesse público na não execução do Despacho n.º 24 913-A/2007, de 12 de Outubro de 2007, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 208, de 29 de Outubro de 2007, que, reconhecendo o interesse público subjacente à célere e eficaz execução da obra projectada, declara a utilidade pública, com carácter de urgência, da expropriação dos bens imóveis e direitos a eles inerentes necessários à execução do troço do IC17 — CRIL — sublanço Buraca/Pontinha e respectivos acessos.

Assim, nos termos e para os efeitos do artigo 128.º do CPTA, reconhece-se a existência de grave urgência para o interesse público na imediata execução do supra citado despacho e dos demais actos subsequentes referentes às expropriações e, em consequência, reconhece-se que o diferimento da execução dos mesmos seria gravemente prejudicial para o interesse público subjacente, determinando-se assim, não obstante a existência da providência cautelar, que a EP — Estradas de Portugal, S. A., prossiga o processo expropriativo, bem como a execução da empreitada de construção do IC17 — CRIL — sublanço Buraca/Pontinha e respectivos acessos.

11 de Janeiro de 2008. — O Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos.