que deverão ser entregues no Serviço de Gestão e Recursos Humanos deste Centro Hospitalar, sito na Rua de Camilo Castelo Branco, 140, 2910-446 Setúbal, ou enviados pelo correio em carta registada e com aviso de recepção.

11 de Maio de 2007. — O Presidente do Conselho de Administração, *Alfredo Lacerda Cabral.*

EP — ESTRADAS DE PORTUGAL, E. P. E.

Protocolo n.º 11/2007

Considerando que:

1) A ponte de Valmaior, sobre o rio Caima, ao quilómetro 20,700 da antiga EN 16, conhecida como a Ponte Nova, foi transferida da ex-JAE para a Câmara Municipal de Albergaria-a-Velha em 12 de Novembro de 1992, tendo sido o respectivo auto de transferência homologado em 16 de Março de 1993 pelo Secretário de Estado das Obras Públicas;

2) A EP, por solicitação da autarquia, tem efectuado várias inspecções a esta obra de arte, nas quais detectou sempre a existência de uma deformação no pavimento que aparentemente não sofreu evolução;

3) No dia 9 de Dezembro de 2006, devido à deformação acentuada do arco central, provavelmente causada pelas intensas chuvas verificadas, foi esta obra de arte interdita ao tráfego;

4) Por solicitação da autarquia, em 11 de Dezembro de 2006, a EP realizou nova vistoria, tendo constatado a existência de uma deformação muito acentuada do pavimento provocada pela deformação do arco central da ponte e uma rotação do pilar junto à margem esquerda;

5) Do exposto, e dado o estado de equilíbrio precário em que se encontra a obra de arte, se conclui pela necessidade urgente de intervenção, regulada a título excepcional pelo presente protocolo:

Assim, a Câmara Municipal de Albergaria-a-Velha, representada neste acto pelo seu presidente, João Agostinho Pinto Pereira, e a EP — Estradas de Portugal, E. P. E., com sede na Praça da Portagem, em Almada, representada neste acto pelo seu presidente, António Carlos Laranjo da Silva, daqui em diante designados por CMAV e EP, celebram o presente protocolo, nos termos seguintes:

1 — O objecto do presente protocolo consiste na obra de reabilitação da ponte de Valmaior, sobre o rio Caima, na antiga EN 16, e na beneficiação de alguns troços desta estrada.

2 — A CMAV, responsabiliza-se pela elaboração do estudo e do projecto, assim como pelas expropriações eventualmente necessárias, obtendo os pareceres, as licenças e as autorizações técnicas e procedimentos previstos, e praticará todos os demais actos legalmente exigidos aos níveis nacional e comunitário, bem como pelo custo da empreitada correspondente.

3 — A CMAV assume-se como dona da obra, competindo-lhe lançá-la, geri-la e executá-la desde a fase do anúncio do concurso até à sua conclusão, cabendo-lhe a responsabilidade pela execução material, financeira e contabilística da obra, e neste âmbito, nomeadamente e sem prejuízo das demais, pelas seguintes funções:

a) Tomar as iniciativas conducentes à abertura do concurso para a adjudicação da obra;

b) Fiscalizar a execução dos trabalhos;

c) Elaborar autos de medição dos trabalhos executados e, uma vez devidamente verificados, aprovados e visados, proceder aos correspondentes pagamentos ao empreiteiro;

d) Elaborar a conta final;

e) Proceder à recepção provisória e definitiva da obra;

f) Praticar todos os demais actos legalmente previstos.

4 — A CMAV assume também a responsabilidade contratual ou extracontratual emergente de quaisquer actos ou omissões que se enquadrem nos seus poderes de gestão pública ou de gestão privada, perante a EP, e ou quaisquer terceiros, relacionados directa ou indirectamente com o presente protocolo, ou com a obra mencionada no n.º 1.

5 — A CMAV preparará, em estreita colaboração com a EP, o processo de candidatura da obra objecto do presente protocolo à medida n.º 3.12 do eixo n.º 3 do Programa Operacional da Região Centro para efeitos de financiamento comunitário, assumindo-se como entidade beneficiária do projecto, sendo o valor máximo elegível de € 500 000 e a comparticipação máxima FEDER de € 250 000, valores com IVA incluído.

6 — A componente nacional da candidatura será assegurada exclusivamente pela CMAV.

7 — A CMAV dispõe do prazo de 10 dias, contados a partir da solicitação do envio de documentos e ou prestação de esclarecimentos pela EP, para lhe remeter os solicitados documentos e ou para lhe prestar os esclarecimentos necessários e convenientes à instrução e ao acompanhamento do processo de candidatura a financiamentos comunitários.

8 — O presente protocolo vigora desde a data em que seja homologado pelo Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, e termina 30 dias após a obra ser considerada concluída pelas partes.

9 — Este protocolo não está sujeito à fiscalização prévia do Tribunal de Contas, por se enquadrar na alínea *e*) do artigo 47.º da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto.

10 — As dúvidas que porventura surjam na interpretação e aplicação do presente protocolo serão resolvidas por despacho do Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações.

15 de Fevereiro de 2007. — O Presidente da Câmara Municipal de Albergaria-a-Velha, *João Agostinho Pinto Pereira.* — O Presidente do Conselho de Administração da EP — Estradas de Portugal, E. P. E., *António Laranjo.*

Resolução n.º 26/2007

Resolução fundamentada

A EP — Estradas de Portugal, E. P. E., citada como entidade requerida na providência cautelar que corre os seus termos no Tribunal Administrativo e Fiscal de Lisboa, sob o n.º 1045/07.5BELSB, vem pela presente e nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 128.º do Código de Processo dos Tribunais Administrativos (CPTA) manifestar a intenção de continuar os actos subsequentes ao procedimento para adjudicação e execução da empreitada designada por IC 17 CRIL — sublanço Buraca-Pontinha, objecto da referida providência cautelar, nos termos da fundamentação que a seguir se refere.

O itinerário complementar 17 (IC 17), 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 um 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 (A 5), 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 A 5 e para o IC 19, sendo posteriormente canalizado para Lisboa através da CRIL e da entrada na 2.ª circular.

De facto, importa salientar que pelo facto da CRIL não ter continuidade grande parte do tráfego rodoviário proveniente da A 5, da zona ribeirinha e do IC 19 que pretende aceder à A 1 (sentido sul/norte) ou à zona nascente da cidade tem obrigatoriamente de entrar na cidade de Lisboa e, consequentemente, de aceder à 2.ª circular, provocando um aumento do tráfego que neste momento já se revela completamente insustentável.

Assim, a conclusão deste troço do IC 17 — CRIL — 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 2.ª circular.

Importa salientar 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 2.ª circular, uma vez que 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 2.ª circular, o que origina o seu permanente con-

gestionamento 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 2.ª 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 cursos 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 A 5 — Lisboa-Cascais, A 8 — Lisboa-Leiria, A 1 — Lisboa-Porto, A 12 — ligação à Ponte Vasco da Gama e ainda com o IC 19, o eixo norte-sul (IP 7) e, indirectamente, com a A 9 — CREL, através de duas radiais (IC 16 — radial da Pontinha e IC 22 — 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 A 5 e o IC 19, 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, 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 a Assembleia de Freguesia da Damaia, em reunião de 27 de Dezembro de 2006, aprovou uma moção na qual expressou o seu «inequívoco apoio à conclusão da CRIL» e sublinhou o reconhecimento desta freguesia pela «preservação dos patrimónios arquitectónicos» e pela «criação de uma vasta área de corredor verde, de 370 000 m^2», sublinhando a devolução de uma «importantíssima parte de terreno livre e ordenado, para o usufruto das populações».

Acrescente-se que os Planos Directores Municipais de Lisboa e da Amadora, aprovados pelas Resoluções do Conselho de Ministros n.os 94/94, de 29 de Setembro, e 44/94, de 22 de Junho, respectivamente, enquanto instrumentos fundamentais de ordenamento do território, contemplam os corredores de traçado definidos para o IC 17 e o IC 16, tendo o seu processo de aprovação sido objecto de consulta pública.

A conclusão da CRIL, por efeito da execução da empreitada que se encontra em fase de concurso, 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 acto de autorização de início de procedimento e dos demais trâmites do procedimento de concurso público iniciado para a adjudicação da concepção/construção do troço do IC 17 — CRIL, sublanço Buraca-Pontinha e respectivos acessos.

Assim, nos termos e para o efeito do artigo 128.º do CPTA, reconhece-se a existência de grave urgência para o interesse público na imediata execução do supracitado acto de autorização e na prossecução da tramitação dos procedimentos do concurso e, em consequência, reconhece-se que o diferimento da execução dos mesmos seria gravemente prejudicial para o interesse público subjacente, determinando-se assim que, não obstante a existência da providência cautelar, que a EP — Estradas de Portugal, E. P. E., prossiga os trâmites do procedimento de concurso público iniciado para a adjudicação da concepção/construção do IC 17 — CRIL sublanço Buraca-Pontinha e respectivos acessos.

3 de Maio de 2007. — O Presidente do Conselho de Administração, *António Laranjo.*

HOSPITAL GARCIA DE ORTA, E. P. E.

Aviso (extracto) n.º 10 999/2007

Avaliação final do internato complementar da época de Janeiro-Fevereiro de 2007

Pelo presente, torna-se público que os internos abaixo indicados concluíram o internato complementar nas datas mencionadas, o que lhes confere o grau de assistente na respectiva área:

Anestesiologia — Marco Filipe Fidalgo Monteiro (15 de Fevereiro de 2007) — 17,8 valores.

Cardiologia — Otília Ferreira Simões (13 de Fevereiro de 2007) — 19,6 valores.

Cirurgia vascular — António Gonzalez Garcia (28 de Fevereiro de 2007) — 18 valores.

Ginecologia/obstetrícia — Maria Cecília Almeida Silva (23 de Fevereiro de 2007) — 17 valores.

Neurologia — Cátia Sofia Guedes E. Silva Carmona (16 de Fevereiro de 2007) — 18,5 valores.

Ortopedia — Paulo Manuel Ferreira de Almeida (24 de Fevereiro de 2007) — 19,1 valores.

Pediatria:

Ana Filipa Rodrigues Nunes (27 de Fevereiro de 2007) — 18,3 valores;
José Nascimento da Cunha (27 de Fevereiro de 2007) — 18,4 valores.

Pneumologia — Marina Alexandra Pereira Bonnet (28 de Fevereiro de 2007) — 17 valores.

Reumatologia:

Ana Rita Baioneta Soares Cravo (15 de Fevereiro de 2007) — 19,1 valores;
Elizabeth Rodrigues Canha Pinto (15 de Fevereiro de 2007) — 18,4 valores.

16 de Maio de 2007. — O Presidente do Conselho de Administração, *Álvaro Eiras Carvalho.*