A albufeira da Barragem do Alqueva foi uma das determinadas para suspender temporariamente os seus recursos hídricos a partir de amanhã, dia 1. Segundo o Governo, as mesmas devem permanecer interrompidas "até que sejam alcançadas as cotas mínimas da sua capacidade útil". A suspensão temporária abrange 15 albufeiras do País.

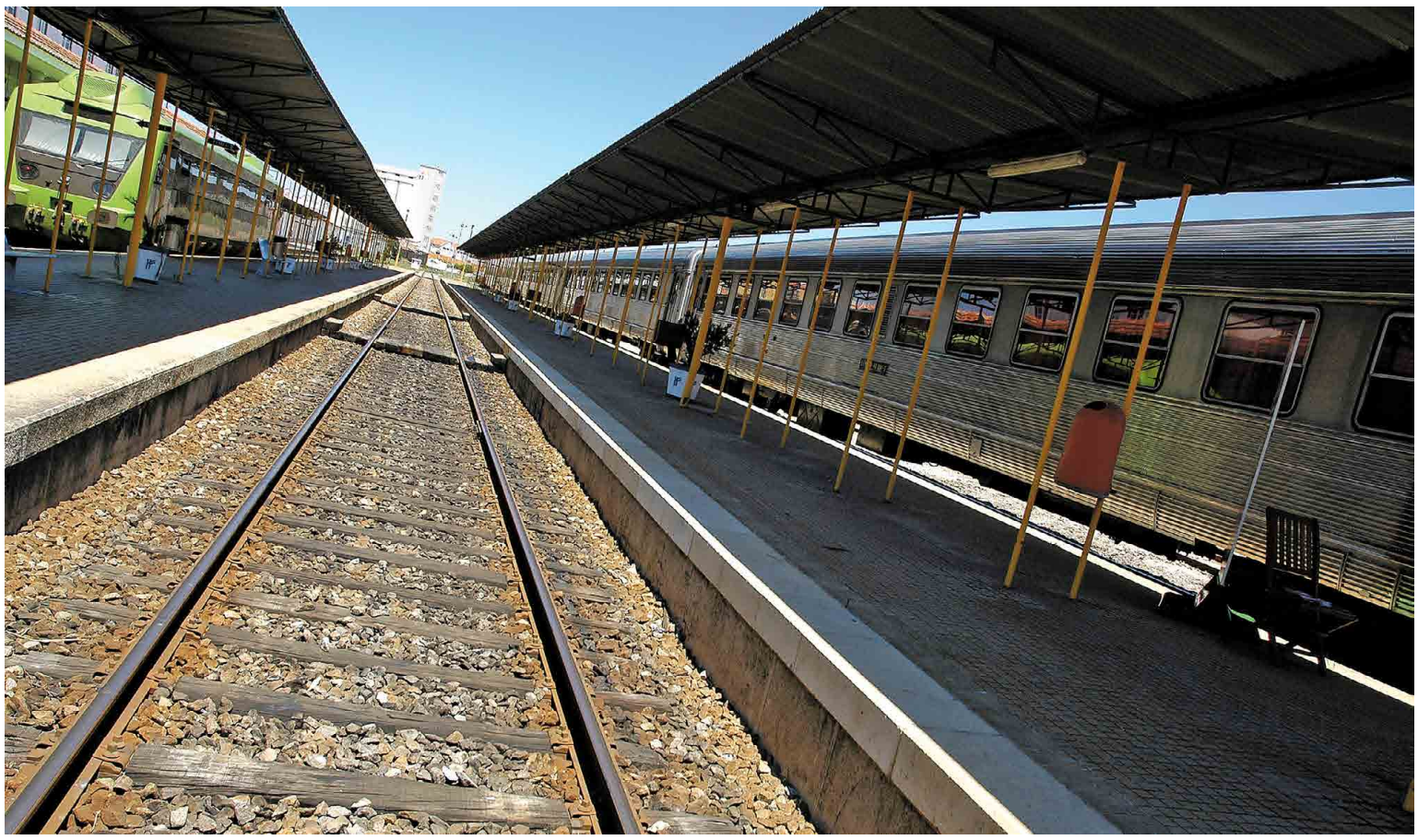
Petições sobre acessibilidades debatidas no plenário da AR

Todos os partidos saudaram as iniciativas apresentadas por cidadãos

Quarta-feira passada foram a debate, no plenário da Assembleia da República (AR), duas petições que tinham em comum as acessibilidades no Alentejo. Uma, promovida pela comissão dinamizadora do movimento AMAlentejo, centrada na eletrificação e modernização da linha do Alentejo; outra, iniciativa da Plataforma Alentejo, debruçava-se de forma mais abrangente sobre a "Estratégia Integrada de Acessibilidade Sustentável do Alentejo nas ligações Nacional e Internacional".

TEXTO **ANÍBAL FERNANDES**

D.R.



Ambas as petições deram entrada no Parlamento em 2019, a primeira subscrita por cerca de 4600 cidadãos e a segunda por mais de seis mil. Com a queda do Governo e a convocação de eleições antecipadas a sua discussão pelos deputados apenas agora aconteceu. No entanto, uma alteração ao regimento aprovada pelo PS e PSD elevou para 7500 o número mínimo de assinaturas exigido para que qualquer assunto proposto pela sociedade civil seja apreciado pelos deputados. Apesar disso, como a norma não tem efeitos retroativos procedeu-se à discussão das duas petições.

PLATAFORMA ALENTEJO A petição apresentada pela Plataforma Alentejo, com o número 622/XIII/4ª, defende "um conjunto de prioridades no domínio das acessibilidades e transportes que são consideradas fundamentais para o desenvolvimento sustentável de toda a região do Alentejo, bem como para a sua coesão social, territorial, ambiental e energética, com benefícios para a totalidade do território nacional".

A Plataforma Alentejo exige "que se considere o Aeroporto Internacional do Alentejo/Beja como parte do sistema aeroportuário nacional" e se dê prioridade à eletrificação e modernização das Ligações Ferroviárias Sines-Caia por Beja (com ligação à Funcheira – Linha do Algarve) e Portalegre-Abrantes. Reclama ainda a requalificação, em perfil de autoestrada, ligando o nó da A26 a Beja, e a ligação do nó da A23 (Nisa) ao nó da A6 (Estremoz).

Claudino Matos, da Plataforma Alentejo, tem "baixas expectativas" para o que possa sair do debate, mas considera que a discussão do tema "mantém a pertinência", apesar de os políticos, quer a nível nacional, quer a nível local, "falarem muito do assunto" uma vez que os discursos "não passam de manifestações de intenções". "De Portalegre a Beja, o interior do Alentejo, está abandonado pelos nossos governantes. Como não temos votos, esta é mais uma iniciativa para chamar a atenção para a situação", afirma.

A petição da Plataforma Alentejo foi acompanhada pelo PCP, PAN e PS que avançaram com três projetos de resolução. João Dias, deputado comunista eleito por Beja, diz que a petição agora em discussão "tem um olhar abrangente sobre a região que o PCP também partilha".

O texto do projeto de resolução apresentado pelo deputado defende que "o desenvolvimento do Alentejo não é possível com políticas que assentam numa lógica de acumulação de medidas e projetos sectoriais de diversos ministérios, fragmentadas, dispersas e desarticuladas, sem qualquer visão integrada e consistente de uma efetiva estratégia de desenvolvimento regional".

João Dias critica ainda "a opção, deliberada, do Governo de abandonar o troço Beja – Ourique/Funcheira, no que se refere à electrificação" considerando "inaceitável", uma vez que aquele troço "viabiliza dois ramais – Aljustrel e Neves-Corvo –, que contribuem decisivamente para a viabilidade económica da Linha do Alentejo".

No que diz respeito à rodovia, o PCP defende que a ligação Sines-Santiago do Cacém-Ferreira do Alentejo-Beja-Serpa-Vila Verde de Ficalho, "desempenha funções de interesse nacional ou internacional, ligando o principal porto nacional, o Porto de Sines, aeroporto de Beja e a fronteira com Espanha".

Já o PAN, na sua proposta, pretende que o Governo "garanta que a avaliação ambiental estratégica a realizar pelas entidades adjudicadas inclui diversas hipóteses de localização de respostas aeroportuárias, incluindo e analisando, necessariamente, a capacidade aeroportuária na região de Beja com a devida ligação ferroviária".

Durante o debate, Pedro do Carmo, deputado do PS eleito por Beja, saudou a iniciativa dos promotores da petição considerando que "os desafios são enormes, mas há caminhos que já foram percorridos". O deputado socialista defendeu ainda ser "imperativo aproveitar o aeroporto de Beja" concluindo que "o Alentejo pode ser mais e melhor".

AMALENTEJO A petição do movimento AMAlentejo teve o apoio do PCP, BE, PAN e Chega (CH) e "espera a sua aprovação e, em sequência, a concretização deste importante investimento para o Alentejo e o País". José Soeiro, um dos signatários, disse ao "Diário do Alentejo" que "se fosse tido em conta o interesse nacional as obras já deviam estar prontas. Em conversa antes da discussão do documento e dos projectos de resolução propostos pelos diversos partidos mostrou expetativa em relação "ao comportamento das diferentes forças partidárias" perante a discussão.

A proposta do BE diz, no preâmbulo, que "em particular no distrito de Beja, o transporte ferroviário carece da devida eletrificação da linha" e que "a falta de eletrificação e requalificação dos trajetos resulta na escassa oferta de horários e na limitação dos serviços, agravando os fatores que concorrem para uma interiorização forçada pela falta deste investimento público", considerando ser "fundamental corrigir este atraso e contribuir para a fixação de pessoas nesta região".

Por seu lado, o PAN quer que o Governo "dê prioridade à eletrificação e requalificação do troço ferroviário Casa Branca-Beja, previsto no Programa Nacional de Investimentos 2030" e que seja também concretizada "a eletrificação urgente do troço Beja-Funcheira, promovendo as ligações para sul".

Também a proposta apresentada pelo PCP insiste na importância da ligação entre Beja e Funcheira, que "confere mais resiliência com estrutura em malha à Rede Ferroviária Nacional e constitui alternativa e redundância de itinerário para o tráfego de mercadorias entre o Porto de Sines e a fronteira do Caia. E numa perspetiva de coesão e desenvolvimento do interior do país, não é adequado conceber a linha do Alentejo como um ramal para Beja".

O CH pede "o desenvolvimento de uma estratégia no âmbito das acessibilidades e transportes", o que considera "fundamental para combater a enorme crise demográfica e de desigualdade social que é premente em toda a região" olhando para a Linha Ferroviária do Alentejo como "coluna vertebral" desta estratégia.

OPINIÃO

A doação de imóveis e os credores do donatário: uma cláusula para os dominar a todos!

LUÍS PICA, SOLICITADOR

Um determinado dia, chegou um senhor ao escritório de um(a) Solicitador(a) e questionou-o(a) sobre o seguinte: "Dr(a)., quero deixar a minha casa ao meu filho, mas ele tem tantas dívidas que tenho receio que depois ele fique sem a minha casinha. O que poderei fazer para salvaguardar a minha casa? Pois gostava que os meus netos ficassem um dia também com ela".

Uma questão aparentemente tão simples, torna-se uma preocupação que inquina o psicológico de várias pessoas, bem como a capacidade económica das mesmas, de empresas e afeta o próprio tecido económico de determinada região.

A resposta que o(a) Solicitador(a) deu ao seu cliente foi simples e materializou-se no seguinte: "Pode fazer uma doação da casa, reservando para si o usufruto e colocando uma cláusula de impenhorabilidade e inalienabilidade do bem!".

A doação constitui um dos contratos mais antigos da nossa sociedade e consiste, em termos simples, na transmissão gratuita de um determinado bem a outra pessoa, sem que haja qualquer contrapartida por essa liberalidade.

Contudo, duas situações são apresentadas em simultâneo com este contrato de doação, pois, de *per si*, este contrato não invalida que os credores do beneficiário venham atacar o património por eventuais dívidas que este tenha. Por isso, o usufruto irá permitir que o senhor continue a usar e fruir do imóvel nas condições que até aqui vinha a gozar, pois apenas é transmitido o direito da sua propriedade sobre o imóvel. Por outro lado, as cláusulas de impenhorabilidade e inalienabilidade irão permitir que o bem não responda pelas dívidas que o beneficiário tenha à data da realização da doação, bem como não lhe permitirá vender, doar ou transmitir o imóvel durante um certo lapso de tempo, mantendo-se a casa na esfera patrimonial deste.

A doação constitui um dos contratos mais antigos da nossa sociedade e consiste, em termos simples, na transmissão gratuita de um determinado bem a outra pessoa, sem que haja qualquer contrapartida por essa liberalidade.

O melhor deste regime é que todos estes factos e cláusulas constam da descrição predial do prédio, sendo assim publicitáveis a terceiros que irão saber, antecipadamente, destas limitações que o novo titular do direito sobre o imóvel tem relativamente a este.

Perante isto, o cliente ficou mais tranquilo e satisfeito e requereu os serviços do(a) Solicitador(a) para o ajudar na doação da casa ao seu filho. Por isso, e muito embora se observe uma aparente simplicidade, é de todo conveniente a ajuda do(a) Solicitador(a) no acompanhamento e auxílio das situações indicadas, pois acaba por ser o profissional habilitado para o aconselhar nesta e noutras situações.

Às voltas com o Aeroporto

RODRIGO RAMOS, PROFESSOR

No dia 22 de Julho fez um calor de alto lá com ele. No final do horário, ao som da campainha, abandonei a sala de aula, pesaroso, por causa do ar condicionado que se atirava do tecto com comovente dedicação, e larguei-me na rua, onde o ar quente era uma bofetada de luva escaldada. Horários, paragens e uma alcateia de transportes depois, quem me procurasse, daria comigo em casa. Na caixa do correio, aguardava-me a edição do Diário do Alentejo, com o título "Aeroporto" e logo abaixo, "Beja, a solução mais barata e a 75 minutos de Lisboa" – tínhamos substância. No interior, o artigo, de uma eloquência inteligente, trazia muito que dizer, pelo que não fui de cerimónias e me refastelei no sofá, que me recebeu sem perguntas nem lamentos.

Sem piedade, a desilusão entrou a pés juntos no segundo parágrafo. Afinal, os 75 minutos eram quilometrados pela A26, que por ora repousa inacabada, entre searas, chaparros e parreiras. Mas enfim, a empreitada, com mais ou menos ócio governativo, há-de fazer-se. Depois, que delícia! Compra um indivíduo da Chéquia um bilhete onde se promete "Lisboa" e o homem, voado por 3 horas e 40 minutos, desde Praga, é aterrado numa eira cheia de graça, plantada de camponesas trigueiras a perder de vista; se lhe põe os pés ao fim da tarde, então, tudo é um dourado que ilumina a alma a partir de dentro. Lisboa é que, por infortúnio, nem vê-la. Por acaso, Portugal é pequeno, a todo o lado se chega em menos de um amém. Na verdade, se o senhor checo fizer o obséquio de alugar um veículo e lançar-se à auto-estrada, bem disparado a Lisboa, não leva mais que uma hora e quinze minutos. Ou seja, tome vossemecê nota: após aterrar no aeroporto de Lisboa, em Beja, a capital fica somente a uma hora e quinze minutos… a que acresce o carro alugado, o combustível e as portagens. Em alternativa, somamos-lhe as continhas todas numa só facturinha de táxi. O *transfer* é um cabo dos trabalhos que fica mais caro do que o bilhete do avião, diz? É lamentável, mas olhe que quem chega não quer partir; o turismo, em Portugal, pega de estaca.

Mas sabe que mais? Isto não é um país do terceiro mundo! Também aqui circulam comboios. Cinco num só dia, diga-me o senhor se não tem avondo! A viagem? Faz-se em duas horas e pouco, menos tempo do que leva a dizer. O único inconveniente, a ver bem, é ser da CP! E isso que tem? Tem que o comboio nunca vem à tabela, chega quando chega e até pareceria mal se não saísse com atraso, pedimos desculpa pelos incómodos causados. Mas, amigo checo, uma vez chegado a Lisboa, é um deitar a alma de contente!

Que as grandes capitais do mundo têm aeroportos a dezenas e dezenas de quilómetros do centro da cidade, argumenta-se e bem! Ainda que, bem perguntadas quais, exactamente, muito boa gente não saberia informar. Se ele é isso, eu vos ajudo: é o caso do Frankfurt-Hahn, um aeroporto a 126 kms da cidade alemã; o de Oslo-Torp, a 118 kms da capital norueguesa; o de Munich West, a 113 kms da bela capital da Baviera; o aeroporto de Skavsta, a 108 kms de Estocolmo, na Suécia; o aeroporto de Girona, a 98 kms de Barcelona; o aeroporto de Lubeck-Hamburg, a 78 kms da cidade de Hamburgo; é também possível (mas impraticável) aterrar a 67 kms de Londres, no aeroporto de Southend e finalmente o aeroporto de Narita fica a 66 kms do Japão. Aí as têm.

Ora, troçam uns pobres de juízo, apenas oito num mundo tão vasto! Para mais, qualquer um desses países mete quatro ou cinco Portugais dentro. Mais: nenhum desses é o aeroporto principal da cidade e alguns chegam a ser regionais. Caros leitores, é deixá-los, antes zombarias que vergastadas! E continuam a achincalhar: que o aeroporto de Beja fica para lá de onde Judas deixou as botas! Que para o lado de cá do Tejo, jamais! Que supuséssemos nós – esta ninguém ma contou, ouvia-a eu próprio da boca do meu amigo Almeida Santos, paz à sua alma – que dinamitavam uma ponte!

Mas, enfim, ainda quando a escolha era entre o Montijo e Alcochete, vá lá, vá lá… que o turista é um fulano que chega com pressa de não fazer nada. Mas o Primeiro-Ministro António Costa, talvez surpreendido com a velocidade com que a última metade do século passou, fiado de que o tempo doravante abrandaria um migalho, achou as alternativas pouco variadas. Para ajustar o ramalhete acrescentou-lhe Santarém e decretou que o mais natural seria serem outros a decidir. Que outros? Oh, uma colecção valiosíssima de académicos e cientistas que, depois de muito estudarem, recomendarão novos estudos, se ainda houver uma réstia de vergonha, em Portugal. Mas senhores! Em Beja falta uma auto-estrada; em Santarém, todo um aeroporto! Beja fica a 200 kms. E o que são 200 kms, quando se viaja por entre as planícies alentejanas, quentes, idílicas, delicadas, dignas de tela?

Escutem cá, caros leitores, querem saber a minha opinião? Pois dá no mesmo, que a digo de toda a maneira: perdido por cem, perdido por mil, ponha-se o aeroporto de Lisboa em Badajoz. A distância é um pouco maior, é certo, mas a auto-estrada existe e é um mimo! Após uma viagem de cativeiro na barriga de um Airbus, 4 horitas para chegar a Lisboa fazem-se num tirinho!

O autor escreve de acordo com a antiga ortografia

Estatuto editorial do "Diário do Alentejo"

1. O "Diário do Alentejo" é um jornal semanário regionalista, de informação geral, que pretende através do texto e da imagem dar cobertura aos acontecimentos mais relevantes da região, e que sem se remeter a posições de neutralidade proporciona espaço ao pluralismo político e de ideias, e aos valores da democracia e da liberdade.

2. O "Diário do Alentejo" é um jornal semanário independente cuja linha editorial é submetida a critérios de total rigor e seriedade, recusando quaisquer influências ideológicas ou dos poderes político, económico e religioso.

3. O "Diário do Alentejo" produz um jornalismo transparente, abrangendo os mais variados campos da sociedade portuguesa em geral e da alentejana em particular, com exigência e qualidade, através de um trabalho eficaz, criativo e interativo, com o objetivo de bem informar e esclarecer um público plural.

4. O "Diário do Alentejo" não estabelece quaisquer hierarquias para as notícias e pretende contribuir para o debate e a reflexão sobre as grandes questões da região e do País, pelo que cria espaços apropriados para expressão de opiniões e não estabelece barreiras a qualquer corrente de comunicação.

5. O "Diário do Alentejo" considera que os factos e as opiniões devem ser separadas com evidência: os primeiros são intocáveis e as segundas são livres.

6. O "Diário do Alentejo" determina como únicos limites para a sua intervenção aqueles que são determinados pela lei, pela deontologia jornalística e ética profissional e por tudo aquilo que diga respeito à vida privada de todos os cidadãos.