



Quercus

AMBIENTE



MOBILIDADE SUSTENTÁVEL UM CONCEITO PLURAL

Páginas 10_11

MICROSCÓPIO

ECOMOBILIDADE: A IMPORTÂNCIA DA
PROMOÇÃO DA BICICLETA

Páginas 8_9

ENTREVISTA A JOÃO VIEIRA

PRESIDENTE DA FEDERAÇÃO EUROPEIA
DE TRANSPORTES E AMBIENTE

Páginas 4_5

Mecenas Principal



Mecenas Jornal



QUERCUS ASSINALA 31 ANOS DE EXISTÊNCIA PRÉMIO QUERCUS 2016 PARA ENGº ARMINDO JACINTO E PARA ASSOCIAÇÃO AMO PORTUGAL

Direção Nacional da Quercus - ANCN

A Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza, Organização Não Governamental de Ambiente com maior intervenção à escala nacional, comemorou, no passado dia 31 de Outubro, o seu 31º aniversário. Nesse mesmo dia, organizou um jantar comemorativo, pelas 19:30 horas, no Hotel Radisson Blu, em Lisboa, onde foi atribuído o Prémio Quercus 2016.

A Quercus tem constituído uma referência de intervenção ambiental ao longo da sua existência, com uma análise crítica e participada sobre as opções políticas e da sociedade portuguesa nos domínios do ordenamento do território, conservação da natureza, energia e alterações climáticas, recursos hídricos, resíduos e floresta, entre outros. A sua implantação regional, através de quase duas dezenas de Núcleos, permite-lhe uma ação próxima das populações e dos problemas locais, sendo o trabalho desenvolvido pela Associação, na grande maioria, assegurado por voluntários.

Na comemoração dos seus 31 anos de história, e através de decisão partilhada nos seus órgãos, a Quercus decidiu atribuir o Prémio Quercus 2016 ao Engº Armindo Jacinto, Presidente da Autarquia de Idanha-a-Nova, e à AMO Portugal – Associação Mãos à Obra Portugal, pelo trabalho meritório que estes têm realizado na área do Ambiente, e pela sensibilização e defesa das várias causas ambientais em que se têm envolvido.

O Engº Armindo Jacinto, enquanto Presidente do Executivo do Município de Idanha-a-Nova, assumiu um forte compromisso, desde a realização da Agenda 21 Local concluída em 2008, na promoção do desenvolvimento social, económico e ambiental deste concelho. Para promover o desenvolvimento económico e a inovação foram criadas a Incubadora de Empresas e a Incubadora de Base Rural, de forma a orientar a captação de novos investimentos empresariais para o concelho, bem como a sua integração. Idanha-a-Nova foi considerado o segundo concelho mais ecológico de Portugal, reunindo aqui uma das maiores áreas de produção em ambiente biológico do País, bem como diferentes projetos inovadores da economia verde, agricultura natural, permacultura, casas ecológicas, festivais ecológicos, (Boom festival, Eco festival - Salvaterra), casas de banho

sustentáveis. A “Casa Sustentável Modelo Idanha” foi outro projeto ecológico idealizado pela Câmara Municipal de Idanha-a-Nova, em parceria com o jornalista Jorge van Kierken e privilegia os materiais tradicionais em conjugação com técnicas ancestrais, destacando-se estas casas pelo isolamento e conforto térmico que apresentam.

A AMO Portugal – Associação Mãos à Obra Portugal, fundada no dia 13 de Julho de 2010, é herdeira da organização de base do Projeto Limpar Portugal. Promove iniciativas de âmbito nacional, através de atividades de voluntariado ambiental organizadas pelas coordenações locais ou concelhias. As suas iniciativas tem enfoque na proteção da floresta autóctone das quais se destacam algumas atividades tais como o “Florestar Portugal – Reflorestação de floresta autóctone”, que se realiza em Novembro de cada ano; a “Proteção Florestal – Vigilância e Prevenção de Incêndios Florestais”, que tem como objetivos entre outros, o combate à flora exótica invasora e a prevenção à deposição ilegal de resíduos; e o “Limpar Portugal”, iniciativa que se comemora todos os anos a 20 de Março e que se desenrola localmente em ações de voluntariado ao longo do ano. O enfoque principal da AMO Portugal é a consciencialização ambiental da população portuguesa, através de iniciativas de voluntariado em prol de um melhor Ambiente. 🌱

CONSELHO DE SEGURANÇA NUCLEAR ESPANHOL DEU PARECER FAVORÁVEL À CONSTRUÇÃO DE UM ARMAZENAMENTO INDIVIDUALIZADO DE RESÍDUOS NUCLEARES NA CENTRAL NUCLEAR DE ALMARAZ QUERCUS EXIGE A INTERVENÇÃO IMEDIATA DO GOVERNO PORTUGUÊS

Direção Nacional da Quercus - ANCN

Segundo notícia divulgada pela Agência Europa Press, o Conselho de Segurança Nuclear espanhol deu parecer favorável ao projeto apresentado pelo consórcio Iberdrola, Endesa Generación e Gas Natural, que explora a Central Nuclear de Almaraz, para executar e montar um armazenamento individualizado (ATI) de resíduos nucleares junto a esta Central, localizada na Extremadura Espanhola, junto à fronteira com Portugal. Para a Quercus este é um perigoso sinal de que existem fortes movimentações em Espanha para que a Central não encerre no prazo definido, sendo fundamental que o Governo Português actue com celeridade e mais firmeza, no sentido de serem acautelados os interesses nacionais, e colocado em marcha um plano de desmantelamento da estrutura e descontaminação do local.

A Quercus considera que esta decisão tomada pelo Conselho de Segurança Nuclear espanhol é inadmissível, uma vez que abre a porta a um novo prolongamento do prazo de vida da Central Nuclear de Almaraz, que já deveria ter encerrado em 2010. Com efeito, esta Central, que está já a funcionar desde o início dos anos 80, acabou por não encerrar na data prevista – Junho de 2010 - devido ao facto do Governo Espanhol ter, contrariamente às anteriores intenções, prolongado o prazo de funcionamento da Central por mais 10 anos, até Junho de 2020.

Para além dos problemas mais recentes noticiados com a Central Nuclear de Almaraz, de que são exemplo a existência de peças defeituosas nos seus geradores de vapor, as duas avarias nos motores das bombas de água e a falta de garantia que o sistema de arrefecimento da Central possa funcionar normalmente, é importante recordar que a Central de Almaraz tem tido outros incidentes com regularidade, existindo situações em que já foram medidos níveis de radioatividade superiores ao permitido.

Portugal pode vir a ser afetado, caso ocorra um acidente grave, quer por contaminação das águas, uma vez que a central se situa numa albufeira afluente do rio Tejo, quer por contaminação

atmosférica, pela grande proximidade geográfica existente. Para além disto, Portugal não revela estar minimamente preparado para lidar com um cenário deste tipo, pelo que a acontecer um acidente grave, isso traria certamente sérios impactes imediatos para toda a zona fronteiriça, em especial para os distritos de Castelo Branco e Portalegre.

Uma vez mais, a Quercus junta-se a diversas associações ecologistas e movimentos espanhóis e portugueses que lutam pelo encerramento desta central nuclear, que fica situada junto ao rio Tejo, na província de Cáceres, a cerca de 100 km da fronteira com Portugal, e exige que o Governo Espanhol cumpra com as suas promessas de abandono gradual da energia nuclear e tome a decisão de encerrar imediatamente esta Central.

Espera igualmente que o projeto de resolução sobre este assunto, aprovado por unanimidade na Assembleia da República Portuguesa e a enorme jornada de mobilização ibérica que decorreu a 11 de Junho em Cáceres, leve de uma vez por todas a que o Governo Português abandone a passividade e a inação e tome a iniciativa de, junto das autoridades espanholas, solicitar esclarecimentos sobre esta situação, exigindo o encerramento imediato da Central Nuclear de Almaraz. 🌱

CONFERÊNCIA GREEN PROJECT AWARDS

Eduarda Mota

A Quercus, como associação co-organizadora dos Green Project Awards, esteve presente, no dia 6 de outubro, na Sessão de Abertura da Vª Conferência realizada em 2016, no âmbito deste Projeto.

A Conferência, que decorreu na FIL, em Lisboa, foi subordinada ao tema das Cidades e Mobilidade Sustentáveis sob o signo da Resiliência.

Deste modo, foram debatidas várias temáticas respeitantes à construção e adaptação das cidades, à reconsideração dos sistemas de mobilidade e, entre outros, à inovação para a sustentabilidade e resiliência do meio urbano. 🌱



Nuno Sequeira (Quercus) na Vª Conferência Green Project Awards 2016

MACROSCÓPIO

João Branco
Presidente da Direção Nacional da Quercus

QUERCUS - 31 ANOS NA LUTA AMBIENTAL

A Quercus celebrou, no passado dia 31 de Outubro, 31 anos. Uma data sempre importante para a nossa Associação, num caminho contínuo de sensibilização da sociedade portuguesa para as questões ambientais, demasiadas vezes esquecidas ou ignoradas por parte de quem decide, mas que são fundamentais rumo a um futuro que se quer seguro para o nosso planeta. Ao longo de 2016 muitas foram as batalhas que travamos, e continuamos unidos com outras associações ecologistas e movimentos, na luta pelo encerramento da Central Nuclear de Almaraz situada junto ao rio Tejo, na província de Cáceres, a cerca de 100 km da fronteira com Portugal e também na defesa da não exploração de hidrocarbonetos em Portugal.

Acompanhamos de perto a questão do glifosato e, integrados na Plataforma Transgénicos Fora, realizámos um estudo à urina dos portugueses que revelou uma contaminação descontrolada com valores cerca de 20 vezes mais elevados que os detetados noutros países europeus e 260 vezes acima do que é permitido na água para consumo humano.

Em simultâneo, desenvolvemos a campanha “Contra os Herbicidas nas Vias Públicas” onde apelamos a todos os autarcas que não usem o glifosato. Esta persistência tornou possível uma vontade do Governo em proibir o uso de pesticidas nos jardins infantis, jardins e parques urbanos de proximidade e nos parques de campismo, nos hospitais e noutros locais de prestação de cuidados de saúde ou lares e residências para idosos, nas escolas e estabelecimentos de ensino. A Campanha “SOS Natureza - Diga NÃO à Alteração das Leis de Protecção da Natureza na Europa”, em Portugal foi apoiada pela QUERCUS, GEOTA, FAPAS, LPN, SPEA e WWF Portugal, membros da C6 - a coligação portuguesa das maiores ONGs de Ambiente portuguesas. Esta campanha pretendeu que os cidadãos Europeus participassem na consulta pública, tendo consciência que poderiam ser eles a salvar a natureza e acabou por resultar numa vitória de todos nós, uma vez que foi anunciado que as Diretivas não sofreriam qualquer alteração e a Comissão Europeia garantiu ainda um plano para implementar e fazer cumprir melhor essas Diretivas.



2017 será a continuação de toda esta luta em prol do ambiente, só possível graças à colaboração de forma voluntária e esforçada de muitos cidadãos que fazem da Quercus uma referência a nível nacional e de todos os sócios que nos apoiam e depositam em nós a sua confiança.

A todos vós o nosso agradecimento e votos de boas comemorações festivas e um excelente 2017. 🍀

QUERCUS APELA À PROTEÇÃO DO CARVALHO EM PORTUGAL QUERCUS APELA AOS MINISTROS DA AGRICULTURA E DO AMBIENTE, E A TODOS OS GRUPOS PARLAMENTARES, PARA A CRIAÇÃO DE LEGISLAÇÃO DE PROTEÇÃO DOS CARVALHAIS EM PORTUGAL

Direção Nacional da Quercus - ANCN

A Quercus apresentou ontem um apelo à criação de legislação para protecção dos Carvalhais em Portugal, endereçado aos Ministros da Agricultura e do Ambiente e a todos os Grupos Parlamentares da Assembleia da República. Paralelamente, decorre a petição pública que permite dar oportunidade a todos os cidadãos de manifestarem o seu apoio à criação de legislação para protecção dos Carvalhos e Carvalhais.

Os Carvalhais de folha caduca que outrora cobriram por completo o Norte e Centro de Portugal, bem como algumas serras do Sul, desapareceram quase por completo da nossa paisagem por força da ação humana dos últimos milénios. Entre as espécies que compunham estes Carvalhais está o Carvalho-alvarinho ou roble (*Quercus robur*); Carvalho-negral ou pardo das beiras (*Quercus pyrenaica*) e Carvalho-português ou cerquinho (*Quercus faginea*), todas elas espécies nobres e de elevada importância cultural e ambiental.

Estas três nobres espécies estão agora reduzidas à insignificância de ocuparem menos de 2% da área florestal e cerca de 0,7% da área total de Portugal. São pois espécies severamente ameaçadas que sobrevivem apenas em alguns últimos redutos dispersos pelo país, tendo regredido 27% da sua área entre 1995 e 2010, segundo dados do Inventário Florestal Nacional.

Para piorar a situação, já de si má, existe ainda uma pressão sobre os últimos Carvalhos e Carvalhais, causada principalmente pelos fogos florestais e pelo seu corte de árvores para lenha na utilização de uso doméstico. É importante referir que estas espécies são de crescimento lento e, por isso, com tendência a serem substituídas por espécies exóticas de crescimento rápido como o eucalipto, após existir um corte ou incêndio.

Assim, a Quercus considera que é urgente a criação de legislação que proteja de forma eficaz os últimos exemplares e bosquetes destas espécies de Carvalhos autóctones. Estas espécies da flora autóctone portuguesa estão perfeitamente adaptadas ao nosso clima e às características dos nossos solos, representando uma mais-valia ambiental, uma vez que desempenham funções fundamentais como a melhoria da qualidade do ar, a preservação dos solos, a recarga de aquíferos, a estabilidade do clima, e a defesa da floresta contra os incêndios pela reconhecida resistência ao fogo e capacidade de regeneração.

A protecção destes Carvalhais irá refletir-se ao nível da conservação da natureza, em particular pela capacidade de promover a diversidade da fauna e da flora, estabelecendo um património natural e

ambiental, que são a fonte de diferentes formas de vida essenciais e inteiramente imprescindível da riqueza do nosso país.

O principal problema do desaparecimento da nossa floresta autóctone deve-se principalmente ao abate de árvores com a ausência de uma reflorestação com espécies autóctones, à construção de infraestruturas e edificações, ao pastoreio excessivo, pela demora de crescimento, à substituição por espécies exóticas, como o eucalipto, ou até à ação e recorrência do fogo.

Os Carvalhais requerem especial atenção por parte da classe política e dos cidadãos pois, para além da sua raridade, criam habitats dos quais dependem inúmeras espécies de fauna e flora silvestre. Podem ter uma grande importância na prevenção dos incêndios tendo até já sido denominadas por alguns técnicos como “árvores bombeiras”, devido às suas características naturais de resistência ao fogo.

A Quercus apela assim a toda a comunidade para abraçar a causa da protecção dos Carvalhos e dos Carvalhais em Portugal, para que se possa criar legislação que conduza à sua protecção efetiva, que inclua a proibição do corte destas árvores sem licença expressa das autoridades competentes, à semelhança do que já acontece para o sobreiro e para a azinheira.

Para assinar a petição use o link :

https://secure.avaaz.org/po/petition/MINISTRO_DO_AMBIENTE_E_MINISTRO_DA_AGRICULTURA_FLORESTAS_E_DESENV_RURAL_Criacao_de_Legislacao_para_protecao_dos_Carvalha/sign/?azviojb 🍀

a João Vieira, Presidente da Federação Europeia de Transportes e Ambiente



Liliane Varanda

João Vieira

“NÃO BASTA AGIR AO NÍVEL DA TECNOLOGIA, É PRECISO MUDAR COMPORTAMENTOS”

O João Vieira é atualmente Presidente da Federação Europeia dos Transportes e Ambiente (T&E). O que faz resumidamente o T&E?

O T&E é uma Federação que representa os interesses do movimento ambientalista Europeu na área dos transportes junto das instâncias Comunitárias. Atualmente temos 50 Membros em 26 países, e o nosso objetivo é, em conjunto com eles, promover a adoção de sistemas de transportes sustentáveis na Europa. A nossa ação passa por recolher e tratar informação acerca do desempenho ambiental dos sistemas de transportes, usá-la para definir as nossas posições políticas e partilhá-la com os principais agentes, nomeadamente com a Comissão, o Parlamento e os representantes dos Estados-Membros. Para nós é muito importante que as nossas posições estejam assentes em dados científicos e sejam claramente transmitidas para todas as partes interessadas.

E qual o balanço destes anos à frente do T&E? Tem sido uma experiência gratificante?

Há muitos anos que colaboro com o T&E, sendo Presidente desde 2012. Tem sido muito gratificante verificar que temos conseguido marcar presença em todos os debates relevantes na área dos transportes e elevar a nossa visibilidade. Sinto que temos hoje uma equipa competente e motivada em Bruxelas, que tem um impacto significativo. É impressionante notar como a política Europeia de transportes evoluiu na direção de considerar as questões energéticas e ambientais a sua maior prioridade, e não tenho dúvidas que isso reflete o nosso trabalho. No entanto, para se conseguirem as mudanças que tanto precisamos neste setor é importante conseguirmos envolver os nossos membros e aumentar a nossa capacidade de intervenção nos vários países. Este é o nosso grande desafio para os próximos anos: melhorar ao nível nacional sem perder o nosso foco nas questões Europeias e supranacionais.

Relativamente à ligação do T&E com a sociedade portuguesa, como é que ela se processa? É fundamentalmente através das Associações de Defesa do Ambiente?

O papel dos membros é essencial a vários níveis, mas eu destacaria dois aspetos. Primeiro, ao lidar numa base diária com o staff do T&E em Bruxelas, informando-os sobre os desafios ao nível nacional e local. Em segundo lugar, difundindo as posições e o trabalho

do T&E ao nível nacional, junto dos políticos e da sociedade em geral. Dentro do T&E a Quercus tem estado sempre na 'linha da frente'. Ao longo dos últimos anos temos assumido uma posição de relevo no Board, e marcado presença nos principais projetos. Isto reflete o interesse em trabalhar ao nível Europeu, ao qual acresce a grande capacidade da Quercus em lidar com a comunicação social e com os decisores ao nível nacional. Penso que esta ligação tem dado excelentes resultados, não só para a Quercus e para o T&E, mas também ajudando a colocar Portugal entre os países mais progressistas em várias áreas de política ambiental dos transportes.

Falando de questões mais globais, que medidas julga serem necessárias para descarbonizar o setor dos transportes? E qual deverá ser o principal alvo?

De acordo com os dados publicados pela Agência Europeia do Ambiente, os transportes são hoje a principal fonte de emissão de CO2 na Europa. Isto deve-se a uma combinação de dois fatores, a redução das emissões na produção de eletricidade, que é positiva, e o aumento das emissões nos transportes, que urge inverter. A Comissão Europeia apresentou em julho uma estratégia ambiciosa para descarbonizar o setor dos transportes, que inclui medidas muito relevantes tais como standards de emissão para veículos ligeiros e pesados ou a diferenciação das taxas de portagem de acordo com as emissões. Agora é fundamental que os Estados Membros apoiem esta estratégia, mas isso não chega, precisamos também de agir ao nível nacional e local. Essa é talvez a maior dificuldade nos transportes, não basta agir ao nível da tecnologia, é preciso mudar comportamentos. Se os Governos querem que acreditemos que falam a sério quando dizem que querem cumprir o Acordo de Paris têm de estar prontos para tomar medidas difíceis neste setor.

Para cumprir as metas climáticas, os transportes integram um conjunto de sectores que estão fora do regime europeu de comércio de licenças de emissão, como os edifícios e a agricultura. Julga que os transportes deverão ser integrados neste regime?

Somos contra a ideia de incluir os transportes rodoviários no Comércio de Emissões. Existem instrumentos mais eficazes para reduzir as emissões, e achamos que era muito mais útil a Comissão



As emissões de CO2 da aviação mais que duplicaram nos últimos 20 anos, e se não forem tomadas medidas de redução nos próximos anos podem triplicar até 2050.



A Organização Marítima Internacional confirmou em Outubro um acordo global para melhorar a qualidade dos combustíveis utilizados no transporte marítimo e assim reduzir as emissões de poluentes atmosféricos.

Europeia focar os seus esforços em melhorar os standards de emissões dos veículos novos, incluindo dos camiões, em garantir que as emissões nos bancos de ensaio são efetivamente representativas das emissões nas estradas, evitando que situações como o *Dieseltgate* se repitam. Depois, em conjunto com os Governos, deve assegurar-se uma estratégia Europeia de taxação dos combustíveis que reflita o impacto ambiental dos mesmos e evite que se passem fronteiras apenas para abastecer, que configura uma espécie de evasão fiscal muito comum na União Europeia.

O Governo português tem feito o suficiente para reduzir as emissões poluentes dos transportes até ao fim do século? O que mais poderia fazer?

Como disse, Portugal tem vindo a tomar medidas que nos colocam muitas vezes no grupo da frente em matéria de redução das emissões nos transportes. Por exemplo, temos um sistema fiscal que incentiva a compra de veículos mais eficientes, um programa ambicioso de mobilidade elétrica e o mais abrangente sistema eletrónico de portagens da Europa. O problema é que mesmo assim, as emissões dos transportes em vez de estarem a cair, estão a aumentar. Na minha opinião é preciso fazer mais em áreas como a mobilidade urbana, migrando para uma sociedade menos dependente do carro e do transporte individual, ao nível fiscal, por exemplo na forma como se taxam os veículos atribuídos por empresas aos seus colaboradores, e ao nível do investimento em infraestrutura, onde é importante evitar os erros do passado, em que se apostou demasiado no transporte rodoviário e aéreo, que são precisamente os modos mais poluentes. Por exemplo, não podemos ter um Primeiro Ministro a dizer que a Europa tem de descarbonizar a sua economia e depois ter um Governo que investe em aeroportos, quando o setor da aviação continua a rejeitar medidas que permitam descarbonizar as suas operações...

As referências à aviação e ao transporte marítimo internacional foram retiradas do Acordo de Paris, deixando estes sectores fora de objetivos de redução de emissões. Acredita ser possível que, nos próximos anos, a Organização Marítima Internacional e a Organização para a Aviação Civil Internacional estabeleçam mecanismos de redução de emissões para navios e aviões, respetivamente?

Estes são dois setores preocupantes, uma vez que pelo seu caráter internacional têm estado fora da ação política. Ainda assim penso que sejam casos diferentes. O transporte marítimo é um modo já muito eficiente do ponto de vista energético e a Organização Marítima Internacional confirmou recentemente uma medida importante de redução das emissões de poluentes atmosféricos, naquele



Para além de migrar para sistemas de propulsão elétricos é necessário apostar em novas formas de mobilidade nas cidades, como por exemplo sistemas de car sharing.

que é um dos principais problemas ambientais deste setor e que foi verdadeiramente um momento histórico. Agora é importante manter este *momentum* e mostrar também ambição em matéria de combate às alterações climáticas, que é politicamente mais delicada e exige uma liderança muito clara da União Europeia. O caso da aviação é mais difícil. Em primeiro lugar porque é um setor protegido, quer pela forma como ainda é fortemente subsidiado, quer pela quase total isenção de impostos. Entre outros, não se aplicam impostos sobre os combustíveis nem IVA. Na minha opinião não faz qualquer sentido que uma pessoa pague IVA para comprar alimentos no supermercado e não pague para ir de férias de avião. Não faz sentido que as emissões de um carro sejam reguladas e as de um avião não sejam. A nossa visão é que esta situação insustentável é uma grande oportunidade para implementar os incentivos certos para que este setor, hoje totalmente dependente do petróleo, aposte na inovação e desenvolvimento de tecnologias mais limpas.

Falemos de mobilidade elétrica que tem sido defendida pela Federação Europeia dos Transportes e Ambiente como a solução para tornar os transportes mais eficientes e limpos. O que é preciso a Europa, mas também Portugal, fazer para cumprir a meta da eliminação progressiva dos veículos de motorização convencional (gasóleo e gasolina) do meio urbano até 2050 -- substituindo-os por veículos elétricos, a hidrogénio ou híbridos, pelos transportes públicos e pelas deslocações a pé ou de bicicleta? Alguns países e cidades pretendem antecipar esta meta já em 2025...

Efetivamente vemos na mobilidade elétrica uma grande oportunidade para limpar os sistemas de transportes, mas não vemos a mobilidade elétrica apenas como 'carros elétricos'. É importante não esquecer a eletrificação dos transportes públicos ou o potencial das bicicletas elétricas. Relativamente às medidas, penso que precisamos de liderança: liderança ao nível Europeu para criar mecanismos que obriguem as marcas a desenvolver e colocar no mercado veículos elétricos; liderança ao nível nacional para manter sistemas fiscais que incentivem esta mudança de paradigma e liderança ao nível local para colocar as pessoas e não os carros no centro da ação política. Felizmente penso que a todos os níveis temos visto desenvolvimentos positivos, mas ainda há muito por fazer. No caso de Portugal parece-me urgente rever os atuais incentivos ao gasóleo, que para além de excessivos não refletem os impactos reais que a sua utilização tem na saúde pública, e é importante aproveitar tendências como a economia da partilha para criar sistemas de mobilidade nas cidades mais eficientes.

Os biocombustíveis de produção agrícola eram a grande solução para reduzir emissões de GEE e introduzir energias renováveis num sector ainda muito dependente do petróleo, como é o caso do transporte rodoviário. Acha possível que a UE consiga fazer a transição para outro tipo de biocombustíveis avançados, como aqueles produzidos a partir de resíduos? Quais os biocombustíveis avançados que Portugal poderá ainda explorar?

Muito sinceramente penso que se cometeram erros ao longo destes anos e a aposta que foi feita nos biocombustíveis foi um deles. Agora é importante reconhecer os erros, para os podermos corrigir, e aprender com eles. Este episódio ilustra bem que não podemos confiar numa única grande solução para os problemas que temos neste setor. Essa é para mim uma lição e que devemos já ter em conta, por exemplo quando pensamos no potencial da mobilidade elétrica para reduzir as emissões nos transportes. Depois é preciso corrigir o erro e o T&E há vários anos que defende uma política de incentivo aos combustíveis baseada na qualidade, isto é, no seu efetivo desempenho ambiental e não baseada em 'quotas' definidas de forma mais ou menos artificial. Sobre este tema gostava de referir um projeto inovador no T&E, em que alguns dos nossos colaboradores foram para a Colômbia e gravaram um documentário que mostra os impactos reais da política Europeia de biocombustíveis na vida das pessoas e em ecossistemas que estão do outro lado do mundo. Este conceito de "Fronteira Invisível" dá nome ao filme, que será apresentado em breve. Quem estiver interessado pode aceder a mais informação em www.fronterainvisible.com, e vamos seguramente colaborar com a Quercus para preparar um lançamento também em Portugal. 🌱

A COLIGAÇÃO C6 PEDE UM CHUMBO À UTILIZAÇÃO DE CHUMBO

Direção Nacional da Quercus - ANCN

A proposta de Orçamento do Estado apresentada pelo Governo para 2017 propõe uma “taxa sobre munições de chumbo”, na ordem dos dois cêntimos de euro por cada cartucho feito a partir de chumbo, utilizado por caçadores nas suas atividades de caça. A Coligação C6, que integra as maiores Associações de Defesa do Ambiente portuguesas e é constituída pelo GEOTA, FAPAS, LPN, Quercus, SPEA e WWF Portugal, considera que esta é uma medida insuficiente para reduzir ou compensar a poluição provocada por este contaminante em resultados da atividade cinegética. A solução passaria, sim, por dar um chumbo às utilizações de cartuchos com chumbo, interditando o seu uso e substituindo-os por materiais não poluentes.

A utilização de cartuchos com chumbo em atividades de caça provoca uma libertação, não controlada, deste metal pesado que resulta na contaminação dos solos e da água (águas superficiais e lençóis freáticos), com efeitos indiretos na fauna local e na saúde humana (por ingestão de água ou alimentos cultivados em solos contaminados), sendo absorvidos pelos organismos e acumulando-se nos mesmos de forma lenta.

Estima-se que os adultos absorvem entre 5% a 15% do chumbo ingerido, retendo 5% deste chumbo, sendo mais elevado nas crianças onde a absorção e retenção de chumbo no organismo pode atingir valores de 40%. Este pode acumular-se ao longo da vida alcançando máximos compreendidos entre os 200 e os 500 mg, muito acima do teor máximo de chumbo aceite para as águas de abastecimento, onde não pode ultrapassar os 0,05 mg/litro. A contaminação por chumbo pode comprometer o funcionamento do sistema nervoso, patologia conhecida por saturnismo, ou do funcionamento da medula óssea e dos rins, tendo levando a que Agência Internacional para a Pesquisa do Cancro (International Agency for Research on Cancer- IARC) o tenha considerado como um possível carcinogénico.

Para além dos problemas na saúde humana, o chumbo acumula-se nas cadeias tróficas, causando a morte por envenenamento de muitas aves e mamíferos de espécies protegidas. Os patos e outras aves aquáticas são dos grupos que mais sofrem de contaminação por chumbo proveniente da caça, estimando-se que em algumas zonas húmidas mais de 10% das populações de

patos sofram de saturnismo (síndrome provocada por ingestão de chumbo). Também os grandes predadores, como águias, abutres e o lobo acumulam doses letais de chumbo no seu organismo ao consumirem presas contaminadas com chumbo.

O chumbo é um material que apresenta propriedades que o diferenciam, como a flexibilidade e a resistência à corrosão, o que levou a que fosse utilizado em diversas aplicações, desde a sua incorporação em baterias, soldadura, ligas metálicas (como por exemplo na produção de tubagens), plástico, vidro, gasolina, tintas, ornamentos e de proteções para fontes de radiação e em munições. A partir da década de 80 a sua incorporação foi restringida na Europa, através da limitação da quantidade de chumbo utilizado na gasolina e também em outras aplicações enquanto metal (Diretiva 82/884/CE). A proibição da sua incorporação na gasolina foi declarada em 1999 e tem vindo a assistir-se à restrição do seu uso em equipamentos elétricos e eletrónicos desde 2002 (Diretiva 2002/95/EC).

A sua utilização nas munições das armas de caça foi já banida na maior parte dos países da União Europeia, tendo sido substituída por outras ligas metálicas sem impactes no Ambiente. Portugal é um dos poucos países europeus onde ainda é possível caçar com estas munições, que contaminam a água, os solos, a fauna e as pessoas. Os caçadores continuam legalmente a espalhar este metal tóxico e a contaminar albufeiras, açudes, rios e ribeiros, numa prática que não é aceitável numa sociedade informada e responsável.

Por isso, a C6 considera que as verbas provenientes de uma eventual taxa sobre as munições com chumbo, não deveriam ser usadas no investimento no sector da caça, conforme a proposta de Orçamento do Estado, mas sim em investimentos para despoluir, proteger espécies ameaçadas pelo chumbo ou mesmo em medidas destinadas a banir definitivamente a utilização do chumbo. Considera também a C6 que a medida proposta não é suficiente para resolver os graves problemas provocados nas cadeias tróficas, com consequente impacto na saúde humana, pela utilização de munições com chumbo na caça e que a única medida realmente eficaz seria a interdição do seu uso e a substituição por ligas metálicas alternativas. 🍄

A MOBILIDADE ELÉTRICA NOVAS PERSPETIVAS PARA A SUSTENTABILIDADE

Paulo A. G. Berardo de Andrade (Jurista; Dirigente do Núcleo Regional de Coimbra da Quercus)

[texto baseado nas perguntas feitas por alguns alunos do Curso de Jornalismo da Universidade de Lisboa]

Até que ponto a mobilidade elétrica em Portugal pode ser considerada sustentável?

Do ponto de vista ambiental pode ser considerada sustentável se considerarmos que por causa dos veículos elétricos as emissões de gases de efeito estufa (GEE), a poluição sonora e a atmosférica são menores. A diminuição da emissão de GEE pelos transportes é essencial para se mitigar as alterações climáticas. Já a diminuição da poluição do ar é essencial para a saúde, sobretudo dos habitantes dos centros urbanos. Do ponto de vista social e económico, a mobilidade elétrica pode ser considerada sustentável se considerarmos que por causa dos veículos elétricos se abrem novas perspetivas económicas e sociais. Aliás, os veículos híbridos e elétricos têm tido uma gama de preços bastante interessante. No entanto a utilização

de grande número de automóveis ligeiros elétricos pode ser prejudicial no sentido de continuar a haver uma grande ocupação do espaço urbano. Pelo que a aposta na melhoria e ampliação de transportes públicos, na promoção das deslocações e ampliação de infraestruturas para bicicletas (incluindo as elétricas) e na promoção das deslocações e ampliação de infraestruturas para peões é melhor que seja ampliada para uma maior sustentabilidade e qualidade de vida

De onde é proveniente a eletricidade para os veículos elétricos? É maioritariamente proveniente de fontes renováveis ou é ainda proveniente de fontes não renováveis?

Devido à aposta portuguesa dos últimos anos sobretudo na energia eólica e também na energia solar fotovoltaica, a

eletricidade para os veículos elétricos, em Portugal, é maioritariamente proveniente de fontes renováveis mas ainda continua a ser proveniente, em pequena parte, de fontes não renováveis como os combustíveis fósseis (carvão, fuel, gás...) pelo que é necessário continuar a ampliar as fontes renováveis de produção da energia elétrica sobretudo através da energia solar quer em termos de instalações de micro e mini produção quer em termos de média e grande produção.

Está Portugal preparado para adotar o veículo elétrico? Existem as infraestruturas necessárias?

Portugal já começa a estar preparado para adotar o veículo elétrico, em termos de automóveis ligeiros, nomeadamente por via da consciencialização ambiental de instituições, empresas e dos cidadãos. Já começam a existir as infraestruturas necessárias como pontos de carregamento públicos e gratuitos mas é necessário continuar a expandir a rede destes pontos, sobretudo os de carga rápida, bem como é importante proceder à instalação de pontos de carregamento em garagens de edifícios de habitação e de edifícios comerciais novos e em antigos.



Paulo Andrade

Ponto de carregamento a ser utilizado, Coimbra

Como é que Portugal se encontra em comparação com o estrangeiro no que à utilização de veículos elétricos diz respeito?

Portugal tem acompanhado a tendência de crescimento na venda e na utilização de veículos elétricos, nomeadamente automóveis ligeiros elétricos e bicicletas elétricas.

Até que ponto as políticas governamentais constituem um real incentivo para a adoção da mobilidade elétrica?

Promovendo uma cultura motivadora da sua utilização e criando redes públicas de pontos de carregamento bem como impondo, dentro de certas condições, a instalação de pontos de carregamento em edifícios privados. Promovendo e financiando transportes públicos elétricos (em carris - tram, tróleys e autocarros elétricos de diferentes capacidades).

Portugal encontra-se em pé de igualdade com os restantes países europeus no que à utilização dos veículos elétricos como meio de transporte público diz respeito?



foto retirada do site dos SMTUC

Trólei Elétrico, Coimbra

Portugal está algo atrasado pois tem havido algum desinvestimento no transporte público elétrico, ao contrário de outros países, e é necessário voltar a reinvestir quer na ferrovia (rede e veículos), em metropolitanos e elétricos de superfície, quer em tróleys e autocarros elétricos, quer, até, em táxis elétricos. Podem referir-se alguns casos negativos como as obras paradas no Metro Mondego (Coimbra), o fechamento da rede de tróleys elétricos do Porto ou de Braga ou da rede de elétricos em carris de Coimbra nos anos 80. No entanto também se podem dar alguns exemplos positivos recentes como o da Fertagus ligando Lisboa a Coima e Setúbal via ponte 25 de Abril, o do Metro do Porto que tem sido um grande sucesso, o do Metro da margem sul do Tejo ou a renovação da frota de tróleys em Coimbra (na verdade apenas tem um veículo relativamente novo a mais e outros dois vieram da antiga rede do Porto).



Pedro Simões, com licença Creative Commons 2.0

Elétrico do Metro de superfície, Almada

Em Portugal começa a haver também a aposta em sistemas públicos de bicicletas partilhadas como em Águeda ou em 2017 em Lisboa mas, nestes casos, para que os sistemas não se tornem impraticáveis importa que o Código da Estrada seja alterado no sentido de deixar de ser obrigatória a utilização do capacete pelos condutores de velocípedes elétricos

Até que ponto considera que a sociedade portuguesa se encontra preparada para adotar a mobilidade elétrica como principal meio de transporte?

Em termos de consciencialização já está bastante preparada e particulares, empresas privadas e instituições públicas começam a adotar veículos híbridos e elétricos mas é preciso continuar a apostar na investigação técnica e científica bem como na criação de redes de equipamentos e infraestruturas de modo a tornar mais económica, fácil e mais potente a produção e utilização de veículos elétricos. 🌱

ECOMOBILIDADE A IMPORTÂNCIA DA PROMOÇÃO DA BICICLETA (PERGUNTAS E RESPOSTAS)

A bicicleta tem um importante papel a desempenhar na mobilidade urbana do presente e do futuro, uma mobilidade que queremos que seja cada vez mais económica e socialmente mais justa, mais ecológica, enfim, tendo em conta estes três pilares, mais sustentável...

Alguns exemplos de Verdades, Meias verdades e Mitos no que respeita à Bicicleta.

Verdades:

1 - A bicicleta é um veículo ecológico? R.: Sim. A bicicleta é um veículo de propulsão humana muito eficiente em termos energéticos e que não provoca poluição sonora nem atmosférica e, neste caso, ajuda a mitigar as alterações climáticas pois não emite gases de efeito estufa (GEE) e, portanto, é uma alternativa importante aos veículos a motor que utilizam combustíveis fósseis e emitem GEE (Figura 1);

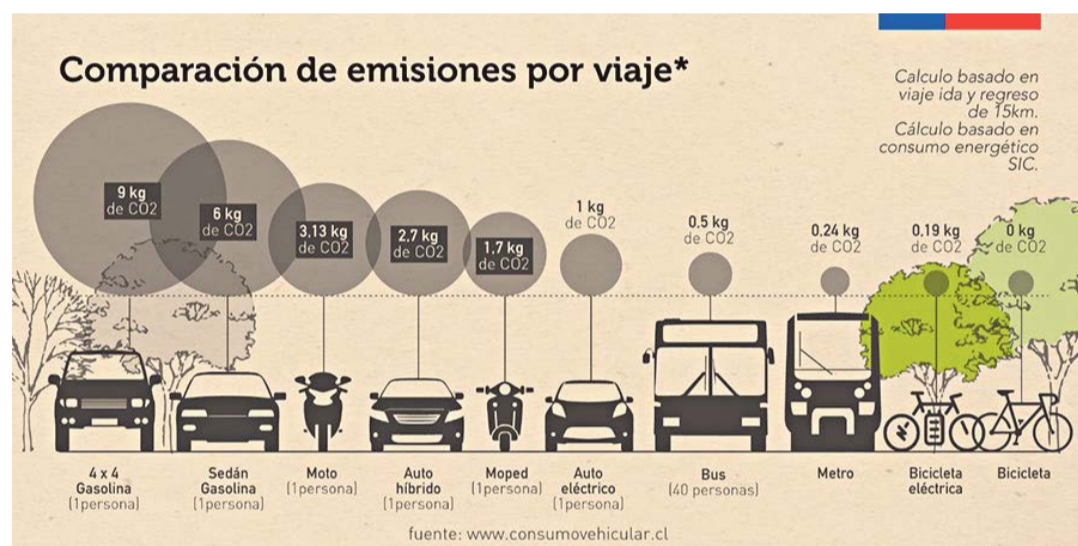


Fig.1 [Comparação de emissões de CO2 por veículo *Estimativa que, no caso dos veículos elétricos, pode ser menor se a fonte da energia for renovável; Fonte: site chileno de notícias]

2 - A Bicicleta tem outras vantagens? R.: Sim. Desde logo tem vantagens para a Saúde pois leva à prática de exercício físico, o que previne problemas como os cardíacos e a obesidade entre outros; tem vantagens económicas dado que é uma indústria portuguesa florescente e exportadora, um comércio florescente associado às vezes a um crescendo de serviços de reparação² e a nível do cidadão comum é um transporte barato, quer comparativamente com os custos de um automóvel³, quer quanto ao preço de aquisição inicial e de custo zero nas deslocações posteriores, além de que um cidadão comum que ande de bicicleta tem, em média, menos gastos com medicamentos e assistência médica, por ser tendencialmente mais saudável pela prática de exercício físico; a bicicleta tem também vantagens sociais pois é acessível a qualquer nível social ou etário, é inclusiva e revela-se mais rápida que o automóvel sobretudo nas deslocações de curta distância⁴ (Figura 2).

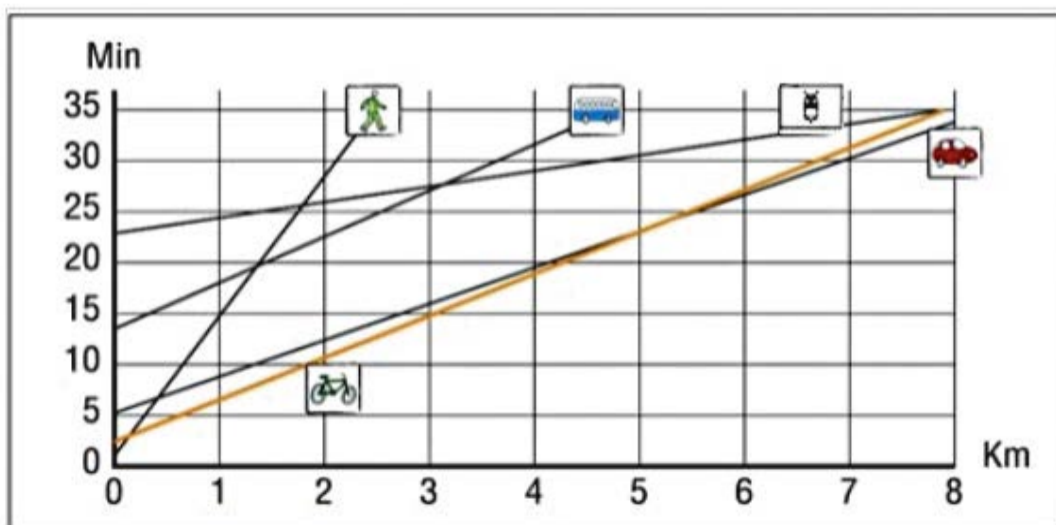


Fig. 2 [Comparação dos tempos de deslocação de bicicleta, de peão, de autocarro, de elétrico em carris e de automóvel; numa distância de 5 km, na cidade, a bicicleta constitui, na maior parte das vezes, um meio de deslocação tão rápido como o automóvel⁵]

(até 5km, ou ainda mais nas situações de tráfego congestionado ou para quem tenha boa forma física); a bicicleta tem também vantagens no que respeita ao uso do espaço urbano porque ocupa muito menos espaço que o automóvel quer na via rodoviária quer no espaço de estacionamento (no lugar de estacionamento de um automóvel podem estacionar-se dez bicicletas ocupando o mesmo espaço (Figura 3))



Fig. 3 [Estacionamento criado pela empresa Cyclehoop; foto extraída do seu site]

Meias verdades:

3 - O que faz falta é haver mais ciclovias? R.: Depende. Não vale a pena fazer ciclovias mal planeadas e mal implementadas que, muitas vezes, são apenas um traço pintado no pavimento e sem a largura adequada; uma ciclovia é mais segura se for separada fisicamente do espaço automóvel e do espaço pedonal e, a ser feita, deve ser retirada espaço ao automóvel e não ao peão (passeios), deve ser feita abaixo da cota do passeio (para evitar potenciais conflitos com os peões), com uma margem de segurança de estacionamento de carros (para evitar embates inadvertidos com portas abertas de repente) e separada por barreiras físicas do espaço automóvel; tendencialmente, as ciclovias não devem ser bidirecionais mas de sentido único, uma de cada lado da faixa de rodagem; as ciclovias podem ser importantes nas ligações interurbanas entre povoações e em vias urbanas de maior tráfego e, geralmente, não são precisas nas vias urbanas de áreas mais residenciais ou de menor tráfego automóvel;

4 - A bicicleta deve circular o mais à direita possível junto à berma? R.: Em princípio não. Esta norma já não existe no Código da Estrada (CE); este foi alterado e agora apenas indica que o ciclista deve circular na parte direita da via; na realidade a circulação do ciclista é melhor que seja entre um terço e o meio da via quer para evitar a berma, onde muitas vezes há detritos de vidro que podem furar os pneus, quer para evitar possíveis choques com peões ou, ainda, para levar os automobilistas a não fazerem perigosas tangentes aos ciclistas já que, com tal posição na via por parte dos ciclistas, os automobilistas terão mais tendência para cumprir o que determina o CE, ou seja, devem dar uma distância mínima lateral de pelo menos metro e meio na ultrapassagem de ciclistas bem como devem ocupar a via mais à esquerda para os ultrapassar.

Mitos:

5 - «Algumas cidades têm ruas muito inclinadas para se fazerem de bicicleta!»? R.: Em princípio é falso. As bicicletas têm, hoje em dia, mudanças de velocidades desmultiplicáveis que permitem a ascensão por ruas inclinadas; também há outras alternativas como utilizar bicicletas desdobráveis para aproveitar a intermodalidade com autocarros de transporte público (levando as desdobráveis dentro destes), escolher percursos um pouco mais longos mas menos inclinados ou a possibilidade de se utilizar bicicletas elétricas;

6 - Os seguros de ciclistas devem ser obrigatórios? R.: FALSO. Não há praticamente nenhum país da Europa ou do mundo que tenha seguros obrigatórios para ciclistas e a explicação é simples - não são as bicicletas que implicam grandes riscos para os outros utentes da via mas sim os automóveis que são veículos de mais de mil quilos e que podem atingir grandes velocidades potenciando danos muito elevados e prejudiciais; o seguro «obrigatório» iria ser contraproducente, quando o que se pretende, com as políticas públicas, é promover a utilização da bicicleta por causa das suas várias vantagens; nota - no entanto há seguros opcionais para ciclistas a utilizar mais por praticantes desportivos (por exemplo de BTT) ou de ciclistas/cicloturistas de longas distâncias;

7 - O capacete de ciclista deve ser obrigatório? R.: Falso! É melhor que o capacete seja apenas opcional se bem que pode até ser aconselhável a praticantes desportivos (por exemplo de BTT) ou a ciclistas/cicloturistas de longas distâncias; mas há poucos países ou zonas do mundo onde é obrigatório e o resultado é que depois da obrigatoriedade o número de ciclistas diminui muito, o que é francamente mau; note-se que na maior parte das quedas ou dos acidentes de automóveis com ciclistas estes ficam feridos noutras partes do corpo (por exemplo braços e pernas) e não na cabeça; além disso um estudo austríaco⁶ conclui que, em percentagem, é relativamente mais fácil ficar ferido na cabeça por causa de um roubo com violência do que por andar de bicicleta...

Seja como for, não é desejável a obrigatoriedade pois iria ser contraproducente, quando o que se pretende, com as políticas públicas, é promover a utilização da bicicleta por causa das suas várias vantagens; além de que, também, iria ser contraproducente segundo a chamada Regra de Jacobsen⁷ - este cientista conclui que a segurança para os

ciclistas aumenta sobretudo pelo aumento do número de ciclistas em circulação [que leva a que haja mais habituação e respeito por parte dos automobilistas]; a obrigatoriedade do capacete também tornaria os sistemas públicos de bicicletas partilhadas inoperacionais; por outro lado, o que é mais importante não é incentivar medidas de segurança passiva (como o capacete) com ónus sobre o ciclista, mas incentivar medidas de segurança ativa, com ónus sobre a circulação automóvel, que imponham a esta medidas de acalmia de tráfego como, por exemplo, a existência de lombas /passadeiras de peões sobre-elevadas, limites de velocidade mais baixos nas cidades (zonas 30)...

Conclusão - Muito pode ser feito para promover a bicicleta: seja por intermédio das opções de escolha individual - pela utilização mais frequente da bicicleta para ir, por exemplo, para o trabalho, para a escola da bicicleta, às compras (enfim deslocações utilitárias) e por um maior respeito por parte dos automobilistas; seja por via de políticas públicas - com a melhoria de legislação (nomeadamente melhoria do Regulamento de Sinalização de Trânsito ou da fiscalidade relacionada com a bicicleta), com a melhoria do desenho urbano mais amigo da qualidade de vida das pessoas e do ambiente, com a criação de infraestruturas como estacionamentos públicos para bicicletas e sistemas públicos de bicicletas partilhadas ou com melhoria da gestão do trânsito. 🌱

¹<http://www.latercera.com/noticia/dia-mundial-sin-auto-un-respiro-para-el-planeta/>

²Nota: Em Portugal, tendo em conta a Diretiva europeia do IVA, a Fiscalidade Verde (Comissão ad hoc e, posteriormente, Governo) aceitou a minha sugestão de que os serviços de reparação de bicicletas passassem a ter taxa reduzida de Iva a 6% (em vez dos 23%)
³Se tem automóvel veja quanto custa tê-lo em <http://autocustos.pt> e se vale a pena continuar a tê-lo.

⁴«Cycling and walking have an important role to play in sustainable transport systems. They provide access to public transport and provide alternatives to the use of the passenger car for short local trips (European Environment Agency (2008), *Climate for a transport change - TERM 2007: indicators tracking transport and environment in the European Union (EEA Report N° 1/2008)*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European

Num jornal diário de Coimbra⁸ referem-se 5 acidentes rodoviários na cidade. Em 4 desses acidentes um dos condutores pôs-se em fuga após o acidente. Este panorama repete-se em vários jornais nacionais. É muito grave, sobretudo quando há vítimas a quem é omitido o auxílio de que precisam... Então as pessoas querem ter carros (veículo perigoso que atinge altas velocidades e tem geralmente mais de 1000 kg), não têm os cuidados devidos, praticam uma condução perigosa e ilegal e, além do mais, não assumem a responsabilidade dos seus erros?! Que cobardia!

Que país é este que até um juiz se envolveu num acidente com fuga (como se refere num jornal nacional de grande tiragem⁹)? O juiz foi entretanto aposentado compulsivamente e afastado dos tribunais, pelo Conselho Superior de Magistratura, pela prática de infração que revela “inaptidão profissional” e “incapacidade de adaptação às exigências da função”.

O que o jornal reporta, se não fosse verdade, seria de rir?!

Não dá nenhuma vontade de rir quando reparamos que é cada vez mais frequente a fuga de condutores responsáveis por acidentes... Inclusive envolvendo peões e ciclistas gravemente feridos. É de uma grande desumanidade e irresponsabilidade!

Mais: tais condutores desumanos são, muitas vezes, realmente levados à justiça e são-lhes por isso aplicadas penas mais graves, por não terem ficado no local do acidente e prestado auxílio a alguma vítima eventual; podem até ser acusados de homicídio por negligência (porventura na forma tentada). Portanto, estamos em crer que o crime não compensa.

Communities, ISBN 9789291671175, pp. 30-31)

⁵Fonte: (Dekoster, J.; Schollaert, U. (2000), *Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro*, COMISSÃO EUROPEIA, DG do Ambiente, Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, ISBN 9282857387 in http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf)

⁶Wrighton, Susanne; Reiter, Karl; Plank, Christine/Forschungsgesellschaft Mobilität FGM/Austrian Mobility Research AMOR (2011), *20 good reasons for cycling*, TrendyTravel (www.trendy-travel.eu) / Bicy Project (www.bicy.it) - co-financed by the European Regional Development Fund in http://bicy.it/docs/86/Trendy_cycling_EN_web.pdf

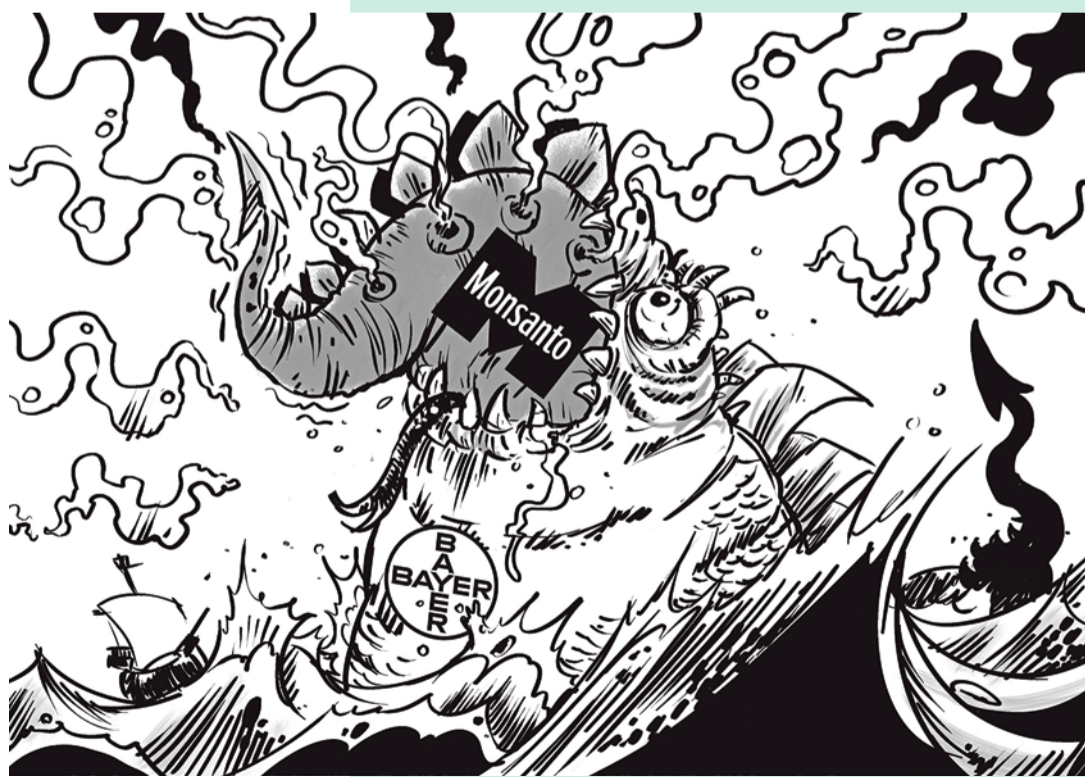
⁷Jacobsen, P.L. (2003), “Safety in Numbers: More Walkers and Bicyclists, Safer Walking and Bicycling,” *Injury Prevention*, 9, [s.l.]: BMJ Publishing Group, ISSN1475-5785, doi 10.1136/ip.9.3.205, pp. 205-209 in <http://injuryprevention.bmj.com/content/9/3/205.full.pdf+html>

⁸As Beiras de 21 de outubro de 2016, pág. 4

⁹<http://expresso.sapo.pt/sociedade/2016-07-08-Juiz-afastado-compulsivamente-por-atuar-sob-efeito-de-alcool-e-farmacos>

QUER TOON

AQUISIÇÃO DA MONSANTO PELA BAYER



Quertoon Network, desenho de Osvaldo Medina

A farmacêutica alemã Bayer anunciou, em setembro passado a compra da multinacional Monsanto, conhecida por produzir sementes geneticamente modificadas e pesticidas, como o glifosato. A junção destas duas empresas dá origem ao maior grupo de sementes e pesticidas do mundo, dado que a Bayer, que já tinha a sua própria produção de sementes, terá agora acesso a mais de cerca de duas mil variedades de organismos geneticamente modificados. Facilmente se entende que este grupo deterá, assim, um grande poderio sobre o setor da produção agrícola mundial.

A oposição da Quercus à produção e consumo de organismos geneticamente modificados tem sido clara ao longo dos anos e, por isso, a Associação entende que esta união poderá ter implicações graves para o Ambiente e a saúde pública, bem como para os pequenos agricultores que não terão condições para competir neste mercado, cada vez mais monopolizado, e para os consumidores que veem decrescer o seu poder sobre os alimentos que consomem e o modo como são produzidos.

Assim, a Quercus apelou à Bayer para que, na sequência do processo de compra da Monsanto, inverta o percurso anteriormente traçado por esta empresa, e invista antes em tecnologias mais sustentáveis e amigas do Ambiente, que possam garantir melhores práticas na Agricultura, em respeito pelo Planeta e as suas populações. Só assim será possível garantir a segurança alimentar global e a confiança dos consumidores nos seus produtos.

In comunicado da Quercus de 15 setembro 2016 🌱

TEMA EM DESTAQUE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL UM CONCEITO PLURAL



Falar de mobilidade sustentável implica ter em conta uma pluralidade de aspetos que, conjuntamente, contribuem para tornar este conceito uma realidade. A mobilidade de uma cidade só poderá ser verdadeiramente sustentável se não se esgotar em iniciativas pontuais e políticas isoladas, e se der efetivamente prioridade aos modos suaves e coletivos de transporte, sem abranger apenas algumas zonas. É essencial que haja um esforço de implementação de políticas integradas que assegure uma boa rede intermodal de transportes, adequada às necessidades dos cidadãos e do país.

Nos últimos anos, o setor dos transportes tem sido um dos principais consumidores de energia, a par do da indústria. Estima-se que represente 40% do consumo total de energia final. A excessiva aposta em infraestruturas rodoviárias adotadas pelos últimos governos afastou as políticas de transportes da sustentabilidade, agravando o impacto ambiental causado pelo aumento da circulação de automóveis particulares.

Esta política de transportes não é compatível com outras políticas desenvolvidas e outros compromissos assumidos, quer no combate às alterações climáticas, quer na melhoria da qualidade do ar, da redução da dependência energética do exterior.

Melhoria da eficiência e uso dos transportes coletivos

A promoção e utilização dos transportes coletivos é um pilar fundamental de políticas de eficiência energética, de redução de emissões de gases de efeito de estufa (GEE) e de um sistema de mobilidade menos poluente.

As autarquias têm um papel decisivo nas políticas de mobilidade

urbana sustentável. No entanto, a ineficiente repartição de responsabilidades entre os níveis local e nacional e a falta desta perspetiva integrada no desenvolvimento de políticas, levou ao desenvolvimento de um ordenamento do território que se tem mostrado inadequado. Do lado do Governo, espera-se que aposte em boas redes de transportes, adequadas às necessidades dos cidadãos e do país e alinhadas numa estratégia que ligue as várias áreas de políticas. Do lado das autarquias, mais próximas dos cidadãos, espera-se um excelente conhecimento das necessidades e a capacidade de gestão operacional.

Neste âmbito, há que destacar a intenção do atual Governo em incluir no Orçamento do Estado para 2017 incentivos fiscais para os contribuintes que utilizem transportes coletivos, permitindo a dedução à coleta do imposto sobre o rendimento das pessoas singulares (IRS) das despesas com bilhetes ou passes de autocarro, comboio ou metro.

Contudo, é preciso não esquecer algumas situações preocupantes que se verificam atualmente e que é urgente inverter, como o desinvestimento nas redes dos vários transportes coletivos (metropolitano, autocarros, barco e comboios urbanos e suburbanos), que tem conduzido à deterioração das infraestruturas e veículos, bem como à supressão de horários e da qualidade de serviços.

Por outro lado, a melhoria dos serviços de transportes coletivos já existentes não deverá descurar o alargamento dos sistemas intermodais de transporte a zonas suburbanas ainda a descoberto. Pode dar-se aqui o exemplo do título Andante, na Área Metropolitana do Porto, recentemente alargado a mais 36 linhas de autocarros.

Transporte individual: um problema climático

Os transportes são atualmente o maior problema climático da Europa. Os automóveis são responsáveis por 15% das emissões totais de dióxido de carbono (CO2) da Europa, representando ainda a maior fonte de emissões de poluentes no setor dos transportes (como óxidos de azoto, partículas inaláveis, etc.).

A implementação de medidas que restrinjam o transporte individual é, por isso, inevitável para combater as alterações climáticas, melhorar a qualidade de vida e o ambiente nas cidades. Mais do que limitar a compra ou posse do automóvel, uma política urbana adequada deve impor restrições à utilização do automóvel dentro das cidades, a bem de menores níveis de ruído, da qualidade do ar e das horas de produtividade perdidas em congestionamento. É preciso intervir de modo a explicar à população que qualidade de vida não é resultado da possibilidade de nos deslocarmos de automóvel, mas limitarmos o seu uso às verdadeiras necessidades num quadro de equilíbrio e planeamento urbano.

Entre essas medidas está a criação de Zonas de Emissões Reduzidas (ZER) noutras cidades portuguesas, seguindo o exemplo de Lisboa, onde a circulação de veículos mais poluentes está condicionada ou proibida em zonas mais centrais. Deve também ser reforçada a fiscalização de situações de incumprimento.

Por outro lado, a implementação de medidas dissuasoras para evitar a entrada de tantos automóveis dentro das cidades poderá passar pela introdução de portagens, a criação de tarifas mais pesadas de estacionamento, e criação de condições que permitam limitar a utilização do automóvel, conciliando-o com os transportes coletivos. Veja-se a criação do passe 'Park&Ride' pela CP, que na Linha de Sintra (e brevemente na Linha de Cascais), criou parques de estacionamento junto a algumas estações, oferecendo condições vantajosas de estacionamento e utilização do comboio. A aposta na mobilidade sustentável implica também o investimento em medidas e serviços que tornem atrativa a substituição ou complementaridade do automóvel com outros meios de transporte não poluentes.

Planejar a mobilidade nas empresas

A atitude das empresas é outro elemento fundamental na promoção de uma mobilidade sustentável. Ao invés de continuarem a assegurar lugares de estacionamento gratuito, viatura, combustível e portagens também gratuitos para os seus funcionários, as empresas – públicas e privadas - devem apostar numa política de mobilidade que passe por estímulos a quem use o transporte coletivo nas deslocações pendulares, pagando o passe social e dando outro tipo de regalias que não o automóvel.

De um ponto de vista fiscal devem eliminar-se incentivos perversos à atribuição de viaturas como forma de remuneração e, por outro lado, deveriam ser recompensadas através de incentivos fiscais, as empresas que incluíssem na renovação da sua frota automóvel veículos elétricos, ou que incentivem a utilização de velocípedes por parte dos seus trabalhadores.

Num mundo onde a economia da partilha não para de crescer, a subscrição de serviços de partilha e de aluguer pontual de automóveis – como o *carpooling* e o *carsharing*, respetivamente – são também alternativas ao uso do automóvel individual, reduzindo o número de automóveis a circular dentro das cidades.

Mobilidade elétrica: ainda uma prioridade?

Durante anos Portugal tentou afirmar-se como um país pioneiro na promoção da mobilidade elétrica. O investimento nesta área começa agora a mostrar resultados: a expansão da mobilidade elétrica ao nível dos automóveis ligeiros de passageiros tem tido alguma expressão em Portugal, com um aumento de 43% da venda de veículos 100% elétricos no 1º semestre de 2016 face ao período homólogo do ano anterior. Segundo a Associação Europeia de Fabricantes de Automóveis (ACEA), este aumento foi ainda maior – de 103,5% - se considerarmos na amostra a comercialização de todos os veículos elétricos recarregáveis (incluindo-se não só os 100% elétricos, mas também os híbridos *plug-in*, os elétricos com extensão de autonomia e os elétricos de célula de combustível).

As vendas de elétricos representaram 2,68% do total de veículos ligeiros de passageiros comercializados em Portugal, em 2015, de acordo com dados fornecidos pela ACAP (Associação Automóvel de Portugal). Apesar de aparentemente reduzido, este número refletiu um forte aumento em relação a 2014, ano em que representaram 2,16% do comércio total de automóveis ligeiros de passageiros.

Pese embora a redução dos incentivos fiscais à mobilidade elétrica verificada no início de 2016, é sem dúvida positiva esta tendência crescente, sendo um sinal de que os portugueses estão a aderir cada vez mais a esta forma de mobilidade mais limpa.

Ainda assim, o preço de venda e a autonomia dos veículos mantêm-se como obstáculos para uma maior adoção dos veículos elétricos como alternativa.

Ao nível das infraestruturas, e depois de um período de estagnação da rede MOBI.E, foi inaugurado em Agosto deste ano o primeiro corredor de carregamento rápido do país para veículos elétricos, entre Lisboa e o Algarve. Os seis postos rápidos disponíveis neste corredor permitem recarregar a bateria do veículo elétrico em apenas 20 minutos (em vez das 6/8 horas dos postos de carregamento normal) e serão gratuitos até ao final do ano. Por outro lado, está prevista a instalação, ainda em 2016, de 50 postos de carregamento rápido nas principais auto-estradas nacionais.

Outros sinais positivos e que serão, porventura, mais facilmente



escaláveis enquanto alternativa para a mobilidade urbana, dizem respeito à introdução de autocarros e miniautocarros elétricos nas frotas das operadoras de transportes públicos. No primeiro caso, há o exemplo de Faro e, em breve, Lisboa num projeto-piloto da Carris; no caso dos miniautocarros elétricos, não sendo uma novidade, é um facto que tem vindo a aumentar o número de cidades que os disponibilizam para pequenos circuitos nas zonas históricas (por exemplo, Coimbra, Portalegre, Viana do Castelo, Funchal, Almada, Serpa, Viseu ou Bragança).

No que diz respeito a veículos turísticos, o mercado da mobilidade elétrica já oferece soluções que, com os devidos apoios e incentivos, podem tornar-se competitivas para reduzir os impactes dos transportes nas cidades. Por exemplo, sistemas partilhados de bicicletas elétricas (como existe em Sintra); motocicletas 'tuk-tuks' elétricas (como já se vêem em Lisboa) ou até embarcações turísticas alimentadas a painéis solares fotovoltaicos (no caso do Douro Vinhateiro ou da Ria Formosa).

Ainda assim, a mobilidade elétrica poderá e deverá ser uma das soluções para resolver os problemas de qualidade do ar e ruído nas áreas urbanas, incluindo-se aqui o incentivo à sua promoção enquanto meio de transporte individual, mas também ao nível das frotas públicas e privadas, sem esquecer o transporte ferroviário, a mais antiga e representativa forma de nos deslocarmos movidos a energia elétrica.

Bicicletas: uma nova forma de nos movermos

Para além da vertente de lazer, o uso da bicicleta deve ser cada vez mais encarado como meio de transporte nas deslocações diárias, em exclusivo ou em complementaridade com outros transportes. É fundamental o alargamento a mais instituições do país de iniciativas que promovam a utilização da bicicleta nas deslocações de e para casa, por exemplo, no meio universitário. Veja-se o caso do Projeto U-Bike Portugal, que irá integrar bicicletas elétricas e convencionais em 15 instituições do ensino superior.

No entanto, não podemos esquecer que é necessário garantir medidas de segurança rodoviária para os utilizadores de bicicleta. Há que relembrar a importância de sensibilizar todos os que circulam na via pública sobre as novas regras do Código da Estrada, no sentido de reduzir a sinistralidade.

Outras apostas positivas que se estão a multiplicar por todo o país dizem respeito à criação e manutenção de sistemas de bicicletas públicas partilhadas (de que são exemplos os municípios de Aveiro, Murtosa e Torres Vedras, e muito brevemente também em Lisboa), de modo a que a bicicleta possa ser utilizada como meio de transporte diário.

Avião versus comboio

A crescente oferta das companhias aéreas de baixo custo para médias distâncias coloca problemas em termos ambientais e exige uma resposta rápida e atrativa por parte de outros meios de transporte, nomeadamente o comboio. Nenhum outro meio de transporte é tão eficiente como o ferroviário.

Considerando uma viagem Lisboa-Porto, estima-se que um automóvel emita 41kg/CO₂ por passageiro. A mesma viagem feita a bordo de um comboio Alfa Pendular da CP, que pode transportar trezentos e um passageiros, emite apenas 13kg/CO₂ por passageiro. Esta diferença é ainda mais acentuada na comparação entre as emissões do comboio e do avião. No mesmo percurso, o avião emite uma quantidade de CO₂ quatro vezes superior.

Tendo em conta que a aviação é responsável por cerca de 5% das emissões de GEE que contribuem para o aquecimento global, a aposta no transporte ferroviário deverá ser complementar com o desincentivo à utilização do transporte aéreo para curtas e médias distâncias.

Considerando o seu impacto climático e a cada vez maior acessibilidade das tarifas das passagens aéreas, em grande parte devido a diferentes formas de subsídio e à quase total ausência de impostos, a progressiva introdução de taxas sobre a aviação traria benefícios económicos de forma imediata e também vantagens ambientais.

Conclusão

Os impactes já visíveis das alterações climáticas estão a forçar as cidades, não só em Portugal, mas um pouco por todo o mundo, a repensar as suas estratégias de mobilidade, afastando-se de modelos centrados no automóvel.

Em Portugal, os transportes (em particular, o rodoviário) são responsáveis por mais de um quarto das emissões de GEE, para além de outros poluentes com impacto na saúde humana.

Segundo um relatório recente da Organização Mundial de Saúde, a poluição atmosférica com origem nas atividades humanas, designadamente na indústria e na circulação automóvel, é responsável pela morte prematura de cerca de três milhões de pessoas por ano em todo o mundo.

Urge, portanto, inverter este rumo e, em linha com os compromissos climáticos de redução das emissões de GEE assumidos no âmbito do Acordo de Paris, investir em estratégias de mobilidade de baixas emissões, com vista à descarbonização dos transportes. 🌱

O VALOR NUTRICIONAL E FUNCIONAL DA BOLOTA PARA CONSUMO HUMANO

Manuela Pintado e Sara Silva_ Escola Superior de Biotecnologia, Universidade Católica Portuguesa



Alexandra Azevedo

Bolotas sem casca

A bolota, um fruto produzido por árvores da família do género *Quercus* (azinheira, carvalho e sobreiro) atinge em Portugal uma produção anual média de 400 mil toneladas por ano. As bolotas, embora frequentemente associadas à alimentação animal, fazem parte do folclore gastronómico de diversos países. Em Portugal, apesar da sua principal utilização se associar à engorda dos porcos na montanha, a tradição do pão e do licor de bolota fazem parte da cultura gastronómica secular de várias regiões, mas muitos outros produtos diversificados começam a despertar no mercado atual com inovação. Dados atuais mostram que 55% das bolotas que existem em Portugal (sobretudo no Norte e no Alentejo) são desperdiçadas, constituindo assim uma oportunidade única para promover a economia de várias regiões, considerando o elevado valor nutricional deste fruto e o seu potencial para aplicação em diversos produtos alimentares.

Com o intuito de explorar o potencial deste fruto, ainda subvalorizado, a Escola Superior de Biotecnologia da Universidade Católica Portuguesa, em colaboração com a Herdade do Freixo do Meio, tem vindo a avaliar o potencial nutricional e promotor de saúde deste fruto, bem como a sua incorporação em alimentos.

Uma vez que uma das utilizações mais comuns da bolota é a sua aplicação como farinha na confeção de pães e produtos de confeitaria, o primeiro estudo visou a caracterização da farinha de bolota produzida pela Herdade do Freixo. Esta primeira abordagem revelou que a bolota possui diversas características de valor para a alimentação humana, nomeadamente o facto de não ter glúten, ser rica em fibra e gorduras insaturadas com teores de proteína relevantes quando comparada com outras fontes vegetais. Além disso, salientou-se o seu elevado teor de compostos fenólicos antioxidantes, dominado pelo seu elevado teor em ácido gálico.

Numa segunda abordagem, foram desenvolvidas diversas bebidas à base de bolota que revelaram igualmente benefícios para a saúde do consumidor. Após torra da bolota, foi produzida uma bebida similar ao café e infusões frias, com elevada aceitabilidade sensorial, que evidenciaram um elevado teor de compostos antioxidantes (em particular as bebidas de *Quercus suber*), que demonstraram ter a capacidade de proteção do DNA, ação anti mutagénica e ausência de toxicidade. A sua principal riqueza em compostos antioxidantes associou-se principalmente à sua riqueza em ácido gálico, ácido elágico e ácido clorogénico. Estes compostos têm demonstrado diversos benefícios na prevenção de doenças crónicas, e em particular o ácido clorogénico mostrou, em estudos recentes, o papel determinante na prevenção das doenças neurológicas degenerativas, como a doença como o Alzheimer.

O trabalho centrou-se posteriormente nas bebidas funcionais, criando a bebida de bolota, à semelhança de outras habitualmente consumidas como substitutos do leite. Estas bebidas, além de veicularem os benefícios atrás referidos, mostraram em estudos ainda preliminares promover a manutenção de uma flora intestinal saudável.

Além disso, com base nas bebidas anteriores foram desenvolvidas bebidas fermentadas com bactérias probióticas (bactérias benéficas), comprovando assim que esta matriz vegetal constituiu um bom veículo para estas bactérias, numa bebida estável e com aceitação sensorial.

Esta última aplicação pode ter uma aplicação junto de indivíduos que, para além de intolerantes ao glúten sejam intolerantes à lactose, já que poderá exercer um efeito positivo sobre a flora intestinal, que frequentemente se encontra associado ao consumo de alguns tipos de produtos lácteos. Para que nada se possa perder no potencial da bolota, a partir da casca, um resíduo final do processamento do cotilédono da bolota, foram desenvolvidos extratos, que exibiram um elevado potencial antioxidante, associada a uma atividade antimicrobiana sobre microrganismos potencialmente patogénicos. Assim, a sua aplicação em alimentos ou em cosméticos, pode permitir a sua estabilização e preservação, para além de lhes conferir as propriedades benéficas associados às suas características antioxidantes.

Deste modo, a bolota pode ser totalmente valorizada de forma sustentável, com a obtenção de produtos ou ingredientes inovadores com potencial de promoção da saúde do consumidor, com a vantagem adicional de constituir uma alternativa de valor para indivíduos que apresentam intolerâncias alimentares. Além disso, a demonstração deste valor pode alavancar a valorização económica das regiões onde a bolota tem maior produção e suportar o desenvolvimento de novos produtos inovadores que de forma crescente têm surpreendido o mercado nacional. 🌱

NÚCLEO DE AVEIRO

Núcleo Regional de Aveiro da Quercus

Direção Regional de Aveiro da Quercus reúne-se em Albergaria-a-Velha

A Direção do Núcleo Regional de Aveiro da Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza reuniu, no passado dia 26 de setembro, na sede do Clube de Albergaria, em Albergaria-a-Velha.

Além dos vários assuntos da agenda ambiental do núcleo, a Direção Regional deu um destaque especial a algumas temáticas relevantes para o concelho de Albergaria-a-Velha, dando assim continuidade a iniciativas semelhantes levadas a cabo em outros concelhos da região. Nesse sentido, a primeira parte da reunião contou com a presença de alguns cidadãos locais, levando a uma interessante, aberta e participativa troca de ideias e experiências sobre os temas propostos.

Uma das temáticas em destaque foi a questão da Mobilidade, nomeadamente a necessidade de uma maior aposta em meios sustentáveis de transporte, nomeadamente o incentivo à utilização da bicicleta, não só como instrumento de lazer, mas também como meio de deslocação no dia-a-dia das populações. Nesse sentido e como contributo para a mudança de mentalidades, torna-se essencial um maior investimento do poder local na criação de ciclovias que liguem os principais núcleos urbanos e equipamentos públicos do concelho. Além disso, todos os presentes realçaram a importância de um melhor planeamento urbano, focado na necessidade de diminuir o impacto dos meios de transporte poluentes e dando resposta às necessidades do cidadão em termos de acessibilidade, indo assim ao encontro das próprias oportunidades de investimento no âmbito dos novos quadros de financiamento europeus.

Foi também realçado o conjunto de iniciativas levadas a cabo por um grupo de cidadãos do concelho de Albergaria-a-Velha, de que é exemplo o Movimento BiCla, que tem procurado alertar para os problemas de mobilidade existentes no concelho e apresentado propostas de solução junto das autoridades locais, assim como despertar consciências para estas temáticas junto da população em geral. Neste âmbito foram também referidos os exemplos e as práticas levadas a cabo nos concelhos vizinhos de Águeda, Aveiro ou Murtosa.



Reunião da Direção Regional de Aveiro da Quercus

Ainda no que concerne ao tema da Mobilidade, não podia deixar de ser mencionada a questão da Linha do Vale do Vouga, como um péssimo exemplo de desaproveitamento e desinvestimento numa infraestrutura com potencial para se poder tornar numa alternativa mais sustentável em termos de transporte para as populações da região, incluindo a do concelho de Albergaria-a-Velha, o qual é parcialmente atravessado por esta via férrea muitíssimo degradada, que há muito merecia uma maior atenção por parte das autoridades locais e regionais.

Por último abordou-se o tema dos Incêndios Florestais, tendo em conta a extensa mancha florestal existente no concelho de Albergaria-a-Velha e o flagelo do fogo que ciclicamente assola este concelho. Neste âmbito chamou-se mais uma vez a atenção para os enormes impactos negativos da monocultura do eucalipto, seja como potenciadora e propagadora dos próprios incêndios florestais, mas também como responsável pela perda da biodiversidade, pela degradação da paisagem e pelo empobrecimento dos solos. Só com uma inversão de políticas e uma clara aposta local e nacional no ordenamento do território e no incentivo à florestação com espécies autóctones, se poderá diminuir o enorme risco de desertificação que a prazo pode tomar conta de toda esta região.

Quercus comemorou os 10 anos do Projeto Cabeço Santo com uma conferência sobre a recuperação ecológica e paisagística de áreas florestais

No passado dia 15 de outubro, a Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza – e a Câmara Municipal de Águeda promoveram uma conferência de comemoração dos 10 anos do Projeto Cabeço Santo.

A conferência, intitulada “Recuperação ecológica e paisagística de áreas florestais”, juntou alguns dos maiores especialistas de diversas universidades portuguesas.

Cerca de uma centena de participantes tiveram a oportunidade de analisar diversas questões, nomeadamente a evolução da floresta portuguesa, a biodiversidade do Cabeço Santo, a recuperação

ecológica de áreas degradadas, a importância da formação dos pequenos proprietários florestais, a problemática das espécies invasoras, o potencial do medronho e o turismo de natureza como fator promotor do esforço de recuperação ecológica e paisagística.

A conferência constituiu-se, por isso, como um momento de reflexão, informação e motivação que fez nascer ou crescer em muitos dos presentes a determinação para intervir numa área em que a região está tão carente, a da recuperação ecológica e paisagística.

A Quercus aproveita para agradecer publicamente à Câmara Municipal de Águeda por ter apoiado forma significativa esta conferência, mas também por ser parceira do Projeto Cabeço Santo desde do seu início.

A Equipa do Projeto Cabeço Santo convida todos os que não puderam estar presentes a visualizar os vídeos das intervenções na página do Projeto Cabeço Santo em <https://ecosanto.wordpress.com> ou na sua página na rede social Facebook através da ligação <https://www.facebook.com/cabecosanto>.



Conferência de Comemoração do 10º Aniversário do Projeto Cabeço Santo

Nos dias 3 e 7 de dezembro, o Núcleo Regional de Aveiro promoveu ações de plantação de árvores autóctones no Cabeço Santo, em Águeda.

A iniciativa marcou o início das plantações no Projeto neste outono-inverno 2016-2017.

Os voluntários plantaram carvalhos, sobreiros, castanheiros e medronheiros.

As árvores plantadas foram apadrinhadas por diversos cidadãos e pelas empresas EPEDAL – Indústria de Componentes Metálicos – e MR. AND MRS. CORK – *start-up* francesa que cria acessórios de alta qualidade com materiais sustentáveis.

Entre 22 a 26 de novembro, a equipa do Projeto Cabeço Santo realizou um conjunto de palestras e ações de produção de bolas de sementes e plantação de árvores nas escolas de Aguada de Cima, Fermentelos, Águeda (Escola Fernando Caldeira) e Pardilhó (Estarreja).

A Equipa participou também numa ação de plantação de árvores autóctones em Eixo. O Agrupamento de Escoteiros de Aveiro organizou este evento de envolvimento comunitário que visou a reflorestação do campo do Forno Cerâmico Romano.

Quercus no Dia das Bandeiras Verdes

No passado dia 30 de setembro, o Núcleo Regional de Aveiro esteve presente no Dia das Bandeiras Verdes, em Aveiro.

O evento pretendeu reconhecer o trabalho de todos os que contribuíram para tornar mais sustentável o dia-a-dia da escola e da comunidade onde esta se insere.

A equipa do Projeto Cabeço Santo deu a conhecer o trabalho realizado na recuperação ecológica e paisagística de áreas florestais na serra do Caramulo. 🌿



Mostra Eco-escolas 2016

Jorge Norais

muito desigual, havendo freguesias com abundância de áreas verdes e outras com grandes escassez, e a vegetação existente no centro é diferente da das áreas verdes mais periféricas. A sua utilização é condicionada pelo seu estado de manutenção, pelas estruturas instaladas (parques infantis, parques de manutenção, iluminação), e ao longo do dia os utilizadores vão variando.

O relatório final será enviado posteriormente à Quercus, depois de mais duas semanas em que o grupo de alunos trabalhará os dados recolhidos. Esperamos que tendo em conta os 40m² per capita que as boas práticas recomendam, Braga esteja agora acima dos 10m² que um estudo, que tem pouco mais de um lustre, apresentava!

Oficina de Biocontroladores

No dia 24 de setembro, o Núcleo de Braga organizou mais uma oficina de Biocontroladores.

Esta oficina teve como objetivo principal dotar as pessoas de ferramentas mais amigas do ambiente no controlo de pragas e infestantes mas também com fertilizantes naturais eliminando assim a aplicação de químicos de síntese que são muito prejudiciais à saúde humana.

Os 15 formandos que frequentaram a oficina saíram bastante entusiasmados para aplicarem as novas técnicas que aprenderam, nas suas plantas.

É urgente adotar métodos alternativos ao controlo químico, através de medidas de proteção biológica, utilização de armadilhas e práticas culturais amigas do ambiente ou a utilização dos produtos naturais extraídos das plantas. Como exemplos de extrações podem-se citar as seguintes plantas: A Urtiga, a Consolda, o Feto e a Cavalinha. Estas plantas possuem propriedades únicas no combate a pragas e doenças. Temos como características:

URTIGA - *Urtica dioica*

Propriedades: fortifica e estimula a flora microbiana da terra e a vegetação (melhora a função clorofilina). Bom ativador do composto. A Urtiga possui uma ação repulsiva, repelindo afídeos e ácaros; uma ação fungicida, contra podridão cinzenta do morango; e uma ação inseticida, contra ácaros amarelos e vermelho.

Procedimento: Para obter o extrato procede-se das seguintes formas: Colher a planta inteira antes da floração. Através de uma infusão: 1kg de planta em 10 litros de água durante 12 horas, diluído em 10% - é insetífuga (afídeos, ácaros) e às vezes inseticida (afídeos). Decoção: 100g de raízes colocadas a macerar em 1l de água durante 24 horas, depois ferver durante 30mn e aplicar puro (podridão cinzenta). Extrato fermentado: 1kg para 10 l de água (também favorece a germinação das sementes e reforça as defesas imunitárias das plantas).

CONSOLDA - *Symphytum officinalis*

Propriedades: inseticida e fungicida. Eficaz contra mosca branca e afídeos.

Procedimento: Extrato fermentado: 1kg de folhas frescas em 10 l de água. Diluir em 20% e regar. Em pulverização foliar diluir em 5 %.

FETO - *Pteridium aquilinum*

Propriedades: inseticida, fungicida e repulsivo. Contra o pulgão lanígero, cicadela da vinha e lagartas de agriotis, ferrugem (extrato fermentado aplicado puro para ferrugem das roseiras das árvores de fruto).

Procedimento: Extrato fermentado: 1kg para 10 l de água durante 4 ou 5 dias. Diluir a 10% e pulverizar. Fazer duas aplicações sobre a terra antes da plantação contra as larvas de agriotis.

CAVALINHA - *Equisetum arvense*

Propriedades: Insetífuga, dinamizadora do crescimento e fungicida preventivo. É eficaz contra a moniliose ferrugem lepra do pessegueiro e algumas viroses.

Procedimento: Decoção: ferver 500g de planta seca de cavalinha em 5 litros de água durante 1 hora, deixar passar pelo menos 10 horas e aplicar diluída em 20% ou por extrato fermentado: 200g de planta seca em 10 litros de água. Diluir em 5% e pulverizar. 🌿

NÚCLEO DE BRAGA

Núcleo Regional de Braga da Quercus

Dia Internacional da Juventude

Festejou-se em Braga o Dia Internacional da Juventude visto ser a Capital Ibero-Americana da Juventude, pelo que a Quercus foi contactada no sentido de levar a cabo iniciativas destinadas a jovens, no dia 12 de agosto, das 10 às 18h.

As centenas de estudantes que passaram pelo stand da Quercus tiveram a oportunidade de participar em várias atividades lúdicas, como jogos de tabuleiro e quiz ambientais, e também de ficar a conhecer o trabalho da Associação no âmbito da Educação Ambiental.

Sessão sobre Mobilidade Sustentável na Capital Ibero-Americana da Juventude

A Associação Portuguesa do Parlamento Europeu dos Jovens (APPEJ), no contexto de um grande evento a realizar na cidade de Braga, de 20 a 28 de agosto de 2016, organizou o Fórum Euro-Ibero-Americano da Juventude, com cerca de 170 jovens, entre os 18 e os 24 anos, atualmente a frequentar o ensino superior, provenientes de toda a Europa e dos países membros da Organização Ibero-Americana da Juventude no qual se discutiram alguns dos mais prementes temas da atualidade, sob a temática principal "Sustainable Development: Intercontinental Partnerships for People, Planet and Prosperity", baseada nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável acordados por 193 países, em setembro de 2015, na 70ª Assembleia Geral das Nações Unidas.

Assim, o Núcleo de Braga esteve presente pelas 20h30 do dia 26 de agosto, no Bracara Dixit, com o tema "Mobilidade Sustentável" numa apresentação em inglês.

Estudo "Áreas verdes na cidade de Braga"

Pelo terceiro ano consecutivo, a universidade holandesa de Wageningen contactou o Núcleo de Braga no sentido de realizar um projeto de mestrado de 27 alunos, de diversas nacionalidades, no concelho, com um tema ambiental à escolha do Núcleo. Assim, depois do "rio Este", "alterações climáticas" foi a vez de "áreas verdes na cidade de Braga". Depois de já terem contactado os *stakeholders* indicados no sentido de marcar entrevistas, de terem estudado o material que nos haviam solicitado, estiveram em Braga (de 26 de setembro a 7 de outubro), divididos por 5 grupos, que corresponderam a 5 freguesias ou uniões de freguesias, a ver no terreno os espaços verdes, a entrevistar cidadãos e a reunir com os referidos líderes de opinião, num total de 700 questionários respondidos.

Na véspera da sua partida, fizeram a sua apresentação pública, na sede da Junta de Freguesia de S. Vicente, estando presentes uma trintena de bracarenses. A primeira conclusão foi que as áreas verdes são muito fragmentadas, em vez de parques, temos canteiros ajardinados, sem ligação entre si. A sua distribuição é

NÚCLEO DE VILA REAL E VISEU

Núcleo Regional de Vila Real e Viseu da Quercus

Atividade realizada na União de freguesias de São João do Monte e Mosteirinho

No dia 10 de Setembro de 2016 realizou-se a atividade "Património Fluvial da União de Freguesias de São João do Monte e Mosteirinho: Mergulhos na Praia Paraíso e no Poço da Pena Branca", inserida no programa "Património das Freguesias - Quercus + Freguesias + Coletividades".

A atividade foi dinamizada pela Quercus - Núcleo Regional de Vila Real e Viseu e contou, a nível local, com os apoios da União de Freguesias de São João do Monte e Mosteirinho e da Associação Desportiva Cultural e Recreativa de S. João do Monte. A orientação esteve a cargo de Pedro Pereira, João Branco e João Baptista e contou com a participação de duas dezenas de pessoas, maioritariamente jovens da Associação Desportiva Cultural e Recreativa de S. João do Monte.

Esta iniciativa realiza-se ininterruptamente desde 2008. A partir de 2015 é da responsabilidade da Quercus com a colaboração de coletividades e freguesias, devido a uma mudança de filosofia do programa Ciência Viva, nomeadamente por terem sido reformulados os apoios para organizações, nos quais se incluiu a Quercus.

A atividade deste ano, decorreu junto de duas das principais linhas de água do território, o Rio Águeda e a Ribeira do Souto ou das Dornas, dando-se particular atenção ao património fluvial.

Iniciou-se o dia com uma receção calorosa aos participantes, na casa da Câmara (cadeia), junto ao Pelourinho, localizados no paço do antigo concelho, onde foram lembrados os objetivos do programa, seguido das apresentações de todos os presentes. Prestaram-se informações gerais sobre o património humano e natural da União de Freguesias e sobre as atividades previstas para o dia. Depois de um pequeno-almoço constituído por produtos regionais, iniciou-se a atividade por uma paisagem verdadeiramente inspiradora, cheia de biodiversidade e geodiversidade. Os mergulhos e saltos para a água, no Poço da Pena Branca, deliciaram os participantes, especialmente os mais jovens.

O almoço convívio foi, como sempre, verdadeiramente aliciante. A segunda parte da atividade, teve como destino a Praia do Paraíso. Depois de uma caminhada para observar e conhecer a beleza cultural e natural da região envolvente seguiram-se os mergulhos mais arrojados e acrobáticos nas águas límpidas e tépidas do rio Águeda. Uma tarde bem passada!

No final do dia, a Associação Desportiva Cultural e Recreativa de S. João do Monte ofereceu um lanche aos participantes.

A atividade foi do agrado de todos os participantes, tendo sido feito o desafio para continuar nos próximos anos com este programa.

Participaram ativamente na organização desta atividade, João Branco (Presidente da Direção Nacional da Quercus), João Carlos Baptista (Secretário da Direção do Núcleo de Vila Real e Viseu), Márcia Rodrigues (Estagiária no Núcleo de Vila Real e Viseu da Quercus), Pedro Pereira (Geógrafo e natural de São João do Monte) e Mário Martins (Presidente da Associação Desportiva Cultural e Recreativa de S. João do Monte).

É de enaltecer a participação e o espírito de confraternização que esta atividade, por estes lugares especiais, proporcionou. Todos regressamos mais enriquecidos por termos participado nesta experiência única. 🌿



Márcia Rodrigues

Mergulho dos Participantes na Praia do Paraíso



Praia do Paraíso



Mergulho no Poço da Pena Branca

João Baptista

Pedro Silva

significa soterrar parte do tronco de muitas árvores, com as drásticas consequências daí advindas.

Os motivos apresentados para este projeto prendem-se com a necessidade que as pessoas alegadamente têm de mais sol (motivo incongruente dado ser um lugar procurado essencialmente no verão pela sua sombra) e com a criação de um espaço para eventos em redor do lago (motivo igualmente incongruente dado ser um local onde sempre se realizaram grandes eventos e festas municipais). Porém, as árvores em questão, excetuando três não recuperáveis, estão razoavelmente saudáveis, segundo o mesmo estudo, precisando algumas de ser tratadas e o solo enriquecido.

Na sessão de apresentação pública (diferente de uma consulta pública) do mega-projeto de requalificação da cidade onde este projeto do Parque está incluído, foi levantado o problema dos abates de árvores sãs sem que tivesse havido abertura para discussão e possível alteração do plano inicial. Foi ainda tentado, até agora em vão, um encontro de membros da Quercus com o vereador da área.

Perante a adjudicação do projeto e não havendo outra forma de o parar nas questões específicas relativas apenas às árvores, um grupo de cidadãos interpôs uma providência cautelar sobre o projeto de requalificação do Parque. Lutam pela preservação de um património ambiental inestimável e irrepetível no período de duas ou três gerações.

Lançamos ainda o desafio de se tornarem voluntários do Núcleo Regional da Guarda da Quercus A.N.C.N. colaborando na organização de atividades, sugestão de atividades, acompanhamento de denúncias, entre outras tarefas. Os interessados em colaborar deverão enviar um mail para guarda@quercus.pt a manifestar o seu interesse.

Terceira edição do concurso de cozinha solar Quercus/IPG - inscrições abertas

Estão abertas até ao dia 31 de janeiro de 2017 as inscrições para a 3.ª edição do "Concurso de Cozinha Solar" organizado juntamente entre o Núcleo Regional da Guarda da Quercus - A.N.C.N. e o Instituto Politécnico da Guarda. Trata-se de um concurso dirigido a alunos do ensino básico e secundário ou ensino equivalente. Para além das escolas do distrito da Guarda, podem concorrer, também, as escolas dos concelhos de Belmonte, Covilhã e Fundão, do distrito de Castelo Branco.

Pretende-se que sejam construídos fornos solares recorrendo preferencialmente a materiais de fácil acesso e reutilizáveis. O concurso está organizado em 3 escalões e as equipas deverão ter no máximo 3 elementos. A escola deverá decidir em que escalões pretende concorrer e selecionar, dentro de cada escalão, a equipa que representará a escola na final prevista para o dia 20 de maio de 2017 numa prova a realizar no Instituto Politécnico da Guarda.

O Regulamento pode ser consultado em <http://cozinha-solar-quercus.blogspot.pt/>.

NÚCLEO DA GUARDA

Núcleo Regional da Guarda da Quercus

Espaço do sócio do Núcleo Regional da Guarda

Iniciámos, no jornal n.º 76, um espaço de opinião no qual os sócios da área de intervenção do Núcleo Regional da Guarda da Quercus A.N.C.N. podem dar as suas opiniões bastando para isso enviar um mail para o endereço guarda@quercus.pt com o que pretendem publicar. A direção do Núcleo reserva-se no direito de não publicar caso considere o conteúdo desadequado.

SALVAR AS ÁRVORES DO PARQUE MUNICIPAL DA GUARDA

Por Luísa Q. Campos_ Professora do ensino superior

O Parque Municipal da Guarda é um espaço verde que existe na cidade da Guarda desde o fim da primeira década do século XX. Ajuda a cidade a ter o melhor ar do país e é lugar de brincadeiras para crianças, de descanso para idosos, de caminhadas e exercício físico para jovens, de convívio para estudantes, de refúgio para namorados, de meditação e recolhimento, de frescura, de contacto com a natureza. Um lugar dentro da cidade, mas à parte dela. O Parque acolhe e oferece... porque está lá. Está lá e na memória dos mais velhos desde que era chamada a Mata Municipal.

Pena é que este parque arbóreo não seja ainda a Mata Municipal. A sua grande área foi sendo reduzida ao longo do século XX, devido a várias intervenções de urbanização locais, e o número de árvores é hoje significativamente menor. Para tal contribuíram também intervenções recentes e a negligência de sucessivos executivos camarários quanto à sua manutenção e fertilização dos solos, apesar de uma renovação levada a cabo entre 1992 e 1994 pela equipa do Arquiteto Nuno Martins, que obteve o Grande Prémio de Arquitetura em 1995.

Este ano, a Câmara Municipal da Guarda (CMG) apresentou um projeto de requalificação do Parque. Com ele pretende alterar a sua configuração, levando a cabo, entre outros, uma abertura maior da clareira central já existente junto ao lago, o que implica o abate de mais de 30 árvores de grande porte praticamente todas saudáveis (segundo o estudo solicitado a um professor especialista da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro), a cobertura do solo em redor do lago e outros caminhos com betonilha, o que o impermeabilizará, e o nivelamento entre o espaço exterior ao parque e o seu espaço interior, o que

O Núcleo Regional da Guarda da Quercus - A.N.C.N. e o Instituto Politécnico da Guarda agradecem ao mecenas do concurso: Firm Questions; e aos apoios: MoviJovem, Science4you e Via Rápida. 🌱



Forno da 2ª edição do Concurso de Cozinha Solar



Forno da 2ª edição do Concurso de Cozinha Solar



Forno da 2ª edição do Concurso de Cozinha Solar



Forno da 2ª edição do Concurso de Cozinha Solar

com a promoção da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), que tem como missão garantir a sustentabilidade dos oceanos. A sessão iniciou-se com uma apresentação por parte da DGRM e uma apresentação por parte da Entidade Nacional Para o Mercado de Combustíveis (ENMC), e de seguida foi aberta a discussão ao público. Durante a sessão, falou-se sobre a consulta pública ao largo de Aljezur, a falta de avaliação de impacto ambiental, as preocupações da população local e a falta de transparência no processo. As apresentações encontram-se disponíveis no seguinte link <http://www.psoem.pt/apresentacoes/>.

- No passado dia 30 de Julho, a PALP, com a ajuda de vários voluntários incluindo o Núcleo Regional do Algarve da Quercus, organizou o primeiro debate sobre prospeção, pesquisa, desenvolvimento e exploração de petróleo com representantes dos partidos com assento parlamentar. O debate aberto ao público permitiu aumentar a discussão deste problema, fazendo uma ponte entre a população e os representantes na Assembleia da República. Os deputados puderam também esclarecer as posições tomadas desde que tomaram conhecimento deste problema, e comprometer-se em salvaguardar um futuro sustentável para o Algarve. O debate foi gravado e pode ser visualizado online.

- Na casa de Artes de Tavira houve uma sessão pública sobre "Petróleo, Gás: alterações climáticas ou energias limpas" no passado dia 25 de Agosto. A conversa teve a participação da Rosa Guedes da PALP, a Ana Correia da Tavira em Transição e o José Malheiros do Forum Manifesto. Algarve Quercus também esteve presente. O debate pode ser visualizado no seguinte link <https://www.youtube.com/watch?v=QRsc7I0neg8>.

- No Festival F em Faro, que decorreu nos dias 2 e 3 de setembro de 2016, as organizações estiveram presentes para alertar mais uma vez a população sobre a problemática da exploração de petróleo e gás. Foram recolhidas assinaturas para a petição contra a exploração de petróleo em Peniche ("Petição pelo cancelamento dos contratos de prospeção e produção de petróleo na Baía de Peniche e na Baía Lusitânica" <http://peticaopublica.com/pview.aspx?pi=penichelivrepetroleo>). Os postais, com desenhos oferecidos pelos artistas algarvios, foram preenchidos com contribuições de mensagens e assinaturas do público. Estes postais serão posteriormente entregues aos representantes políticos, nomeadamente o Primeiro Ministro, o Presidente da República e o Ministro de Ambiente.

- No dia 10 de setembro organizou-se um concerto "Artistas por um Algarve livre de Petróleo" no Palco da Doca em Faro. Esta iniciativa contou com a organização da PALP e o apoio da Câmara Municipal de Faro. Os artistas incluíram Afonso Dias, Anymal Racional, Fad'nu, Mauro Amaral, S.L.U.G. e TerraXama. O Núcleo Regional do Algarve fez parte da organização deste evento, informando a população sobre a problemática da prospeção e exploração de combustíveis fósseis e na recolha de assinaturas para a petição pelo cancelamento dos contratos de petróleo em Peniche.

- No passado dia 3 de Outubro, a PALP participou numa ação informativa sobre a exploração dos hidrocarbonetos na Escola Superior de Educação e Comunicação (Universidade do Algarve), estando presentes cerca de 3 dezenas de estudantes e professores. Da PALP estiveram a Rosa Guedes, o Bruno Silva e do Núcleo Regional do Algarve Quercus esteve a Tereza Fonseca. A petição de Peniche recebeu mais umas assinaturas, e mais uns postais foram preenchidos.

Mais informações podem ser encontradas na www.palp.pt, no facebook da PALP (<https://www.facebook.com/AlgarveLivreDePetroleo/>) e no facebook do Algarve QUERCUS. 🌱

NÚCLEO DO PORTO

Núcleo Regional do Porto da Quercus

COMUNICA 2016

No passado dia 3 de novembro, realizou-se, no auditório do Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto, o Comunica 2016, uma conferência organizada pela Quercus em parceria com a Noctula.

A iniciativa teve como objetivo principal ressaltar a importância de uma estratégia de comunicação bem definida na área do ambiente, quer para as empresas e organizações, quer para os cidadãos comuns.

De facto, os oradores presentes, vindos de seis entidades de relevo nacional (REN, CTT, Noctula, Amorim, Primeira Imagem, LIPOR), concordaram que a clarificação das mensagens, a sua transparência e a sua atratividade contribuem para um maior e melhor envolvimento dos cidadãos nos seus projetos e nas atitudes que se pretende que adotem, tendo em vista o bem comum.

NÚCLEO DO ALGARVE

Núcleo Regional do Algarve da Quercus

Sessões, debates e concerto por um Algarve livre de petróleo e gás.

A Plataforma Algarve Livre de Petróleo (PALP), com a colaboração do Núcleo Regional do Algarve da Quercus, encontra-se empenhada na luta contra a prospeção e exploração de combustíveis fósseis, e na procura de alternativas energéticas com a aposta numa economia descarbonizada.

Assim, ambas as entidades, em colaboração, têm participado e promovido uma série de eventos com o intuito de informar os cidadãos sobre a temática e sensibilizar o poder político para as preocupações que a prospeção de combustíveis fósseis suscita:

- No dia 12 de Julho, cerca de 50 pessoas e diversas estiveram presentes em Aljezur na sessão de esclarecimento sobre o processo de "prospeção de petróleo no deep offshore na Baía do Alentejo"

Além disso, nesta edição, cada participante do COMUNICA pôde contribuir com a plantação de uma árvore autóctone, no âmbito do Projeto Floresta Comum. O auditório cheio resultará, assim, na plantação de 92 carvalhos. 🌳

NÚCLEO DE LISBOA

Núcleo Regional de Lisboa da Quercus



Comunica 2016

Decorreu no Bombarral, na tarde do dia 17 de Setembro, um debate de sensibilização sobre o tema "Bem-Estar Animal", no auditório Municipal do Bombarral.

A associação Bom Gato (Grupo de Apoio e Resgate de Gatos) foi a responsável por este evento, em parceria com a Animalife (Associação de Sensibilização e Apoio Social e Ambiente), e com o apoio do Município do Bombarral. Participaram neste debate várias entidades para além da Quercus Lisboa, tais como a Provedoria dos Animais de Lisboa e o PAN (Pessoas, Animais e Natureza) e ainda a GNR - SEPNA. 🐾

BEM-ESTAR ANIMAL
Debate de sensibilização

17 SET 15:00
AUDITÓRIO MUNICIPAL
BOMBARRAL

1º PAINEL

- Dr.ª Constança Urbano de Sousa
Ministra da Administração Interna
(a confirmar)
- Dr. Sales Henriques
Representante do Ministro da Agricultura
- Vereadora Norberta Santos
Câmara Municipal do Bombarral
- Dr.ª Inês Sousa Real
Provedora dos Animais de Lisboa
- Diogo Galvão Castiço
Dono do Simba, cão assassinado em Monsanto

2º PAINEL

- Dr.ª Sandra
Quercus
- Dr.ª Francisca Van Dunem
Ministra da Justiça
(a confirmar)
- PAN
Pessoas - Animais - Natureza
- BomGato
Grupo de Apoio e Resgate de Gatos - Bombarral
- Animalife
Ass. de Sensibilização e Apoio Social e Ambiental
(a confirmar)
- Comandante da GNR do Bombarral

BomGato Município de Bombarral



Comunica 2016

NÚCLEO DE COIMBRA

Núcleo Regional de Coimbra da Quercus

O Núcleo Regional de Coimbra da Quercus, o grupo Grace e a Casa dos Pescadores estiveram a promover, no dia 14 de outubro de 2016, a ação GIRO na Costa de Lavos, a sul da Figueira da Foz, que consistiu na plantação de 1224 exemplares de plantas dunares, no arranque de focos de colonização inicial da planta infestante «chorão», na apanha de resíduos espalhados pela praia, em palestras e em percursos pedagógicos guiados. A iniciativa envolveu mais de 10 voluntários da Quercus, 5 funcionários do Grace, 7 funcionários e voluntários da Casa dos Pescadores e 32 voluntários oriundos de empresas associadas do Grace. A atividade envolveu também uma logística e organização que decorreu ao longo de vários meses com inúmeras visitas técnicas ao local, dezenas de trocas de e-mails, de conversas telefónicas e reuniões presenciais. Foi um sucesso na opinião das 3 associações parceiras e de todos os intervenientes. 🌱



Paulo Andrade e Pedro Sousa da Quercus demonstram o processo de plantação



Grupo de Voluntários na Praia Costa de Lavos



Voluntários plantam um exemplar de Estorno

CUIDAR DAS PARTES COMUNS

PROCESSO BIOGEOGRÁFICO DA REDE NATURA 2000 QUERCUS PRESENTE NO 2.º SEMINÁRIO ATLÂNTICO REALIZADO NA IRLANDA

Grupo de Conservação da Natureza da Quercus

Realizou-se de 25 a 27 de outubro último, em Ennistymon, na Irlanda, o 2.º Seminário Biogeográfico da Região Atlântica, um evento que pretende contribuir para melhorar o estado de conservação das espécies e habitats na Rede Natura 2000, através de um processo de cooperação em rede entre parceiros institucionais e organizações não-governamentais. Ao longo de três dias, cerca de 90 participantes, oriundos de nove países, abordaram em grupos de trabalho questões relativas à Rede Natura 2000, desde a gestão integrada das áreas classificadas às questões de comunicação e envolvimento das partes interessadas. Os grupos abordaram também questões relativas à conservação de habitats, desde os habitats costeiros (dunas e estuários) aos dulçaquícolas (rios e lagos). O programa incluiu ainda visitas de campo e um *knowledge market*, para intercâmbio de informação sobre projetos em curso.

Os resultados do trabalho realizado foram apresentados e discutidos em plenário, tendo sido identificadas ações concretas e prioridades de cooperação, com destaque para a abordagem 'Low Hanging Fruits', que identifica os habitats da Região Atlântica cujo estado de conservação poderá ser mais rapidamente favorecido, contribuindo para alcançar o principal objetivo da Estratégia Europeia da Biodiversidade 2020 – a completa implementação das Diretivas 'Aves' e 'Habitats'.

A escolha de Ennistymon para realizar este seminário foi motivada por projetos desenvolvidos nessa área da costa ocidental irlandesa, nomeadamente *The Burren Programme* (burrenprogramme.com) e *Aran Life* (www.aranlife.ie), cujo modelo de implementação tem tido resultados muito positivos, sendo uma referência para outros projetos da Região Atlântica.

A Quercus ANCN foi a única organização portuguesa presente, representada pelo associado Manuel Fernandes, a convite da Comissão Europeia. A participação portuguesa permitiu detetar lacunas na Base de Dados da Rede Natura 2000, relativas a habitats com ocorrência em Portugal, as quais foram já comunicadas às autoridades portuguesas com competências nesta matéria, de modo a serem colmatadas o mais brevemente possível.

Espera-se que Portugal continue representado no Processo Biogeográfico, seja por organizações não-governamentais, seja por representantes institucionais, dada a importância deste processo para melhorar o nível de gestão e de comunicação na Rede Natura 2000, em articulação com as redes de trabalho europeias.

Sobre o Seminário Atlântico

http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/platform/events/263_second_atlantic_natura_2000_seminar_en.htm



Atlantic Seminar, Ennistymon, Co. Clare, Ireland



The Burren, Co. Clare, Ireland

O que é o Processo Biogeográfico da Rede Natura 2000?

O Processo Biogeográfico é uma iniciativa da Comissão Europeia, lançada em 2011, para auxiliar os Estados Membros a gerir a Rede Natura 2000 como uma rede ecológica coerente. Através do intercâmbio de informação e de experiências procuram-se soluções comuns para problemas identificados nos vários Estados Membros, fomentando ações de cooperação. A abordagem adotada tem por base as regiões biogeográficas abrangidas pela UE – Alpina, Atlântica, Boreal, Continental, Estépica, Macaronésica, Mediterrânica, Panónica e Pôntica –, e visa contribuir para os objetivos da Estratégia Europeia de Biodiversidade 2020.

Os primeiros seminários biogeográficos realizaram-se em 2012 (Seminário Boreal, na Finlândia, e Seminário Atlântico, nos Países Baixos), seguindo-se o Seminário Alpino, na Áustria, em 2013. Desde então, a organização destes eventos passou a ser acolhida por um Estado Membro, com o apoio da Comissão Europeia, envolvendo seminários de lançamento (*kick-off seminars*) e seminários de recapitulação (*review seminars*).

Mais informações

http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/seminars_en.htm

ENTREGUE A SUA VIATURA PARA ABATE NUM CENTRO LICENCIADO

CIR - Centro de Informação de Resíduos da Quercus

Os proprietários de um Veículo em Fim de Vida (VFV) devem entregá-lo num centro de abate licenciado para o efeito. Esta entrega é gratuita se o veículo e garante que o VFV será tratado de forma ambientalmente correta e que os respetivos registo de propriedade e matrícula serão cancelados.

Assim, quando o seu proprietário entregar o seu VFV deve igualmente entregar os originais do Livrete e do Título de Registo de Propriedade como cópias do seu Cartão de Cidadão e Cartão de Contribuinte.

O centro de abate requiere o cancelamento da matrícula, através do preenchimento do impresso modelo 9 do Instituto da Mobilidade e dos Transportes - IMT (que será disponibilizado pelo centro – este impresso só pode ser assinado pelo proprietário do veículo. No caso de empresas a assinatura tem que ser reconhecida notarialmente).

Em seguida, o centro de abate identifica o VFV e confere a respetiva documentação. Se tudo estiver correto, procede à emissão do Certificado de Destruição (modelo legal publicado em Diário da República de 10 maio de 2004- Despacho n.º 9276/2004) e entrega imediatamente o original ao proprietário/detentor do veículo (que fica assim com o comprovativo que entregou o veículo numa empresa licenciada e que não tem mais responsabilidades).

Posteriormente, o centro remete ao IMT uma cópia do Certificado de Destruição, acompanhada da documentação do veículo e do seu proprietário. Logo que receba a documentação, o IMT procede ao cancelamento da matrícula e comunica tal facto à Conservatória do Registo Automóvel para que se proceda também ao cancelamento do registo de propriedade.

O cancelamento do registo e da matrícula de um VFV apenas é possível mediante a apresentação de um Certificado de Destruição emitido por centros de abate licenciados. **É a única forma de cancelar o pagamento do Imposto Único de Circulação - IUC (se o veículo for abandonado ou entregue a centros não licenciados, o titular do registo continuará a pagar o IUC). Evite por isso a entrega do seu VFV numa sucata ilegal.**

Um veículo tem inúmeras componentes, desde combustíveis a óleos, entre outros componentes e só um centro de abate licenciado possui os equipamentos obrigatórios e específicos para a sua despoluição e desmantelamento assegurando o destino final destes resíduos junto de empresas de reciclagem.

Assegure-se que a situação do seu VFV é devidamente encaminhada de acordo com os procedimentos atrás descritos, podendo consultar os centros de abate licenciados em www.valorcar.pt, junto da sua área de residência evitando assim o pagamento anual do IUC.

BIOCOMBUSTÍVEIS: SERÃO A SOLUÇÃO PARA DESCARBONIZAR OS TRANSPORTES?

Grupo de Energia e Alterações Climáticas da Quercus

A produção global de biocombustíveis tem vindo a crescer a bom ritmo, tendo passado de 16 mil milhões de litros em 2000 para cerca de 110 mil milhões em 2013. De acordo com a Agência Internacional de Energia, os biocombustíveis podem vir a ser, num futuro próximo, uma séria alternativa à utilização de combustíveis fósseis no setor dos transportes, nomeadamente o gasóleo e a gasolina, no sentido de reduzir a dependência energética e reduzir as emissões de dióxido de carbono.

Desde 2009, a aposta centrou-se nos chamados biocombustíveis convencionais, ou de primeira geração, o que se revelou um erro. Existem muitas dúvidas sobre se estes biocombustíveis contribuem, efetivamente, para a redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) no setor dos transportes. Produzidos a partir de culturas agrícolas, os biocombustíveis de primeira geração estão também associados a graves impactos sociais e ambientais, incluindo pressões sobre a apropriação de terrenos agrícolas, competição com a produção de alimentos e influência sobre o preço dos mesmos ou ainda a extensa desflorestação e o uso intensivo dos solos, sobretudo em países em desenvolvimento.

Veja-se o caso do óleo de palma. Atualmente, a Europa é o segundo maior importador mundial, sendo que quase metade desta matéria-prima é usada para produzir biodiesel, com um impacto climático 80% superior ao gasóleo fóssil. Por outro lado, convém não esquecer que a sua produção implica derrubar vastas áreas de floresta tropical (um sumidouro de carbono) para dar lugar a plantações de palma.

Há, portanto, que retroceder e aprender com os erros do passado. Isso implica escolher outros caminhos para descarbonizar os transportes e alcançar as metas europeias em cima da mesa para 2020 (de 10% de energias renováveis no setor dos transportes em 2020 e de redução de 6% das emissões de GEE nos combustíveis), no âmbito das Diretivas sobre Energias Renováveis (RED - Renewable Energy Directive) e Qualidade dos Combustíveis (FQD - Fuel Quality Directive), respetivamente.

Um desses caminhos passa precisamente por acabar com o investimento nos biocombustíveis de primeira geração e apostar noutras fontes de energia renovável para descarbonizar o setor dos transportes e cumprir a meta acima referida. Aqui inclui-se não só a mobilidade elétrica, mas também o incentivo aos biocombustíveis avançados, não provenientes de culturas agroalimentares, de que podem muito bem ser exemplos, a nível nacional, a produção de bioetanol a partir de resíduos de alfarroba e de bagaço de azeitona (ainda em fase de investigação) ou a produção de biodiesel a partir de gordura animal (já à escala industrial). 🌱



Rainforest Action Network - Flickr

Biocombustíveis

ACORDO DE PARIS ENTRA EM VIGOR 4 ANOS ANTES DO PREVISTO: AGORA PEDE-SE MAIS AMBIÇÃO

Grupo de Energia e Alterações Climáticas da Quercus



CarbonMarketWatch.org

Acordo de Paris entra em vigor

O Acordo de Paris foi ratificado pela União Europeia, no seu todo, a 30 de Setembro, o passo fundamental que faltava para cumprir os requisitos e permitir que o tratado entrasse em vigor. Após a formalização dos instrumentos legais na sede da ONU, no início de Outubro, confirmou-se o que muitos julgaram ser impossível: a entrada em vigor ainda este ano do histórico acordo climático alcançado em Paris, quatro anos antes do prazo oficial (2020).

No mesmo dia em que o Conselho Europeu deu luz verde à ratificação da UE, Portugal juntou-se à lista de países que já o ratificaram, tendo a proposta de resolução sido aprovada por consenso nacional e partidário, em reunião plenária da Assembleia da República.

Entrada em vigor exigia 55 países responsáveis por 55% das emissões globais

Para entrar em vigor, o Acordo de Paris precisava de ser ratificado por, pelo menos, 55 países responsáveis por 55% das emissões globais de gases com efeito de estufa (GEE). Até ao momento da aprovação por parte da UE, 61 países já haviam ratificado o documento, representando 48% das emissões.

As expectativas já estavam em alta desde que os dois maiores poluidores a nível global - a China (com 20% das emissões globais) e os EUA (com 18% das emissões globais) - ratificaram o Acordo de Paris em inícios de Setembro.

Com a ratificação formal do bloco europeu, responsável por cerca de 12% das emissões globais de GEE, a matemática bateu certo. O documento começará a vigorar a tempo da 22.ª Conferência das Partes da Convenção das Nações Unidas para as Alterações Climáticas (COP22), que decorrerá entre 7 e 18 de Novembro de 2016, em Marraquexe.

Depois da ratificação é preciso ir mais longe

O Acordo de Paris tem como objetivo assegurar que o aumento da temperatura média global fique muito abaixo dos 2°C, em relação à era pré-industrial, e desenvolver esforços para ir mais além e limitar esse aquecimento a 1,5°C.

A UE e os seus Estados-Membros negociaram o Acordo de Paris como uma única força e voz, estando vinculados ao mesmo objetivo de redução de, pelo menos, 40% de emissões de GEE até 2030, face aos níveis de 2005.

No entanto, exige-se uma maior ambição para que seja realmente possível limitar o aquecimento global do planeta a 1,5°C.

A meta de redução de emissões de GEE atualmente definida para a UE de 30% é manifestamente insuficiente e inconsistente com o esforço que se está a exigir a outros países poluidores para que atinjam o seu pico de emissões em 2020. Isto porque alguns Estados-Membros da UE, entre os quais se inclui Portugal, poderão até vir a aumentar as suas emissões a partir de 2021, sem deixar de cumprir a meta, uma vez que os valores das emissões previstos para essa data serão inferiores às do ano base (2005).

No entanto, refira-se que, até 4 de outubro de 2016, apenas 7 dos 28 Estados-Membros da UE tinham completado o processo de ratificação, a nível nacional (Hungria, França, Eslováquia, Áustria, Malta, Portugal e Alemanha), pelo que os restantes devem acelerar o processo nos próximos meses.

Em contagem decrescente para a COP22, toda a atenção concentra-se, agora, na forma como este Acordo Climático histórico será implementado e traduzido em decisões de âmbito nacional.

A contribuição da Europa para este esforço global será determinada, em grande medida, por duas componentes: pela designada Decisão de Partilha de Esforços (ESR - Effort Sharing Decision) para 2030, que abrange a quase totalidade das emissões da UE (transportes, edifícios e agricultura) e, por outro lado, pelas emissões associadas ao uso do solo, às alterações ao uso do solo e às florestas (LULUCF - Land Use, Land Use Change and Forestry), contabilizadas à parte. Se projetadas de forma correta, estas duas propostas poderão facilitar uma transição mais rápida para uma economia de baixo carbono que permita salvaguardar o futuro climático do planeta, garantindo várias vantagens, nomeadamente: uma melhor qualidade de vida e do ambiente nas cidades, florestas mais saudáveis, menos pobreza energética e mais criação de emprego.

A Quercus vai estar a acompanhar a COP22 diretamente a partir de Marraquexe, em Marrocos, dando conta de todos os desenvolvimentos através do blogue <http://climaticas.blogs.sapo.pt/> e da conta de Twitter <https://twitter.com/QuercusCOP22>. 🌱

CUIDAR DAS PARTES COMUNS

TODOS OS FABRICANTES DE CARROS A GASÓLEO INFRINGEM NORMAS EUROPEIAS DE POLUIÇÃO

Grupo de Energia e Alterações Climáticas da Quercus

Um ano após o escândalo das emissões nos Estados Unidos que envolveu a Volkswagen (conhecido como 'Dieselgate'), um estudo divulgado a 19 de Setembro, em Bruxelas pela, Federação Europeia de Transportes e Ambiente (T&E), da qual a Quercus faz parte, revela que este fabricante está atualmente a vender, na Europa, os veículos a gasóleo menos poluentes. Por outras palavras, todas os outros fabricantes de automóveis a gasóleo (ligeiros de passageiro e comerciais) estão em claro incumprimento dos valores limite de emissão de óxido de azoto (NOx), estabelecidos pelas normas Euro 6.

Esta melhor performance da Volkswagen, no que diz respeito às exigências impostas pela norma Euro 6, não tem no entanto nada que ver com o 'Dieselgate'. Explica-se, sim, por opções tecnológicas mais inteligentes após o escândalo de há um ano, em que a marca foi acusada de fraude pela Agência do Ambiente Americana (EPA) por incluir um dispositivo de "software" nos motores dos seus veículos a gasóleo comercializados entre 2011 e 2015, que permite reduzir as emissões de poluentes em laboratório comparativamente aos valores reais em estrada, não cumprindo a norma Euro 5.

Os resultados deste estudo demonstram que a União Europeia e os Estados-membros não tomaram as medidas necessárias que se exigiam há um ano, quando o Dieselgate aconteceu.

Fiat e Suzuki excederam 15 vezes o limite de emissão de NOx

Os modelos a gasóleo da Fiat e da Suzuki lideram o ranking, tendo excedido por 15 vezes o valor máximo permitido para o óxido de azoto (NOx) de acordo com a norma Euro 6, que estabelece os mais recentes limites de emissão. Já os modelos da Renault-Nissan excederam esse limite por mais de 14 vezes. Segue-se a General Motors (fabricante das marcas Opel e Vauxhall), com 10 situações de incumprimento. A Volkswagen ocupa a última posição, na qualidade do fabricante com menos infrações, mas ainda assim tendo registado duas situações com emissões de NOx acima do limite legal.

Estes veículos foram aprovados para venda pelas autoridades nacionais responsáveis pela sua homologação, principalmente na Alemanha, França, Reino Unido, Espanha, Itália, Luxemburgo e Países Baixos.

Os países onde circulam o maior número de veículos poluentes são a França (5,5 milhões), seguida pela Alemanha (5,3 milhões), o Reino Unido (4,3 milhões), a Itália (3,1 milhões), a Espanha (1,9 milhões) e a Bélgica (1,4 milhões).

Em Portugal, estima-se que 376 mil veículos não cumpram as normas Euro 5 e Euro 6.

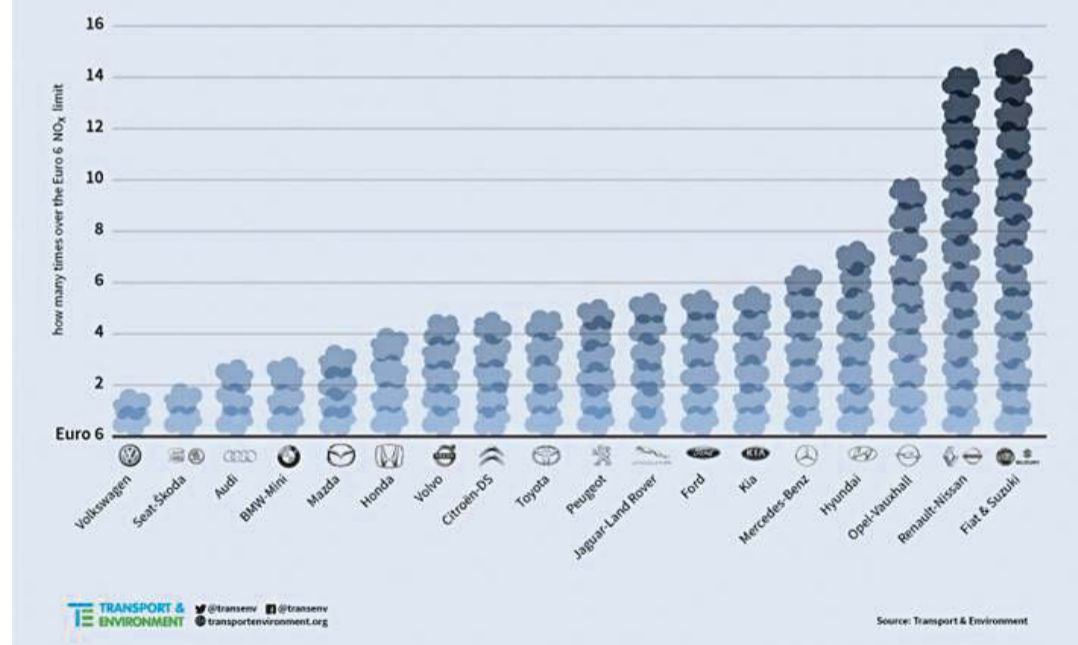
Dirtiest vehicles on whose roads?

Thousands per member state (Euro 5 and Euro 6)



Os veículos mais poluentes andam em que estradas?

Above and beyond the legal NOx limits



Muito além dos limites legais de NOx

Esta lista foi elaborada tendo em conta o desempenho real dos veículos, medido através de um novo sistema de teste para monitorizar as emissões dos veículos a gasóleo em condições reais de condução. A T&E analisou os dados de emissão obtidos através de testes de laboratório a cerca de 230 modelos de veículos a gasóleo. Os dados foram obtidos a partir de investigações conduzidas pelos governos britânico, francês e alemão, bem como a partir de uma base de dados de acesso público, na sequência do chamado "Dieselgate".

29 milhões de carros a gasóleo na Europa e 376 mil em Portugal excedem limites legais

Este estudo da T&E revela ainda que nas estradas Europeias circulam cerca de 29 milhões de veículos a gasóleo, ligeiros de passageiros e comerciais, em situação de incumprimento das normas de emissão. Estes veículos emitem, pelo menos, três vezes acima do que o limite de NOx Euro 5. Apenas um em cada quatro veículos a gasóleo registados desde 2011 cumprem este limite.

Agravamento da poluição na origem de mortes prematuras

A violação da regulamentação ambiental por parte dos fabricantes de automóveis pode ter consequências para a saúde pública e causar mesmo mortes prematuras. A Organização Mundial da Saúde (OMS) descreveu o agravamento dos níveis de poluição do ar como uma "emergência de saúde pública".

No ano passado, a Agência Europeia do Ambiente (AEA)[3] afirmou que o dióxido de azoto (NO2) emitido principalmente pelos veículos a gasóleo em áreas urbanas, foi responsável por um número estimado de 72.000 mortes prematuras na Europa, em 2012, com especial incidência em Itália (21.600); no Reino Unido (14.100); na Alemanha (10.400); na França (7.700); em Espanha (5.900) e na Bélgica (2.300).

Em Portugal, a AEA estimou a ocorrência de 470 mortes prematuras, em 2012, devido aos elevados níveis de NO2.

É urgente criar um observatório europeu

Não é de todo admissível que, um ano após o escândalo da Volkswagen nos EUA, que se estendeu a outras marcas, os fabricantes de automóveis continuem a comercializar veículos a gasóleo poluentes, com a conivência da Comissão Europeia e dos Estados-membros. A indústria automóvel tem-se mantido impune à regulação existente e os Estados-membros têm agora a oportunidade de acabar com esta situação. É preciso restaurar a credibilidade do sistema legal europeu e para tal é preciso parar de fechar os olhos à violação da lei por parte dos fabricantes automóveis.

O verdadeiro escândalo do "Dieselgate" na Europa manifesta-se através do olhar cego dos reguladores nacionais perante a evidência de manipulação dos dados de emissão, com o único propósito de proteger os fabricantes automóveis europeus.

Neste sentido, é urgente a criação de um observatório europeu independente que vigie a ação das entidades reguladoras dos vários Estados-membros e assegure que o mercado único de veículos acautela o melhor interesse e a defesa da saúde de todos os cidadãos. 🌱

ClimAdaPT.Local: GANHAM FORMA AS ESTRATÉGIAS MUNICIPAIS DE ADAPTAÇÃO ÀS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

Grupo de Energia e Alterações Climáticas da Quercus



O Projeto ClimAdaPT.Local está a entrar na sua recta final, com a aprovação, por parte dos 26 Municípios beneficiários, das respetivas Estratégias Municipais de Adaptação às Alterações Climáticas (EMAACs). O Município do Barreiro foi pioneiro na aprovação da sua EMAAC, apresentada no dia 7 de setembro e considerada um exemplo pelo Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente, Nuno Lacasta.

Até ao início do próximo mês de Dezembro, os restantes municípios beneficiários deverão aprovar as respetivas EMAACs, que serão publicamente apresentadas na conferência final do projeto, a decorrer nessa altura.

Neste momento, estão já disponíveis para consulta na página oficial em <http://climadapt-local.pt> as fichas climáticas de cada um dos 26 Municípios, bem como o Guia Metodológico para a Elaboração de Estratégias Municipais de Adaptação às Alterações Climáticas e sete manuais do projeto.

Adaptação à escala local é uma resposta inevitável

A importância e o pioneirismo de um projeto como o ClimAdaPT.Local passa precisamente por atuar a uma escala local, ao nível das cidades. A capacidade de mobilização e trabalho com os municípios e os vários stakeholders (agentes e atores locais) é a prova de como localmente estes se podem organizar em conjunto e alcançar soluções benéficas para a comunidade.

É portanto essencial integrar a estratégia de adaptação às alterações climáticas nas políticas municipais para fazer face às suas vulnerabilidades. O objectivo é que este projeto tenha um efeito multiplicador junto dos restantes municípios portugueses, para que também eles possam identificar as suas vulnerabilidades e elaborar a sua EMAAC.

O verão mais quente e seco dos últimos 85 anos

Atualmente, é já inevitável que nos adaptemos a um clima mais quente, com mais eventos extremos, como ondas de calor ou inundações.

Não é preciso andar muito para trás. O verão de 2016 foi extremamente quente e seco em Portugal: desde 1931 que não se registavam temperaturas tão elevadas. Também a temperatura da água do mar atingiu os valores mais altos dos últimos 16 anos.

No nosso país, existe uma variação climática muito grande entre o Norte e o Sul, sendo esta última a região mais vulnerável, incluindo o Alentejo e o Algarve.

Assistimos já a uma diminuição da precipitação anual, um indicador de que os períodos de seca serão muito provavelmente mais frequentes no futuro e a sua incidência mais grave no sul do país, embora também o possa ser no interior. Esse cenário poderá ter consequências a vários níveis, desde os recursos hídricos à agricultura, passando pelas florestas a ocorrência de fogos florestais.

A nível global, outro indicador faz soar o alarme da comunidade científica: o aumento da temperatura no Ártico é atualmente cerca do dobro do aumento da temperatura verificado à escala global.

A fragilidade das zonas costeiras

Ao nível das zonas costeiras, 70% do litoral português encontra-se em risco de erosão. Apesar desse fato não estar relacionado com as alterações climáticas neste momento (mas sim com

o défice de transporte de sedimentos que ficam retidos pelas barragens, pelas dragagens, etc.), é um problema que vai ser agravado por elas no futuro.

Prevê-se que, em 2100 - se pensarmos bem, afetando já a geração de quem nasceu agora - o nível do mar aumente cerca de 1 metro (ou até mais), algo que, se acontecer efetivamente, irá transformar muito o litoral, não só do nosso país, mas de muitas outras regiões costeiras e insulares por todo o mundo.

Transição energética é urgente e fundamental

Na medida em que são já inevitáveis, a adaptação às alterações climáticas pode e deve ser feita. No entanto, se mantivermos as emissões de gases com efeito de estufa nos níveis atuais, dificilmente manteremos o aquecimento global do planeta abaixo do limite de 1,5°C definido no Acordo de Paris como o limite seguro para evitar consequências mais catastróficas.

Tudo o que já sabemos atualmente é sem dúvida mais do que suficiente para, politicamente, acelerarmos a transição energética necessária, de modo a dependermos menos dos combustíveis fósseis, como o carvão, o petróleo e o gás natural, e mais das energias renováveis. É ainda essencial travar a desflorestação que avança a uma velocidade preocupante, principalmente nas florestas tropicais, um dos maiores sumidouros de dióxido de carbono (CO₂) do planeta. 🌱

Sobre o Projeto ClimAdaPT.Local

O consórcio responsável pelo ClimAdaPT.Local é liderado pelo centro de investigação CCIAM/CE3C da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, e constituído por entidades portuguesas e norueguesas (académicas, empresas, ONG e municípios) - entre as quais a Quercus - envolvidas em estudos, elaboração de estratégias e implementação de ações de adaptação, assim como no planeamento e gestão do território ao nível municipal e regional.

O projeto ClimAdaPT.Local está integrado no Programa AdaPT, gerido pela Agência Portuguesa do Ambiente, IP (APA, IP), enquanto gestora do Fundo Português de Carbono (FPC), no valor total de 1,5 milhões de euros cofinanciados a 85% pelo EEA Grants e a 15% pelo FPC. O projeto beneficia de um apoio de 1,270 milhões de euros da Islândia, Liechtenstein e Noruega através do programa EEAGrants, e de 224 mil euros através do FPC.

Os municípios beneficiários do ClimAdaPT.Local são: Amarante, Barreiro, Braga, Bragança, Castelo Branco, Castelo de Vide, Coruche, Évora, Ferreira do Alentejo, Figueira da Foz, Funchal, Guimarães, Ílhavo, Leiria, Lisboa, Loulé, Montalegre, Odemira, Porto, São João da Pesqueira, Seia, Tomar, Tondela, Torres Vedras, Viana do Castelo e Vila Franca do Campo.



**ESTE NATAL OPTE POR
OFERECER UM CHEQUE
PRENDA , AJUDE A QUERCUS
E O AMBIENTE !**



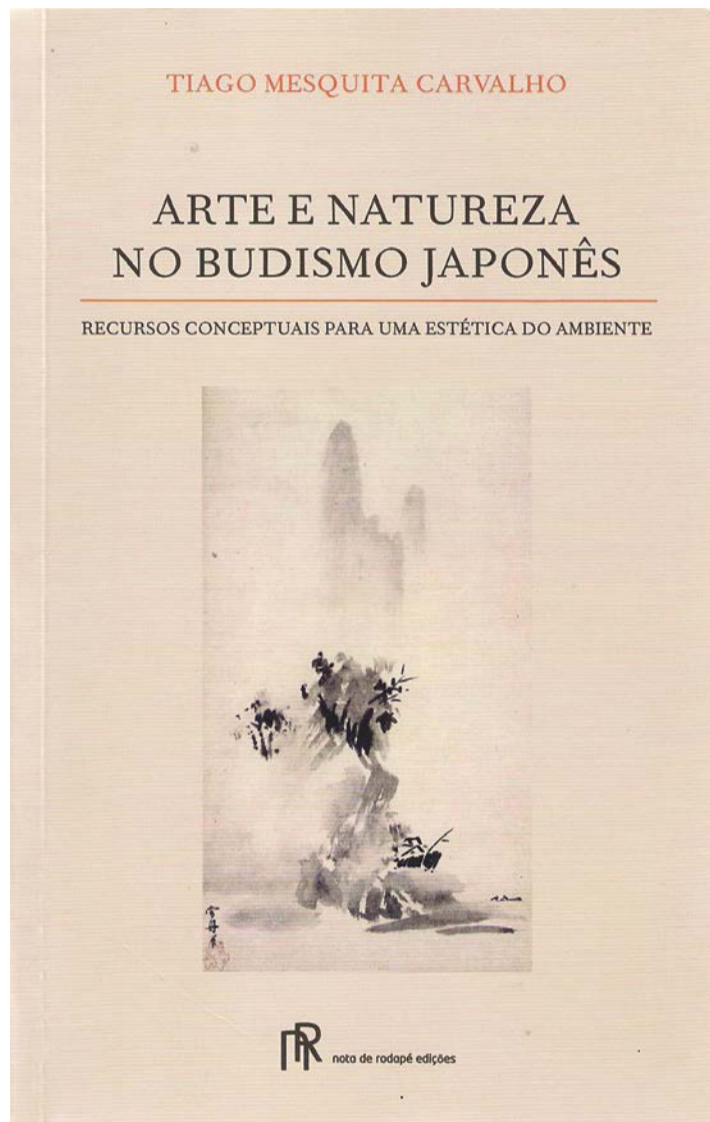
**VISITE A NOSSA LOJA EM
QUERCUS.PT**

ECOTOPIA

LIVROS

Tiago Mesquita Carvalho, *Arte e Natureza no Budismo Japonês: Recursos Conceptuais para uma Estética do Ambiente*, Nota de Rodapé Edições, Paris/Lisboa, 2015, 198 p., ilustrado, 20 €

Joëlle Ghazarian



O objecto deste livro é a crise ambiental, que se tornou multifacetada e avassaladora e para a qual não há soluções visíveis, afora as soluções fictícias decorrentes de propostas, sempre parcelares (novos remendos), provenientes das muitas agências governamentais ou aparentadas que precisam de mostrar serviço e de tranquilizar «o público».

Não será pois por acaso que o autor desta obra complexa e instigadora tenta, no interior do enorme drama que constitui a crise ambiental e muito cónscio dela, ir buscar inspiração a uma civilização extraeuropeia, ou aos pontos cardeais que dela subsistem, tendo em conta que a sociedade japonesa caiu há muito na área de influência do capitalismo ocidental e é até uma das suas vanguardas, inclusive na energia nuclear.

Na iniciativa ensaística de Tiago Carvalho, mestre em Filosofia da Natureza e do Ambiente, sobressai desde logo um ponto fulcral, que nela aparece subentendido: a filosofia ocidental é predominantemente anti-ambiental, como deixou explícito Eugene Hargrove¹. Daí a necessidade de recorrermos aos pensamentos ancestrais que estejam fora da camisa de forças ideológica que é o mecanicismo moderno, ou seja, fora daquilo que constitui a substância e o modo de ser da «civilização ocidental».

Na ordem da reflexão e da praxis, o autor propõe-nos a visão que o budismo japonês projecta sobre o mundo imediato e sobre aquilo de que somos feitos, neste mundo. Poderia, sem dúvida, recorrer a inspirações semelhantes de outras culturas igualmente caracterizadas pelo pensamento circular, em cuja filosofia todos os seres e acções estão relacionados entre si, em cujo *modus vivendi* não há separação entre o sagrado e o profano, em cuja concepção geral não há elementos que permitam legitimar a dominação das espécies por uma delas, superior às outras; para o pensamento circular, contrário ao pensamento linear característico da filosofia produtivista ocidental, é estranha, por exemplo, a ideia bíblica, fundacional, de o ser humano ter sido criado por Deus para dominar a restante criação. Sendo de lembrar aqui o que Georges Sioui, filósofo e poeta ameríndio do Quebec, disse há anos numa entrevista: «O pensamento circular não é propriedade nem produto exclusivo dos ameríndios, e direi mesmo que apesar da aparente hegemonia exercida pelo pensamento linear europeu em todo o planeta, sem dúvida oitenta por cento dos seres humanos têm uma visão circular do mundo e da vida.»

Vem muito provavelmente das raízes mentais do produtivismo e da sua linearidade, coisas fomentadas também por religiões para as quais a natureza física não tinha «ser», vem com certeza do cânone em que isso se transformou para a maioria das pessoas, o imperante drama da crise ambiental, que será insolúvel enquanto predominar a ideia de que para isso há soluções técnicas. Basta-nos lembrar um dos mais básicos e essenciais elementos constitutivos desta funesta crença: se a terra (o solo) é uma coisa, mero instrumento, ela pode ser manipulada pelo homem a seu bel-prazer. E, por isso, profanada, destruída, explorada técnico-cientificamente até ao subsolo e ao que lhe está por cima, o firmamento e mais além.

Ou seja, parece ser fundamental a questão da religiosidade na relação humana com a natureza. Lembrando o papel precursor do medievalista norte-americano Lynn White, a partir do seu famoso artigo na revista *Science* («As Raízes Históricas da Nossa Crise Ecológica», de 1967), escreve Tiago Carvalho: «Ao identificar a ciência e a tecnologia como especificamente criações ocidentais, White não pretendia pôr em causa o sucesso da sua efectividade, mas sim destacar as condições e pressupostos em que assentam. White reconheceu na união da ciência e da tecnologia a junção de padrões intelectuais herdados quer de uma religiosidade específica à Europa ocidental, quer da prática e desenvolvimento de actividades baseadas em máquinas e automatização. [...] É graças à dimensão e à profundidade de enraizamento destes pressupostos, presentes na lógica e na linguagem, que White conclui que se a crise é devida à religião, só algo tão radicalmente influente poderá também modificar tais pressupostos» (p. 12).

Além de ser um notável contributo para o conhecimento das interligações do budismo com aquilo que constitui, em qualquer geografia, o ambiente humano, simultaneamente físico e metafísico, percorrendo a evolução histórica desta espiritualidade através dos seus sucessivos ramos, bem como as suas diversas e profundas implicações na estética, em particular na arte paisagista, na poesia e nos jardins, *Arte e Natureza no Budismo Japonês* traz-nos enérgicos incitamentos a uma melhorada compreensão crítica do que nos leva a viver num mundo que, na verdade, não parece ser feito para a espécie humana, mas, mais propriamente, para mecanizados sucedâneos dela, para coisas. 🌿

¹Cf. Alessandro Pozzan, «O valor estético da natureza», *O Gorguilho*, nº 38, 2015.

ABETARDA

A Abetarda é uma ave de grande porte, conhecida pela sua magnífica dança nupcial. Os machos, com os seus 16 quilos de peso, são as maiores aves voadoras da Europa. Em Portugal existem apenas 1500 abetardas e o seu estatuto de conservação em Portugal é de “Em Perigo de Extinção”. Ao nível mundial e de acordo com a International Union for Conservation of Nature (IUCN), a Abetarda é considerada como espécies vulnerável.

Dentro da União Europeia, as maiores populações encontram-se na península ibérica. Em Portugal existem cerca de 1000 abetardas.

COMO IDENTIFICAR A ABETARDA

A Abetarda-comum (*Otis tarda*) é uma ave estepária, ou seja, prefere zonas de planície tipicamente de plantação de cereais. É uma ave muito tímida, e de muito difícil observação. Normalmente só se conseguem observar a cerca de 1000 metros de distância.

É uma ave grande, da dimensão aproximada de um peru mas com pernas mais altas. Há um evidente dimorfismo sexual, em que os machos são bastante maiores e mais pesados do que as fêmeas. A sua plumagem tem tons creme, cinzento e branco, muito visível nas asas quando em voo; os machos adultos apresentam tufo de penas ao lado do bico que fazem lembrar bigodes. É a mais tímida das aves europeias, levantando voo a várias centenas de metros do observador. Para levantar voo necessita de tomar balanço.

Medidas:

As fêmeas medem cerca de 80 cm de comprimento e 1,8m de envergadura e pesam entre 4 e 5kg.

Os machos têm cerca de 1 m de comprimento e 2,3 m de uma ponta à outra das asas. Chegam a atingir os 16 kg de peso.

ECOLOGIA

• Habitat

Originariamente a Abetarda ocorria em vastas áreas naturais cobertas por vegetação herbácea, denominadas estepes. Com a expansão da agricultura extensiva, a Abetarda passou a viver em meios agrícolas abertos de cultivo de cereais com pouco mato ou árvores. Em Portugal frequenta sobretudo vastas planícies alentejanas, quase sem árvores onde se cultivam cereais numa forma tradicional, com searas pouco densas (castro verde, Cuba, Campo Maior, Moura/Barrancos).

• Alimentação

Os adultos são principalmente herbívoros, consumindo folhas tenras, rebentos, flores e também algumas sementes. As crias - os pintos - inicialmente também comem pequenos insetos e outros invertebrados. À medida que vão crescendo passam para uma dieta vegetal.

• Reprodução e nidificação

A Abetarda é uma espécie gregária durante a maior parte do ano, formando bandos. Dependendo da época do ano, podemos encontrar bandos de machos, de fêmeas e ainda bandos de fêmeas com crias.

Na época de acasalamento que decorre na primavera, os machos juntam-se em, descampados e fazem uma espécie de “dança” - a parada nupcial - enchendo o peito e revirando as asas e as penas da cauda, exibindo uma plumagem branca, que usam para atrair as fêmeas.

O ninho é apenas uma pequena depressão no solo, geralmente em searas ou pastagens altas. A fêmea põe 2 ou 3 ovos que irá incubar entre 21 e 28 dias. Pouco depois de nascerem, os pintos estão prontos a seguir a progenitora.

PRINCIPAIS AMEAÇAS

As principais ameaças para a abetarda estão relacionadas com a alteração do uso do solo e com a mortalidade por causas não naturais.

Alteração do uso do Solo

A agricultura extensiva deu lugar a um regime intensivo, havendo uma grande redução das áreas de searas agrícolas, preferidas pelas abetardas. Noutras situações, houve abandono da atividade agrícola e esses terrenos passaram a baldios florestados, desaparecendo o habitat que a abetarda necessita.

Mortalidade por causas não naturais

- Também a utilização de agro-químico na agricultura provoca a morte de alguns indivíduos.
- A colisão com cabos elétricos
- O habitat destruído com construções (albufeiras, barragens, estradas e vias rápidas);
- A atividade humana tal como a caça furtiva e alguns desportos motorizados.

MEDIDAS DE CONSERVAÇÃO

As medidas mais importantes para a conservação da abetarda são:

- O retorno às formas tradicionais do uso do solo, com o regime de agricultura extensiva;
- Reduzir a utilização de herbicidas e pesticidas;
- Maior controlo e regulamentação devidamente fiscalizada das atividades humanas, em particular a caça;
- Impedir o acesso às áreas mais sensíveis para esta espécie, especialmente nas épocas de reprodução;

- É necessário incentivar estudos e sensibilizar as populações rurais para a importância ecológica desta espécie e da biodiversidade.

A ABETARDA EM CASTRO VERDE

A região de Castro Verde, situada no Baixo Alentejo, reúne a maior concentração de abetardas do país, e é o melhor local do território nacional para observar esta espécie.

A Zona de Proteção Especial (ZPE) de Castro Verde, criada em 1999 e posteriormente alargada em 2008, é a área estepária mais representativa de Portugal, com aproximadamente 85.000 ha de área total. Abrange território de 6 municípios: Aljustrel (19%), Almodôvar (4%), Beja (12%), Castro Verde (85%), Mértola (8%) e Ourique (3%). Esta paisagem é dominada por vastas planícies com suaves ondulações, que cobrem áreas de baixa altitude (entre os 100 e os 300m).

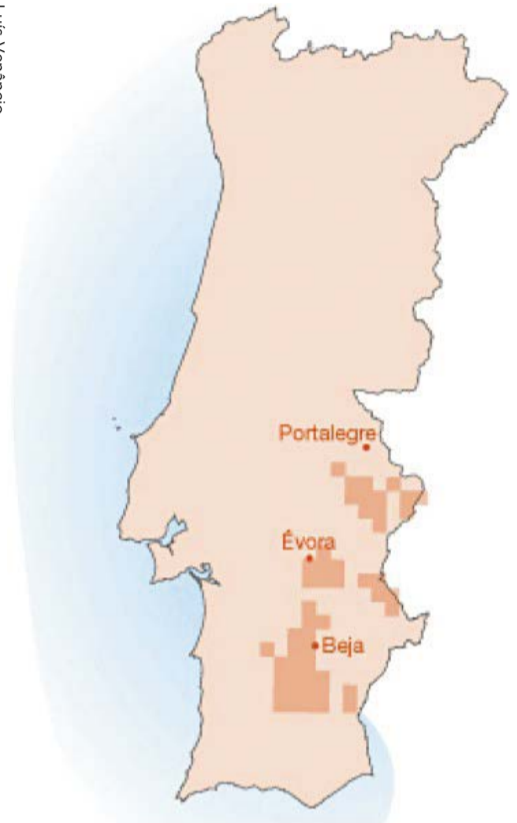
Nestas zonas predominam as práticas agrícolas extensivas, sendo o sistema agrícola tradicional baseado no cultivo extensivo de cereais de sequeiro. Nesta zona existem também montados de azinho, matos e pequenos olivais. Nesta ZPE encontram-se não só abetardas mas também importantes densidades de outras aves estepárias (Grous, abibes entre outras), assim como outras aves protegidas (abutre-negro, águia imperial, águia Real por exemplo) que conferem o estatuto de proteção desta zona.

ÁREA DE DISTRIBUIÇÃO DA ABETARDA



Luis Venâncio

Macho adulto



GLOSSÁRIO

Agricultura de sequeiro - É o cultivo sem irrigação em regiões onde a precipitação anual é inferior a 500 mm. A agricultura de sequeiro depende de técnicas de cultivo específicas, que permitem um uso eficaz e eficiente da limitada humidade do solo. A agricultura de sequeiro na Europa Mediterrânea está sobretudo concentrada no Sul de Portugal e Espanha, Centro e Sul da Itália e Grécia. As culturas mais comuns nestas áreas são os cereais de Inverno (trigo e cevada). A agricultura de sequeiro depende fortemente de variedades locais e/ou ecótipos que estão bem adaptados a estes ambientes específicos e que contribuem significativamente para a manutenção da biodiversidade vegetal.

Agricultura extensiva - É a agricultura praticada em grandes extensões de terra, em geral com baixos investimentos em tecnologia e nenhuma especialização, portanto uma baixa produtividade por área. Esta opõe-se à agricultura intensiva. Maioritariamente praticada nos países em desenvolvimento.

Autóctone - Termo que significa “nativo” ou “indígena”, usado principalmente para designar espécies da flora e da fauna que ocorrem naturalmente numa determinada região.

Ave Estepária - São as aves que preferem viver em zonas de estepe, ou seja, em zonas com relevos suaves das estepes cerealíferas praticamente desprovidos de árvores, associados às antigas tradições agro-pastoris. As aves estepárias incluem espécies de diversas famílias distintas, apresentando adaptações específicas a estes ambientes. Por exemplo, as abetardas, sisões, cortiços-de-barriga-preta, calhandras-reais e calhandrinhas, preferem caminhar para procurar alimento, fazem o ninho no solo entre a vegetação e têm sistemas de comunicação que envolvem exhibições que podem ser vistas pelos indivíduos da mesma espécie a grandes distâncias!

Habitat - meio definido pelos fatores bióticos e abióticos próprios onde essa espécie ocorre em qualquer das fases do seu ciclo biológico, definindo o território que essa espécie utiliza para desenvolver o seu ciclo de vida e onde as suas populações ocorrem naturalmente.

Biodiversidade - Variabilidade de organismos vivos de todas as origens, compreendendo a totalidade de taxa e respetivos genes.

Densidade - Número de indivíduos por unidade de área (espécies terrestres) ou por unidade de volume (espécies aéreas ou aquáticas).

Montado - Os montados são, por definição, sistemas que associam uma utilização florestal do solo com outra utilização de natureza agrícola e/ou pastoril. Não são verdadeiras florestas. Devdo ao seu caráter de transição entre as florestas fechadas e os campos abertos, os montados conseguem acolher uma grande variedade de seres vivos. Existem dois principais tipos de montados, os de sobreiros - montados de sobreiro - e os de azinheiras - montados de azinho.

Websites de interesse:

- <http://seguimentodeaves.domdigital.pt>
- <http://www.avesdeportugal.info/otitar.html>
- <http://www.spea.pt>
- <http://naturlink.pt>
- <http://www.icnf.pt>
- <http://www.lifeesteparias.lpn.pt>



Transplante de Floresta Autóctone

“Projecto de Sensibilização para o Controlo de Mimosas”

19 Novembro 2016

> 14h 30 às 17h

Bom Jesus do Monte, Braga

> Inscrições: www.braga.quercus.pt
> Informações: braga@quercus.pt
927 986 133



Fruticultura

“curso”

“instalação à manutenção do pomar em Modo de Produção Biológico”

10 Dezembro 2016

14 Janeiro 2017

11 Fevereiro 2017

11 Março 2017

9h às 13h

14h às 17h

Quinta Pedagógica de Real, Braga

> Sócios: 84€

> Não Sócios: 104€

> Mínimo de inscrições

11 Formandos

> Inscrições: www.braga.quercus.pt
> Informações: braga@quercus.pt
927 986 133



ZOOM



SABIAS QUE...

Uma torneira a pingar, mesmo que o pingo seja mínimo, pode desperdiçar mais de 190 litros de água por dia.

CONCURSO

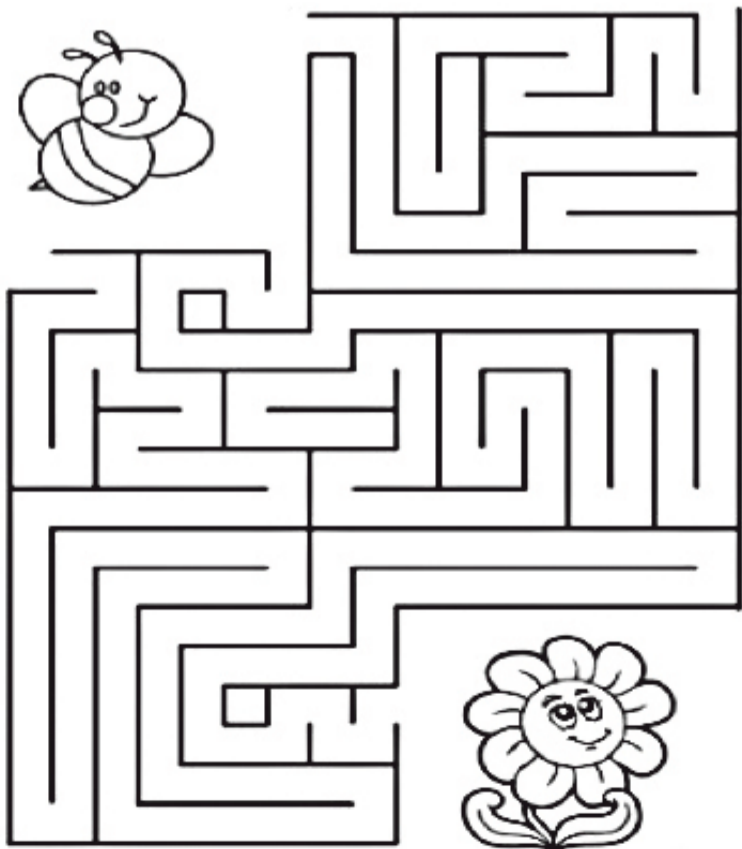
Árvore de Natal

Aproxima-se o natal!

Pede ajuda aos teus pais e surpreende todos os teus familiares e amigos. Cria a tua própria árvore de natal ou decora a que tens com materiais reciclados. Para concorreres envia-nos uma fotografia da tua árvore de natal para o email jornal@quercus.pt e a mais criativa além de receber um prémio, também será publicada na próxima edição do jornal na página QuercusKids. Contamos contigo!



Ajuda a abelhinha a chegar ao pólen

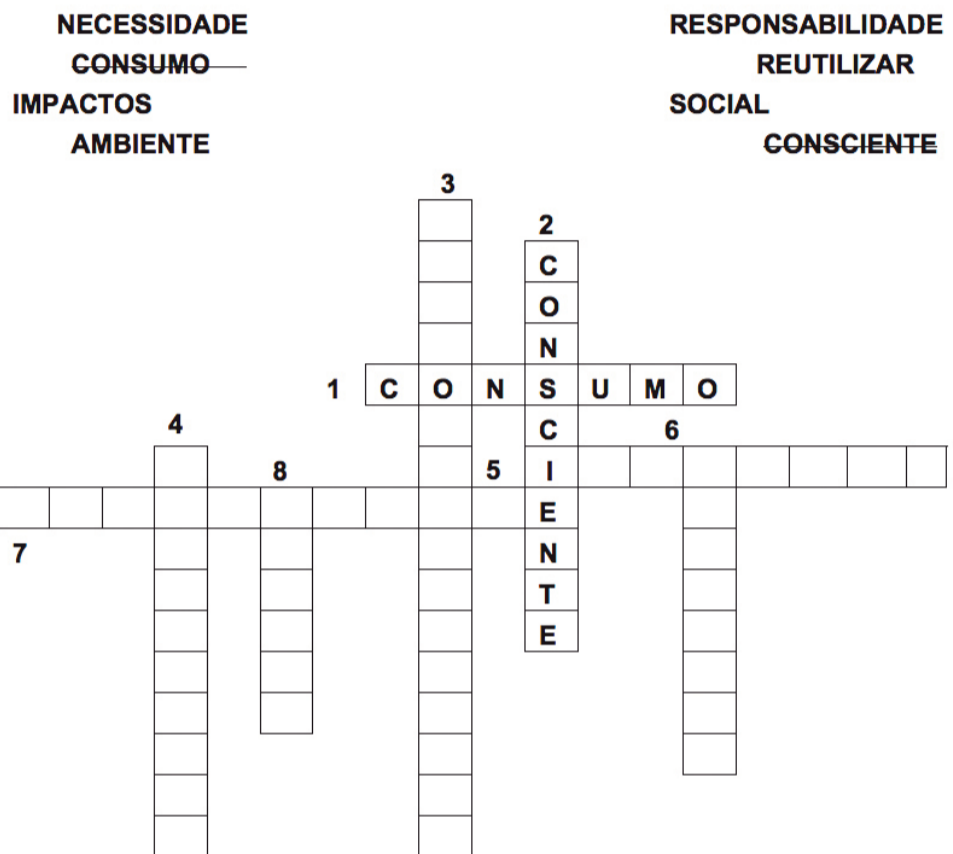


ESPAÇO QuercusKids

PALAVRAS CRUZADAS

Preparado para mais um desafio? Resolve o diagrama com as palavras e aprende mais sobre o **Consumo Sustentável!**

Fonte: <http://www.caranguejo.org.br/>



Respostas: 1-Consumo; 2-Consumo; 3-Responsabilidade; 4-Responsabilidade; 5-Reutilizar; 6-Consumo; 7-Ambiente; 8-Necessidade

PARA COLORIR...



LEGISLAÇÃO AMBIENTAL

ÁGUA/OCEANOS

Decreto-Lei n.º 46/2016 de 2016-08-18 MM

Estabelece o regime transitório para os títulos de utilização privativa dos recursos hídricos para fins aquícolas em águas de transição

Portaria n.º 226/2016 de 2016-08-22 MM

Altera a Portaria n.º 20/2013, de 22 de janeiro, relativa à gestão das quotas de pesca, no que respeita aos tamboris

Lei n.º 31/2016 de 2016-08-23 AR

Terceira alteração à Lei n.º 54/2005, de 15 de novembro, que estabelece a titularidade dos recursos hídricos

Decreto-Lei n.º 59/2016 de 2016-08-30 MM

Transpõe a Diretiva (UE) 2015/559 da Comissão, de 9 de abril de 2015, que altera a Diretiva n.º 96/98/CE do Conselho, de 20 de dezembro de 1996, relativa aos equipamentos marítimos a fabricar ou a comercializar em território nacional ou a instalar em embarcações nacionais, e procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 167/99, de 18 de maio

Portaria n.º 240/2016 de 2016-09-02 MM

Alterações ao Regulamento do Regime de Apoio aos Investimentos em Portos de Pesca, Locais de Desembarque, Lotas e Abrigos, aprovado pela Portaria n.º 57/2016, de 28 de março

Portaria n.º 241/2016 de 2016-09-05 MM

Alteração ao Regulamento do Regime de Apoio ao Controlo e Inspeção no quadro da Política Comum das Pescas, aprovado pela Portaria n.º 112/2016, de 28 de abril

Portaria n.º 243/2016 de 2016-09-06 MM

Terceira alteração da Portaria n.º 20/2013, de 22 de janeiro, relativa à gestão das quotas de pesca, no que respeita aos imperadores

Portaria n.º 247/2016 de 2016-09-14 MM

Procede à segunda alteração e republica a Portaria n.º 90/2013, de 28 de fevereiro, que define o modelo de gestão da quota de espadarte

Portaria n.º 250/2016 de 2016-09-15 MM

Procede à terceira alteração da Portaria n.º 316/98 (2.ª série), de 18 de março, que estabelece as regras para utilização da arte de pesca designada por sombreira

Resolução do Conselho de Ministros n.º 51/2016 de 2016-09-20 PCM

Aprova os Planos de Gestão dos Riscos de Inundações do Vouga, Mondego e Lis, do Minho e Lima, do Cávado, Ave e Leça, do Douro, do Tejo e Ribeiras do Oeste, do Sado e Mira e das Ribeiras do Algarve

Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2016 de 2016-09-20 PCM

Aprova os Planos de Gestão das Regiões Hidrográficas do Minho e Lima, do Cávado, Ave e Leça, do Douro, do Vouga e Mondego, do Tejo e Ribeiras Oeste, do Sado e Mira, do Guadiana e das Ribeiras do Algarve

Decreto Legislativo Regional n.º 20/2016/A de 2016-10-10 RAA - AL

Plano de gestão de riscos de inundações da Região Autónoma dos Açores (PGRIA)

Portaria n.º 263/2016 de 2016-10-12 MA

Aprova a delimitação do perímetro de proteção da captação designada por furo JK1-Quinta de Santa Cruz, localizada em Alagoa, concelho de Soure

Portaria n.º 264/2016 de 2016-10-12 MA

Aprova a delimitação dos perímetros de proteção das captações localizadas no concelho de Alpiarça

AGRICULTURA/ ALIMENTAÇÃO/ CONSERVAÇÃO DA NATUREZA/FLORESTA

Portaria n.º 225/2016 de 2016-08-22 MF e MAFDR

Estabelece os montantes, o modo de cobrança e as condições de aplicação dos procedimentos administrativos para gestão e controlo do potencial vitícola

Lei n.º 29/2016 de 2016-08-23 AR

Regime de apoio à agricultura familiar nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira

Decreto-Lei n.º 54/2016 de 2016-08-25 MA

Aprova a revisão do regime jurídico da conservação do lobo-ibérico (*Canis lupus signatus*, Cabrera, 1907), previsto na Lei n.º 90/88, de 13 de agosto, e revoga o Decreto-Lei n.º 139/90, de 27 de abril

Portaria n.º 229/2016 de 2016-08-26 MAFDR

Estabelece o regime de aplicação das operações n.os 3.4.1, «Desenvolvimento do regadio eficiente», e 3.4.3, «Drenagem e estruturação fundiária», inseridas na ação n.º 3.4, «Infraestruturas coletivas», da medida n.º 3, «Valorização da produção agrícola», integrada na área n.º 2, «Competitividade e organização da produção», do Programa de Desenvolvimento Rural do Continente, abreviadamente designado por PDR 2020

Portaria n.º 233/2016 de 2016-08-29 MAFDR

Procede à primeira alteração da Portaria n.º 134/2015, de 18 de maio, que estabelece o regime de aplicação da operação 8.1.3 «Prevenção da floresta contra agentes bióticos e abióticos» e da operação 8.1.4 «Restabelecimento da floresta afetada por agentes bióticos e abióticos ou por acontecimentos catastróficos», do Programa de Desenvolvimento Rural do Continente

Portaria n.º 248/2016 de 2016-09-15 MF e MAFDR

Alteração da Portaria n.º 1194/2003, de 13 de outubro

Portaria n.º 249/2016 de 2016-09-15 MAFDR

Alteração de várias portarias do Programa de Desenvolvimento Rural do Continente (PDR 2020)

Resolução do Conselho de Ministros n.º 55/2016 de 2016-09-27 PCM

Aprova o Programa Específico para o Setor do Leite e Produtos Lácteos

ENERGIA/ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS/POLUIÇÃO DO AR/MOBILIDADE

Decreto Legislativo Regional n.º 37/2016/M de 2016-08-17 RAM-AL

Adapta à Região Autónoma da Madeira a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP)

Lei n.º 24/2016 de 2016-08-22 AR

Cria um regime de reembolso de impostos sobre combustíveis para as empresas de transportes de mercadorias, alterando o Código dos Impostos Especiais de Consumo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 73/2010, de 21 de junho, e o Regime Geral das Infrações Tributárias, aprovado pela Lei n.º 15/2001, de 5 de junho

Decreto-Lei n.º 50/2016 de 2016-08-23 ME

Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 90/2012, de 11 de abril, transpondo a Diretiva 2014/99/UE, da Comissão, de 21 de outubro de 2014, que altera, tendo em vista a adaptação ao progresso técnico, a Diretiva 2009/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de outubro de 2009, relativa à fase II da recuperação de vapores de gasolina durante o reabastecimento de veículos a motor nas estações de serviço

Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2016 de 2016-08-26 PCM

Cria o Sistema Nacional de Políticas e Medidas previsto no Quadro Estratégico para a Política Climática, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 56/2015, de 30 de julho

Resolução do Conselho de Ministros n.º 46/2016 de 2016-08-26 PCM

Aprova a Estratégia Nacional para o Ar (ENAR 2020) destinada a melhorar a qualidade do ar para a proteção da saúde humana, da qualidade de vida dos cidadãos e da preservação dos ecossistemas

Decreto-Lei n.º 55/2016 de 2016-08-26 MA

Define a missão e atribuições da Agência Portuguesa do Ambiente, I. P., nos domínios do litoral, da proteção costeira, das alterações climáticas e da proteção do ar, procedendo à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 56/2012, de 12 de março

Portaria n.º 231/2016 de 2016-08-29 MF, ME e MA

Estabelece a cobertura, as condições e o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil por danos causados no exercício das atividades de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica e de operação de pontos de carregamento para a mobilidade elétrica, e revoga a Portaria n.º 173/2011, de 28 de abril

Resolução do Conselho de Ministros n.º 47/2016 de 2016-08-30 PCM

Desclassifica da rede ferroviária nacional os seguintes troços da Linha do Tua: Troço entre a Estação Ferroviária do Tua e a base da Barragem e o Troço entre Brunheda e a Estação Ferroviária de Mirandela-Carvalhais

Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2016 de 2016-09-01 PCM

Estabelece as 1.ª e 2.ª Fases da Rede Piloto MOBI.E. [abastecimento de carros elétricos]

Portaria n.º 244/2016 de 2016-09-07 MAI

Altera a Portaria n.º 214/2014, de 16 de outubro, que define as condições de atribuição da competência estabelecida no n.º 7 do artigo 169.º do Código da Estrada às câmaras municipais

Decreto-Lei n.º 60/2016 de 2016-09-08 MA

Estabelece as regras específicas aplicáveis à prestação de serviço público de transporte de passageiros flexível e regulamenta o artigo 34.º e seguintes do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho

Portaria n.º 246-A/2016 de 2016-09-08 PCM, MF e ME

Portaria que estabelece as condições e os procedimentos do regime de reembolso parcial de impostos sobre combustíveis para empresas de transportes de mercadorias

Decreto do Presidente da República n.º 79-M/2016 - DR 1.º Suplemento, Série I de 2016-09-30 PR

Ratifica o Acordo de Paris, no âmbito da Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas, adotado em Paris, em 12 de dezembro de 2015

Resolução da Assembleia da República n.º 197-A/2016 - DR 1.º Suplemento, 2016-09-30 AR

Aprova o Acordo de Paris, no âmbito da Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas, adotado em Paris, em 12 de dezembro de 2015

ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO/URBANISMO/ SOLO

Resolução do Conselho de Ministros n.º 44/2016 de 2016-08-23 PCM

Fixa as orientações estratégicas para a alteração do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de setembro, através de um sistema colaborativo e descentralizado assente em pontos focais e numa comissão consultiva, sob coordenação da Direção-Geral do Território

Resolução do Conselho de Ministros n.º 48/2016 de 2016-09-01 PCM

Determina a criação do Fundo Nacional de Reabilitação do Edificado

LEGENDA

AR - Assembleia da República
 DR - Diário da República
 MA - Ministério do Ambiente
 MAFDR - Ministério da Agricultura, das Florestas e do Desenvolvimento Rural
 MCTES - Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino
 MDN - Ministério da Defesa Nacional
 ME - Ministério da Economia
 MF - Ministério das Finanças
 MM - Ministério do Mar
 MTSSS - Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social
 PCM - Presidência do Conselho de Ministros
 PCMG - Presidência do Conselho de Ministros - Secretaria-geral
 RAA - AL - Região Autónoma dos Açores - Assembleia Legislativa
 RAM - AL - Região Autónoma da Madeira - Assembleia Legislativa
 RAM - PG - Região Autónoma da Madeira - Presidência do Governo

Fonte: Diário da República Eletrónico - Sumários da 1.ª Série (<http://dre.pt/>)

SUBSTÂNCIAS QUÍMICAS

Resolução da Assembleia da República n.º 170/2016 de 2016-08-04 AR:

Recomenda ao Governo que dê continuidade e conclua o processo de identificação e remoção integral do amianto em edifícios, instalações e equipamentos onde sejam prestados serviços públicos

RESÍDUOS

Decreto Legislativo Regional n.º 38/2016/M de 2016-08-17 RAM-AL

Segunda alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 17/2014/M, de 16 de dezembro que reestrutura o setor público empresarial regional na área da gestão das águas e dos resíduos, mediante a fusão das empresas concessionárias e a criação de um único sistema multimunicipal na Região Autónoma da Madeira

Decreto Legislativo Regional n.º 19/2016/A de 2016-10-06 RAA-AL

Primeira alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 29/2011/A, de 16 de novembro, que estabelece o regime geral de prevenção e gestão de resíduos

OUTROS

Decreto-Lei n.º 42-A/2016 de 2016-08-12 MA

Cria o Fundo Ambiental, estabelecendo as regras para a respetiva atribuição, gestão, acompanhamento e execução e extingue o Fundo Português de Carbono, o Fundo de Intervenção Ambiental, o Fundo de Proteção dos Recursos Hídricos e o Fundo para a Conservação da Natureza e da Biodiversidade

Lei n.º 26/2016 de 2016-08-22 AR

Aprova o regime de acesso à informação administrativa e ambiental e de reutilização dos documentos administrativos, transpondo a Diretiva 2003/4/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de janeiro, e a Diretiva 2003/98/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de novembro

Lei n.º 27/2016 de 2016-08-23 AR

Aprova medidas para a criação de uma rede de centros de recolha oficial de animais e estabelece a proibição do abate de animais errantes como forma de controlo da população

Decreto-Lei n.º 57/2016 - de 2016-08-29 MCTES

Aprova um regime de contratação de doutorados destinado a estimular o emprego científico e tecnológico em todas as áreas do conhecimento

Decreto-Lei n.º 58/2016 de 2016-08-29 MTSSS

Institui a obrigatoriedade de prestar atendimento prioritário às pessoas com deficiência ou incapacidade, pessoas idosas, grávidas e pessoas acompanhadas de crianças de colo, para todas as entidades públicas e privadas que prestem atendimento presencial ao público

Portaria n.º 238/2016 de 2016-08-31 MPI

Segunda alteração à Portaria n.º 57-B/2015, de 27 de fevereiro, e ao Regulamento Específico Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos, aprovado em anexo à referida portaria

Portaria n.º 260/2016 de 2016-10-06 MAFDR

Fixa a composição e o funcionamento da Comissão Nacional para a Proteção dos Animais Utilizados para Fins Científicos

ECO-RECEITAS

Alexandra Azevedo

BOLINHOS/QUEIJINHOS DE BOLOTA E FIGOS

Esta receita, bem a propósito da época, é baseada numa receita tradicional do Algarve, o bolo de figo e amêndoa. É muito energética, altamente nutritiva e substitui ainda melhor as barras de cereais que existem no mercado, sendo ideal para estudantes e desportistas! Quando estou cansada um pedaço deste bolinho é quanto basta para me sentir com mais vigor!

Ingredientes: 100g de bolota (sem casca), 100g de figo seco variedade pingo-de-mel, erva-doce em pó q.b., canela q.b. e sal q.b.

Modo de preparação: Triturar a bolota e os figos. Juntar as especiarias, uma pitadinha de sal e misturar bem a pasta. Moldar um bolinho em forma de queijo. Deixar secar ao ar e consumir de preferência a partir do dia seguinte cortando em fatias.

Nota: Se o figo for demasiado seco, a pasta não fica ligada e para isso tem de se adicionar por exemplo 1 ou 2 colheres de sopa de mel. Em vez de sal pode adicionar-se salicórnia em pó ou algas em pó. Pode-se consumir ao longo de vários dias, mas nesse caso convém conservar no frigorífico para evitar a fermentação do figo e da bolota, no entanto para quem gostar de um sabor levemente alcoólico pode ser interessante, além de que teremos o benefício de um alimento fermentado.

Sugestão: A esta receita base pode ainda adicionar-se alfarroba em pó ou 100g de chocolate em barra previamente derretido, por exemplo. Nesse caso teremos uma massa ainda mais ligada e mais gulosa!



Bolinhos/queijinhos de bolota e figos

ALHO FRANCÊS E ALGAS À BRÁS

Adoro algas! Quanto mais as como mais fá-me vou tornando, por isso não resisti a propor mais uma receita com este ingrediente e adequada para o tempo mais frio que se avizinha.

Ingredientes (para 6 pessoas): parte branca de 6 alhos franceses, 10 g de algas secas, 1 cebola, 4 ovos, 300 g. de batata frita palha, azeite, sal, salsa e azeitonas galegas.

Modo de preparação: Reidratar as algas durante 10 a 30 minutos (consoante as espécies). Refoga-se levemente no azeite a cebola e a parte branca dos alhos franceses cortadas às rodela e a algas cortadas. Junta-se a batata frita palha e os ovos e mexe-se de vez em quando até os ovos estarem cozidos. Tempera-se de sal, polvilha-se com salsa picada e azeitonas.

Nota: Gosto particularmente da alga wakame que dá um sabor a mar a este prato e assim ainda se parece mais com a sua versão original, o célebre Bacalhau à Brás! 🍴



Alho Francês e algas à Brás

Alexandra Azevedo

Alexandra Azevedo

WORKSHOP DE COZINHA SUSTENTÁVEL COM A ALLIANCE HEALTHCARE

Alexandra Azevedo

No âmbito do protocolo entre a Quercus e a Alliance Healthcare, realizou-se no passado dia 25 de setembro, na sede da Quercus em Lisboa, um workshop de cozinha sustentável, a que se juntaram alguns colaboradores desta empresa e mais outros interessados.

Começando pela habitual foto de grupo partiu-se para um pequeno percurso na envolvente na sede do Parque Florestal de Monsanto, que nesta área é ocupado por um montado, aproveitado na altura para identificação de plantas com partes comestíveis. Nesta época do ano eram poucas as ervas comestíveis presentes, já as árvores e arbustos do género Quercus foram as mais interessantes de observar pela diversidade presente, quase todas as espécies autóctones, com o período de frutificação, a bolota, a aproximar-se da maturação. De volta à sede elaboram-se duas receitas, bolo de bolota e figo e hamburguers de tremoço, que no final foram degustadas junto com pão de bolota, pão de lêveda natural e compota de amoras silvestres previamente confeccionadas. A oficina foi dinamizada por Alexandra Azevedo e, como vem sendo hábito, a ementa foi apreciada por todos! 🍴



Mesa da degustação

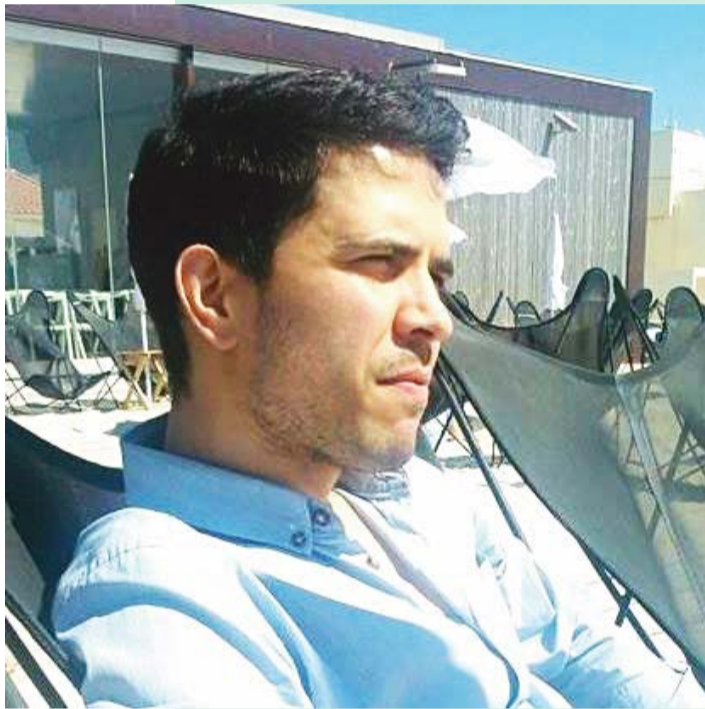


Saída de campo

Alexandra Azevedo

ROSTOS QUERCUS

Raul Rodrigues da Silva



A.D.

Idade: 35

Função na Quercus: Vogal da Direção Regional de Aveiro e Vogal Suplente da Direção Nacional. Colaborador do Jornal Quercus Ambiente e de diversos grupos de trabalho da Associação. Voluntário no Projeto Cabeço Santo.

Quando sentiste o primeiro apelo pelo Ambiente?

Desde muito cedo porque cresci junto da maior lagoa natural da Península Ibérica, uma área de enorme biodiversidade. Sempre senti um grande fascínio e muita curiosidade pela natureza existente à minha volta. Na escola, sempre gostei de estudar Ciências Naturais. Sempre que podia, fazia trabalhos sobre a natureza e os problemas ambientais que afetavam o nosso país. Queria mudar a minha escola, a minha rua e toda a vila.

Como foi o teu primeiro contacto com a Quercus?

O meu primeiro contacto com a Quercus deu-se quando tentava denunciar crimes ambientais ocorridos na Pateira de Fermentelos. Queria fazer alguma coisa para proteger aquele paraíso. Procurei ajuda e encontrei um grupo de ambientalistas dedicado e empenhado. Senti que não estava sozinho. Aprendi muito e ganhei ainda mais vontade de contribuir para a mudança.

O que mais gostaste de fazer na Quercus até hoje?

Gosto de sensibilizar os mais jovens para a proteção do ambiente. Acredito que as crianças e jovens mais conscientes de hoje serão amanhã adultos mais atentos, responsáveis e pró-ativos.

Dedico a maior parte do tempo à educação ambiental, ao voluntariado, às saídas de campo, ao acompanhamento de denúncias, à elaboração de comunicados e notas de imprensa e participo nos grupos de trabalho da Associação.

No entanto, sinto alguma mágoa por não conseguir impedir alguns crimes ambientais. Fico indignado pelo facto de a lei não se cumprir e a fiscalização ser incapaz de impedir crimes ambientais. Lamento a reduzida participação da sociedade civil nas causas ambientais. O egoísmo e a passividade pagam-se muito caro. Não podemos continuar a olhar para o lado e a ignorar os problemas. Temos de passar das palavras aos atos.

Confessa, qual é o teu maior pecado ambiental?

O meu maior pecado ambiental é o uso excessivo do automóvel. Frequentemente sou obrigado a usar o transporte individual. Gostava de ter acesso a uma rede de transportes públicos mais eficiente e usar um veículo elétrico.

O que fazes no teu dia-a-dia pelo Ambiente?

A Natureza está a enviar-nos um alerta. A qualidade de vida de todos os seres vivos está a diminuir a olhos vistos. As alterações climáticas são cada vez mais uma realidade, já não é teoria, as evidências estão à vista de todos. Por isso, estou a reduzir o consumo de alguns alimentos, nomeadamente produtos de origem animal. Procuro privilegiar a produção local. Quero apostar em transportes mais eficientes e na produção de eletricidade através de energias renováveis, não poluentes e de menor impacto no Ambiente. Sempre que posso tento esclarecer aqueles me rodeiam para que passem a pensar no impacto das suas atitudes e tentem mudar os seus hábitos diários.

Pequenos gestos fazem toda a diferença. ♻️

PAGAMENTO DE QUOTAS

A Direcção Nacional apela a todos os associados para regularizarem o pagamento das quotas. Se quiser pode pagar as suas quotas através de cheque ou vale postal à ordem da Quercus-ANCN e enviar via CTT para a seguinte morada: Quercus - ANCN - Gestão de Sócios - Apartado 230 - 7801-903 Beja

Se preferir pagar por transferência bancária utilize a seguinte conta da CGD com o NIB: 0035 0239 0001 2649 6306 5 (neste caso informe-nos da data e montante transferido através dos contactos da gestão de sócios: 284 321326 ou 93 7788475 ou para o e-mail: gestaosocios@quercus.pt. O valor das quotas para 2016 é igual ao dos anos anteriores ou seja adulto €20; estudantes até aos 26 anos €13; jovens até aos 15 anos €8; colectivos €45; quota familiar €30.

NOVA MODALIDADE DE QUOTA: QUOTA FAMILIAR

Pode agora aderir à quota familiar se o desejar. A quota familiar destina-se ao agregado familiar e embora cada elemento mantenha um número de associado e os direitos estatutários inerentes, a quota é apenas uma e no valor único de €30 anual.

O agregado corresponde a um casal e filhos até aos 25 anos. A adesão a esta modalidade é facultativa e destina-se tanto a novos sócios como aos que já estão inscritos e que podem pedir para alterar a situação actual com efeito a partir da próxima quota a pagar. O envio deste jornal, bem como o recibo de quota será efectuado apenas ao titular do agregado que for designado para esse efeito.

DÉBITO DIRECTO

Agora tem mais vantagens ao aderir ao débito directo para pagamento das suas quotas. Ao aderir a esta modalidade damos-lhe desconto no valor das quotas. Assim para jovens a quota será de €7, estudante €11, adulto €18, colectivo €40 e familiar €27. Não se esqueça de informar a gestão de sócios sobre a adesão a esta forma de pagamento.

Para mais informações sobre estas e outras questões não hesite e contacte a Gestão de Sócios.

CAMPANHA “TRAZ UM AMIGO”

Na Quercus queremos ser mais para que a nossa base de apoio se alargue e as nossas posições tenham mais influência na sociedade e para isso temos de contar consigo. Traga um familiar ou amigo para sócio da Quercus. Em troca receberá como oferta um guia de percursos pedestres editado pela nossa associação.

NOTÍCIAS COM A “NEWSLETTER” DA QUERCUS

Com o objetivo de proporcionar mais informação aos associados e simpatizantes da Quercus tem sido editado o “Boletim Quercus”. Esta edição semanal está associada ao site da Quercus e é simples de subscrever, basta registar o endereço de e-mail em www.quercus.pt.

FICHA TÉCNICA

PROPRIEDADE: Quercus - Associação Nacional de Conservação da Natureza

MORADA: Centro Associativo Bairro do Calhau, Bairro do Calhau, 1500-045 Lisboa

TELEFONE: 217 788 474

FAX: 217 787 749

EMAIL QUERCUS AMBIENTE: jornal@quercus.pt

SITE QUERCUS: www.quercus.pt

DIRETOR: João Branco

DIRETORA EDITORIAL: Maria Eduarda Mota

SUBDIRETOR EDITORIAL: Nuno Sequeira

REVISÃO EDITORIAL: Raul Silva e Célia Vilas Boas

MARKETING: Marcos Bartilotti

FOTÓGRAFO: Dário Cardador

GRAFISMO: Imarte

COLABORARAM NESTE NÚMERO: Alexandra Azevedo; CIR; Direcção Nacional da Quercus; Grupo de Energia e Alterações Climáticas da Quercus; João Branco; Jorge Infante; Joelle Ghazarian; Loja Quercus; Luísa Q. Campos; Manuela Pintado; Núcleo Regional do Algarve da Quercus; Núcleo Regional de Aveiro da Quercus; Núcleo Regional de Braga da Quercus; Núcleo Regional de Coimbra da Quercus; Núcleo Regional da Guarda da Quercus; Núcleo Regional de Lisboa da Quercus; Núcleo Regional do Porto da Quercus; Núcleo Regional de Vila Real e Viseu da Quercus; Nuno Sequeira; Quertoon Network; Sandra Pereira; Sara Pereira.

FOTO CAPA: Pixabay

FOTOS/IMAGENS: Alexandra Azevedo; Câmara Municipal de Águeda; CarbonMarketWatch.org; Cyclehoop; Daniela Pires; Eduarda Mota; João Baptista; Joelle Ghazarian; Jorge Infante; Jorge Morais; La Tercera; Lúcia Ferreira; Loja Quercus; Luís Venâncio; Manuel Fernandes; Márcia Rodrigues; Pedro Silva; Paulo Andrade; Paulo Domingues; Pedro Simões; Pixabay; Quertoon Network; Rainforest Action Network; SMTUC; Tereza Fonseca; Transports & Environment.

IMPRESSÃO: Unipress, Centro Gráfico Lda

TIRAGEM: 5 000 exemplares

DEPÓSITO LEGAL Nº: 200020/03

O conteúdo dos artigos constantes nesta publicação é da exclusiva responsabilidade dos seus autores.

MECENAS PRINCIPAL



MECENAS JORNAL



Imprima e envie para QUERCUS-ANCN - Gestão de Sócios - Apartado 230 * 7801-903 Beja

QUERCUS - Associação Nacional de Conservação da Natureza
Gestão de Sócios

E-mail: gestaosocios@quercus.pt * Telf.: 284 321 326

Boletim de Admissão a Sócio

A preencher pela Quercus	
Nº Sócio	Estatuto
Núcleo	Data

Nome: _____

Sexo (F/M): _____

Morada: _____

Localidade: _____ C.P. _____ - _____

Concelho: _____ Distrito: _____ País: _____

Telefone: _____ Fax: _____ E-mail: _____

BI nº: _____ Data Nasc: / / _____ Nacionalidade: _____

Nº de Contribuinte: _____ Profissão: _____

Data: _____ Assinatura: _____

Quota anual:
Júniors (até 16 anos) - 8 Euros | Estudantes (até 25 anos) - 13 Euros | Adultos - 20 Euros | Familiar - 30 Euros | Colectivos - 45 Euros

Modo de Pagamento

Numerário | Valor _____

Cheque/Vale Postal* | Nº _____ Banco: _____ Valor: _____

Transferência Bancária* | Data: _____ Valor: _____

A preencher pela Quercus

Recebido (Núcleo/CEA/etc.) _____ Receptor da Inscrição _____

* Deve ser enviado juntamente com esta ficha o cheque/vale postal/comprovativo de transferência bancária.

Boas Festas



**NESTE NATAL NÃO OFEREÇA SÓ POR OFERECER
PENSE NO FUTURO!
JUNTE-SE A NÓS! TORNE-SE SÓCIO!**

