



SHAREECONOMY | WWOOF | REFOOD | CREATIVE COMMONS

## Juntos somos ricos.

**On the road  
to happiness.**

**Gemeinsam  
sind wir reich.**





**Sistemas Autónomos • Microprodução • Miniprodução**

Orçamentação ☰ Instalação ☺ Manutenção ☙ Registros

Parque Industrial da Feteirinha, Lote nº 1 Rogil, 8670 – 440 Aljezur, Portugal  
 Tel. +351 282998745 • Fax +351 282998746

mail@ffsolar.com • www.ffsolar.com



**UWE HEITKAMP**  
 Editor & Director

Este editorial foi escrito num portátil velho que não emite CO<sub>2</sub>, porque é operado através de energia solar.

This editorial was written on an old laptop and does not emit CO<sub>2</sub>, because it is operated by solar power.

Dieses Editorial wurde auf einem alten Laptop geschrieben und emittiert kein CO<sub>2</sub>, weil über Solarstrom betrieben.

## A tentativa e o erro.

Eu amo os caminhos na sombra da floresta de pinheiros e sobreiros. Também num olival ou num alfarrobal antigos, que dão aquele toque muito especial às caminhadas. Andamos por eles como sob o musgo. Os caminhos são fofos e o caminhante entra num estado de flutuação. Dá a sensação de que a terra perde a sua força de gravidade e que o homem fica mais leve.

Certa vez perdi-me numa caminhada. Virei à esquerda num cruzamento e tinha que seguir em frente. A certa altura o caminho acabou. Em vez de voltar para trás, procurei um caminho através do bosque. Eu queria chegar à pousada na antiga rota dos peregrinos ainda antes do cair da noite. Um certo tempo depois – em que eu progredia muito lentamente e muitos espinhos me rasgavam as calças – apercebi-me de que o caminho me levava até uma estrada de alcatrão onde circulavam automóveis para cima e para baixo. Certamente tinha virado no caminho errado.

O que fazer? Voltar para trás e perceber que todo o esforço tinha sido em vão? Entrar na estrada de alcatrão e prosseguir? Eu continuei pela beira da estrada de alcatrão eachei que era perturbante o ruído dos automóveis e o odor dos gases de escape. Cheguei à aldeia e à pousada ao final da tarde.

No ano seguinte percorri o caminho a segunda vez. Fui ter ao mesmo cruzamento e tinha que fazer uma escolha. Desta vez segui em frente. O caminho levou-me até um curso de água, onde as aves faziam o seu ninho nas faias, os rouxinós cantavam, as raras orquídeas silvestres cresciam e o meu caminho era de sombra. Eu segui pelo curso de água acima, contra a corrente, e encontrei um lugár para descansar. E adormeci.

E aí sonhei com uma vida em que era possível voltar para trás e reparar todos os erros que tinha cometido ao longo de uma vida prolongada. Pelo menos no sonho eu percebi que tinha que voltar atrás, até ao ponto onde me tinha perdido, para daí por diante tomar a direção certa.

A próxima edição da ECO123 estará disponível nas bancas de todo o país a 21 de Dezembro de 2014.

The next edition of ECO123 will be available on newsstands nationwide on December 21, 2014.

Bitte notieren: Ihre ECO123 erscheint zum nächsten Mal frisch am Kiosk zum Winteranfang, am 21. Dezember.

## Trial and Error.

I love the paths in the shady pine and oak forest. An old olive and carob grove also gives a walk that special something. It's like walking on moss. The paths are soft, and make walkers feel as if they are floating. You get the impression that the Earth is losing its gravitational pull and that people are becoming lighter.

Once I got lost on a walk. At a cross-roads, I had turned left where I should have continued straight on. At some point, the path came to an end. Instead of turning back, I tried to find my way through the undergrowth. I simply had to reach my lodging on the old pilgrims' path before it got dark. After quite a while – during which I made slow progress and my trousers got torn by lots of thorns – I discovered that the path had led me to a tarred road where cars were driving to and fro. I had definitely taken the wrong turning.

What was I to do? Turn back and realise that all the effort had been in vain? Turn on to the tarred road and keep going? I continued walking along the roadside, disturbed by the noise of the cars and the smell of the exhaust fumes. Late in the afternoon, I reached the village and my lodging.

The following year, I did the walk a second time. I reached the same crossroads and faced a choice. This time I continued straight on. The path led me to a stream, where birds were nesting in the beech trees, nightingales were singing, rare, wild orchids were growing, and my path was shady. I walked upstream against the current, and found a place to rest. And I fell asleep.

I dreamt of a life where it was possible to retrace one's steps and make good all the mistakes that had occurred in the course of a long life. At least it became clear to me in the dream that I had to return to the point where I had gone wrong in order to follow the correct path from now on.

## Versuch und Irrtum.

Ich liebe die Wege im schattigen Pinien- und Eichenwald. Auch ein alter Oliven- und Johannisbrothain gibt Spaziergängen das besondere Etwas. Man geht auf ihnen wie über Moos. Sie sind weich und versetzen Fußgänger in einen schwebenden Zustand. Man bekommt das Gefühl, die Erde verliere ihre Gravitation und der Mensch würde leicht.

Einmal hatte ich mich bei einer Wanderung verlaufen. Ich war an einer Wegekreuzung links abgebogen und hätte geradeaus weitergehen sollen. Irgendwann war der Weg dann zu Ende. Statt zurückzugehen, suchte ich mir einen Weg durchs Gebüsch. Ich wollte die Herberge auf dem alten Pilgerweg unbedingt noch vor Einbruch der Dunkelheit erreichen. Nach einer langen Weile – in der ich nur sehr langsam vorankam und viele Dornen meine Hose zerissen – fand ich heraus, dass mich der Weg zu einer Teerstraße führte, auf der Autos hin- und herfuhren. Ich war definitiv falsch abgebogen.

Was tun? Zurückgehen und feststellen, dass die ganze Mühe umsonst gewesen war? In die Teerstraße einbiegen und weitergehen? Ich ging am Rande der Teerstraße weiter und fand den Lärm der Autos und den Geruch der Abgase störend. Am späten Nachmittag erreichte ich das Dorf und die Herberge.

Im Jahr darauf wanderte ich den Weg ein zweites Mal. Ich kam an dieselbe Kreuzung und stand vor der Wahl. Dieses Mal wanderte ich geradeaus weiter. Der Weg führte mich an einen Bachlauf, an dem Vögel in den Buchen nisteten, Nachtigallen sangen, seltene, wilde Orchideen wuchsen und mein Weg schattig war. Ich ging den Bachlauf hinauf, gegen die Strömung und fand einen Platz zum Ausruhen. Dabei schlief ein.

Da träumte ich von einem Leben, in dem es möglich war, zurückzugehen und alle Fehler wieder gutzumachen, die mir im Laufe eines langen Lebens passiert waren. Zumindest wurde mir im Traum klar, dass ich zurückgehen musste zu dem Punkt, von wo an ich mich verlaufen hatte, um von nun an den richtigen Weg einzuschlagen.

Einmal hatte ich mich bei einer Wanderung verlaufen. Ich war an einer Wegekreuzung links abgebogen und hätte geradeaus weitergehen sollen. Irgendwann war der Weg dann zu Ende. Statt zurückzugehen, suchte ich mir einen Weg durchs Gebüsch. Ich wollte die Herberge auf dem alten Pilgerweg unbedingt noch vor Einbruch der Dunkelheit erreichen. Nach einer langen Weile – in der ich nur sehr langsam vorankam und viele Dornen meine Hose zerissen – fand ich heraus, dass mich der Weg zu einer Teerstraße führte, auf der Autos hin- und herfuhren. Ich war definitiv falsch abgebogen.

Was tun? Zurückgehen und feststellen, dass die ganze Mühe umsonst gewesen war? In die Teerstraße einbiegen und weitergehen? Ich ging am Rande der Teerstraße weiter und fand den Lärm der Autos und den Geruch der Abgase störend. Am späten Nachmittag erreichte ich das Dorf und die Herberge.

Im Jahr darauf wanderte ich den Weg ein zweites Mal. Ich kam an dieselbe Kreuzung und stand vor der Wahl. Dieses Mal wanderte ich geradeaus weiter. Der Weg führte mich an einen Bachlauf, an dem Vögel in den Buchen nisteten, Nachtigallen sangen, seltene, wilde Orchideen wuchsen und mein Weg schattig war. Ich ging den Bachlauf hinauf, gegen die Strömung und fand einen Platz zum Ausruhen. Dabei schlief ein.

Da träumte ich von einem Leben, in dem es möglich war, zurückzugehen und alle Fehler wieder gutzumachen, die mir im Laufe eines langen Lebens passiert waren. Zumindest wurde mir im Traum klar, dass ich zurückgehen musste zu dem Punkt, von wo an ich mich verlaufen hatte, um von nun an den richtigen Weg einzuschlagen.

**Conteúdos | Contents | Inhalt**

3 | EDITORIAL  
6 | NOTÍCIAS | NEWS | NACHRICHTEN  
9 | DESTAQUE | HIGHLIGHT  
IM MITTELPUNKT



60 | ENTREVISTA | INTERVIEW  
**Monte da Casteleja**

64 | CIÊNCIA E TECNOLOGIA  
SCIENCE & TECHNOLOGY  
WISSENSCHAFT & TECHNIK

66 | NATUREZA | NATURE | NATUR



70 | ARTES E OFÍCIOS | ARTS AND CRAFTS  
KUNST UND HANDWERK  
**Mestre Figueiras**

72 | MUNDO | WORLD | WELT

**Diário da Índia**

76 | COMER E BEBER | FOOD & DRINK  
ESSEN & TRINKEN

78 | INVESTIMENTO | INVESTMENT  
GELDANLAGE



80 | OPINIÃO | INVESTMENT  
GELDANLAGE

82 | PÁGINAS VERDES | GREEN PAGES  
GRÜNEN SEITEN

**Associação de Eco-Colaboradores****Projecto****"Ofícios Artesanais  
de Monchique"****» Abertura de Candidaturas «**

Em 2015 terá início o projeto "Ofícios Artesanais de Monchique", que visa formar empreendedores em áreas como **Calçado, Carpintaria, Cestaria e Construção em Taipa**, entre outras.

A **Associação de Eco-Colaboradores** disponibiliza diversos lugares para formandos, estando estes sujeitos a um processo de seleção. A formação é subsidiada e as inscrições encontram-se abertas a partir do dia 21 de Setembro de 2014.

Não perca a oportunidade de participar neste projeto inovador, onde, através da formação em contexto de trabalho, se pretende manter vivo o património de Monchique e criar postos de trabalho com futuro.

**Inscreve-se já.**

Para mais informações e inscrições:

**associacao@eco123.info | (+351) 964 833 813**

**Rua do Repouso, nº6A - 8550 Monchique**

**eco123**

[www.eco123.info](http://www.eco123.info)

Ficha Técnica | Credits | Impressum

**Editor & Director**  
Uwe Heitkamp (TE-301) | [editor@eco123.info](mailto:editor@eco123.info)

**Produção & Subdirector**  
Vasco Trindade | [producao@eco123.info](mailto:producao@eco123.info)

**ECO-TV & Director Adjunto**  
João Gonçalves | [film@eco123.info](mailto:film@eco123.info)

**Webdesign**  
Dieter Malter | [webmaster@eco123.info](mailto:webmaster@eco123.info)

**Publicidade, Distribuição, Assinaturas**  
Tel: (+351) 918 818 108 | 964 833 813  
Email: [info@eco123.info](mailto:info@eco123.info)

**Colaboradores | Collaborators | MitarbeiterIn**  
António Veiga, Bill Reed, Clá Santos,  
Heike Lange, Hugo Filipe Lopes, Igor Duarte,  
John Elliott, José Garrancho (CO - 779),  
Kevin Rose, Marcus Pfingsten, Martin Kämpchen

**Propriedade, Editora e Redacção**  
**Editora Tempo Passa**  
- Publicações e Marketing, Lda.  
NIF: 502 839 147  
e  
**Editora ECO123**  
- Publicações e Produção de Filmes, Lda.  
NIF: 510 520 642  
Apartado 177 - 8551-909 Monchique, Portugal

Registo de Publicação n° 126325  
Depósito Legal n° 356456/13  
ISSN: 2182-8849

**ECO123 Lda.**  
Capital Social: 10.000€  
Participações com 10% ou mais:  
Associação dos ECO-Colaboradores,  
Castelo da Concha S.A., Tempo Passa Lda.,  
Kanimbambo Holdings S.A.

**Tiragem | Print run | Auflage**  
3.000 Exemplares

**Periodicidade | Frequency | Erscheinungsweise**  
Trimestral (21/3, 21/6, 21/9, 21/12)

**Assinatura | Subscription | Abo**  
Impressão (anual): **19,5€** (Portugal), **36€** (UE)  
Impressão, Online e ECO-TV (anual): **60€**

**Pagamentos | Payments | Zahlungen**  
Montepio Geral, Faro • BIC: MPPIOPTPL  
NIB: 0036 0032 99100394272 36  
IBAN: PT50 0036 0032 99100394272 36

**Impressão | Printing | Druckerei**  
DOP - Digital Offset Print Lda.  
Centro Empresarial e Industrial de Loulé, 17A  
8100-285 Loulé • APEL: 989-97363  
Impressão em papel Igloo Offset, 100%  
reciclado, com certificado FSC® reciclado e  
com etiqueta ecológica Europeia.

**Distribuidora | Distribution | Vertrieb**  
VASP Portugal

É absolutamente interdita a reprodução, total ou parcial, de textos, fotografias, ilustrações ou qualquer outro conteúdo publicado na ECO123 sobre qualquer meio, e quaisquer fins, inclusive comerciais. © ECO123

**Editora Tempo Passa - Publicações e Marketing, Lda.**

**ECO123**  
Apartado 177  
8551-909 Monchique, Portugal  
Email: [info@eco123.info](mailto:info@eco123.info)  
Tel.: (+351) 918 818 108 | 964 833 813

**CONSIGO EM TODOS OS MOMENTOS  
HERE FOR YOU AT ALL TIMES  
JEDERZEIT AN IHRER SEITE**

**24H**

**CHECK-UP  
PREMIUM**

**CHECK-UP TOTAL  
EM APENAS 1 DIA**  
**TOTAL CHECK-UP IN 1 DAY**  
**TOTAL CHECK-UP  
IN NUR EINEM TAG**

**Atendimento Permanente 24H****Ambulâncias Privadas****Urgência Pediátrica 24H<sup>(1)</sup>**

Bloco Operatório

Internamento

Cuidados Intensivos

Exames Complementares  
de Diagnóstico

Maternidade<sup>(1)</sup>

Medicina Dentária

Hemodiálise

Oncologia

**Timeless Clinic**

Medicina Estética

Atendimento ao Domicílio

ACORDOS COM SEGURADORAS  
E SUB-SISTEMAS DE SAÚDE.

**24H Emergency****Private Ambulances****24H Paediatric Emergency<sup>(1)</sup>**

Operating Theatre

In-Patient Department

Intensive Care Unit

Complementary  
Diagnostic Examinations

Maternity<sup>(1)</sup>

Dentistry

Hemodialysis

Oncology

**Timeless Clinic**

Aesthetic Medicine

Home & Hotel Visits

WORK DIRECTLY WITH MOST HEALTH INSURANCE COMPANIES.

**24 Std. Rufbereitschaft****Private Krankenwagen****24 Std. Pädiatrischer Notfalldienst<sup>(1)</sup>**

Operationssäle

Stationäre Aufnahme

Intensivstation

Diagnostische  
Untersuchungen

Mutterschafts-Entbindungs klinik<sup>(1)</sup>

Zahnmedizin

Hemo-Dialyse

Onkologie

**Timeless Clinic**

Schönheitsmedizin

Hausbesuche

VEREINBARUNGEN MIT KRANKENVERSICHER  
UNGEN UND KRANKENKASSEN.

O GRUPO HPA NO ALGARVE - THE HPA GROUP IN THE ALGARVE - DIE PRIVATE KRANKENHAUS GRUPPE DER ALGARVE



**Hospital Particular do Algarve**

707 28 28 28 | [www.grupohpa.com](http://www.grupohpa.com)

[marketing@hpalg.com](mailto:marketing@hpalg.com)

ALGARVE | Uwe Heitkamp

# A Noz Subterrânea.

Aráquide, caranga, carango, jiguba, jinguba, mandubi, mandobi, manobi, amendubi, amendo, mepinda, mancarra, manobi, mindubim e amendoim... São muitos os nomes para esta noz originária da América do Sul, e que é cultivada por António Rosa (45) na pequena localidade de Maria Vinagre, em Aljezur, em plena Reserva Natural da Costa Vicentina. Os seus 4 hectares de terreno agrícola estão certificados. Aí, em terreno arenoso, são cultivados amendoins únicos em Portugal e na Europa. O seu produto agrícola que dá pelo nome Alcagoita converte-se em uma delicada manteiga de amendoim. Todo o processo, desde o cultivo, passando pelo processamento e a venda do produto de modo de produção biológico, é tradicional e sustentável.

Enquanto a grande maioria dos agricultores portugueses pedem subsídios para grandes projectos e monoculturas, António Rosa salienta à ECO123 que encontrou ao mesmo tempo um nicho de mercado entre a batata doce, o vinho, o feijão carita e o amendoim. Em Portugal ele está sozinho no mercado. Os poucos mais de 2000 quilogramas de amendoins colhidos, secos e torrados, no Natal ele transforma-os numa fina pasta para barrar com base numa moagem fina, que os clientes podem adquirir nas lojas de produtos biológicos como a Mercearia Bio (Portimão) ou Brio e BioCoop (Lisboa, Porto).

A planta do amendoim, segundo nos conta, é um parente próximo da árvore-orquídea, uma leguminosa tropical, cujas flores amarelas ainda no Verão estão à superfície, e que mais tarde no Outono, os frutos se desenvolvem a dez centímetros abaixo do solo. "Eu sempre quis ser agricultor", salienta António Rosa, "Temos sempre trabalho e somos felizes assim, ganha-se a vida e temos uma vida tranquila e sem stress"



António Rosa



## The under-ground nut.

*Aráquide, caranga, carango, jiguba, jinguba, mandubi, mandobi, manobi, amendubi, amendo, mepinda, mancarra, manobi, mindubim e amendoim... lots of names for a nut that comes originally from South America and is cultivated by 45-year-old António Rosa in Maria Vinagre, a small village near Aljezur in the Southwest Alentejo and Vicentina Coast Natural Park. His four hectares of agricultural land are certified. There, in the sandy soil, he cultivates the peanuts or groundnuts, unique in Portugal and Europe. His agricultural product, known as Alcagoita, is processed into the finest peanut butter. The whole process, from cultivation to processing to selling of the organically grown product, is traditional and sustainable.*

*While the majority of Portuguese farmers apply for subsidies for major projects and monocultures, António Rosa stressed to ECO123 that he was looking for a niche product to grow at the same time as sweet potatoes, grapes and green beans, and had found peanuts. In Portugal, he is out on his own. After harvesting, drying and roasting just over 2,000 kilos, around Christmas time he processes the nuts by grinding them into a fine spread, which customers can buy at health food shops such as the Mercearia Bio (Portimão) or Brio and BioCoop (Lisbon, Porto).*

*The peanut plant, he tells us, is a tropical legume closely related to the orchid tree, whose yellow flowers still grow on the surface in the summer but then later in the autumn grow into the ripe fruit ten centimetres underground. "I always wanted to be a farmer," António Rosa says. "There's always plenty of work, and you're happy with it, you can make ends meet and lead a calm life with no stress."*

### António Rosa

Rua da Frente, 7, Maria Vinagre - 8670 Aljezur  
Tel.: (+351) 915 750 437 • Email: alcagoita.bio@gmail.com

Mais informações científicas:  
More scientific information:  
Mehr wissenschaftliche Info:

[www.academia.edu/3192918/AMENDOIM\\_A\\_NOZ\\_SUBTERRANEA\\_\\_CULTIVO\\_EM\\_ALJEZUR](http://www.academia.edu/3192918/AMENDOIM_A_NOZ_SUBTERRANEA__CULTIVO_EM_ALJEZUR)



ALGARVE | Uwe Heitkamp

## Algarve Tropical.

Não temos em Portugal tudo o que precisamos para uma boa vida? Bom solo, água suficiente, muito sol e, com ideias criativas, também trabalho com significado? Estamos novamente na época das colheitas. Numa estufa com 1 hectar na Fuseta, Olhão, os frutos enormes estão agarrados às árvorezinhas delicadas. José Lourenço (49) cultiva anualmente cerca de 20 toneladas das suas mangas Austin, Kate, Irwin. Ele abastece os Supermercados Apolónia, em Almancil e Galé, e também as geladarias da marca italiana Nosolo, na Vila Vita assim como nos mercados locais. Para além de mangas, o fruticultor nascido em Moçambique também cultiva duas variedades de abacates, e para consumo doméstico também ananás, lichias e bananas.



José Lourenço deu um passeio com a ECO123 pela sua plantação de quase 2.000 mangueiras, que gere em modo de produção integrado, ou seja, usando o mínimo de químicos possível. Ele fala-nos sobre a sensibilidade natural das suas meninas, que não suportam demasiado frio nem demasiado calor. Machamba da Ria é o nome da sua jovem exploração agrícola de apenas oito anos, que gere juntamente com um sócio. Está quente e húmido e o suor escorre-nos da testa. Lourenço colhe mangas todos os dias, de Agosto até Outubro, e a partir de Fevereiro e até ao verão apanha abacates, e no entretanto há sempre muito trabalho a fazer: podar árvores, tratar e apoiar, mas também analisar qual a nutrição que cada árvore necessita para uma vida saudável. Apesar da crise, Machamba da Ria encontrou um nicho e um lugar fixo no mercado do sul do país e da vizinha Andaluzia.

Haven't we got everything in Portugal that we need to live well? Good soil, enough water, lots of sunshine, and, if you've got a good idea, meaningful work. It is harvest time again. The big fruits are hanging like heavy Easter eggs on the delicate trees in a one-hectare greenhouse in Fuseta, Olhão. Every year, 59-year-old José Lourenço, who was born in Mozambique, harvests around 20 tonnes of mangoes with names like Austin, Kate and Irwin. He supplies the Apolónia supermarkets in Almancil and Galé, as well as the Nosolo Italian ice cream parlours, Vila Vita and the local markets. Along with mangoes, the fruit farmer also grows two types of avocados and, for his own consumption, some pineapples, lychees and bananas.

José Lourenço took ECO123 on a tour of the plantation with its almost 2,000 mango trees, which he tends according to integrative principles, i.e. he sprays as few chemicals as possible. He speaks of the natural sensitivity of his girls, which tolerate neither frost nor too much sun. Machamba da Ria is the name of his agricultural business, which is now in its ninth year, and he runs it with a partner. It is humid and the sweat pours down our foreheads. From August to October, Lourenço harvests mangoes every day, then avocados from February through to the summer, but in any case there's always plenty to do: pruning, grafting and supporting trees, as well as analysing exactly what nourishment each tree needs to grow well. Despite the crisis, Machamba da Ria has found a niche and a firm place in the market in southern Portugal and nearby Andalusia.



José Lourenço

Mais informações: | Further information:  
Mehr Info:  
[www.machambadaria.com](http://www.machambadaria.com)

Monchique - Fuseta e regresso (200 km em transporte público):  
4,34 kg CO<sub>2</sub>

Round trip to Monchique and Fuseta (200 km in public transport):  
4,34 kg CO<sub>2</sub>

Portimão-Fuseta und zurück (200km im ÖPNV):  
4,34 kg CO<sub>2</sub>

Haben wir nicht alles in Portugal, was wir zu einem guten Leben benötigen? Gute Erde, genug Wasser, viel Sonne und bei kreativer Idee auch sinnstiftende Arbeit. Es ist wieder die Zeit der Ernte. Die großen Früchte hängen wie schwere Ostereier an den zierlichen Bäumchen in einem ein Hektar großen Gewächshaus in Fuseta, Olhão. Jährlich erntet José Lourenço (59) um die 20 Tonnen seiner Mangos namens Austin, Kate, Irwin. Er beliefert den Supermarkt Apolonia in Almancil und Galé und auch die italienischen Eisdielen von Nosolo, an Vila Vita ebenso wie an die lokalen Märkte. Neben Mangos baut der in Mozambique geborene Fruchtbauer zwei Sorten Avocados an und zum Hausgebrauch auch noch einige Ananas, Litchi und Bananen.

José Lourenço macht mit ECO123 einen Spaziergang durch die fast 2.000 Mangobäume umfassende Plantage, die er nach integrativen Verständnis bewirtschaftet, d.h. so wenig wie möglich chemisch spritzt. Er erzählt von der natürlichen Sensibilität seiner Mädchen, die keinen Frost, aber auch nicht zu viel Sonne vertragen. Machamba da Ria heißt sein inzwischen acht Jahre junger landwirtschaftlicher Betrieb, den er mit einem Partner zusammen betreibt. Es ist feucht warm und uns rinnt der Schweiß von der Stirn. Von August bis Oktober erntet Lourenço jeden Tag Mangos, ab Februar bis in den Sommer hinein dann Avocados und ansonsten gibt es immer viel Arbeit: Bäume schneiden, veredeln und stützen, aber auch analysieren, welche Nahrung genau jedes Bäumchen zum guten Leben benötigt. Machamba da Ria hat trotz Krise eine Nische und einen festen Platz im Markt des südlichen Portugals und des nahen Andalusiens gefunden.



Na produção deste artigo não houve emissão de CO<sub>2</sub>.

There was no emission of CO<sub>2</sub> in the production of this article.

Null CO<sub>2</sub> Emission während der Recherche zu diesem Artikel.

**ALGARVE** | Hugo Filipe Lopes

## Bienal Turismo Natureza Algarve

### Algarve Nature Tourism Biennial

### Algarve Natur Tourismus Biennale

© VICENTINA

A Costa Vicentina é uma das poucas zonas turísticas portuguesas em estado selvagem. No entanto, tem-se assistido nos últimos anos a um aumento exponencial do turismo nesta área.

A fim de promover uma exploração e um crescimento económico sustentáveis, a Vicentina<sup>(1)</sup>, em parceria com outras associações regionais, concebeu a 'Bienal Turismo Natureza', a realizar-se nos dias 26, 27 e 28 de Setembro no pavilhão Multiusos de Aljezur.

De acordo com a Vice-Presidente da Vicentina, Dra. Aura Fraga, "a



B.T.N. visa não só servir de montra da oferta turística ao grande público, como procura paralelamente demonstrar o potencial de actividades turísticas aliadas à natureza a eventuais parceiros estratégicos, tanto de outras localidades portuguesas, como de outras partes do planeta".

Com esse fim, além dos expositores de empresas e produtores regionais, haverá também lugar à partilha de conhecimentos entre convidados nacionais e internacionais, de modo a promover a persecução articulada de soluções no desenvolvimento da Costa Vicentina, sem prejuízo para a natureza. Assim, na 'Bienal Turismo Natureza' de 2014, não só estarão presentes produtos tradicionais da região, quer gastronómicos (como a batata-doce e o medronho), quer artesanais (como a verga), mas também participantes de áreas tão distintas como o surf, o btt, as caminhadas ou a observação de pássaros.

Cada vez menos um destino só de praia, este é mais um passo para o Algarve se revelar uma região de interesse ambiental, cultural e histórico próprios.

(1) Associação para o Desenvolvimento do Sudoeste

*Costa Vicentina is one of the few still wild and untamed Portuguese tourism zones. However, there has nevertheless been an exponential increase in tourist numbers in recent years.*

*In order to bring about sustainable economic growth in the sector, Vicentina<sup>(1)</sup>, in partnership with other regional associations, designed the 'Nature Tourism Biennial', held this year on September 26, 27 and 28 in the Aljezur multipurpose pavilion.*

*According to the Vicentina Vice-President, Aura Fraga, "the event not only serves as a showcase of these tourism services to a mass public, but also strives in parallel to demonstrate the potential of tourism activities allied to nature, as well as forming strategic partnerships whether with other Portuguese locations or other parts of the planet".*

*Within this framework, in addition to the exhibiting of regional firms and producers, there is also scope for the sharing of knowledge with national and international guest speakers in order to foster interconnected development solutions for Costa Vicentina without incurring any damage to nature. Thus, the 2014 'Nature Tourism Biennial' correspondingly features not only traditional regional products, both gastronomic (such as yams and medronho) and artisan (such as basket weaving), but also participants from fields including surfing, mountain biking, hiking and bird watching.*

*Progressively becoming more than just a beach destination, this is yet another step towards the Algarve proving itself as a region with its own environmental, cultural and historical interest.*

#### Vicentina - Associação para o Desenvolvimento do Sudoeste

Rua Direita, n.º 13, 8600-069, Bensafrim • Tel.: (+351) 282 680 120  
Email: vicentina@vicentina.org • Web: www.vicentina.org

#### Bienal Turismo Natureza Algarve 2014

Tel.: (+351) 282 680 120 • Email: info@btn.pt • Web: www.btn.pt

(1) Association for the Development of the Southwest

**Die Costa Vicentina ist eine der wenigen portugiesischen Regionen in noch ursprünglichem Zustand. Allerdings gab es hier in den letzten Jahren eine exponentielle Zunahme des Tourismus.**

**Mit dem Ziel der Förderung einer nachhaltigen Nutzung der Natur und wirtschaftlichem Wachstum in der südwestlichen Küstenregion Portugals gründete die Vicentina<sup>(1)</sup> in Zusammenarbeit mit anderen regionalen Verbänden die 'Bienal Turismo Natureza', die in diesem Jahr in der Mehrzweckhalle von Aljezur am 26., 27. und 28. September stattfinden wird.**

**Laut Dr. Aura Fraga, Vizepräsidentin der Vicentina, möchte die BTN nicht nur als Plattform für die Vorstellung des touristischen Angebotes an die allgemeine Öffentlichkeit dienen, sondern gleichzeitig auch zukünftigen Partnern aus dem In- und Ausland das große Potenzial touristischer naturnaher Erlebnismöglichkeiten aufzeigen.**

**Zu diesem Zweck soll es neben der Ausstellung von Unternehmen und Produzenten aus dem Umland auch ein Ort für den Austausch von Wissen zwischen nationalen und internationalen Gästen sein, um eine umweltfreundliche Entwicklung der Costa Vicentina zu befördern und koordinieren. So werden also auf der 'Bienal Turismo Natureza' 2014 nicht nur traditionelle Hersteller von regionalen Erzeugnissen, kulinarische (z.B. Süßkartoffelprodukte oder Medronho) wie auch handwerkliche (z.B. Weidenkörbe), vertreten sein, sondern auch Teilnehmer aus so unterschiedlichen Bereichen wie Surfen, Mountainbiken, Wandern oder Vogelbeobachtung.**

**Um immer weniger lediglich als ein Ort für Strandurlaub zu gelten, ist dieses ein weiterer Schritt dahin, für die Algarve auch mit ihren ökologischen, kulturellen und historischen Besonderheiten zu werben.**

**Imagine que era responsável por equipar a nave espacial que, no próximo ano, vai descolar rumo a Marte e só voltaria daqui a cem anos. Com o que equiparia a nave e a tripulação para que eles e as suas próximas gerações pudessem voltar para o planeta terra felizes e saudáveis?**

**Daria aos viajantes do espaço e do tempo uma acção da empresa fabricante de papel Portucel/Soporcel ou sementes de milho do grupo Agro-químico Monsanto, ou dívidas de cem anos da parte da família Espírito Santo para levarem? Ou antes as sementes de alguns sobreiros e castanheiros, uma dúzia de pequenos animais, plantas e cogumelos? Talvez também desse aos queridos astronautas um presunto e uma garrafa de medronho, um frasco de marmelada e um saquinho de sal marinho do Algarve para o compartimento de carga da nave? Uma boa garrafa de vinho e uma estatueta talvez também? Um tal de amuleto?**

**Just imagine that you are responsible for equipping a spaceship that is leaving Earth next year and heading for Mars, and will only return in 100 years' time. What would you put on board the spaceship and give the crew to take with them so that they and the next generations would be able to travel back to Earth happy and in good health?**

**Would you give the space (and time) travellers a share in the paper producer Portucel/Soporcel, or maize seeds produced by the agro-chemical business Monsanto, or a hundred-year bond from the Espírito Santo family? Or rather the seeds of some cork oaks and chestnut trees, a dozen small animals, plants and mushrooms? Would you rather pack a ham and a bottle of medronho, a jar of jam and a small bag of sea salt from the Algarve in the hold of their shuttle? A nice bottle of wine and perhaps a sculpture too? As a kind of lucky charm?**

**Stellen Sie sich einmal vor, Sie wären verantwortlich für die Ausrüstung des Raumschiffes, das im nächsten Jahr die Erde Richtung Mars verlässt und erst in 100 Jahren zurückkommen wird. Was würden Sie dem Raumschiff und seiner Besatzung mit auf den Weg geben, damit sie und ihre nächsten Generationen gesund und glücklich zur Erde zurückkehren könnten? Gäben Sie den Reisenden durch Zeit und Raum eine Aktie des Papierherstellers Portucel/Soporcel oder Maisamen von des Agro-Chemie-konzerns Monsanto, oder eine hundertjährige Schuldverschreibung der Familie Espírito Santo mit auf den Weg? Oder doch eher die Samen einiger Korkenbäumen und Kastanienbäume, einem Dutzend Kleintiere, Pflanzen und Pilze? Würden Sie den lieben Astronauten vielleicht noch einen Schinken und eine Flasche Medronho, ein Glas Marmelade und ein Säckchen Meersalz von der Algarve mit in den Koffer- raum ihres Shuttles packen? Eine gute Flasche Wein und eine Skulptur vielleicht auch noch? Einen sogenannten Glücksbringer?**



© JORGE SANTOS

**PORTUGAL** | Uwe Heitkamp

## Histórias de Sucesso

### Do Ego ao Eco.

#### Success Stories

### From Ego to Eco.

#### Geschichten des Gelingens

### Vom Ego zum Eco.

**“Quais são então as forças e leis positivas que mantêm o nosso mundo como um todo?**

**A minha pergunta não surgiu do nada. Ela já tinha sido colocada pelo consultor empresarial norte-americano Paul Hawken na formação de 60 engenheiros agroquímicos. O resultado foi surpreendente. Nenhum deles queria enviar um único produto das suas multinacionais químicas na nave espacial. Demasiado venenosos, foi o comentário unânime dos participantes. Quando as pessoas refletiram sobre o que fazem em tom de brincadeira podem desenvolver visões “é rápido chegar à unanimidade”, escrevem Annette Jensen e Ute Scheub no seu livro recentemente lançado “Economia da Felicidade – quem partilha, recebe mais da vida”. Mas na economia ainda domina a crença, no facto de que o ser humano pensa friamente, em cada situação, com quanto dinheiro poderia tirar proveito de algo, quando compra qualquer coisa, na produção de**

**“But what are the positive forces and laws that hold our world together?**

**I haven't just dreamt up this question. It has been asked before, by the American business consultant Paul Hawken during the training of 60 agro-chemical engineers. The result came as a surprise. None of them wanted to put even one of their chemical multinational's products on board the spaceship. Too poisonous, was the participants' unanimous verdict. “Insights can develop very quickly,” Annette Jensen and Ute Scheub write in their newly-published book “Glücksökonomie – wer teilt, hat mehr vom Leben” (Happiness economics: you get more out of life by sharing) when people can reflect lightly on their actions and are allowed to develop visions. But, in economics, the belief still prevails that, in every situation, people coolly weigh up what benefit can be derived for how much money, be it when**

**Meine Frage ist nicht aus der Luft gegriffen. Sie wurde schon einmal gestellt, nämlich von dem amerikanischen Unternehmensberater Paul Hawken bei der Schulung von 60 Agrarchemie-Ingenieuren. Das Ergebnis überraschte. Kein einziger von ihnen wollte dem Raumschiff auch nur ein Produkt ihres Chemie-Multis mit auf den Weg geben. Zu giftig, lautete der einhellige Kommentar der Teilnehmer. „So schnell kann Einsicht wachsen“, schreiben Annette Jensen und Ute Scheub in ihrem gerade erschienenen Buch „Glücksökonomie – wer teilt, hat mehr vom Leben“ wenn Menschen spielerisch ihr Tun reflektieren und Visionen entwickeln dürfen. Aber in den Wirtschaftswissenschaften dominiert noch immer der Glaube, der Mensch wäge in jeder Situation kühl ab, mit wie viel Geld er welchen**



WWOOF (página | page | Seite 39)

artigos, no banco ou em outros negócios. E à medida que ele procura em cada uma das situações satisfazer os seus interesses egoístas, aumentaria automaticamente a prosperidade geral...

Se nos dias de hoje nos ocuparmos do conceito desenvolvido por um Charles Darwin como a lei do mais forte, temos de assumir

- perplexos - que a nossa vida humana em quase todas as disciplinas termina num beco sem saída. Políticos sem escrúulos, banqueiros gananciosos e exploradores de matérias-primas egoístas determinam a imagem ética mundial de negócios sob o lema "todos contra todos". Seis mil milhões de pessoas vivem e exercem actividades económicas como se houvesse algures no longínquo espaço para um segundo planeta terra com ainda mais matérias-primas.

Como seria se o nosso sistema económico não quisesse de todo que nós fôssemos felizes, se Darwin, Samuelson, Smith, Malthus e outros economistas não estivessem a referir à prosperidade humana? Se o único objetivo que nos moveu até agora, foi a exploração das riquezas do solo e das pessoas entre si? Quais são então as forças e leis positivas que mantêm o nosso mundo como um todo?

Não serão a cooperação entre as pessoas e a busca da realização (felicidade) os verdadeiros motores da evolução humana? A ECO123 investigou exemplos de sucesso de pessoas que partilham, trocam e oferecem em áreas como negócios e trabalho, vida e habitação, comida e bebida, viagens e transportes, ciência e educação, investimentos, finanças, reciclagem. O que damos, na realidade, ao nosso próximo para o caminho na sua viagem pela vida aqui em Portugal e na Europa?



*shopping, when producing goods, in banking or other transactions. According to this, by pursuing one's selfish interests, general prosperity is automatically increased...*

*These days, if we consider the thinking of someone like Charles Darwin, i.e. that the stronger person will win through, we will be amazed to ascertain that, in almost all disciplines, human existence has ended up in a cul-de-sac. Unscrupulous politicians, greedy bankers and selfish resource plunderers determine the ethical worldview of behaviour according to the principle of "everyone versus everyone else".*

*Six billion human beings live and manage the economy as if there were a second Earth somewhere out there in the vast expanse of the universe with even more resources.*

*What if our economic system didn't actually want us to be happy? What if Darwin, Samuelson, Smith, Malthus and all the other economists had not been thinking about the well-being of humanity? What if the exploitation of mineral resources and people's exploitation of one another were the only goals to have driven us until now? But what are the positive forces and laws that hold our world together? Aren't cooperation between people and the striving for fulfilment (happiness) the real driving forces of our human evolution? ECO123 investigates successful examples of sharing, swapping and giving in the fields of business and work, living and homemaking, eating and drinking, travel and traffic, knowledge and education, investment, finance and recycling. What do we really give our fellow human beings to take with them on their journey through life, both here in Portugal and in Europe?*

#### Glücksökonomie - Wer teilt, hat mehr vom Leben

Autores | Authors | Autoren: Annette Jensen, Ute Scheub  
Páginas | Pages | Seiten: 320 • Preço | Price | Preis: 19,95€  
Editora | Published by | Verlag: oekom verlag, München; 25-08-2014; ISBN-13: 9783865816610  
Web: [www.oekom.de/nc/buecher/gesamtprogramm/buch/gluecksoekonomie.html](http://www.oekom.de/nc/buecher/gesamtprogramm/buch/gluecksoekonomie.html)



Refood (página | page | Seite 50)

Nutzen davontragen könne, ob beim Einkauf, der Warenproduktion, bei Bank oder anderen Geschäften. Indem er seine egoistischen Interessen verfolge, werde automatisch der allgemeine Wohlstand gesteigert...

Wenn wir uns in diesen Tagen mit dem Denkkonzept eines Charles Darwin, der Stärkere werde sich schon durchsetzen beschäftigen, werden wir verblüfft feststellen, dass unser menschliches Leben in fast allen Disziplinen in einer Sackgasse endete. Skrupellose Politiker, raffgierige Bunker und egoistische Rohstoffplünderer bestimmen das ethische Weltbild eines Handelns nach dem Motto „jeder gegen jeden“. Sechs Milliarden Menschen leben und wirtschaften, als gäbe es irgendwo da draußen in den Weiten des Weltalls eine zweite Erde mit noch mehr Rohstoffen.

Was wäre, wenn unser Wirtschaftssystem gar nicht möchte, dass wir glücklich sind, wenn Darwin, Samuelson, Smith, Malthus und all die anderen Ökonomen nicht das Gemeinwohl der Menschheit im Sinn hatten? Wenn Ausbeutung der Bodenschätze und der Menschen untereinander bisher die einzigen Ziele waren, die uns trieben? Was aber sind dann die positiven Kräfte und Gesetze, die unsere Welt zusammenhalten? Sind nicht die Kooperation von Menschen und das Streben nach Verwirklichung (Glücklichkeit) der eigentliche Motor unserer menschlichen Evolution? ECO123 recherchiert gelungene Beispiele des Teilhabens, Tauschens und Schenkens in den Bereichen Business & Arbeit, Leben & Wohnen, Essen & Trinken, Reisen & Verkehr, Wissen & Erziehung, Investment, Finanzen, Recycling. Was geben wir unseren Nächsten wirklich mit auf den Weg ins - mit auf die Reise durchs Leben, hier in Portugal und in Europa?

Miguel Fragoso (engenheiro técnico) começou em 1987 na Rodoviária Nacional (RN), ligado aos serviços técnicos na área da manutenção da mecânica de toda a frota do Algarve. Em 1989 foi convidado a tomar conta da empresa, já no âmbito do grupo Barraqueiro. Hoje, o grupo é composto por quatro empresas, entre as quais a 'EVA' e a 'Frota Azul Algarve'.

**ECO123:** Como chegou hoje ao trabalho?

Miguel Fragoso: De automóvel, porque moro em Vilamoura e a minha função na empresa obriga-me a deslocar-me. E isso implica que eu não possa ainda prescindir da viatura, pela disponibilidade e rapidez na deslocação.

**Existe um autocarro de Vilamoura para Faro?**

Existe. O problema prende-se mais com a disponibilidade. Se tiver que sair rapidamente para um sítio, isso implica que, como não tenho um trabalho de entrada às nove e saída às cinco, é difícil coordenar os horários com a disponibilidade e com a necessidade de deslocação.

Miguel Fragoso (technical engineer) began his career in the maintenance and mechanical department at Rodoviária Nacional (RN (National Coaches)) in 1987, servicing the Algarve fleet of what was then RN. In 1989, he took over another company in the Barraqueiro group. Today, the group is made up of four companies and includes EVA and Frota Azul Algarve.

**ECO123:** There's an international culture that's much more geared towards using public transport than the Portuguese one.

**ECO123:** How did you get to work today?

Miguel Fragoso: By car because I live in Vilamoura and my role in the company forces me to travel around and that means I cannot avoid giving up on a personal vehicle due to its availability and the speed of transport.

**Is there a bus service between Vilamoura and Faro?**

There is. The problem is more one of availability. Should I have to make a quick trip to a particular place, this means that, as I don't have a 9 to 5 kind of job, it's difficult to coordinate timetables with this need for availability and getting around the region.

**How many buses does the group currently have?**  
In the Algarve, we have around 600 buses and 850 members of staff.

**How many passengers do you carry daily?**  
We have around 25,000 passengers using public transport daily.

ECO123 sprach mit Miguel Fragoso. 1987 begann er als technischer Diplom-Ingenieur seine Karriere in der damals noch staatlichen Personenverkehrsgesellschaft Portugals (RN) und arbeitete im Bereich der technischen Wartung und Pflege der Busse der Algarve. 1989 erhielt er ein Angebot für eine leitende Stelle von einem der ersten privaten Busunternehmer Portugals, der Gruppe Barraqueiro. Heute besitzt die private ÖPNV-Gesellschaft vier Firmen, unter anderem die EVA und Frota Azul der Algarve.

**Im Ausland ist man mehr daran gewöhnt Bus zu fahren als bei uns in Portugal.**

**ECO123:** Wie sind Sie denn heute zur Arbeit gekommen?

Miguel Fragoso: Mit dem Auto, weil ich in Vilamoura lebe und meine Funktion in der Firma mich verpflichtet, mobil zu sein. Das beinhaltet, dass ich noch auf mein Auto angewiesen bin. Aufgrund von Verfügbarkeit und Schnelligkeit bei Auswärtsterminen.

**Existiert denn keine gute Busverbindung von Vilamoura nach Faro?**

Doch. Das Problem besteht aber in meiner Verfügbarkeit. Manchmal muß ich schnell zu einem Termin raus und das Büro verlassen. Meine Arbeit beginnt nicht um neun Uhr und endet nicht um fünf Uhr nachmittags. Es wäre es schwierig, aktuelle Termine zu koordinieren, wenn nicht die Notwendigkeit bestünde, jeden Augenblick das Büro verlassen zu können.

**Über wie viele Busse verfügt die Gesellschaft, die Sie leiten?**

In diesem Augenblick haben wir circa 600 Busse und 850 Mitarbeiter.



ALGARVE | Uwe Heitkamp

## Viver dos seus passageiros.

## Living off its passengers.

## Wir leben vom Fahrscheinverkauf.

**Quantos autocarros tem o grupo, neste momento?**

Neste momento, no Algarve, temos cerca de 600 autocarros e de 850 colaboradores.

**Sabem quantos utilizadores têm por dia?**

Temos uma média de 25 mil utilizações do transporte público por dia.

**Dos 400 mil habitantes da região?**

Não necessariamente. Temos uma percentagem de pessoas que não vivem aqui, que nos visitam e utilizam o transporte público. Existe uma cultura no estrangeiro que está mais preparada e vocacionada para a utilização deste transporte do que propriamente a portuguesa. E quando estamos a falar de utilizações, estamos a falar de viagens - a mesma pessoa pode fazer duas ou três viagens por dia.

**Qual é a taxa de ocupação das viaturas?**

Temos os picos da manhã e os picos da tarde, com uma taxa de ocupação da ordem dos 70%. Em média, temos uma taxa de ocupação de 20% - que é muito baixa. Sendo esta uma empresa privada, sem qualquer tipo de apoios estatais, vive dos seus passageiros e da receita da sua bilheteira.

**Ou seja, em dez lugares tem oito livres.**

O problema é que nós em Portugal, pelo lado cultural temos vindo muito lentamente a prepararmo-nos para a utilização do transporte público. E, por outro lado, houve alterações substanciais na última década, em que, com a criação de redes de transporte urbano dentro das várias cidades, criou-se uma dinâmica de transporte muito diferente do que havia antes.

**Tem uma ideia de quantos litros de combustível são gastos por dia pelos 600 autocarros?**

Como temos autocarros de dimensões diversas, na empresa toda temos um consumo médio de combustível aos 100 quilómetros de 32 litros.

**E quantos quilómetros faz em média uma viatura?**

Depende, se for uma viatura de serviço interurbano faz cerca de 80.000km por ano. Se for uma viatura de 'Expresso' que, por exemplo, assegure os serviços entre Lisboa e o Algarve fará 220.000km por ano. Gastamos cerca de 60 toneladas de combustível por semana, 60.000 litros de combustível.

Numa empresa de transportes rodoviários os dois custos principais são o combustível e o pessoal. O nosso esforço tem sido no sentido de aquisição de viaturas mais económicas, com menores índices de consumo e poluição. Simplesmente isto não é fácil com a quebra de procura no transporte público, e com a falta de políticas conjuntas que potenciem a mobilidade e que promovam

**Out of the 400,000 who live in the region?**

*Not necessarily – a percentage of our passengers don't live here. There are also those who visit us and use public transport. There's an international culture that's much more geared towards using public transport than the Portuguese one. When we talk about the rate of use, we're talking about the number of trips, and any passenger might make two or three trips per day.*

**What is the vehicle occupancy rate?**

*We have morning and afternoon peaks with an average occupancy rate of around 70%. In overall terms, we have an occupancy rate of 20%. That is very low for a private company without any type of state support, living off its passenger and ticket revenues.*

**Sendo esta uma empresa privada, sem qualquer tipo de apoios estatais, vive dos seus passageiros e da receita da sua bilheteira.**

*So, eight out of every ten seats are empty!*

*The problem is that in Portugal, on the one hand, we have only very slowly become culturally prepared to use public transport. On the other hand, there have been substantial changes over the last decade with the setting up of urban transport networks in various different cities, leading to a very different transport dynamic to the one that existed beforehand.*

**Can you give us an idea about how many litres of fuel your 600 buses consume daily?**

*We have buses of different sizes but the average level of fuel consumption is 32 litres per 100 km.*

**How many kilometres does each vehicle do on average?**

*That depends. An inter-urban service vehicle does around 80,000 km per year. However, an Expresso coach running between Lisbon and the Algarve, for example, does 220,000 km per year. We get through around 60 tons of fuel per week, thus, 60,000 litres.*

*In any road transport company, the two main costs are fuel and personnel. Our efforts have focused on the acquisition of more economical vehicles with lower levels of consumption and pollution. Quite simply, it's not easy coping with the fall in demand for public transport and the lack of joint policies enabling mobility and effectively encouraging people to switch from individual to public transport. This makes renewing the fleet the way we would like to a highly complicated business.*

**How many of your 600 vehicles are electric-powered?**

*We've got one electric vehicle. Effectively, the technology available at this moment for public transport vehicles has certain limitations. One is cost. An electric vehicle costs around 50% more than a diesel vehicle with a EURO6 engine that returns a very good pollution performance. Furthermore, as we live in the Algarve, we have to have air conditioning, which raises consumption whether of diesel or of electricity. With this electric vehicle, we*

**Wie viele Kunden benutzen den ÖPNV der Algarve?**

*Wir haben durchschnittlich 25.000 Kunden am Tag, die unsere Busse benutzen.*

**Von den mehr als 400.000 Einwohnern, die an der Algarve wohnen?**

*Nicht unbedingt. Ein gewisser Prozentsatz der Nutzer lebt gar nicht hier. Es sind auch jene, die hier Urlaub machen und den öffentlichen Personennahverkehr benutzen. Im Ausland ist man mehr daran gewöhnt Bus zu fahren als bei uns in Portugal. Wenn wir von Nutzern sprechen, zählen wir natürlich die Fahrten und natürlich kann ein und dieselbe Person täglich zwei oder drei Fahrten mit unseren Bussen unternehmen.*

**Fragen wir dann besser nach der Auslastung Ihrer Fahrzeuge...**

*Wir haben in den Spitzen morgens und abends eine Auslastung von ungefähr 70 Prozent. Im Durchschnitt kommen wir aber auf nur 20%. Das ist sicherlich wenig für eine private Gesellschaft des ÖPNV ohne staatliche Hilfen und die nur von den Erlösen aus dem Fahrscheinverkauf leben muss.*

**Dann sind ja acht von zehn belegbaren Sitzen leer!**

*Ja. Das Problem besteht darin, dass wir innerhalb keine Busfahrernation sind und uns nur sehr vorsichtig darauf einlassen, den öffentlichen Personennahverkehr zu benutzen. Andererseits aber wurde in den urbanen Zentren schon vieles in den letzten zehn Jahren verbessert, so dass der öffentliche Transport heute eine andere Dynamik hat als früher.*

**Haben Sie eine Idee, wie viel Kraftstoff 600 Busse an einem Tag verbrauchen?**

*Weil wir sehr viele unterschiedliche Bustypen mit unterschiedlichen Größen besitzen, kann ich nur eine durchschnittliche Angabe machen. Im Durchschnitt sind das 32 Liter Kraftstoff auf 100 km.*

**Und wie viele km fährt ein Bus bei Ihnen im Durchschnitt pro Jahr?**

*Das hängt ganz davon ab, ob wir einen Stadt- oder Überlandbus betrachten. Ein Stadtbus fährt circa 80.000 km pro Jahr. Ein Express-Bus, der zum Beispiel Lissabon mit der Algarve verbindet, macht rund 220.000 km pro Jahr. Wir verbrauchen 60 Tonnen Kraftstoff pro Woche, das sind 60.000 Liter Diesel. In einer Firma des öffentlichen Personennahverkehrs gibt es zwei große Kostenfaktoren: Kraftstoff und Personal. Unsere Anstrengungen gehen in Richtung Erwerb wirtschaftlicher Fahrzeuge mit einem niedrigeren Verbrauch und weniger Schadstoffausstoß. Unser Leben wird ja aber nicht einfacher dadurch, dass die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr rückläufig ist und gepaart wird mit dem Fehlen flankierender politischer Maßnahmen, die kollektive Mobilität natürlich verbessern könnte und eine Verlagerung des Individualverkehrs in Richtung öffentlichen Personennahverkehr zur Folge hätte. Es ist ziemlich kompliziert, die Erneuerung unserer Flotte voranzutreiben, so gerne wie wir das tun würden.*

**efectivamente a transferência do transporte individual para o transporte público. É muito complicado nós fazermos uma renovação de frota como gostaríamos de fazer.**

**Das 600 viaturas, quantas são eléctricas?**

*Temos uma viatura eléctrica. Porque efectivamente a tecnologia existente e disponível neste momento para uma viatura de transporte público tem algumas limitações. Uma é o custo. Uma viatura eléctrica custa cerca de 50% mais que uma viatura a gasóleo com um motor EURO6, que tem um índice poluente muito baixo. Por outro lado, como vivemos no Algarve temos que ter ar condicionado – o que incrementa o consumo tanto no gasóleo, como na electricidade. Já fizemos testes a este veículo eléctrico aqui dentro da cidade, e não consegue fazer mais de 100km em termos de autonomia. O que, para um transporte público, é muito baixo.*

**Porque acha que os cidadãos gostam mais de andar com o seu carro em vez de utilizar o transporte público?**

*A informação demora um bocadinho a chegar às pessoas. A grande maioria não tem informação da oferta de transporte público. Por outro lado...*

**...talvez seja melhor ter outra política de Marketing?**

*Nós temos feito um esforço, fazemos divulgação dos nossos horários pelas mais diversas instituições das cidades. Infelizmente roubam ou vandalizam essa informação. Temos uma página no facebook 'linkada' ao nosso site, criada para ficarmos mais perto dos nossos utilizadores e interagir mais.*

*Mas há um problema muito mais complicado do que isso: não posso convidar um cidadão a viajar entre Faro e Olhão se ele demora mais no transporte público do que no transporte individual. Porque existem políticas que não estão interligadas em termos de mobilidade. Há uma vontade expressa em incrementar a mobilidade dos cidadãos por um lado, mas por outro chegamos à conclusão*

*have already done tests here inside the city and we have not managed more than 100km in terms of autonomy. For public transport, that is very low.*

**Why do you think citizens prefer travelling in their own car to catching public transport?**

*Information takes a while to reach people. Most people don't have enough information about the range of public transport services. Furthermore...*

**...perhaps a different marketing strategy might be a better approach?**

*We have made an effort and posted our timetables at the most diverse institutions in the cities. Unfortunately, much of this gets stolen or vandalised. We have a Facebook page linked to our own site and designed to bring us closer to our various users and to be more interactive. However, there is a problem that proves even more complicated! I cannot possibly invite citizens to travel between Faro and Olhão when it takes them longer on public transport than in their own car! There are policies that are simply not interconnected in terms of mobility. There is a stated desire to boost citizen mobility on the one hand – but, on the other hand, it can be seen that in practice we still lack the access infrastructures. Take, for example, the changes made to the 125 highway. There were significant improvements but I still don't see any dedicated BUS lane. Albufeira to Faro is an interesting route, not only for the region's own people but also for students and tourists.*

**...which means that public transport gets stuck in traffic jams on the 125 highway for hours?**

*For hours. They end up travelling at the same speed as private transport, getting caught up in the same congestion and having to stop.*

**Do we live in an egoistic society?**

*No, I don't think we live in an egoistic society, but do consider society has unfortunately*

*render politischer Maßnahmen, die kollektive Mobilität natürlich verbessern könnte und eine Verlagerung des Individualverkehrs in Richtung öffentlichen Personennahverkehr zur Folge hätte. Es ist ziemlich kompliziert, die Erneuerung unserer Flotte voranzutreiben, so gerne wie wir das tun würden.*

**Wie viele von den 600 Bussen werden elektrisch angetrieben?**

*Wir besitzen einen elektrischen Bus. Trotz der Tatsache, dass die vorhandene E-Technologie im Moment verfügbar ist, gibt sie uns doch einige Einschränkungen mit auf den Weg. Einerseits bei den Kosten: ein Elektrobus kostet rund 50% mehr in der Anschaffung als ein vergleichbarer dieselbetriebener Bus mit einem Motor EURO6, dessen Verschmutzungsgrad ziemlich gering ist. Andererseits: wir leben ja an der Algarve, und unsere Busse brauchen eine Klimaanlage, die den Verbrauch erhöht, egal ob diesel- oder strombetrieben. Mit diesem Elektrobus machen wir zurzeit Testfahrten im Stadtverkehr von Faro. Das zeigt uns, dass es nur zu Fahrten von maximal 100 km reicht. Für den öffentlichen Personennahverkehr ist das sehr wenig.*

**Warum benutzen die Menschen lieber ihren eigenen PKW als den Bus?**

*Es braucht halt immer ein wenig mehr Zeit, bis die Informationen den Kunden erreichen. Die große Mehrheit kennt kaum das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs. Andererseits...*

**...benötigen Sie eine andere Strategie beim Marketing?**

*...wir haben unsere Bemühungen verstärkt, unsere Busfahrpläne bei den verschiedensten städtischen Institutionen auszuhängen. Leider wurden sie dort entweder geklaut oder zum Ziel von Vandalismus. Wir haben eine Seite bei Facebook, die mit unserer Webseite verlinkt ist. Diese Webseite wurde geschaffen, um unseren Kunden noch näher zu sein und der Interaktion wegen. Aber es gibt noch viel größere Probleme als das der Kommunikation.*

*Ich kann keinem Menschen vorschlagen, den Bus von Faro nach Olhão zu nehmen, wenn der Bus längere Fahrzeiten in Anspruch nimmt als das Auto. Das ist der Fall, weil die Politik nicht mit den Notwendigkeiten einer besseren Mobilität im Einklang steht. Einerseits will jeder eine Verbesserung der Mobilität, andererseits existiert kein Zugang zur Freizügigkeit.*

*Gucken sie sich nur mal die Bauarbeiten an der Nationalstraße 125 an. Da wurden signifikante Verbesserungen vorgenommen. Aber ich sehe keinen einzigen Meter Fahrbahnstreifen, der für unsere Busse reserviert worden wäre. Das gleiche bei der Strecke von Albufeira nach Faro, eine für uns interessante Linie, nicht nur für Menschen die dort leben, auch für Studenten und Urlauber.*



“

**Numa empresa de transportes rodoviários os dois custos principais são o combustível e o pessoal. O nosso esforço tem sido no sentido de aquisição de viaturas mais económicas, com menores índices de consumo e poluição.**

**In any road transport company, the two main costs are fuel and personnel. Our efforts have focused on the acquisition of more economical vehicles with lower levels of consumption and pollution.**

**In einer Firma des öffentlichen Personennahverkehrs gibt es zwei große Kostenfaktoren: Kraftstoff und Personal. Unsere Anstrengungen gehen in Richtung Erwerb wirtschaftlicher Fahrzeuge mit einem niedrigeren Verbrauch und weniger Schadstoffausstoß.**

- Miguel Fragoso

que na prática não existe condições de acessibilidade. Veja por exemplo a reforma da estrada 125: houve melhorias significativas, mas eu não vejo um metro de faixa BUS dedicada. Albufeira e Faro é uma linha interessante, não só pelas pessoas que aqui vivem mas também pelos estudantes e turistas.

#### Ou seja quem utiliza o transporte público fica engarrafado na EN125 por horas?

Por horas. Ficam como se tivessem no seu transporte individual. Mas com uma desvantagem: o transporte público tem que parar.

#### Vivemos numa sociedade egoísta?

Não acho que vivemos numa sociedade egoísta, acho que vivemos numa sociedade que infelizmente teve um planeamento urbanístico tardio. Este está a fazer-se localmente, mas não existe praticamente a nível regional. Não podemos continuar a ver o Algarve como cidades individuais. E isto não está só do lado do operador, criar melhores condições de comodidade e conforto, quando o tempo é dinheiro e o tempo de deslocação é elevado em termos daquilo que as pessoas necessitam. Portanto o transporte individual ganha. E quando perdemos uma pessoa para o transporte individual, nunca mais a recuperamos.

#### Quanto custa uma viagem de Faro para o Porto na vossa companhia?

*been slow in its urban planning. This is undertaken locally but there is no regional level planning. We cannot continue to see the Algarve as individual cities. And I'm not just talking about the operator and ensuring better standards of ease and comfort when time is money and the time taken to complete the trip is too long in terms of what people need. Therefore, individual transport wins. Indeed, whenever we lose a person to their private transport, we never get them back again.*

#### How much does a trip from Faro to Porto cost with your company?

*We don't have any direct services to Porto. This means that anybody going north of Lisbon has to catch two different coaches and make use of the connection in Lisbon to travel on to Porto. But this costs around 35 Euros. We do Faro to Lisbon and then Lisbon to Porto in five hours and forty minutes. Effectively, that is the real cost of the service.*

#### Why does flying prove cheaper than travelling by train or coach?

*As far as low-cost operators are concerned, and very objectively, I think that we all have to take care of ourselves! And do our own sums. Personally, given the airport charges that are currently in effect and the fact that the ecological footprint means they will have to rise, I think that this is an unreal transport cost.*

#### Oder anders ausgedrückt, wer den Bus benutzt steckt im Verkehrschaos fest.

Ja, für Stunden. Das ist das Gleiche, als wenn sie mit ihrem privaten PKW fahren würden nur mit dem Nachteil, dass sie in einem Bus festsitzen.

#### Leben wir in einer Gesellschaft voller Egoisten?

Glaube ich nicht. Aber wir leben in einer Gesellschaft, die unglücklicherweise in ihrer Entwicklung zurückgeblieben ist. In ihrer Stadtentwicklung. Das macht man nur lokal, aber nichts geschieht auf die Region bezogen. Wir dürfen die Algarve nicht mehr als ein Gebiet von Städten, die getrennt voneinander leben, sehen. Das ist nicht nur eine Sache einer Busgesellschaft, die für besseren Komfort eintritt, nein. Denn Zeit ist Geld und die Zeit, die wir im Bus zubringen, ist nicht die, die unsere Fahrgäste bräuchten. Also gewinnt das Auto. Und wenn wir einen Fahrgäst an das KFZ verlieren, ist der für uns verloren und kommt nie mehr zurück.

#### Was kostet ein Busfahrschein von Faro nach Porto?

Wir haben keine direkte Strecke nach Porto. Man muss über Lissabon fahren und dort umsteigen. Der Preis beträgt circa 35 Euro. Der Fahrgäst fährt von Faro nach Lissabon und von dort nach Porto in insgesamt fünf Stunden und 40 Minuten. Das ist der reale Preis für die Fahrgästbeförderung.

#### Warum ist dann ein Flug billiger, als wenn man Bus oder Bahn benutzt?

Es ist doch offensichtlich, dass jeder nur an sich selbst denkt und seine Kosten selbst kennt. Persönlich sehe ich, dass die aktuellen Start- und Landekosten der Flughäfen nicht den ökologischen Ansprüchen entsprechen. Die Kosten des Flugverkehrs sind nicht realistisch.

**Wenn ich aber am Wochenende mit einem Linienbus von Vila Real de Santo António nach Alcoutim fahren möchte, bin ich aufgeschmissen. Ihre Buslinie verkehrt nur wochentags und dann auch nur mit einem Bus morgens und einem anderen abends.**

Es gibt viele Gegenden in Portugal, in denen sie besonders im Winter – immer Sommer weniger – am Samstag

ab 14 Uhr, sonntags und feiertags keinerlei Busverbindung mehr haben, weil es sich nicht rentiert. Noch nicht.

#### Bräuchten wir nicht kleinere Busse mit weniger Sitzen auf diesen Routen?

Die Idee liegt auf dem Tisch. Diese Lösung existiert in einigen Regionen der Algarve bereits. Das große Problem aber ist, dass private Unternehmen in Lösungen investieren, dann aber die Stadtverwaltungen uns ihre Gratis-Konkurrenz auf den Hals hetzt. Verschiedene Kommunen haben ihren eigenen Transport und der verkehrt dort gratis, wo unsere Busse auch fahren.

momento em vigor, e que pela pegada ecológica tendem a aumentar, acho que isso é um custo irreal de transporte.

#### Se eu quero usar o autocarro, no fim-de-semana, entre Vila Real de Stº António e Alcoutim, não há nada. Há apenas entre segunda e sexta feira, sendo uma viatura de manhã e outra de tarde. As pessoas são desprezadas?

Há muitas zonas no país em que efectivamente, e em especial no Inverno (aos Sábados, a partir das 14 horas, aos Domingos e feriados), porque no Verão há um pouco mais, não existem deslocações que justifiquem termos uma carreira de transporte público. Ainda.

#### Precisamos de viaturas mais pequenas e com menos cadeiras?

A ideia passa também por aí e está em cima da mesa. Essa solução, em algumas zonas aqui do Algarve, já está em funcionamento. Mas o grande problema é as empresas irem investindo em soluções e depois vindo confrontadas com concorrência por parte dos municípios. Das diversas Câmaras Municipais que têm os seus próprios transportes e que de uma forma gratuita fazem o transporte em cima das nossas linhas.

**O bilhete de Monchique a Portimão custa 4,30€ por 25km. Ou seja, ida e volta 8,60€. Uma pessoa que trabalhe e use todos os dias o transporte público gasta por mês 89€. Para quem ganha 700€ mensais, isso representa um grande gasto.**

É muito caro. E só há pouco tempo criámos o pré-comprado, um conjunto de bilhetes ou o passe que possibilita um custo inferior ao bilhete diário. Porém, continua a ser caro.

#### Há soluções?

O tarifário do transporte público em Portugal é definido pela autoridade de regulação de transportes, o IMT. E funciona em função das tabelas quilométricas de cada concessão. Agora tudo isto é possível...

#### Podem-me vender um bilhete para circular em todo o Algarve durante um mês?

Neste momento nós, os operadores, criámos uma oferta que infelizmente não é para todo o mês. Mas pode. Temos um produto que se chama ‘passe turístico’ mas não é só turístico. Dá a possibilidade ao utente de usar em zonas turísticas e em zonas não-turísticas durante três ou sete dias. Pagando apenas um valor pode usar tanto a Frota Azul como a EVA Transportes. Nós criámos estas sinergias.

**Quanto vou pagar por isso?**  
Para 7 dias, cerca de 35€.

**Ou seja, por mês são 140€.**  
Se fizer as contas assim, será.

**E para Lisboa?**  
Não. Isso é um serviço diferente, tendo como base legislação e outro tipo de requisitos.

**Há a possibilidade de cooperação entre o Grupo e os Comboios de Portugal?**

#### Do we need smaller vehicles with fewer seats?

The plans do take that into consideration and are still on the table. This solution is already in effect in some parts of the Algarve. However, the major problem is that the company invests in solutions and then ends up facing competition from the municipalities. There are various different Municipal Councils that run their own transport services and do so for free on our own routes.

**The ticket from Monchique to Portimão costs €4.30 for 25km. That means a return trip is €8.60. A person who works and takes public transport thus spends €89 every month. For somebody taking home €700 monthly, is that not a major cost?**

That is very expensive. And we only launched the pre-paid ticket a short while ago. A set of pre-paid tickets or a travel pass does cut the cost of the daily ticket even if remaining expensive.

#### Are there any solutions?

Public transport charges in Portugal are fixed by the regulatory authority for the transport sector, the IMT. And this depends on the mileage rates for each respective concession. Now, all of this is possible...

#### Are you able to sell me a monthly travel pass for the Algarve region?

We operators have launched this sort of ticket, but not yet a monthly one unfortunately. However, we do have a product that we call a tourist pass although it's not exclusive to tourists. Passengers can use this in both tourist and non-tourist regions for three or seven days. For a single ticket, you can use either Frota Azul or EVA Transportes, one of the synergies we have created.

**How much does this cost?**  
Around €35 for seven days.

**So that's €140 per month.**  
If you add it up that way, yes.

#### And to Lisbon?

No. That is a different service based upon legislation with other types of requirements.

#### What scope is there for cooperation between the Group and the Portuguese railway system?

There is scope for interconnecting timetables! Let me give you an example. When setting up an urban transport network, we pay special attention to timetables and spatial coverage and the way in which they link up with the railway service. This refers specifically to Faro and Portimão where whoever comes out of the railway station almost automatically gets onto the bus network. This is a major advantage and we have been paying attention to this.

**A car costs between five and six thousand euros per year to run. Would it be feasible to launch an annual ticket for buses and trains for half that price?**

Monchique - Faro e regresso (178 km): 28,48 kg CO<sub>2</sub>

Round trip to Monchique and Faro (178 km): 28,48 kg CO<sub>2</sub>

Monchique-Faro und zurück (178km): 28,48 kg CO<sub>2</sub>

## 6

**Não acho que vivemos numa sociedade egoísta, acho que vivemos numa sociedade que infelizmente teve um planeamento urbanístico tardio. Este está a fazer-se localmente, mas não existe praticamente a nível regional.**

**I don't think we live in an egoistic society but I do consider society has unfortunately lagged in its planning. Urban planning. This is undertaken locally but there is no regional level planning.**

**Wir leben in einer Gesellschaft, die unglücklicherweise in ihrer Entwicklung zurückgeblieben ist. In ihrer Stadtentwicklung. Das macht man nur lokal, aber nichts geschieht auf die Region bezogen.**

**Der Fahrschein von Monchique nach Portimão kostet 4,30 Euro für rund 25 Kilometer. Hin und zurück sind das 8,60 Euro. Ein Fahrgäst, der mit einer Monatsfahrkarte zur Arbeit fährt, zahlte dafür 89 Euro. Für einen Menschen, der 700 Euro im Monat verdient, ist das viel Geld, finden Sie nicht?**

Ja, das ist sehr teuer. Und es ist noch gar nicht so lange her, seit wir das Cadernet eingeführt haben, bei dem man mehrere Fahrscheine im Voraus kauft und einen Rabatt erhält. Trotzdem ist das Busfahren noch immer zu teuer.

#### Lösungen?

Der Tarif des Öffentlichen Personennahverkehrs in Portugal wird von der Behörde IMT definiert und reguliert. Das funktioniert nach einer Kilometertabelle für jede Konzession. Nun ist es möglich...

**...möchten Sie mir einen Fahrschein für die gesamte Algarve als Monatsfahrschein verkaufen?**

In diesem Moment haben wir als Busgesellschaft ein solches Angebot, das aber unglücklicherweise nicht für einen ganzen Monat gilt, sondern nur für drei oder sieben Tage. Aber ja, ob Urlauber oder nicht, das kann man an der ganzen Algarve auf allen Buslinien der EVA und Frota Azul benutzen. Wir kreieren damit Synergien.

#### Wie viel zahlt man dafür?

Für sieben Tage sind das circa 35 Euro.

#### Oder circa 140 Euro im Monat?

Wenn sie die Rechnung so machen, ja.

**Nach Lissabon kann man damit aber nicht fahren, oder?**



66

**Não posso convidar um cidadão a viajar entre Faro e Olhão se ele demora mais no transporte público do que no transporte individual. Porque existem políticas que não estão interligadas em termos de mobilidade.**

**I cannot possibly invite citizens to travel between Faro and Olhão when it takes them longer on public transport than in their own car! There are policies that are simply not interconnected in terms of mobility.**

**Ich kann keinem Menschen vorschlagen, den Bus von Faro nach Olhão zu nehmen, wenn der Bus längere Fahrtzeiten in Anspruch nimmt als das Auto. Das ist der Fall, weil die Politik nicht mit den Notwendigkeiten einer besseren Mobilität im Einklang steht.**

- Miguel Fragoso

Nós não temos serviços directos para o Porto. Isso implica que a pessoa que vai para norte de Lisboa utilize dois transportes. Ou seja, que em Lisboa utilize a ligação ao Porto. Mas ficará na ordem dos 35€. Fazemos de Faro a Lisboa, e depois de Lisboa ao Porto, em cinco horas e 40 minutos. Efectivamente este é o custo real do transporte.

**Porque é que um voo é mais barato que uma viagem de comboio ou autocarro?**

Relativamente às lowcost, e muito objectivamente, eu acho que cada um sabe da sua casa! E sabe das suas contas. Pessoalmente, face às taxas aeroportuárias que estão neste

*If I want to catch the bus at the weekend between Vila Real de Santo António and Alcoutim, there's no service. Do people complain that the only service runs between Monday and Friday? And even then there's only one bus in the morning and another in the afternoon.*

*There are many parts of the country where, effectively, the range of public transport services (especially in winter because the situation is a little better during the summer), on Saturdays after 2pm and on Sundays and on public holidays there is simply not enough passenger traffic to justify running a public transport service. At least not yet.*



**“Nós, os operadores, estamos a trabalhar diariamente com base num regulamento de 1948, em que desde lá para cá houve um conjunto de dinâmicas de transportes e necessidades que se alteraram. E a legislação continua a mesma.”**

**We operators have to work with these 1948 regulations every day. Obviously, since then people's transport needs have changed considerably. But the legislation remains the same.**

**Wir Betreiber arbeiten täglich auf der Grundlage dieser Vorschriften von 1948. Seitdem haben sich die Dynamik und Bedürfnisse aber stark geändert. Doch die Gesetzgebung in Portugal bleibt gleich.**

- Miguel Fragoso

Existem possibilidades de interligação de horários. Vou-lhe dar um exemplo. Existente o cuidado, quando se faz uma rede de transportes urbanos, em criar horários e zonas de cobertura espacial que façam uma interligação à ferrovia. Estamos a falar concretamente de Faro e de Portimão, em que quem sair da estação ferroviária passa para o rodoviário quase automaticamente. Essa é uma grande vantagem e temos estado atentos a isso.

**Um carro tem um custo de cinco a seis mil euros por ano. Imaginemos que o transporte público criasse um bilhete anual com autocarros e comboios por metade desse preço?**

É uma questão muito interessante! Mas essa questão não pode ser desenvolvida pelos operadores - pode ser proposta pelos mesmos mas tem que ser regulada pela entidade estatal.

**A mobilidade não é um direito? Poderia oferecer-se o transporte público?**

É. Mas esse conceito ainda não está interiorizado devidamente pela entidade reguladora. Esta, com o seu poder de regulamentação, deverá e terá que arranjar formas e já está em discussão pública a alteração de um regulamento de transporte em automóveis que data de 1948 - é 'pré-histórico'! Nós, os operadores, estamos a trabalhar diariamente com base num regulamento de 1948, em que desde lá para cá houve um conjunto de dinâmicas de transportes e necessidades que se alteraram. E a legislação continua a mesma.

**Pelo menos deveríamos pensar se seria justo indexar o preço a pagar pelo transporte ao salário que uma pessoa ganha?**

O que se pretende, e o que existe, é o chamado 'passe social'. Esse 'passe social' é válido nas áreas metropolitanas do Porto e Lisboa. A intenção deste governo é alargar o passe social ao país todo, porque toda a gente tem direito à mobilidade. Não faz

*That's a very interesting question! However, the issue is beyond our reach as operators can propose the ticket, but that would still require state regulation.*

*Isn't mobility a right? Couldn't a public transport service be provided?*

*It is. However, that concept has not been properly understood by the regulatory authority. The authority has the power to legislate, and it should, and must, find a way to do this. There's already a public discussion going on about changing the 1948 automobile transport regulations, which are practically prehistoric! We operators have to work with these 1948 regulations every day. Obviously, since then people's transport needs have changed considerably. But the legislation remains the same.*

*We perhaps should at least consider indexing the price paid for transport to the salary a person earns?*

*What's needed, and what actually exists, is what we call the 'social pass'. This social pass is currently only valid in the metropolitan areas of Porto and Lisbon. The objective of this government is to expand this social pass nationwide as everybody has the right to mobility. It makes no sense to set up a social pass just for the metropolitan areas of Lisbon and Porto when Portugal extends much further.*

*And how about putting a tax on aviation fuel, which currently remains exempt?*

*They transfer the ecological charges to the airport rates and the fuel should be taxed. However, it isn't. For example, another aspect relates to car parking meter revenues, which should revert to the public transport system but, with rare exceptions, this doesn't happen. The local property tax, for example, is in the hands of local council presidents and they could say that they are going to raise it to the maximum rate, not out of any Troika-stipulated obligation, but because this 1% differential might be channelled into establishing effective mobility for their local populations and setting up a transport network for operators. And this would mean setting up means of actu-*

Nein. Das ist eine Extra Dienstleistung, die auf einem anderen Gesetz basiert und andere Busse benötigt.

**Gibt es eine Kooperation zwischen den Bussen Ihrer Gruppe und der Bahn?**

Es gibt Pläne einer Harmonisierung bei den Verbindungen. Ein Beispiel: Es wird darauf geachtet, beim Netzwerk „Stadtverkehr“ sowohl bei den Zeitplänen als auch bei der räumlichen Versorgung eine Verbindung zur Eisenbahn herzustellen. Wir sprechen konkret von Faro und von

Portimão. Wer aus dem Zug aussteigt, kann quasi automatisch am Bahnhof in den Bus einsteigen. Das ist ein großer Vorteil und wir sind uns dessen bewusst.

**Das private Auto kostet den Halter pro Jahr circa 5.000 bis 6.000 Euro an Unterhaltskosten. Sie könnten doch ganz einfach diesen Preis unterbieten und gemeinsam mit der Bahn einen Jahresfahrschein für die Hälfte des Preises anbieten.**

Das ist eine sehr interessante Frage! Leider können wir sie nicht weiterentwickeln. Das könnte ein Vorschlag für die Gesellschaften werden, aber das wird vom Staat entschieden.

**Setzen wir noch einen drauf. Ist Mobilität nicht ein Recht? Dann könnte der ÖPNV auch für jeden Bürger umsonst sein?**

Ja, das sollte so sein. Das Konzept ist allerdings von der Regulierungsbehörde noch nicht verinnerlicht worden. Das fällt in den Anwendungsbereich der Gesetze. Und um geeignete Wege zu finden, müssen die Automobiltransportvorschriften geändert werden. Sie sind ja jetzt endlich in der Diskussion. Die Gesetzgebung dazu stammt noch aus dem Jahr 1948 und ist prähistorisch. Wir Betreiber arbeiten täglich auf der Grundlage dieser Vorschriften von 1948. Seitdem haben sich die Dynamik und Bedürfnisse aber stark geändert. Doch die Gesetzgebung in Portugal bleibt gleich.

**Oder sollten wir nicht mindestens einmal darüber nachdenken, ob der Preis eines Fahrscheines sich an der Höhe des Einkommens orientiert?**

Um was es hier geht, nennt sich Sozialpass. Diesen Ausweis gibt es schon in den Ballungszentren von Porto und Lissabon. Die Intention dieser Regierung war es, diesen Sozialpass auf das gesamte Land auszuweiten, denn das Recht auf Mobilität hat jeder Bürger. Es macht nämlich keinen Sinn, dieses Dokument nur auf Lissabon und Porto zu beschränken. Portugal ist weit mehr.

sentido estarmos a criar um passe social apenas para as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto quando Portugal é muito mais do que isso.

**Temos que arranjar ferramentas. Primeiro, tem que existir vontade política. Não é apenas vontade de dizer que o transporte público é muito bom e que toda a gente devia utilizá-lo!**

E instalar um imposto sobre o querossene dos aviões, dado que estes não pagam nada?

Eles transferem para as taxas aeroportuárias o imposto ecológico que deveria ser taxado. Mas não o é. Por exemplo, outra situação é o valor do estacionamento pago nos parquímetros que, salvo raras exceções, deveria reverte para o sistema de transporte público - mas isso não acontece.

A taxa do IMI, por exemplo, está nas mãos dos presidentes de Câmara. Ou seja, estes podem dizer que vão aumentar o IMI para a taxa máxima não por obrigação da TROIKA, mas porque através desse diferencial de 1% poderiam canalizar verba para criar condições de mobilidade às suas populações. Para criar uma rede de transportes ao operador. Portanto criar formas de financiamento do transporte público. Porque o custo social ninguém quer pagar. O problema é esse. E não tem que ser o operador a suportar esses custos sem qualquer subvenção do estado.

**Podemos fazer muito melhor.**

Temos que arranjar ferramentas. Primeiro, tem que existir vontade política. Não é apenas vontade de dizer que o transporte público é muito bom e que toda a gente devia utilizá-lo! E vamos ter aí o normativo 2020, em que temos de reduzir 20% das nossas taxas de poluição até 2020. Quioto. Tem que haver vontade política, tem que haver vontade

ally financing public transport. However, nobody wants to pay this social cost! That's the real problem. And it's not down to the operator to bear those costs without any form of state support.

**We can do better. We need tools. Firstly, we need the political will. It's not just a question of saying that public transport is very good! And that everybody should use it!**

In the case of the Algarve's municipalities, they've got 85 coaches in total and provide free services, very often in parallel to our concessions. Monchique is one example. They say they're only transporting old people, but they don't only carry this age group. We know this. Now, you tell me, just what is the operator's interest in running a bus route with a low level of demand and then also encountering the municipality running its own buses in order, as they believe, to compensate for the social costs of transport. This is a vicious circle as I do not create more supply because I have no demand.

**How do we break the circle? Where to start? How to reduce the waiting time between buses, trains, taxis, etc.?**

The first step is to approach public transport as a holistic network and not as individual pieces. This requires organisation and intelligence with information enabling us to switch from one means of transport to another across all the different means available. However, as I said, planning has been very slow. The electoral cycles in Portugal, especially local government, are very short.

**Und die Schaffung einer Kerosinsteuer für Flugzeuge, die keine Steuern auf ihren Kraftstoff bezahlen?**

Sie müssten die ökologischen Kosten auf die Start- und Landegebühren umlegen und natürlich sollte man Steuern auf das Flugbenzin erheben. Wie auch immer, es wird nicht gemacht. Ein anderes Beispiel wären die Einnahmen aus den städtischen Parkgebühren, die in das Öffentliche Personennahverkehrssystem fließen sollten. Nur Ausnahmen bestätigen die Regel. Oder die Einnahmen aus der Grundbesteuerung der Grundstücke und Häuser: wenn nur ein Prozent davon in die Effizienzverbesserung des öffentlichen Nahverkehrs für die Bürger fließen würden! Das würde dem öffentlichen Transport helfen. Wie auch immer, kein Politiker traut sich, diese Einnahmen umzulegen. Das ist das wirkliche Problem. Es kann nicht sein, dass der Linienbusunternehmer das alles allein stemmt ohne staatliche oder kommunale Hilfen.

**Wir könnten vieles besser machen.**

Wir müssen uns die Werkzeuge selbst basteln. Als erstes brauchen wir politischen Willen. Es hilft wenig zu sagen, mit dem Bus fahren ist gut. Jeder Bürger sollte Bus und Bahn fahren.

Wenn wir über die Kommunen der Algarve sprechen, die haben zusammen 85 Auto-

das entidades que decidem em dizer assim: "O que é que nós queremos?"

Falávamos dos municípios do Algarve. Estes, no seu todo, têm 85 autocarros a prestar serviço gratuito. Muitas vezes em cima das nossas concessões. Monchique é um exemplo. Diz que vai buscar os senhores de idade mas não leva apenas os idosos. Sabemos disso. Agora diga-me, qual é a vontade de que o operador tem de estar numa linha com fraca procura e por outro lado constatar que depois o município coloca lá um autocarro que, para surprender, no entendimento deles, os custos sociais, oferece o transporte. Isto é um círculo vicioso, eu não crio mais oferta porque também não tenho procura.

Onde cortamos esse círculo? Onde começamos? Como podemos reduzir o tempo de espera entre autocarros, comboios, táxis, etc.?

O primeiro passo será ver o transporte público como uma rede e não como elementos individuais. Esta deve ser organizada e inteligente, com informação que nos permita saltar de um transporte para outro englobando todos os disponíveis. Mas, tal como lhe disse, o planeamento tem sido tardio. As legislaturas em Portugal, especialmente as autárquicas, são curtas.

#### Soluções.

Termos uma AMAL<sup>(1)</sup> que congregue todos os problemas dos municípios e arranje uma solução única. Um tronco em que as coisas funcionem de uma forma perfeitamente lógica, inteligente e que chame todos os actores para uma mesa onde se arranjam soluções conjuntas. Não passa pela solução de Faro ou a solução de Portimão. Criar uma política de transporte público global e interactiva. Agora não vamos falar mais de situações de comissões, de grupos de estudo, etc., porque Portugal está cheio disso.

#### A EVA faz lucro?

A EVA está numa fase de ficar no seu break even, ou seja...

...ou seja, a EVA no ano passado fez prejuízo?

Não dá prejuízo. Felizmente. Fazemos uma consolidação, ou seja, como empresa no Algarve tem quatro empresas, há umas que suportam as outras. E ainda bem que é assim. Porque se não fosse assim, já não havia algumas empresas, já tinham morrido.

#### Qual é o resultado de 2013?

Não tenho aqui presente. No Algarve cerca de um milhão de euros.

#### Subsídios?

Zero.

#### Obrigado pela conversa.

(1) Comunidade Intermunicipal do Algarve  
www.amal.pt/site/index.php

“

**O primeiro passo será ver o transporte público como uma rede e não como elementos individuais.**

*Solutions!*

*In the Algarve, we need a Municipal Association<sup>(1)</sup> that will approach all of the problems shared by the municipalities and reach just one single solution. This forum should work in a logical and intelligent fashion and bring all the actors to the table to reach joint solutions. We don't need one solution for Faro and another solution for Portimão. We need to create a global and interactive public policy. Let's stop going on about commissions, study groups, etc., because Portugal's got more than enough of these.*

*Finally, does EVA make a profit?*

*EVA is close to reaching its breakeven point, so...*

*...so EVA made a loss last year?*

*Not a loss, thankfully. We report consolidated results as the company in the Algarve runs four subsidiaries, so that some of them support the others. And just as well. If there weren't these synergies, some of the companies would already have gone under.*

*What was the 2013 result?*

*I don't have the 2013 result at this moment. In all the Algarve, around a million euros.*

*Subsidies?*

*Zero.*

*Thank you for talking to us.*

“

**Isto é um círculo vicioso, eu não crio mais oferta porque também não tenho procura.**

**This is a vicious circle as I do not create more supply because I have no demand.**

**Das ist ein Teufelskreis. Ich will nicht mehr Angebot, denn ich habe ja auch kaum Nachfrage.**

*- Miguel Fragoso*



© JOÃO GONÇALVES

“

**The first step is to approach public transport as a holistic network and not as individual pieces.**

**busse. Die fahren alle umsonst. Monchique ist so ein Beispiel. Die holten damit ihre Senioren ab aber eben nicht nur die. Das wissen wir. Nun sagen sie mir mal eines, welchen Anreiz bietet eine Buslinie mit wenig Nachfrage? Dann kommt ein Rathaus und lässt obendrauf noch seinen Gratis-Bus dort zirkulieren und bucht das als Sozialleistung. Das ist ein Teufelskreis. Ich will nicht mehr Angebot, denn ich habe ja auch kaum Nachfrage.**

**Wo durchbrechen wir diesen Kreis? Womit beginnen wir? Wie können wir zum Beispiel die Wartezeit zwischen Bussen, Taxen und Zügen verringern?**

Der erste Schritt in die richtige Richtung wäre, die öffentliche Personenbeförderung nicht mehr isoliert zu sehen, sondern als gemeinsamen Verbund. Dies erfordert Organisationstalent und Intelligenz, Informationen, die wir von einem Verkehrsmittel auf ein anderes und über alle zur Verfügung stehenden Mittel, auszutauschen. Jedoch, wie schon gesagt, die Planung hier ist sehr langsam. Die Wahlzyklen in Portugal, vor allem der Kommunen, sind kurz.

**Lösungsvorschläge bitte!**

An der Algarve haben wir einen Gemeindeverband namens AMAL<sup>(1)</sup>, der für alle Probleme, die unsere Gemeinden betreffen, nach gemeinsamen übergreifenden Lösungen sucht. Dieses Forum arbeitet in einer logischen und intelligenten Art und Weise und bringt alle Akteure an einem Tisch zusammen, um gemeinsame Lösungen zu erzielen. Es reicht nicht, über Lösungen nur für Faro oder für Portimão nachzudenken. Wir müssen eine überregionale, globale und interaktive öffentliche Verkehrspolitik etablieren. Jetzt diskutieren wir nicht mehr die Anträge von Kommissionen und Arbeitsgruppen etc. Portugal ist voll von diesem Mist. Handeln bitte.

**Letzte Frage. Ist die Busgesellschaft rentabel oder anders gefragt, hat die EVA im letzten Jahr Verluste geschrieben?**

Wir haben keine Verluste gemacht. Wir konsolidieren gerade oder anders gesagt, als eine Gesellschaft der Algarve, der vier Busgesellschaften gehören, hilft eine der anderen. Und das ist auch gut, dass dem so ist. Denn wenn das nicht so wäre, hätten wir den Löffel vermutlich bereits abgegeben.

**Wie sieht denn das Resultat von 2103 aus?**

Das Resultat von 2013 habe ich gerade nicht bei mir. Aber an der Algarve haben wir circa eine Million Gewinn geschrieben.

**Subventionen?**

**Null.**

**Danke für das Gespräch.**

“

**Der erste Schritt in die richtige Richtung wäre, die öffentliche Personenbeförderung nicht mehr isoliert zu sehen, sondern als gemeinsamen Verbund.**

**À espera do autocarro. Conto os carros que passam; um/um, dois/um, três/um, quatro/um, seis/um, sete/um, oito/um, nove/um, dez/um, onze/um, doze/um. Ali estava ele, o primeiro carro com duas pessoas lá dentro. Até à próxima paragem de autocarros ando 1,1 km. No caminho para lá, a vizinha pergunta-me por que vou a pé? O carro está avariado? Não, não, respondo-lhe eu, custumo deixar o meu carro durante um mês na garagem. Ela olha para mim desconfiada, enquanto rega as plantas em frente à sua casa com uma mangueira.**

**A família da minha vizinha tem um fraco por carros. O marido dela tem uma oficina de automóveis na aldeia que fica a oito quilómetros daqui. Os meus vizinhos são uma família de três membros com cinco automóveis.**

**Como estrangeiro tenho um desconto em tolerância por este tipo de ideias. Essas pessoas também podem andar a pé ao calor do Verão. Se lhes dá para isso...**

**Waiting for the bus. I count the passing cars; one/one, two/two, three/three, four/four, five/five, six/six, seven/seven, eight/eight, nine/nine, ten/ten, eleven/eleven, twelve/twelve. There it was: the first car with two people inside.**

**I walk 1.1 km to the nearest bus stop. On the way there, my neighbour asks me why I'm walking. Has your car broken down? No, no, I answered, I'm leaving my car in the garage for a month. She looks at me sceptically, while she waters the flowers in front of her house with a hosepipe. My neighbours have got a weakness for cars. Her husband has a workshop in the village eight kilometres away. My neighbours, a household of three, with five cars.**

**As a foreigner, I am granted a little leeway in having such ideas. People like me are allowed to walk in the heat of the summer. If that's what they feel like...**

**Warten auf den Bus. Ich zähle die vorbeifahrenden Autos; eins/eins, zwei/eins, drei/eins, vier/eins, fünf/eins, sechs/eins, sieben/eins, zwölf/zwei. Da war es, das erste Auto, in dem zwei Personen drinsetzen.**

**Bis zur nächsten Bushaltestelle gehe ich 1,1 km. Auf dem Weg dorthin fragt mich meine Nachbarin, warum ich denn zu Fuß unterwegs sei? Auto kaputt? Nein, nein, antwortete ich ihr, ich lasse meinen Wagen einen Monat lang in der Garage. Sie betrachtet mich skeptisch, während sie die Blumen vor ihrem Haus mit einem Wasserschlauch gießt. Meine Nachbarsfamilie hat ein Faible für Autos. Ihr Mann hat eine Autowerkstatt im acht Kilometer entfernten Dorf. Meine Nachbarn, das ist ein Dreipersonen-Haushalt mit fünf Automobilen.**

**Als Ausländer erhalte ich einen Toleranzrabatt auf solche Ideen. Solche Menschen dürfen auch mal in der Hitze des Sommers zu Fuß unterwegs sein. Wenn es ihnen denn bekommt...**



© JOÃO GONÇALVES

**ALGARVE | Um teste de | A Test by | Ein Test von Uwe Heitkamp**

**Anotado ao Pormenor.**

**Para além de uma garrafa de água levo um diário na minha mochila. É aí que escrevo, esboço todos os acontecimentos em palavras e frases**

**para reter o que se passou à minha volta ao longo do Verão, pois o ser humano é esquecido. O caderno também deve responder a algumas perguntas existenciais. O que é que uma pessoa pode mudar no seu comportamento para ser neutra em relação ao meio ambiente?**

**Poderei contribuir para que se gastem menos matérias-primas, se emita menos dióxido**

**Waiting for the bus. I count the passing cars; one/one, two/two, three/three, four/four, five/five, six/six, seven/seven, eight/eight, nine/nine, ten/ten, eleven/eleven, twelve/twelve. There it was: the first car with two people inside.**

**I walk 1.1 km to the nearest bus stop. On the way there, my neighbour asks me why I'm walking. Has your car broken down? No, no, I answered, I'm leaving my car in the garage for a month. She looks at me sceptically, while she waters the flowers in front of her house with a hosepipe. My neighbours have got a weakness for cars. Her husband has a workshop in the village eight kilometres away. My neighbours, a household of three, with five cars.**

**As a foreigner, I am granted a little leeway in having such ideas. People like me are allowed to walk in the heat of the summer. If that's what they feel like...**

**Along with a water bottle, I carry a small notebook in my rucksack. I make a note of everything that happens, jot down words and sentences to record everything that's going on around me throughout the summer. After all, people are forgetful.**

**The notebook is also intended to provide me with some answers to some existential questions. How exactly can a person change their behaviour in order to become climate neutral? Can I contribute to the pro-**

**“**

**Somos todos parte deste congestionamento diário.**

**We are all part of the daily traffic jam.**

**Neben einer Wasserflasche führe ich ein kleines Tagebuch mit im Rucksack. Darin trage ich alle Ereignisse ein, skizziere in Worten und Sätzen um festzuhalten, was durch diesen Sommer hindurch in meiner Umgebung so alles passiert. Der Mensch ist ja vergesslich.**

**Das Heft soll auch einige Antworten auf existentielle Fragen geben. Was eigentlich kann ein Mensch an seinem Verhalten ändern, um klimaneutral zu werden? Kann ich dazu beitragen, weniger Rohstoffe zu ver-**

**Genau notiert.**

**“**

**Jeder von uns ist Teil dieses täglichen Staus.**

de carbono, ou se faça menos lixo?

Vou dar um primeiro passo em direcção ao "abdicar". Durante o Verão, as ruas, no Algarve, estão tão apinhadas que quase levam todas as pessoas à loucura. Somos todos parte deste congestionamento diário. Então, porque não deixar, de vez em quando, o carro estacionado na garagem de casa por um mês e andar de autocarro?

*cess of using fewer raw materials, emitting less carbon dioxide, leaving less rubbish behind me?*

*I take a first, small step in the direction of giving things up. During the summer, the roads in the Algarve are so full that it drives you mad. We are all part of the daily traffic jam. So, why not leave the car at home for a month and go by bus?*

brauchen, weniger Kohlendioxyd zu emittieren, weniger Müll zu hinterlassen?

Ich gehe einem ersten, kleinen Schritt in Richtung Verzicht. Während der Sommerzeit sind an der Algarve die Straßen so voll, dass es alle um den Verstand bringt. Jeder von uns ist Teil dieses täglichen Staus. Warum also nicht mal das Auto einen Monat lang zuhause in die Garage stellen und Bus fahren?



© UWE HEITKAMP

#### Sexta-feira, 18 de Julho.

Na paragem de autocarros. Mais de uma vez, olho para o papel que imprimi com o horário da companhia de autocarros Frota Azul.

Certifico-me de que realmente um autocarro vai parar aqui a uma determinada hora, já que na própria paragem de autocarros não há nenhum tipo de informações para os clientes. Durante um mês, quero colocar-me o desafio de só andar de autocarro e de comboio, de bicicleta ou a pé. Recebo um patrocínio da companhia de autocarros EVA para um bilhete de 7 dias pelo preço de 36,50 euros, que permite viajar por todos os trajetos desta companhia regional.

Finalmente vem o autocarro a fazer a curva e pára num local do outro lado da rua, onde não está sinalizada nenhuma pagarem de autocarros. Atrás do autocarro começa a criar-se um engarrafamento. No próprio autocarro, que tem mais de 48 lugares sentados e 18 lugares em pé disponíveis, 15 passageiros já estão sentados, outros nove juntam-se a eles no caminho. Informei-me acerca dos valores das emissões de CO<sub>2</sub> de cada autocarro e tiro o meu calculador climático da mochila: o autocarro da companhia emite 280 gramas de CO<sub>2</sub> por cada quilómetro percorrido. 24 passageiros viajam 20 km no percurso de Caldas de Monchique até Portimão. Resultado: só 233 gramas de emissões de CO<sub>2</sub> por passageiro. Se eu tivesse viajando com o meu próprio carro (1200 cc, 65 cv, 160 gramas de CO<sub>2</sub> por Km), emitiria, pelo mesmo percurso, 3,2 quilos de CO<sub>2</sub>. No caminho de regresso só viajam 13 passageiros no autocarro: 430 gramas de emissões de CO<sub>2</sub> por passageiro.

O que poderia tornar a viajar de autocarro em Portugal mais atractivo? O que poderia motivar as pessoas a deixar os seus carros estacionados, ou melhor, a abdicar deles e a passar a usar o autocarro ou o comboio?

#### Friday, 18<sup>th</sup> July.

*At the bus stop. I keep looking at the piece of paper I have printed, the Frota Azul bus company's timetable. I check to see if a bus really will stop here at the scheduled time. Because there is no customer information of any kind on the bus stop itself. For a month, I am going to set myself the challenge of only travelling by bus and train, and using my bike and my own two feet. I get a 7-day ticket worth €36,50 sponsored by EVA that allows me to travel on all the bus routes run by this regional bus company.*

*At last, the bus comes around the corner and stops at a place on the other side of the road where no bus stop is shown. The traffic builds up behind the bus. On the bus, which has room for 48 passengers sitting and 18 standing, there are already 15 people, and another nine get on during the trip. I had obtained information about the emissions of the different buses and get my climate calculator out of my rucksack: the bus emits 280 grams of CO<sub>2</sub> for every kilometre it travels. Twenty-four passengers travel 20 km on the trip from Caldas de Monchique to Portimão. Result: only 233 grams of CO<sub>2</sub> emitted per passenger.*

*Todos os domingos, pelas 11 horas o "Interurbano" sai de Portimão com destino a Faro. Eu também tenho a possibilidade de ir para Faro de comboio, no entanto, à ida, prefiro ir de autocarro. A motorista do autocarro, Maria José Batista, é uma das pouquíssimas mulheres num mundo dominado por homens. Ela tem de provar todos os seus conhecimentos quando conduz pelas aldeias da Mexilhoeira da Carregação, Estômbar, Lagoa, Porches, Armação da Pêra e Alcantarilha, e curva na pequena rua estreita da aldeia de Pêra – numa rua onde nem sequer dois carros ao lado um do outro se conseguem esgueirar. E agora ela atormenta o seu velho autocarro da companhia Setra por entre as ruelas estreitas e apita para outros autocarros que vêm em sentido contrário. Com largos movimentos de braços espanta condutores para ruas laterais ou pede-lhes que façam marcha atrás, até que ela própria consiga manobrar os 12 metros de percurso. Passamos pelo porto de Albufeira, as ruas estreitas a subir e chegamos à central de autocarros. Vista para o mar. Pausa para urinar.*

#### Freitag, 18. Juli.

An der Bushaltestelle. Mehrmals schaue ich noch auf den Zettel, den ich mir ausgedruckt habe, den Abfahrtsplan der Busgesellschaft Frota Azul. Ich vergewissere mich, ob hier auch wirklich zur angegebenen Zeit ein Bus halten wird. Denn an der Bushaltestelle selbst hängt keinerlei Kundeninformation. Einen Monat lang möchte ich mich der Herausforderung stellen, nur Bus und Bahn zu fahren, das Fahrrad und meine eigenen Füße zu benutzen. Ich bekomme einen 7-Tage-Fahrschein zum Preis von € 36,50 von der EVA-Busgesellschaft gesponsert, der Fahrten zu allen Buslinien dieses regionalen Anbieters erlaubt.

Endlich kommt er um die Kurve gefahren und hält an einer Stelle auf der anderen Straßenseite, an der keine Haltestelle angezeichnet ist. Hinter dem Bus staut sich der Verkehr. Im Bus selbst, der über 48 Sitzplätze und 18 Stehplätze verfügt, sitzen bereits 15 Fahrgäste, neun weitere steigen auf dem Weg noch hinzu. Ich habe mich über die Emissionswerte der einzelnen Busse informiert und hole meinen Klimarechner aus dem Rucksack: Pro gefahrenen Kilometer emittiert der Linienbus 280 Gramm CO<sub>2</sub>, 24 Fahrgäste fahren 20 km auf dem Weg von Caldas de Monchique nach Portimão. Resultat: nur 233 Gramm CO<sub>2</sub> Emission pro Fahrgäst.

Wäre ich mit meinem eigenen KFZ (1200 cc, 65 PS, Benzin, 160 Gramm CO<sub>2</sub> pro km) gefahren, hätte ich für die gleiche Strecke 3,2 Kilogramm CO<sub>2</sub> emittiert.

Auf der Rückfahrt fahren nur 13 Fahrgäste mit dem Bus: 430 Gramm CO<sub>2</sub> Emission pro Fahrgäst. Was eigentlich könnte Busfahren in Portugal attraktiver machen, was könnte Menschen motivieren, ihr Autos stehen zu lassen oder noch besser, ganz auf sie zu verzichten und auf Bus & Bahn umzusteigen?

#### Sonntag, 20. Juli.

Heute plane ich eine längere Reise. Mit dem Sonntagsbus fahre ich um zehn Uhr nach Portimão, Umsteigen und dann Weiterfahrt nach Faro. Für eine Distanz von weniger als 100 km werde ich genau drei Stunden und 15 Minuten unterwegs sein. Sehr rekordverdächtig!

Im Bus sitzen acht Fahrgäste, fünf Menschen im Rentenalter, ein junges Paar aus Skandinavien. Zwei weitere ältere Damen steigen nach mir zu. Wir fahren die 20 km nach Portimão in einem ziemlich alten Mercedes-Bus. Auf jeden von uns entfallen 560 Gramm CO<sub>2</sub> auf die 20 gefahrenen Kilometer. Mit meinem Auto würde ich das Sechsfaache an Klimagassen emittieren, aber doppelt so schnell sein. Warum ist Schnelligkeit für uns so bedeutsam. Was bringt sie uns wirklich am Ende des Tages?



© UWE HEITKAMP



Maria José Batista

© UWE HEITKAMP

#### Domingo, 20 de Julho.

*Hoje planeio uma viagem mais longa. Às 10 horas, viajo para Portimão com o autocarro de domingo, mudo de autocarro e continuo a viagem para Faro. Para uma distância de menos de 100 km, viajo durante três horas e 15 minutos. Talvez seja um recorde!*

No autocarro estão oito pessoas sentadas, cinco em idade de reforma e um jovem casal da Escandinávia. Outras duas senhoras mais velhas entram depois de mim. Viajamos os 20 km até Portimão num autocarro da marca Mercedes bastante velho. Sobre cada um de nós cai a emissão de 560 gramas de CO<sub>2</sub> pelos 20 quilómetros percorridos. Com o meu carro emitiria seis vezes mais gases nocivos para o ambiente mas seria duas vezes mais rápido. Em última análise, por que é que a rapidez nos é tão importante? O que é que a rapidez nos dá realmente?

**“Para uma distância de menos de 100 km, viajo durante três horas e 15 minutos. Talvez seja um recorde!”**

Todos os domingos, pelas 11 horas o "Interurbano" sai de Portimão com destino a Faro. Eu também tenho a possibilidade de ir para Faro de comboio, no entanto, à ida, prefiro ir de autocarro. A motorista do autocarro, Maria José Batista, é uma das pouquíssimas mulheres num mundo dominado por homens. Ela tem de provar todos os seus conhecimentos quando conduz pelas aldeias da Mexilhoeira da Carregação, Estômbar, Lagoa, Porches, Armação da Pêra e Alcantarilha, e curva na pequena rua estreita da aldeia de Pêra – numa rua onde nem sequer dois carros ao lado um do outro se conseguem esgueirar. E agora ela atormenta o seu velho autocarro da companhia Setra por entre as ruelas estreitas e apita para outros autocarros que vêm em sentido contrário. Com largos movimentos de braços espanta condutores para ruas laterais ou pede-lhes que façam marcha atrás, até que ela própria consiga manobrar os 12 metros de percurso. Passamos pelo porto de Albufeira, as ruas estreitas a subir e chegamos à central de autocarros. Vista para o mar. Pausa para urinar.

*If I had used my own car (1200 cc, 65 horsepower, petrol, 160 grams of CO<sub>2</sub> per km), I would have emitted 3.2 kilos of CO<sub>2</sub>.*

*On the return journey, there are only 13 passengers on the bus: 430 grams of CO<sub>2</sub> emitted per passenger. What could make bus travel in Portugal more attractive? What might motivate people to leave their cars behind, or even better, to stop using them altogether and change to buses and trains?*

#### Sunday, 20<sup>th</sup> July.

*Today I'm planning a longer trip. I travel to Portimão on the Sunday bus at 10 o'clock, change and then continue to Faro. For a distance of less than 100 km, I'll be travelling for exactly three hours and fifteen minutes. Possibly a record!*

**“For a distance of less than 100 km, I'll be travelling for exactly three hours and fifteen minutes. Possibly a record?”**

*There are eight passengers on the bus, five pensioners, and a young couple from Scandinavia. After me, another two, older women get on. We drive the 20 km to Portimão in a fairly old Mercedes bus. Each of us is responsible for the emission of 560 grams of CO<sub>2</sub> for the 20 km we have travelled. In my car, I would emit six times that quantity of greenhouse gases, but be there twice as fast. Why is speed so important for us? What do we really get from it at the end of the day?*

*Every Sunday at 11 a.m., the "Interurbano" leaves Portimão for Faro. I could also get to Faro by train, but prefer to go by bus on the outward journey. The bus driver Maria José Batista is one of the very few women in a male-dominated workforce. After passing through the villages of Mexilhoeira da Carregação, Estômbar, Lagoa, Porches, Armação da Pêra and Alcantarilha, she has to put all her skill to the test as she turns into the narrow village street of Pêra where not even two cars would be able to squeeze past each other. And now she forces her old Setra bus along the narrow lane and hoots back at oncoming cars. Waving her arms out wide, she shoos*

*Immer sonntags um 11 Uhr verlässt der „Interurbano“ Portimão mit dem Ziel Faro. Ich habe die Möglichkeit, Faro auch mit dem Zug zu erreichen, ziehe es aber vor, auf dem Hinweg den Linienbus zu nehmen. Die Busfahrerin Maria José Batista ist eine der ganz wenigen in einem von Männern dominierten Fahrerlager. Sie muss ihr ganzen Können unter Beweis stellen, als sie nach den Dörfern Mexilhoeira da Carregação, Estombar, Lagoa, Porches, Armação da Pera und Alcantarilha in die schmale Dorfstraße von Pera einbiegt, in der sich nicht einmal zwei Autos nebeneinander vorbeimogeln können. Und jetzt quält sie ihren alten Setra-Linienbus durch die enge Gasse und hupt entgegen kommende Autos zurück. Mit armausweitenden Bewegungen scheucht sie Autofahrer in Seitengassen oder nötigt sie rückwärts zu fahren, bis sie ihr 12 Meter langes Gefährt selbst hindurch manövriert hat. Am Hafen von Albufeira vorbei, die engen ansteigenden Gassen hochfahrend, erreichen wir den ZOB. Meerblick. Pinkelpause.*

*Die Reihen lichten sich. Wir sind jetzt nur noch zwölf Passagiere im 48 Sitzplätze fassenden Linienbus nach Loulé. Ab Loulé sind wir nur noch neun zahlende Fahrgäste. Als ich an der Endstation frage, wie viele Kilometer der Bus von Portimão bis Faro genau zurückgelegt habe, erwidert Maria José Batista, es seien 89 km geworden. Also, Klimarechner raus und 89 km Fahrstrecke x 280 Gramm CO<sub>2</sub> pro gefahrenen km rechnen: durchschnittlich 12 Fahrgäste, macht 2,077 kg CO<sub>2</sub> pro Fahrgäst...*

*Für die Rückfahrt wähle ich um 16.17 Uhr den Zug von Faro nach Portimão. Der ist weniger langsam. Laut Simulator der Bahngesellschaft CP bin ich bei 60 km für 1,02 kg CO<sub>2</sub> verantwortlich. Der Fahrschein kostet sechs Euro. Wieder warte ich auf den Anschlussbus von Portimão nach Monchique, dieses Mal eine ganze Stunde. Um 18.30 Uhr*

**“Für eine Distanz von weniger als 100 km werde ich genau drei Stunden und 15 Minuten unterwegs sein. Sehr rekordverdächtig!”**

*Die Reihen lichten sich. Wir sind jetzt nur noch zwölf Passagiere im 48 Sitzplätze fassenden Linienbus nach Loulé. Ab Loulé sind wir nur noch neun zahlende Fahrgäste. Als ich an der Endstation frage, wie viele Kilometer der Bus von Portimão bis Faro genau zurückgelegt habe, erwidert Maria José Batista, es seien 89 km geworden. Also, Klimarechner raus und 89 km Fahrstrecke x 280 Gramm CO<sub>2</sub> pro gefahrenen km rechnen: durchschnittlich 12 Fahrgäste, macht 2,077 kg CO<sub>2</sub> pro Fahrgäst...*

*Nº7 | 09/2014 | ECO 123*



© JOÃO GONÇALVES

As filas no autocarro começam a ficar vazias. Agora só somos doze passageiros num autocarro de 48 lugares sentados até Loulé. A partir de Loulé somos apenas nove passageiros com bilhetes comprados. Quando na paragem terminal pergunto quantos quilómetros é que o autocarro percorreu exactamente de Portimão a Faro, Maria José Batista responde que foram 89 km. Portanto, tiro o calculador climático e faço a conta, 89 km de percurso x 280 gramas de CO<sub>2</sub> por quilômetro: em média 12 passageiros, dá 2,077 kg por passageiro...

Para o caminho de volta escolho apanhar o comboio das 16:17 horas de Faro para Portimão. É menos lento. Segundo o simulador da companhia de comboios CP com 60 km de viagem sou responsável pela emissão de 1,02 kg de CO<sub>2</sub>. O bilhete custa seis euros. Espero novamente pelo autocarro de ligação de Portimão para Monchique, desta vez, por uma hora inteira. Às 18:30 horas a viagem continua, finalmente. 20 km de percurso x 280 gramas de CO<sub>2</sub> por km percorrido: em média 16 passageiros = 350 g de CO<sub>2</sub> por passageiro.

Total de emissão de CO<sub>2</sub> do dia: 4,007 kg. Com o carro teria emitido 26,88 kg de CO<sub>2</sub> e teria gasto mais de 21 euros em combustível. Será que alguém pensa na sua produção pessoal de CO<sub>2</sub> quando entra no carro?

#### DINHEIRO É TEMPO?

Quem anda de autocarro, de bicicleta ou com amigos de carro, anda muito a pé e deixa frequentemente o carro parado ou partilha o próprio carro com amigos e vizinhos, emite extremamente menos CO<sub>2</sub> e deixa muito poucas marcas ecológicas. Mas quem anda, na sua região, sozinho no carro e vai de carro às compras, passear, vai ver lojas e leva-o para o trabalho e anda de um lado para o outro com ele, não vive apenas mal ecologicamente, vive de modo não-ecológico. Andar de carro é caro, em todos os aspectos. Tirei um tempo para contabilizar este facto junto de motoristas de autocarros (ver páginas 27-30). É verdade que andar de carro facilita tudo e reduz o tempo gasto.

Se viajo de autocarro ou de comboio, sou realmente mais lento, descontraio, vivo de forma menos tensa e ganho até mesmo tempo, por exemplo, para pensar. Andar cada vez mais a pé ou de bicicleta é puramente uma questão de hábito. Superar conta e onde há vontade há caminho. O dia em que a era do andar de carro particular será uma questão de sentido em termos de mobilidade, está cada vez mais próximo.

#### MONEY IS TIME?

People who travel by bus, by bike or with their friends and often leave their car behind or increasingly share their own with friends and neighbours emit a sensationally small amount of CO<sub>2</sub> and leave a very small ecological footprint. But people who sit alone in their cars and use them in their region for shopping, driving around, for outings and for getting to and from work, are not only living incorrectly in ecological terms, but also uneconomically. Driving a car is an expensive business, from all points of view. I took the time to work it out when I was travelling by bus (see pages 27-30). Driving may make everything easier and reduces the amount of time things take. But if I travel by bus or train, I really slow down, I decelerate, live much less stressfully and gain a lot of time e.g. for thinking. Walking or cycling more is purely a matter of habit. Will power counts, and where there's a will there's a way. The day is getting closer and closer when the era of individual car driving, when mobility itself, will become nothing less than a question about the meaning of life.

“

**Quem anda de autocarro, de bicicleta ou com amigos de carro, anda muito a pé e deixa frequentemente o carro parado ou partilha o próprio carro com amigos e vizinhos, emite extremamente menos CO<sub>2</sub> e deixa muito poucas marcas ecológicas.**

**People who travel by bus, by bike or with their friends and often leave their car behind or increasingly share their own with friends and neighbours emit a sensationally small amount of CO<sub>2</sub> and leave a very small ecological footprint.**

**Wer mit dem Linienbus, dem Fahrrad oder bei Freunden mitfährt und viel zu Fuß geht und öfter mal das Auto stehenlässt oder sein eigenes vermehrt mit Freunden und Nachbarn teilt, emittiert sensationell wenig CO<sub>2</sub> und hinterlässt einen sehr kleinen ökologischen Fußabdruck.**

geht es dann endlich weiter. 20 km Fahrtstrecke x 280 Gramm CO<sub>2</sub> pro gefahrenen km: durchschnittlich 16 Fahrgäste = 350 g CO<sub>2</sub> pro Fahrgäst.

**Total CO<sub>2</sub> Emission des Tages:** 4,007 kg. Mit dem Auto hätte ich 26,88 kg CO<sub>2</sub> emittiert und 21 Euro für Benzin ausgegeben. Macht sich eigentlich jemand Gedanken über seinen persönlichen CO<sub>2</sub> Ausstoß, wenn er ins Auto steigt?

#### GELD IST ZEIT?

Wer mit dem Linienbus, dem Fahrrad oder bei Freunden mitfährt und viel zu Fuß geht und öfter mal das Auto stehenlässt oder sein eigenes vermehrt mit Freunden und Nachbarn teilt, emittiert sensationell wenig CO<sub>2</sub> und hinterlässt einen sehr kleinen ökologischen Fußabdruck. Wer aber allein in seinem Auto sitzt und damit in seiner Region zum Einkaufen, Bummeln, Shoppen, es zu Ausflügen und zur Arbeit hin und her benutzt, der lebt nicht nur ökologisch falsch, sondern auch unökonomisch. Autofahren ist eine teure Sache, in allen Aspekten. Ich habe mir die Zeit genommen und es mir beim Busfahren einmal durchgerechnet. (siehe Seiten 27-30) Autofahren macht zwar alles einfacher und reduziert den Zeitaufwand. Fahre ich aber mit dem Linienbus oder der Bahn, werde ich richtig langsam, entschleunige mich, lebe viel weniger Stress und gewinne sogar viel Zeit, z.B. zum Nachdenken. Vermehrte zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren, ist reine Gewöhnungssache. Überwindung zählt und wo ein Wille ist auch ein Weg. Der Tag rückt immer näher, an dem die Epoche des individuellen Autofahrens, an dem die Mobilität zur Sinnfrage wird.

**Terça-feira, 5 de Agosto.**

O dia de trabalho de um jornalista. Saio de casa a pé às 7:30 h em direcção à paragem de autocarros. Às 8:15 h o autocarro que vem de Monchique pára nas Caldas e leva-me até Portimão. 18 passageiros. Não renovei o meu bilhete de livre-trânsito. Quero saber quanto custa um bilhete. São 4,20 euros. Chegada a Portimão 8:45 h. Compro um bilhete na estação de comboios para o Livramento que fica a 80 km de distância. Preço 7,75 euros.

Às 9:19h vou de viagem numa carruagem (da década de 70) da CP em direcção a Faro e Tavira. A janela através da qual olho para fora é tão antiga que tudo parece leitoso e turvo. Arranhado ou simplesmente sujo? Os vagões são velhos e a suspensão de molas parece estar avariada. Em cada curva o vagão parece que vai rachar. Será que existe uma inspecção-geral para comboios? Chegada ao Livramento às 11:09h.

Visito uma empresa agrícola que cultiva fruta tropical em muitos hectares de terra. Estou a fazer uma pesquisa para uma reportagem curta e uma entrevista. 14:16h. Viagem de regresso em direcção a Portimão para oeste. Os passageiros compram o bilhete para Portimão junto ao condutor no comboio. Os caminhos-de-ferro tiraram todos os guichés e funcionários das pequenas estações de comboios. Paragem em Faro, uma hora e vinte minutos. 16:17h a viagem continua para Portimão, chegada às 17:30h. Uma hora de espera até à chegada do próximo autocarro para Monchique. Pago novamente 4,20 euros e viajo com outros 14 passageiros montanha a cima. Carrego no botão para parar antes da paragem mas o condutor está profundamente entretido a conversar com uma passageira. Tenho de chamar-lhe em voz alta. Travagem a fundo. Falta de atenção é realmente o maior problema entre condutores de autocarros. Também há sempre passageiros que são deixados numa paragem à espera, esquecidos. Admira-me que ainda haja tanta gente a viajar de autocarro. Às 19:30h estou novamente em casa.

Estive a viajar durante 12h.

**RESUMO**

Quatro semanas, de 15 de Julho a 11 de Agosto desloquei-me de autocarro e comboio pelo país, mas também mais frequentemente de bicicleta. Em última análise, também descobri algo em mim: fiquei simplesmente mais em casa, ao passo que com o carro teria saído para fazer mais qualquer coisa rápida. Eu só me movia quando era realmente necessário. Mas os transportes públicos do Algarve ainda podiam exercer muitos efeitos positivos.

Uma companhia de autocarros que não tenha informações para os clientes sobre horários, não se pode admirar por não ter novos clientes. Os autocarros viajam cerca de 80% vazios pelos percursos. É a base de qualquer conceito comercial dar o maior número de informações possível ao cliente. Isso começa com os horários em todas as paragens de

**Tuesday, 5th August.**

The working day of a journalist. At 7.30, I leave home on foot, heading for the bus stop. At 8.15, the bus stops in Caldas on its way from Monchique, and carries me to Portimão. 18 passengers. I haven't had my free travel ticket extended. I would like to know how much a ticket costs. €4.20. Arrival in Portimão at 8.45. At the railway station, I buy a ticket to Livramento 80 kilometres away. Price: €7.75.

At 9.19, I set off on the journey towards Faro and Tavira in a train dating from the 1970s. The window through which I look to the outside is so old that everything appears milky and blurred. Scratched, or just dirty? The carriages are old and the train's suspension seems to be broken. On every bend, the carriages give a loud crack. Is there an MOT for trains? Arrival in Livramento at 11.09.

I visit an agricultural business that grows tropical fruit on several hectares. I'm doing research for a short report and an interview.

14.16. Return journey to Portimão heading west. Travellers buy their tickets to Portimão from the ticket collector on the train.

**“**

**Admira-me que ainda haja tanta gente a viajar de autocarro.**

“

geht es dann endlich weiter. 20 km Fahrtstrecke x 280 Gramm CO<sub>2</sub> pro gefahrenen km: durchschnittlich 16 Fahrgäste = 350 g CO<sub>2</sub> pro Fahrgäst.

**Total CO<sub>2</sub> Emission des Tages:** 4,007 kg. Mit dem Auto hätte ich 26,88 kg CO<sub>2</sub> emittiert und 21 Euro für Benzin ausgegeben. Macht sich eigentlich jemand Gedanken über seinen persönlichen CO<sub>2</sub> Ausstoß, wenn er ins Auto steigt?

**RESUMO**

Quatro semanas, de 15 de Julho a 11 de Agosto desloquei-me de autocarro e comboio pelo país, mas também mais frequentemente de bicicleta. Em última análise, também descobri algo em mim: fiquei simplesmente mais em casa, ao passo que com o carro teria saído para fazer mais qualquer coisa rápida. Eu só me movia quando era realmente necessário. Mas os transportes públicos do Algarve ainda podiam exercer muitos efeitos positivos.

Uma companhia de autocarros que não tenha informações para os clientes sobre horários, não se pode admirar por não ter novos clientes. Os autocarros viajam cerca de 80% vazios pelos percursos. É a base de qualquer conceito comercial dar o maior número de informações possível ao cliente. Isso começa com os horários em todas as paragens de



© UVE HEITKAMP

#### Dienstag, 05. August.

Der Arbeitstag eines Journalisten. Ich verlasse um 7.30 Uhr zu Fuß das Haus in Richtung Bushaltestelle. Um 8.15 Uhr hält der von Monchique kommende Bus in Caldas und bringt mich nach Portimão. 18 Passagiere. Ich habe meinen Freifahrtsschein nicht verlängern lassen. Ich möchte wissen, was so ein Fahrschein kostet? Das sind € 4,20. Ankunft Portimão 8.45 Uhr. Am Bahnhof kaufe ich einen Fahrschein zur 80 km entfernten Bahnstation Livramento. Preis € 7,75.

Um 9.19 Uhr begebe ich mich mit einem Triebwagen der CP aus den 1970er Jahren auf die Reise in Richtung Faro und Tavira. Das Fenster, durch das ich nach draußen schaue, ist so alt, dass man alles milchig und verschwommen wahrnimmt. Zerkratzt oder doch nur dreckig? Die Waggons sind alt und die Blattfederrung des Zuges scheint gebrochen. In jeder Gleiskurve knackt der Waggon laut. Ob es einen TÜV für Züge gibt? Ankunft in Livramento um 11.09 Uhr.

Ich besuche ein landwirtschaftliches Unternehmen, das auf mehreren Hektar Land tropische Früchte anbaut. Ich recherchiere für eine Kurzreportage und ein Interview. 14.16. Rückfahrt Richtung Portimão nach Westen. Den Fahrschein nach Portimão, kauft der Reisende beim Schaffner im Zug. Die Bahn hat alle Schalter und Beamten auf kleineren Bahnhöfen wegrealisiert. Aufenthalt in Faro eine Stunde und zwanzig Minuten. 16.17 Uhr Weiterfahrt nach Portimão, Ankunft um 17.30 Uhr. Eine Stunde Warten bis zum nächsten Bus nach Monchique. Wieder zahlreiche € 4,20 und fahre mit 14 anderen Passagieren hinauf ins Gebirge. Ich drücke den Halteknopf vor der Haltestation, doch der

**“**

**Es wundert mich, dass überhaupt noch so viele Menschen Bus fahren.**

“

geht es dann endlich weiter. 20 km Fahrtstrecke x 280 Gramm CO<sub>2</sub> pro gefahrenen km: durchschnittlich 16 Fahrgäste = 350 g CO<sub>2</sub> pro Fahrgäst.

**Total CO<sub>2</sub> Emission des Tages:** 4,007 kg. Mit dem Auto hätte ich 26,88 kg CO<sub>2</sub> emittiert und 21 Euro für Benzin ausgegeben. Macht sich eigentlich jemand Gedanken über seinen persönlichen CO<sub>2</sub> Ausstoß, wenn er ins Auto steigt?

**RESUMO**

Quatro semanas, de 15 de Julho a 11 de Agosto desloquei-me de autocarro e comboio pelo país, mas também mais frequentemente de bicicleta. Em última análise, também descobri algo em mim: fiquei simplesmente mais em casa, ao passo que com o carro teria saído para fazer mais qualquer coisa rápida. Eu só me movia quando era realmente necessário. Mas os transportes públicos do Algarve ainda podiam exercer muitos efeitos positivos.

Uma companhia de autocarros que não tenha informações para os clientes sobre horários, não se pode admirar por não ter novos clientes. Os autocarros viajam cerca de 80% vazios pelos percursos. É a base de qualquer conceito comercial dar o maior número de informações possível ao cliente. Isso começa com os horários em todas as paragens de

Percursos por todo o Algarve (em transporte público): 12kg CO<sub>2</sub>

Trips throughout the Algarve (in public transport): 12kg CO<sub>2</sub>

Ausflüge in der Algarve (im ÖPNV): 12kg CO<sub>2</sub>



autocarros e termina com um preço justo, transparente e compreensível e uma política de descontos para todos os viajantes.

Durante o teste, nenhum motorista me informou, nem a mim nem a outros passageiros, que poderia ter um desconto de 33 por cento na linha da Frota-Azul, caso comprasse, no mínimo, 5 viagens com antecedência. E quantos novos clientes se deixariam conquistar, só por um passe mensal que fosse válido em todas as linhas dos Algarve?

Para mim foi, simplesmente, demasiado dispendioso em termos de tempo ir a Portimão carregar, todas as sextas-feiras, um bilhete semanal grátis. O esforço não justificava os recursos envolvidos.

Um pai de família contou-me que, durante um ano, a sua família pagou sempre os 4,30€, na totalidade, entre Monchique e Portimão, antes de ele próprio ter tomado a iniciativa de se informar sobre descontos. Informou-se também sobre o desconto em bilhetes para crianças de idades entre os quarto e os nove anos, pelos quais, até então, sempre pagou o preço inteiro. Um bilhete para uma viagem de autocarro de 25 km de Monchique a Portimão custa 4,30 euros. Uma viagem de autocarro 18km de Caldas de Monchique até Portimão custa 20 céntimos menos, portanto, 4,10 euros. Por outro lado, uma viagem curta de 7 km de Caldas a Monchique ainda custa 2,25 euros. Alguma coisa salta à vista?

Perguntei ao motorista de domingo, que viajava com 8 passageiros num autocarro com capacidade para 48, porque não levava um autocarro mais pequeno da garagem? Encolhe os ombros. Consu-

*would have quickly done something by car. I only became mobile when it was really necessary.*

*But there is much that could be done to improve public transport in the Algarve. A bus company that puts no information about departure times for customers on its bus stops shouldn't be surprised that it gets no new customers. The buses drive 80% empty through the countryside. It is the basis of every business concept that customers should be given as much information as possible. That starts with putting a timetable on all bus stops and ends with a completely fair, transparent and comprehensible price and discount policy for all passengers. None of the bus drivers told me during the test that I would get a 33% discount with the blue Frota-Azul card if I bought at least five tickets in advance. And how many new customers might be attracted by a monthly ticket valid for all routes in the Algarve? It was simply too time-consuming for me to have to reload a free weekly ticket every Friday in Portimão. The effort does not justify the resources used.*

*One father told me that, for over a year, his family had always paid the full €4.30 fare between Monchique and Portimão, before he himself became actively involved and obtained information about discounts; and about discounts for children between the ages of four and nine, who had always paid the full fare until then.*

*A ticket for a 25 km bus journey from Monchique to Portimão costs €4.30. An 18 km journey from Caldas de Monchique to Portimão costs 20 cents less, in other words €4.10. Mean-*

Busfahrer ist in einer Unterhaltung mit einem weiblichen Fahrgäste vertieft. Ich muss ihn laut rufen. Vollbremsung. Unachtsamkeit ist wohl das größte Problem bei den Busfahrern. Es gibt auch immer wieder Passagiere, die an einer Haltestelle einfach stehen gelassen, vergessen werden. Es wundert mich, dass überhaupt noch so viele Menschen Bus fahren. Um 19.30 Uhr bin ich wieder zuhause.

Ich bin 12 Stunden unterwegs gewesen.

#### RESUMEE

Vier Wochen, vom 15. Juli bis zum 11. August, bewegte ich mich mit Bussen und der Bahn über Land, aber auch viel öfter wieder mit dem Fahrrad. Letztendlich entdeckte ich an mir aber auch, dass ich oft einfach zuhause geblieben bin, wo ich sonst mit dem Auto mal schnell noch was erledigt hätte. Ich wurde nur mobil, wenn es wirklich nötig war.

Aber dem öffentlichen Personennahverkehr der Algarve könnte noch sehr viel Gutes getan werden. Eine Busgesellschaft, die an den Haltestellen ihrer Busse keine Informationen über Abfahrtszeiten für Kunden anbringt, darf sich nicht wundern, wenn keine neuen Kunden hinzukommen. Die Busse fahren zu 80 Prozent leer durch die Landschaft. Es ist die Basis jeden gewerblichen Konzepts, so viele Informationen wie möglich zum Kunden zu tragen. Das beginnt mit den Abfahrtszeiten an allen Bushaltestellen und endet mit einer absolut gerechten, transparenten und nachvollziehbaren Preis- und Rabattpolitik für alle Reisenden. Keiner der Busfahrer informierte mich während des Tests darüber, dass ich u.a. einen 33-prozentigen Rabatt mit der blauen Frota-Azul Karte erhalten würde, wenn ich mindestens fünf Fahrten im Voraus kaufen würde. Und wie viel neue Kunden ließen sich erst mit einer Monatskarte, die auf allen Linien der Algarve gültig wäre, hinzugewinnen? Es war mir einfach zu aufwendig, eine Gratis-Wochenkarte jeden Freitag in Portimão selbst nachladen zu müssen. Der Aufwand rechtfertigt nicht die Mittel.

Eine Familienvater erzählte mir, dass seine Familie über ein Jahr lang immer die vollen € 4,30 zwischen Monchique und Portimão bezahlt habe, bevor er selbst aktiv geworden sei und sich nach Rabatten erkundigt habe: auch nach Rabatten für die Kinder im Alter von vier bis neun Jahren, für die bis dahin immer der volle Fahrpreis gezahlt wurde.

mo de 32 litros de Diesel numa distância de 100 km. Uma maior flexibilidade interna seria, certamente, apropriada neste caso, tanto por motivos económicos como ecológicos.

Vamos partir do seguinte princípio: a companhia de autocarros EVA - Frota Azul investiria activamente os seus autocarros e descontos, por exemplo, nas próprias paragens de autocarro. Eles têm centenas delas. Não teria assim mais clientes, uma melhor utilização dos equipamentos, mais ganhos anuais e mais meios próprios para fazer investimentos? Por exemplo, para comprar uma dúzia de autocarros eléctricos novos?

Os gerentes da EVA - Frota Azul não podem ser indiferentes ao facto de reterem informações e ficarem satisfeitos com os clientes que não têm outra escolha senão o autocarro: reformados, alunos, pessoas que viajam em regime pendular e indivíduos socialmente fragilizados, que não conseguem comprar um carro, ou clientes ecologicamente conscientes, que não querem comprar um carro!

Certamente que juntos estes grupos são uma minoria. 20 por cento é uma piada. Por exemplo, para se preencher metade dos assentos, os transportes públicos teriam experimentar novas estratégias na própria companhia e para procurar, precisamente, lá novos jovens grupos-alvo (clientes) e, de certeza, que também os encontraria lá. No entanto, isto só funciona com pessoal atento, criativo que pense activamente em conjunto e que seja altamente motivado. Será que existe esse tipo de pessoas entre nós?

while, a 7 km trip from Caldas to Monchique still costs €2.25. Do you notice anything?

I asked the Sunday bus driver, who was driving a 48-seater bus with eight passengers on board, why he didn't take a smaller bus from the depot. Shrug of the shoulders. Consumption of 32 litres of diesel for every 100 km covered. More internal flexibility would certainly not go amiss here, for both economic and ecological reasons. Let's assume the following: the bus company EVA - Frota Azul would actively promote its buses and discounts, e.g. at its own bus stops. They own hundreds of them. Would they then have more customers, better use of capacity, higher annual profits and more of their own funds to make major investments, e.g. to purchase a dozen new e-buses?

The managers of EVA - Frota Azul cannot be indifferent to the fact that they are withholding information and are making do with customers who have no other choice - pensioners, schoolchildren, commuters, and the socially weak, who cannot afford a car, or ecologically aware customers who do not want to afford a car! Of course, these groups represent a minority. Twenty percent use of capacity is a joke. For example, in order to occupy half of the seats, public transport would have to take centre stage in society, and try out new strategies to find new target groups there (customers!), and they would certainly find them there as well. But that will only happen with staff who are creative and alert, who think actively and are highly motivated. Do we have people like that here?

“

**Autocarros e comboios também podem garantidamente ser um pouco mais rápidos.**

**Buses and trains also need to get a bit faster, of course.**

**Busse und Bahnen dürfen garantiert auch noch etwas schneller werden.**

Ein Fahrschein für eine 25 km lange Busfahrt von Monchique nach Portimão kostet € 4,30. Eine 18 km lange Busfahrt von Caldas de Monchique nach Portimão kostet 20 Centimos weniger, also € 4,10. Eine sieben km kurze Busfahrt von Caldas nach Monchique hingegen kostet immer noch € 2,25. Fällt Ihnen was aus?

Ich fragte den Sonntags-Busfahrer, der mit acht Passagieren in einem 48 Passagiere fassenden großen Bus unterwegs war, warum er keinen kleineren Bus aus dem Depot nehmen würde? Schulterzucken. Verbrauch 32 Liter Diesel auf 100 km Distanz. Mehr interne Flexibilität wäre hier sicherlich angebracht, aus ökonomischen wie ökologischen Gründen. Nehmen wir mal folgendes an: die Busgesellschaft EVA - Frota Azul würde ihre Busse und Rabatte aktiv bewerben, z.B. an den eigenen Haltestellen. Ihr gehören hunderte davon. Hätte sie dann nicht auch mehr Kunden, eine

the top of the algarve  
**Monchique**  
O TOPO DO ALGARVE  
[www.cm-monchique.pt](http://www.cm-monchique.pt)

**MONCHIQUE MUNICÍPIO** **TURISMO NATUREZA**

Autocarros e comboios também podem garantidamente ser um pouco mais rápidos. Viajar em duas linhas de comboio electrificadas no Algarve já seria bom para chegar ao nível do resto da Europa. A ideia é melhorar, ou não é assim? Por princípio, autocarros, táxis e carros eléctricos deveriam ter uma faixa própria nas estradas nacionais, para evitar os congestionamentos catastróficos do Verão. E a frota da EVA - Frota Azul também precisa de uma modernização e de menos modelos diferentes. Isto criaria sinergias.

*Buses and trains also need to get a bit faster, of course. Double-track, electrified railways in the Algarve would already be a big step towards the level of the rest of Europe. After all, you orientate yourself upwards rather than downwards, don't you? As a matter of principle, buses, taxis and electric cars should have their own lane on main roads so that they can avoid the summer's catastrophic traffic jams. And EVA - Frota Azul's fleet also needs modernising and fewer different makes of buses. This would create synergies.*



Já que falamos de mobilidade, não podemos esquecer os ciclistas ou os peões. Também eles merecem espaço no conceito de mobilidade. Precisamos de ciclovias e caminhos para peões para entrar e sair das cidades! Precisamos de estacionamento seguro para as bicicletas.

*While we're on the subject of mobility, we shouldn't forget either cyclists or pedestrians. They too need their place in the mobility plan. We need cycle tracks and footpaths leading into the towns, and out again! We need secure parking places for bicycles.*

De momento os carros têm prioridade absoluta. Mas em 90% dos casos, estes só transportam uma pessoa - o condutor. Um desperdício de recursos! Se quisermos tornar a nossa economia mais eficiente, temos de distribuir melhor os recursos e partilhá-los uns com os outros e desconstruir o nosso egoísmo diário. O nosso país não se pode dar ao luxo de penalizar os autocarros e os comboios no conceito de mobilidade; pelo contrário, no país todos deveriam ter vontade e um interesse acrescido em investir mais tempo, mais trabalho, mais energia, mais paciência e ainda muito mais dinheiro na rede de transportes públicos.

Onde há vontade, há um caminho. Em algumas cidades do norte da Europa muitos autocarros já vão buscar os seus clientes a casa e também os trazem de volta. Pequenos autocarros, claro. Não deveríamos deixar, então, que as nossas palavras fossem seguidas por acções concretas?



bessere Auslastung, einen höheren Jahresgewinn und mehr eigene Mittel, um wichtige Investitionen vorzunehmen: z.B. sich ein Dutzend neue E-Busse anzuschaffen?

Es kann der Geschäftsführung der EVA - Frota Azul nicht egal sein, Informationen zurückzuhalten und sich mit den Kunden zu begnügen, die keine andere Wahl als den Bus haben: Rentner, Schüler, Pendler und sozial schwache Leute, die sich kein Auto leisten können, oder ökologisch bewusste Kunden, die sich kein Auto leisten wollen!

Sicher, diese Gruppen sind zusammen in der Minderheit. 20 Prozent Auslastung ist ein Witz. Um beispielsweise auf die Hälfte der Sitze zu kommen, müsste der Öffentliche Personennahverkehr in der Mitte der Gesellschaft ankommen, neue Strategien ausprobieren, um genau dort neue junge Zielgruppen (Kunden!) zu suchen und würde diese ganz sicher dort auch finden. Das geht aber nur mit wachem, kreativem Personal, das aktiv mitdenkt und hoch motiviert ist. Gibt es diesen Menschentyp bei uns?

Busse und Bahnen dürfen garantiert auch noch etwas schneller werden. Zweigleisig an der Algarve mit dem Zug zu fahren und elektrifiziert, das wäre schon

mal schön, um das Niveau des restlichen Europas zu erreichen. Man orientiert sich ja nach oben und nicht nach unten, oder doch? Busse, Taxen und Elektroautos sollten grundsätzlich auf Nationalstraßen eine eigene Spur haben, damit sie den katastrophalen Staus der Sommer entgehen können. Und die Flotte der EVA - Frota Azul bräuchten ebenfalls eine Modernisierung und weniger verschiedene Herstellertypen. Es würde Synergien schaffen.

Wenn wir schon mal über Mobilität sprechen, dürfen wir weder die Fahrradfahrer noch die Fußgänger vergessen. Auch sie benötigen ihren Platz im Mobilitätskonzept. Wir brauchen Fahrrad- und Fuße Wege in die Städte hinein und auch wieder heraus! Wir brauchen sichere Abstellplätze für Fahrräder.

Im Moment wird dem Auto absolute Priorität eingeräumt. Darin aber sitzen in 90 Prozent aller Fälle nur eine Person, der Fahrer. Was für eine Verschwendug von Ressourcen! Wenn wir unsere Wirtschaft effizienter machen wollten, sollten wir unsere Ressourcen besser verteilen und sie miteinander teilen und unseren täglichen Egoismus abbauen. Unser Land kann es sich gar nicht leisten, Busse & Bahnen im Mobilitätskonzept zu benachteiligen; im Gegenteil, alle im Land müssten den Willen und ein gesteigertes Interesse haben, mehr Zeit, mehr Arbeit, mehr Energie, mehr Geduld und noch viel mehr Geld in das öffentliche Nahverkehrssystem zu investieren. Wo ein Wille ist auch ein Weg. In manchen Städten des nördlichen Europas holen viele Busse ihre Kunden bereits zuhause ab und bringen sie dorthin auch wieder zurück. Kleinbusse, wohlgemerkt. Sollten wir unseren Worten nicht besser konkrete Taten folgen lassen?



Wheere there's a will there's a way. In some cities in northern Europe, many buses pick their customers up from their houses and take them home again. Small buses, mind you. Wouldn't it be better for our words to be followed by concrete deeds?

(© UWE HEINZMANN)



© JOÃO CONCEIÇAO

Quem nasceu em 1960 ou mais tarde, passou toda a sua vida adulta com os seus carros; muitas vezes mais tempo com e no carro, do que com o parceiro ou com os filhos. A grande maioria dos adultos de hoje também viu como árvores foram derrubadas para se construírem estradas; como campos se transformaram em auto-estradas e como os seus queridos foram levados para hospitais enquanto vítimas de acidentes rodoviários. Nada disto afetou a obsessão pelos carros nem mudou os comportamentos de mobilidade. O que sustenta o carro enquanto símbolo de liberdade? Eficiência? Poupar tempo? Será mais barato conduzir?

Na maioria dos casos, quem se questiona sobre a compra de um automóvel não tem consciência dos verdadeiros custos deste. Muitas pessoas associam os custos operacionais para o combustível, óleo do motor e dos cuidados com o carro com o custo total de um veículo. Mas isto está errado. Ainda tem de se acrescentar a esses custos a perda de valor com os quilómetros percorridos (depreciação), eventualmente os custos e juros de um crédito, os custos da oficina de reparação para a inspeção, arranjos e novos pneus e preços fixos como impostos, o seguro, estacionamento, e talvez a renda da garagem. Com uma quilometragem de 10.000 km por ano, por exemplo, de um Renault Clio 1.5 dCi Energy 90 cv, valor de reposição 18.900€, exactamente 5.352€ anualmente ao todo (mensalmente 446€), para 20.000 km viajados já são 6.682€ anualmente ou 557€ mensalmente. E ainda se podem contar com portagens para auto-estradas, custos para a saúde e o meio ambiente. O facto é que na compra de um carro novo, nos primeiros quatro anos para a manutenção, gasta-se mais ou menos o mesmo que o valor do carro

em primeira mão.<sup>(1)</sup>

#### Auto-estrada - Portagens a 0,08€ por km

Quem não se ocupa somente dos custos económicos do carro, mas quer fazer a contagem real dos verdadeiros custos dos quilómetros percorridos, tem também de colocar um preço nos efeitos externos como a poluição do meio ambiente, o barulho, etc. Portanto, hoje em dia a maior parte dos desastres e custos ambientais (barulho, poluição do ar), mas

Anyone born in 1960 or later has spent their whole adult life with their cars; often more time with and in their cars than with their actual partner or their children. The overwhelming majority of adults today have watched as trees have been felled to build roads; as fields have been turned into motorways, and as their nearest and dearest have gone to hospital, the victims of road accidents. But the obsession with cars has not been affected, and nothing has changed in people's mobility behaviour. What is there actually in favour of pursuing the car as a dream of freedom? Efficiency? Saving time? Is driving cheaper?

People who wonder about purchasing a car are in most cases not at all clear about the true costs of their car. Many people associate the running costs for fuel, oil and caring for their car with the total costs of a car. But that is wrong. You must add to this the depreciation which depends on mileage, possibly the costs and interest of repaying a loan, maintenance costs for inspections, repairs and new tyres, and fixed costs such as taxes, insurance, parking fees and possibly garage rental. If a car does 10,000 km a year, in the case of a Renault Clio 1.5 dCi Energy 90 horsepower, purchase price 18,900 euros new, it costs exactly 5.352 euros (446 euros per month); if the car does 20,000 km this increases to 6,682 euros or 557 euros a month. Motorway tolls, and environmental and health costs are not even included. It is a fact that, if you buy a car new, you will spend about the same on running it in the first four years as the car cost in the first place.<sup>(1)</sup>

Wer 1960 oder später geboren wurde, hat sein ganzes Erwachsenenleben mit seinen Autos verbracht; oft mehr Zeit mit und im Auto, als mit dem eigentlichen Partner oder den Kindern. Die überwiegende Zahl der heute Erwachsenen hat zudem erlebt, wie Bäume gefällt wurden, um Straßen zu bauen; wie Felder zu Autobahnen und wie ihre Liebsten als Unfallopfer ins Krankenhaus gebracht wurden. Der Sucht am Auto hat es nicht geschadet und am Mobilitätsverhalten nichts verändert. Was spricht eigentlich dafür, dem Auto als Traum von Freiheit zu folgen? Effizienz? Zeitsparnis? Ist Auto fahren billiger?

Wer sich die Frage nach der Anschaffung eines Automobils stellt, ist sich in den meisten Fällen über die wahren Kosten seines KFZ gar nicht im Klaren. Viele Menschen assoziieren die Betriebskosten für Kraftstoff, Motoröl und die Wagenpflege mit den Gesamtkosten eines PKWs. Dies aber ist falsch. Hinzugerechnet muss noch der kilometerabhängige Wertverlust (Abschreibung), evtl. die Kosten und Zinsen eines Kredites, die Werkstattkosten für Inspektionen, Reparaturen und neue Reifen, und Fixkosten wie Steuern, Versicherung, Parkgebühren und evtl. Garagenvierte. Bei einer Fahrleistung von 10.000 km pro Jahr kommen z.B. bei einem Renault Clio 1.5 dCi Energy 90cv, Neuwert 18.900 Euro jährlich genau 5.352 Euro zusammen (monatlich 446 Euro), bei gefahrenen 20.000 km sind es bereits 6.682 Euro oder monatlichen 557 Euro. Mautgebühren für Autobahnen, Umwelt- und Gesundheitskosten sind noch gar nicht mit eingerechnet. Tatsache ist, dass beim Neukauf eines KFZ in den ersten vier Jahren für den Unterhalt insgesamt in etwa so viel ausgegeben wird, wie der Wagen neu gekostet hat.<sup>(1)</sup>

10.000 km (ano   per year   Jahr)		20.000 km (ano   per year   Jahr)		
(ano   per year   Jahr)	(mês   per month   Monat)	(ano   per year   Jahr)	(mês   per month   Monat)	
Custos fixos Fixed costs Fixkosten	804€	67€	804€	67€
Custos operacionais Running costs Betriebskosten	1.128€	94€	2.016€	168€
Custos de oficina Repairs Werkstattkosten	360€	30€	504€	42€
Desvalorização Depreciation Wertverlust	3.060€	255€	3.360€	280€
Custo total Total cost Gesamtkosten	5.352€	446€ (54 cent/km)	6.684€	557€ (33 cent/km)

(1) Informações ACP, ADAC, RAC, sem custos de Banco, Crédito e juros, sem portagens, sem emissões de CO<sub>2</sub>. Preço de Diesel: 1,40€ /litr.

(1) Informationen ACP, ADAC, RAC, ohne Bank-, Kredit- und Zinskosten, ohne Mautgebühren, ohne CO<sub>2</sub> Emissionen, Dieselpreis € 1,40 /litr.

## Recapitulação. A Calculation. Nachgerechnet.



também investimentos em infra-estruturas (construções e manutenção de equipamentos de transporte) são pagos pela população. Estes poluentes, que não são custos que se possam pagar, são chamados custos externos. Estes custos públicos não estão incluídos no preço para os serviços de mobilidade, que o condutor individual tem de pagar, portanto, não são considerados na decisão de obtenção de um transporte individual. Segundo cálculos actuais, a Sociedade Anónima BRISA cobra portagens em auto-estradas locais de 8€ por 100 km. Sobre um quilómetro de auto-estrada, contabilizam-se assim, custos adicionais no valor de oito céntimos.

#### Taxas para emissões de CO<sub>2</sub> de 18,40€ por 10.000 km

No entanto, os custos para as emissões de dióxido de carbono ainda não estão incluídos numa portagem do género. No ano de 2013 os direitos de emissão de CO<sub>2</sub> para uma tonelada (1.000 kg) custavam 14,26€ no mercado de licenças de emissão (EU Emission Allowances), quase a preço de bananas considerando os prejuízos que o CO<sub>2</sub> causa à atmosfera. Um Renault Clio na nossa versão emite, segundo documentos oficiais do registo de veículos 129/CO<sub>2</sub> por km. Em 10.000 km percorridos resultam assim, 18,40€ adicionais.

#### Financiamento de crédito e juros 0,127€ (0,25€) por km

Sabendo que os bancos em Portugal exigem os juros mais elevados e concedem os juros mais baixos sobre o capital da zona euro, a ECO123 procurou um banco num outro país do euro. Cada cidadão português tem o direito sem restrições de abrir uma conta própria nos 18 países do euro, depositar o seu dinheiro nesses países e também de pedir créditos.

Se quiséssemos comprar o carro totalmente com financiamento externo e quiséssemos 20.000€ em crédito e liquidá-lo em 48 meses, teríamos de pagar cerca de 6% de juros. (em Portugal, em média 11,9%) Com uma taxa mensal no valor de 470€ (em Portugal 573€), os custos de financiamento ficariam no total em 2.546€ (em Portugal 7.504€). Por uma quilometragem anual de 20.000 quilómetros os custos para se manter um carro sobrem, portanto, para 0,127€ por quilómetro. Por uma quilometragem de 10.000 quilómetros, os custos sobrem consequentemente para cerca de 0,25€ por quilómetro.

Pelo facto de nós não termos forçosamente de comprar um carro com os 20.000€, e

#### Motorway tolls €0.08 per km

If you consider not only the economic costs, but would like to calculate the true cost of one kilometre of driving, you have to put a price on external effects like pollution, noise etc. Nowadays, many of the accident and environmental costs (noise, air pollutants), but also investments in infrastructure (building and maintenance of traffic systems) are paid for by the community as a whole. These costs that are not paid for by those who cause them are referred to as external traffic costs. These costs, which are borne by the general public, are not included in the price for travelling that individual road users have to pay, and hence are not taken into consideration when individuals decide how to travel. According to a current calculation by the company BRISA, the toll for cars on local motorways is approximately eight euros per 100 km. Based on one kilometre of motorway, this would add another eight cents.

#### CO<sub>2</sub> Emissionsgebühren€18,40 pro 10.000 km

But the costs of CO<sub>2</sub> output would not be included in such a toll. In 2013, emission rights for the output of one ton of CO<sub>2</sub> (1,000 kg) cost €14.26 on the Spot Market for EU Emission Allowances, a ridiculously low price for the damage that CO<sub>2</sub> causes to the atmosphere. In our version, according to the official car documents, a Renault Clio emits 129 g/CO<sub>2</sub> per km. For every 10,000 kilometres travelled, there are additional costs of €18.40.

#### Kreditfinanzierung & Zinsen €0,127 (€0,25) pro km

Wohl wissend, dass Banken in Portugal die höchsten Kreditzinsen verlangen und die geringsten Kapitalzinsen innerhalb des Eurowährungsraums gewähren, hat ECO123 sich eine Bank in einem anderen EURO-Land ausgesucht. Jeder portugiesische Staatsbürger besitzt uneingeschränkt das Recht, innerhalb der 18 EURO-Länder ein eigenes Konto zu eröffnen, dort sein Geld einzuzahlen und auch Kredite zu beantragen.

Wollten wir das gesamte Auto also fremdfinanzieren und möchten 20.000 Euro Kreditsumme in 48 Monaten tilgen, müssen wir im Durchschnitt etwa 6% Zinsen bezahlen. (in Portugal durchschnittlich 11,9%) Bei einer monatlichen Rate in Höhe von 470 Euro (in Portugal € 573), fallen insgesamt 2.546 Euro Finanzierungskosten an (in Portugal € 7.504). Bei 20.000 km Jahresleistung erhöhen sich die Kosten beim Unterhalt eines KFZ folglich um 0,127 Euro pro km. Bei 10.000 km Jahresleistung erhöhen sich die Kosten beim Unterhalt eines KFZ folglich um 0,25 Euro pro km.

Aufgrund der Tatsache, dass wir uns von den 20.000 € nicht zwingend ein Auto hätten kaufen müssen, sondern das Geld auch am Kapitalmarkt hätten anlegen können, müssen wir noch die Zinsen berechnen. Dabei handelt es sich um Zinsgewinne, die erzielt worden wären, wenn Kapital – statt es für den Autokauf auszugeben – auf dem Kapitalmarkt angelegt worden wäre. Diese Zinsen betragen bei einem Zinssatz von 4% innerhalb von zehn Jahren 8.000 € oder 67 € pro Monat: Gewinn, von dem man sich schon bequem eine halbe Busfahrkarte leisten könnte...

#### O que sustenta o carro enquanto símbolo de liberdade?

What is there actually in favour of pursuing the car as a dream of freedom?

Was spricht eigentlich dafür, dem Auto als Traum von Freiheit zu folgen?

#### Autobahn- Mautgebühren € 0,08 pro km

Wer sich nicht nur auf die betriebswirtschaftlichen Kosten beruft, sondern die wahren Kosten eines Kilometers Autofahrt ausrechnen möchte, muss auch den externen Effekten wie Umweltverschmutzung, Lärm, etc. einen Preis geben. So gehen heutzutage ein großer Teil der Unfall- und Umweltkosten (Lärm, Luftschadstoffe), aber auch Investitionen in die Infrastruktur (Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur) zu Lasten der Allgemeinheit. Diese von den Verursachern nicht selber bezahlten Kosten bezeichnet man als externe Kosten des Verkehrs. Diese von der Allgemeinheit getragenen Kosten sind im Preis für Mobilitätsleistungen, den der einzelne Verkehrsteilnehmer zu entrichten hat, nicht beigegeben und werden deshalb bei der individuellen Verkehrsentscheidung auch nicht berücksichtigt. Laut einer aktuellen Berechnung der Aktiengesellschaft BRISA liegt die PKW-Maut auf hiesigen Autobahnen in etwa bei acht Euro pro 100 km. Auf einen Kilometer Autobahn gerechnet, ergäben sich somit zusätzliche Kosten in Höhe von acht Centimos.

#### CO<sub>2</sub> Emissionsgebühren€18,40 pro 10.000 km

Die Kosten für den Ausstoß von Kohlendioxid wären jedoch in einer solchen Maut noch gar nicht beigegeben. Im Jahr 2013 kosteten Emissionsrechte für den Ausstoß einer Tonne CO<sub>2</sub> (1.000 kg) am Spotmarkt für EU Emission Allowances 14,26 €, geradezu ein Spottpreis für den Schaden, den CO<sub>2</sub> in der Atmosphäre anrichtet. Ein Renault Clio in unserer Version emittiert laut amtlichen Fahrzeugpapieren 129g/CO<sub>2</sub> pro km. Pro 10.000 gefahrene Kilometer ergeben sich somit zusätzliche Kosten von € 18,40.

#### Kreditfinanzierung & Zinsen €0,127 (€0,25) pro km

Wohl wissend, dass Banken in Portugal die höchsten Kreditzinsen verlangen und die geringsten Kapitalzinsen innerhalb des Eurowährungsraums gewähren, hat ECO123 sich eine Bank in einem anderen EURO-Land ausgesucht. Jeder portugiesische Staatsbürger besitzt uneingeschränkt das Recht, innerhalb der 18 EURO-Länder ein eigenes Konto zu eröffnen, dort sein Geld einzuzahlen und auch Kredite zu beantragen.

Wollten wir das gesamte Auto also fremdfinanzieren und möchten 20.000 Euro Kreditsumme in 48 Monaten tilgen, müssen wir im Durchschnitt etwa 6% Zinsen bezahlen. (in Portugal durchschnittlich 11,9%) Bei einer monatlichen Rate in Höhe von 470 Euro (in Portugal € 573), fallen insgesamt 2.546 Euro Finanzierungskosten an (in Portugal € 7.504). Bei 20.000 km Jahresleistung erhöhen sich die Kosten beim Unterhalt eines KFZ folglich um 0,127 Euro pro km. Bei 10.000 km Jahresleistung erhöhen sich die Kosten beim Unterhalt eines KFZ folglich um 0,25 Euro pro km.

Aufgrund der Tatsache, dass wir uns von den 20.000 € nicht zwingend ein Auto hätten kaufen müssen, sondern das Geld auch am Kapitalmarkt hätten anlegen können, müssen wir noch die Zinsen berechnen. Dabei handelt es sich um Zinsgewinne, die erzielt worden wären, wenn Kapital – statt es für den Autokauf auszugeben – auf dem Kapitalmarkt angelegt worden wäre. Diese Zinsen betragen bei einem Zinssatz von 4% innerhalb von zehn Jahren 8.000 € oder 67 € pro Monat: Gewinn, von dem man sich schon bequem eine halbe Busfahrkarte leisten könnte...

poderíamos aplicá-lo no mercado de capitais, teríamos ainda de contar com juros imputados. Tratam-se lucros de juros, que seriam conseguidos, caso o capital em vez de ir para a compra de um automóvel, tivesse sido aplicado no mercado de capital. Com uma taxa de juros de 4%, em dez anos estes juros dariam o retorno de 8.000€ ou 67€ por mês: lucros com os quais se poderia pagar confortavelmente metade de um bilhete de autocarro...

Por uma viagem de 100 quilómetros com o carro recai inclusivamente uma taxa de custos de crédito de 66€ para um desempenho de 20.000 quilómetros por ano ou por uma quilometragem 10.000 quilómetros por ano até mesmo uma taxa de 87€.

Combinado com os custos do financiamento resultam custos no valor de 0,04€ (10.000€ por 36 meses) +juros sobre o capital próprio sobre os outros 10.000€ por quilómetro percorrido no valor de 0,0188€ e no valor de 0,0588€. Para um percurso de 100 km com o carro os custos são de 73€ (quilometragem 10.000 km por ano) ou 53€ (quilometragem 20.000 km por ano).

#### Um exemplo, dois números, três comparações

Uma viagem de Faro a Lisboa (Gare do Oriente), segundo o GoogleMaps, tem exactamente 274 km a percorrer.

A. Com o Renault Clio o percurso custaria 180,84€ por uma quilometragem de 20.000 km por ano ou 238,38€ por uma quilometragem de 10.000 km por ano. O valor das emissões é de 35,35 kg CO<sub>2</sub> em 274 km.

B. Num voo com um Airbus A320 de Faro para Lisboa na classe económica e um percurso de 274 km a 6.800 m de altitude, um passageiro emite 60 kg de CO<sub>2</sub>. Preço do bilhete do avião pela TAP: 139,90€.

C. Uma viagem de comboio no Alfa Pendular (2<sup>a</sup> Classe) só custa 22,20€ com 6,47 kg de emissões de CO<sub>2</sub> – no Intercidades, 21,20€ com emissões de 5,65 kg CO<sub>2</sub>.

Mais perguntas?

Any more questions?

If we wanted to buy the whole car on credit and wished to pay off a loan of 20,000 euros in 48 months, we would have to pay an average of 6% interest (in Portugal an average of 11.9%). With a monthly instalment of 470 euros (in Portugal €573), financing costs totalling €2,546 would accrue (in Portugal €7,504). As a consequence, with an annual total of 20,000 km, the costs of running a car go up by €0.127 per km. With an annual total of 10,000 km, the costs of running a car go up by €0.25 per km.

Owing to the fact that we were not obliged to purchase a car with the €20,000, but could have invested the money on the capital market, we also have to calculate the lost interest. This is the interest that would have been earned if the capital had been invested on the capital market instead of being used for purchasing a car. At an interest rate of 4%, within ten years the interest would amount to €8,000 or €67 per month: a sum which you could easily use to buy half a bus ticket...

For a 100 km long car journey, the cost including credit/interest costs amounts to €66 with an annual total of 20,000, and as much as €87 with an annual total of 10,000 km per year.

One example, two figures, three comparisons

According to Google Maps, a trip from Faro to Lisbon Gare-Oriente is exactly 274 km.

A. In a Renault Clio, the trip would cost €180.84 with an annual total of 20,000 km, or €238.38 in the case of an annual total of 10,000 km. 35.35 kg of CO<sub>2</sub> are emitted over 274 km.

B. On a flight in an Airbus A 320 from Faro to Lisbon in economy class and a trip of 274 km at a height of 6,800 m, a passenger emits 60 kg of CO<sub>2</sub>. Costs of a TAP ticket: €139.90.

C. In contrast, a rail journey with the Alfa Pendular (2<sup>a</sup> Classe) costs only €22.20 with 6.47 kg of CO<sub>2</sub> – on the Intercity, €21.20 with emissions of 5.65 kg of CO<sub>2</sub>.

“

**Na maioria dos casos, quem se questiona sobre a compra de um automóvel não tem consciência dos verdadeiros custos deste.**

**People who wonder about purchasing a car are in most cases not at all clear about its true costs of their car.**

**Wer sich die Frage nach der Anschaffung eines Automobils stellt, ist sich in den meisten Fällen über die wahren Kosten seines KFZ gar nicht im Klaren.**

Für eine 100 km lange Fahrt mit dem Auto fallen inklusive der Kredit/Zinskosten bei einer Fahrleistung von 20.000 km pro Jahr 66 € an oder bei einer Fahrleistung von 10.000 km pro Jahr sogar 87 an.

**Ein Beispiel, zwei Zahlen, drei Vergleiche**

Eine Fahrt von Faro nach Lissabon Gare-Oriente ist laut Google-Maps genau 274 km lang.

A. Mit dem Renault Clio würde diese Strecke € 180,84 bei einer Fahrleistung von 20.000 km pro Jahr kosten oder € 238,38 bei einer Fahrleistung von 10.000 km pro Jahr. Die Emissionswerte betragen 35,35 kg CO<sub>2</sub> auf 274 km.

B. In einem Flug mit einem Airbus A320 von Faro nach Lissabon in der Economy-Klasse und einer Strecke von 274 km in 6.800 m Flughöhe, emittiert ein Passagier 60 kg CO<sub>2</sub>, Preis des Flugscheins der TAP: € 139,90.

C. Eine Bahnfahrt mit dem Alfa Pendular (2. Klasse) kostet hingegen nur € 22,20 bei 6,47 kg CO<sub>2</sub> – im Intercity € 21,20 bei einer Emission von 5,65 kg CO<sub>2</sub>.

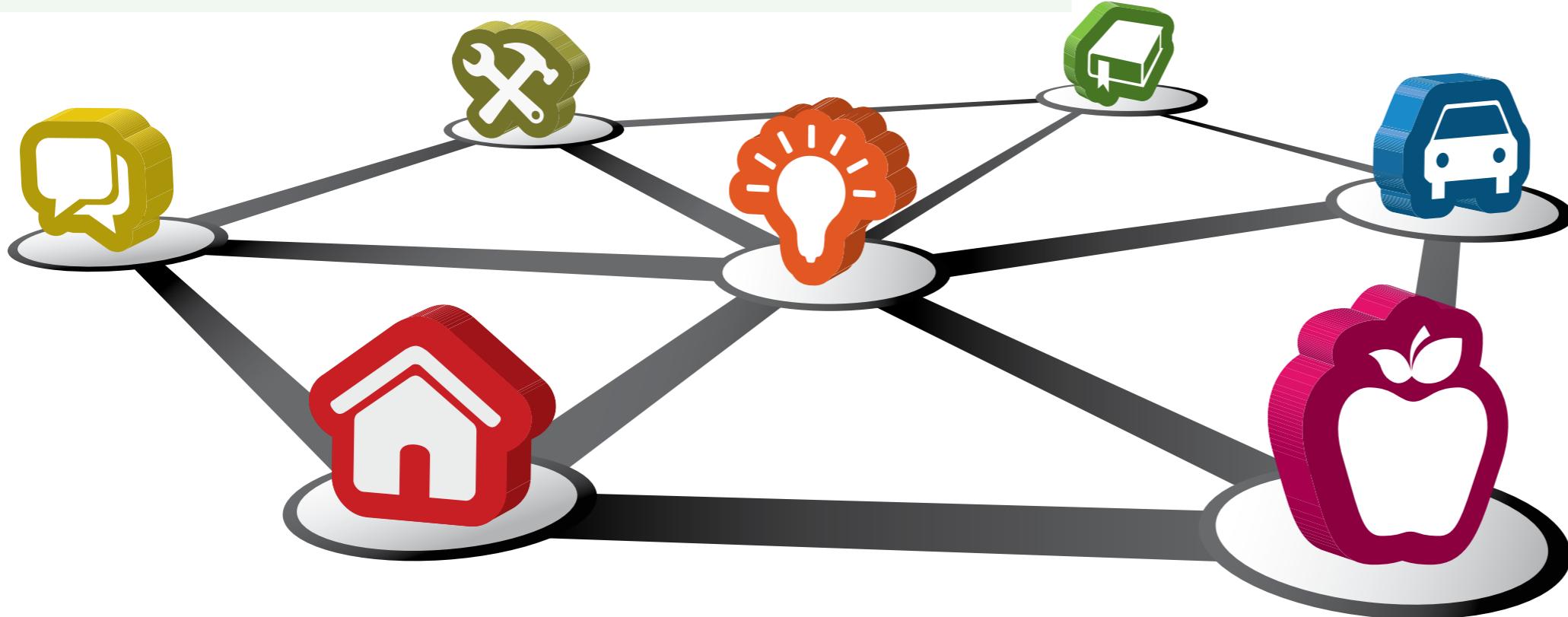
Noch Fragen?

Instituição   Institution   Institution			
<b>Deutsche Bank</b>	<b>Santander</b>	<b>Cofidis Automóvel</b>	
Montante Amount Nettdarlehensbetrag	20.000€	20.000€	20.000€
Duração Period Laufzeit	48 meses   months   Monate	48 meses   months   Monate	48 meses   months   Monate
Mensalidade Monthly rate Monatliche Rate	454,31€	485,21€	573,09€
Taxa de juro anual efectiva desde Effective annual interest rate from Effektiver Jahreszins ab	4,39%	7,95%	-
Seguro Insurance Versicherung	-	-	Vida Mais
TAEG	-	-	13,6%
TAN	-	-	11,90%
Estado do veículo Usage Verwendungszweck	Novo   New vehicle   Neufahrzeug	Novo   New vehicle   Neufahrzeug	Novo   New vehicle   Neufahrzeug
Total de juros Total interest Zinsen	1.806,88€	3.290,08€	7.508,32€

O mundo moderno é um espaço de distração e alienação. Por isso, o aconselhável é desligar-se de tudo o que o distrai: telemóvel, televisão, rádio. Sentar-se confortavelmente e descontrair. Pois só os que se permitem ter tempo suficiente conseguem pensar. Só os que leem e compreendem, refletem e tomam boas decisões por si mesmos.

*The modern world is a place of diversion and alienation. So it's advisable to turn everything off that is a distraction: mobile phone, television, radio. Make yourself comfortable, sit down and relax. Because only people who allow themselves time are able to think. Only people who read and understand, are able to reflect and make their own good decisions.*

Die moderne Welt ist eine der Zerstreuung und Entfremdung. Deshalb rät es sich, alles abzuschalten, was ablenkt: Mobiltelefon, Fernseher, Radio. Es sich bequem machen, sich setzen und entspannen. Denn nur wer sich genügend Zeit gönnnt, kommt zum Denken. Nur wer liest und versteht, reflektiert und trifft eigene gute Entscheidungen.



Esta história passa-se aqui e no nosso planeta terra. É quase certo que, daqui a 30 anos, dez mil milhões de pessoas vão habitar a terra. +++ Desta modo o crescimento populacional está em ascensão numa espiral negativa. +++ Com cada habitante terrestre adicional diminuem a diversidade e o espaço. +++ Com o contínuo crescimento da população mundial aumenta também o consumo de recursos, de energia, o volume de lixo, o stress. +++ A economia industrial, que devora matérias-primas, produz cada vez mais alimentos, cada vez mais automóveis, cada vez mais bens de consumo para alimentar este estilo de vida. +++ E o aquecimento global aumenta. +++ Há temperaturas extremas, tempestades, chuvas, inundações, deslizamentos e tremores de terra, incêndios nas florestas, secas. +++ O consumo humano no planeta terra faz lembrar a orquestra de cordas do transatlântico Titanic. +++ Continuava, simplesmente, a tocar enquanto o navio se afundava lentamente. +++ No entanto, com cada vez mais crescimento e cada vez mais consumo, as reservas de matérias-primas do nosso planeta vão também escasseando cada vez mais rápido. +++ Crude, gás, minério de ferro, carvão, cobre, fósforo, urânio, ouro, prata, platina, níquel, zinco... água. +++ Como é que o comportamento humano se vai desenvolver quando a exploração desses recursos centrais não puder aumentar e, pelo contrário, tiver de ser reduzida? +++ O olhar fixo exclusivamente sobre taxas de crescimento desvia-nos a atenção de uma prosperidade sustentável. +++ Sob o lema da competitividade, a vida no nosso planeta vai tornar-se um desconforto.

*This story is set here, on our planet Earth. It is fairly certain that, in 30 years, there will be ten billion people living on the planet. +++ Population growth is going up in a negative spiral. +++ With every additional citizen on Earth, diversity and space are decreasing. +++ With the continuous growth in the world's population, the consumption of resources also goes up, and of energy, the volume of rubbish, and stress. +++ For this lifestyle, the resource-hungry industrial economy produces more and more food, more and more cars, more and more consumer goods. +++ And global warming increases. +++ There are extreme weather events, storms, rain, floods, landslides and earthquakes, forest fires, droughts. +++ Human consumption is reminiscent of the string orchestra on the steamship Titanic. +++ They simply kept playing while the ship was slowly sinking. +++ But with more and more growth and more and more consumption, our planet's crude oil reserves will also shrink more quickly. +++ Crude oil, gas, iron ore, coal, copper, phosphorus, uranium, gold, silver, platinum, nickel, zinc... water. +++ How will human behaviour develop if the extraction of such key resources can no longer be increased, but shrinks instead? +++ Constantly looking at growth rates diverts our attention from attaining sustainable prosperity. +++ Following the dictates of competitiveness, life on our planet is becoming uncomfortable.*

Diese Geschichte spielt hier und auf unserem Planeten Erde. Mit ziemlicher Sicherheit werden in 30 Jahren zehn Milliarden Menschen die Erde bevölkern. +++ Damit bewegt sich das Bevölkerungswachstum in einer negativen Spirale aufwärts. +++ Mit jedem zusätzlichen Erdenbürger verringern sich die Vielfalt und der Platz. +++ Mit dem kontinuierlichen Ansteigen der Weltbevölkerung steigen auch der Verbrauch von Ressourcen, Energie, das Müllvolumen, der Stress. +++ Für diese Lebensweise produziert die an Rohstoffen hungrige Industriewirtschaft immer mehr Nahrungsmittel, immer mehr Autos, immer mehr Verbrauchsgüter. +++ Und die globale Erwärmung steigt. +++ Es gibt Wetterextreme, Stürme, Regen, Überschwemmungen, Erdbeben und Beben, Waldbrände, Dürren. +++ Das menschliche Konsumverhalten auf dem Planeten Erde erinnert an das Streichorchester des Passagierdampfers Titanic. +++ Es musizierte einfach immer weiter, während das Schiff langsam sank. +++ Mit immer mehr Wachstum und immer mehr Verbrauch jedoch werden die Rohstoff-Reserven unseres Planeten auch immer schneller schrumpfen. +++ Rohöl, Gas, Eisenerz, Kohle, Kupfer, Phosphor, Uran, Gold, Silber, Platin, Nickel, Zink... Wasser. +++ Wie wird sich das Verhalten der Menschheit entwickeln, wenn sich die Förderung solcher zentraler Ressourcen nicht mehr steigern lässt, sondern schrumpft? +++ Das ausschließliche Starren auf Wachstumsraten verstellt uns den Blick auf ein nachhaltiges Wohlstandverständnis. +++ Unter dem Diktum der Wettbewerbsfähigkeit wird das Leben auf unserem Planeten ungemütlich.

Quem somos nós e será que somos capazes de evoluir? Será que a humanidade vai conseguir mudar o seu comportamento do desperdício para a modéstia? Caso a resposta seja afirmativa, como, quando e por onde é que vai começar? Ou será que vai continuar, antes, a viver o cenário tenso de declínio como no Titanic? Será que as lutas competitivas e por posições de poder diárias vão evoluir para a direção de uma sociedade participativa, da troca e do oferecer, na qual a conservação e a reciclagem fazem parte das regras base para uma nova forma de economia? Qual é a alternativa a cada vez mais carros, cada vez mais tráfego aéreo, a cada vez mais consumo de carne?

**“ Será que a humanidade vai conseguir mudar o seu comportamento do desperdício para a modéstia? ”**

**O que é meu, é teu - ou nosso?**  
As ideias são ainda inteiramente novas mas já se estão a ançorar na nova sociedade. Pergunta: Estaria disposto a abdicar de algo pelo futuro dos seus filhos e dos seus netos? Do seu carro? Da sua dose diária de carne? Do voo para as suas férias? Para muitas pessoas, querer ou ter de poupar dinheiro e recursos e, ao mesmo tempo, viver de forma mais ecológica, significa o primeiro passo para abandonar uma mentalidade de consumo e o abraçar de uma economia do bem comum e da felicidade.

*Who are we, and are we capable of developing? Will humanity be able to change its behaviour from waste to frugality? And if so, how, when and where is it going to begin? Or are we going to keep living in this stressful scenario of decline, as on the Titanic? Or will the daily striving to be competitive and dominant develop instead towards a society of sharing, exchanging and giving, where conservation and recycling become the most important principles of a new form of economy? What is the alternative to more and more cars, more and more air travel, more and more meat consumption?*

**What's mine is (y)ours?**  
*All the ideas are still new, but they are already anchored in the new society. Question: would you be prepared to go without something for the sake of your children's and your grandchildren's future? Your car? Your daily helping of meat? Your holiday flight? For many people, wanting or having to save money and resources and thereby live more ecologically is the first step towards escaping from the mentality of consumption and joining an economy based on the common good and happiness.*

Wer sind wir und sind wir entwicklungsfähig? Wird die Menschheit ihr Verhalten von Verschwendug in Genügsamkeit verändern können? Falls ja, wie und wann beginnt sie wo damit? Oder lebt sie eher ihr stressiges Untergangs-Szenario wie auf der Titanic weiter? Wird sich das tägliche Wettbewerbs- und Dominanzstreben eher in Richtung einer Gesellschaft des Teilehabs, Tauschens und Schenkens entwickeln, in der sich Erhalten und Recyceln zu den wichtigsten Grundregeln einer neuen Wirtschaftsform entwickeln? Was ist die Alternative zu immer mehr Autos, immer mehr Flugverkehr, immer mehr Fleischkonsum?

**What's mine is (y)ours?**  
Die Ideen sind allesamt noch jung, aber sie verankern sich bereits in der neuen Gesellschaft. Frage: wären Sie bereit, für die Zukunft ihrer Kinder und Enkel auf etwas zu verzichten? Auf Ihr Auto? Auf Ihr tägliches Fleisch? Auf den Flug in den Urlaub? Geld und Ressourcen sparen zu wollen oder auch sparen zu müssen und dabei ökologischer zu leben, bewirkt bei vielen Menschen den Einstieg in den Ausstieg aus der Konsum-Mentalität und hinein in eine Ökonomie des Gemeinwohls und des Glücks.

PORUGAL | Uwe Heitkamp & João Gonçalves

# Vem aí a SharEconomy.

## The SharEconomy is coming.

## Die SharEconomy kommt.

Começou há décadas atrás com jornais como o 'Ocasião', o 'exchange&mart' e 'Sperrmüll', com o surgimento da internet e da plataforma de vendas 'eBay', com a mediação da troca de informações sobre produtos usados. Fomos testemunhas do início de uma mudança profunda de paradigma. Hoje temos de nos perguntar se a mudança ainda está em curso e, se a resposta for positiva, como vai ser a evolução. Será que ainda precisamos de ter carros próprios, casas próprias e de receber um salário em troca de trabalho? As ideias da nova economia ainda não se conseguem encair politicamente. Trata-se de lidar tanto com valores conservadores como de comunidade e preservação de valores, como com valores progressivos como a mudança e a igualdade.

A nova SharEconomy oferece uma nova estrutura a todos que nela participam: uma rede local, regional, nacional ou mundial. Até à data, o modelo convencional único de economia era o modelo fornecedor-cliente, agora acrescenta-se o modelo de pares. Numa rede de pares todas as pessoas têm os mesmos direitos e podem, tanto assumir a posição de quem presta um serviço, como de quem usufrui do mesmo. O oposto do modelo de pares é o antigo modelo fornecedor-cliente. Neste último, um fornecedor oferece um serviço e um cliente usufrui do mesmo. No modelo de rede de pares esta distribuição de papéis é suprimida. Cada participante é um par, pois da mesma forma que pode usufruir de um serviço pode também ele próprio oferecer-l-o.

#### Exemplo 1: ALIMENTOS

Com a crise sistemática da economia, acompanhada pelo desemprego a longo prazo e do constante empobrecimento de muitos, há cinco anos que a taxa dos concidadãos que podem comprar cada vez menos coisas para viver sobe, principalmente entre os pensionistas, que vivem abaixo do limiar da pobreza. Por outro lado, os ricos ficam cada vez mais ricos. E como é que esta realidade se encaixa no facto de metade dos nossos alimentos irem parar ao lixo? Acontece por causa das colheitas em que o agricultor não lava suficientemente bem o terreno ou deita fora os produtos; da deterioração na arredação ou no armazém do grossista; da putrefacção nos transportes para o mercado ou para as fábricas; da rejeição no sistema de produção e no hiper e supermercado, dos alimentos que o consumidor deita ao lixo ou que vão pela sanita abajo. A lista dos produtos e do desperdício de energia é interminável. Contabilizando as coisas, um quarto do consumo total de água no nosso planeta é desperdiçado na produção de alimentos, só para mais tarde voltarem a ser destruídos.

Em Portugal, para contrabalançar os dois problemas, o social e o ecológico-económico, fundou-se o [www.bancoalimentar.pt](http://www.bancoalimentar.pt) (Banco Alimentar) e o [www.re-food.org](http://www.re-food.org). (leia também a nossa entrevista na página 50) assim como a Crowdfunding e a cooperativa [www.frutafeia.pt](http://www.frutafeia.pt), financiada pela Fundação Calouste Gulbenkian.

A cooperativa FrutaFeia CRL, com sede em Lisboa, compra produtos agrícolas diretamente dos agricultores das redondezas para os seus clientes. De outra forma essa fruta ou esses legumes, que normalmente não correspondem às normas ou tamanho exigidos pelo mercado, teriam de ser deitados fora, porque os supermercados se recusam a vendê-los aos seus clientes (as exceções comprovam a regra: Intermarché

*It began decades ago with papers like "Ocasião", "ExchangeandMart" and "Sperrmüll", the growth of the internet and the sales platform "eBay", the advertising and the exchange of information about used goods. We have witnessed a far-reaching change, the beginning of a paradigm shift. Today, we have to ask ourselves whether this will continue, and if so, how? Do we still need our own cars, our own houses, and salaries in exchange for work? It is not yet possible to categorise the idea of this new way of running the economy in political terms. It involves conservative values such as community and the preservation of values, and progressive ones such as change and equality.*

*The new SharEconomy offers every participant a new structure: a local, regional, national or worldwide network. If the supplier-client model of the traditional economy may have appeared to be the only possibility hitherto, it has now been joined by the new peer-to-peer model. In a peer-to-peer network, everyone is on an equal footing, and can make use of services as well as provide them. The contrast with the peer-to-peer model is the old supplier-client model, where a supplier offers a service and a client uses it. In peer-to-peer networking, this distribution of roles no longer applies. Each participant is a peer, because he or she can both use a service and offer one.*

#### Example 1: FOODSTUFFS



*Owing to the systemic economic crisis, combined with long-term unemployment and the steady impoverishment of many, the proportion of citizens, especially pensioners, living below the breadline and able to afford less and less to live off, has been increasing for five years. On the other hand, the rich are getting richer and richer. How can it be that half of the food we produce ends up on the rubbish dump? Ploughed under by farmers following the harvest, or chucked away, gone bad in the wholesaler's warehouse, gone to waste while being transported to market or to the factory, rejected during production, at the wholesaler's and in the supermarket, food that the consumer chuck in the rubbish bin or flushes down the toilet. The range of goods and the waste of energy is unending. Approximately a quarter of our planet's total water consumption is wasted on the production of food that will later be destroyed.*

*In order to counteract both problems, the social and the ecological-economic, the [www.bancoalimentar.pt](http://www.bancoalimentar.pt) (food bank) and [www.re-food.org](http://www.re-food.org) were founded in Portugal (read our interview on page 50), as well as the cooperative [www.frutafeia.pt](http://www.frutafeia.pt) supported by crowdfunding and the Calouste Gulbenkian Foundation.*

*The Cooperativa FrutaFeia CRL [“fruta feia” literally means “ugly fruit” in Portuguese] based in Lisbon buys agricultural produce for its customers directly from farmers in the area, who would have to throw out the fruit and vegetables that do not always meet*

*Es begann vor Jahrzehnten mit Zeitungen wie „Ocasião“, „ExchangeandMart“ und „Sperrmüll“, dem Aufkommen des Internets und der Verkaufsplattform „eBay“, der Vermittlung und dem Austausch von Informationen über gebrauchte Waren. Wir wurden Zeugen einer tiefgreifenden Veränderung, eines beginnenden Paradigmenwechsels. Heute müssen wir uns fragen, ob und falls ja, wie es weitergeht. Brauchen wir noch eigene Autos, eigene Häuser und Lohn gegen Arbeit? Die Ideen des neuen Wirtschaftens lassen sich politisch noch nicht einordnen. Es geht dabei sowohl um konservative Werte wie Gemeinschaft und Werterhaltung, als auch um progressive wie Veränderung und Gleichheit.*

*Eine neue Struktur bietet die neue SharEconomy jedem Teilnehmer: ein lokales, regionales, nationales oder weltweites Netzwerk. War bis dato das Anbieter-Kunden-Modell der herkömmlichen Ökonomie einzigartig, gesellt sich nun das neue Peer-to-Peer-Modell hinzu. In einem Peer-to-Peer-Netz sind alle Menschen gleichberechtigt und können sowohl Dienste in Anspruch nehmen, als auch zur Verfügung stellen. Der Gegensatz zum Peer-to-Peer-Modell ist das alte Anbieter-Kunden-Modell. Bei diesem offeriert ein Anbieter einen Dienst und ein Kunde nutzt ihn. In Peer-to-Peer-Netzen ist diese Rollenverteilung aufgehoben. Jeder Teilnehmer ist ein peer, denn er kann einen Dienst gleichermaßen nutzen und selbst anbieten.*

#### Beispiel 1: LEBENSMITTEL

*Durch die systemische Wirtschaftskrise, einhergehend mit Langzeit-Arbeitslosigkeit und steter Verarmung vieler, steigt seit fünf Jahren die Rate derjenigen Mitbürger, im Besonderen der Rentner, die unter dem Existenzminimum lebend, sich immer weniger zum Leben leisten können. Andererseits werden die Reichen immer reicher. Wie passt es zusammen, dass die Hälfte unserer erzeugten Lebensmittel auf dem Müll landet? Bei der Ernte vom Bauern untergepflügt oder weggeworfen, im Speicher und Lager des Grossisten verkommen, beim Transport auf den Markt oder in die Fabrik verdorben, bei der Produktion, auf dem Großmarkt und im Supermarkt ausgesondert, Lebensmittel, die der Verbraucher in den Müllimer wirft oder die Toilette hinunterspül. Die Palette der Güter und der Verschwendungen von Energie ist unendlich. Umgerechnet ein Viertel des gesamten Wasserverbrauchs unseres Planeten wird für die Produktion von Lebensmitteln verschwendet, nur um diese später wieder zu vernichten.*

*Um beiden Probleme, dem sozialen und dem ökologisch-ökonomischen entgegenzuwirken, gründeten sich in Portugal die [www.bancoalimentar.pt](http://www.bancoalimentar.pt) (Tafel) und [www.re-food.org](http://www.re-food.org). (Lesen Sie dazu unser Interview auf Seite 50) aber auch die vom Crowdfunding und der Fundação Calouste Gulbenkian geförderte Kooperative [www.frutafeia.pt](http://www.frutafeia.pt).*

*Die Cooperativa FrutaFeia CRL mit Sitz in Lissabon, kauft landwirtschaftliche Produkte direkt bei Bauern der Umgebung für ihre Kunden ein, die das Obst und Gemüse, das nicht immer der Handelsnorm oder Größe entspricht, sonst weggeschmeißen müssten, weil Supermärkte sich weigern, sie ihren*

*França, Kampagne Inglorious Fruits - leia mais sobre o assunto na nossa entrevista com Philippe Bourroux na página 43). A FrutaFeia oferece uma vez por semana, a muitas centenas de clientes dois tipos de cestos cheios de fruta e legumes frescos, que entregam em locais centrais de Lisboa: 3 - 4 kg ao preço de 3,50 e 6 - 8 kg ao preço de sete euros. Estas são as primeiras tentativas esperançosas em Portugal e elas estão a multiplicar-se: cada vez mais pessoas compram produtos directamente dos produtores e comercializados de forma justa, há mais pessoas a prestar mais atenção a ofertas sazonais ou regionais e outros oferecem alimentos gratuitamente. A solução é: viver de forma mais poupança, utilizar energias mais eficientes e sustentáveis para o solo, lidar de uma forma mais consciente connosco próprios e com o meio ambiente e criar uma boa rede de contactos – e andar menos de carro...*



#### Exemplo 2: MOBILIDADE

*Um carro fica a maior parte do dia arrumado à beira da estrada ou num parque de estacionamento. Afinal por que há tantos carros por aí sem utilidade?*

*Pergunta-se João Figueiredo da Um Coche, uma central de boleias organizadas. Por que precisamos de um carro próprio? Entretanto, muitos jovens já não associam um carro próprio a um sentimento de liberdade projectado pelos fabricantes mas, sobretudo, ao estatuto e à procura constante de lugares para estacionar, a altos custos de combustível, a arranjos e ao seguro (leia também a reportagem da página 19). Nos últimos anos, a tendência de comprar um carro próprio diminuiu drasticamente entre os jovens, particularmente em cidades como Lisboa, Porto e Coimbra. Só assim se pode explicar o enorme sucesso de plataformas como [www.transportesppublicos.pt](http://www.transportesppublicos.pt), [www.umcoche.com](http://www.umcoche.com), [www.blablacar.com](http://www.blablacar.com), [www.blablacar.pt](http://www.blablacar.pt).*

*Na Alemanha já se está um pequeno passo adiante. Lá, o portal da internet privado [www.tamyca.de](http://www.tamyca.de) facilita o fornecimento de carros privados incluindo seguros entre proprietários de viaturas e utilizadores. A partilha de carros privados - CARSHARING – ganha posição, para desvantagem de firmas de aluguer de carros como a Sixt, a Hertz, a Europcar. Na Lx-Factory, em Lisboa, a CARRIS inicia-se como a primeira fornecedora regional de um novo sistema de mobilidade urbana, baseado na complementariedade entre o transporte público e o privado com o comercial [www.mobcarsharing.pt](http://www.mobcarsharing.pt). The growth of an alternative scene will transform our country in the long term.*



*trading norms or sizes, because the supermarkets refuse to offer them to their clients. (Exceptions prove the rule: Intermarché France, Inglorious Fruits campaign. Read our interview on the subject with Philippe Bourroux on page 43) Once a week, FrutaFeia offers several hundred clients two types of baskets full of fresh fruit and vegetables, which they deliver to central points in Lisbon: 3 - 4 kg for €3.50 and 6 - 8 kg for €7.00. These are the first hopeful attempts in Portugal, and they are multiplying: increasing numbers of people are buying food that is traded directly and fairly, paying attention to seasonal and regional offers, and others are giving food away for free. The solution is: live more frugally, use energy more efficiently and the land more sustainably, treat yourself and the environment with greater awareness, and network more – and drive less...*

#### Example 2: MOBILITY

*For most of the time, a car stands parked at the roadside or in a car park. Why are there so many cars just standing around useless, wonders João Figueiredo from the Portuguese lift agency Um Coche? Why do I need my own car? Nowadays, many young people no longer associate having their own car with the feeling of freedom promised by the manufacturers, but rather with traffic jams and the permanent hunting for parking spaces, plus the high cost of fuel, repairs and insurance. (Read the report on this subject on page 19) The trend of young people buying their own car, especially in cities like Lisbon, Porto and Coimbra, has decreased dramatically in recent years. This is the only explanation for the huge success of platforms like [www.transportesppublicos.pt](http://www.transportesppublicos.pt), [www.umcoche.com](http://www.umcoche.com), [www.blablacar.com](http://www.blablacar.com), [www.blablacar.pt](http://www.blablacar.pt).*

*In Germany, things have already moved one small step further. There, the website [www.tamyca.de](http://www.tamyca.de) acts as an agency for private car deals, including the provision of insurance between car owners and users: private CARSHARING is gaining ground, to the detriment of commercial car rental firms such as Sixt, Hertz and Europcar. At the Lx-Factory in Lisbon, CARRIS is the first regional public service provider to start up [www.mobcarsharing.pt](http://www.mobcarsharing.pt) on a commercial basis. The growth of an alternative scene will transform our country in the long term.*

*Kunden anzubieten. (Ausnahmen bestätigen die Regel: Intermarché Frankreich, Kampagne Inglorious Fruits, Lesen Sie dazu unser Interview mit Philippe Bourroux auf Seite 43) Einmal die Woche bietet FrutaFeia mehreren hundert Kunden zwei Typen Körbe voll frischen Obst und Gemüse an, die sie an zentralen Stellen in Lissabon anliefern: 3 - 4 kg zum Preis von 3,50 und 6 - 8 kg zum Preis von sieben Euro. Das sind erste hoffnungsvolle Ansätze in Portugal und sie mehren sich: immer mehr Menschen kaufen direkt und fair gehandelte Lebensmittel ein, achten vermehrt auf saisonale und regionale Angebote, andere geben Lebensmittel gratis ab. Die Lösung lautet: sparsamer leben, Energien effizienter und Böden nachhaltiger nutzen, bewusster mit sich und der Umwelt umgehen und sich besser vernetzen – und weniger Autofahren...*

#### Beispiel 2: MOBILITÄT

*Ein Auto wird die meiste Zeit des Tages am Straßenrand oder im Parkhaus abgestellt. Wieso stehen eigentlich so viele Autos nutzlos herum, fragt sich João Figueiredo von der portugiesischen Mitfahrzentrale Um Coche? Wieso brauche ich ein eigenes Auto? Viele junge Menschen verbinden inzwischen mit einem eigenen Auto nicht mehr das von den Herstellern in Aussicht gestellte Freiheitsgefühl, sondern vor allem Staus und ständige Parkplatzsuche, hohe Kosten für Sprit, Reparaturen und Versicherung. (Lesen Sie dazu die Reportage auf Seite 19) Die Tendenz bei jungen Menschen ein eigenes Auto zu kaufen, besonders in Städten wie Lissabon, Porto und Coimbra ist in den letzten Jahren dramatisch gesunken. Nur so lässt sich der enorme Erfolg von Plattformen wie [www.transportesppublicos.pt](http://www.transportesppublicos.pt), [www.umcoche.com](http://www.umcoche.com), [www.blablacar.com](http://www.blablacar.com) erklären.*

*In Deutschland ist man bereits einen kleinen Schritt weiter. Dort vermittelt das Internetportal [www.tamyca.de](http://www.tamyca.de) private Autos inklusive Versicherung zwischen Autobesitzern und Nutzern: das private CARSHARING bringt sich in Stellung: zum Nachteil kommerzieller Mietwagenfirmen wie Sixt, Hertz, Europcar. In der Lx-Factory in Lissabon beginnt die CARRIS als erster regionaler Anbieter des ÖPNV mit dem kommerziellen [www.mobcarsharing.pt](http://www.mobcarsharing.pt). Das Wachsen einer alternativen Szene wird unser Land nachhaltig verändern.*



© JOÃO GONÇALVES

**Exemplo 3:**  
**HABITAÇÃO**

Os filhos adultos saíram de casa, o quarto da criança de longos anos está vazio e sem uso, ou o seu casamento terminou e algumas divisões da casa estão livres. O que fazer? Subalugar, diária, semanal ou mensalmente? Quem viaja tem muito para contar. Só assim se pode explicar o grande êxito de plataformas como a [www.airbnb.pt](http://www.airbnb.pt) e o [www.couchsurfing.org](http://www.couchsurfing.org), que entretanto têm mais de sete milhões de utilizadores. O Couchsurfing é também a resposta a desastres ambientais actuais: quando o tufão "Sandy" varreu a cidade de Nova Iorque em 2012 e muitos milhares de habitantes ficaram temporariamente sem-abrigo, outros nova-iorquinos abriram as portas de suas casas em solidariedade e ofereceram os seus quartos vazios e os seus sofás. Assim evoluiu o Couchsurfing e construiu-se o caminho para o seu sucesso a nível global.

Também em Portugal, cada vez mais pessoas, se perguntam porque se deve manter um sistema económico-social mórbido no qual se tem de pagar cada vez mais impostos, mas se recebe cada vez menos benefícios e não se pode fazer parte da decisão de para onde vai o dinheiro dos impostos. Cada vez há menos apoio social, menos pensão, menos formação, menos seguro de saúde, menos solidariedade e cada vez menos ofertas de formação e cada vez menos emprego para os jovens – com cada vez mais burocracia. Hoje quem procura bom aconselhamento, já não tem de pagar mais caro.

A alternativa Freecycle Network conta, entretanto, no mundo inteiro com 5.143 grupos e 7.662.862 membros. Em Portugal, existem grupos em Coimbra, Torres Vedras, Alcobaça, Aveiro, Braga, Covilhã, Faro, Funchal, Leiria, Lisboa, Loures, Porto, Sintra, Torres Novas, Viana do Castelo ([www.freecycle.org](http://www.freecycle.org))

**Example 3:**  
**LIVING**

The kids have grown up and left home. What was the children's room for many years is now empty and unused, or your marriage fell apart, and several rooms are empty. What do you do? Rent them out? By the day, week or month? People who travel have many stories to tell. This is the only explanation for the great success of the platforms [www.airbnb.pt](http://www.airbnb.pt) and [www.couchsurfing.org](http://www.couchsurfing.org), which meanwhile have over seven million users. Couchsurfing is also the answer to current environmental disasters: when Hurricane Sandy hit New York in October 2012 and made many thousand residents temporarily homeless, other New Yorkers opened their doors to them in solidarity and offered them their empty rooms and a couch. This is how Couchsurfing was born, and its success has spread around the world.

In Portugal too, more and more people are asking themselves why we should prop up an ailing economic and social system, into which one pays more and more taxes and gets less and less back, and cannot participate in the decisions about where the tax revenues end up: fewer and fewer social services, lower pensions, less education, less medical care, less solidarity, and less and less training and fewer and fewer jobs for young people – along with more and more bureaucracy. It's no longer difficult to find a solution.

There are now 5,143 groups and 7,662,862 members worldwide in the alternative Freecycle network. In Portugal, there are groups in Coimbra, Torres Vedras, Alcobaça, Aveiro, Braga, Covilhã, Faro, Funchal, Leiria, Lisbon, Loures, Porto, Sintra, Torres Novas and Viana do Castelo. ([www.freecycle.org](http://www.freecycle.org))

**Beispiel 3:**  
**WOHNEN**

Erwachsene Kinder sind aus dem Haus, das langjährige Kinderzimmer steht leer und ungenutzt – oder – die Ehe ging in die Brüche, mehrere Zimmer im Haus stehen leer. Was tun? Untervermietung, täglich-, wöchentlich- oder monatlich? Wer eine Reise unternimmt, kann viel erzählen. Nur so lassen sich die großen Erfolge der Plattformen [www.airbnb.pt](http://www.airbnb.pt) und [www.couchsurfing.org](http://www.couchsurfing.org) mit mittlerweile jeweils mehr als sieben Millionen Nutzern erklären. Couchsurfing ist auch die Antwort auf aktuelle Umweltdesaster: Als der Wirbelsturm „Sandy“ im Oktober 2012 über New York hinwegfegte und viele tausend Bewohner zeitweise obdachlos machte, öffneten andere New Yorker solidarisch ihre Haustüren und boten ihre leer stehende Zimmer nebst Couch an. So entstand das Couchsurfing und bahnte sich seinen Erfolg um den Globus.

Auch in Portugal fragen sich immer mehr Menschen, warum man ein morbides Wirtschafts- und Sozialsystem aufrecht erhalten soll, in das man immer mehr Steuern einzahlt aber immer weniger davon zurückbekommt und nicht mitentscheiden kann, wohin die Steuergelder fließen: immer weniger soziale Unterstützung, weniger Rente, weniger Bildung, weniger medizinische Versorgung, weniger Solidarität und immer weniger Ausbildung und immer weniger Jobs für Jugendliche – bei immer mehr Bürokratie. Wer heute guten Rat sucht, muss nicht mehr teuer dafür bezahlen.

Das alternative Freecycle Network zählt mittlerweile weltweit 5.143 Gruppen und 7.662.862 Mitglieder. In Portugal existieren Gruppen in Coimbra, Torres Vedras, Alcobaça, Aveiro, Braga, Covilhã, Faro, Funchal, Leiria, Lissabon, Loures, Porto, Sintra, Torres Novas, Viana do Castelo. ([www.freecycle.org](http://www.freecycle.org))

**Exemplo 4:**  
**PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS**

Uma broca ou uma serra eléctrica só se utilizam três a quatro horas por ano. Não se pode então pedir emprestado? Nos tempos pré-digitais era frequente pedir-se ferramentas emprestadas aos vizinhos ou a amigos. Hoje em dia, desconhecidos emprestam ferramentas e prestam serviços entre si num portal virtual ou num banco do tempo. Funciona sob o lema: ofereço serviços de babysitting, quem trata do meu jardim? Reparo canalizações, quem me corta o cabelo? Empresto uma broca, procuro um ventilador - [www.community-exchange.org](http://www.community-exchange.org). Enquanto em Portugal já existem nove iniciativas que oferecem prestação de serviços, a Espanha é o líder da Europa com 208 bolsas de trocas de serviços, seguida da Finlândia com 45 e da Grã-Bretanha com 15 bolsas.

**Reparar em vez de deitar fora.**

Para a maioria das pessoas reparar aparelhos técnicos está fora de moda. As pessoas simplesmente já (ou ainda) não sabem como reparar coisas e deitam para o lixo uma máquina de café, de lavar ou um aspirador com defeito. Quem não sabe, por exemplo, como se arranjam aparelhos electrónicos, vai hoje ao Repair Café. Aqui fazem-se preciosas trocas de saberes práticos. Desta forma os objectos podem ser usados durante mais tempo e não são deitados fora. Pouparam-se matérias-primas valiosas e muita energia preciosa, essenciais para a fabricação de produtos. Também conta para a emissão de CO<sub>2</sub>, uma vez que, para a produção de novos produtos e na reciclagem de objectos usados, se liberta CO<sub>2</sub>. "Reparar em vez de deitar fora" está a tornar-se uma parte cada vez mais importante da nova SharEconomy e é só uma questão de tempo até que o primeiro Repair Café chegue também a Portugal. A ideia teve origem na Holanda e, desde 2009, levou a que, entretanto, já mais de 400 Non Profit Cafés tenham aberto portas: na Bélgica, Alemanha, França, Grã-Bretanha, EUA, Brasil, Austrália e por aí adiante. Nos locais onde se encontra um Repair Café, existem ferramentas para todos os tipos de reparação possível. Por exemplo, para roupas, móveis, aparelhos eléctricos, bicicletas, brinquedos e mais. Nos locais também estão peritos em arranjos: electricistas, costureiras, carpinteiros e mecânicos de bicicletas ([www.repaircafe.org](http://www.repaircafe.org)). É só uma questão de tempo até que um Repair Café abra as portas em Portugal.

**Beispiel 4:**  
**DIENSTLEISTUNGEN**

Eine Bohrmaschine oder eine Säge ist im Jahr nur drei bis vier Stunden im Einsatz. Kann man sich die nicht auch ausleihen? In vordergründiger Zeit war es oft möglich, sich Werkzeuge bei Nachbarn oder Freunden zu borgen. Heute leihen sich Menschen, die sich vorher nie gesehen haben, Werkzeuge und Dienstleistungen untereinander in einem virtuellen Portal oder in einer Zeitbank aus. Das funktioniert nach dem Motto: biete Babysitting, wer macht meinen Garten? Repariere Wasserrohr, wer schneidet mir die Haare? Verleihe Bohrmaschine, suche Ventilator... [www.community-exchange.org](http://www.community-exchange.org). Während in Portugal bereits neun Initiativen ihre Dienstleistungen untereinander anbieten, ist Spanien Europas Spitzenreiter mit 208 Tauschbörsen, gefolgt von Finnland mit 45 und Großbritannien mit 15 Tauschbörsen.

**Reparieren statt Wegschmeißen.**

Das Reparieren von technischem Gerät ist bei den meisten Menschen aus der Mode gekommen. Sie wissen einfach nicht mehr oder noch nicht, wie man Dinge repariert, und schmeißen eine defekte Kaffe- oder Waschmaschine, einen kaputten Staubsauger in den Müll. Wer nicht weiß, wie man z.B. elektrische Geräte repariert, geht heute ins Repair Café. Hier findet wertvoller praktischer Wissensaustausch statt. Gegenstände sind auf diese Weise länger brauchbar und werden nicht weggeworfen. Wertvolle Rohstoffe und viel wertvolle Energie, die für die Herstellung neuer Produkte erforderlich sind, werden gespart. Das gilt auch für die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Denn bei



der Herstellung neuer Produkte und beim Recycling von Gebrauchsgegenständen wird CO<sub>2</sub> freigesetzt. "Reparieren statt Wegwerfen" ist ein immer wichtiger werdender Teil der neuen SharEconomy und es ist nur noch eine Frage der Zeit, wann das erste Repair-Café auch in Portugal angekommen ist. Die Idee stammt aus den Niederlanden und hat seit 2009 dazu geführt, dass inzwischen schon mehr als 400 Non Profit Cafés weltweit ihre Pforten öffnen: in Belgien, Deutschland, Frankreich auch in Großbritannien, den USA, Brasilien und Australien u.a. An den Orten, an denen man ein Repair Café findet, ist Werkzeug und Material für alle möglichen Reparaturen vorhanden. Zum Beispiel für Kleidung, Möbel, elektrische Geräte, Fahrräder, Spielzeug und mehr. Vor Ort sind auch Reparaturexperten zugegen: Elektriker, Schreinerinnen, Tischler und Fahrradmechanikerinnen.

**Quem ganha, o tubarão ou o cardume?**  
 Bem-sucedido é também aquele que acredita no seu sucesso. Para quem teve a experiência de poder pertencer realmente a uma comunidade igualitária e orientada para a solução de problemas, os sentimentos de impotência e frustração, depressão e fúria rendem-se e transformam-se de energia negativa para positiva. Assim surgem múltiplos membros de uma nova forma de economia, que se diferencia de base da convencional, satisfeitos e felizes. A produção, a cooperação e a partilha estão enraizados no espectro positivo do comportamento humano. Diferenciam-se essencialmente da concorrência, da confrontação e da imposição, características de uma economia "win-lose", que a curto prazo se perde numa ânsia de crescimento a qualquer preço. Um bem-estar a longo prazo e a satisfação com a própria vida são valores que, apesar do crescimento económico e do facto do produto nacional bruto a nível mundial se ter multiplicado 6 vezes no período entre 1983 e 2013 de 11,6 para 74 mil milhões de dólares, não subiram significativamente. No segundo Relatório Mundial da Felicidade de 2013, Portugal, juntamente com Itália, Espanha e a Grécia lideravam a escala europeia como os "mais infelizes". A propósito, quem não acredita ter sucesso, também não o tem.

#### Exemplo 5: CONHECIMENTO

[www.ouishare.net](http://www.ouishare.net) é um Think-and-Do-Tank com a missão de apoiar cidadãos, instituições públicas e empresas a criarem uma forma económica que se baseie na partilha, cooperação e transparência e que seja sustentada por redes horizontais e por comunidades. Os iniciadores da OuiShare, que a fundaram em Paris em 2012, estão convencidos de que uma nova economia do género poderia resolver muitos problemas ecológicos e sociais. De um grupo de entusiastas cresceu, em pouco tempo, uma comunidade mundial que se alastrou por 25 países na Europa, América Latina e pelo Médio Oriente. Cinquenta coordenadores fazem a ligação de uma rede de 2 mil membros no mundo inteiro. OuiShare reúne-se uma vez por ano em Paris para uma troca de experiências.

Uma outra rede que opera tanto a nível nacional como mundial é a [www.woof.com](http://www.woof.com). Fundada em 1974, na Grã-Bretanha, a Federação WWOOF (World Wide Opportunities on Organic Farms) baseia-se na ideia de juntar pessoas que têm um estilo de vida ligado à natureza – ou que o querem conhecer. Actualmente a WWOOF trabalha em 60 países e em todos os continentes. Em Portugal, 141 quintas oferecem a possibilidade de descobrir o que significa produzir os próprios alimentos, viver da agricultura como um pequeno produtor agrícola ou experimentar caminhos para a auto-suficiência no campo. Os membros da WWOOF ajudam voluntariamente em quintas biológicas, são integrados em comunidades e famílias nessas quintas e recebem alojamento e alimentação. A passagem de conhecimentos teóricos e práticos estão em primeiro lugar (leia a entrevista com Rodrigo Rocha na página 39).

**Who will win, the shark or the shoal?**  
*Those who believe in their own success are also successful. Because people who have had the experience of being able to be a genuine part of an equitable, solution-oriented community, see their helplessness and frustration, their depression and anger, disappear, and negative energy transformed into positive energy. This creates contented, happy participants in a new form of economy, which is fundamentally different from the traditional one. Production, cooperation and sharing are rooted in the positive spectrum of human behaviour. They differ fundamentally from the struggle to compete, the confrontation and the assertiveness of a win-lose economy that gets lost in the short-sighted desire for growth at any cost. People's long-term well-being and contentedness with their own lives are values that have not increased significantly despite economic growth and the sixfold increase in the worldwide gross national product between 1983 and 2013 from 11.6 to 74 trillion dollars. In the UN's second World Happiness Report, published in 2013, Portugal tops the European scale of "unhappy" countries, together with Italy, Spain and Greece. Incidentally, you can't be successful if you don't believe in your own success.*

#### Example 5: KNOWLEDGE



[www.ouishare.net](http://www.ouishare.net) is a think-and-do tank with the mission of supporting citizens, public institutions and businesses and creating a form of economy that is based

*on sharing, cooperation and transparency, sustained by horizontal networks and communities. The French initiators of OuiShare, which was founded in Paris in 2012, are convinced that such a new economy could solve many ecological and social problems. A group of enthusiasts quickly grew into a worldwide community spanning 25 countries in Europe, Latin America and the Middle East. Fifty "connectors" link up over 2,000 members worldwide. OuiShare meets once a year in Paris to exchange experiences.*

*Another network that operates both worldwide and nationally is [www.woof.com](http://www.woof.com). The federation WWOOF (World Wide Opportunities on Organic Farms) was founded in Britain in 1974 and is based on the idea of bringing people together who lead their lives in the countryside close to nature – or who would like to discover this lifestyle. Today, WWOOF is working in 60 countries in all the continents. In Portugal, 141 farms are offering people the possibility of finding out what it means to produce your own food, to live from agriculture as a small-scale farm or to try out ways of being self-sufficient in the countryside. WWOOFers help out as volunteers on organically run farms, are integrated into the farm community and family and are given board and lodging. The priority is passing on theoretical and practical knowledge. You can read the interview with Rodrigo Rocha on page 39.*

[www.repaircafe.org](http://www.repaircafe.org) Es ist nur noch eine Frage der Zeit, wann das erste Repair Café in Portugal seine Pforten öffnet.

**Wer gewinnt, Hai oder Schwarm?**  
 Erfolgreich ist auch der, der an seinen Erfolg glaubt. Denn wer die Erfahrung gemacht hat, wirklicher Teil einer gleichberechtigten und lösungsorientierten Gemeinschaft sein zu können, bei dem weichen Ohnmacht und Frustration, Depression und Wut und transformiert negative in positive Energie. So entstehen vermehrt zufriedene und glückliche Teilnehmer einer neuen Wirtschaftsform, die sich elementar von der herkömmlichen unterscheidet. Produktion, Kooperation und Teilen sind im positiven Spektrum menschlichen Verhaltens angesiedelt. Sie unterscheiden sich elementar von Konkurrenzkampf, Konfrontation und Durchsetzungswillen einer Win-Lose-Ökonomie, die sich im kurzsichtigen Wachstumswillen um jeden Preis verliert. Langfristiges Wohlbefinden und Zufriedenheit mit dem eigenen Leben sind Werte, die trotz Wirtschaftswachstums und der Verschwendigung des weltweiten Bruttosozialproduktes zwischen 1983 und 2013 von 11,6 auf 74 Billionen Dollar, nicht nennenswert angestiegen sind. Im zweiten Weltglücksbericht der UNO von 2013 führt Portugal zusammen mit Italien, Spanien und Griechenland die europäische Skala der „Unglücklichen“ an. Übrigens, wer nicht daran glaubt, Erfolg zu haben, hat auch keinen.

#### Beispiel 5: WISSEN

[www.ouishare.net](http://www.ouishare.net) ist ein Think- und Do-Tank mit der Mission, Bürger, öffentliche Einrichtungen und Unternehmen zu unterstützen und eine Wirtschaftsform zu schaffen, die auf Teilen, Zusammenarbeit und Transparenz basiert und dabei von horizontalen Netzwerken und Gemeinschaften getragen wird. Die französischen Initiatoren von OuiShare, das sich 2012 in Paris gründete, sind davon überzeugt, dass eine solche neue Wirtschaft viele der ökologischen und sozialen Probleme lösen könnte. Aus einer Gruppe Enthusiasten wuchs in kurzer Zeit eine weltweite Gemeinschaft, die sich über 25 Länder in Europa, Lateinamerika und den Mittleren Osten erstreckt. 50 Koordinatoren vernetzen über 2.000 Mitglieder weltweit. OuiShare trifft sich einmal im Jahr in Paris, um Erfahrungen auszutauschen.

Ein anderes Netzwerk, das ebenfalls weltweit und national operiert ist [www.woof.com](http://www.woof.com). Die in 1974 in Großbritannien gegründete Föderation WWOOF (World Wide Opportunities on Organic Farms) wird von der Idee getragen, Menschen zusammenzubringen, die einen naturverbundenen Lebensstil auf dem Land führen – oder kennen lernen wollen. Heute arbeitet WWOOF in 60 Ländern und auf allen Kontinenten. In Portugal bieten 141 Bauernhöfe die Möglichkeit, herauszufinden, was es bedeutet, seine eigenen Lebensmittel herzustellen, als kleinbäuerlicher Betrieb von der Landwirtschaft zu leben oder Wege in die Selbstversorgung auf dem Land auszuprobieren. WWOOFerInnen helfen freiwillig auf ökologisch bewirtschafteten Höfen, werden dort in Hofgemeinschaft und Familie integriert und bekommen Unterkunft und Verpflegung. Theoretische und praktische Wissensvermittlung stehen an erster Stelle. Lesen Sie das Interview mit Rodrigo Rocha auf Seite 39.

Na produção deste artigo não houve emissão de CO<sub>2</sub>.

There was no emission of CO<sub>2</sub> in the production of this article.

Null CO<sub>2</sub> Emission während der Recherche zu diesem Artikel.



#### Exemplo 6: INVESTIMENTO / FINANCIAMENTO

Uma outra comunidade encontra-se diariamente, e a cada hora na Internet. Estes são os que com o seu dinheiro, inspirados por boas ideias catapultam sonhos para a realidade: a produção de um cd de música, de um livro, projectos de filmes, empresas

de agricultura ou de artesanato. O Crowdfunding dá o pontapé [Kick] de saída para a inovação e para a tecnologia verde, para a ciência e investigação, assim como para o artesanato em extinção, que os bancos convencionais cada vez mais raramente financiam. "Com um investimento de entre 10 e mil euros tudo é possível.", diz Pedro Domingos da Orange Bird Lda., o Start Up de Oeiras, que a plataforma portuguesa de Crowdfunding [www.ppl.com.pt](http://www.ppl.com.pt) tornou a plataforma líder de financiamento democrático no próprio país. Com o [www.massivemov.com](http://www.massivemov.com) do Porto agora há duas plataformas em Portugal. O que, sem dúvida, ainda falta em Portugal é um banco "verde" gerido transparente e sustentável como já existem na Alemanha ([www.gls.de](http://www.gls.de)), na Holanda ([www.triodos.com](http://www.triodos.com)), na Suíça ([www.abs.ch](http://www.abs.ch)) em Itália ([www.bancaetica.it](http://www.bancaetica.it)) na França ([www.credit-cooperatif.coop](http://www.credit-cooperatif.coop)) e na Grã-Bretanha ([www.ecology.co.uk](http://www.ecology.co.uk)) e que se organizam a nível mundial na [www.gabv.org](http://www.gabv.org).

#### Exemplo 7: ENERGIA

Em vez de se utilizar electricidade de forma passiva, independentemente de onde ela venha, naturalmente virá da tomada eléctrica, melhor seria produzir energia solar localmente, armazená-la e comercializá-la. A legislação tem 27 artigos que valem a pena ser lidos. Falamos do Decreto-Lei nº 363/2007, assinado por um tal de Aníbal Cavaco Silva, a 25 de Outubro de 2009, e



#### Example 6: INVESTMENT / FINANCING

Another community meets on the net every day, or even every hour. It consists of those who use their money to get good ideas off the ground and catapult dreams into reality: the production of a music CD, a book, a film project, an agricultural

or craft business. Crowdfunding can kickstart innovation and green technology, science and research, as well as traditional crafts that are dying out and that traditional banks finance more and more rarely. "With an investment of between ten and a thousand euros, everything is possible," says Pedro Domingos of Orange Bird Lda., the start-up company from Oeiras, which has made the Portuguese crowdfunding website [www.ppl.com.pt](http://www.ppl.com.pt) the frontrunner among the democratic financing platforms in this country. Along with crowdfunding [www.massivemov.com](http://www.massivemov.com) from Porto, there are now two such platforms in Portugal. But what is still missing in Portugal is a green, transparent and sustainably run bank such as those that already exist in Germany ([www.gls.de](http://www.gls.de)), Holland ([www.triodos.com](http://www.triodos.com)), Switzerland ([www.abs.ch](http://www.abs.ch)), Italy ([www.bancaetica.it](http://www.bancaetica.it)), France ([www.credit-cooperatif.coop](http://www.credit-cooperatif.coop)) and the UK ([www.ecology.co.uk](http://www.ecology.co.uk)), and which are organised globally under [www.gabv.org](http://www.gabv.org).

#### Exemplo 7: ENERGIE

Instead of just consuming electricity passively no matter where it comes from - from a socket of course - much better is to produce solar energy locally, feed it into the system and sell it.



#### Beispiel 6: INVESTMENT / FINANZIERUNG

Eine andere Community trifft sich täglich, ja ständig im Netz. Das sind diejenigen, die mit ihrem Geld, gute Ideen beflügeln und Träume in die Wirklichkeit katapultieren: die Produktion einer Musik-CD, eines Buches, Filmprojektes, landwirtschaftlichen oder handwerklichen Betriebs. Crowdfunding gibt den „Kick“ für Innovation und grüne Technologie, für Wissenschaft und Forschung genauso wie für traditionelles, aussterbendes Handwerk, das herkömmliche Banken immer seltener finanzieren. „Mit einem Investment zwischen zehn und tausend Euro ist alles möglich“, sagt Pedro Domingos von Orange Bird Lda., dem Start Up aus Oeiras, der das portugiesische Crowdfunding [www.ppl.com.pt](http://www.ppl.com.pt) zum Spitzenspieler der demokratischen Finanzplattformen im eigenen Land gemacht hat. Mit dem Crowdfunding [www.massivemov.com](http://www.massivemov.com) aus Porto gibt es jetzt sogar zwei Plattformen in Portugal. Was in Portugal allerdings noch fehlt, ist eine grüne transparente und nachhaltig gemanagte Bank, wie es sie bereits in Deutschland ([www.gls.de](http://www.gls.de)), in Holland ([www.triodos.com](http://www.triodos.com)), in der Schweiz ([www.abs.ch](http://www.abs.ch)) in Italien ([www.bancaetica.it](http://www.bancaetica.it)) in Frankreich ([www.credit-cooperatif.coop](http://www.credit-cooperatif.coop)) und Großbritannien ([www.ecology.co.uk](http://www.ecology.co.uk)) bereits gibt und die sich weltweit in der [www.gabv.org](http://www.gabv.org) organisieren.

#### Beispiel 7: ENERGIE

Statt Elektrizität passiv zu verbrauchen, egal wo sie herkommt, natürlich aus der Steckdose, lieber Solarstrom lokal zu produzieren, einzuspeisen und zu verkaufen. Das Gesetz hat 27 Artikel, die es lohnt, genau zu lesen. Die Rede ist vom Decreto-Lei nº 363/2007, unterschrieben von einem Aníbal Cavaco Silva am 25. Oktober 2009 und von José Sócrates

66

**Uma economia orientada para a procura e as necessidades é sempre primeiramente local, só depois regional e trabalha de forma circular e não linear.**

**An economy that is orientated to people's needs is always local to start with, then regional, and it works in a circular rather than linear manner.**

**Eine am Bedarf und Bedürfnissen orientierte Wirtschaft ist immer zuerst lokal, erst dann regional und arbeitet zirkulär, nicht linear.**

por José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa. Nenhum dos dois nos é totalmente desconhecido. Tanto um como o outro se deixam vislumbrar, mais ou menos, frequentemente nos telejornais. Esta lei é a base, segundo indicações da União Europeia, para a produção doméstica, ou produção local, em quantidades limitadas de energia regenerativa e é um golpe para o poder do monopólio dos produtores de energia. Ao longo dos anos mais de 9.000 agregados familiares vão tornar-se produtores de electricidade certificados com uma capacidade de produção de mais de 30 Megawatt, que venderão a sua energia sustentável à EDP. Em Portugal existe luz solar até 3.000 horas por ano. O retorno é garantido em oito anos. Uma história de sucesso sem igual muda o comportamento das pessoas em termos de investimentos. Elas pegam no dinheiro e não o põem no banco, não especulam com o dinheiro e investem-no de forma sustentável em estruturas de energia locais e autónomas e sentem-se bem com isso.

Histórias de sucesso conjuntas ilustram ações conjuntas que correram bem e crescem com a segunda, a terceira, a quarta história, etc. Importante é que as histórias de sucesso se espalhem por uma sociedade inteira e que continuem a ser contadas. Sucesso na proteção da natureza, no planeamento urbano ou de transportes, em mudanças nos sistemas de saúde ou de educação, nos media, nas reformas políticas e económicas e em última análise também nas mudanças climáticas. Uma economia orientada para a procura e as necessidades é sempre primeiramente local, só depois regional e trabalha de forma circular e não linear. Os produtos têm de ser não venenosos e reparáveis. No foco da atribuição de cada subvenção devem estar a promoção da felicidade - e não mais da riqueza material através do crescimento - a conservação da natureza e dos seus recursos, bem como a promoção de relacionamentos bem-sucedidos, a confiança e a amizade. Só depois se pode desenvolver um ambiente centrado na frugalidade, que vai reflectir a nossa vida como um todo. Não só através de números abstractos mas, especialmente, também em ideias concretas, palavras e ações de uma nova SharEconomy, ou seja, em trocas, partilhas ou ofertas e depois na unidade de medida felicidade interna bruta.

*The law has 27 articles that it's worth reading carefully. The law in question is Decreto-Lei nº 363/2007, signed by one Aníbal Cavaco Silva on 25th October, 2009 and by José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa. Both are not completely unfamiliar to us. Both of them appear more or less frequently on the television news. This law is the basis of a European Union directive to produce a certain amount of renewable energy oneself, locally, and it undermines the forced monopoly of electricity production. Over the years, more than 9,000 private Portuguese households will become certified electricity generators with a capacity of over 30 megawatts, who sell their sustainably produced electricity to EDP. There are up to 3,000 hours of sunshine in Portugal annually. The return is guaranteed over eight years. An unparalleled success story is changing people's investment behaviour. They take their money, don't deposit it in the bank, don't speculate with it, but invest it sustainably in local, self-sufficient energy structures, and feel good about it in the process.*

*Shared success stories tell of successful shared activities, and they grow with the second, third, fourth story, etc. What is important is that success stories spread widely across a whole society, and are told and retold: in conservation, urban and traffic planning, in changing the health and education systems, in the media, in political and economic reforms, and finally in climate negotiations too. An economy that is orientated towards people's needs is always local to start with, then regional, and it works in a circular rather than linear manner. Products must be non-toxic, and repair-friendly. The promotion of happiness – and no longer of material prosperity through growth – the preservation of nature and its resources, and the promotion of thriving relationships, trust and friendship, must take centre stage in any allocation of subsidies. It is only then that a new frugality will develop, which is reflected in our lives as a whole: not only on the basis of abstract figures, but especially in concrete ideas, in the words and deeds of a new SharEconomy, in bartering, sharing and giving, and is measured in terms of gross national happiness.*



© GLS BANK



© WWOOF PORTUGAL

A ECO123 falou com Rodrigo Rocha, coordenador da WWOOF Portugal, que vive em Estremoz e Sagres. Rocha tem 39 anos é natural do Brasil, Santos, e veio para Portugal com 17 anos. Estudou Geologia em Coimbra e fez o seu doutoramento na Universidade de Évora. É pai de gémeos e adora o mar.

**ECO123: Como se tornou membro fundador da WWOOF Portugal e como começou a própria organização no país?**

Rodrigo Rocha: A primeira vez que ouvi falar da WWOOF foi quando um amigo vivia e trabalhava numa quinta perto de Beja onde se cultivava trigo biológico. Na altura, primeiro vi uma lista de países do mundo para onde se podia viajar e ir trabalhar sem se ter dinheiro. Isso fascinou-me. Há cerca de dez anos, registei-me a mim e ao meu jardim maravilhoso, que tinha na altura. Mas precisava de ajuda extra para semear e regar e inscrevi-me na WWOOF International e pedi apoio. Depois disso, fui convidado para a Alemanha, para um encontro europeu de coordenadores de outros países. Aí primeiro tive contactos com coordenadores de outros países. Começou a desenvolver-se uma troca de experiências animada que levou à vontade de construir uma WWOOF também aqui em Portugal. Em 2008 chegou a altura...

**ECO123 spoke to Rodrigo Rocha, the coordinator of WWOOF Portugal, who lives in Estremoz and Sagres. Rocha is 39 years old. Originally from Santos in Brazil, he came to Portugal when he was 17, studied geology in Coimbra, and completed his doctorate at the University of Évora. He is the father of twins, and he loves the sea.**

**ECO123: How did you become a founder member of WWOOF in Portugal, and how did WWOOF start in Portugal?**

Rodrigo Rocha: The first time I heard anything about WWOOF was when a friend of mine was living and working on a farm near Beja, where wheat is cultivated organically. I saw a list of the countries in the world that you can travel to and where you can work without having to have money. I was fascinated. Then, about ten years ago, I registered my estate and what was my wonderful garden at that time. But I needed outside help with sowing and irrigation, signed up with WWOOF International and asked for support. Afterwards, I was invited to a European coordinators' meeting in Germany. That's where I first came into contact with coordinators from other countries. A lively exchange of experiences began to develop. That led to the plan to build WWOOF up in Portugal too. It reached that point in 2008...

**PORTUGAL | Uwe Heitkamp**

# WWOOF

ECO123 sprach mit Rodrigo Rocha dem Koordinator von WWOOF Portugal, der in Estremoz und Sagres lebt. Rocha ist 39 Jahre alt. Der gebürtige Brasilianer aus Santos kam im Alter von 17 Jahren nach Portugal, studierte in Coimbra Geologie und machte seinen Doktor an der Universität von Evora. Er ist Vater von Zwillingen und liebt das Meer.

**ECO123: Wie sind Sie Gründungsmitglied von WWOOF in Portugal geworden und wie begann WWOOF in Portugal?**

Rodrigo Rocha: Das erste Mal, dass ich überhaupt von WWOOF gehört habe war, als ein Freund auf einem Bauernhof in der Nähe von Beja, wo Weizen auf biologische Art angebaut wurde, lebte und arbeitete. Damals sah ich erstmals eine Liste von Ländern dieser Welt, die man bereisen und dort arbeiten konnte, ohne Geld haben zu müssen. Das faszinierte mich. Vor circa zehn Jahren registrierte ich dann selbst mein Anwesen und meinen damals wunderbaren Garten. Ich brauchte aber externe Hilfe beim Aussäen und Bewässern und schrieb mich bei WWOOF International ein und bat um Unterstützung. Danach wurde ich nach Deutschland zu einem Europäischen Koordinatoren-Treffen eingeladen. Dort bekam ich erstmals Kontakt mit Koordinatoren anderer Länder. Es begann sich ein reger Erfahrungsaustausch zu entwickeln. Der mündete in die Absicht, WWOOF auch in Portugal aufzubauen. Im Jahre 2008 war es dann soweit...

66

**A WWOOF trabalha exclusivamente em agricultura biológica.**

**WWOOF works exclusively in ecological farming.**

**WWOOF arbeitet ausschließlich im ökologischen Landbau.**

- Rodrigo Rocha





**O que implica o seu trabalho? O que faz como coordenador? Ganha dinheiro com isso?**

Tenho um contrato de trabalho com um salário mínimo e trabalho diariamente no mínimo três horas para a WWOOF, sete dias por semana. Também é preciso porque nos últimos 6 anos a WWOOF cresceu muito. Este ano já existem 2.226 voluntários a ocupar-se da agricultura biológica em Portugal. Em 2013 ainda só eram cerca de 1.600, em 2012 vieram 1.416 e em 2011 eram 1.140 voluntários. Temos taxas de crescimento enormes. Desde 2011 os participantes quase que duplicaram tanto da parte dos voluntários, como dos agricultores (hosts).

**A WWOOF tem um código de ética segundo o qual regula a cooperação entre agricultores e voluntários? Há casos de abusos?**

A WWOOF trabalha exclusivamente em agricultura biológica. Um exemplo: nós temos de excluir um agricultor se recebermos três queixas de voluntários. Quando um não recebe o suficiente para comer ou é obrigado a trabalhar até à exaustão. Em seis anos, só tivemos dois casos em que houve conflitos. Um voluntário roubou o carro a um agricultor e viajou pelo país fora. Aí tem de se recorrer à polícia.



**What does your work include? What do you do as coordinator? Do you earn any money from it?**

I have a contract with a small salary and do at least three hours' work a day for WWOOF, seven days a week. That is also necessary because WWOOF has grown a lot in the past six years. This year, there are already 2,226 volunteers working in Portugal's eco-agriculture. In 2013, there were about 1,600, in 2012, 1,416 came and in 2011 there were only 1,140 volunteers. We have a huge growth rate. Since 2011, the number of participants, both volunteers and farmers (hosts), has nearly doubled.

**Does WWOOF have an ethical framework that regulates the collaboration between volunteers and farmers? Are there cases where the system is abused?**

WWOOF works exclusively in ecological farming. One example. We had to exclude one farm when we received three complaints from volunteers if someone didn't get enough to eat or had to work until they were exhausted. In six years, we have only had two cases where there was a conflict. One volunteer had stolen a car from a farmer, and driven across country in it. In such cases, you have to call in the police.

**Was umfasst ihre Arbeit? Was machen sie als Koordinator? Verdienen sie damit Geld?**

Ich habe einen Arbeitsvertrag mit einem Minimumgehalt und arbeite täglich mindestens drei Stunden für WWOOF, sieben Tage die Woche. Das ist auch nötig, weil WWOOF in den vergangenen sechs Jahren stark gewachsen ist. In diesem Jahr sind bereits 2.226 Volontäre in Portugals Öko-Landwirtschaft tätig. In 2013 waren es noch circa 1.600, in 2012 kamen 1.416 und in 2011 waren es erst 1.140 Volontäre. Wir haben enorme Wachstumsraten. Seit 2011 haben sich die Teilnehmer, sowohl bei den Volontären als auch bei den Bauern (hosts) nahezu verdoppelt.

**Haben Sie bei WWOOF einen ethischen Rahmen, in dem sich diese Zusammenarbeit zwischen Volontär und Bauern regelt? Gibt es Fälle von Missbrauch?**

WWOOF arbeitet ausschließlich im ökologischen Landbau. Ein Beispiel. Wir müssen einen Bauernhof ausschließen, wenn uns drei Mal eine Beschwerde von Volontären übermittelt wird, wenn einer nicht genügend zu essen bekäme oder bis zur Erschöpfung arbeiten müsste. In den sechs Jahren haben wir nur zwei Fälle erlebt, in denen es Konfliktstoff gab. Ein Volontär hatte bei einem Bauern ein Auto gestohlen und fuhr damit über Land. Da muss man die Polizei einschalten.

**Que idade têm os voluntários em média, de onde vem e o que aprendem? Que tipo de quintas são estas, às quais as pessoas se podem candidatar?**

70% dos participantes tem entre 20 e 30 anos. Nas videiras aprendem como trabalhar a uva, ajudam nas colheitas e, posteriormente, a esmagar a uva e nos lagares. Trabalham em quintas pequenas e grandes, algumas só produzem para consumo próprio e querem ser autónomas, outras vendem os seus produtos no mercado ou em cooperativas. Produzem legumes como tomates numa quinta-punk em Pedralva, que fornece uma pizzaria. Também aprendem a lidar com animais, a fazer queijo de cabra. Outros produzem trigo e cozem o próprio pão. Aprendem a afastar-se um pouco do sistema convencional, aprendem permacultura, produção ecológica e produção de energia através de sistemas regenerativos. Paga-se 15€, pode-se ficar duas semanas, um mês ou mais, até três anos, na quinta do host. Tudo isto é coordenado através da nossa página electrónica www.wwoof.pt. Mais de 50% dos participantes vêm da Alemanha, Grã-Bretanha, EUA, França, mas também de Portugal, Holanda, Espanha, Itália, Suécia e Canadá.

**Obrigado pela entrevista.**

**How old are the volunteers on average, where do they come from and what do they learn? What sort of farms can you apply to work on?**

Seventy percent of participants are between 20 and 30. They learn how to work with grapes on the vines, help with harvesting and later with pressing the grapes. They work on big farms and small, some of them just grow enough for their own consumption, and want to become self-sufficient, others sell their products on the market or to cooperatives. They grow vegetables such as tomatoes at the Quinta-Punk in Pedralva, which supplies a pizzeria. They also learn how to work with animals, or to produce goat's cheese. Others cultivate wheat and bake their own bread. They learn to work differently from the traditional system, they learn permaculture, eco-construction and energy production through renewable systems. People pay €15, and can stay for two weeks, a month or several months, even as long as three years with a host. It is all coordinated on our website www.wwoof.pt. More than 50 percent of participants come from Germany, the UK, the USA and France, but also from Portugal itself, the Netherlands, Spain, Italy, Sweden and Canada.

**Many thanks for the interview.**



**66**

**Em seis anos, só tivemos dois casos em que houve conflitos.**

**In six years, we have only had two cases where there was a conflict.**

**In den sechs Jahren haben wir nur zwei Fälle erlebt, in denen es Konfliktstoff gab.**

**- Rodrigo Rocha**

**Wie alt sind die Volontäre im Durchschnitt, wo kommen sie her und was lernen sie? Was sind das für Bauernhöfe, bei denen man sich bewerben kann?**

70 Prozent der TeilnehmerInnen ist zwischen 20 und 30 Jahre alt. Sie lernen an den Rebstocken wie man Weintrauben behandelt, Hilfe bei den Ernten und später das Maischen und Keltern. Sie arbeiten auf großen und kleinen Höfen, einige bauen nur für den Eigenverbrauch an und wollen autark

werden, andere verkaufen ihre Produkte auf dem Markt oder an Kooperativen. Sie bauen Gemüse wie Tomaten auf einer Quinta-Punk in Pedralva an, die damit eine Pizzeria versorgen. Sie lernen auch, mit Tieren umzugehen, Ziegenkäse herzustellen. Andere bauen Weizen an und backen ihr eigenes Brot. Sie lernen aus dem herkömmlichen System ein wenig auszusteigen, lernen Permakultur, Ökbau und die Erzeugung von Energie durch regenerative Systeme. Man zahlt 15 Euro, kann zwei Wochen, einen Monat, mehrere Monate, ja sogar bis zu drei Jahren bei einem host bleiben. Das alles wird über unsere Website www.wwoof.pt koordiniert. Mehr als 50 Prozent der TeilnehmerInnen kommen aus Deutschland, Großbritannien, den USA, Frankreich, aber auch aus Portugal selbst, den Niederlanden, Spanien, Italien, Schweden und Kanada.

**Vielen Dank für das Gespräch.**



**66**

**Este ano já existem 2.226 voluntários a ocupar-se da agricultura biológica em Portugal. Temos taxas de crescimento enormes.**

**This year, there are already 2,226 volunteers working in Portugal's eco-agriculture. We have a huge growth rate.**

**In diesem Jahr sind bereits 2.226 Volontäre in Portugals Öko-Landwirtschaft tätig. Wir haben enorme Wachstumsraten.**

**- Rodrigo Rocha**

PUB

**dop ...**

- ... marca a diferença
- ... apresenta novas soluções
- ... oferece flexibilidade total

**+ soluções para as suas ideias!**

**+ solutions for your ideas**

since 2005 gráfica digital

since 2012 fine art & photo

since 2013 publicações

DOP - Digital Offset Print Lda  
Centro Emp. e Ind. de Loulé,  
Zona Poente, 17A, 8100-285 Loulé

t. +351 289 422 686  
tlm. +351 911 911 996  
e. info@dop.pt | w. www.dop.pt

gps. 37° 07' 34" N - 8° 02' 38" W



MONCHIQUE | Uwe Heitkamp

## Alimentação: Data Expirada?

### Food: Date expired?

### Haltbarkeit abgelaufen?

**ECO123:** O senhor foi o primeiro proprietário de um Intermarché em Portugal, na Guarda, e é actualmente o dono dos Intermarché de Monchique, Lagoa, Porches e Messines. Qual é a sua responsabilidade social?

Philippe Bourroux: É a de conseguir fazer funcionar cada loja equilibrando todas as contas, com o primeiro objectivo de pagar a todo o pessoal. Neste momento emprego cerca de 250 pessoas, sendo o pagamento de ordenados o mais difícil. Mas socialmente o papel de um supermercado é oferecer localmente todos os produtos que as pessoas necessitam para viver. Como por exemplo a uma localidade como Monchique, que fica longe de tudo, que fica a 30 Km de Portimão, no meio da serra. Eu penso que o Intermarché de Monchique veio criar uma zona de movimento na vida da vila.

**E para a produção local?**

Gostava muito de trabalhar com os produtores locais. Estou a tentar distribuir os produtos locais, ou seja, o medronho, o mel e a charcutaria do porco preto. E seria muito bom fazê-lo também com as frutas e legumes locais. Mas há um problema importante, que são os circuitos de abastecimento dos produtos. Falta em Monchique uma cooperativa para poder centralizar toda a produção dos pequenos produtores de Monchique, para que nós, supermercados, independentemente do custo de produção, pudéssemos trabalhar não com vários fornecedores mas sim com uma cooperativa.

**Qual é a responsabilidade ecológica que tem um dono de um supermercado?**

Hoje em dia o mundo da grande distribuição em geral não é completamente focaliza-

**ECO123:** You were the first owner of an Intermarché supermarket in Portugal, in Guarda, and you are currently the owner of the Intermarché stores in Monchique, Lagoa, Porches and Messines. What corporate social responsibility do you practice?

Philippe Bourroux: That of managing to ensure each store balances its books with the primary objective of paying all members of staff. At this moment, we employ around 250 people, with the payment of their wages being the most difficult part. However, socially, the role of a supermarket is to locally provide all of the products that people need to live. Such as, for example in places like Monchique, which is far from anywhere with its location up in the hills 30 kilometres from Portimão. I believe that the Intermarché in Monchique has become a central hub of activity in the life of this town.

**And what about local production?**

I would very much like to work more with local producers. I am trying to distribute local products such as medronho, honey and porco preto meat. It would be very good to expand this to local fruit and vegetables. However, there is one important problem: the product supply chain. Monchique, for example, lacks a cooperative able to centralise all of the production of the small producers around the area of Monchique, so that we, the supermarkets, irrespective of the cost of production, might work not with various suppliers but with a single cooperative.

**What type of ecological responsibilities does a supermarket owner take on?**

Nowadays, the large scale distribution sector is not entirely focused on ecology. We are selling packaged goods and correspondingly producing many tons of waste, which might

**ECO123:** Sie eröffneten den ersten Intermarché Supermarkt in Portugal in Guarda. Nun gehören Ihnen die Intermarchés in Monchique, Lagoa, Porches und Messines. Welche soziale Verantwortung hat man da?

Philippe Bourroux: Dass in jeden Läden die Bücher stimmen und alle Mitarbeiter immer pünktlich ihre Gehälter bekommen.

In diesem Moment beschäftigen wir rund 250 Menschen und die Zahlung der Gehälter gestaltet sich recht schwierig. Sozial heißt für mich aber auch, die Leistung eines Supermarktes vor Ort zu garantieren: alle Produkte anzubieten, die Menschen zum Leben brauchen. In Monchique zum Beispiel, von seiner Lage, mitten in den Bergen, 30 km oberhalb von Portimão, bringt der Intermarché von Monchique auch Aktivität ins Leben des Dorfes.

**Was bedeutet das für die Bauern und ihre Landwirtschaft?**

Ich würde sehr gerne mit lokalen Produzenten zusammenarbeiten. Ich versuche, lokale Produkte, das heißt Medronho-Schnaps, Honig und Wurst vom schwarzen Schwein zu verkaufen. Und es wäre richtig gut, das Gleiche auch beim lokalen Obst und Gemüse zu machen. Aber es gibt ein ernstes Problem in der Logistik, beim Bezug von lokalen Produkten. In Monchique gibt es bisher keine Genossenschaft, um die Produkte aller Kleinproduzenten für die Supermärkte zu koordinieren. Unabhängig von den Produktionskosten, können wir nicht mit jedem kleinen Lieferanten, wohl aber mit einer Genossenschaft zusammenarbeiten.

**Welche Verantwortung empfinden Sie auf dem Gebiet der Ökologie?**

Wir und unser Vertrieb sind in der Regel nicht auf die Ökologie fokussiert. Wir verkau-

do na ecologia. Estamos a vender os produtos embalados e a criar toneladas de lixo - que pode ser efectivamente reciclado mas sabemos que ainda há na nossa sociedade um grande problema com a reciclagem de lixos. Penso que a nível de supermercados ainda não estamos prontos para a ecologia. É evidente que no futuro teremos que ter cada vez mais e mais vontade para formas de distribuição diferentes ao nível dos produtos a granel, para poder efectivamente vender somente o produto e não o marketing da embalagem.

**Se um supermercado comprasse tudo localmente, tinha pouca matéria plástica. Ou seja, o cliente que comprasse não precisava de deitar quase nada fora.**

Efectivamente. Penso que são os circuitos de abastecimento que deveriam ser envolvidos. Alterar a nossa maneira de consumir, porque vender o produto sem acondicionamento necessita de uma outra maneira de comprar! Deveríamos chegar aqui com a caixa para poder colocar o produto se este não está acondicionado. Vamos imaginar o arroz vendido a granel: estamos a colocar o arroz no saco e voltamos à mesma situação. Ou então o cliente chega com uma caixa para pôr o produto. É uma maneira diferente de pensar o consumo. Não são só os supermercados que vão poder mudar isso. De uma maneira geral, a mudança tem que acontecer também na mentalidade dos consumidores.

**Os supermercados, com todos os seus intervenientes, não têm uma responsabilidade de dar um bom exemplo? Como cortar com os sacos de plástico nas caixas?**

Na situação actual de concorrência na distribuição não é só um supermercado que pode decidir isso! Deve ser uma decisão mais acima. Como há pouco tempo aconteceu em França, onde saiu uma lei que proíbe definitivamente os sacos plásticos.

**Muito bem. Mas o que fazemos aqui em Portugal?**

Eu penso que essa lei deve chegar também a Portugal. Mas como o saco plástico é a solução fácil para o cliente... Em conclusão, imagine um supermercado que decida isso sozinho com a concorrência actual, vai fazer com que o consumidor vá ao sítio onde lhe é dado o saco de plástico.

**Eu não compro as minhas coisas pelo saco de plástico...**

Eu estou a falar da maioria dos clientes, que hoje não estão a pensar como você. A maioria dos clientes estão a dizer que no Intermarché paga-se os sacos e no concorrente não. Há ainda hoje um que não cobra os sacos.

**Por isso é que eu estou a evitar comprar na concorrência. E agora compro água engarrafada em vidro. Mas aqui não encontro essa opção. Porquê?**

*be effectively recycled but we also know that our society still has a major problem with recycling waste. I think that, in terms of supermarkets, we are not yet ready to go fully green. Clearly, in the future, we will increasingly have to demonstrate the will to adopt different forms of distributing products in bulk in order to simply sell only the product and not all the marketing around the packaging.*

**Were a supermarket to procure everything locally, there would be less plastic material. Thus, customers would buy produce and not need to throw anything away.**

*Effectively, I think the supply chains do have to be involved. We need to change the way we consume things, because selling produce without any packaging calls for a whole new way of buying products! We would have to come here with a box to put our products in if they are not properly packaged. Let us take rice being sold in bulk: we end up putting the rice into a bag and we're back to the same situation. Otherwise customers would have to come here with a different container for each product. That would be a rather different way of thinking about consumption. Supermarkets will not be able to change this on their own. In general terms, there has to be a change in consumer mentalities.*

**De uma maneira geral, a mudança tem que acontecer também na mentalidade dos consumidores.**

*Aren't supermarkets, along with all other participants in society, responsible for setting a good example? Such as putting an end to plastic bags at the checkout?*

*Given the current level of competition in the retail sector, a supermarket alone cannot make that decision! That kind of decision should come from above. As happened in France a short while ago. There, they passed a law definitely banning plastic bags.*

**That's good. But what are we doing here in Portugal?**

*I think that this law will also reach Portugal. However, the plastic bag is an easy solution for the client... In conclusion, I would imagine that any supermarket that decides on this alone with the current level of competition will simply see consumers going to wherever they are still given plastic bags.*

**I don't buy my things because of the plastic bag...**

*I'm referring to the majority of customers, who do not share your attitude. The majority are saying that at Intermarché you pay for the bags, but not at its competitors. There is still one chain today that does not charge for bags.*

**That's why I avoid shopping at the competition. And I also like buying water in glass bottles. However, I can't find that option here. Is there any reason?**

*I can't get you glass bottles of water on my own. To have that option, I first need to be supplied with that product. And in this case, my suppliers can't provide this product and*

fen verpackte Ware und hinterlassen damit Tonnen von Müll. Das könnte tatsächlich recycelt werden, aber wir wissen auch, dass wir immer noch in unserer Gesellschaft ein großes Problem mit dem Recycling haben. Ich denke, dass die Supermärkte noch nicht reif sind für die Ökologie. Es ist offensichtlich, dass wir in der Zukunft immer mehr und in unterschiedlicher Weise Rücksicht darauf nehmen müssen, wie unsere Produkte für den Vertrieb verpackt werden, um das eigene Produkt und nicht die Verpackungen und ihre Werbung zu verkaufen.

**Evitar mais lixo, e começar com o sistema de vasilhame.**

*Existe particularmente na Bélgica, onde há*

*Falls ein Supermarkt alle seine Produkte lokal beziehen würde, wäre das Ergebnis a. weniger Plastikverpackung und b. noch weniger würde mit dem Ablauf des Haltbarkeitsdatums in den Müll wandern.*

*Sicherlich. Ich denke, unsere Lieferketten müssten hier mit einbezogen werden. Die Art*

*und Weise, wie wir konsumieren, bedarf aber auch einer anderen Form des Kaufverhaltens. Gehen wir mit einem Behälter einkaufen und legen das Produkt dort hinein. Ist das Produkt aber nicht verpackt,*

*stellen wir uns das einmal beim Reis vor, verkaufen wir es als loses Korn und packen es wieder in einen Beutel und die Situation ist wiederum die Gleiche. Der Kunde müsste also seine Verpackung selbst mitbringen. Das wiederum bedeutet, dass der Verbraucher sein Verhalten ändert, nicht nur der Supermarkt. Generell muss es eine Veränderung der Verbrauchermentalität geben.*

*Müssen Supermärkte nicht mit einem guten Beispiel vorangehen? Um Ihnen ein Beispiel zu geben: verzichten Sie mal auf die Plastiktüten an den Kassen.*

*Angesichts der derzeitigen Situation des Wettbewerbs im Einzelhandel, kann ein Supermarkt allein diese Entscheidung nicht treffen. Diese Entscheidung sollte von oben kommen. Wie das in Frankreich vor kurzem passiert ist, ein Gesetz zum Verbot von Plastiktüten.*

**Schön. Was aber machen wir unterdessen in Portugal?**

*Ich denke, dieses Gesetz wird zwangsläufig auch in Portugal eingeführt. Aber die Plastiktüte ist eine einfache Lösung für den Kunden. Stellen Sie sich einmal vor, ein Supermarkt würde – im Gegensatz zur Konkurrenz – allein entscheiden, es passierte, dass der Konsument zu dem Supermarkt wechselt würde, der die Plastiktüten weiterhin ausgibt.*

**Ich kaufe meine Lebensmittel doch nicht deswegen in einem Supermarkt, weil ich am Ende dafür eine Plastiktüte zum Verpacken erhalte...**

*Ich spreche über die Mehrheit der Kunden, die heute noch nicht so denken wie Sie. Die Mehrheit der Kunden sagt, beim Intermarché bezahle ich die Plastiktüten, bei der Konkurrenz bekomme ich sie umsonst. Es gibt nämlich immer noch solche, bei denen der Kunde sie umsonst in die Hand gedrückt bekommt.*

*Eu não posso só oferecer água em garrafas de vidro. Para eu poder ter essa opção de produto, preciso primeiro de me abastecer desse produto. E neste caso a minha central não compra esse produto, logo não me pode vender. Deveria ser a central a fazer a gestão dessa distribuição e recolha de garrafas com tara como acontece com a cerveja.*

**Evitar mais lixo, e começar com o sistema de vasilhame.**

*Existe particularmente na Bélgica, onde há*

*so I can't sell it. There should be some central organisation managing this distribution and collecting the bottles with deposits on them as happens with beer.*

**Avoid more waste and launch a bottle deposit system.**

*There are cases such as Belgium where there is a lot greater use made of deposit bottles than in Portugal.*

**In France they also offer something else: "inglorious foods". That is, food outside the standard, which is the wrong shape or size. How can we do this in Portugal?**

*I've seen that. Let me tell you something: I've been in the distribution sector in Portugal for 23 years and, when I started out, all of the Portuguese fruit production was ugly in appearance. And since then, all of the country's producers have changed significantly to transform the type of product supplied. In order to attain quality and a good appearance. And now you are saying that we should go backwards! That would seem a little...*

**I didn't say that but I've always purchased and grown ugly fruit or fruit that has fallen from the trees.**

*Many of the Algarve's oranges are ugly - not all of them, but many. Certainly more than those from Spain. In Lagoa, for example, there are lots of tourists and they buy the oranges from the Algarve. Because they are tastier. In conclusion, the appearance of the fruit is not the most important factor. It is important because purchasing something with a good appearance gives pleasure but the product quality is more important. While it may be ugly, its quality level should be impeccable.*

**Genau das ist doch der Grund, weshalb ich da gar nichts mehr einkaufe. Nun habe ich mich noch dazu entschieden, nur noch Wasser in Glasflaschen zu kaufen. Aber in Ihrem Intermarché finde ich keine. Warum eigentlich nicht?**

*Ich kann nicht nur Wasser in Glasflaschen verkaufen. Um diese Option haben zu können, benötige ich die Möglichkeit, diese aus meinem Zentrallager zu bestellen. Und wenn die das Produkt nicht kaufen, kann ich es nicht verkaufen. Das muss meine Zentrale managen; die Lieferung und auch die Abholung der Flaschen, wie wir es bereits beim Bier machen.*

**Müllvermeidung bedeutet, mit einem Pfandsystem beginnen, zu arbeiten.**

*Das existiert bereits in Belgien, dort gibt es sehr viel mehr Pfandflaschen als in Portugal...*

**... und in Frankreich haben die Intermarchés mit einer Kampagne begonnen, die sich „Inglorious foods“ nennt. Das sind Lebensmittel, die nicht die Norm erfüllen, sowohl bei der Farbe als auch bei der Größe und der Form. Wann können wir damit bei Ihnen in Portugal beginnen?**

*Ja, habe ich gesehen. Ich sage Ihnen jetzt mal was. Ich arbeite seit 23 Jahren im Vertrieb in Portugal. Als wir begannen, entsprachen alle Früchte aus portugiesischer Produktion durchweg nicht der Norm. Und seitdem bemühen sich Landwirte in Portugal ihre Produkte zu verbessern, um der Qualität und des guten Aussehens willen. Und nun sagen sie mir, wir sollen wieder dahin zurück. Das scheint mir...*

**...ich gucke in erster Linie nicht danach, wie Früchte aussehen, sondern entscheide mich nach einem anderen Kriterium, ob sie regional produziert wurden und schmecken, selbst wenn sie vom Baum gefallen sind.**

*Die Orangen der Algarve sind wirklich nicht die schönsten, nicht alle, im Vergleich zu den spanischen Apfelsinen. In Lagoa kaufen beispielsweise die Urlauber die Orangen der Algarve. Weil sie einfach besser schmecken. Abschließend können wir sagen, das Aussehen der Frucht ist nicht der wichtigste Aspekt. Es ist schon wichtig, denn es lässt sich mit einem guten Äußeren einfacher besser verkaufen, aber das Wichtigste ist die Qualität des Produktes. Die Frucht darf hässlich, aber die Qualität muss makellos sein.*

**Und lokale Produkte verkaufen sie hier?**

*Sicher doch. Wir verkaufen Orangen, Zitronen, Kartoffeln. Aber die Produkte der Jahreszeit, ob hässlich oder nicht, der Kunde weiß auch Qualität zu kaufen. Das lokale Produkt, das er identifiziert und dessen Qualität er kennt, kauft er auch.*

**Was machen sie eigentlich mit Lebensmitteln, die sie nicht verkaufen. Die schmeißen sie sicherlich in den Müll, oder?**

*Erstens: Produkte, die wir nicht verkaufen, sind ein enorm teurer Kostenfaktor. Ein Ladenbesitzer wird sich immer darum bemühen, seine Kosten zu minimieren. Unser Ziel ist es, ein Maximum an Verlusten zu vermeiden.*



**A aparência do fruto não é a coisa mais importante. É importante porque dá gosto de comprar algo com boa aparência, mas o mais importante é a qualidade do produto.**

**The appearance of the fruit is not the most important factor. It is important because purchasing something with a good appearance gives pleasure but the product quality is more important.**

**Das Aussehen der Frucht ist nicht der wichtigste Aspekt. Es ist schon wichtig, denn es lässt sich mit einem guten Äußeren einfacher besser verkaufen, aber das Wichtigste ist die Qualität des Produktes.**

- Philippe Bourroux

**E vende aqui?**

Com certeza. Vendemos laranja, limão, batata. Mas os produtos, quando são de boa qualidade e o cliente sabe disso, estejam feios ou não, são comprados. O produto local que ele sabe que é de qualidade, ele compra.

**E aos produtos que não vendem, o que se faz?**

Primeira coisa: os produtos que não se vendem para uma exploração de supermercado têm um custo importante. O gestor de uma loja tem como função minimizar os custos. O nosso objectivo é de minimizar ao máximo o desperdício.

**Quantas toneladas de produtos deitam fora por ano?**

Não sou capaz de dizer.

**Em percentagem?**

Em percentagem é...

**30, 20, 50%?**

Estamos a trabalhar com uma margem de lucro de 15%. Não poderemos ter 50% de quebras. Os iogurtes, por exemplo, têm um desperdício de 2%.



© JOÃO GONÇALVES

**“**

**Desde que o produto esteja com a data de validade passada, ainda está consumível por 10 a 15 dias mas não tenho o direito de o entregar a pessoas ou associações que necessitem.**

**Even when the product has gone past its sell-by date, it's still perfectly edible for the next 10 to 15 days, but I don't have the right to deliver it to people or associations in need of them.**

**Ich habe nicht das Recht, wenn das Haltbarkeitsdatum abgelaufen - selbst wenn das Lebensmittel noch zehn bis 15 Tage genießbar wäre - es an Personen oder Körperschaften gratis abzugeben.**

- Philippe Bourroux

**E como deitam fora?**

Há uma sociedade que trata desses produtos lácteos. Porque desde que o produto esteja com a data de validade passada, ainda está consumível por 10 a 15 dias mas não tenho o direito de o entregar a pessoas ou associações que necessitem. Porque no caso de acontecer um acidente, em que um produto fora da validade que foi oferecido por mim seja consumido e faça mal a uma pessoa, eu sou responsabilizado por isso.

**Mas pode vender por um outro preço muito mais barato antes do fim da data de validade?**

Sim, mas os volumes que tenho não são significativos para fazer isso. Quando falamos em 1, 2, 3% não representa um volume importante. As folhas da couve-flor, por exemplo, também vão para essa quebra de 1 ou 2%. Porque não são bonitas para se consumir.

**And do you sell them here?**

*Of course. We sell oranges, lemons, potatoes. However, the products, when they are good quality and the client knows this, whether or not they look perfect, still get purchased. Local products that customers know are good quality, they get bought.*

**What about products that don't get sold. What do you do with them?**

*Firstly, the products that are not sold by an operation like a supermarket represent an important cost. The manager of any store holds responsibility for minimising that cost. Our objective is to minimise any such wastage.*

**How many tons of products do you throw away each year?**

*I couldn't tell you.*

**As a percentage?**

*The percentage is...*

**20, 30, 50%?**

*We're working with a profit margin of 15%. We could never have 50% of wastage. In the case of yoghurts, for example, there is a 2% waste rate.*

**Wie viel Tonnen Lebensmittel landen durch Ihren Supermarkt jedes Jahr im Müll?**

*Das kann ich Ihnen nicht sagen.*

**Prozent?**

*In Prozenten ausgedrückt, sind das...*

**... 20, 30, 50%?**

*Wir arbeiten mit Gewinnmargen von 15%. Wir können uns das gar nicht leisten 50% wegzuschmeißen. Beim Joghurt haben wir beispielsweise zwei Prozent.*

**Und wie schmeißen Sie die Lebensmittel weg?**

*Wir engagieren eine Firma, die Laktose-Produkte abholt. Ich habe nicht das Recht, wenn das Haltbarkeitsdatum abgelaufen - selbst wenn das Lebensmittel noch zehn bis 15 Tage genießbar wäre - es an Personen oder Körperschaften gratis abzugeben.*

*Im Falle einer Lebensmittelvergiftung, und speziell bei einem Produkt, dessen Mindesthaltbarkeitsdatum abgelaufen ist, und eine Person durch die Gratis-Einnahme Schaden nähme, werde ich verantwortlich gemacht.*

**Aber sie könnten das Produkt doch kurz vor dem Ablauf des Datums im Preis heruntersetzen.**

*Ja, aber die Mengen, mit denen wir es hier zu tun haben, sind nicht signifikant. Wir sprechen von maximal drei Prozent. Beim Blumenkohl beispielsweise beläuft sich der Verlust auf 1 bis 2 Prozent. Ihr Aussehen beeinträchtigt den Verbrauch.*

**Beim Fleisch und Fisch doch auch.**

*Beim Fleisch sind die Fette der Verlust. Beim Fleisch ist das erklärte Ziel, gar nichts wegzuschmeißen.*

**Aber auch hier gilt ein Verfalldatum. Was machen sie dann?**

*Sie sollten einmal hier unseren Supermarkt managen. Beim Fleisch haben wir keine Verluste. Ein guter Fleischer schmeißt normalerweise nichts weg. Wenn ich hier Verluste mache, dann ist der Fleischer nicht kompetent. Weil wir nicht warten, dass unser Fleisch vergammelt. Wir bestellen täglich das Fleisch frisch und das wird andernfalls angeliefert. Wir haben immer frisches Fleisch, das kommt. Das Rindfleisch können wir während fünf bis sechs Tagen verkaufen. Dann darf es nicht mehr verkauft werden. Es hat nicht nur einen Tag Haltbarkeit zum Verkauf. Was ich damit sagen will ist, dass nur Fette und Fleischteile, die nicht zum Verzehr geeignet sind, weggeworfen werden.*

**Wie sieht es beim Fisch aus? Ist das nicht viel schwieriger?**

*Ja, beim Fisch ist alles viel schwieriger, aber auch hier versuchen wir nichts in den Müll zu werfen. Unser oberstes Ziel ist es, keine Verluste zu haben. Weil wir eine Gewinnspanne von nur 15 Prozent haben. Wenn wir zwei Prozent wegwerfen würden, hätten wir noch eine Spanne von 13 Prozent.*

**Erklären sie uns ihre Gewinnspanne von 15 Prozent.****Na carne e no peixe também?**

*A carne essencialmente o que vai para quebra são as gorduras. O objectivo principal é o de não pôr nada no lixo!*

**Mas a data de validade desta também acaba? O que vai fazer com isso?**

*O senhor devia vir para aqui gerir o supermercado! Na carne não temos quebras. Normalmente, com um bom chefe de talho não haverá quebras. Se eu tiver quebras é porque o chefe de talho não tem competência. Porque não esperamos que a carne se estrague. Fazemos encomendas diárias com entrega no dia seguinte. A conclusão é que temos sempre nova carne a chegar. A carne de novilho tem 5 a 6 dias até se estragar! Não é só um dia de validade para vender. O que quero dizer é que o que vai para o lixo aqui é apenas gorduras e partes que não se consomem.*

**E os peixes? É muito mais difícil? Só tem 1 a 2 dias?**

*Sim, o peixe é muito mais difícil de gerir com certeza, mas estamos a tentar não ter quebras para o lixo. O nosso objectivo principal é o de não ter quebras. Como temos uma margem de 15%, se estamos a criar uma margem de 2% de quebras já só temos uma margem de 13%.*

**Falamos de uma margem de lucro de 15%?**

*A margem de funcionamento, que é a diferença entre o preço de venda ao público e o preço de compra sem IVA. Quando hoje está a comprar por 100 euros na loja. 85 são para comprar o produto e 15...*

**... é o lucro?**

*Não é o lucro porque devemos deduzir todos os custos. De pessoal, de electricidade...*

**Por experiência própria, sei que aqui na loja se compram bebidas por 2,50€ e se vendem por 5€.**

*Estamos a comprar produtos por um euro que estamos a vender por um euro. Concluindo, para falarmos de margem de funcionamento, é uma margem média do supermercado. O óleo Fula é um produto hiper-psicológico, todos os distribuidores estão a vender o litro de óleo Fula a ganhar zero. Não se ganha dinheiro no óleo Fula. E há muitas coisas assim. O arroz só tem uma margem de 2 a 4%. Houve uma altura em que alguns concorrentes deixaram transparecer que estavam a trabalhar com uma margem de 50 a 70%. E que poderiam oferecer descontos nessa percentagem aos seus clientes. Não, não é possível. E não é verdade: os distribuidores e as lojas não estão a trabalhar com uma margem de 50%. Seria muito rico se assim fosse e não teria dificuldades em pagar a toda a gente. Mas não é o caso.*

**As pessoas pensam que os donos de supermercados são ricos. Que ganham muito com a alimentação?**

*O supermercado aqui de Monchique só agora está a equilibrar as contas. Podem confirmar com a minha contabilista.*

**Recapitulando: o que é que um supermercado como o Intermarché pode fazer melhor no futuro? O que espera no ano de 2015?****In the meat and fish sections as well?**

*In terms of meat, what essentially gets thrown away are the fats. Our main aim is not to throw anything away!*

**However, these products have expiry dates too. What do you do with them?**

*You should come in and manage the supermarket! In meat, we don't have any waste. Normally, with a good lead butcher, you don't get any waste. If I do, then that butcher is clearly not up to the job. Because we don't wait for the meat to go off. We make daily orders for delivery the next day. In conclusion, we always have new meat arriving. Beef lasts five or six days before beginning to go off! It is not just a single day to sell it in. What I mean, is that what goes into the bin is just the fats and the parts we don't eat.*

**And how about the fish? Is that much more difficult as you only have one or two days?**

*Yes, fish is far more difficult to manage with accuracy but we always strive to ensure we don't have leftover supplies going into the waste. Our main aim is not to have any waste. With a profit margin of 15%, were we to incur a waste margin of 2%, we would only be returning a profit of 13%.*

**Could you explain your 15% profit margin?**

*The operating margin, which is the difference in the retail price and the wholesale price without VAT. Whenever you spend 100 euros in a store, 85 go on purchasing the product and the other 15...*

**... is the profit?**

*No, not yet. First you have to deduct all of the costs incurred. Staff, electricity and so forth...*

**Out of personal experience, I know that here in the store, you purchase drinks for €2.50 and sell them for €5.**

*We are also buying products for one euro and selling them for one euro. Basically, talking about operating margins refers to an average for the supermarket. Fula cooking oil is a hyper-psychological product and all retailers are selling a litre of Fula oil and making precisely zero. You don't make any money out of Fula oil. And there are many things like that. Rice only has a margin of between 2% and 4%. There was a time when some of my competitors gave the idea that they were working with margins of 50% to 70%. That they were therefore able to provide discounts with these percentages to their customers. No, this isn't possible. And it's also not true: distributors and stores are not working with margins of 50%. I would be very rich were this the case and instead I'm experiencing difficulties in paying all my staff. This just isn't the case. Das ist nicht der Fall.*

**Die Leute auf der Straße denken, dass Supermarktbetreiber reich seien, dass sie richtig Geld mit Lebensmitteln scheffeln.**

*Der Supermarkt hier in Monchique kommt gerade an den Break Even Punkt. Das können Sie bei meinem Steuerberater einsehen.*

**“**

**Eu estou pronto a fazer qualquer coisa para tentar evoluir mas preciso de ajuda externa, porque não tenho pessoalmente as ideias certas para isso.**

**I am ready to do anything to try and evolve but I do need external help because I do not personally have the right ideas for this.**

**Ich werde alles versuchen, was in meiner Macht steht, aber ich benötige dazu auch Hilfe von außen, weil ich persönlich nicht die richtigen Einfälle dazu habe.**

- Philippe Bourroux

Die operative Marge ist die Differenz vom Kaufpreis des Kunden minus Großhandels-Einkaufspreis, ohne Mehrwertsteuer. Immer, wenn Sie 100 Euro in einen Laden tragen, gehen 85 Euro für den Kauf des Produkts drauf und 15...

... ist der Gewinn?

... ist nicht der Gewinn, weil wir noch alle Kosten abziehen müssen: Personal, Elektrizität ...

Aus Erfahrung weiß ich, dass Sie ein Getränke-Produkt für 2,50 Euro einkaufen und für mehr als fünf Euro wieder verkaufen.

Wir kaufen auch Produkte für einen Euro und verkaufen sie für einen Euro. Wenn wir über eine Gewinnmarge sprechen, ist das die durchschnittliche Marge eines Supermarktes. Das Speiseöl Fula ist ein superpsychologisches Produkt, das alle Geschäfte zum Einkaufspreis anbieten und nichts daran verdienen. Am Speiseöl Fula verdient niemand was. Davon gibt es viele Produkte. Der Reis hat eine Gewinnmarge zwischen zwei und vier Prozent. Es gab eine Zeit, in der einige meiner Konkurrenten durchblicken ließen, sie arbeiteten mit Gewinnspannen von 50 bis 70 Prozent. Und dass sie diese Gewinne an die Kunden weitergeben würden. Das ist nicht möglich und entspricht auch nicht der Wahrheit, dass Lebensmittelgeschäfte mit Gewinnspannen von 50 Prozent und mehr arbeiten. Ich wäre richtig reich und hätte keine Probleme, alle meine Arbeiter zu bezahlen. Das ist nicht der Fall.

Die Leute auf der Straße denken, dass Supermarktbetreiber reich seien, dass sie richtig Geld mit Lebensmitteln scheffeln.

Der Supermarkt hier in Monchique kommt gerade an den Break Even Punkt. Das können Sie bei meinem Steuerberater einsehen.

Na produção deste artigo não houve emissão de CO<sub>2</sub>.

There was no emission of CO<sub>2</sub> in the production of this article.

Null CO<sub>2</sub> Emission während der Recherche zu diesem Artikel.

**“ Socialmente o papel de um supermercado é oferecer localmente todos os produtos de que as pessoas necessitam para viver.**

*Recapitulating: what can a supermarket such as Intermarché do to make things better in the future? What does 2015 hold in store?*

*I am ready to do anything to try and evolve but I do need outside help because I do not personally have the right ideas for this. Because I am in my world of distribution which obliges me to buy from the company procurement centre. And we don't have much scope for getting away from that.*

**O que significa evoluir? Pode amanhã começar a vender carne que não foi abatida de forma industrializada?**

O problema é que, em relação à lei e principalmente com as obrigações HCCP, somos obrigados a vender a carne abatida no matadouro oficial. É um bocado complicado quando diz que a carne não virá certificada por uma entidade oficial. Monchique tem uma grande produção de porco preto, e estou cá há dois anos e ainda não consegui vender um porco preto de Monchique. Não tenho um só criador de porco preto que me queira vender para que eu possa distribuir na minha loja. É verdade. Para ter porco preto para vender, tenho que comprar aos meus fornecedores que não compram em Monchique. Eu queria ter porco preto de Monchique para vender na minha loja, mas não o consegui em dois anos e meio.

**Além do porco preto também há outras coisas, como a batata ou o limão?**

Batatas, distribuímos um bocadinho, temos sempre batatas de Monchique. O problema é a quantidade produzida.

**“ Socially, the role of a supermarket is to locally provide all of the products that people need to live.**

*I am ready to do anything to try and evolve but I do need outside help because I do not personally have the right ideas for this. Because I am in my world of distribution which obliges me to buy from the company procurement centre. And we don't have much scope for getting away from that.*

**What does 'evolve' mean? Might you begin selling meat tomorrow that has not been industrially slaughtered?**

*The main problem is that, according to the law and especially health and safety requirements, we are forced to sell meat slaughtered by official slaughterhouses. Everything gets rather complicated when you say that the meat did not come certified by an official entity. Monchique has plenty of porco preto production and I've been here for two years and have not yet been able to sell a single Monchique pig. I don't have a single pig breeder wanting to sell me produce to sell in my store. That's true. In order to have porco preto on sale, I have to buy it from my suppliers, who don't source their produce in Monchique. I wanted to get Monchique porco preto on sale in my store, but I haven't been able to do so for the last two and a half years.*

**In addition to porco preto, are there also other things, such as potato and lemon?**

*Potatoes, we do sell some of them and we do always have Monchique potatoes. The problem is the quantity produced.*

**“ Rekapitulieren wir. Was könnte Ihr Supermarkt Intermarché in Zukunft noch besser machen. Was können wir in 2015 erwarten?**

*Ich werde alles versuchen, was in meiner Macht steht, aber ich benötige dazu auch Hilfe von außen, weil ich persönlich nicht die richtigen Einfälle dazu habe. Ich bin in meiner Welt gefangen, die so funktioniert, dass ich verpflichtet bin, in meiner Zentrale einzukaufen. Und wir besitzen nicht viele Möglichkeiten, uns dem zu entziehen.*

**Sozial heißt für mich aber auch, die Leistung eines Supermarktes vor Ort zu garantieren: alle Produkte anzubieten, die Menschen zum Leben brauchen.**

*Einfälle dazu habe. Ich bin in meiner Welt gefangen, die so funktioniert, dass ich verpflichtet bin, in meiner Zentrale einzukaufen. Und wir besitzen nicht viele Möglichkeiten, uns dem zu entziehen.*

**Was bedeutet Entwicklung für Sie? Können Sie beispielsweise schon morgen Fleisch von Tieren verkaufen, das nicht industriell aufgezogen und geschlachtet wurden?**

*Das Problem ist, dass wir grundsätzlich nur Fleisch von Tieren verkaufen dürfen, dass nach den offiziellen Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften in offiziellen Schlachthöfen getötet wurden. Es wird kompliziert, wenn wir von der Behörde nicht zertifiziertes Fleisch verkaufen würden. Ich bin jetzt mehr als zwei Jahre vor Ort, auch um lokales Fleisch vom iberischen schwarzen Schwein aus Monchique durch meinen Fleischer hier im Intermarché zu verkaufen - es gelingt mir aber nicht. Nicht ein Schweinezüchter verkauft mir direkt Fleisch, um es in meinem Laden selbst zu verkaufen. Das ist die Wahrheit. Um schwarzes Schwein zu verkaufen,*

**“ Gostava muito de trabalhar com os produtores locais. Mas há um problema importante, que são os circuitos de abastecimento dos produtos.**

**I would very much like to work more with local producers. However, there is one important problem: the product supply chain.**

**Ich würde sehr gerne mit lokalen Produzenten zusammenarbeiten. Aber es gibt ein ernstes Problem in der Logistik, beim Bezug von lokalen Produkten.**

- Philippe Bourroux



© JOÃO GONÇALVES

**Do you have any other idea that you have not yet been able to introduce at the supermarket? An improvement that you would like to see happen? Or is everything running well?**

*Está tudo a funcionar conforme as normas da distribuição actual. A nossa diferença é que temos donos independentes em cada loja. Temos um certo grau de liberdade para fazer coisas localmente. Já fiz várias coisas, mas o mais importante é que também haja por parte dos produtores locais vontade de se entenderem entre eles e posteriormente comigo. Não há estrutura para funcionar com 50 produtores/fornecedores da mesma área de produto. Não temos uma estrutura para isso e não sei como o fazer. Em conclusão, não pode ser só vontade da minha parte, tem que ser também da parte deles. Gostava de vender porco preto de Monchique na loja de Monchique! Gostava de encontrar um criador que me dissesse: "Vamos encontrar uma solução".*

**Talvez os criadores queiram proteger o seu negócio e os seus talhos?**

*Na realidade há cinco sociedades de fabricação de enchidos de porco preto de Monchique. Todos eles têm porco fresco, mas não querem vender sem ser para enchidos e para as suas lojas. E não sei como modificar isto.*

**Uma auto-avaliação? Numa escala entre 0 e 20, como classifica a sua satisfação?**

15.

**Gostava muito de trabalhar com os produtores locais. Mas há um problema importante, que são os circuitos de abastecimento dos produtos.**

**I would very much like to work more with local producers. However, there is one important problem: the product supply chain.**

**Ich würde sehr gerne mit lokalen Produzenten zusammenarbeiten. Aber es gibt ein ernstes Problem in der Logistik, beim Bezug von lokalen Produkten.**

- Philippe Bourroux

**Do you have any other idea that you have not yet been able to introduce at the supermarket? An improvement that you would like to see happen? Or is everything running well?**

*Everything is operating according to the norms of contemporary distribution. Our difference is that we have independent owners for each store. We have a certain degree of liberty to do things locally. I have done various things, but the most important thing is that there are also local producers ready to reach agreement first with each other and then subsequently with me. There is simply not the means to function with 50 different producers and suppliers of the same type of product. We don't have the structure for that and I wouldn't know how to begin. In conclusion, this is not just about my own personal wishes, there has to be movement from the other side as well. I would like to sell Monchique porco preto in my Monchique store! I would like to find a breeder who turns to me and says: "Let's find a solution".*

**Perhaps the breeders only want to protect their business and their butchers?**

*In reality, there are five companies making porco preto products in Monchique. All of them have fresh pork, but not one of them wants to sell any apart from their products and for their outlets. And I don't know how to change that.*

**A self-evaluation? On a scale from 0 to 20, how would you classify your satisfaction?**

15.

muss ich es bei meinen Zulieferern einkaufen, die wiederum nicht in Monchique einkaufen. Ich würde ja schwarzes Schwein aus Monchique in meinem Intermarché verkaufen, aber das kriege ich seit zweieinhalb Jahren nicht auf die Reihe.

**Gibt es außer schwarzem Schwein noch andere lokale Produkte, wie Kartoffeln und Zitronen etc.?**

Kartoffeln gibt es in kleinen Mengen. Wir haben immer Kartoffeln aus Monchique. Das Problem ist immer die Menge.

**Gibt es etwas, was Sie an innovativen Ideen in Ihrem Supermarkt noch nicht umsetzen könnten? Oder befindet sich alles in bester Ordnung?**

Es funktioniert alles innerhalb der aktuellen Normen des Vertriebs. Der Unterschied zu anderen Supermärkten ist, dass wir unabhängige Besitzer sind. Wir haben eine gewisse Freiheit, um lokale Produkte einkaufen zu können. Bisher habe ich einiges umgesetzt, aber wichtig wäre, dass von Seiten der Produzenten der Wille bestünde, mit mir zusammenarbeiten zu wollen. Bei mir existiert keine Struktur, die es ermöglichen würde, mit 50 lokalen Produzenten gleichzeitig zu kooperieren. Ich weiß nicht, wie ich das machen könnte. Abschließend sei gesagt, dass müsstest nicht nur von mir, sondern auch von Seiten der Produzenten gewollt sein. Ich würde gern schwarzes Schwein aus Monchique in meinen Läden verkaufen und ich würde mich freuen, wenn ein Schweinezüchter auf mich zukommen und sagen würde, wir werden eine Lösung finden.

**Vielleicht wollen die Züchter ihr eigenes Geschäft und ihre eigenen Metzgereien schützen?**

In der Wirklichkeit gibt es fünf Metzgerien, die sich damit im Markt sind. Alle von ihnen verkaufen frisches Fleisch vom schwarzen Schwein und beliefern nur ihre eigenen Metzgereien. Und ich weiß nicht, wie ich das ändern kann.

**Eine Selbsteinschätzung? Wenn wir eine Skala zwischen Null und 20 haben, wo sie denn Sie Ihre Zufriedenheit an?**

15.

**CIO<sub>2</sub> (KYOTO)**

**Torne-se ECO. Jogue ClO<sub>2</sub>.**  
Seja a mudança que quer ver no mundo. Você pode fazer parte. Assine a ECO123 e inscreva-se já exclusivamente em

**Become ECO. Play ClO<sub>2</sub>.**  
Be the change yourself that you want to see in the world. You can take part. Become a subscriber to ECO123 and sign up now exclusively at

**Werden Sie ECO. Spielen Sie ClO<sub>2</sub>.**  
Sei selbst der Wandel, den du in der Welt sehen willst. Machen Sie mit. Werden Sie Abonnent und registrieren Sie sich jetzt exklusiv auf

[www.eco123.info/kyoto](http://www.eco123.info/kyoto)



**“ Os distribuidores e as lojas não estão a trabalhar com uma margem de 50%. Seria muito rico se assim fosse e não teria dificuldades em pagar a toda a gente. Mas não é o caso.**

**Distributors and stores are not working with margins of 50%. I would be very rich were this the case and instead I'm experiencing difficulties in paying all my staff. This just isn't the case.**

**Das ist nicht möglich und entspricht auch nicht die Wahrheit, dass Lebensmittelgeschäfte mit Gewinnspannen von 50 Prozent und mehr arbeiten. Ich wäre richtig reich und hätte keine Probleme, alle meine Arbeiter zu bezahlen. Das ist nicht der Fall.**

- Philippe Bourroux



PORTUGAL | Hugo Filipe Lopes

## Combater o desperdício e a fome.

### Combating food hunger and waste.

## Kampf gegen Hunger und Verschwendungen.

© HUGO FILIPE LOPEZ

De acordo com a Organização para a Alimentação e Agricultura das Nações Unidas, em 2013, à semelhança do que já acontecia em outros anos, um terço da alimentação disponível a nível mundial foi para o lixo<sup>(1)</sup>.

To Hunter Halder, norte-americano residente em Portugal há vários anos, isto não é facto, mas um erro, que se propôs a mudar através do seu projeto 'Refood'. Esta iniciativa, conjuntamente com outras como a 'Fruta Feia'<sup>(2)</sup> e o 'Movimento Zero Desperdício'<sup>(3)</sup>, resultou tão bem que a própria Organização das Nações Unidas olha para Portugal como modelo no combate ao desperdício alimentar.

Encontramos Hunter entre bolos, iogurtes, legumes frescos, alguns frigoríficos e várias pilhas de loiça lavada. Vestido como um verdadeiro natural da Virgínia, de chapéu de palha e suspensórios, Hunter é apenas um homem comum, que, ao contrário da generalidade de nós, encarou o desemprego na meia-idade como uma oportunidade, aproveitando para fazer um exame de consciência. Este facto fez-o aperceber-se de que, apesar de todas as carreiras que teve ao longo da vida, na realidade ainda nada tinha feito pelos outros. E como estamos em Portugal, onde não há destino, mas sim fado, o seu foi ter um filho que, por trabalhar num hotel de Lisboa constatava diariamente, impotente e frustrado, com desperdício alimentar.

This was how Refood came into being, and as necessity is the mother of invention, Hunter headed out into the parish of Nossa Senhora de Fátima where he lived to talk to restaurant

**“** According to the United Nations Food and Agriculture Organisation, in 2013 just as in other years, a third of all food produced around the world ended up being thrown away<sup>(1)</sup>.

**“** The main thing is to recognise that food is a precious good.

Nach Angaben der Organisation für Ernährung und Landwirtschaft der Vereinten Nationen landete im Jahr 2013, wie auch schon in vorhergehenden Jahren, ein Drittel der weltweit zur Verfügung stehenden Nahrungsmittel im Müll<sup>(1)</sup>.

Für Hunter Halder, Nordamerikaner und seit mehreren Jahren in Portugal ansässig, ist dies nicht nur eine traurige Tatssache, sondern ein Irrtum, den er durch sein Projekt „Refood“ zu korrigieren sich vorgenommen hat. Diese Initiative, in Zusammenarbeit mit anderen wie „Fruta Feia“<sup>(2)</sup> (Hässliche Frucht) und „Movimento Zero Desperdício“<sup>(3)</sup> (Bewegung Null Verschwendungen), war so erfolgreich, dass die auf diesem Gebiet tätige Organisation der Vereinten Nationen Portugal als Modell im Kampf gegen Lebensmittelverschwendungen feiert.

Wir trafen Hunter zwischen Kuchen, Joghurt, frischem Gemüse, einigen Kühlchränken und mehreren Bergen von gewaschenem Geschirr. Gekleidet wie ein echter Ami, mit Strohhut und Hosenträgern, ist Hunter eigentlich nur ein gewöhnlicher Mann, der in der Lebensmitte mit dem Verlust seines Arbeitsplatzes konfrontiert, anders als die meisten von uns, dieses als Gelegenheit begriff, eine Gewissensprüfung durchzuführen. Dabei erkannte er, dass er, trotz aller Berufe, die er in seinem Leben ausgeübt hatte, bisher noch nicht wirklich etwas für seinen Nächsten getan hatte. Und da wir uns in Portugal befinden, wo es be-

#### Refood

Igreja de Nossa Senhora do Rosário de Fátima, Avenida de Berna - Lisboa, Portugal  
Web: [www.re-food.org/blog](http://www.re-food.org/blog) • Facebook: [www.facebook.com/refoodportugal](http://www.facebook.com/refoodportugal)



© HUGO FILIPE LOPEZ



© HUGO FILIPE LOPEZ

projecto, fez uma enorme campanha pública sobre o aproveitamento das sobras, contribuindo de forma incontornável para a mudança de mentalidades. Provavelmente por causa disto, dos 45 restaurantes e pastelarias contactados inicialmente na freguesia, 30 aceitaram colaborar com o 'Refood'. O passo seguinte foi conseguir o apoio da igreja local, na forma da cedência de uma sede - que ainda existe actualmente, embora com uma área e equipamentos muito maiores.

Por entre tudo isto, a bicicleta surge um pouco por acaso e um pouco por conjugação de factores, como tudo o resto nesta história. O filho de Hunter tinha um amigo que deixou a sua bicicleta em casa da família Halder, e não mais se preocupou com ela. Quando Hunter experimentou a fazer as rondas de bicicleta, concluiu que essa era a melhor maneira de o fazer.

Nesta fase, Hunter ainda fazia tudo sozinho, o que significava que de tarde percorria mais de uma dúzia de pastelarias de Nossa Senhora de Fátima, voltando depois à sede com todos os excedentes. De noite percorria mais de uma dúzia de restaurantes, fazendo o mesmo com as sobras. Posteriormente, os alimentos eram organizados, e finalmente distribuídos, tarefas que consumiam bem mais do que as 8h diárias de trabalho que Hunter teria, caso tivesse enveredado por outra carreira.

Mas Hunter não esteve muito tempo sozinho na 'Refood' - na realidade foi apenas um mês, já que a sua passagem de bicicleta com múltiplas caixas de comida despertou a curiosidade de vários transeuntes. E se nas primeiras vezes foi confundido com um vendedor, uma vez explicado o que era o 'Refood', foi uma questão de semanas até ao recrutamento de novos voluntários. E tão eficazes foram os primeiros seis meses do (então) empreendimento, que foram resgatadas 6000 refeições por 600€ que saíram do bolso de todos

(1) [www.fao.org/save-food/key-findings/en/](http://www.fao.org/save-food/key-findings/en/)

(2) [www.frutafeia.pt/](http://www.frutafeia.pt/)

(3) [www.zerodesperdicio.pt/](http://www.zerodesperdicio.pt/)

(4) [www.montepio.pt/iwov-resources/Site-Publico/documents/pt\\_PT/institucional/Responsabilidade-Social/premio-voluntariado-jovem/reportagem-edicao-outono2011-revista-montepio.pdf](http://www.montepio.pt/iwov-resources/Site-Publico/documents/pt_PT/institucional/Responsabilidade-Social/premio-voluntariado-jovem/reportagem-edicao-outono2011-revista-montepio.pdf)

owners and ask them whether they might be interested in gifting him their leftovers while in parallel looking into the potential legal obstacles. Here, Hunter duly recognised the critical role played by the pilot António Costa Pereira, who, while not connected to the project, carried out an enormous public relations campaign about making proper use of leftovers and making an unquestionable contribution towards a change in mentalities. Probably because of all of this, of the 45 restaurants and bakers initially contacted in the parish, 30 immediately agreed to cooperate with 'Refood'. The next step involved gaining the support of the local church and the facilities necessary to house the organisation. These premises are still used today even if they are now far greater in size and much better equipped.

In the middle of all this, a bicycle rather strangely took on a central role, due to a combination of factors, as is the case with the rest of this story. Hunter's son had a friend who had left his bicycle at the house of the Halder family and had never come back to pick it up. When Hunter tried making his collections by bike, he concluded that it would be the best way of doing his rounds.

In this phase, Hunter was still doing everything all alone, which meant that in the late afternoon he would do a tour of the dozen pastry

kanntlich kein Ziel, wohl aber Fado (Fügung) gibt, war es die seine, Vater eines Sohnes zu sein, der als Angestellter eines Lissaboner Hotels hilflos und frustriert mit ansehen musste, wie dort tagtäglich Lebensmittel in großem Stil in den Müll geworfen wurden.

So wurde der Samen für ReFood gelegt und Hunter, Schöpfer der Erfindung, machte den nächsten Schritt: er suchte in der Gemeinde Nossa Senhora de Fátima, wo er lebt, nach Restaurants, die möglicherweise daran interessiert waren, ihm ihre Reste abzutreten. Parallel dazu erkundigte er sich nach möglichen rechtlichen Hindernissen.

Dabei erfuhr Hunter eine besondere Unterstützung durch den Piloten António Costa Pereira, der – wenn auch nicht direkt mit dem Projekt verbunden – eine große Kampagne für die Verwendung von Speiseresten durchführte und damit unweigerlich zu einer Bewusstseinsveränderung beitrug.

Wahrscheinlich führte vor allem dieses dazu, dass von den 45 in der Gemeinde angesprochenen Restaurants und Konditoreien gleich 30 zu einer Zusammenarbeit mit „ReFood“ bereit waren. Mit einem nächsten Schritt gewann er die Unterstützung der lokalen Kirche, die ihm einen Raum zur Ver-

**“** Mais importante do que aproveitar a comida, é aproveitar a boa vontade das pessoas, um recurso ainda mais desperdiçado.

**More important than taking advantage of the food was making the most of people's goodwill, a resource that is wasted even more.**

**Wichtiger noch als Nahrungsmittel zu benutzen ist es, den guten Willen der Menschen zu stimulieren, eine weithin noch ungenutzte Ressource.**

- Hunter Halder



© HUGO FILIPE LOPEZ



© HUGO FILIPE LOPES

os envolvidos. Ou seja, cada refeição ficou com um custo de 10 céntimos. Apesar desta grande conquista, Hunter explica que "mais importante que aproveitar a comida, é aproveitar a boa vontade das pessoas, um recurso ainda mais desperdiçado".

Se, nesta fase, Hunter já contava com o apoio de várias entidades e pessoas, quando a 'Refood' conquistou o 'Prémio Voluntariado Jovem' do Banco Montepio em 2011<sup>(4)</sup>, tornou-se verdadeiramente viral. Actualmente, além do 'Refood Nossa Senhora de Fátima', existem delegações em Telheiras, na Estrela e no Lumiar, e estão em vias de desenvolvimento outras em Alfragide, Cascais, Carnide, Belém, Benfica, Parque das Nações, Alcântara ou Campolide. E isto apenas na zona de Lisboa, onde a ideia contagiou as pessoas mais rápido do que uma gripe. No resto do país podemos encontrar capítulos, que, se não estão totalmente funcionais, estão pelo menos em vias de formação em locais tão disparejos como Almancil, Algoz, Fundão, Covilhã, Porto ou Braga. Mas Hunter quer chegar mais longe, e pensa abrir entre mais 15 e 20 delegações pelo país fora até ao fim do ano. O que faz sentido, já que, apenas com os meios de que dispõem, foram entregues até à data mais de 300 mil refeições, sendo que cada um dos quatro núcleos de Lisboa entrega uma média de 15 mil refeições por mês a cerca de 845 beneficiários. E, dado que o desperdício não termina dentro das fronteiras portuguesas, Hunter contempla já a expansão internacional, sendo os principais candidatos, no imediato, as cidades de Madrid e Amesterdão.

Se no início, Hunter era encarado apenas como o "estrangeiro louco que andava de bici-

*stores and bakers in Nossa Senhora de Fátima before then returning to the headquarters with all of the surplus stock. At night, he would cover over a dozen restaurants and make the same journey with the leftovers. The food collected was then sorted out before its final distribution and a series of tasks that took up far more than the eight hours of daily labour that Hunter would have had if taking up a different career.*

*However, Hunter was not alone for very long at 'Refood' – in reality, it was just a month as his zipping around on his bicycle with multiple boxes of food had already triggered the interest of various passersby. And while on the first occasions he was mistaken for a hawker, once he had explained just what 'Refood' was all about, it became just a matter of weeks before the recruitment of his first volunteers. And so effective were those first six months that the (then) start-up served up 6,000 meals for the price of €600, which all came out of the pockets of those involved. Thus, each meal came at a cost of 10 cents apiece. Despite this major achievement, Hunter explained that "more important than taking advantage of the food was making the most of people's goodwill, a resource that is wasted even more."*

*If by this phase, Hunter was already able to count on the support of various organisations and people, when 'Refood' won the 'Youth Volunteer Award' from Banco Montepio in 2011<sup>(4)</sup>, the project went truly viral. Currently, in addition to 'Nossa Senhora de Fátima Refood', there*

fügung stellte. Diesen gibt es auch heute noch, wenn auch mit einer viel größeren Fläche und Ausstattung.

Mittendrin erschien das Fahrrad, ein wenig durch Zufall und ein wenig durch die Kombination von Ereignissen, wie alles andere auch in dieser Geschichte. Hunters Sohn hatte einen Freund, der sein Fahrrad im Hause der Familie Halder zurückließ und sich nicht mehr darum kümmerte. Also begann Hunter, damit seine Sammelrunde abzufahren und stellte fest, dass dies der beste Weg war.

Zu diesem Zeitpunkt erledigte Hunter noch alles ganz allein, was bedeutete, dass er jeden Nachmittag ein gutes Dutzend Konditoreien in Nossa Senhora de Fátima abfuhr und all die Speisereste zum Kirchenraum brachte. In der Nacht steuerte er auf diese Art mehr als ein Dutzend Restaurants an. Anschließend wurden die Lebensmittel sortiert und schließlich verteilt. Eine Aufgabe, die ihn täglich mehr als in den anderen Berufen üblichen acht Arbeitsstunden beschäftigte.

Aber Hunter war nicht lange allein mit „ReFood“ – eigentlich nur einen Monat, da er, erst einmal regelmäßig mit Fahrrad und etlichen Lebensmittelkartons unterwegs, schon bald die Aufmerksamkeit der Passanten erweckte. Und wenn er auch die ersten paar Male fälschlicherweise für einen Verkäufer gehalten wurde – einmal erklärt, was „ReFood“ bedeutet, war es nur eine Frage

Dado que o autor realizou a pesquisa para este artigo com a sua bicicleta, não houve emissões de CO<sub>2</sub>.

Since the author undertook the research for this article with his bike, there were no CO<sub>2</sub> emissions.

Da der Autor die Recherchen zu diesem Artikel mit seinem Fahrrad unternahm, entstanden keine CO<sub>2</sub> Emissionen.

“

**Hoje em dia, além de já ter perdido a conta ao número de voluntários em constante crescimento, são poucas as marcas que não querem ver o seu nome associado ao projeto.**

**Nowadays, beyond having already lost count of the constantly rising number of volunteers, there are few brands that do not want their name associated with the project.**

**Aktuell und mit einer wachsenden Zahl von Freiwilligen, über die er längst den Überblick verloren hat, gibt es nur wenige Marken, die nicht ihren Namen im Zusammenhang mit dem Projekt sehen wollen.**

*cleta a apanhar restos", hoje em dia, além de já ter perdido a conta ao número de voluntários em constante crescimento, são poucas as marcas que não querem ver o seu nome associado ao projeto. Basta entrar na sede inicial da 'Refood', nas traseiras da igreja, para ver a quantidade de empresas presentes na vida desta associação, que começa nos sacos da seguradora Mapfre e vai até parcerias com vários festivais de Verão.*

Para Hunter, isto apenas contribui para a missão da 'Refood', que passa também por "reeducar a fim de valorizar a comida, tal como acontecia no tempo dos nossos avós", confirma. O principal é reconhecer que a comida é um bem precioso, sustenta a 'Refood'.

Entretanto, Hunter estará, como sempre, empenhado em demonstrar que "todos temos o poder de mudar o que está errado no mundo, é uma questão de fazê-lo em vez de esperar pelo governo."

Meanwhile, Hunter remains as committed as ever to demonstrating how "we all have the power to change what is wrong with the world, and it's just a matter of doing so rather than waiting for the government."



© HUGO FILIPE LOPES

are branches in Telheiras, Estrela and Lumiar and others are under preparation in Alfragide, Cascais, Carnide, Belém, Benfica, Parque das Nações, Alcântara and Campolide. And this is only in the Lisbon area where the idea has spread faster than the flu. However, we can also find chapters dotted around Portugal that, while not yet fully operational are undergoing their launch phases in such different places as Almancil, Algoz, Fundão, Covilhã, Porto and Braga. Furthermore, Hunter wants to reach further and plans to open between 15 and 20 branches across Portugal by the year. This all makes perfect sense given that with just the means hitherto available to him, a total of over 300,000 meals have been delivered thus far with each one of the four Lisbon operations delivering an average of 15,000 meals monthly to around 845 beneficiaries. And given that waste levels do not stop at the Portuguese border, Hunter is already considering international expansion with the main initial candidates being the cities of Madrid and Amsterdam.

While, at the beginning, Hunter was perceived as just that "weird foreigner going round on his bike picking up leftovers", nowadays, beyond having already lost count of the constantly rising number of volunteers, there are few brands that do not want their name associated with the project. A quick tour of the original headquarters of 'Refood', around the back of the church, is enough to see the quantity of Portuguese companies already chipping in to the life of this association, whether with the bags from the insurance company Mapfre or the partnerships with a number of the major summer music festivals.

According to Hunter, this only contributes to the 'Refood' mission, which also involves "re-educating people in order to enhance the value of food as once happened in the time of our grandparents", he confirmed. The main thing is to recognise that food is a precious good maintains 'Refood'.

Meanwhile, Hunter remains as committed as ever to demonstrating how "we all have the power to change what is wrong with the world, and it's just a matter of doing so rather than waiting for the government."

von Wochen bis neue Freiwillige dem Projekt zu Hilfe eilten. Und schon die ersten sechs Monate des (letztendlichen) Unternehmens waren dann so effektiv, dass 6.000 Mahlzeiten aus der Tasche aller Beteiligten kommend mit einem Wert von 600€ gerettet wurden, d.h., jede Mahlzeit gab es letztendlich zu einem Preis von 10 Cent. „Bei all diesem großen Erfolg –“, erklärt Hunter gegenüber ECO123, „noch wichtiger als die Nahrungsmittel zu nutzen ist das Wohlwollen der Mitmenschen, eine noch ungenutzte Ressource, nutzbar zu machen.“

Wenn auch Hunter in dieser Phase bereits auf die Unterstützung von mehreren Organisationen und Einzelpersonen zählen konnte, als „ReFood“ den „Prémio Voluntariado Jovem“ (Jungen Freiwilligen Award) der Montepio Geral Bank im Jahr 2011<sup>(4)</sup> erhielt, wurde die Bewegung wirklich viral. Aktuell existieren neben der 'Refood Nossa Senhora de Fátima' weitere Ableger in Telheiras, in Estrela und in Lumiar und weitere Initiativen in Alfragide, Cascais, Carnide, Bethlehem, Benfica, Park der Nationen, Alcântara oder Campolide sind in der Entwicklungsphase. Und das nur in der Region um Lissabon, wo sich die Idee schneller als eine Grippe verbreitete. Im Rest des Landes finden wir Gruppen an so unterschiedlichen Orten wie Almancil, Geißel, Fundão, Covilhã, Porto oder Braga, die, wenn auch noch nicht voll funktionsfähig, zumindest schon auf gutem Wege sind. Aber Hunter will noch weiter hinaus und plant, bis zum Ende des Jahres weitere 15-20 Delegationen außerhalb Portugals zu gründen. Das macht Sinn, da allein mit den bisherigen zur Verfügung stehenden Mitteln bis heute mehr als 300.000 Mahlzeiten verteilt worden sind. Umgerechnet bedeutet dies, dass jede der vier Gruppen in Lissabon durchschnittlich 15.000 Mahlzeiten pro Monat an etwa 845 Begünstigten verteilt. Und da diese Verschwendungen nicht an den portugiesischen Grenzen endet, träumt Hunter bereits von internationaler Expansion, in den Städten Madrid und Amsterdam als unmittelbaren Spitzenkandidaten.

Am Anfang wurde Hunter nur angesehen als der „verrückte Ausländer, der mit dem Fahrrad Speisereste einsammelte“. Aktuell und mit einer wachsenden Zahl von Freiwilligen, über die er längst den Überblick verloren hat, gibt es nur wenige Marken, die nicht ihren Namen im Zusammenhang mit dem Projekt sehen wollen. Es reicht schon, einfach einmal das ersten Büro von „ReFood“ an der Rückseite der Kirche zu betreten und die große Zahl der im Leben dieses Vereins repräsentierten Unternehmen zu sehen, beginnend mit den Tüten des Versicherers Mafre bis zu Partnerschaften mit verschiedenen Sommerfestivals.

Für Hunter ist das nur einen Beitrag zur Mission der „ReFood“, der auch zur „Umerziehung mit dem Ziel der Wertschätzung unserer Nahrung wie zu Zeiten unserer Großeltern“ beitragen soll. Hauptanliegen sei es, zu erkennen, dass Essen ein kostbares Gut ist, betont Hunter.

Unermüdlich lebt uns der etwas bessere Ami vor: „Wir alle haben die Macht zu ändern, was in der Welt falsch läuft, und wir brauchen es einfach nur zu tun, anstatt auf die Regierung zu warten.“

PORTUGAL | Hugo Filipe Lopes

# Uma biblioteca em cada esquina.

Geralmente a partilha é um acto instantâneo e de contacto, se não físico, pelo menos virtual. Por isso o "BookCrossing" terá tanto carácter de partilha como de jogo. Na realidade é uma forma de partilha, mas como envolve, em determinado grau, factor surpresa, essa componente sensual remete-nos ao mesmo tempo para o universo do jogo. Resumidamente, a prática de "BookCrossing" é o acto de deixar um livro num local público, para que alguém o possa recolher, ler e devolvê-lo novamente ao mundo. Porque é esse o lugar das ideias, o mundo, e os livros mais não são do que uma das mais belas formas de materialização de ideias que temos disponíveis. Na verdade, em certa medida é esse o objectivo dos praticantes desta modalidade: transformar o mundo inteiro numa biblioteca.

Idealizado por Ron Hornbaker<sup>(1)</sup>, o 'BookCrossing' depressa passou de ideia para a concretização a nível mundial, com países como Singapura a serem considerados como os hotspots do movimento. Encontrar livros através do 'BookCrossing' tanto pode ser por mero acaso em locais públicos como cafés, bibliotecas, restaurantes ou transportes como pode ser em zonas previamente definidas para tal, os denominados crossing points.

Mas os livros não são a única partilha que o 'BookCrossing' proporciona, já que é frequentemente os membros dos vários fóruns do 'BookCrossing' encontrarem-se pessoalmente para falar e discutir sobre livros em geral, ou mais especificamente sobre o livro dum mesmo círculo ao qual vários leitores pertencem. Os círculos de livros não são mais do que sucessivas passagens de um mesmo livro entre várias pessoas, e que pode terminar na troca de opiniões e experiências relacionadas sobre o assunto.

Em Portugal, o 'BookCrossing' foi instantaneamente adoptado por vários praticantes que dão vida ao fórum português do movimento.

# book crossing



© BOOKCROSSING.COM

# A library on every corner.

*Generally, sharing is an instantaneous act of contact and when not physical then at least virtual. To this end, "BookCrossing" takes on the characteristics of both sharing and playing. In reality, this is a form of sharing but it does also involve, to a large extent, the factor of surprise with this sensual component simultaneously recalling the universe of games. Put simply, "BookCrossing" in practice involves the act of leaving a book in a public place so that somebody else may pick it up, read it and then hand it back to the world again. Because this world is the place of ideas and books are just simply one of the best means we have available of materialising those ideas. In fact, to some extent, this is also the aim of those engaging in these practices: transforming the entire world into a library.*

*Idealised by Ron Hornbaker<sup>(1)</sup>, 'BookCrossing' swiftly spread from idea to practice on a global scale with countries such as Singapore considered as among the movement's hotspots. Finding books through 'BookCrossing' may happen by mere chance in public locations such as cafés, libraries, restaurants or public transport, as well as in places previously set up for this purpose, known as 'crossing points'.*

*However, the books are not the only form of sharing provided by 'BookCrossing' given that its members frequently attend 'BookCrossing' forums and thus engage personally in speaking and discussing books in general or a particular book read by members of the same circle of readers. These circles form chains down which books are successively passed between various people and which end in the exchange of opinions and experiences about the respective book and its themes.*

*In Portugal, 'BookCrossing' was instantly taken up by various participants that give life to the Portuguese forum of this movement. Margarida Pires and Maria Nunes are two typical participants in 'BookCrossing' in Portugal. In a similar fashion, Ana Saragoça signed up to this way of sharing books some eleven years ago and has since clocked up over 2,300 books received and passed on, with everything suggesting this is set to last.*

# Eine Bibliothek an jeder Ecke.

Grundsätzlich ist für das Ausleihen ein kurzer Kontakt nötig, wenn auch nicht persönlich, so doch zumindest virtuell über das Internet. Bei „BookCrossing“ handelt es sich im Prinzip um eine neue Form des Teilens, aber dadurch, dass es zu einem bestimmten Grad Überraschungsmomente enthält, wird damit auch unserer Spieltrieb angesprochen. „BookCrossing“ funktioniert folgendermaßen: Jemand hinterlässt ein Buch an einem öffentlichen Ort, wo es ein anderer Mensch findet, aufnimmt, liest und danach wieder in die weite Welt entlässt. Denn genau dorthin gehören die Ideen, für jedermann zugänglich, und Bücher sind eine der schönsten Formen der Materialisierung von Einfällen. Das ausgewiesene Ziel der Bookcrosser ist es, die ganze Welt zu einer Bücherei zu machen.

Einst von Ron Hornbaker<sup>(1)</sup> erdacht, entwickelte sich „Bookcrossing“ schnell von der Idee bis zur Umsetzung auf globaler Ebene, mit Ländern wie Singapur als einer der Hotspots der Bewegung. Auf Bücher von „BookCrossing“ kann man zufällig stoßen, z.B. an öffentlichen Plätzen wie Cafés, Bibliotheken, Restaurants oder Transportmitteln, aber auch an dafür bestimmte Orte, sogenannte Kreuzungspunkte.

Aber BookCrossing ist nicht nur auf das Teilen von Büchern beschränkt: Mitglieder von BookCrossing-Foren im Internet treffen sich häufig auch im echten Leben, um über Literatur im Allgemeinen zu sprechen, bzw. bilden sich sogar auch Gruppen zum Austausch von Meinungen und Erfahrungen speziell zu einem bestimmten Buch, das durch deren Hände und Leben gegangen war.

In Portugal wurde diese Idee mit offenen Armen aufgenommen von einer großen Zahl von Mitwirkenden, die auch das portugiesische Forum mit Leben füllen. Margarida Pires und Maria Nunes sind zwei typische Vertreter der Bookcrossing-Bewegung in Portugal. In gleicher Art schloss sich auch Ana Zaragoza vor etwa 11 Jahren der Gruppe an. Sie nahm im Laufe der Jahre mehr als 2300 Bücher auf und setzte sie wieder frei, und alles deutet darauf hin, dass das für sie noch lange so weitergehen wird.

Diese Neigung spiegelt sich auch in der Statistik von „Bookcrossing“ wider, denn obwohl Portugal nur 3% der Praktiker ausweist, gehört es zu den „Top 10“ der teilnehmenden Ländern, zwar vor Spanien, aber immer noch weit hinter den Vereinigten Staaten von Amerika, mit 29% der Teilnehmer.

Die erste Begegnung der aktiven BookCrosser in Portugal fand am 20. November 2002 in Lissabon statt; bis heute gab es auch viele Treffen in Städten wie Porto, Setúbal, Coimbra und Braga.

Und so ist es inzwischen geradezu schwierig, noch eine größere Stadt in Portugal zu finden, wo sich nicht mindestens ein offizieller Tausch-



mento. Margarida Pires e Maria Nunes são duas praticantes típicas de 'BookCrossing' em Portugal. Do mesmo modo, Ana Saragoça aderiu a esta forma de partilha de livros há cerca de 11 anos atrás, contando já com mais de 2300 livros recebidos e libertados, e tudo indica que seja para durar

*The numbers of people involved are reflected in the statistics compiled by 'BookCrossing'. Although, in Portugal only 3% of the population takes part in the scheme, it is still among the world's top ten countries, ahead of Spain, but a long way behind the United States, where 29% of the population are involved.*

*The first Portuguese book sharing event dates back to Lisbon on 20 November 2002, with cities as diverse as Porto, Almada, Coimbra and Braga having since also hosted meetings.*

*Indeed, in Portugal, it is already difficult to find a city without some point for exchanging books. In Lisbon we have the bar-restaurant Agito in Bairro Alto while in the neighbouring council of Oeiras, any one of the three libraries has a box full of books for this type of sharing. In São João da Madeira, you can find a 'BookCrossing' point in the bookstore Taccuino and the same is true of Quasiolja in Porto.*

*As Miguel de Cervantes stated: "Whoever reads a lot and walks a lot, will go far and know much."*

Mais informações: | Further information:  
Mehr Info:  
[www.bookcrossing.com](http://www.bookcrossing.com)  
[www.wikipedia.org/wiki/BookCrossing](http://www.wikipedia.org/wiki/BookCrossing)

Dado que o autor realizou a pesquisa para este artigo com a sua bicicleta, não houve emissões de CO<sub>2</sub>.

Since the author undertook the research for this article with his bicycle, there were no CO<sub>2</sub> emissions.

Da der Autor die Recherchen zu diesem Artikel mit seinem Fahrrad unternahm, entstanden keine CO<sub>2</sub> Emissionen.



Ron Hornbaker



PORTUGAL | Hugo Filipe Lopes

## Partilhar a Criatividade. Sharing Creativity.

A Creative Commons é uma organização sem fins lucrativos que tem sido frequentemente descrita como estando na vanguarda do movimento copyleft<sup>(1)</sup>, que visa apoiar a construção de um domínio público rico, como alternativa ao tradicional copyright com ‘todos os direitos reservados’. Para melhor conhecer esta organização, os seus objectivos e a sua acção em Portugal, a ECO123 falou com Teresa Nobre.

### ECO123: O que é exactamente a Creative Commons e qual é a sua postura em Portugal?

A Creative Commons é uma organização sem fins lucrativos que fornece, gratuitamente, licenças de utilização de obras e materiais protegidos por direitos de autor e direitos conexos, bem como outros instrumentos jurídicos. A organização tem mais de 100 afiliados em mais de 70 países, que apoiam e promovem as atividades da CC a nível nacional e internacional, tendo uma instituição afiliada em Portugal: o ID+, Instituto de Design, Media e Cultura.



## Über das Teilen von Kreativität.

Creative Commons ist eine gemeinnützige, an der Spitze der Copyleft<sup>(1)</sup>-Bewegung stehende Organisation, die sich für den Aufbau eines reichhaltigen öffentlichen Archivs engagiert, als Alternative zum traditionellen „Alle Rechte vorbehalten“-Urheberrecht. ECO123 sprach mit Teresa Noble, um mehr über diese Organisation, ihre Ziele und ihr Wirken in Portugal zu erfahren.

### ECO123: Was genau ist Creative Commons und was ist Ihre Aufgabe in Portugal?

Teresa Noble: Creative Commons ist eine gemeinnützige Organisation, die kostenlos Lizzen vergibt für die Nutzung von durch das Urheberrecht und verwandte Schutzrechte geschützte Werke und Materialien. Die Organisation hat mehr als 100 Tochtergesellschaften in über 70 Ländern, die die Aktivitäten des CC auf nationaler und internationaler Ebene unterstützen und fördern. In Portugal wird sie vertreten durch das ID+, Institut für Design, Medien und Kultur.

### Was unterscheidet CC von anderen Open-Content-Lizenzen?

CC-Lizenzen werden übersetzt, an weltweit mehr als 70 Länder rechtlich angepasst und sind dadurch die am häufigsten international eingesetzten Open-Content-Lizenzen. Regierungsstellen, Universitäten, Bibliotheken, Museen, Archive, Unternehmen und Einzelpersonen auf der ganzen Welt stellen ihre kreativen Arbeiten unter CC-Lizenzen zur

### De que forma se distingue a CC de outras licenças open content?

As licenças CC estão a ser traduzidas e legalmente adaptadas em mais de 70 jurisdições locais em todo o mundo, sendo as licenças de conteúdo aberto mais frequentemente utilizadas no mundo. Entidades governamentais, universidades, bibliotecas, museus, arquivos, empresas e indivíduos em todo o mundo disponibilizam os seus trabalhos criativos sob licenças CC. Em 2009, estimava-se que existissem cerca de 350 milhões de trabalhos criativos disponíveis sob licenças CC.

### Creative Commons: Uma simples de ferramenta de copyright ou um movimento?

A missão da Creative Commons é desenvolver uma infraestrutura técnico-jurídica que permita a partilha de materiais protegidos por direito de autor e direitos conexos. Mas como a CC teve oportunidade de declarar recentemente<sup>(2)</sup>, o acesso universal à investigação científica, à educação e à cultura – que é a visão da CC – nunca poderá ser alcançado através do mero licenciamento. Ou seja, será necessária uma reforma do direito de autor para se alcançar tal objetivo.

### Geralmente, existe a ideia de que apenas projectos anónimos ou com pouca projeção aderem aos novos modelos de licenciamento.

Creative Commons foi pensada por pessoas que, na altura, estavam a discutir, entre outras, a questão da cultura participativa, da reutilização de obras protegidas por particulares, amadores (por exemplo, o vídeo do YouTube feito por um amador, que utiliza uma música protegida). Sabia-se que a necessidade e o potencial de utilização por cidadãos comuns, anónimos, seria enorme. Depois, percebemos que, afinal, o licenciamento aberto também interessava a profissionais, pois era uma forma de darem a conhecer os seus trabalhos, de obterem maior visibilidade. Finalmente, vieram os grandes projetos e as grandes instituições (a Wikipédia, o Banco Mundial, a National Portrait Gallery em Londres, etc.).

### Que tipo de projectos abrangem as licenças CC?

As licenças CC podem ser aplicadas a quaisquer projetos. A CC tem, neste momento, 4 grandes áreas de actuação: educação, ciência, cultura e governo.

### Existe alguma incompatibilidade entre as licenças open content e os direitos de autor, vulgo tradicionais?

(1) [www.wikipedia.org/wiki/Copyleft](http://www.wikipedia.org/wiki/Copyleft)  
(2) [www.creativecommons.org/about/reform](http://www.creativecommons.org/about/reform)

### Teresa Nobre

Co-coordenadora e responsável jurídica da Creative Commons Portugal. Licenciada em Direito e formada em Propriedade Intelectual pelo Munich Intellectual Property Law Center, é também representante legal da Agência Kwamecorp e da editora Enchufada.

### What differentiates CC from other open content licence providers?

The CC licences are being translated and adapted in over 70 different local jurisdictions all around the world, as well as being the market leader worldwide. Government entities, universities, libraries, museums, archives, companies and individuals all around the world are making their creative works available under CC licences. In 2009, it was estimated that there were around 350 million creative works available on CC licences.

### Creative Commons: a simple copyright tool or a movement?

The Creative Commons mission is to develop a technical and legal infrastructure enabling the sharing of materials under the protection of copyright and related rights. However, as CC recently had the opportunity to state<sup>(2)</sup>, universal access to scientific research, to education and to culture – which is the CC vision – will never be attained merely through licensing. Indeed, a reform of copyright laws is required to achieve this objective.

### Generally, there is the perception that only anonymous projects or those with low levels of visibility adopt these new licensing models.

Creative Commons was designed by people who, at that time, were discussing, among other issues, the question of participatory culture, the re-use of protected works by private individuals and amateurs (for example, a YouTube video made by an amateur that uses a song protected by copyright). We knew that the demand and potential rates of use by common and anonymous citizens would be enormous. Then, after a while, we also began to grasp how open licensing was also of interest to professionals as a means of raising the profile of their outputs, thus obtaining greater visibility. Finally, along came the major projects and the major institutions (Wikipedia, the World Bank, the National Portrait Gallery in London and so forth).

### What type of projects do CC licences cover?

The CC licences may be applied to any project. Currently, CC has four main areas of action: education, science, culture and government.

### Is there any incompatibility between the open content licences and the traditional copyright?

I believe there is some confusion over the relationship between the licences and copyright. The CC licences are not an alternative to copyright and other related rights. They respect this legislation. Simply, they make

Entidades governamentais, universidades, bibliotecas, museus, arquivos, empresas e indivíduos em todo o mundo disponibilizam os seus trabalhos criativos sob licenças CC.

Government entities, universities, libraries, museums, archives, companies and individuals all around the world are making available their creative works under CC licenses.

Regierungsstellen, Universitäten, Bibliotheken, Museen, Archive, Unternehmen und Einzelpersonen auf der ganzen Welt stellen ihre kreativen Arbeiten unter CC-Lizenzen zur Verfügung.

- Teresa Nobre

Verfügung. Im Jahr 2009 wurde geschätzt, dass es rund 350 Millionen kreative Arbeiten unter CC-Lizenzen gibt.

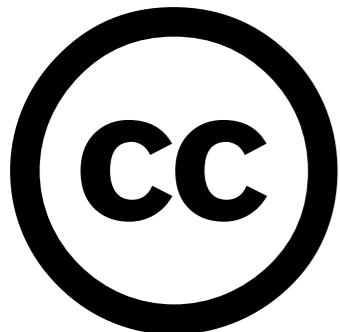
Creative Commons, ein einfaches Werkzeug für das Urheberrecht oder eine Bewegung?

Die Mission von Creative Commons ist es, eine technische und rechtliche Infrastruktur zu schaffen, die den Austausch von durch das Urheberrecht und verwandte Schutzrechte geschützte Materialien ermöglicht. Aber wie der CC kürzlich Gelegenheit hatte zu erklären (2), nach Ansicht von CC kann der universelle Zugang zu wissenschaftlicher Forschung, Bildung und Kultur niemals nur durch bloße Lizenzierung erreicht werden, sondern dafür ist, anders ausgedrückt, eine Reform des Urheberrechts unabdingbar.

In der Regel wird davon ausgegangen, dass überwiegend eher anonyme bzw. weniger gefragte Arbeiten für neue Lizenziungsmodelle offen sind.

Creative Commons wurde von Menschen erdacht, die zum damaligen Zeitpunkt unter anderem die Frage des Teilens von Kulturgut diskutierten, des Verwendens urheberrechtlich geschützten Materials durch Privatpersonen und Laien (z.B. die Nutzung eines geschützten Musikstückes in einem YouTube-Video). Es war bekannt, dass der Bedarf und das Potenzial für den Einsatz durch normale Bürger, privat und anonym, enorm wären. Dann erkannten wir, dass letztendlich auch für den Erzeuger eine offene Lizenz von In-

Co-Koordinatorin und zuständig für Rechtsfragen bei Creative Commons Portugal. Abschluss in Rechtswissenschaften und ausgebildet im Fach „Anerkennung und Durchsetzung geistigen Eigentums“ beim Property Law Center München; weiterhin tätig als gesetzlicher Vertreter der Agentur Kwamecorp und des Verlages Enchufada.



Acho que existe alguma confusão relativamente à relação entre as licenças e o Direito de Autor. As licenças CC não são uma alternativa ao direito de autor nem aos direitos conexos. Elas respeitam a legislação de direito de autor e de direitos conexos. Simplesmente, permitem que os titulares do direito de autor e dos direitos conexos optem facilmente por conceder a terceiros, não determinados previamente, determinadas autorizações de utilização dos seus trabalhos. Antes de exis-

*it possible for the holders of copyright and other related rights to easily grant previously unspecified third parties certain permissions relating to the use of their works. Before these licences existed, it was not easy for authors to inform the public that they did not mind that their works got used for this or that purpose. With these licences, that became possible. And, as the licences are flexible, that is, copyright holders may choose just which rights to reserve for*

teresse war, denn es war ein Weg, um seine Arbeit durch eine höhere Visibilität bekannt zu machen. Und schließlich kamen die wirklich großen Projekte und großen Institutionen (Wikipedia, die Weltbank, die National Portrait Gallery in London, etc.).

**Welche Art von Projekten decken die CC-Lizenzen ab?**

CC-Lizenzen können für jedes Projekt angewendet werden. CC hat derzeit vier große Bereiche, in denen sie tätig ist: Bildung, Wissenschaft, Kultur und Politik.

Gibt es eine Inkompatibilität zwischen Open-Content-Lizenzen und den sogenannten traditionellen Urheberrechten?

Ich denke, es gibt einige Verwirrung in Bezug auf die Beziehung zwischen Lizenzen und Copyright. CC-Lizenzen sind nicht als Alternative zum Urheberrecht und verwandte Schutzrechte gedacht. Sie respektieren das Gesetz zum Urheberrecht und damit verwandten Schutzrechten. Sie erlauben den Inhabern von Urheberrechten und damit verbundenen Schutzrechten lediglich eine einfache Weitergabe der Rechte an der Nutzung ihrer Werke durch nicht im Voraus benannte Dritte. Bevor es Lizenzen gab, war es nicht leicht für Kreative, die Öffentlichkeit darüber zu informieren, dass sie keine Einwände gegen eine Nutzung ihrer Werke für die eine oder andere Arbeit hätten. Mit solchen Lizenzen wurde das nun möglich. Und da die Lizenzen



**“ A Creative Commons foi pensada por pessoas que, na altura, estavam a discutir, entre outras, a questão da cultura participativa, da reutilização de obras protegidas por particulares, amadores.**

**Creative Commons was designed by people who, at that time, were discussing, among other issues, the question of participatory culture, the re-use of protected works by private individuals and amateurs.**

**Creative Commons wurde von Menschen erdacht, die zum damaligen Zeitpunkt unter anderem die Frage des Teils von Kulturgut diskutierten, des Verwendens urheberrechtlich geschützten Materials durch Privatpersonen und Laien.**

- Teresa Nobre

tirem licenças, não era fácil para os autores informarem o público que não se importavam que outros usassem os seus trabalhos para este ou aquele fim. Com as licenças tal passou a ser possível. E como as licenças são flexíveis, isto é, o titular do direito pode escolher quais os direitos que quer reservar para si (e.g. usos comerciais) e quais é quer licenciar, são uma opção interessante para quem não queira reservar todos os direitos para si.

**O copyright tradicional está condenado?**  
O sistema de direito de autor está actualmente muito desequilibrado, isto é, não tem devidamente em conta todos os interesses em jogo (como o interesse público de acesso à educação), pelo que tem poucas hipóteses de sobreviver tal como está actualmente desenhado.

*themselves (e.g. for commercial purposes) and which to authorise and license, this scheme is an interesting option for those who don't wish to reserve all these rights for themselves.*

**Is the traditional copyright system doomed?**

*The copyright system currently in effect is highly imbalanced and does not take into account all of the interests at stake (such as the public interest in access to education), so that it has little chance of survival in its current format.*

Dado que o autor realizou a pesquisa para este artigo com a sua bicicleta, não houve emissões de CO<sub>2</sub>.

Since the author undertook the research for this article with his bike, there were no CO<sub>2</sub> emissions.

Da der Autor die Recherchen zu diesem Artikel mit seinem Fahrrad unternahm, entstanden keine CO<sub>2</sub> Emissionen.

[www.eco123.info](http://www.eco123.info)

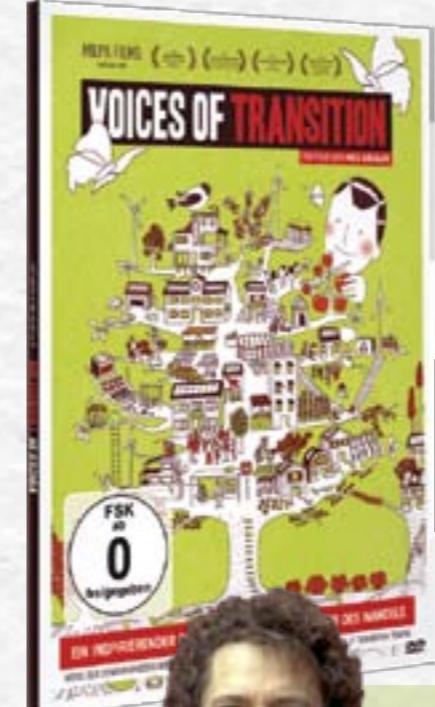
# eco123

**Bom jornalismo precisa de bons leitores. Assine já a ECO123!**

**Good journalism needs good readers. Subscribe now to ECO123!**

**Assinaturas Subscription | Abo**

**Guter Journalismus braucht gute Leser. Abonnieren Sie jetzt ECO123!**



## OFERTA ESPECIAL

**Receba como oferta um DVD do filme ao assinar a ECO123.**

## SPECIAL OFFER

**Get the DVD of the film for free with your subscription.**

## ABO GESCHENK

**Sie erhalten die DVD des Films für Ihr Abo gratis.**

# VOICES OF TRANSITION

(versão internacional, com legendas em Português, entre outros idiomas)

(international version, with subtitles in English and other languages)

(Internationale Version, mit deutschem Untertitel unter anderen Sprachen)

O realizador Nils Aguilar estará em Portugal entre 5 e 12 de Novembro de 2014, onde realizará diversas apresentações do seu filme. Para mais informações sobre locais e datas: [www.eco123.info/nilsaguilar](http://www.eco123.info/nilsaguilar)

The director Nils Aguilar will be in Portugal between 5 and 12 November 2014, where he will be giving a number of presentations of his film. For more information about venues and dates, please visit: [www.eco123.info/nilsaguilar](http://www.eco123.info/nilsaguilar)

Der Filmemacher Nils Aguilar wird zwischen dem 5. und 12. November 2014 in Portugal verschiedene Aufführungen seines Filmes realisieren. Mehr Informationen finden Sie unter: [www.eco123.info/nilsaguilar](http://www.eco123.info/nilsaguilar)

## Cupão de Assinaturas Subscription Coupon | Abo-Coupon

### Edição impressa (anual)

Printed edition (yearly) | Gedruckte Ausgabe (jährlich)

Portugal **19,5€** U.E. | E.U. **36€**

Nome  
Name

Morada  
Address | Adresse

Código Postal  
Postal Code | PLZ

Telefone  
Phone | Telefon

Cidade  
City | Ort

Telemóvel  
Mobile | Handy

País  
Country | Land

Email

### eco123

Apartado 177 - 8551-909 Monchique

### Edição impressa e digital, site, ECO TV (anual)

Printed and digital edition, site, ECO TV (yearly)

Gedruckte und digitale Ausgabe, site, ECO TV (jährlich) **60€**

Data de Nascimento  
Date of Birth | Geburtsdatum

NIF

País  
Country | Land

Email

Data  
Date | Datum

Pagamento (transferência bancária)  
Payment (bank transfer) | Zahlung (Überweisung)

Banco Montepio Geral, Faro  
NIB: 0036 0032 99100394272 36  
IBAN: PT50 0036 0032 99100394272 36  
BIC: MPIOPTPL

Mais informações | More information | Weitere Informationen  
Tlm | Mbl: 918 818 108 • 964 833 813  
Email: [info@eco123.info](mailto:info@eco123.info)

Assinatura  
Signature | Unterschrift

Nos arredores de Lagos, ali no Sargaçal, Guillaume Leroux, 49 anos, um luso-francês - ou franco-algarvio -, produz desde 2012 o primeiro vinho biológico no Algarve. A ECO123 foi encontrá-lo no Monte da Casteleja, 6,5 hectares que herdou da família materna, para saber o que é e como se produz vinho biológico.

Guillaume Leroux (GL): Aos 18 anos, após a morte do meu pai, regressei à França e comecei a estudar agricultura, a minha paixão desde sempre. Iniciei a formação com jardins e espaços verdes, tendo passado para a agricultura geral e agro-pecuária, por influência materna, mas não me seduziu.

#### ECO123: E porquê o vinho?

GL: O meu pai, francês, gostava de bons vinhos. Tinha predileção pelos portugueses, com ênfase no Douro, possuindo uma excelente garrafeira. O Algarve não tinha grande tradição vinícola. Fui estudar para Montpellier e descobri um mundo vasto, apaixonando-me pela vinha e vinho. Após dois anos de estudos, decidi ganhar experiência nos vinhos portugueses. Comecei em Torres Vedras, onde tínhamos casa de campo, passei pelo vinho do Porto e, depois, estive 5 anos nos vinhos do Douro, uma grande escola. Entretanto, fiz uma pós-graduação em viticultura na Universidade do Porto, um curso dado por professores australianos. Depois, fui à Austrália, onde aprendi como se podia fazer bons vinhos em climas quentes, o caso do Algarve.

**Quando iniciou este projeto e qual é a área de vinha?**

Em 1998. Temos 3,5ha de vinha. O meu objectivo era ter uma vinha à minha dimensão, que pudesse ser tratada pela família, sem grandes encargos de mão-de-obra. Uma área pequena, produzindo produto topo de gama. E incluir a componente agro-turismo.



©JOÉ GARRANCHO

Monte da Casteleja

ALGARVE | José Garrancho

## O primeiro vinho biológico algarvio

## The Algarve's first organic wine

## Der erste Bio-Wein an der Algarve



*On the outskirts of Lagos, in Sargaçal, Guillaume Leroux, aged 49, Luso-French - or Franco-Algarve - has been producing the Algarve's first organic wine since 2012. ECO123 set off to meet him at Monte da Casteleja, the 6.5 hectare estate he inherited from his mother's side of the family, to find out just what is and how you produce organic wine.*

*Guillaume Leroux (GL): At the age of 18, following the death of my father, I returned to France and began to study agriculture, which had always been my interest. I began with landscaping and parks before moving on to general agriculture and cattle breeding due to my mother's influence, but it didn't grab me.*

#### ECO123: And why wine?

*GL: My father, who was French, liked a good wine. He had a particular predilection for Portu-*

*Am Stadtrand von Lagos, genauer in Sargaçal, produziert der Luso-Franzose bzw. Franco-Algarve Guillaume Leroux, 49, seit 2012 den ersten ökologisch angebauten Wein. ECO123 besuchte ihn auf seinem 6,5 Hektar umfassendem Weingut „Monte da Casteleja“, welches er von seiner Familie mütterlicherseits geerbt hat, um mehr über ihn und die Bio-Weinherstellung in Erfahrung zu bringen.*

*Guillaume Leroux (GL): Nach dem Tod meines Vaters ging ich mit 18 Jahren nach Frankreich zurück und begann, Landwirtschaft zu studieren, die schon immer meine Leidenschaft war. Ich begann mit Gartenbau und Grünflächengestaltung und wechselte dann auf den Wunsch meiner Mutter zur Land- und Viehwirtschaft, was mir aber nicht zusagte.*

#### Monte da Casteleja

*Paul, Sargaçal - 8600-317 Lagos • Tel.: (+351) 282 798 408 | 917 829 059  
Web: www.montedacasteleja.com • Email: info@montedacasteleja.com*

#### Que castas usa para os seus vinhos? Autóctones ou importadas?

*Decidi-me por fazer um vinho local, com castas que tivessem tradição na zona, mas que já conhecesse. Nessa altura, não havia grandes exemplos de vinhos de qualidade, no Algarve. Abundava a Periquita, com a qual não me identificava muito. Escolhi o Bastardo<sup>(1)</sup> para os tintos, casta antiga do Douro e do Dão, que fazia o 'Bastardinho' de Sagres, um licoroso famoso. O Perrum<sup>(2)</sup>, base dos vinhos da Cartuxa, e o Arinto<sup>(3)</sup> para os brancos. Como queria fazer vinho de lote, acabei por plantar o Alfrocheiro<sup>(4)</sup>, para juntar ao Bastardo, pois casam bem.*

#### A escolha de castas autóctones foi motivada também pela intenção de fazer vinhos biológicos, por resistirem melhor às pragas?

*Inicialmente, não. O biológico veio mais tarde. Tendo uma formação tradicional, comecei a usar pesticidas, pois fora o que aprendera na escola, pela influência dos seus fabricantes. Mas vi os seus efeitos nocivos no terreno. Fui ganhando amor às plantas e percebendo que os pesticidas não eram bons para elas e que não devia pensar apenas no rendimento e na produção.*

#### É aí que surge o biológico, pela maior resistência das castas escolhidas?

*Sem dúvida, as castas autóctones vão resistir melhor às condições da região, nomeadamente a escassez de água e os longos meses sem pluviosidade.*

#### Mas passou a ser permitido regar a vinha...

*Sim, mas o meu projecto inicial não contemplava rega. Mesmo hoje, não a utilizo sistematicamente. Só em condições extremas. Aos poucos vou-me apercebendo de que a rega é uma ferramenta muito útil, que nos permite simular, por exemplo, o efeito de uma trovada no início do verão. E as plantas acabam por beneficiar. Mas não devemos cair na dependência.*

#### Como é que resolve, então, o problema da escassez de água?

*Aumentei o número de plantas por hectare, para as raízes poderem ir a maior profundidade, haver mais concorrência entre as cepas e baixar o vigor das plantas. Se são menos vigorosas, produzem menos e têm menos dependência de água.*

#### Mas, havendo mais plantas, acaba por conseguir a mesma produção?

*Exactamente.*

#### O que é que usa, em vez dos químicos? Só a calda bordalesa<sup>(5)</sup>?

*Também enxofre e algum cobre, para combater o mildio. E alguns insecticidas naturais. Temos uma praga que aparece no início do*

<sup>(1)</sup> [www.cvbairrada.pt/pt/castas/castas/scripts/core.htm?p=castas&f=castas&idsec=132&idcont=180](http://www.cvbairrada.pt/pt/castas/castas/scripts/core.htm?p=castas&f=castas&idsec=132&idcont=180)

<sup>(2)</sup> [www.vinetowinecircle.com/castas\\_post/perrum/](http://www.vinetowinecircle.com/castas_post/perrum/)

<sup>(3)</sup> [pt.wikipedia.org/wiki/Arinto](http://pt.wikipedia.org/wiki/Arinto)

<sup>(4)</sup> [www.vinetowinecircle.com/castas\\_post/alfrocheiro/](http://www.vinetowinecircle.com/castas_post/alfrocheiro/)

<sup>(5)</sup> [pt.wikipedia.org/wiki/Calda\\_bordalesa](http://pt.wikipedia.org/wiki/Calda_bordalesa)

*guese wines, focusing especially on the Douro and had an excellent wine cellar. The Algarve did not have any great winemaking tradition. I went to study in Montpellier and discovered a vast new world and totally fell for vines and wine. After two years of study, I decided to gain some experience in Portuguese wines. I began in Torres Vedras, where we had a country house, I moved on to Porto and Port wine and, afterwards, I spent five years studying the wines of the Douro, a great school. In the meantime, I took a post-graduate qualification in viticulture at the University of Porto, a course given by Australian professors. Afterwards, I went to Australia where I learned how to make good wines in warm climates as is the case with the Algarve.*

#### When did you begin this project and with how many hectares of vines?

*In 1998. We have 3.5 hectares of vines. My objective was to run a small-scale vineyard on my own scale, farmed by the family and without major labour costs. A small area but producing a top range product and also including an agro-tourism component.*

#### What varieties did you choose for your grapes? Indigenous or imported varieties?

*I decided to make a local wine with the grape varieties that we traditionally have in the region and that I already know. At that time, there were not many good examples of quality wines from the Algarve. There was plenty of Periquita with which I did not greatly identify. I chose Bastardo<sup>(1)</sup> for the reds, an old variety from the Douro and the Dão regions, which is used to make 'Bastardinho' in Sagres, a famous liquor. Perrum<sup>(2)</sup>, the base grape for the wines from Cartuxa, and Arinto<sup>(3)</sup> were chosen for the whites. As I wanted to make blended wines, I ended up also planting Alfrocheiro<sup>(4)</sup> to go with the Bastardo as they make a good match.*

#### Was the choice of indigenous varieties also motivated by the desire to produce organic wines as they cope better with pests?

*Initially, no. The organic idea came later. Having had a traditional training and education, I began by using pesticides, in addition to what I had learned in schools, also due to the influence of their manufacturers. However, I saw their toxic effects on the terrain. I was building up my affection for the plants and understanding just how pesticides were not doing them any good and that I should not think exclusively about income and productivity output levels.*

#### And that's where the organic idea comes in: due to the greater resistance of the grape varieties you chose?

*Without a shadow of a doubt, the indigenous varieties do stand up better to the conditions prevailing in the region, especially the lack of water and the long months without much rainfall at all.*

#### However, you are now allowed to irrigate vines...

*Yes, but irrigation was not part of my original plans. Even today, I do not make systematic use of it, only in extreme situations. Bit by bit, I've been understanding just how irrigation is a very useful tool and how it enables us to replicate the effects of a thunderstorm at the beginning of summer. And the plants end up benefiting from this. However, we should not fall into dependency.*

#### ECO123: Warum ausgerechnet Wein?

*GL: Mein Vater, ein Franzose, mochte guten Wein. Seine Vorliebe galt den portugiesischen Weinen, ganz besonders aus dem Douro, und er besaß einen ausgezeichneten Weinkeller. Die Algarve hatte keine ausgesprochene Weinbautradition. Ich studierte in Montpellier, entdeckte dabei die weite Welt und meine Liebe für Rebe und Wein. Nach zwei Jahren Studium entschied ich mich, Erfahrungen mit portugiesischen Weinen zu sammeln. Ich begann in Torres Vedras, wo wir ein Landhaus besaßen, schwenkte über zu Portwein und dann arbeitete ich fünf Jahre lang in den Weinbergen des Douro, eine großartige Lehrzeit. Gleichzeitig nahm ich am Aufbaustudium Weinbau an der Universität von Porto teil, wo ich von australischen Lehrern unterrichtet wurde. Später ging ich nach Australien, wo ich lernte, wie man gute Weine in warmen Klimazonen, wie es an der Algarve der Fall ist, herstellen kann.*

#### Wann haben Sie mit dem Biowein-Projekt begonnen und wie groß war die Fläche des Weingutes?

*Ich begann im Jahr 1998 auf 3,5 Hektar. Meine Idee war, eine Anbaufläche von einer Größe zu bewirtschaften, die von der Familie bewältigt werden konnte, ohne großen Bedarf an zusätzlichen Arbeitskräften, auf kleiner Fläche ein hochwertiges Produkt zu erzeugen und Ferien auf dem Lande anzubieten.*

#### Welche Rebsorten verwenden Sie für Ihre Weine? Einheimische oder importierte?

*Ich entschied mich für die Herstellung einiger lokalen Weines mit traditionellen Sorten aus der Gegend, die wir bereits kannten. Zu dieser Zeit gab es keine Qualitätsweine an der Algarve. Die Periquita-Traube war eine der vorherrschenden Rebsorten, mit der ich mich jedoch nicht besonders identifizieren konnte. So wählte ich Bastardo<sup>(1)</sup> für die Rotweinherstellung aus, eine alte Sorte aus dem Douro und Dão, aus der der „Bastardinho von Sagres“, ein berühmter Likör hergestellt wurde, die Perrum-Rebe<sup>(2)</sup> als Basis für Cartuxa-Weine und Arinto<sup>(3)</sup> für Weißweine. Da ich Weinsorten mischen wollte, pflanzte ich auch Alfrocheiro<sup>(4)</sup>, um sie mit Bastardo zu vermählen, da die beiden gut harmonieren.*

#### Wurde die Entscheidung für einheimische Sorten auch in der Absicht getroffen, Bio-Wein herzustellen, da diese Reben weniger anfällig für Schädlinge sind?

*Anfänglich nicht. Der Bio-Gedanke kam erst später. Da ich eine konventionelle Ausbildung absolviert hatte, setzte ich anfänglich Spritzmittel ein, wie ich es in der Schule gelernt hatte, beeinflusst von den Pestizidherstellern. Aber ich beobachtete ihre schädlichen Auswirkungen auf den Boden, entwickelte eine Liebe zu den Pflanzen und begriff, dass Pflanzenschutzmittel nicht gut für sie waren und ich nicht nur an Verdienst und Produktion denken durfte.*

#### Wurde der Öko-Anbau auch durch die größere Widerstandskraft der ausgewählten Rebsorten befördert?

*Zweifellos, da die alteingesessenen Reben besser an die örtlichen Bedingungen ange-*



## Guillaume Leroux

Luso-francês de 49 anos, licenciado em agricultura por Montpellier, com uma pós-graduação na Universidade do Porto

Luso-Français, aged 49, a graduate in agriculture from Montpellier University, who took a post-graduate qualification at the University of Porto

49, Luso-Franzose bzw. Ein Absolvent der Landwirtschaftsschule von Montpellier, mit einem Hochschulabschluss an der Universität von Porto

Verão, a cigarrinha, que necessita de ser controlada. Mas voltando às castas, foram escolhidas porque estão mais adaptadas, mas também em função do tipo de vinho que desejava fazer. Andava à procura de um vinho encorpado, com capacidade de envelhecimento e com características locais. A mudança para o biológico aconteceu em 2007, ano de ensaio. Em 2008, assinei o contrato com a certificadora, os dois anos seguintes foram de transição e em 2011 tivemos a primeira colheita 100% biológica.

**A passagem para o biológico, sem recurso a químicos, afeta a produção. Qual é o rendimento da vinha?**

Nos melhores anos, tiro 4 toneladas por hectare.

**O que é que significa em quantidade de vinho?**

Faço, em média, 10 mil litros por ano, o que dá cerca de 2.850 lts/ha. A vinha já tem 15 anos, há algumas cepas que têm a doença do lenho e tudo isso afeta a produção. Há que substituir essas cepas, mas também aumentar a área de vinha em 1 a 1,5ha.

**Que vantagens e desvantagens tem o vinho biológico em relação ao tradicional?**

O biológico exige mais cuidados. Há alguma compensação financeira de apoio, mas não é suficiente.

**Em que é que o vinho biológico se distingue do tradicional? As técnicas de vinificação são diferentes?**

Não houve uma grande mudança, porque já usava produtos naturais para fazer o vinho, mas a certificação do vinho é dupla: vinha e vinho. E, ao fazer o vinho, temos uma lista dos produtos naturais que podemos usar e técnicas autorizadas, como o filtro de filtração.



## Guillaume Leroux

Luso-francês de 49 anos, licenciado em agricultura por Montpellier, com uma pós-graduação na Universidade do Porto

Luso-Français, aged 49, a graduate in agriculture from Montpellier University, who took a post-graduate qualification at the University of Porto

49, Luso-Franzose bzw. Ein Absolvent der Landwirtschaftsschule von Montpellier, mit einem Hochschulabschluss an der Universität von Porto

**How do you therefore resolve the water shortage problem?**

*I increased the number of plants per hectare so that the roots would stretch deeper, leading to more competition between the branches and reducing the strength of the plants. If they grow less, they produce less and they have correspondingly less dependence on water.*

**However, with more plants, you are still able to gain the same levels of production.**

Exactly.

**What do you use in place of chemicals? Just Bordeaux mixture<sup>(5)</sup>?**

*I also use sulphur and some copper to combat mildew. And some natural insecticides. We have a plague that appears at the beginning of every summer, leafhoppers, that need controlling. However, going back to the varieties, they were chosen not only because they were the best adapted, but also in accordance with the type of wine that I wanted to make. I was striving for a full-bodied wine, with both the scope for ageing well and with local characteristics. The switch over to organic took place in 2007, a test year. In 2008, I signed the contract with the certifying body and the two following years were periods of transition. In 2011 we got our first 100% organic harvest.*

**The conversion to organic and without any recourse to chemicals does affect production. What yields do you get from your vines?**

*In the best years, I get four tons per hectare.*

**What does that represent in terms of wine?**

*I make, on average, 10,000 litres per year,*

*which works out at around 2,850 lts/ha. The vines are around fifteen years old and some*

*have wood rot and this all impacts on production. Those vines require substitution and the area planted with vines needs to be expanded by 1 to 1.5 hectares.*

**What are the advantages and disadvantages of organic wine over the traditional version?**

*Organic wine requires more care and attention. There is some financial compensation in support of it, but it does not cover the costs.*

**In what way do organic wines stand out from the traditional ones? Are the winemaking techniques different?**

*There was no major change as we already used natural products to*

passt sind, d.h., an die Wasserknappheit und die langen Monate ohne Niederschlag.

**Aber inzwischen ist es erlaubt, den Weinberg zu bewässern...**

Das stimmt, aber Bewässerung war in meinem ursprünglichen Plan nicht enthalten. Auch heute wende ich sie nicht routinemäßig an, nur unter extremen Bedingungen. Ich beginne, allmählich zu verstehen, dass die Bewässerung ein nützliches Werkzeug ist, mit dem wir zum Beispiel die Wirkung eines Gewitters im Frühsommer simulieren können, das den Pflanzen gut tut. Aber wir dürfen nicht abhängig davon werden.

**Wie also lösen Sie das Problem der Wasserknappheit?**

Ich habe die Anzahl der Pflanzen pro Hektar erhöht. Dadurch gibt es mehr Wettbewerb zwischen den Rebstöcken, ihre Wurzeln wachsen weiter in die Tiefe und sie verbreiten sich weniger. Wenn sie nicht so üppig wachsen, bringen sie zwar etwas weniger Ertrag, sie leiden aber auch weniger unter dem Wassermangel.

**Und mit mehr Pflanzen produzieren Sie letztendlich die gleiche Menge?**

Das ist richtig.

**Was setzen Sie anstelle von Chemikalien ein? Nur die „Calda Bordolesa“<sup>(5)</sup>, eine Kalk-Brühe?**

Auch Schwefel und etwas Kupfer zur Bekämpfung von Mehltau. Und einige natürliche Insektizide. Wir haben im Frühsommer ein Problem mit den Zikaden, die kontrolliert werden müssen. Aber zurück zu den Sorten; diese wurden ausgewählt, weil sie besser angepasst sind, aber auch in Hinblick auf den Wein, den ich mit ihnen herzustellen mir vorgenommen hatte. Ich wollte einen vollmundigen Wein mit Lagerpotential und mit lokalen Merkmalen erreichen. Der Wechsel auf ökologischen Anbau erfolgte im Jahr 2007. Im Jahr 2008, unterschrieb ich den Vertrag mit einem Anbauverband, und nach zwei Umstellungsjahren erzeugten wir im Jahr 2011 die erste Ernte aus 100% biologischen Anbaus.

**Die Umstellung auf ökologischen Anbau ohne die Verwendung von Chemikalien beeinflusst die Produktion. Wie hoch ist der Ertrag des Weinbergs?**

In den besten Jahren erreichen wir 4 Tonnen pro Hektar.

**Welche Menge Wein können wir uns darunter vorstellen?**

Ich erzeuge im Durchschnitt 10.000 Liter pro Jahr, was etwa 2.850 Liter auf den Hektar ergibt. Die Rebstöcke sind schon 15 Jahre alt. Einige sind von der bedrohlichen Wurzelfäule (auch „Umfall-Krankheit“ genannt) befallen, was die gesamte Produktion beeinflusst. Diese Rebstöcke sollen noch ersetzt und die Anbaufläche um ein bis eineinhalb Hektar vergrößert werden.

**Welche Vorteile und Nachteile haben Bio-Weine gegenüber konventionell hergestellten?**

Ökologischer Anbau erfordert mehr Pflege. Es gibt zwar einen gewissen finanziellen Ausgleich als Unterstützung, aber das ist nicht ausreichend.

“

**O biológico tem um nicho de mercado próprio. As pessoas estão mais interessadas no facto de ser biológico, a região, o modo de fazer, do que na estética.**

**Organic products have their own niche market. Their consumers are more interested in the fact of their being organic, their region and means of production than in their aesthetics.**

**Bio-Weine sind auf dem Markt ein Nischenprodukt. Die Menschen sind mehr daran interessiert, dass der Wein ökologisch angebaut wurde, aus der Region kommt und wie er hergestellt wird, als an Ästhetik Design.**

**make the wine, but the certification process is a double one: vine and wine. And, when making the wine, we have a list of natural products that we can use along with their authorised techniques, such as in the case of the filtration filter.**

**We know that you do tread some wine by foot. What difference does that make to the wine?**

*I saw wine treading in the Douro and the happiness of making wine that way and I wanted to bring it to the Algarve. The process of treading the wine slightly crushes the pulp and separates it from the skin. Afterwards, you continue to smoothly and slowly turn it and mix together the juice, the pulp and the skin, beginning the fermentation process with already worked grapes. In this way, we get shorter fermentation periods as the extraction is done well.*

**There is a lot of talk about enzymes. What is their role?**

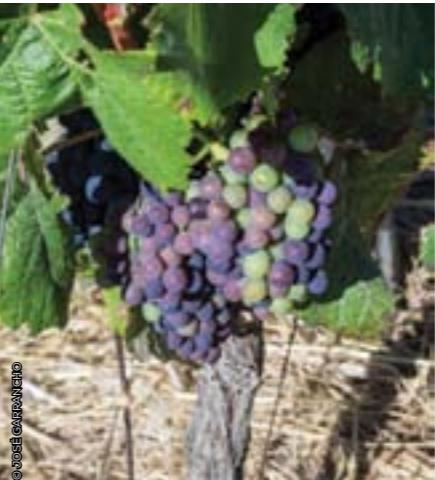
*The enzymes dissolve the skin as the yeasts do the work of fermentation. Sometimes, we use industrial yeasts, even if only those ones that are recommended for organic wine, to give a boost to the whites and the rosés as they are more sensitive wines and need quicker fermentation. As these wines don't have any skin, and just the juice, they are more vulnerable to oxidation and hence it makes sense to get the fermentation going to cause carbon dioxide that then protects them.*

**What about the maturing process?**

*In wood. I love the nobility of oak, which allows for a smooth maturation.*

**Where do you have your wines on sale?**

*Organic products have their own niche market. However, I aim to get my wines into the top range of this segment. Their consumers are more interested in the fact of their being organic, their region and means of production than in their aesthetics. Marketing is less important even if the organic market is changing and that requires greater care with winemaking as there is greater competition. Our export rate has been rising although our focus is on direct sales here at the farm. We produce one blended wine, 'Meia Praia' and regional reds, rosés and whites named after the estate.*



Portimão - Monte da Casteleja e regresso (43 km em viatura Fiat Panda 4x4): 5,9 kg CO<sub>2</sub>

Round trip to Portimão and Monte da Casteleja (43 km in car Fiat Panda 4x4): 5,9 kg CO<sub>2</sub>

Portimão - Monte da Casteleja und zurück (43km im Auto Fiat Panda 4x4): 5,9 kg CO<sub>2</sub>

**Worin unterscheidet sich Bio-Wein von konventionellem? Gibt es Unterschiede beim Keltern?**

Das war keine große Umstellung, weil ich schon immer mit Naturprodukten gearbeitet habe. Aber es gibt eine doppelte Zertifizierung: die des Weinberges und die der Weinherstellung. Für die Weinherstellung gibt es eine Liste von Naturprodukten, die wir benutzen dürfen und von autorisierten Techniken, wie z.B. die Filtration.

**Wir wissen, dass Sie auch einen Wein herstellen, der mit den Füßen gestampft wird. Was ist das Besondere an dem in den Lagares (Weinkelterbecken) erzeugten Wein?**

Ich habe die „Pisa“, das traditionelle Weinstampfen und die Freude, die das bedeutet, im Douro kennengelernt und wollte das mit an die Algarve bringen. Beim Prozess des Tretens wird die Weinbeere nur leicht zerdrückt und vom Stiel getrennt. Bei der darauffolgenden sanften und langsamen Mazeration vermischen sich Saft, Fruchtfleisch und Beerenhaut. Dabei beginnt die Fermentierung bei den so vorbereiteten Früchten. Es gibt auch die Möglichkeit einer schnelleren Gärung, da sich der Traubensaft gut extrahieren lässt.

**Es ist viel die Rede von Enzymen. Welche Rollen spielen sie?**

Die Enzyme lösen die Haut der Weintrauben auf und die Hefe ist für die Gehrung verantwortlich.

In einigen Fällen verwenden wir Industriehefe, aber sie ist nur für die Herstellung von Weißwein und Rosé zugelassen, weil diese empfindlicher sind und eine schnellere Gärung erfordern. Da bei diesen Weinen keine Haut enthalten ist, sondern nur Saft, sind sie anfälliger für Oxidation. Hier muss die Gärung möglichst schnell starten, damit das dabei entstehende Kohlendioxid eine Schutzwirkung entfaltet.

**Wo lassen Sie Ihre Weine reifen?**

In Holzfässern natürlich. Ich liebe die edle Eiche, die eine schonende Reifung ermöglicht.

**Wie vermarkten Sie Ihre Weine?**

Bio-Weine sind auf dem Markt ein Nischenprodukt. Ich habe mich anfänglich bemüht, die Weine im gehobenen Segment zu platzieren. Die Menschen sind mehr daran interessiert, dass der Wein ökologisch angebaut wurde, aus der Region kommt, wie er zubereitet wird, als an Design. Marketing spielt eine Nebensächliche Rolle, aber dieser sich ständig weiterentwickelnde biologische Markt erfordert viel Sorgfalt bei der Weinherstellung, denn es gibt einen großen Wettbewerb. Unsere Exportquote hat sich erhöht, wenn auch unser Fokus auf Direktvertrieb liegt, ab Hof. Wir produzieren eine Cuvée, den „Meia Praia“, und regionale Rot-, Rosé- und Weißweine mit dem Namen des Weingutes.



PORTUGAL | José Garrancho

## Energia Solar Miniaturização e Mobilidade

## Solar Energy Miniaturisation and Mobility

## Sonnenenergie Miniaturisierung und Mobilität

© JOSE GARRANCHO

Nos tempos que correm, temos várias apreensões energéticas, nem sempre coincidentes. Por um lado, desejamos poupar energia, nem sempre por razões ecológicas - o custo da factura também fala alto. Por outro, usamos, cada vez mais, aparelhos consumidores, sem os quais não podemos passar (ou assim pensamos): computadores, máquinas para todos os fins, telemóveis, iPads, iPods, câmeras fotográficas e de vídeo, etc.

Como se esta dicotomia não bastasse, muitos dos aparelhos são portáteis, porque toda a gente tem necessidade de estar em contacto com toda a gente, a toda a hora, mesmo que não tenha nada de importante para dizer. E surge o problema das baterias descarregadas nos momentos mais críticos, da falta de fontes de alimentação à mão, dos transtornos criados, do stress induzido.

Mas a energia solar está em pleno desenvolvimento e já começaram a aparecer no mercado os mais diversos apetrechos portáteis para produzir energia e armazená-la. A ECO123 encontrou vários utensílios numa pequena loja no centro de Portimão, a 'Ambiente Hoje'<sup>(1)</sup>: desde luzes de jardim por 35€ a malas para material fotográfico por 95€, que vai carregando a bateria da câmara enquanto nos deslocamos; uma capa para tablet com bateria incorporada, capas carregadoras para telemóveis e outros itens chamaram-nos a atenção<sup>(2)</sup>.

Ficámos com algumas dúvidas sobre a funcionalidade dos sistemas e fomos visitar Sebastian Sennewald, da FF Solar<sup>(3)</sup>, empresa com mais de um quarto de século a promover

*Nowadays, we have various energy concerns and they do not always coincide with one another. On the one hand, we want to save energy and not always for ecological reasons – the cost of utility bills also carries its own weight. Furthermore, we access an ever larger number of consumer devices without which we would seemingly otherwise not exist: computers, machines for every possible purpose, mobile phones, iPads, iPods, photo and video cameras, etc.*

*As if this dichotomy were not enough, many such devices are portable as everybody has some need to be in contact with everybody at whatever time even when they have nothing much to say. And then there is the problem of the batteries going flat just at the most important moments, the lack of any other immediate alternative power source, and all the resulting confusion, not to mention the stress levels peaking.*

*However, solar energy is under development and has already begun to make its appearance in the most diverse portable devices for producing and storing energy. ECO123 found various such examples in a small store in the centre of Portimão, 'Ambiente Hoje'<sup>(1)</sup>: ranging from garden lights for €35 to bags for photographic*

Heutzutage stellen wir die unterschiedlichsten Anforderungen an unsere Energieversorgung: auf der einen Seite möchten wir uns umweltbewusst verhalten und Energie und damit auch Kosten sparen, auf der anderen Seite benutzen wir zunehmend Stromfresser, ohne die wir, so glauben wir zumindest, nicht mehr leben können, wie Computer, allerlei Haushaltshelfer, Handys, iPads, iPods, Foto- und Videokameras usw.

Und als ob dies alles nicht ausreichte, sind viele dieser Geräte auch noch tragbar, weil jeder jederzeit in Kontakt mit jedem sein möchte, auch wenn er gerade nichts wirklich Wichtiges mitzuteilen hat. Immer wieder kommen wir an den Punkt, dass die Batterie just in dem Moment entladen ist, wenn wir sie benötigen, keine Lademöglichkeit in Sicht ist, was uns oft beeinträchtigt und stressst.

Aber die Entwicklung der Solarenergie Nutzung ist in vollem Gange, und schon können wir auf dem Markt die verschiedensten mobilen Gadgets zur Produktion und Speicherung von Energie finden.

ECO123 fand in einem kleinen Laden namens „Ambiente Hoje“<sup>(1)</sup>, gelegen im Zentrum von Portimão viele praktische Geräte:

### Ambiente Hoje

Rua do Carvalho, 16-B - 8500 Portimão • Tel.: (+351) 282 042 400 | 964 097 817  
Email: ah.ambientehoje@gmail.com

### FF Solar

Parque Industrial da Feiteirinha, Lote 1 - 8670-440 Aljezur  
Tel.: (+351) 282 998 745 • Email: mail@ffsolar.com • Web: www.ffsolar.com

a energia solar no Algarve... e não só. Fabricam kits autónomos a energia solar para uso em locais remotos, suficientes para permitir iluminação, carregamento de smartphones, através de USB com corrente fixa de 5 volts, e operar uma pequena televisão.

"A eficiência do kit depende de duas vertentes: a dimensão do painel para a produção de energia e da bateria para acumulação da mesma. Uma mochila, por exemplo, possui uma bateria de lítio com 4 ou 5 mil miliampères, um pequeno módulo de 2,5 watts e um conjunto de adaptadores. Isso permite carregar a câmara, um telemóvel ou qualquer outro pequeno aparelho", foi-nos dizendo Sebastian.

"O ideal é usarmos módulos e baterias separados, porque o módulo solar só funciona com radiação solar directa e, se a bateria estiver incorporada, também vai aquecer. Temperaturas elevadas são inimigas das baterias. No caso das mochilas, porque são desenhadas para carregar enquanto caminhamos, têm de assumir o compromisso entre a portabilidade e o desempenho. O módulo deve ser em amorf, flexível; podemos cortar ou dobrar e continuam a produzir. Mas perde eficiência, 7% contra os 22% das silícias. E tem metade da durabilidade", acrescenta.



Na produção deste artigo não houve emissão de CO<sub>2</sub>

There was no emission of CO<sub>2</sub> in the production of this article.

Zu Fuß unterwegs: Null CO<sub>2</sub> Emission während der Recherche zu diesem Artikel.

equipment for €95, which recharge your camera battery while you're out and about; a tablet cover with an incorporated battery and recharging covers for mobile phones, among some of the items that grabbed our attention<sup>(2)</sup>.

"We had some doubts about the functional practicalities of these systems and thus went off to visit Sebastian Sennewald of FF Solar<sup>(3)</sup>, a company that has been installing solar energy in the Algarve and beyond for the last quarter of a century. They manufacture autonomous solar energy kits for use in remote locations, which provide enough power for lighting, recharging smartphones through to a USB with a fixed 5-volt current and running a small television.

"The efficiency of the kit depends on the two facets: the size of the panel producing energy and the battery accumulating it. A rucksack, for example, contains a lithium battery with four or five thousand milliamperes, a small 2.5 watt module and a set of adapters. This enables the recharging of a camera, a mobile phone or any other small device", Sebastian

explained to us. "The ideal is to use separate modules and batteries because the solar module only functions with direct solar radiation and, if the battery is incorporated, it is also going to heat up. High temperatures are the enemy of batteries. In the case of rucksacks, because they are designed for recharging while you are out walking, we have to accept this compromise between portability and performance. The module has to be shapeless, flexible; we can cut it or bend it and it still continues to produce. However, we lose out on efficiency, 7% against the 22% of silicon modules. And it has half of the durability," he added.

The weak point of such equipment remains the battery, which is subject to many cycles, changes in temperature, rapid charges and discharges, as well as intermediate charges. There are very efficient batteries that are also very dangerous. The current ideal would seem to be lithium-ferrite, which allows for a greater variety of voltages. This can be overcharged without danger of explosion and runs over a charging/flat life cycle of over 8,000 recharges.

These clean portable energy sources are ready for use and offer users gains both in terms of their pockets and their personal comfort, even though equipment should not be selected only according to price, say those in the know.

von Gartenlaternen ab 35€ bis zu Fotozubehör, welches die Kamerabatterie durch Bewegung auflädt, für 95€, eine Tablet-Tasche mit eingebautem Akku, selbstladende Handygehäuse und vieles andere, das unsere Aufmerksamkeit erregt hat<sup>(2)</sup>. Um uns über die Funktionalität der Systeme zu informieren, bat wir Sebastian Sennewald um Stellungnahme, einem Mitarbeiter von FF Solar<sup>(3)</sup>, Unternehmen mit mehr als einem Vierteljahrhundert Sonnenenergieanlagen-Erfahrung an der Algarve und nicht nur das – sie stellen auch Solarstromsets zusammen für eine unabhängige Solarenergieversorgung an abgelegenen Orten, ausreichend für Beleuchtung, das Laden von Smartphones über USB-Port (5V) und sogar zum Betreiben eines kleinen Fernsehers.

„Die Effizienz des Kits ist abhängig von zwei Aspekten: der Größe des stromerzeugenden Solarpannels und der Batterie für die Speicherung. Nehmen wir zum Beispiel einen Rucksack mit einer Lithium-Batterie mit vier- oder fünftausend Milliampere, einem kleinen Modul von 2,5 Watt und einer Reihe von Adapters. Damit können Sie Ihre Kamera, Ihr Handy oder ein anderes kleines Gerät laden.“, sagte uns Sebastian. „Im Idealfall bestehen das Modul und die Batterie aus getrennten Geräten, da das Solarmodul nur mit direkter Sonneneinstrahlung arbeiten kann und, wenn die Batterie dort eingebaut ist, sie mit erhitzt. Hohe Temperaturen sind für Batterien aber schädlich. Im Fall des Rucksackes, der zum Tragen von Lasten beim Gehen bestimmt ist, muss man einen Kompromiss zwischen Mobilität und Leistung eingehen. Das Modul muss amorph, flexibel sein und auch nach Biegen oder Brechen weiterhin Energie produzieren, jedoch hat es eine geringere Effizienz von 7%, verglichen mit 22% bei Siliziumzellen. Und es hat eine auf die Hälfte reduzierte Haltbarkeit“, fügte er hinzu.

Der Schwachpunkt dieser Anlagen ist die Batterie, die vielen Ladezyklen, Temperaturschwankungen, schnellem Laden und Entladen sowie Zwischenlasten ausgesetzt ist. Sehr leistungsfähige Batterien sind gefährlich. Am günstigsten sind Lithium-Ferrit-Batterien, die Spannungsschwankungen besser aushalten, bei Überladung nicht gleich explodieren und eine Lebensdauer von mehr als achttausend Entladezyklen besitzen.

Tragbare Geräte zu sauberer Energieerzeugung mit wirtschaftlichem und praktischem Mehrwert stehen zur Verfügung. Aber es ist davon abzuraten, die Geräte nur nach dem Kaufpreis auszuwählen, sagt derjenige, der etwas davon versteht.

# Ilha da Barreta



© JOÃO GONÇALVES



© JOÃO GONÇALVES

**ALGARVE** | João Gonçalves

**Escolher ser náufrago.**

**Choose your shipwreck.**

**Leben als Schiffbrüchiger.**

É a bordo do catamarã ‘Praia das Conchas’ que iniciamos a viagem. São 35 minutos que nos deixam apreciar a maravilhosa paisagem da Ria Formosa desde as ‘Portas do Mar’, em Faro, até ao nosso objetivo, a Barreta ou, como é mais conhecida, ‘Ilha Deserta’. A estes nomes, muitos locais acrescentam, com humor, o epíteto de ‘ilha dos piratas’. Com o experiente Comandante Raúl Vicente ao leme, a viagem corre calma e idílicamente, deixando-nos perceber um pouco da dinâmica que homem e natureza partilham diariamente.

Quando desembarcamos na ‘ilha dos piratas’ descobrimos o tesouro: uma ilha paradisíaca, de areias brancas e água azul clara, que nos faz acreditar que estamos num destino tropical.

**“ Quando desembarcamos na ‘ilha dos piratas’ descobrimos o tesouro.**

We begin our voyage on board the ‘Praia das Conchas’ catamaran. It’s a 35-minute hop providing due time to appreciate the wonderful landscape of Ria Formosa stretching from ‘Portas do Mar’ in Faro through to our destination, Barreta or, as it is more commonly known, ‘Desert Island’. To these names, many locals also humorously add the epithet of ‘pirate island’. With the experienced Captain Raúl Vicente at the helm, the voyage passes peacefully and calmly while opening an insight into the dynamic that men and nature can daily draw upon.

On arriving at ‘pirate island’, we discover our treasure: a paradise island of white sands and clear blue water that make us believe we’ve reached some tropical destination.

Wir befinden uns an Bord des Katamarans „Praia das Conchas“, es geht los. 35 Minuten, in denen wir uns von der herrlichen Landschaft der Ria Formosa verzaubern lassen, von der „Portas do Mar“ in Faro bis zu unserem Ziel, „Barreta“, oder auch besser bekannt als die „Ilha Deserta“. Dieser fügen die Einheimischen augenzwinkernd noch den Beinamen „Pirateninsel“ hinzu. Mit dem erfahrenen Kommandanten Raúl Vicente am Ruder verläuft die Fahrt ruhig und idyllisch und lässt uns ein wenig von dem täglichen Zusammenspiel von Mensch und Natur erahnen.

Als wir auf der Pirateninsel von Bord gehen, entdecken wir den Schatz: ein Inselparadies mit weißem Sand und klarem, blauem Wasser, dass uns glauben macht, wir befänden uns auf einer tropischen Insel.



© JOÃO GONÇALVES



© JOÃO GONÇALVES



© JOÃO GONÇALVES

Começamos a descobrir a ilha quando deixamos o pontão de cimento e encontramos a passadeira de madeira. Esta define o trilho que nos leva numa caminhada pelas suas dunas e encantos escondidos, sem que a nossa presença seja prejudicial para a fauna e flora locais. Sendo a ilha um local protegido, é de assinalar que a presença do homem nem sempre se faz notar pelas melhores razões. O lixo deixado pelo tradicional e des-cuidado turista está por todo o lado, mas é na zona dos apoios de pesca que o 'postal' fica mais cinzento. Lixo amontoado e uma total desorganização são oapanhão deste ponto da ilha.

Mas rapidamente deixamos para trás o negativo e abrimos os sentidos para melhor focar o belo e natural que nos rodeia. Ao caminhar podemos encontrar todo o tipo de pessoas a passear, desde o habitante local que elege esta praia como o seu santuário de Verão, ao turista que, com um sorriso na cara, descobre a ilha de bicicleta. Quando a passadeira acaba, somos recebidos por um pórtico que assinala a entrada na praia. Neste estão penduradas algumas placas com nomes e direções. Estas são as marcas da passagem de outros 'piratas' que parecem desafiar-nos a descobrir essas rotas e destinos.

Passamos o pórtico e sentamo-nos no areal para contemplar a paisagem, e chega-nos o sentimento de sermos naufragos numa 'Ilha Deserta'. Quando olhamos em redor e reparamos na distância que nos separa da pessoa mais próxima, sorrimos por pensar

## Como chegar

### How to get there

Partindo do terminal de autocarros da EVA em Faro, virar à direita e seguir ao longo da doca de recreio até chegar aos Bombeiros Voluntários. Aí deve continuar a seguir a muralha até encontrar as Portas do Mar, onde encontra a bilheteira e o cais de embarque. Se preferir pode comprar os bilhetes e pedir informações na bilheteira situada junto à doca.



© JOÃO GONÇALVES

*We set off to explore the island and step off the small concrete wharf onto a wooden walkway. This marks the path that takes us off on a tour through dunes and hidden nooks without our presence causing any negative impact on the local fauna and flora. With the island a protected site, we nevertheless have to stress that the presence of man is sometimes noted for some of the worst reasons. Rubbish, dumped by traditional careless tourists, is found to a greater or lesser extent all over the place but is particularly bad in the fishing support zone. The piles of rubbish and the total lack of organisation prove the nadir of this part of the island.*

*However, we swiftly leave behind the negative aspects and open up our senses to better focus on the beauty and nature surrounding us. As we advance along the path, we meet all types of people, ranging from the local inhabitant who makes this beach his summer sanctuary to the tourist who, with a broad smile across his face, tours the island by bike. When the walkway ends, we are welcomed by a gate that marks the gateway to the beach. On it are hung some signs giving names and directions. These are the marks of passage left by other 'pirates', who seem to challenge us to discover their routes and destinations.*

*We head through the gate and take a seat on the sand and contemplate the landscape, before succumbing to a feel-*

Die Erforschung der Insel beginnt mit dem Verlassen des Zement-Pontons. Wir wandern auf einem hölzernen Steg, der uns auf einen Spaziergang durch Dünen und versteckte Reize führt, ohne dass unsere Anwesenheit sich nachteilig auf die ansässige Pflanzen- und Tierwelt auswirkt.

Auch wenn die Insel als Schutzgebiet ausgewiesen wurde, fällt die Anwesenheit des Menschen unangenehm auf: Der Abfall unbedachter Touristen vom alten Schlag findet sich überall, aber noch schlimmer ist es an den Angelplätzen – sich türmender Müll und chaotische Zustände sind das Markenzeichen beim Betreten der Insel.

Aber schnell lassen wir diese negativen Eindrücke hinter uns, öffnen uns mit allen Sinnen und konzentrieren uns auf die Schönheit und Natürlichkeit, die uns später umgibt. Unseren Weg kreuzen alle Arten von Menschen, vom lokalen Einwohner, der, zu Fuß unterwegs, diesen Strand zu seinem Sommer-Heiligtum erwählt hat, bis zum Besucher, der mit einem Lächeln im Gesicht die Insel mit dem Fahrrad entdeckt. Am Ende des Fußweges werden wir von Palisaden empfangen, die den Eingang zum Strand markieren. In diesen hängen einige Schilder mit Namen und Richtungszeigern, Hinweise anderer „Piraten“, die uns herausfordern scheinen, auch diese Routen und Ziele zu entdecken.

Wir verlassen die Palisaden und setzen uns im Sand, um die Landschaft zu betrachten, und wir beginnen, uns wie Schiffbrüchige auf einer verlassenen Insel zu fühlen. Als

**“**  
**Quando a passadeira acaba, somos recebidos por um pórtico que assinala a entrada na praia.**  
**“**  
**When the walkway ends, we are welcomed by a gate that marks the entranceway to the beach.**

Ausgehend vom EVA Busbahnhof in Faro, nach rechts abbiegen und entlang der Marina bis zur Freiwillige Feuerwehrmann gehen. Ab hier der Mauer folgen bis zu den „Portas do Mar“, wo sich Ticket-Kasse und Anlegestelle der Fähre befinden. Wenn Sie möchten, können Sie Tickets und Informationen auch in der Kasse der Marina bekommen.

### Anfahrt

*Setting off from the EVA bus station in Faro, turn right and head along the marina until you reach the Bombeiros Voluntários fire station. Then, follow the wall as far as Portas do Mar, where there is a ticket office and embarkation point. Should you prefer, you can buy the tickets and ask for information at the ticket office next to the dock.*



© JOÃO GONÇALVES

que, a poucos quilómetros dali, as praias estão apinhadas de gente que tem que pedir licença para colocar a toalha.

Um mergulho na água limpa e cristalina revigora-nos o corpo e refresca a alma para continuarmos o resto do percurso feito já na areia à beira mar. No final do extenso areal encontramos o molhe e em frente o farol de onde estamos separados pelo turbilhão das águas que entram e saem da ria ao sabor das marés.

No final da nossa caminhada, recolhemos-nos na sombra do único sítio que nos lembra a civilização, o restaurante 'Estaminé', onde bebemos algo fresco. Depois, revigorados, voltamos lentamente à realidade da fila que nos espera para regressarmos ao quotidiano citadino.

Mais informações: | Further information:  
Mehr Info:  
[www.ilha-deserta.com](http://www.ilha-deserta.com)

*ing of being shipwrecked on some 'desert island'. When we take a look around and notice the distance separating us from the nearest person, we smile in thinking that over there, just a few kilometres away, the beaches are so packed that you have to apologise before setting your towel down.*

*A quick dip in the crystal clear water reinvigorates the body and refreshes the soul before continuing the rest of the way along the beach by the sea. At the end of this vast expanse of sand, we come to the seawall in front of the lighthouse that separates us from the choppy waters flowing into and out of the estuary depending on the prevailing tide. At the end of our walk, we rest in the shade at the only place resembling civilisation here, the 'Estaminé' restaurant where we drink something cool. Afterwards, feeling fresh again, we slowly begin making our return to the reality of daily city life.*

wir uns umblicken und bemerken, wie groß die Entfernung zu den nächsten Leuten ist, müssen wir lächeln bei dem Gedanken, dass nur wenige Kilometer entfernt die Strände so überfüllt sind mit Menschen, dass sie um Erlaubnis bitten müssen, wenn sie nur ihr Handtuch auslegen wollen.

Ein Sprung in das kristallklare Wasser belebt den Körper und erfrischt die Seele, um den Rest des Weges durch den Sand am Meeressaum entlang zurückzulegen. Am Ende des langen Sandstrandes erreichen wir den Bootssteg. Gegenüber liegt der Leuchtturm, von uns getrennt durch im Rhythmus der Gezeiten wibbelndes Wasser der Mündung.

Am Ende unserer Wanderung versammeln wir uns im Schatten des einzigen Ortes, der uns an die Zivilisation erinnert, dem Restaurant „Estaminé“, wo wir etwas Kühles trinken. Mit neuen Kräften kehren wir langsam zurück. Die Realität holt uns ein in Form der Warteschlange, die uns zu unserem städtischen Alltag zurückbringt.



© JOÃO GONÇALVES



**PORTEMÃO** | José Garrancho

## Mãos que recuperam belezas perdidas.

### Hands that restore lost beauty.

### Hände, die vergangene Schönheiten wiedererwecken.

Conheço o mestre Figueiras desde a minha juventude, já lá vão 50 anos, numa oficina minúscula. Adorava vê-lo construir ou consertar peças, com paciência e sem pressas. Ainda hoje, quando passo à sua porta, na Rua Nova, em Portimão, paro para 'dois dedos de conversa'.

Fez restauros para gente rica e famosa e cimentou amizades entre artistas e intelectuais. Mas, na sua simplicidade, apenas diz: "Fiz amizades com muitas pessoas, ao longo da minha vida".

**ECO123:** Mestre Figueiras, como é que entrou nesta profissão?

Mestre Figueiras: Comecei a aprender a arte de marceneiro há 65 anos, com a idade de 13, na oficina do mestre José Pedro Martins. E não ganhava nada. Só ao fim de 4 anos de aprendizagem é que comecei a receber 50 escudos por dia. Mais tarde, fui para Lisboa e, como adoro arte, comecei a dedicar-me à talha e à pintura, o trabalho que mais gosto de fazer.

Foi nessa altura que teve contacto com as madeiras e peças valiosas?

Foi. Comecei a fazer cópias de contadores, peças do século XVII, a trabalhar o marfim, a restaurar peças antigas...

**Mas também restaura peças que lhe chegam do estrangeiro. Como aparecem esses contactos?**

Sou mais conhecido lá fora do que aqui. Fiz muito trabalho para a Alemanha e Holanda, para muitas partes do mundo, nos bons tempos. E as pessoas foram passando a palavra. Desloquei-me à Alemanha, há muitos anos, e fiz lá uns restauros. Também fui a Paris, onde não fiquei porque tinha um compromisso para restaurar umas peças na Suíça...

**Dedica-se à recuperação de arte Sacra?**

Sim. Há mais de 50 anos que faço trabalhos, entre outros clientes, para a Quinta da Donalda. Fui eu quem restaurou a capela. E sou requisitado por outras igrejas, de vários pontos do País.

*I have known Master Figueiras ever since my youth, some five decades ago, in his minuscule workshop. I loved seeing him build and repair objects with such unhurried patience. Still today, whenever I pass by his door on Rua Nova in Portimão, I drop in for a quick chat.*

*He has done restoration work for the rich and famous and made friends with artists and intellectuals. However, due to his own natural modesty, he only says: "I made friends with many people over the course of my life".*

**ECO123:** Master Figueiras, how did you get into this profession?

*Master Figueiras: I began learning the art of cabinetmaking some 65 years ago at the age of thirteen in the workshop of Master José Pedro Martins. I didn't earn a thing. Only at the end of four years did I begin getting paid 50 escudos per day. Later on, I went to Lisbon and, as I love art, I began dedicating myself to carving and painting, the work that I most like doing.*

**Was that when you began coming into contact with valuable wood and other pieces?**

*It was. I began by making copies of chests, 17<sup>th</sup>-century pieces, working with ivory, restoring old pieces...*

**You have also restored pieces from abroad. How did you make those contacts?**

*I'm better known internationally than I am here. I did a lot of work for Germany and Holland, for many parts of our world in the good times. And people would recommend me to each other. I went to Germany once, many years ago now, and I did some restoration there. I also went to Paris where I did not stay because I had a commitment to restore some works in Switzerland...*

Na produção deste artigo não houve emissão de CO<sub>2</sub>.

There was no emission of CO<sub>2</sub> in the production of this article.

Zu Fuß unterwegs. Null CO<sub>2</sub> Emission während der Recherche zu diesem Artikel.

“

**Sou mais conhecido lá fora do que aqui.**

**I'm better known internationally than I am here.**

**Ich bin im Ausland sogar besser bekannt als in Portugal.**

- José António Figueiras

**Sabemos que o mestre se dedica à escultura e tivemos o privilégio de ver, há muitos anos, a sua bela coleção de Cristos.**

Já não a tenho. Há anos, fiz duas exposições nos hotéis de luxo locais e as peças foram adquiridas. Restam são as fotos que o meu amigo Augusto Cabrita<sup>(1)</sup> tirou, na exposição.

**Também sabemos que fabricou um violino em madeira de amoreira, cravejado a madrepérola. Ainda tem essa peça?**

Ainda. Fiz-o com 19 anos. O meu avô tocava e gostava de se entreter com os violinos e eu, desde miúdo, também gostava. Então, decidi fazer um e ainda aí está.

Era o momento para terminar a entrevista e partilhar uma chávena de chá verde (um suposto restaurador do corpo humano), com ele e o filho Miguel, que fez uma pausa na obra em mãos. Para eliminar um risco num móvel, tinha passado horas a retirar cuidadosamente todo o verniz do tampo e a torná-lo homogéneo. Felizmente, existe um descendente para continuar a obra e o nome portimonense que se impôs no mundo restrito da restauração de antiguidades.



© JOSE GARRANCHO

**José António Figueiras**

José António Figueiras, 78 anos, tem um filho, o Miguel, que está a aperfeiçoar a sua arte com o progenitor.

Rua Nova, 15 - 8500 Portimão

José António Figueiras, 78 years old, has one son, Miguel, who is now perfecting his father's fine art.



© JOSE GARRANCHO

**Sie beschäftigten sich auch mit der Restaurierung von Kirchenkunst?**

Das ist richtig. Seit über 50 Jahren arbeite ich, neben anderen Klienten, für die Quinta da Donalda. Ich war derjenige, der dort die Kapelle restauriert hat. Ich bin auch bei anderen Kirchen im ganzen Land gefragt.

**Wir wissen, dass Sie sich auch der Bildhauerei widmen und hatten vor vielen Jahren das Privileg, Ihre Sammlung von Christusfiguren zu bewundern.**

Diese gibt es nicht mehr. Vor Jahren stellte ich sie in zwei örtlichen Luxushotels aus. Die Stücke wurden erworben, und geblieben sind mir nur die Fotos, die mein Freund Augusto Cabrita<sup>(1)</sup> in den Ausstellungen machte.

**Es ist uns bekannt, dass Sie eine mit Perlmutt verzierte Geige aus Maulbeerbaumholz gefertigt haben. Besitzen Sie dieses Stück noch?**

Aber ja! Ich schuf sie, als ich 19 Jahre alt war. Mein Großvater spielte und beschäftigte sich gern mit Violinen. Auch ich liebte sie seit meiner Kindheit. So beschloss ich, mir selbst eine zu bauen, und diese habe ich noch immer.

Es war an der Zeit, das Interview zu beenden und gemeinsam mit ihm und seinem Sohn Miguel, der gerade eine Pause einlegte, eine Tasse grünen Tee zu trinken (dem eine regenerierende Wirkung auf den menschlichen Körper nachgesagt wird). Er hatte daran gearbeitet, einen Kratzer von einem Möbelstück zu entfernen und etliche Stunden damit zugebracht, vorsichtig allen Lack zu entfernen und die Oberfläche zu glätten. Glücklicherweise gibt es einen Nachkommen, der die Arbeit und den mit Portimão verbundenen, in der überschaubaren Welt der Antiquitäten-Restauratoren weithin bekannten Namen fortführen wird.



© MARTIN KÄMPCHEN

ÍNDIA | INDIA | INDIEN | Martin Kämpchen

## Índia todos os dias

### 4ª PARTE

**Madan fala sobre o seu avô**

Quando o Madan me visitou em Kalimpong, contou-me as histórias da sua infância. Perguntei e perguntei, e ele reviveu, através das suas histórias simples, dos seus gestos, das expressões na sua face, a sua aldeia montanhosa de Merangdi, no Nepal. A história sobre o seu avô foi a que mais me fascinou, e era assim:

O avô era o dono da casa aldeã em que ele viveu com orgulho e contentamento. Tinha 84 anos. Bem, ele disse a Madan que tinha 84, e desde há um bom número de anos que dizia aos idosos de Merangdi que tinha "mais ou menos oitenta". Informava os visitantes que, na realidade, tinha 75. À família confidenciou que aumentava ou diminuía a sua idade para se divertir. Ah, apenas 75...., alguns diriam; oh, já 84, e ainda em tão boa forma, outros exclamavam, e o avô então dava a sua risada característica.

## India all day

### 66

**O avô deslocava-se ao longo da varanda acompanhando o sol, fechando os olhos para sentir o seu calor mais intensamente.**

### 4<sup>TH</sup> INSTALMENT

**Madan talks about his grandfather**

*When Madan visited me in Kalimpong, he told me the stories of his childhood. I asked and asked, and he brought his mountain village Merangdi in Nepal to life through his simple stories, his gestures, the expressions on his face. The story about his grandfather fascinated me the most. It goes like this:*

*Grandfather was the owner of the village house in which he lived with pride and contentment. He was 84 years old. Well, he told Madan that he was 84, and for a good number of years he had told the elderly people of Merangdi he was "round about eighty". To visitors he said that, in fact, he was 75. His family he told in confidence that he increased or decreased his age to have some fun. Oh, only 75...., some would say; oh, already 84, and still so fit, others would exclaim, and Grandfather then produced his characteristic chuckle.*

*He enjoyed the peace and quiet of his house. When the first rays of sun touched the balcony*

## Alle Tage Indien

### 4. FOLGE

**Grandfather moved along the length of the balcony with the sun, closing his eyes to feel the warmth of the sun more intensely.**

**Als mich Madan in Kalimpong besuchte, erzählte er mir die Geschichten aus seiner Kindheit. Ich fragte und fragte, und er erweckte in seinem einfachen Geschichten, seinen Gesten, in seinem wechselnden Mienenspiel sein Bergdorf Merangdi in Nepal zum Leben. Die Geschichte über seinen Großvater hat mich am meisten fasziniert. Das ist sie:**

**Großvater war der Besitzer des Dorfhauses, in dem er selbstbewusst und zufrieden wohnte. Er war 84 Jahre alt. Nun, er sagte Madan, er sei 84, und seit einer ganzen Reihe von Jahren erzählte er den Senioren von Merangdi, er sei „mehr oder weniger achtzig“. Besucher informierte er allerdings, er sei 75. Seiner Familie sagte er vertraulich, er erhöhe oder senke sein Alter, um etwas Spaß zu haben. Oh, erst 75..., würden einige sagen; oh, schon 84 und noch so rüstig, würden andere ausrufen, und Großvater würde darauf sein charakteristisches Kichern produzieren.**

Ele apreciava a paz e sossego da sua casa. Quando os primeiros raios de sol tocavam a sua varanda, que se prolongava por duas das fachadas do andar superior, ele estava sentado nesse preciso local, desfrutando-os. Cruzava as mãos e acomodava-se o mais confortável possível no seu banco de madeira. O avô deslocava-se ao longo da varanda acompanhando o sol, fechando os olhos para sentir o seu calor mais intensamente. Ocasionais, as suas mãos procuravam nos espaços ao lado do banco para saber se o seu pequeno cão ainda estava lá deitado, desfrutando do sol tanto quanto ele.

O avô era praticamente cego. Os seus olhos minúsculos eram raiados de sangue e vazios. Apenas conseguia ver objectos grandes como sombras, e pressentia quando a noite havia descido sobre as montanhas. Ainda assim, sabia exactamente onde estava. Havia passado a sua vida inteira naquela casa e em Merangdi. Nunca havia saído da aldeia. "Via" cada pedra e cada arbusto. Movia-se lentamente pela casa e pela vizinhança com uma vara nodosa, mas nunca vacilava ou tropeçava.

Quando Madan era um menino, o avô por vezes chamava-o e apontava-lhe a montanhas. Primeiro perguntava, "Madan, há algumas nuvens movendo-se no horizonte?" Quando Madan dizia "não, baje", ele perguntava novamente, "Tens a certeza que está tudo limpo?" Quando Madan dizia "sim, baje", o avô ordenava que Madan permanecesse exactamente à sua frente. O avô colocava a sua mão esquerda no ombro magro de Madan, e a mão direita erguia-a à frente de Madan. Apontando, dizia, "Olha para ali!" Nomeava a montanha e pedia a Madan que a descrevesse. "Sim", dizia o avô e confirmava o nome. "Ao lado dela, nesta direção...", o avô movia o seu dedo apenas um pouco para a direita, "ali está outro pico, está coberto de neve, nunca o vi sem neve, o seu nome é...", e o avô pedia a Madan para o descrever e repetir o nome.

O avô até fazia pequenas excursões botânicas com Madan. Foi o avô quem apresentou Madan à ameixeira do outro lado do batatal. Desde esse dia que a ameixeira é amiga de Madan.

"Lembra-se, baje? Isso foi há muito tempo, muitos anos!", Madan recordava o seu avô.

"Que dizes tu!" contrariava o avô. "Conhece-mos a ameixeira pela primeira vez há um mês."

Madan aprendeu, com o seu avô cego, como ter a certeza de quando uma espiga de milho está madura e pronta para ser comida. Ele ensinou o rapaz como evitar os chifres quando ordenhava as cabras, e admoestou-o para apanhar a pequenas framboesas selvagens que crescia ao longo dos caminhos. "Apanha todas, juntas são meia refeição", dizia, enquanto tentava tirar algumas das pequenas mãos de Madan.

O avô usava o seu casaco velho que lhe descia quase até aos joelhos. Outrora havia sido um excelente casaco, digno de um verdadeiro cavalheiro, agora estava um pouco sujo e puído, mas mantinha-o quente face ao vento. Por vezes, Madan juntava-se ao seu avô no quarto deste, numa pequena cama, durante a noite, mas hoje em dia o avô preferia quase sempre estar sozinho.

"Conta-me sobre a minha família", costumava dizer o pequeno Madan, acomodando-se junto ao seu avô após o almoço, "Sobre os meus tios e tias e sobre todos os outros..."

*which ran along two sides of the upper floor, he would sit exactly in that spot and enjoy them. He folded his hands and made himself as comfortable as possible on his wooden bench. Grandfather moved along the length of the balcony with the sun, closing his eyes to feel the warmth of the sun more intensely. From time to time he searched with his hands beside him to find out whether his little dog was still lying next to his master enjoying the sun as much as he did.*

*Grandfather was almost blind. His tiny eyes were bloodshot and empty. He could see only large objects like shadows, and he sensed when night had descended on the mountains. Even so Grandfather knew exactly where he was. His whole life he had spent in that house and in Merangdi. Never had he left the village. He "saw" every stone and every bush. Slowly he moved around in the house and its neighbourhood with a knotty stick, but he never faltered or tripped.*

*When Madan was a small boy, grandfather would sometimes call him and show him the mountains. First he asked, "Madan, are there any clouds moving across the horizon?" When Madan said "no, baje", he asked again, "Are you sure everything is clear?" When Madan said "yes, baje", Grandfather ordered Madan to stand exactly in front of him. Grandfather placed his left hand on Madan's thin shoulder, and held his right hand in front of Madan. Pointing, he said, "Look there!" He named the mountain and asked Madan to describe it. "Yes", Grandfather said and confirmed the name. "Beside it, this way...", grandfather moved his finger a tiny bit to the right, "there is another peak, it is snow-clad, I have never seen it without ice, its name is...", and grandfather asked Madan to describe it and repeat the name.*

*Grandfather even made little botanical excursions with Madan. It was grandfather who introduced Madan to the plum-tree across the potato-field. From that day the plum-tree was Madan's friend.*

*"Remember, baje? That was long ago, many years!" Madan would remind his grandfather.*

*"What are you saying!" his grandfather objected. "We encountered the plum-tree for the first time one month ago."*

*From his blind Grandfather Madan learned how to make sure when a maize cob was ripe and ready to be eaten. He taught the boy how to avoid the horns when he milked the goats, and Grandfather told him to pick the tiny raspberries which grew wild all along the paths. "Pick every one, together they make half a meal", he said and tried to pinch some from Madan's little hands.*

*Grandfather wore his old coat, which reached down almost to his knees. Once it was a grand coat worthy of a real gentleman, now it was a bit soiled and threadbare, but it kept him warm in the wind. Sometimes Madan would join Grandfather in his chamber on a second cot for the night, but nowadays Grandfather often wanted to stay alone.*

*"Tell me about my family," little Madan used to say, settling down next to his grandfather after lunch. "What about my uncles and aunts and about all the others..." When Grandfather did not feel like remembering, he mumbled that he needed a nap. But when he got talking about how he raised his family, he often got up in the middle of his reminiscences and said, "Come along, let's meet all of them."*

*Madan knew that Grandfather would take him to the family temple a few minutes away uphill.*

Er genoss den Frieden und die Ruhe des Hauses. Wenn die ersten Morgenstrahlen den Balkon berührten, der an zwei Seiten des oberen Flurs entlang liefen, saß er gewöhnlich genau an dem Platz und wärmte sich. Er faltete seine Hände und machte es sich auf seiner Holzbank so bequem wie möglich. Großvater rückte mit der Sonne den Balkon entlang, er schloss seine Augen, um die Wärme umso mehr zu spüren. Von Zeit zu Zeit tastete er mit seinen Händen neben sich, um zu wissen, ob sein kleiner Hund immer noch neben der Bank lag und die Sonne genau so genoss wie er.

Großvater war fast blind. Seine winzigen Augen waren blutunterlaufen und leer. Er konnte nur große Gegenstände wie Schatten erkennen, und er spürte, wenn sich die Nacht auf die Berge senkte. Trotzdem wußte Großvater genau, wo er sich befand. Sein ganzes Leben hatte er in diesem Haus und in Merangdi verbracht. Niemals hatte er sein Dorf verlassen. Er „sah“ jeden Stein und jeden Busch. Langsam bewegte er sich mit Hilfe seines Knotenstocks im Hause und dessen Nachbarschaft umher, aber er strauchelte und stolperte nie.



© MARTIN KÄMPCHEN



Quando o avô não se sentia com vontade de recordar, murmurava que precisava de uma soneca. Mas quando começava a falar sobre como criou a sua família, frequentemente, no meio das suas reminiscências, levantava-se e dizia, "Anda, vamos conhecê-los a todos."

Madan sabia que o avô o levaria ao templo da família, a alguns minutos de distância, subindo a colina. O avô insistia em caminhar sem ajuda, apenas com a sua vara como apoio.

Este não era um templo no sentido habitual. Era um bosque sagrado delimitado por uma vedação baixa, em cujo interior crescia erva selvagem, alguns arbustos floridos e árvores pequenas e robustas. Entre as raízes, estava uma dúzia de pedras cravadas no solo, com nomes talhados. O pequeno portão de ferro para o bosque estava trancado, mas o avô tinha a chave, que baloiçava pendurada numa corda atada à sua cintura. Apenas ele possuía uma chave. Ele também abriu o portão sozinho, embora as suas mãos cegas tivessem de procurar o buraco da fechadura durante um bom tempo.

Quando se encontravam no interior do bosque, o avô começava a contar histórias. Tinham consciência dos nomes em cada pedra. Apontava para elas uma a uma porque sabia exactamente onde cada pedra se localizava. O avô dizia, o seu dedo tocando uma pedra, "Ele era o meu sobrinho mais velho, viveu na segunda casa abaixo da nossa, que agora pertence ao seu primeiro filho e à sua mulher, que nasceu perto de Sallery, e aos seus filhos."

O avô disse o nome desse sobrinho, Suman, que era um carpinteiro, tal como o pai de Madan. O sobrinho tinha mãos abençoadas porque conseguia fabricar adoráveis brinquedos.

*Grandfather insisted on walking unaided with just his stick for support.*

*This was not a temple in the ordinary sense. It was a sacred grove enclosed by a low fence with wild grass, some flowering bushes and short, stout trees growing inside. Between the roots there were a dozen stones stuck into the ground with names carved into them. The small iron gate to the grove was locked, but Grandfather had the key dangling from a cord that was slung around his waist. He alone possessed a key. He also opened the gate by himself, although his blind hands had to search for the keyhole for quite a while.*

*When they stood inside the grove, Grandfather began telling stories. He was aware of the names on each stone. He pointed to them one by one because he knew exactly where each stone had its place. Grandfather said, his finger touching one stone, "He was my oldest nephew, he lived in the second house below us which now belongs to his first son and his wife, who was born near Sallery, and to their children."*

*Grandfather said the name of this nephew, Suman, who was a carpenter like Madan's father. The nephew had lucky hands because he could fabricate lovely wooden toys for his children and for the children of Merangdi and even sold them on the markets in Pattale Bazar and Sallery. His children are old now, only one of them still lives in the village, the others have taken root in other villages in the area.*

*After grandfather had spoken some more about these children who had all married and had children of their own that went to school or worked in the fields or had left to work for tourists as trekking guides, Madan asked, "What did your nephew look like?"*

O escritor Martin Kämpchen escreve o seu "Diário da Índia" na ECO123, que será publicado em trechos. Nele, mostra como as pessoas do outro lado do globo encaram os seus problemas sociais, culturais, ambientais e económicos e tentam resolvê-los.

*Martin Kämpchen is writing his Indian Diary in ECO123, which will be published in separate extracts. His diary makes it clear what people's attitudes on the other side of the globe are towards their social, cultural, ecological and economic problems, and how they try to solve them.*

Tag war der Pflaumenbaum Madans Freund.

"Erinnerst du dich, baje?" Das ist schon lange her, viele Jahre! erinnerte Madan seinen Großvater.

"Ach was!" widersprach Großvater. "Wir haben den Pflaumenbaum erst vor einem Monat zum ersten Mal getroffen."

Von seinem blinden Großvater lernte Madan, wie man prüfte, ob ein Maiskolben reif zum Essen war. Er lehrte dem Jungen, wie er den Hörnern der Ziegen ausweichen musste, wenn er sie melkte, und Großvater mahnte ihn, die kleinen Wilderbeeren zu pflücken, die an den Weißrändern wuchsen. "Pflücke jede, zusammen ergeben sie eine halbe Mahlzeit", sagte er und versuchte, ein paar aus Madans kleinen Händen zu stibitzen.

Großvater trug seine alte Jacke, die fast bis zu den Knien reichte. Das war einmal eine großartige Jacke, die einem Gentleman alle Ehre machte, inzwischen war sie ein wenig verschmutzt und zerschlissen. Doch schützte sie ihn gegen den Wind. Manchmal würde Madan nachts neben seinem Großvater auf einem zweiten Holzbett schlafen, doch meist wollte der Großvater allein bleiben.

"Erzähle mir von meiner Familie", sagte der kleine Madan häufig und machte es sich nach dem Mittagessen neben dem Großvater bequem. "Erzähl mir von meinen Onkeln und Tanten und allen anderen..." Wenn Großvater nicht in Erzähllaune war, murmelte er, dass er ein Mittagsschlafchen brauche. Doch wenn er einmal ins Erzählen kam, wie er seine Familie aufgezogen hatte, dann stand er, inmitten seiner Erinnerungen, auf und sagte: "Komm mit, wir wollen sie alle besuchen."

Madan wusste, dass er ihn zu dem Familientempel mitnehmen würde, der ein paar Minuten den Hang aufwärts lag. Großvater bestand darauf, ohne Hilfe, nur auf seinen Stock gestützt, hinaufzugehen.

Das war kein Tempel im üblichen Sinn. Es war ein heiliger Hain, der von einem niedrigen Zaun eingefasst war; darin wuchsen wildes Gras, einige blühende Büsche und kurze, kräftige Bäume. Zwischen den Wurzeln war ein Dutzend flacher Steine in den Boden gerammt, auf denen Namen eingemeißelt waren. Das kleine Eisentor, das in den Hain führte, war verschlossen, aber Großvater hatte einen Schlüssel, der an einer Schnur um seine Hüften hing. Er allein besaß einen Schlüssel. Er öffnete das Tor auch allein, obwohl seine blinden Hände eine Weile suchen mussten, bis sie das Schlüsselloch fanden.

Wenn sie im Hain standen, begann Großvater zu erzählen. Er kannte die Namen auf allen Steinen. Er zeigte auf jeden einzeln, denn er wusste genau, wo jeder stand. Großvater berührte einen und sagte: "Er war mein ältester Neffe, er wohnt im zweiten Haus unterhalb von uns, das nun seinem ersten Sohn und seiner Frau, die in Sallery geboren wurde, und deren Söhnen gehört."

Großvater sagte den Namen seines Neffen, Suman, der ein Schreiner war, ebenso wie Madans Vater. Der Neffe hatte eine glückliche Hand, denn er konnte wunderbare Spielsachen aus

dos em madeira para os seus filhos e para as crianças de Merangdi e até os vendia nos mercados em Pattale Bazar e Sallery. Os seus filhos agora já eram velhos, e apenas um deles ainda vive na aldeia, os outros estabeleceram-se noutras aldeias da região.

Após o avô ter contado mais coisas sobre estas crianças que tinham todas casado e tido filhos que também já iam para a escola ou trabalhavam nos campos ou tinham partido para trabalhar como guias de caminhadas turísticas, Madan perguntou, "Podia descrever o seu sobrinho?"

"Referes-te ao Suman? Descrevê-lo? ... Se tinha algo de especial na sua aparência?" O avô ficou encalhado nos seus devaneios. "Madan, tu fazes todo o tipo de questões invulgares", respondeu o avô, um pouco irritado

"Oh, desculpe baje", disse Madan, envergonhado. "Ele devia ser – bonito, estou certo."

"Sim, sim, bonito e não muito alto e nem por isso baixo também. Era forte, como nós, as pessoas das montanhas, somos todos, sim, sim..."

Madan estava satisfeito. Após contar mais algumas histórias, o avô parecia estar a ficar um pouco confuso. Por vezes esquecia que Madan estava junto a ele. Depois começou a falar directamente com os seus familiares. O seu dedo apontou para uma pedra sobre a qual ele já tinha falado. Desta vez a história era diferente. Madan não interrompeu o seu avô. Seria importante qual a história que pertencia a cada pessoa ou qual pedra pertencia a cada história? Madan sentiu que isso não era realmente importante, mas hesitou em pedir a opinião do seu avô nesse assunto.

**“O avô insistia em caminhar sem ajuda, apenas com a sua vara como apoio.**

**Grandfather insisted on walking unaided with just his stick for support.**

**Großvater bestand darauf, ohne Hilfe, nur auf seinen Stock gestützt, hinaufzugehen.**

*"You mean Suman? What did he look like? ... Did he look special in any way?" Grandfather got stuck in his reveries. "Madan, you ask all kinds of unusual questions," Grandfather countered a trifle irritated.*

*"Oh, sorry, baje," Madan said, ashamed. "He looked – handsome, I'm sure."*

*"Yes, yes, handsome and not very tall and not really short either. He was strong, as we mountain folk of Merangdi all are, yes, yes..."*

*Madan was satisfied. After telling a few more stories, Grandfather seemed to get a bit mixed up. He sometimes forgot that Madan was standing next to him. Then he began talking directly to his relatives. His finger pointed to a stone about which he had already spoken. This time the story was different. Madan did not interrupt his grandfather. Was it important which story belonged to which person and which stone belonged to which story? Madan felt it was not really important, but he hesitated to take his grandfather's opinion on this.*

Holz für herstellen, die er seinen Kindern und den Kindern von Merangdi schenkte und sogar auf den Märkten von Pattale Bazar und Sallery verkaufte. Seine Kinder sind jetzt alt, nur eines lebt noch im Dorf, die anderen haben sich in anderen Dörfern in der Umgebung niedergelassen.

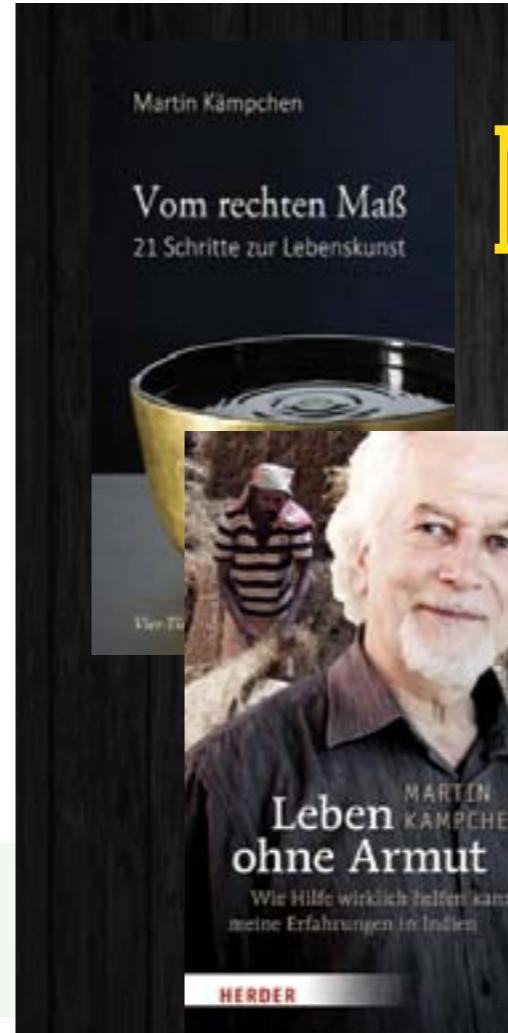
Nachdem Großvater mehr über diese Kinder, die alle verheiratet waren und eigene Kinder bekommen hatten, die zur Schule gingen oder auf den Feldern arbeiteten oder weggegangen waren, um für Touristen als Bergführer zu arbeiten, erzählte er, fragte Madan: "Wie hat dein Neffe ausgeschaut?"

"Du meinst Suman? Wie er ausgesehen hat? ... Hat er irgendwie besonders ausgesehen?" Großvater blieb in seinen Träumereien stecken. „Madan, du fragst allerlei ungewöhnliche Dinge“, gab Großvater, ein wenig irritiert, zurück.

„Oh, entschuldige, baje“, sagte Madan beschämkt. „Er sah gewiss – stattlich aus.“

„Ja, ja, stattlich und nicht sehr groß und nicht wirklich klein. Er war stark, wie wir Bergleute von Merangdi eben alle sind, ja, ja.“

Madan war zufrieden. Nachdem Großvater noch einige Geschichten erzählt hatte, gingen sie ihm ein wenig durcheinander. Manchmal vergaß er, dass Madan neben ihm stand. Dann sprach er seine Verwandten an. Sein Finger zeigte auf einen Stein, über den er schon erzählt hatte. Diesmal war die Geschichte anders. Madan unterbrach seinen Großvater nicht. War es wichtig, welche Geschichte zu welcher Person gehörte und welcher Stein zu welcher Geschichte? Madan fand, es war nicht wirklich wichtig, aber er zögerte, Großvaters Meinung dazu zu erfahren.



# Martin Kämpchen

**The philosopher and writer**  
Martin Kämpchen (aged 65, [www.martin-kaempchen.de](http://www.martin-kaempchen.de)) is coming especially to the Algarve from India, where he has been living and working for more than 40 years. He will be reading from his latest books "Life without poverty," and "On the right scale - 21 steps to the art of living". He is travelling with Madan Thapa Magar from Nepal. At 20.00 on Thursday, 16<sup>th</sup> October, they will both be reporting in words and pictures about life in India and Nepal.

**Der Philosoph und Schriftsteller** Martin Kämpchen (65, [www.martin-kaempchen.de](http://www.martin-kaempchen.de)) kommt eigens aus Indien, wo er seit mehr als 40 Jahren lebt und arbeitet, an die Algarve. Er wird uns aus seinen neuesten Büchern „Leben ohne Armut“ und „Vom rechten Maß - 21 Schritte zur Lebenskunst“ lesen. Mit ihm reist Madan Thapa Magar aus Nepal. Beide werden uns am Donnerstag, dem 16. Oktober um 20 Uhr vom Leben aus Indien und Nepal in Wort & Bild berichten.

**Martin Kämpchen and Madan Thapa Magar**  
Thursday, 16. October, 20.00  
Quinta dos Vales Vineyard, Estômbar - Lagoa  
Admission: €8

Quase metade da humanidade passa o dia a falar sobre comida, sobre os melhores ingredientes e boas receitas. Então porque é que, na grande maioria dos casos, dão exactamente o oposto ao seu organismo? Muitas pessoas consumem comidas gordurosas, altamente calóricas e muitas vezes nada saudáveis; ou carnes de supermercado, de animais de criação industrial, cujas costeletas, febras e salsichas não identificam claramente as suas origens. Muitos nem sequer estão interessados em saber. Serão os nossos hábitos alimentares vítimas da negligência deste tempo acelerado?

*How come almost half of humanity spends all its time talking about food, about the best ingredients and wonderful recipes, only to then inflict exactly the opposite on their bodies, in most cases? Food that is too full of fat and calories, and often not at all healthy; most people eat supermarket meat produced through intensive livestock farming, where the origin of all those chops and steaks and sausages is by no means transparent. Many people don't even want to know. Are our eating and drinking habits falling victim to the thoughtlessness of our era of fast living?*

Warum redet fast die Hälfte der Menschheit den lieben langen Tag über das Essen, über die wahren Zutaten und die schönen Rezepte und warum tun viele ihren Körpern dann damit in den meisten Fällen das Gegenteil an? Zu fettes Essen, zu kalorienreich und damit zu oft gar nicht gesund; die meisten verspeisen auch immer wieder Supermarktfleisch aus Massentierzucht, deren Herkunft bei den vielen Kotelets, Schnitzeln und Würsten nicht im mindestens nachvollziehbar ist. Viele wollen es gar nicht erst wissen. Fallen unsere Essen- & Trinkgewohnheiten der Gedankenlosigkeit unserer schnellen Zeit zum Opfer?



© CILA SANTOS

LISBOA | Uwe Heitkamp

## Saudade

Werden Sie bloß nicht sentimental, wenn Sie in Lissabons Alcântara essen gehen! Bleiben Sie cool. Wenn wir trotzdem an die gute alte Zeit zurückdenken, sollten wir zuerst einmal mit dem Bewusstsein für die Einzigartigkeit und Originalität unserer Zutaten an die Sache herangehen.

Não seja sentimentalista quando for comer fora a Alcântara, em Lisboa! Mantenha a calma. Quando, apesar de tudo, nos recordamos dos bons velhos tempos, devemos antes de tudo, fazer a abordagem com consciência da exclusividade e originalidade dos nossos ingredientes. Quando for carne, pelo menos devemos ter conhecido ou visto o animal durante o seu tempo de vida. Caso não, devemos pelo menos conhecer qual a sua origem, como foi alimentado e tratado. Que lhe parece? Cabe-lhe a si decidir.

Muitos dias da semana não como carne. No entanto, na Taberna da Saudade deu-me vontade de o fazer. É sábado. Reservámos uma pequena mesa com bancos. Pão fresco, manteiga de cabra, azeitonas e queijo são servidos acompanhados de uma garrafa de Plansel Alentejano 2011. Agora sim, abrem-se as portas da saudade. Engana-se redondamente quem pensa que em Alcântara Monchique não vem à lembrança. Por mero acaso: prato do dia 'Carne à Monchique', que é nada mais que uma dose de Assadura da chef Laura Isabel Ferreira. Infelizmente não é preparada com carne de porco preto, mas deveria ser. Por isso afasto o prato. Em

**“ Eu só vou comer fora a sítios onde a comida é tão boa quanto em nossa casa.”**

**“ I only go out to eat these days in places where the food is at least as good as at home.”**

**Deshalb gehe ich nur noch auswärts essen, wenn dort, wo ich speise, das Essen mindestens genauso gut ist wie zuhause.**

Just don't get sentimental when you go out to eat in Alcântara! Keep cool. But if we still hark back to the good old days, the first thing we must do is focus on the uniqueness and originality of our ingredients. If we have to eat meat, we should at least have known or seen the animal while it was still alive. If not, then we should at least know where it came from, and how it was fed and treated. Shouldn't we? That is something you must decide yourself.

Speaking for myself, I have several meat-free days every week. But at the Taberna Saudade, I am once again seized by carnivorous desire. It is Saturday. We reserve a small table for ourselves with stools. Fresh bread,

**Taberna Saudade Cozinha Portuguesa | Portuguese cuisine | Portugiesische Küche**

Rua Presidente Arriaga, 69 - Prazeres, Lisboa

Tel.: (+351) 213 950 730 • Web: [www.tabernasaudade.pt](http://www.tabernasaudade.pt)

**Horário de funcionamento:**

Segunda a Quarta:  
11h00 às 23h00  
Quinta a Sábado:  
11h00 às 01h00

**Opening hours:**

Monday to Wednesday:  
11am to 11pm  
Thursday to Saturday:  
11am to 1am

**Öffnungszeiten:**

Montag - Mittwoch:  
11h - 23h  
Donnerstag - Samstag:  
11h - 01h



© CILA SANTOS

Monchique - Lisboa e regresso (em comboio): 8,42 kg CO<sub>2</sub>

Round trip to Monchique and Lisboa (by train): 8,42 kg CO<sub>2</sub>

Monchique - Lisboa und zurück (Bahnhfahrt): 8,42 kg CO<sub>2</sub>

goat's butter, olives and cheese are served, along with a bottle of Plansel Alentejo 2011. Now, our longing has been given free rein. If you thought that you would not be reminded of Monchique when in Alcântara, think again. Pure chance: the dish of the day "Carne à Monchique" just means that you're being served a portion of Assadura grilled by Laura Isabel Ferreira, the chef. Unfortunately it's not prepared with the meat of the Iberian pig, but it should

be. So I give that one a miss. In Monchique, the pork is chopped up small, tossed in garlic and fried in piri-piri-olive oil, rounded off with parsley and flambéed in medronho. A gourmet só pode comer algo assim em Monchique, recomenda-se na 'Foz de Banho' (Caldas) ou no 'Luar da Fóia'...

To start with, I order the soup of the day, followed by a portion of Filetes de Polvo. Filetes? The octopus tentacles are beaten to tenderise them, then coated in egg and flour and fried, and finally served with black-eyed beans. Delicious. Tender. Just the right thing for Lisbon. Because it is always important to have the right meal in the right place and at the right time. After all, who eats fresh fish in Monchique on a Monday? You have to take your time, without which it's impossible to savour all the flavours on your tongue. While doing so, I have a look at the skilfully restored Taberna and enjoy the décor. Because, after all, you don't go out to eat just for the sake of the food, but also for a good and beautiful experience. That's why I only go out to eat these days in places where the food is at least as good as at home. The chocolate mousse and an excellent bica are brought to us for dessert.



© UWE HEITKAMP

in PiriPiri- Olivenöl gebraten, mit Salsa abgerundet und in Medronho flambiert. So etwas kann ein Gourmet wirklich nur in den Bergen von Monchique essen, am besten im Foz de Banho (Caldas) oder im Luar da Fóia...

Ich bestelle mir also erst einmal die Tagesuppe, danach die Portion Filetes de Polvo. Filetes? Im Mantel aus Ei und Mehl werden die weich geklopften Oktopus-Tentakel frittiert und dann mit kleinen Böhnchen (Feijão Frade) serviert. Köstlich. Zart. Genau das Richtige für Lissabon. Es ist doch auch immer wichtig, am richtigen Ort, zur richtigen Zeit, die richtige Mahlzeit zu sich zu nehmen. Denn wer issst in Monchique montags schon frischen Fisch? Man nehme sich Zeit ohne die es nicht geht, die wahren Gaumenfreuden auf der Zunge zergehen zu lassen. Dabei beachte man die gekonnt restaurierte Taverne und finde Gefallen an der Dekoration. Denn man geht ja nicht nur essen um des Essens willen, sondern auch, um dabei etwas Gutes und Schönes zu empfinden. Deshalb gehe ich nur noch auswärts essen, wenn dort, wo ich speise, das Essen mindestens genauso gut ist wie zuhause. Die Schokoladen-Mouse und ein exzellenter Bica werden uns zum Nachtisch gereicht.



© UWE HEITKAMP



© UWE HEITKAMP



MARCUS PFINGSTEN

# Green Bonds



No sector do investimento sustentável, verifica-se actualmente uma tendência interessante na área das obrigações de rendimento fixo. Os Investidores não só querem saber em quem investem o seu capital, mas também o que acontece com o seu dinheiro - e em detalhe. Isso pode estar relacionado tanto com a falta de confiança dos emitentes, como também com uma consciência e um interesse profundo no que deverá acontecer com o capital investido. Esta tendência é especialmente interessante porque muitos bancos - especialmente os grandes - já não se refinanciam com depósitos. Como foi descrito na última edição da ECO123, até então, são antes os bancos de pequena e média dimensão que divulgam o que é financiado com os seus depósitos. Esta questão chega agora também aos grandes bancos.

**As obrigações verdes são consideradas mais positivas que outros tipos de empréstimos bancários.**

*In the field of sustainable investment, there is currently an interesting trend in fixed-interest securities. Investors not only want to know in whom they are investing their money, but they want to know in detail what is happening with their money. It can be deduced from this that there is both a lack of trust vis-à-vis the issuers, and an awareness of, and a keen interest in, what exactly should happen with the invested money. The reason that this is especially interesting is that many banks - especially big ones - have no longer refinanced themselves through deposits. As was described in the last edition of ECO123, so far it is rather the smaller and medium-sized banks that have disclosed what is financed with their deposits. Now this topic is also reaching the big banks. In 2013, a volume of Green Bonds worth almost 12 billion US dollars was issued, while in 2007 it was just around one billion. There are also instances of companies paying attention to this topic as the foundation of their corporate financing. At present, there is no standardised definition, and so the term green bond does not have to mean that social and/or ecological investments, projects and businesses are financed in this way; but in January of this year, 25 credit institutions (Merill Lynch, the World Bank, Bank of America etc.) reached agreement on the "Green Bond Principles". The main signatories are banks that are not necessarily associated with a sustainable business policy. And so one cannot automatically see them as acting out of conviction. But these institutions have apparently also discovered that there is concrete interest here on the part of the capital markets. As far as liability is concerned, this can apply only to the loan port-*

*Im Bereich der nachhaltigen Geldanlage gibt es im Bereich der festverzinslichen Wertpapiere aktuell einen interessanten Trend. Investoren wollen nicht nur wissen, in wen sie ihr Geld investieren, sondern möchten detailliert wissen, was mit ihrem Geld passiert. Daraus lässt sich sowohl fehlendes Vertrauen gegenüber den Emittenten ableiten, aber eben auch ein Bewusstsein und ein dezidiertes Interesse dafür, was mit dem angelegten Geld genau passieren soll. Dies ist deswegen besonders interessant, weil viele - besonders große - Banken, sich nicht mehr über Einlagen refinanziert haben. Wie in der letzten Ausgabe der ECO123 beschrieben, sind es also bisher eher die kleinen und mittleren Banken, die offenlegen, was mit Ihren Einlagen finanziert wird. Nun erreicht diese Thematik auch Großbanken. 2013 wurden bereits Green Bonds im Volumen von knapp 12 Milliarden US Dollar emittiert, noch 2007 waren es nur gut eine Milliarde US Dollar. Vereinzelt beschäftigen sich auch einige Unternehmen mit dem Thema, als Baustein ihrer Unternehmensfinanzierung. Es gibt aktuell noch keine normierte Definition, deswegen bedeutet die Bezeichnung Green Bond auch nicht zwangsläufig, dass auf diese Weise soziale und/oder ökologische Investitionen, Projekte und Unternehmen finanziert werden, aber im Januar dieses Jahres haben sich 25 Kreditinstitute (Merill Lynch, Weltbank, Bank of Amerika etc.) auf „Green Bond Principles“ verständigt. Zu den Unterzeichnern gehören im wesentlichen Banken, die nicht zwangsläufig mit einer nachhaltigen Geschäftspolitik in Verbindung gebracht werden. Deswegen kann man wohl in erster Linie auch nicht unbedingt von „Überzeugungstätern“ sprechen. Anscheinend haben diese Institute aber entdeckt, dass es hier konkretes Interesse seitens der Kapitalmärkte gibt. In der Haftungsausgestaltung kann es sowohl sein, dass sich diese nur auf*

Na produção deste artigo não houve emissão de CO<sub>2</sub>.

There was no emission of CO<sub>2</sub> in the production of this article.

Null CO<sub>2</sub> Emission während der Recherche zu diesem Artikel.

sitivas que outros tipos de empréstimos bancários, cujas regras ou não são compreensíveis ou muito difícilmente o serão. Para além disso não se deve partir do princípio de que o volume das emissões seja necessariamente investido em novos projectos, e ter em mente que, na maioria das vezes, se trata de reestruturações de dívidas e extensões de empréstimo. No entanto, este agrupamento de créditos já existentes não tem de ser negativo, uma vez que a outra possibilidade, uma espécie de junção cega, deixaria o financiador sem saber exactamente no que o investimento seria feito. Para além disso, tem de constatar-se que actualmente não existe nenhum controlo que garanta o cumprimento das directrizes definidas. Para impedir a *Green Washing* (lavagem verde), a criação de uma espécie de um historial (*Track Records*) de emitentes individuais não parece fazer sentido. Temos finalmente dois exemplos positivos do Banco Alemão de Desenvolvimento (KfW) e o Banco Europeu de Investimento (BEI):

*folio in question, or to the issuer as a whole. Even though a certain healthy scepticism appears to be in order, green bonds should be viewed more positively than other bank bonds whose rules are not transparent, or only to a very limited extent. Moreover, it shouldn't be assumed that that all of the money received from the issue is necessarily invested in new projects: in most cases, it is used for debt rescheduling and loan extensions. But, this pooling of existing credit does not have to be negative, as the other possibility would be a kind of blind pool, where you are never exactly sure what is being invested in. In addition, it must be made clear that there are currently no controls that guarantee that the defined guidelines are adhered to. In order to prevent green washing, it would seem prudent to draw up a track record of individual issuers. Here, you can find two positive examples, the Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) and the European Investment Bank (EIB):*

das entsprechende Kreditportfolio bezieht, als auch auf den Emittenten in seiner Gesamtheit. Auch wenn immer eine gesunde Skepsis angebracht scheint, sind **Green Bonds** positiver einzustufen als andere Bankanleihen, deren Regeln nicht oder nur sehr eingeschränkt nachvollziehbar sind. Außerdem darf man nicht davon ausgehen, dass die Emissionsvolumen zwangsläufig in neue Projekte investiert werden, sondern es sich zum überwiegenden Teil um Umschuldungen und Kreditprolongationen handelt. Dieses *poolen* von bestehenden Krediten muss aber nicht negativ sein, da die andere Möglichkeit eine Art *Blind Pool* wäre, wo man als Geldgeber eben nicht genau weiß, in was nun investiert wird. Zusätzlich muss konstatuiert werden, dass aktuell keine Kontrollen stattfinden, die eine Einhaltung der definierten Richtlinien garantieren. Um ein *Green Washing* zu verhindern, erscheint die Erstellung eines *Track Records* einzelner Emittenten sinnvoll. Anbei finden Sie zwei positive Beispiele von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und der Europäischen Investitionsbank (EIB):

**Obrigações Verdes do KfW (EUR) – nº de identificação de títulos A1X3E7 – Vencimento 22.07.2019 – Cupão 0,375% p.a. (Yield 0,39% p.a).**

O volume total dos empréstimos é de 1,5 milhões de euros - a receita das emissões será usada no financiamento de projectos de proteção ambiental e climática. Os efeitos positivos para o meio ambiente são certificados pelo Centro de Investigação Independente de Energia Solar e Hidráulica de Baden-Württemberg (ZSW). Um exame e uma avaliação adicional do conceito de obrigações verdes do KfW são feitos pela instituição de investigação independente CICERO.

**KfW Green Bond (EUR) – WKN A1X3E7 – Maturity 22.07.2019 – Coupon 0.375% p.a. (Yield 0.39% p.a)**

The bond's total volume is €1.5 billion - the proceeds from the issue will be used for financing environmental and climate protection projects. The positive effects on the environment will be certified by the independent Centre for Solar Energy and Hydrogen Research Baden-Württemberg (ZSW). Further review and evaluation of the KfW's Green Bond concept is carried out by the independent research centre CICERO.

**EIB GreenBond (EUR) – WKN A1HHM5 – Maturity 15.11.2019 – Coupon 1.375% p.a. (Yield 0.48% p.a.)**

The EIB issued green bonds as early as 2007. By the end of 2013, it had refinanced 55 projects in 19 countries of the EU in this way. Another positive point is that the investors' money is transferred into a separate portfolio. This reduces the risk of the money of Green Bond investors going into other EIB projects that they would possibly not want to support. In 2013 alone, the EIB refinanced 24 projects in the renewable energy field, with total proceeds from the issue of €1.3 billion. The high degree of transparency is a key feature of Green Bonds: since 2007, all the projects that have been financed have been publicly accessible and transparent. However, what exactly will be financed by the next Green Bond is only known shortly before the issue, or even during it. The projects so far have mainly in the fields of wind energy and solar panels.

**KfW Green Bond (EUR) – WKN A1X3E7 – Fälligkeit 22.07.2019 – Kupon 0,375% p.a. (Rendite 0,39% p.a.)**

Das Gesamtvolume der Anleihe beträgt 1,5 Milliarden Euro - der Emissionserlös wird für die Finanzierung von Umwelt- und Klimaschutzprojekten genutzt. Die positiven Umwelteffekte werden vom unabhängigen Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (ZSW) zertifiziert. Eine zusätzliche Prüfung und Bewertung des Green Bond konzeptes der KfW erfolgt über die unabhängige Forschungseinrichtung CICERO.

**EIB GreenBond (EUR) – WKN A1HHM5 – Fälligkeit 15.11.2019 – Kupon 1,375% p.a. (Rendite 0,48% p.a.)**

Die EIB emittiert bereits seit 2007 Green Bonds. Bis Ende 2013 hat sie 55 Projekte in 19 Ländern der EU auf diese Weise refinanziert. Positiv zu erwähnen ist außerdem, dass die Gelder der Investoren in ein separates Portfolio übertragen. Dies reduziert das Risiko, dass die Gelder der Green Bond Anleger, in andere Projekte der EIB fließen, die diese ggf. nicht unterstützen möchten. Alleine im Jahr 2013 refinanzierte die EIB 24 Projekte aus dem Bereich Erneuerbare Energien mit einem gesamten Emissionserlös in Höhe von 1,3 Mrd. EURO. Die hohe Transparenz zeichnet die Green Bonds dabei aus: Seit 2007 sind alle finanzierten Projekte öffentlich zugänglich und damit nachvollziehbar sind. Was genau durch den nächsten Green Bond finanziert wird, wird allerdings erst kurz vor oder gar während der Emission bekannt werden. Die bisherigen Projekte waren überwiegend aus den Bereichen Windkraft und Solaranlagen.





ANTÓNIO VEIGA

## **Novo Banco ou uma nova banca?**

Nos últimos meses assisti, algo incrédulo, ao evoluir da situação do BES. Para um português comum, o BES sempre fez parte da sua vida. Quase ninguém escapou ao seu universo, que ia para além do Banco em si. A Companhia de Seguros Tranquilidade, por exemplo? Quem não conhece? Durante muitos anos fui cliente do BES, tanto pessoalmente como através de entidades de que fiz e faço parte. Porque o BES era melhor? Não, porque era, sobretudo, grande. No meu caso abri contas no BES do Saldanha em Lisboa, porque o meu pai conhecia o gerente. Não por razões profissionais mas porque se tinham conhecido num almoço de antigos alunos de uma escola, e embora de idades muitos diferentes cultivaram a afinidade. Havia sempre alguém que conhecia alguém que conhecia o Banco ou era conhecido no Banco. Há 27 anos o tal BES no Saldanha tinha um verdadeiro regimento de pessoas a trabalhar. Entrava-se e só à vista devia haver uns trinta funcionários, todos a trabalhar num espaço amplo. Como mudaram os bancos... Hoje a dependência terá quatro pessoas em permanência, cada um em seu gabinete. Um emprego num banco era sinônimo de um futuro seguro e risonho.

O BES fazia parte dos bancos grandes, símbolos de estabilidade e de poder. A queda abrupta de uma instituição de referência com mais de 140 anos leva-nos a pensar que as nossas aparentes certezas estão em crise. Não sou especialista em questões bancárias, mas tenho que saber alguma coisa, ou devia. Pensava que sabia, e em minha defesa apresento sobretudo uma cadeira que tive na universidade: "Moeda e crédito", onde os princípios dos sistemas bancários foram dados por um professor que ainda hoje recordo com admiração: Dr. João Costa Pinto, homem que, além de excelente professor, já desempenhou cargos de relevo, quer no Banco de Portugal, quer na Caixa de Crédito Agrícola, entre outros. A questão é que a ideia que transmitiu sobre o sistema bancário era uma ideia de respeitabilidade e no fundo de confiança no mesmo. Os sistemas de financiamento à economia empresarial e pessoal são racionais, e embora não sendo isentos de risco ajudam as sociedades

Na produção deste artigo não houve emissão de CO<sub>2</sub>.

There was no emission of CO<sub>2</sub> in the production of this article.

Null CO<sub>2</sub> Emission während der Recherche zu diesem Artikel.

## **New Bank or not a new bank?**

Over recent months, I have somewhat incredulously witnessed developments in the BES saga. To any Portuguese citizen, BES has always been a part of their lives. Almost nobody can have escaped their universe, which extends far beyond the bank itself. How about the insurance company Tranquilidade, for example? Who doesn't know it?

**“**  
**A queda abrupta de uma instituição de referência com mais de 140 anos leva-nos a pensar que as nossas aparentes certezas estão em crise.**

For many years, I was a client of BES both personally and through the organisations that I was a member of. Was this because BES was the best? No, because it was above all else big. In my case, I opened an account at the BES branch in Saldanha in Lisbon because my father knew the manager. Not for any professional reasons, but because they had met at a school reunion and, despite their differences in age, had since become friends. Indeed, there was always someone who knew someone who knew the bank or was known to the bank. 27 years ago, that BES in Saldanha had a veritable army of people working there. Even if only counting those on public view, there must have been around thirty people working in an expansive working environment. How banks have changed... Today, the branch must have a total of four people working on a full-time basis and each with their own office. A bank job used to be synonymous with a safe and rosy future.

BES was one of the big banks, a symbol of stability and power. The abrupt fall of a benchmark institution, with a history reaching back over 140 years, leads us to wonder whether all of our apparent certainties are not in crisis. I am no specialist on banking issues but I do have to know a thing or two or at least I should do. At least I thought I did and in my defence I would put forward a subject I studied at university: "Money and Credit". Here, the principles underlying the banking system were taught by a professor whom I still recall today with admiration: João Costa Pinto, who, in addition to being an excellent professor, had already held leading management positions both at the Bank of Portugal and at the Caixa de Crédito Agrícola, among others. The issue arises out of the idea that he conveyed of a banking system that was the epitome of respectability and reliability. Private sector financial systems are run by people, and people are rational and, even while not exempt from risk,

## **Die Neue Bank oder nur eine neue Bank?**

In den letzten Monaten verfolgte ich staunend die Entwicklungen der Banco Espírito Santo. Für einen typischen Portugiesen gehört die BES zu seinem Leben. Fast niemand entkam diesem Universum, welches selbst weit über eine bloße Bank hinausging. Die Versicherungsgesellschaft Tranquilidade zum Beispiel: wer kennt sie nicht?

**“**  
**Der abrupte Sturz solcher angesehenen, über 140 Jahre alten Einrichtung gibt uns zu denken. Könnte es sein, dass auch scheinbar sichere Unternehmen von der Krise betroffen sind?**

Seit vielen Jahren bin ich Kunde der BES, zum einem direkt bei der Bank, aber auch indirekt durch die in Anspruchnahme der mit ihr verbundenen Dienstleistungen. Warum hatte ich die BES gewählt? In erster Linie nicht nur, weil sie groß war. In meinem Fall eröffnete ich bei der BES von Saldanha in Lissabon einige Konten, weil mein Vater mit dem Filialleiter bekannt war, nicht aus beruflichen Gründen, sondern weil sie sich bei einem Mittagessen für Absolventen ihrer ehemaligen Schule kennengelernt und sich trotz Altersunterschiedes sehr sympathisch fanden. Es gab in meinem Umfeld immer jemanden, der mit dieser Bank oder mit dem diese Bank zu tun hatte.

Vor 27 Jahren hatte die BES in Saldanha ein richtiggehendes Heer von Angestellten. Schon beim Betreten der Bank blickte man auf ungefähr dreißig Beschäftigte, die alle zusammen in einem großen Raum arbeiteten. Wie sich das gewandelt hat... Heutzutage hat jede Filiale seine vier Festangestellten, ein jeder sitzt in seinem kleinen Abteil. Ein Job in einer Bank war gleichbedeutend mit einer sicheren und glücklichen Zukunft.

BES gehörte zu den großen Banken, Symbol von Stabilität und Macht. Der abrupte Sturz solcher angesehenen, über 140 Jahre alten Einrichtung gibt uns zu denken. Könnte es sein, dass auch scheinbar sichere Unternehmen von der Krise betroffen sind? Ich bin kein Experte in Bankenfragen, aber ich wusste eigentlich Bescheid oder sollte es zumindest. Ich dachte jedenfalls, ich „wüsste“, und zu meiner Verteidigung besaß ich sogar einen Lehrstuhl an der Universität „Moeda e Crédito“ („Geld und Kredit“), wo die Grundsätze der Bankensysteme von einem Professor gelehrt wurden, an den ich mich noch immer mit Bewunderung erinnere: John Costa Pinto, nicht nur ein hervorragender

a funcionar melhor. No entanto, nas últimas décadas os bancos passaram em grande parte de entidades respeitáveis a entidades sob suspeita. A lógica que tornava o sistema de financiamento um instrumento, pelo menos em boa parte, idóneo, mudou para uma lógica em que ele, num certo sentido, passou a se auto-sustentar. Ou seja multiplica as suas operações, envolvendo-as em complexidades burocráticas, empresariais, espaciais, fiscais e técnicas que aparentemente as justificam, muito para lá das necessidades normais de financiamento da economia, acumulando dinheiro em pessoas e instituições, fazendo com que, mais cedo ou mais tarde, outros, muitos outros, enfim, percam dinheiro. Vivemos hoje no meio destas operações, aqui, ali, com este, aquele. Tinha chegado o momento do BES perder.

Chegou também o momento de sabermos melhor o quanto estamos afastados daquilo que torna saudável o sistema financeiro. O que não será fácil porque fomos longe de mais. Hoje queremos, nesta matéria, aquilo que não é, para todos os efeitos, justo. Não podemos querer, como credores do sistema bancário, a mais alta taxa de juro possível, sem nos preocuparmos em saber como é que ela é obtida, sob pena de sermos indirectamente coniventes com operações fraudulentas ou especulativas que já sabemos onde vão parar. Enquanto cidadãos devemos preocupar-nos com todos os aspectos que envolvem a actuação do sistema bancário pois este pode rebentar (como está à vista) nas nossas carteiras. Hoje em dia já existem, em alguns países, iniciativas organizacionais dentro do sistema financeiro que dão primazia aos aspectos da transparência e da honestidade. Devemos seguir esse caminho unindo esforços para que essas iniciativas tenham lugar também em Portugal.

help societies function better. However, in recent decades banks have slid from being respectable institutions to businesses very much under suspicion. This logic has turned the financial system from being an instrument of good repute (at least to a large extent) into something that to a certain extent has become self-replicating. Thus, its operations have multiplied and become enveloped in bureaucratic, business, spatial, fiscal and technical complexities that apparently combine to justify their existence and extend far beyond the normal needs for the financing of the economy with money accumulating to people and institutions. Furthermore, sooner or later, this also ensures that others, many, many others, end up losing money. We live today in the midst of all of these operations going on here, there or anywhere. The moment had simply arrived for BES to lose.

The same moment has also arrived to better grasp just how far we have strayed from that which would render the financial system healthy. This will not be easy because we have veered so far off course. Today, what we want in relation to this question is not, to all intents and purposes, fair. We cannot want, as creditors to the banking system, the highest interest rates possible without showing due concern in ascertaining just how they are generated and justified on pain of being indirectly implicated in fraudulent or speculative operations that we all know will end badly. As citizens, we should be concerned with every aspect involving the banking system as this may very easily explode (as visibly before us now) into our own finances. In various different countries, there are now organisational initiatives within the financial system to attribute priority to aspects such as transparency and honesty. We should follow such efforts and unite to ensure that these developments also take place in Portugal.

**66**

**Os bancos passaram em grande parte de entidades respeitáveis a entidades sob suspeita.**

**Banks have slid from being respectable entities to businesses very much under suspicion.**

**Jedoch hat sich das Bild gewandelt: von angesehenen Einrichtungen zu Unternehmen, denen man nicht mehr vertrauen kann.**

Lehrmeister, sondern auch ein Mann, der wichtige Positionen unter anderem in der Banco de Portugal und der Caixa de Crédito Agrícola innegehabt hatte. Der Punkt ist, dass er mir die Vorstellung von der Seriosität des Bankensystems vermittelte und damit auch das Vertrauen in dasselbe gerechtfertigte.

Finanzierungspläne für Betriebe und Privatpersonen werden rationell erstellt, und auch wenn sie nicht ganz frei von einem gewissen Risiko sind, so haben die Banken damit doch positiven Einfluss auf die Gesellschaft. In den letzten Jahrzehnten jedoch hat sich das Bild gewandelt: von angesehenen Einrichtungen zu Unternehmen, denen man nicht mehr vertrauen kann. Die gleiche Logik, nach der diesen Finanzsystemen zumindest eine gewisse Ehrlichkeit und Verlässlichkeit dem Kunden gegenüber nachgesagt wurde, führt nun zum Eindruck, die Banken hätten die Selbstbedienung falsch verstanden. Anders ausgedrückt, die Komplexität der angeblich nötigen bürokratischen, unternehmerischen, räumlichen, steuerlichen Voraussetzungen gehen inzwischen oftmals weit über das normale wirtschaftliche Maß hinaus.

Das gipfelt darin, dass einige Personen und Institutionen damit mehr Gewinne (oder Verluste) machen, oft jedoch letztendlich viele, sehr viele normale Menschen ihr Geld verlieren.

Wir leben heute inmitten von Entwicklungen, hier und dort, mit diesem und jenem, die kaum noch zu kontrollieren sind. Nun hat die Stunde für die BES geschlagen. Und auch für uns ist der Moment gekommen zu erkennen, wie weit wir uns schon von einem gesunden Finanzsystem entfernt haben. Und es wird nicht einfach werden zurückzukehren, da wir uns schon sehr weit entfernt haben. Heute brauchen wir in dieser Beziehung eine Lösung, die nicht immer einfach ist. Wir dürfen als Gläubiger (oder Schuldner) des Bankensystems nicht den bestmöglichen Zinssatz erwarten, ohne uns auch damit zu beschäftigen, wie dieser zustande kommt. Als eventuell indirekter Nutznießer von Betrug und Spekulationsgewinnen muss es uns bewusst sein, wo das endet.

Zur Bürgerpflicht gehört es, sich auch mit der Handlungsweise des Bankensystems auseinanderzusetzen, da sich diese auch auf unsere persönliche Finanzkraft auswirken kann, wie wir gesehen haben. Heute gibt es bereits in einigen Ländern neue Bankeninitiativen im Finanzsystem, die vor allem anderen auf Transparenz, Nachhaltigkeit und auf Ehrlichkeit setzen. Auf diesem Wege sollten wir voranschreiten und mit vereinten Kräften diesen Initiativen auch in Portugal den Weg ebnen.



# Páginas Verdes

## Green Pages | Grünen Seiten

A sua empresa e o seu anúncio são únicos. Anuncie nas Páginas Verdes pelos preços mais baixos, em Portugal e pelo mundo online, com a ECO123. Peça preços para pacotes e as tabelas de descontos de quantidade. Receba o seu orçamento através do: (+351) 918 818 108 • 916 410 732.

Give your advert an individual touch. Advertise at a reasonable rate with ECO123 in the Green Pages throughout Portugal and online worldwide. Ask us for special prices and discounts for bulk orders. Call us for a quotation now: (+351) 918 818 108 • 916 410 732.

Setzen Sie Ihre ganz eigenen Akzente. Annoncieren Sie auf den Grünen Seiten zu günstigen Tarifen in ganz Portugal und weltweit online mit ECO123. Fragen Sie nach Kombi-Preisen und MengenRABATT-staffeln. Jetzt Kostenvoranschlag einholen: (+351) 918 818 108 • 916 410 732.

**1** Agricultura Sustentável  
**Sustainable Agriculture**  
Nachhaltige Landwirtschaft

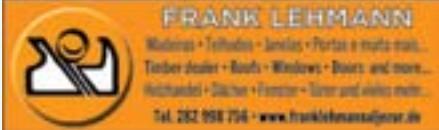
**6** Educação, Workshops, Seminários  
**Education, Workshops, Seminars**  
Bildung, Workshops, Seminare



**2** Construção Sustentável  
**Sustainable Building**  
Nachhaltige Bauen

**7** Energia: Produtos e Serviços  
**Energy: Products & Services**  
Energie: Produkte & Dienstleistungen

**9** Tecnologia Verde  
**Green Technology**  
Grüne Technik



**3** Centros, Retiros e Spa's  
**Centres, Retreats, Spas**  
Zentren, Retreats, Spa's

**8** Alimentos e Restaurantes Ecológicos  
**Eco food products, Restaurants**  
Eco Nahrungsmittel, Restaurants

**10** Saúde, Medicina, Beleza  
**Health, Medical Care, Beauty**  
Gesundheit, Medizinische Versorgung, Schönheit



**4** Ecoturismo e Viagens  
**Eco tourism, Travel**  
Ökotourismus, Reisen

**Dr. Reinhard Kraus**  
Dentista medicina integral • Dental surgeon holistic medicine  
Homöopathischer Zahnarzt  
Largo de São Francisco 10, 1º DT - 8100-662 Loulé  
(+351) 289 432 244 | 912 100 004

**11** Casa e Jardim  
**Home & Garden**  
Haus & Garten



**12** Veículos e Transportes  
**Transportation, Vehicles**  
Fahrzeuge, Transporte

**5** Eco Moda e Vestuário  
**Eco fashion, Clothing**  
Eco Mode, Kleidung

**RISCA GRANDE**  
Azeite Virgem Extra Biológico  
Extra Natives Bio-Olivenöl  
Organic Extra Virgin Olive Oil  
www.riscagrande.com



**Intermarché**

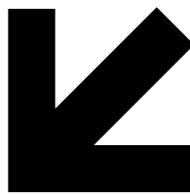
MONCHIQUE • LAGOA • PORCHES



NOS PRODUTOS  
NOS SERVIÇOS  
NOS COMPROMISSOS COM O CLIENTE,  
OS PRODUTORES E A ECOLOGIA

**MAIS BARATO**

✓ TODO O ANO  
COM PREÇOS BAIXOS  
EM CADA SECÇÃO



**PROGRAMA Origens.**

**Os sabores da nossa terra  
ao preço mais baixo.**

**FRUTAS E LEGUMES**



**Programa de Incentivo  
à Produção Nacional**

O Intermarché procura responder às necessidades dos clientes através da oferta de produtos de qualidade ao preço mais baixo. E porque consideramos imperativo ter um papel activo nas comunidades locais, desde 1999, que o Intermarché apoia a produção nacional como meio de impulsionar o desenvolvimento das regiões através do Programa de Incentivo à Produção Nacional.

**PEIXE**



# CAMINHADAS ECO • ECO WALKS • ECO WANDERUNGEN



## VEJA VERDE E TENHA SUCESSO

As nossas caminhadas pelo Algarve e especialmente na Serra de Monchique são perfeitas para várias pessoas. O ideal são duas a três pessoas, mas podem participar até oito empresários-caminhantes. As reuniões não têm que decorrer numa sala de conferências. Um cenário natural é o ambiente ideal para criatividade e novas ideias. Percorrer um lindo trilho com um bom coach de negócios ajuda o cérebro e o corpo.

Ideias de negócios podem ser discutidas numa caminhada, bem como questões de estratégia e pessoais. Os telemóveis ficam desligados! Consultar uma app enquanto se caminha faz pouco sentido: se não consegue explicar as suas ideias de forma concisa pelas suas palavras, terá ainda mais dificuldades com os seus clientes. Graças à percepção espacial, lembrar-se-á melhor das coisas importantes em plena natureza e a caminhar: ao recordar o cérebro de memória, ligará conteúdos a experiências.

Toca a mexer! Ao almoço terá o wifi de volta. Mas antes, vamos subir até aos 776 metros de altitude da Picota ou tomamos um banho meditativo na Fonte Santa. Neste processo já nascerão boas ideias de negócios sustentáveis e vários problemas de negócio foram resolvidos. Curioso? Interessado em participar? Às quartas-feiras, das 08h00 às 13h00. Ponto de encontro: Caldas de Monchique.

Participações exclusivas mediante inscrição prévia com o nome e contacto para: [editor@eco123.info](mailto:editor@eco123.info)

## SEE GREEN AND BE SUCCESSFUL

*Our walks around the Algarve and especially in the uplands around Monchique are perfect for several people. Ideally there are two or three people, but up to eight business hikers can come too. Discussions don't have to take place in conference rooms. A natural setting is ideal for creativity and new ideas. A beautiful walk with a good business coach does good things for everyone's brain, not to mention their body.*

*Business ideas can be discussed while walking, as well as strategy and personnel issues. Mobile phones are switched off! There's not much point in looking at an app while walking: if you can't explain your idea succinctly in your own words, you won't find it any easier with clients. Thanks to our spatial awareness, remembering important things works better in the green of nature and while you're walking than when you're sitting down: running through the route in your memory can link contents to experiences.*

*Get moving! At lunch time you'll have wifi again. But before that we'll walk up the 776-metre-high Picota, or enjoy a meditation bathe in the Fonte Santa. In the process, several good sustainable business ideas will have been born, and several business problems solved. Interested? Want to join in? Every Wednesday from 8 a.m. to 1 p.m. Meeting point Caldas de Monchique.*

*Exclusive participation only through prior registration with name and contact details to: [editor@eco123.info](mailto:editor@eco123.info)*

## GRÜN SEHEN UND ERFOLG HABEN

Unsere Routen an der Algarve und besonders im Monchique Gebirge sind ideal für Business Wanderer. Von zwei bis zu acht Teilnehmer können daran teilhaben. Denn Besprechungen müssen nicht in Konferenzräumen stattfinden. Kreativität und neue Ideen haben in der Natur ein besseres Ambiente. Eine schöne Wanderstrecke mit einem guten Business-Coach hilft jedem Gehirn, dem Körper sowieso.

Geschäftsideen lassen sich gut im Gehen diskutieren, Strategie- und Personalfragen sowieso. Mobiltelefone werden ausgestellt. Unterwegs seinen iPod anzuschauen, ist wenig sinnvoll: wer seine Ideen kurz und bündig mit eigenen Worten erklären kann, hat es auch bei Kunden einfacher. Sich an wichtige Dinge zu erinnern, klappt wegen der räumlichen Vorstellung sogar besser im Gehen als im Sitzen: Den Weg später noch einmal im Gedächtnis durchgehen, verknüpft Inhalte mit Erlebnissen.

Beim Mittagessen haben wir wieder WLAN. Doch vorher steigen wir noch auf den 776 Meter hohen Picota-Berg oder nehmen in der Fonte Santa ein Entspannungsbath. Dabei wurde schon so manche nachhaltig gute Geschäftsidee geboren und so manches Problem löste sich fast von selbst.

Neugierig? Mitmachen? Jeden Mittwoch von 8 bis 13 Uhr. Treffpunkt Caldas de Monchique. Exklusive Teilnahme nur nach vorheriger schriftlicher Anmeldung mit Namen und Kontakt: [editor@eco123.info](mailto:editor@eco123.info)

### PRÓXIMA VIA ALGARVIANA

De 15 a 29 de Novembro. Informações em [www.via-algarviana.com](http://www.via-algarviana.com)

### NEXT VIA ALGARVIANA

From 15 to 29 November. More information: [www.via-algarviana.com](http://www.via-algarviana.com)

### NÄCHSTE VIA ALGARVIANA

Vom 15. bis 29. November. Mehr Info: [www.via-algarviana.com](http://www.via-algarviana.com).

Alcoutim » Balurcos de Baixo » Furnazinhas » Vaqueiros/Ferrarias » Cachopo/Feiteira » Cortelha/Salir » Alte » Silves » Caldas de Monchique » Picota/Marmelete » Barão São João » Vila do Bispo » Cabo São Vicente

Quinta-feira, 20 de Novembro, às 10h00: Reflorestação em Cachopo.

On Thursday, 20 November, at 10am: Reforestation in Cachopo

Am Donnerstag, dem 20. November ab 10Uhr: Baumpflanzung in Cachopo

Organização  
Organization  
Organisation

