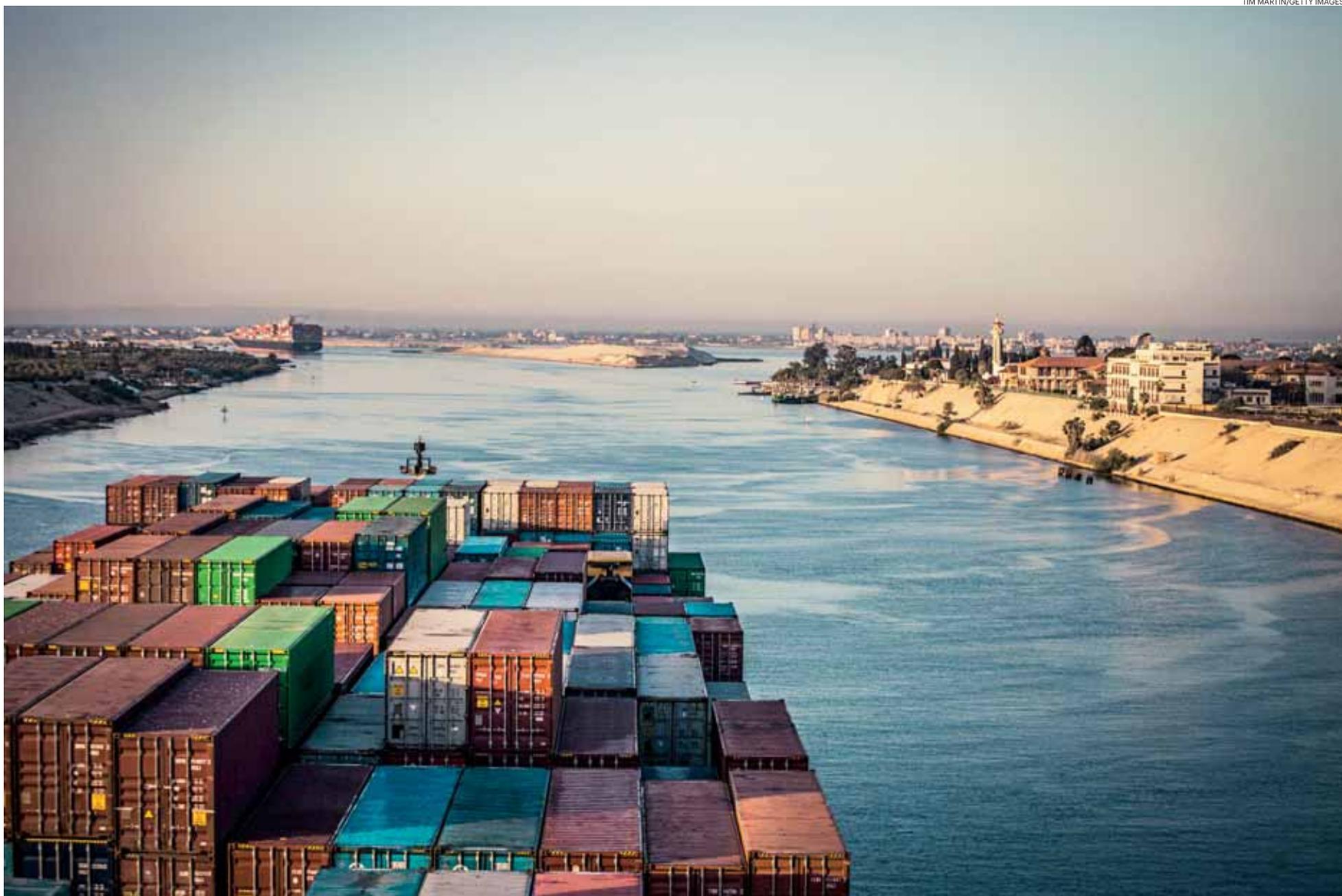


## Egipto

# A ver navios no Canal de Suez



Há 150 anos, no dia 17 de Novembro de 1869, era inaugurado com internacional pompa e circunstância o Canal de Suez, uma passagem entre o Mediterrâneo e o mar Vermelho que viria a tornar-se um elemento crucial para o vaivém do comércio mundial. Ver passar navios é o que pode acontecer ao viajante nestas paragens a que Eça de Queirós dedicou páginas deslumbradas e mordazes. *Humberto Lopes*

*Eu gosto*

 Barahona



**República Dominicana**  
Tudo pelo sonho

[GoDominicanRepublic.com](http://GoDominicanRepublic.com)

# Egipto

● A memória perde nomes de ruas, pessoas, às vezes cidades e, até, países. E ainda bem. Essas pobres exactidões valem pouco ou nada se confirmos que as experiências de andarilhar pelo mundo são irrepetíveis, pessoais e intransmissíveis, por muito que se esforcem em esperarçar o contrário relatos, guias e os agora muito populares - e pleonásticos - "blogues de viagem". E, no entanto... *Eppur si muove*. Por interposta experiência transmutada em escrita também se viaja - ou se fantasia, coisa que, afinal, vale tanto como o resto no estranho sonho da vida. Não era o que o velho Calderón de la Barca deixava adivinhar nos seus versos?

A ver: Suez é a cidade mais antiga desta parte do Egipto, à beira do Sinai, sobranceira a um golfo que a liga ao mar Vermelho. Fez-se famosa, muito antes das glórias do canal homónimo, por ser ponto de reunião de peregrinos antes da jornada marítima para Meca, para cumprir o Hajj. Numa daquelas ruas que se arrasta sob o satânico sol do Sinai (só distante umas poucas centenas de metros) em direcção ao canal, uma pergunta de forasteiro interpela um "popular" - como se tornou hábito adjectivar anónima gente sem pergaminhos. É esta a "urgência": onde se poderia ali à volta degustar um genuíno *kochari*, o mais trivial prato da cozinha egípcia? Por tuta e meia - cogita enquanto a expectativa do viajante, na esperança de que não o encaminhem para um desses lugares maquinados para turistas ingénuos, com bugiganga típica espalhada pelas paredes, simpatias profissionais a decorar sorrisos-de-contar-gorgetas, como diria ou poderia ter dito o bom velho poeta José Gomes Ferreira, e comida tradicional em versão folk-fast-food. Basta a palavra *kochari* e o braço do "popular" alonga-se para o outro lado da rua sem nome, onde uma viela esconde um boteco sem estilo nem pretensões - desses sem estatuto reconhecido por manuais-turísticos-que-explicam-bem-como-nada-verem-sítio-qualquer - serve a vernácula iguaria egípcia que dá pelo nome de *kochari*, uma mistura vegetariana de nutritivas leguminosas - lentilhas, grão e ervilhas - e outros ingredientes como arroz, alho, limão, tomate e cebola frita crocante, manjar que se supõe inspirado num remota receita indiana, o *khichdi*.

O boteco, acanhado, à pinha, abarrotado de gente "popular", dedicada em massa a falar e a entranhar colheradas num sávido e revigorante *kochari*. Ao lado, umas moçoilas estudantes metem conversa para treinar a língua inglesa - está sempre a acontecer *urbi et orbi*, que se há-de fazer? Do canal, que é, juntamente com o *kochari*, o que mais interessa neste Suez a derreter ao sol, fingem nada saber de relevante. Nem um sinal de, por des-



## Suez fez-se famosa por ser ponto de reunião de peregrinos antes da jornada marítima para Meca

fastio, se entreterem vez por outra, poeticamente, a ver navios, a seguir-lhes o rasto de caracol sobre as espantosas águas que vão do Mediterrâneo ao Índico. Ou sequer se lembram as donzelas de arregimentar um brio que se ponha a evocar os benefícios da patriótica nacionalização do canal em 1956.

Má sorte a do viajante, que às vezes não encontra quem lhe explique as coisas. Ou há-de ir um dia à bruxa ou então, reconhecido o desaire, conten-

tar-se como Camilo José Cela na sua *Viagem a Alcarría* e pôr-se sem demora a andar para outra freguesia. Quer dizer, ir a ver do Canal e das suas grandezas e misérias - as que divertiram e alimentaram fastio e derisão na prosa jornalística de Eça. Porque fora o memorável *kochari* e a atmosfera certificadoramente popularucha do boteco, o resto rasou o fiasco: as estudiosas declararam-se sociáveis, muitíssimo facebookianas, aliás, mas indispostas a prosápias profundas e muito menos sobre coisas tão oficiais como um canal bolorento e mais do que centenário. Foi como se repetissem, em antecipado paradoxo, o aviso ameaçador pespogado à beira do dito, ali para as bandas de Port Tawfik: "Proibido fotografar". A páginas tantas do bloco de notas ficaria registado que na margem se passeavam polícias atentos de mãos atrás das costas; que o Presidente do país sorria patriarcalmente num cartaz ladeado por palmeiras adolescentes; e que um enorme petroleiro deslizava, sonâmbulo, a caminho do mar Vermelho.

Numa classificação das melhores vistas de movimentações navais no Suez, não haja dúvidas: essas de beira-canal ficam em segundo lugar. A melhor, que nenhuma outra superaria, nem nos ocupadíssimos dias passados a ver navios em Port Said, foi a de um episódio fugaz, inespera- →

## guia



Não há voos directos entre Portugal e o Egipto. A TAP, via Barcelona, a Alitalia, via Roma, e a Egypt Air, via Madrid, podem ser opções razoáveis, com tarifas de ida e volta entre Lisboa e o Cairo por cerca de 400 a 600 euros. A partir do Cairo há ligações ferroviárias para a linha do Suez.



A região do Canal do Suez tem um clima tendencialmente seco e Port Said, Ismailia e Suez registam baixos índices de pluviosidade. Junho a Setembro é um período desaconselhável por causa das elevadas temperaturas. Os meses de Outubro a Maio são os mais apropriados para viajar pela região. O delta é mais húmido, mas pelas mesmas razões Novembro e Dezembro e Março a Maio são os períodos mais aconselháveis.



As cidades mais interessantes e animadas são Ismailia e Port Said. São também as localidades ao longo do canal onde há mais qualidade e variedade no alojamento.

**New Palace Hotel**  
Orabi Square, Al Ismailia  
Tel: +20 64 3918333  
E-mail: at.your.service@new-palacehotel.com  
www.new-palacehotel.com/  
Hotel histórico situado no centro de Ismailia, com carisma e decoração de época.



### Holiday Hotel

Sharia Al Gomhuriyya, Port Said  
El-Gomhoreya, Qesm Ash Sharq,  
Port Said

Tel: +20 66 3220711

Um três estrelas com boa relação qualidade-preço, no centro da cidade e muito próximo da entrada do canal. Em Port Said há outras opções - as de melhor qualidade situam-se junto ao Mediterrâneo, numa zona de praia um pouco afastada do centro da cidade.



Os cidadãos da UE podem obter visto à chegada, válido para 30 dias. Sobre questões relacionadas com segurança, é aconselhável a consulta do site do Portal das Comunidades: <https://www.portaldascomunidades.mne.pt/pt/conselhos-aos-viajantes/e/egipto>



camel  
active

OUTDOOR CASUAL WEAR | [WWW.CAMELACTIVE.DE](http://WWW.CAMELACTIVE.DE)

# Egipto

da sobremesa do *kochari* e visão arisca a descrições verbais: ao fundo da tal rua ou avenida sem nome, num interstício de horizonte aberto entre as casas dos dois lados, um gigantesco cargueiro, vergado ao peso de uns cinco ou seis andares de contentores vindos das bandas de Oriente, avançava como se fora um prédio a deslizar sorrateiro no meio do casario e do trânsito de Port Tawfik, mesmo às portas do Golfo de Al-Suways.

## De Suez a Ismailia: o canal à janela do comboio

Num cais da estação de Suez está estacionada uma composição de vagões amarelos derruídos pelo uso, amolgados, carcomidos pelo tempo, com ferrugem entranhada nas articulações, as janelas turvas por ubíquas camadas de areia. Vai partir para Ismailia e daí desdobrar-se para oeste, na direcção do imenso Cairo, e para norte, para Port Said, na extremidade mediterrânica da obra de engenharia projectada pelo engenheiro francês Ferdinand de Lesseps que permitiu poupar 9000km pela rota do cabo da Boa Esperança e exponenciar o tráfego comercial entre Oriente e Ocidente. A linha do Suez foi muito maltratada pelas guerras com o vizinho Israel, os carris revolvidos, em poucas horas ou após crises sucessivas, em ferro retorcido e as carruagens convertidas em precoce sucata, mas já uns cem anos antes, em 1869, Eça se queixava do estado dos vagões egípcios quando se viu metido à pressa dentro de “uma carruagem de segunda classe, miseravelmente desmoronada...”, a fim de o levarem a assistir às cerimónias oficiais da inauguração do Canal de Suez.

Embarcadas gentes e imbambas, quase tudo contado pelos dedos das duas mãos, lá nos pomos a andar à tabela e aos sacões, acompanhados por rítmicos queixumes e orquestras chiadeiras. Do lado do canal, assíduo companheiro de viagem desde Suez a Ismailia e a Port Said, um Zéfiro gentil envia uma aragem cálida, ainda primaveril, que vem aliviar um pouco o ar pesado que se respira den-



tro das carruagens. Pelas janelas voam as dunas do Sinai, passam céus azuis que vão até ao fim do mundo, a menos de cem metros navegam navios entre as margens do canal, que aqui e ali se cobrem de vegetação rasteira, esparsos oásis onde palmeiras escuras, na contraluz da tarde, projectam sobre pequenas lagunas reflexos solitários. Do outro lado, dunas, as dunas do Sinai. A descrição de Eça era um lamento desencantado e teria feito Monod, amante de bíblicas vastidões desérticas, torcer o nariz: “A paisagem começa a ser de uma uniformidade monótona: a fulva vastidão do deserto de ambos os lados do canal...” Mas noutras impressões de viagem, o deserto e os céus límpidos do Egipto foram, verdadeiramente, uma enorme inspiração para o viajante português, tanto no que escreveu a propósito da inauguração do canal, como sobre a região ao sul do Suez e as planícies férteis do Delta.

## A narrativa clássica ainda é a melhor fonte do viajante

Em Ismailia o canal mergulha no Timsah, um dos lagos que foram aproveitados para estabelecer a ligação entre o Mediterrâneo e o Mar Vermelho através do istmo. O Canal dos Faraós, antecedente famoso do Canal de Suez, vinha aqui ter, mais ou menos nas proximidades onde o

canal de água doce construído pelos franceses em 1862 fornecia água fresca do Nilo à nova cidade de Ismailia. Eça, por altura da inauguração do Canal do Suez, augurava-lhe um futuro radiante. Não andou longe: “Ismailia é a capital do canal. É um porto admirável, inacessível às tempestades, à simples agitação da água; não porto de passagem como Port Said ou Suez, mas perfeita estação de descanso para a navegação do Oriente. Tem praças, largos, ruas de futura capital. É uma cidade cheia de chalets, de esboços de palácios, de passeios arborizados... Tem os refinamentos civilizados de uma capital; tem mesmo já uns pequenos ares de corrupção...”

Ismailia, equidistante de Suez e Port Said, é actualmente um centro administrativo e retém alguma atmosfera dos tempos da ciclópica empreitada de Ferdinand de Lesseps por via da sobrevivência de casario colonial do século XIX, implantado num espaço urbano de amplas avenidas e agradáveis parques. À conta dessas memórias lustrosas e do respectivo património pode o viajante, na sua jornada ferroviária a caminho de Port Said, fazer de Ismailia mais do que um apeadeiro. Um museu de antiguidades egípcias conta histórias milenares através dos seus mais de quatro mil artefactos - o acervo cobre os tempos pré-clássicos e os períodos grego e romano e oferece

ainda uma boa retrospectiva da construção do Canal dos Faraós, obra mencionada por Heródoto e outros historiadores da Antiguidade.

Sai-se do museu empanurrado. E dá o viajante a pensar consigo mesmo sobre o facto de a narrativa clássica ser ainda fonte mais credível do que as girândolas de fogo-fátuo das chamadas redes sociais e mais ou menos anónima companhia.

## Em Port Said, coisas de Babel e outros enredos

Para simular clarividências de observador arguto, poderia o forasteiro, que até acabou de descobrir sem esforço coisas interessantíssimas nos enredos da Babel Street, desatar em generalizações, encolher o pensar e atirar-se à boca do lobo de confortáveis estereótipos, uma quase fatalidade para quem anda fora do seu quintal. São uns divertidos, os egípcios, por exemplo. Bem: com alguma - ou muita - razão. Port Said é uma cidade mediterrânica, à entrada do canal, e, portanto, lugar onde são prezados hedonismos balneares e seguramente outros, a julgar pelas aparências.

A Babel Street dá bem para uma variedade de especulações - literárias, filosóficas, geográficas. Ou, mais prosaicamente, para calculados equívocos como o que tem à venda em confusas montras de Port Said uns

frasquinhos de vaidosos perfumes: “Pacom Rabane”, “Hogo Boos”, etc. Marketing de contrafacção numa cidade reinventada como porto franco. Quem andou pelo Oriente reconhece estas chinesices.

Nestes territórios adjacentes à Babel Street, até à Sharia Palestine, caracteres da língua árabe lutam com a proliferação de letras do alfabeto latino, algumas desenhadas em placas antigas: “SPHINX H. Co. Import - Export - Commercial Agencies”, “Transit Goods - Free Tax & Duty”, “Bazaar Tokyo” e “Dark Night - Play Station”, com o seu apelativo slogan-contrato “Live in your world and enjoy ours”. Uma loja de modas feminina ostenta por cima da arcada um chamariz onomástico de conotações aparentemente turco-helénicas que também contam um pouco, à sua maneira, a História da região: “Santa Sofia - For women's accessories”. Playboy também é nome de baptismo de estabelecimento comercial nesta terra de pluralidades religiosas, onde tanto se vai à mesquita como a uma igreja copta ou ao estádio de futebol. Numa outra loja de *lingerie* feminina, nada de passos atrasados no que diz respeito às novidades globalizadas do sector; bonacheirão, o senhor Youssef posa enlaidado a um manequim abreviadamente vestido. As exógenas fantasias do forasteiro aquilatam logo ali um

Em Port Said, há um jardim onde se arruma o passado bélico, com aviões e blindados capturados a Israel



delito grave à luz das prédicas da Irmandade Muçulmana. Nada mais inexacto. Youssef ri-se com gosto e enrola angelicamente os dedos nos cabelos azulíssimos do manequim. Tão diverso é o mundo e os seus inquietos...

### Petroleiros, paquetes, dragas

No velho centro de Port Said, a nostalgia não se alimenta de vestígios monumentais faraónicos, gregos ou romanos. As velhas casas de madeira de quando o canal já era muito mais do que o sonho de engenharia de Lesseps foram reabilitadas - se bem que a passagem do tempo não deixe esquecer que a eternidade é uma finta barata. Port Said deixou de ser cidade-estaleiro, deixou de ser efeito colateral de um sonho faraónico e alcandorou-se a memória urbana e arquitectónica por direito próprio. É uma cidade cosmopolita e irónica. Sobre o futuro de Port Said - pouco se demora a descobrir -, Eça arriscou-se a passar ao lado: "A sua construção foi determinada pela necessidade de haver um vasto porto, que fosse uma estação de navios, à entrada do canal. Isto dá-lhe um aspecto de cidade provisória. Como havia espaço, as ruas são largas como praças e compridas como avenidas: as casas são baixas, de materiais ligeiros: sente-se a construção rápida e a

incerteza da duração... tem tudo o aspecto de uma feira, que hoje ganha e prospera, e amanhã se levanta e se dispersa... nem edifícios, nem monumentos, nem construções sólidas e sérias: tudo é ligeiro, barato, provisório".

A velha igreja cristã de telhado esburacado que Eça viu no dia da inauguração deu lugar a casario sólido e a templos onde ecoam preces de várias gerações e de fiéis plurais nas crenças. Resgatada de bombardeamentos israelitas e de uma longa paralisação após a Guerra dos Seis Dias, em 1967 (há um museu em que são evocadas memórias dos vários conflitos que interromperam a actividade do canal), Port Said pôs-se a projectar futuros de entreposto e arrumou os pretéritos bélicos em jardins onde ficaram plantados aviões e blindados capturados ao inimigo. Mas nada de monumentos, isso não, para complicar a agenda e atulhar de obrigações a liberdade do viajante, à excepção da britânica capitania e pouco mais. E do canal e do seu incessante desfile de embarcações, o mais valioso património de Port Said e arredores: superpetroleiros musculados, paquetes ociosos, iates, lanchas a regurgitar passageiros nas travessias para Port Fouad, ferries, rebocadores, dragas e, claro, cargueiros gigantes abarrotados de contentores...

## Do Suez ao Delta Impressões e itinerários queirosianos

● Eça de Queirós andou pelo Egipto, como Flaubert e Nerval e outros letrados europeus da época, à cata do exotismo do Próximo Oriente. O que escreveu sobre a inauguração do canal não deixa de reflectir essa visão e vai, como sabemos, para além do relato jornalístico. Essas páginas surgem impregnadas, ao mesmo tempo, de uma visão por vezes satírica do que se deixava adivinhar com um lado de ópera bufa, desenrolada naquela "confusão irritante que foi o maior elemento de todas as festas do Suez", como escreveu então.

Eça começa pela homenagem à grandiosidade do momento: "Naquela dia 17, Port Said, cheio de gente, coberto de bandeiras, todo ruidoso dos tiros dos canhões e dos hurras da marinhagem, tendo no seu porto as esquadras da Europa, cheio de flâmulas, de arcos, de flores, de músicas, de cafés improvisados, de barracas de acampamento, de uniformes, tinha um belo e poderoso aspecto de vida. Estavam ali as esquadras francesas do Levante, a esquadra italiana, os navios suecos, holandeses, alemães e russos, os iates dos príncipes, os vapores egípcios, a frota do paxá, as fragatas espanholas, a Aigle, com a imperatriz, o Mamondeh com o que-diva, e navios com todas as amostras de realeza, desde o imperador cristianíssimo Francisco José até ao que-diva árabe Abd el-Kader. O azul da baía era riscado em todos os sentidos pelos escaleres, a remos, a vapor, à vela: almirantes com os seus pavilhões, oficialidades todas resplandecentes de uniformes, gordos funcionários turcos afadigados e apopléticos, viajantes com os chapéus cobertos de véus e *couffies*, cruzavam-se ruidosamente por entre os grandes navios ancorados (...). Sobre tudo isto o céu do Egipto, de uma cor, de uma profundidade infinita."

Ao retrato de um grande acontecimento de dimensão internacional que viria a contribuir, directa e indirectamente para reequilíbrios entre as grandes potências, Eça acrescenta pinceladas irónicas: "Nós esperávamos uma festa oriental, como hoje apenas se vêem nas histórias legendárias dos califas. As salas em arcarias como a Alhambra, as colunas de alabastro, a chuva feérica de água de rosa, a tenda de seda nos jardins, as ruas areadas do pó de coral, as músicas invisíveis, os sobrados de sândalo,

cobertos de uma multidão fantástica. Em lugar disso víamos grandes salas europeias, quadradas, onde uma multidão conhecida circulava como uma massa mal derretida. (...) A vasta sala da ceia e dos bufetes nem estava terminada na sua decoração. Em algumas partes não estava soalhada, tinham simplesmente sobreposto as tábuas: eu ainda via a um canto as escadas que tinham servido para a pintura dos tectos. Nas salas, o baile era apenas uma oscilação sufocada de corpos. O ouro bordado das fardas arranhava os ombros nus, e os enormes sapatos dos xeques do deserto rasgavam os longos vestidos das *lorettes*. Não havia ordem, nem espaço, nem ar, nem alegria. Era brutal e pesado: fatigava."

A Eça não faltou, na narrativa das suas pessoalíssimas impressões de viagem, argúcia literária que excedeu a encomenda jornalística e que recheou a prosa com um timbre por vezes subtilmente corrosivo. Mas nem sempre foi esse o tom das impressões de viagem de Eça. A prosa tomou formas mais nitidamente laudatórias

### Eça de Queirós andou pelo Egipto à cata do exotismo do Próximo Oriente



quando foi hora de descrever a luz e a paisagem egípcias, nomeadamente de uma região vizinha de Port Said e do Canal de Suez. Ali mesmo ao lado, o delta do Nilo, entre Alexandria e Damietta, é um território geralmente ignorado pelos turistas mas representativo do Egipto profundo e desses outros mundos e cenários - naturais e sociais - que modelaram a melhor inspiração de Eça há 150 anos.

Tal como na evocação do gigantesco esforço que consumiu milhares de vidas humanas na construção do Canal, Eça colocou ênfase no labor dos camponeses egípcios do delta. E nessas mesmas páginas exaltou a singularidade dessa tão carismática região do Egipto: "Vemos até ao largo horizonte os descampados frescos, cheios ainda do Nilo. A paisagem é uma grande planície verde, marejada de água. Não há paisagem mais serena, tão humana, tão docemente fecunda (...) Tudo largo, liso, imenso e coberto de luz. Tudo aquilo nos surpreende como se entrássemos num mundo antigo, histórico. Aquelas longas linhas, aquela transparência de cores, a serenidade daqueles horizontes, tudo faz pensar num mundo que se desprende das contradições da vida, e entrou, se fixou, na imortalidade."

Quem ambicione uma visão dessa face menos propagandeada do Egipto e seguir os passos de Eça terá de se aventurar resolutamente por caminhos menos batidos - quer seguindo algumas das variantes da rede ferroviária do Delta, quer mergulhando em itinerários locais através de estradas secundárias, perdidas entre as férteis planícies irrigadas pelas águas do Nilo.