

F

Suíça Uma semana de comboio entre montanhas e lagos

Caminho de Santiago
De Barcelos a Compostela,
num passeio rústico
e genuíno

Protagonista
Hélder Ventura e a paixão
pela carpintaria naval

Guardiães do sabor
Victor Peixoto,
o senhor bacalhau

FUGAS | Publicação Nº 11927 | Sábado 24 Dezembro 2022



Viagens

A Suíça sobre carris

Uma semana a desbravar o país de comboio. Entre lagos, paisagens alpinas, desníveis vertiginosos - e carruagens abertas para absorver melhor os cenários. *Carlos Cipriano*

● É em autocarro que normalmente se deslocam grupos de jornalistas convidados para conhecer um país. O autocarro espera-os no hotel, leva-os a conhecer os locais turísticos, deixa-os e recolhe-os nos restaurantes e deposita-os no hotel ao fim do dia. A Suíça fez diferente e durante seis dias andou a mostrar grande parte do país a convidados estrangeiros usando o modo ferroviário - comboios de via larga e de via estreita, comboios de cremalheira, funiculares e, sim, também, um barco e um teleférico, provaram que os transportes públicos, a mobilidade sustentável e o uso de modos de transporte amigos do ambiente são levados muito a sério pela Confederação Helvética.

Segunda-feira O comboio de cremalheira para o monte Pilatus

Num país que faz gala do seu serviço público de transportes, não se poderia dispensar uma visita ao museu de Lucerna, onde a história do caminho-de-ferro suíço é contada através de objectos e de painéis interactivos. Logo à entrada atravessa-se uma réplica, com 15 metros, do que é o túnel de base do São Gotardo, uma das obras de engenharia suíça e italiana mais relevantes do século.

No interior do museu, uma maquete reproduz, à escala de 1/200, as montanhas alpinas que são atravessadas por este túnel com as respectivas estratificações geológicas e explicações técnicas sobre a obra. Este é o maior túnel ferroviário do mundo: mede 52 quilómetros, mas na verdade é constituído por 152 quilómetros de galerias. Além de ter encurtado a viagem entre Zurique e Milão, é sobre-



tudo útil para o transporte de mercadorias que atravessam a Suíça entre a Alemanha e a Itália. A ênfase da obra é colocada no ambiente: estava fora de questão deixar tantos camiões atravessar o país. Estes apanham o comboio eléctrico e atravessam os Alpes sem gastar gasóleo nem emitir gases com efeito de estufa.

O respeito pelo ambiente parece estar no ADN suíço. Nas primeiras décadas do século XX os CFF (Caminhos de Ferro Federais) já tinham electrificado grande parte das suas linhas e desde 2004 que a Suíça tem a sua rede integralmente electrificada. Esta Crocodilo que aqui vemos é um símbolo desses primeiros anos da electrificação.

Explicuem-nos: a Crocodilo é uma das primeiras locomotivas eléctricas suíças. Verde escura, enorme, feia, faz jus à sua alcunha, mas é uma maravilha da tecnologia dos anos 20 do século passado.

As locomotivas a vapor, toneladas de aço e de cobre, em exposição no

museu, são das peças mais interessantes, mas podem também visitar-se os primeiros comboios de cremalheira e funiculares suíços, carruagens diversas e uma zona onde as crianças brincam aos comboios e de onde os pais dificilmente as conseguem arrancar.

Um cruzeiro pelo lago dos Quatro Cantões, com almoço a bordo, ocorre sob um céu nublado e uma chuva miudinha. Ainda assim, a paisagem não desilude. É suíça, como nos postais. O lago é ladeado por zonas verdes com aglomerados populacionais perfeitamente integrados na paisagem. Avistam-se chalés e hotéis da Belle Époque. O velho e o novo coexistem perfeitamente. Nada é excessivo. Nada fere a vista. É tudo apenas muito bonito.

O navio destina-se essencialmente a turistas, mas faz também de transporte público. Quer isto dizer que estes barcos cumprem horários e aplica-se-lhes o tarifário dos transportes de Lucerna igual ao dos comboios,

eléctricos e autocarros. É a forma mais rápida de ligar algumas populações em torno do lago.

A companhia privada que explora estas rotas recebe compensações das autoridades públicas pelo serviço de transporte público, mas o seu negócio assenta no turismo. Os navios são bem maiores que os velhos cailheiros de Lisboa. Têm restaurante de segunda classe e de primeira classe, mas este último fica no convés superior e, logo, com vistas mais alargadas.

O Caminho-de-Ferro de Pilatus, que merece uma visita durante a tarde, é um dos caminhos-de-ferro de cremalheira mais íngremes do mundo. A sua inclinação - pasme-se! - atinge os 48%, ou seja, o comboio sobe 48 metros em cada cem. Parte da estação de Alpnachstad, onde se chega por um comboio de via métrica que sai da estação central de Lucerna. Nesta linha, os horários são cadenciados e partem de cada estação aos mesmos minutos de cada hora. Sendo uma linha de via única, os cruzamentos são feitos nas estações e o que surpreende é que o tempo de espera é quase inexistente. As composições chegam à estação, pontualmente, como um relógio suíço, cruzam e seguem viagem sem atrasos.

Antes de subir o monte Pilatus, façamos uma pausa para explicar que na Suíça coexistem as linhas de via larga (bitola europeia de 1,44 metros) e as de via estreita (também designadas de via métrica, se bem que nem todas meçam exactamente 100 centímetros). Ao contrário de Portugal, neste país investiu-se nestas linhas que têm comboios modernos que circulam rápidos por traçados montanhosos, por entre túneis,



trincheiras, viadutos e outras obras de engenharia que fazem cortar a respiração.

Mas há limites para fazer um comboio galgar pendentes cujas inclinações são um verdadeiro desafio à gravidade. Por isso, inventou-se o comboio de cremalheira, o qual tem uma roda dentada que "morde" um terceiro carril, igualmente dentado, e que permite "agarrar" a composição à via férrea sem risco de escorregar.

E é isto que vamos agora experimentar. Mas só mais um pormenor: um comboio de cremalheira não é um funicular. Este último pode também circular sobre carris, mas é puxa-



As possibilidades de viagens sobre carris pela Suíça são imensas. Há passes para visitar o país de comboio e estão todos especificados em www.sbb.ch/fr/loisirs-et-vacances/inspiration/voyageurs-internationaux/swiss-travel-pass.html.

do por um cabo, tal como se fosse um elevador.

A subida para Pilatus demora uma meia hora de puro prazer. Primeiro através de bosques que mal deixam ver a paisagem que se agiganta lá em baixo. E depois, passados alguns túneis, através das rochas das montanhas onde cada subida parece sempre mais íngreme que a anterior. Não é exagero: a linha foi, literalmente, esculpida na montanha.

Olhando para trás, vemos que já ultrapassamos as nuvens e que mal se distingue o lago lá em baixo. O mesmo acontece no complexo de Pilatus, onde chega o comboio que serve dois

hotéis alcandorados a 2132 metros de altitude. Sair do conforto dos salões panorâmicos e fazer um passeio exterior é uma experiência radical, com o vento a uivar e bâtegas geladas de chuva a baterem no rosto. Há um conjunto de túneis com “janelas” abertas na rocha que deixam ver a paisagem. Não é aconselhável para quem tem vertigens, mas, houvesse sol, um tempo morno e uma brisa suave, e isto parecer-se-ia ao paraíso. Os dois hotéis têm promoções que vão dos 230 aos 298 francos suíços (aproximadamente o mesmo em euros) por noite, para duas pessoas, e incluem também a viagem de comboio.

Em Pilatus esteve a rainha Vitória, em visita à Suíça, em 1868. Mas subiu de burro. O Hotel Pilatus Kulm já existia, mas o caminho-de-ferro só foi construído em 1889, à época com veículos movidos a vapor que venciam as pendentes à vertiginosa velocidade de 3,6 km/h. Hoje, mesmo com tracção eléctrica e modernos sistemas de segurança, a velocidade não ultrapassa os 12 km/h.

A descida é mais impressionante do que a subida e pode mesmo ser assustadora, tal é a inclinação em que o comboio mergulha, como se estivesse numa montanha-russa. Conhecer o funcionamento de um sistema

de cremalheira, dá, contudo, alguma tranquilidade.

Terça-feira **Um teleférico com primeiro andar em Stanserhorn**

Treze minutos num comboio de via estreita, nove minutos num funicular e outros nove num teleférico. Assim se pode resumir a viagem do centro de Lucerna ao monte Stanserhorn, a 1900 metros de altura. Mas na Suíça as viagens valem também por si. Nem sempre interessa o destino - para um turista, a viagem já é (também) um fim em si mesmo. →

Viagens

Vejamos este comboio de via estreita composto por locomotiva e sete carruagens, uma das quais panorâmica, envidraçada até ao tecto, através da qual se pode admirar uma paisagem que passa demasiado rápido: o feixe de linhas da estação central, casas, o lago, prados verdejantes, túneis, tudo num traçado sinuoso que parece às vezes passar no meio dos jardins das pessoas. E o mais impressionante é o conforto e a suavidade do andamento, bem como a quase total ausência de ruído. Isto num caminho-de-ferro de via estreita e cheio de curvas, que foram os motivos que levaram Portugal a fechar as suas linhas do Tâmega, Corgo, Tua, Sabor e parte do Vouga.

O comboio deixa-nos na estação de Stans, onde, a cinco minutos a pé, encontramos a estação do funicular que nos levará a Kalti. Construída em 1893, esta linha funcionava com uma máquina a vapor que fazia mover os cabos que rebocavam o funicular. Recorde-se: um funicular é como dois pêndulos que sobem e descem puxados por um cabo. Hoje o percurso está partido ao meio porque, depois de Kalti, o resto da viagem é feito num moderno teleférico panorâmico que vence a parte mais íngreme da montanha.

Teleféricos panorâmicos sê-lo-ão todos, mas os empregados da Cabrio Stanserhorn gostam de dizer que este é único no mundo porque as cabines têm um primeiro andar ao ar livre para os passageiros poderem desfrutar da paisagem, sobretudo se o tempo estiver bom, como é o caso de hoje. O nome Cabrio não é inocente – remete para o *glamour* dos automóveis desportivos.

A experiência de viajar neste traço panorâmico recomenda-se. Nove minutos de puro prazer, à medida que subimos à velocidade de 12 km/h e descobrimos vários horizontes compostos de lagos, montanhas, prados, florestas. Quanto mais subimos e mais a vista alcança, maiores as exclamações dos turistas.

Não surpreende, assim, que todo este esforço de romper a montanha com um funicular e um teleférico não tivesse outro objectivo que chegar a um dos sítios mais bonitos da Suíça – o Stanserhorn.

Este local vale por si e não precisa de outros atributos além de alguma logística: um restaurante, esplanadas, varandas, miradouros e pequenos percursos pedonais para chegar ao ponto mais alto (1933 metros) e nos sentirmos no coração dos Alpes, cujos cumes estão cobertos de neve. Daqui se avista em baixo o lago dos Quatro



RHÄTISCHE BAHN

Cantões, rodeado de montanhas, e ainda mais três lagos. Sem vento, com o céu azul e um sol morno de Outono, a experiência é perfeita. Por vezes não há palavras para tanta beleza.

Quarta-feira De comboio em comboio de Lucerna a Davos

Viajar numa carruagem panorâmica de um Intercidades suíço, mesmo à beira do lago de Zurique, é um prazer supremo para os amantes das viagens de comboio. O lago beija, por vezes, a via férrea e desde as janelas côncavas da carruagem pode ver-se a composição a serpentear nas curvas com os Alpes ao fundo. Céu, montanha, lago, comboio: azul, verde, azul, vermelho. Com o Sol a começar a descer, a Oeste o contraste é ainda mais acentuado.

Esta foi uma das viagens de uma jornada que começou cedo e nos fez andar em nove comboios. Primeiro de Kriens para Lucerna, onde apanhamos um Inter-regional para Vitznau, uma pequena localidade à beira do lago, de onde parte um comboio de cremalheira para Rigi, mais um dos cumes alpinos por onde só se pode aceder sobre carris.

As oficinas deste caminho-de-ferro, mesmo junto a uma estação fluvial do lago dos Quatro Cantões, são muito curiosas porque nela predomina uma

A Crocodilo é uma das primeiras locomotivas eléctricas suíças, uma maravilha da tecnologia dos anos de 1920

Ao lado, um dos muitos lagos que se dão a ver durante uma viagem de comboio pelo país



CARLOS CIRRIANO

enorme rotunda que serve para distribuir o material circulante entre as várias linhas do armazém. A coexistência de comboios modernos com velhas locomotivas a vapor e carruagens centenárias, tudo em estado de marcha, mostra a preocupação dos suíços pelo património e pelo uso que ainda lhe podem dar, pois misturam frequentemente diversos tipos de material na mesma composição ou fazem mesmo viagens especiais em comboios históricos.

Os sete quilómetros de Vitznau a Rigi, a 1860 metros de altitude, vencem-se em 27 minutos. No cume, além do tradicional hotel e restaurante com esplanada, há algumas cabanas dispersas e uma imponente torre de telecomunicações. De Rigi avistam-se 13 lagos, várias cidades, bosques, prados e, claro, como cenário de fundo os Alpes, cujos cumes, dizem, se contam em número de 600.

O caminho-de-ferro de Rigi transporta um milhão de visitantes por

ano, mas faz também serviço regular de passageiros porque há povoações que praticamente só são acessíveis por este comboio que circula à velocidade máxima de 20 km/h. Também é sobre estes carris de cremalheira que é abastecido o hotel com todo o tipo de produtos, algo comum a todas estas ferrovias que servem os Alpes onde não se pode chegar de carro.

Pode parecer estranho, mas servir os turistas foi o objectivo pelo qual se construiu em 1871 este caminho-de-



ferro para Rigi. No século XIX a procura turística para visitar estes picos das montanhas de boas vistas e ares puros já justificava o investimento. Em 1907 a linha era electrificada (em Portugal a primeira linha electrificada foi a de Cascais, em 1926, e seria preciso esperar até 1957 para a de Sintra ter também comboios eléctricos), dispensando assim a tracção a vapor. É que a Suíça não tem carvão, mas dispõe de abundantes recursos hídricos, o que justificou o recurso à electrificação.

Apesar do Inverno rigoroso, do vento e da neve, a exploração decorre durante todo o ano graças à robustez do transporte ferroviário, possuindo a empresa limpa-neves sobre carris que asseguram uma frequência de, pelo menos, um comboio por hora na época baixa. Se nos meses de Verão afluem mais turistas para desfrutar da paisagem, no Inverno, como as pistas de esqui nesta zona não são especialmente famosas, a própria empresa dos caminhos-de-ferro inventou uma forma de atrair clientes - dispõe de 300 trenos que aluga aos passageiros que queiram subir de comboio e descer as colinas de forma mais divertida e radical.

A descida do monte Rigi faz-se por uma linha diferente que vai para Arth-Goldau, oito quilómetros mais abaixo. Demora a coisa entre as 14h15 e as 15h03, na companhia do simpático maquinista do comboio, que se espraia em explicações técnicas sobre o funcionamento desta linha.

Urs Polin foi despedido da empresa de elevadores em que trabalhava durante a covid e mal sonhava que, dois anos depois, voltaria a ser um homem feliz como maquinista do caminho-de-ferro de cremalheira de Rigi. "Sempre gostei de comboios, gosto do que faço e, de resto, já me falta pouco para a reforma", comenta.

A intermodalidade entre a última estação desta linha e a estação de Arth-Goldau dos CFF (Caminhos-de-Ferro Federais) é perfeita. Em poucos metros estamos num edifício clássico rodeado de vias férreas e comboios

que estão permanentemente a chegar e a partir. Às 15h15 apanhamos um Inter-regional da Sudostbahn (uma empresa "privada" que na verdade é pública porque a maioria dos capitais são do governo federal e dos cantões), que nos deixa às 15h55 em Zurique depois de uma viagem em que se recreia a vista pelos lagos e montanhas que atravessamos.

Nesta maratona ferroviária o próximo comboio é o Intercidades dos CFF que possui a tal carruagem panorâmica que faz as delícias dos passageiros menos *habitués*. É como viajar numa cápsula envidraçada atravessando cidades, pontes e túneis e que depois de se despedir do lago de Zurique logo inicia a subida dos Alpes ao longo de um rio caudaloso.

O comboio tem um serviço que é cada vez mais raro nos caminhos-de-ferro da Europa - uma carruagem-restaurante, com refeições a sério, não plastificadas, e uma carta de vinhos razoável. Para alguns passageiros, sobretudo quadros de empresas, esta é a melhor forma de viajar.

Esta viagem que começou às 16h07 acaba às 17h12 em Landquart, onde, oito minutos depois, apanhamos um comboio de via estreita para Klosters Platz. Agora sim, nota-se perfeitamente que subimos sempre, num traçado muito agarrado à orografia do terreno, por entre bosques e mais túneis e pontes. Em Klosters Platz temos três minutos para mudar para o novo (e último) comboio do dia. Este também da Ferrovia Rética, uma outra companhia ferroviária supostamente "privada", mas que afinal também é pública. A Rhätische Bahn (na designação alemã) é detida em 95,4% por capitais da Federação Helvética, do cantão de Grisões e dos municípios que serve.

A viagem prossegue, sempre a subir, até Davos, a cidade que é conhecida pelo Fórum Económico Mundial, onde se reúnem anualmente os principais líderes globais da finança e da política. Mas os locais gostam mais de acentuar que são a cidade mais alta da Europa e →

HONORE ET LABORE
QUINTA DO
CRASTO
SINCE 1615



HERITAGEWINES.PT

Viagens

que o cantão de Grisões tem 150 vales e 600 lagos, o que a torna um dos destinos turísticos mais bonitos e exclusivos da Suíça.

A chegada da via férrea em 1890 foi determinante para o turismo e desenvolvimento de Davos. Deveu-se a empreitada a um holandês, Willem Jan Holsboer, cuja mulher, tuberculosa, morreu antes de poder tratar-se no sanatório que havia na cidade. A viagem, em carroça, foi fatal para a infeliz esposa, mas o marido prometeu que iria encurtar os tempos de viagem para quem quisesse chegar rápido aos ares puros da montanha e acabou como o promotor do caminho-de-ferro para Davos.

Um passeio nocturno pela cidade (só tem 12 mil habitantes) é pouco menos que deprimente. Não há ninguém nas ruas, ladeadas de hotéis e de casas incaracterísticas. Não passam carros e a vida nocturna resume-se a meia dúzia de clientes em alguns bares de hotéis.

Quinta-feira

As carruagens abertas para desfrutar da paisagem

Entre Abril e Outubro, a Ferrovia Rética põe ao serviço uma estranha composição: uma locomotiva eléctrica de 1929, três carruagens de madeira dos anos 20 do século passado, dois veículos de caixa aberta onde se viaja ao ar livre e um vagão J para transporte de mercadorias.

Será um comboio histórico turístico?

É e não é.

É turístico porque o material é centenário e está cuidadosamente preservado. Mas é também um comboio regular que circula duas vezes por dia entre Davos e Filisur, com tarifário igual ao dos outros comboios normais e que transporta também os locais nas suas deslocações regionais. Os suíços, já se sabe, gostam de comboios e também sabem que a melhor maneira de preservar material histórico é porem-no a circular em vez de o deixar parado nos museus. E sabem igualmente que este serviço atrai muitos turistas, que adoram viajar nesta composição histórica, privilegiando muitos deles os vagões abertos onde podem apanhar sol, chuva ou frio, para não perderem pitada de uma paisagem magnífica, cuja beleza causa grande emoção.

Seguimos, pois, por entre desfiladeiros e túneis, pendurados em penhascos, subindo por entre rochas, atravessando rios em pontes que vencem abismos. Um regalo para os sentidos. Uma pulsão irresistível para os passageiros, que não largam os telemóveis e as câmaras de filmar.

Dura a viagem das 10h18 às 10h53.

Em Filisur é impressionante a cadência dos comboios que chegam e partam. O nosso chega, pontualmente, às 11h01, para nos levar até Reichenau-Tamins. Incrível como num mesmo comboio os suíços põem carruagens tão diferentes. É um simples regional, mas tem uma carruagem para as crianças poderem brincar (com jogos e um escorrega), outra para transporte de bicicletas e outras onde se podem abrir as janelas para se fazer fotografias sem reflexo e desfrutar da paisagem sem estar com o

nariz encostado ao vidro.

As próximas automotoras que a Ferrovia Rética encomendou (designadas Capricórnio, o símbolo do cantão de Grisões) já não serão como estes comboios, compostos por locomotiva e carruagens, mas a empresa teve o cuidado de pedir ao fabricante para que, apesar do ar condicionado, as janelas se possam abrir. É que a paisagem dos Alpes suíços é um bem escasso e único. Seria grave não lhe permitir o acesso desde o comboio.

São 11h52 em Reichenau-Tamins.



MAX GALLI

Três minutos depois chega o próximo comboio para Disentis-Munstér. Mas este - *hélas!* - traz um veículo azul no meio da composição branca e vermelha. Trata-se de uma belíssima carruagem-restaurante dos anos de 1930 na qual será servido o almoço a bordo. Uma salada seguida de *zuri geschnetzeltes*, um prato típico de Zurique à base de iscas com mousse de batatas, acompanhado com branco e tinto da região. O branco era bom.

Michel Pauchard, director de Marketing da Ferrovia Rética, diz que a sua empresa mantém ao serviço quatro comboios regulares em cada serviço entre Chur e St. Moritz com carruagem-restaurante. São todas da primeira metade do século XX, de cor azul, destoando do resto da composição, mas acentuando o ar clássico que pretendem dar ao momento da degustação.

Sexta-feira

O Bernina Expresso na via férrea que é património da UNESCO

Um dos comboios mais famosos do mundo - o Bernina Expresso - percorre 144 quilómetros entre Chur e Tirano, um percurso pelos Alpes absolutamente fabuloso, que em 2019 atraiu

260 mil turistas. Mas nesta linha circulam também comboios regulares que transportam um milhão de passageiros por ano.

A composição de hoje é composta por nove veículos panorâmicos bastante confortáveis. Tecnicamente, do ponto de vista ferroviário, é formada por uma UTE (Unidade Tripla Eléctrica) que reboca seis carruagens.

Com cerca de 200 pontes e 44 viadutos e túneis, este é um dos três caminhos-de-ferro do mundo classificados como Património da UNESCO. Há mais outro na Áustria e outro na Índia. A Alemanha tinha um em Dresden, mas perdeu a classificação por causa de uma ponte que não obedecia aos critérios da organização. Michel Pauchard aponta para um dos inúmeros túneis que acabamos de atravessar: "Remodelámos todo o interior do túnel, mas na entrada tivemos de manter as pedras em vez de pôr cimento para manter a fachada original", explica.

A linha do Bernina é realmente espectacular e parece incrível como é que, com os meios do século XIX, à custa de pá, picareta e explosivos, se conseguiu romper por entre desfiladeiros e cumes para chegar aos pontos mais recônditos dos Alpes. Verdadeiros colossos da engenharia são os

ANDREA BADRUTT



túneis helicoidais, destinados a ganhar cota no interior da montanha, como os que existem entre Bergun e Preda. Para o passageiro a sensação é estranha: entramos no túnel e pouco depois saímos e avistamos a linha no lado oposto, umas centenas de metros mais abaixo. Olha-se para cima e perguntamo-nos como vamos passar ali naquele viaduto. Mas a resposta está em mais um túnel em caracol através do qual subimos a um novo patamar do precipício.

Alguns dos ex-libris desta linha são os viadutos entre túneis, construídos em pedra, que ligam um túnel a outro, por entre cascatas de água. Por vezes, o maquinista tem a preocupação de afrouxar à passagem destes locais para os passageiros poderem fotografar.

O Bernina Expresso é apenas um comboio, um produto turístico. A viagem custa 83 francos suíços, incluindo um suplemento de 20 francos. Mas fica a recomendação: pode ser feita num comboio regular, sem ter de se pagar o suplemento. A frequência deste serviço é surpreendente: há um comboio por hora entre as cinco da manhã e as sete da tarde. Enfim, os passageiros do Bernina têm direito a alguns mimos: degustação de licor e grapa, e oferta de chocola-

tes e chá. Mas a paisagem é a mesma. Não muda.

Ospizio Bernina é a estação ferroviária mais alta desta linha. Fica a 2253 metros de altitude e aqui o comboio detém-se 15 minutos para os viajantes poderem fotografar o glaciar e o lago que se avista. O Bernina Expresso inicia a sua descida para Poschiavo, devagar, a 25 km/h, com todas as cautelas, porque sente-se claramente a inclinação acentuada da pendente. A composição serpenteia pelos socacos e o vale ora aparece à esquerda, ora à direita, da carruagem.

A viagem pode ser acompanhada através de um site que dá informação em tempo real sobre o percurso e onde a cada momento se pode ver a velocidade e a altitude do comboio. Mais: dispara alertas à passagem dos locais mais interessantes, como os lagos, cumes, viadutos, monumentos.

A Ferrovia Rética tem 1600 trabalhadores (a CP tem 3800), explora 381 quilómetros de linhas de via estreita e 30% da sua rede está a mais de 1500 metros de altitude. Além do serviço de passageiros, também explora comboio de mercadorias, o que é algo raro em linhas de via estreita. Mas a inacessibilidade de muitos sítios,

Ospizio Bernina é a estação ferroviária mais alta desta linha. Fica a 2253 metros de altitude e aqui o comboio detém-se 15 minutos para os viajantes poderem fotografar o glaciar e o lago

sobretudo durante o Inverno em que as estradas se tornam perigosas, faz com que o caminho-de-ferro seja a melhor opção para o abastecimento das cidades. É o caso dos produtos para as principais cadeias de supermercados, bem como combustível para as bombas de gasolina e derivados do petróleo para o aquecimento das casas. Em sentido inverso são escoadas toneladas de madeira, também sobre carris. Tudo isto em territórios que em Portugal seriam classificados de baixa densidade e, logo, incompatíveis com o modo ferroviário - uma visão que levou a encerramento das linhas férreas de Trás-os-Montes e do Alentejo.

A Ferrovia Rética tem também um serviço auto entre Klosters e Selnfranga, graças a um extenso túnel ferroviário no qual os automóveis viajam em vagões para fazer uma travessia que, por estrada, seria mais longa, perigosa e impossível nos meses de Inverno. Os passageiros permanecem dentro dos carros durante a travessia.

A empresa está integrada verticalmente. É responsável pelos investimentos e manutenção da infra-estrutura, pela produção de comboios de passageiros e de mercadorias. Um modelo oposto ao que vigora na

União Europeia (à qual a Suíça não pertence, recorde-se) que manda os caminhos-de-ferro nacionais separarem a roda do carril através da divisão entre a operação dos comboios e a gestão da infra-estrutura. Renato Fasciati, CEO da Ferrovia Rética, diz que isso seria impensável para a sua empresa porque as duas vertentes só funcionam bem se estiverem juntas.

Sábado

O maior comboio do mundo

Foi Renato Fasciati o mentor do evento que neste sábado, 29 de Outubro, foi notícia a nível mundial - o maior comboio do mundo em via estreita. A ideia era, a propósito dos 175 anos do caminho-de-ferro na Suíça, chamar a atenção para a Ferrovia Rética que procura recuperar da quebra do número de passageiros provocada pela covid-19. E para isso montou-se uma complexa operação que consistiu em ligar 25 automotores de quatro carruagens formando uma composição de cem veículos com um comprimento de 1906 metros.

Estes dois quilómetros de comboio pareciam uma serpente de cor vermelha a descer os Alpes entre Preda e Alvaneu, num percurso de 25 quilómetros que atravessa 48 pontes e 22 túneis. Apesar da suavidade do andamento - a Fugas viajou a bordo desse comboio entre Preda e Bergün-Bravuogn -, que até fazia parecer que a empreitada era fácil, foi necessário criar condições para dominar 2950 toneladas de ferro e aço a deslizar pelos carris em pendentes acentuadas. Sete maquinistas, distribuídos ao longo da composição, tinham de estar perfeitamente sincronizados na aceleração e frenagem do comboio. A comunicação entre eles teve de recorrer a um telefone do tempo da I Grande Guerra, com dois cabos estendidos ao longo das carruagens, porque a rede de telemóvel e o sistema de comunicações do comboio não foram considerados fiáveis.

Este recorde foi, assim, o corolário de uma semana em que os suíços procuraram mostrar que este é o país dos comboios e da mobilidade sustentável.

Vem a propósito uma fotografia de 2018 que circulou nas redes sociais onde se vê Paul McCartney a viajar num comboio britânico a ler uma revista e onde se lê que “um país desenvolvido não é aquele onde os pobres têm carros, é onde os ricos andam de transportes públicos”. E nisso a Suíça é, também, um bom exemplo.

A Fugas viajou a convite do Turismo da Suíça

Totalmente descobertas ou envidraçadas, algumas carruagens proporcionam vistas impagáveis para a paisagem



CARLOS CIPRIANO