

O COMBOIO EM PORTUGAL

<http://ocomboio.net>

052 UMA VIAGEM NO SUD EXPRESS



“O COMBOIO ROMPE A NOITE PRECEDIDO DE UM FOCO DE LUZ QUE A BARULHENTA LOCOMOTIVA PROJECTA NOS CARRIS MOLHADOS. EM SEU REDOR A ESCURIDÃO É TOTAL. NA SEGUNDA CLASSE SÃOPOUCOS OS COMPARTIMENTOS AINDA ILUMINADOS. (...)”

**TEXTO DE CARLOS CIPRIANO
FOTOGRAFIAS DE MIGUEL MADEIRA (JORNAL PÚBLICO) E DARIO SILVA**

PUBLICADO ORIGINALMENTE NA GAZETA DAS CALDAS EM 06 DE JUNHO DE 2008



Uma viagem no Sud Expresso

Em memória do António Martinho
e do Maurício Levy

O comboio rompe a noite precedido de um foco de luz que a barulhenta locomotiva projecta nos carris molhados. Em seu redor a escuridão é total. Na segunda classe são poucos os compartimentos ainda iluminados. A carruagem-restaurante acaba de apagar as luzes.

No vagão azul que segue na cauda da composição os estores estão todos corridos e o corredor alcatifado está vazio. É a carruagem-cama. Os quartos, forrados a madeira, têm um velho lavatório sobre o qual se desce um tampo a servir de mesa. A cama tem os lençóis brancos bem engomados e basta um único cobertor porque o ambiente é aquecido. A luz de presença permite ler, mas o balancear suave da composição e o ruído monótono das rodas a deslizar sobre os carris convidam ao sono. As rajadas de vento lá fora e a chuva a bater nos vidros da janela fazem o resto — fecha-se o livro, apaga-se a luz e adormece-se, quentinho, embalado pela dança suave da velha carruagem.

Assim no meio do noite, o Sud, o último dos grandes expressos europeus, assemelha-se a um paquete no oceano, habitado por uma comunidade heterogênea de viajantes. Durante o dia os seus passageiros conversaram, cruzaram-se nos corredores e compartimentos, no bar e no restaurante. À noite jantaram. E agora dormem.

Passam 25 minutos da meia-noite. As luzes de Medina del Campo ainda estão longe e as de Salamanca já não se avistam. A viagem vai agora a meio...

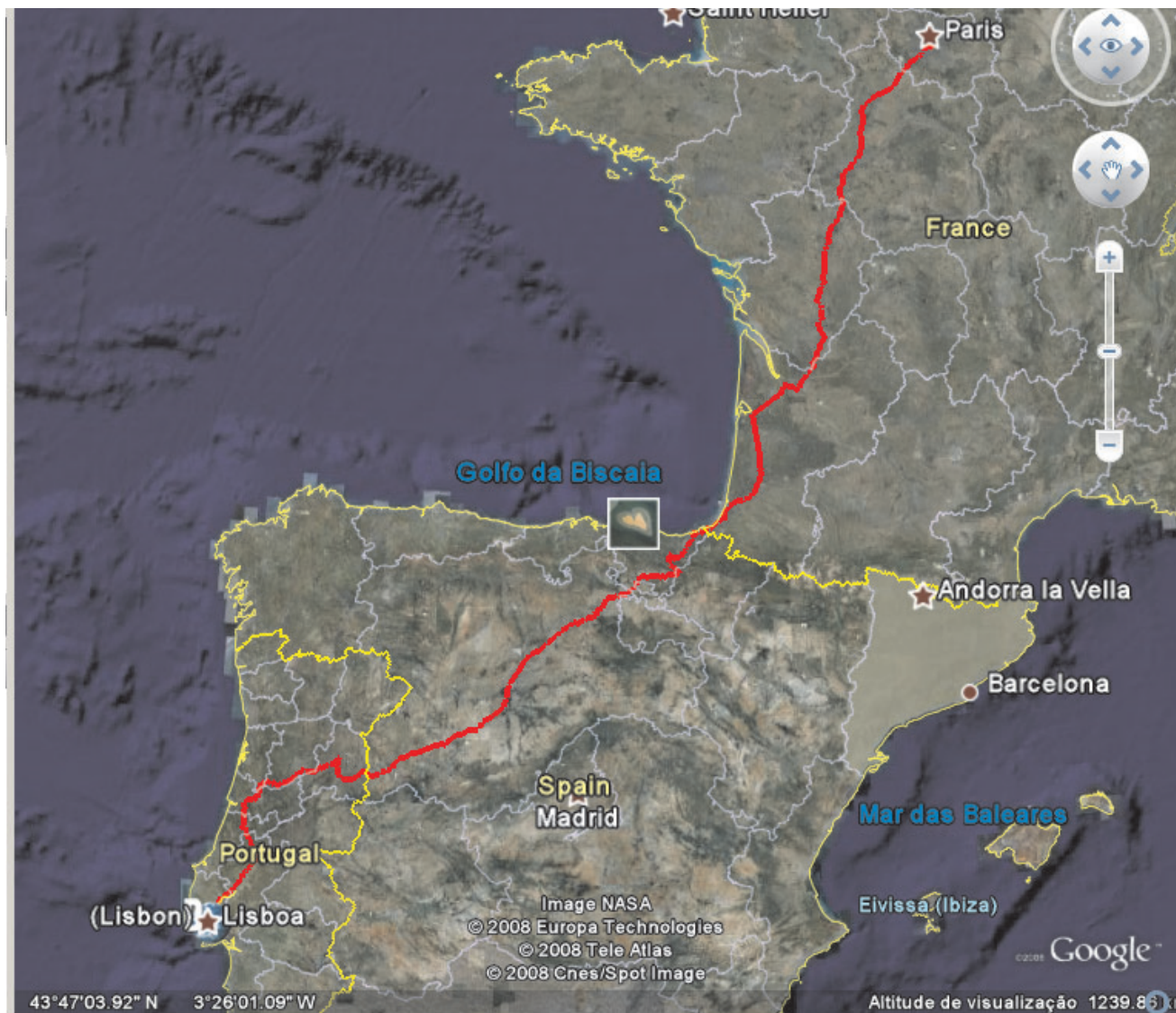
Mas começara às 16 horas e seis minutos da tarde anterior quando, em Santa Apolónia, o Sud Expresso soltou um apito e arrancou, vagaroso, da linha número três. A seguir pára no Oriente e logo acelera pela beira do Tejo até à primeira paragem no Entroncamento.

Há 120 anos que este comboio liga Lisboa a Paris, embora, em rigor, só vá até à fronteira francesa de Hendaya, onde outra composição assegura o resto do percurso devido à diferença de bitola (distância entre carris). Hoje esse troço é assegurado pelo TGV, mas durante décadas foi também um comboio de luxo que assegurou o segmento francês desta viagem.

Era o tempo em que burgueses endinheirados, diplomatas, espões, aristocratas e, mais tarde, refugiados das duas guerras, viajavam neste comboio, numa época em que a aviação comercial era um mito e a massificação do automóvel ainda não dera os primeiros passos.

Georges Nagelmackers, um empresário belga que fundou a Companhia Internacional de Wagons Lits, inaugurara em 1887 o Sud Expresso, depois de já ter criado o famoso Oriente Expresso (Londres — Paris — Istambul). O seu sonho era ligar Lisboa a Moscovo com um único comboio, mas os nacionalismos da época não o permitiram.

O Sud realizava-se três vezes por semana e demorava 45 horas entre Lisboa e Paris via Madrid. O sucesso foi tal que em breve passou a diário e o seu percurso modificado



seguindo directamente pela Beira Alta até Salamanca sem prestar vassalagem à capital do país vizinho.

As grandes companhias marítimas alteraram os horários dos navios por forma a fazer coincidir as suas partidas com a chegada do Sud Expresso. Desde o centro da Europa para a África e a América do Sul poupavam-se agora três dias de navegação e evitava-se a turbulenta travessia do

golfo da Biscaia. Graças ao caminho-de-ferro, Lisboa ganhava estatuto nas grandes rotas internacionais.

O Avenida Palace, aos Restauradores, tinha uma comunicação directa com a estação do Rossio (que a dada altura era o término do Sud Expresso) para receber os recém-chegados passageiros vindos de França. E durante alguns anos, a própria carruagem-cama seguia viagem para a

estação do Estoril.

O último dos grandes expressos europeus é hoje uma pálida imagem desses tempos áureos. Já não tem atrelado o furgão onde viajavam as malas de uma clientela distinta e os livros que os intelectuais da Brasileira do Chiado se apressavam a ir esperar ao Rossio.

A locomotiva reboca carruagens de segunda (uma das quais fica em Vilar Formoso pois destina-se a reforçar o

serviço no percurso português), o vagão das couchetes (uma forma barata de viajar deitado, em beliches, preferida pelos emigrantes) e as carruagens restaurante e camas, que conferem ao Sud um deradeiro toque nostálgico e de aventura.

Não é, porém, esse o motivo que leva José Hernandez, quadro de uma empresa por-

Dario/ocomboio.net

Dario/ocomboio.net





tuguesa de papel, a viajar todos os meses no Sud até San Sebastian. Embarca em Mangualde e explica por que prefere este modo de transporte ao avião.

“Primeiro, poupo 250 quilómetros pois teria de ir a Lisboa apanhar o avião para Bilbao e depois viajar de carro para San Sebastian. Assim, entro em Mangualde, junto a bordo e saio directamente no centro da cidade de manhã cedo. No comboio durmo magnificamente bem, as pessoas são acessíveis e janta-se razoavelmente com um preço também razoável. Em segundo lugar, só pago por tudo isto 275 euros [compartimento single na carruagem-cama] quando só o avião custa 750 euros mais uma noite de hotel em Lisboa”.

Grande parte dos passageiros do Sud não faz o ponta a ponta (Lisboa-Paris), mas entra na região Centro (o comboio pára em Fátima, Pombal e Coimbra) ou na Beira Alta e sai em Espanha ou no sul de França.

É o caso destas três mulheres que vão visitar os seus maridos acompanhadas dos filhos. Maria Celeste e Maria de Fátima vêm de Vila do Conde e acompanham-nas o Emanuel, de 13 anos, e a Joana, um ano mais nova. A primeira vai para Hendaya e a segunda para Bordéus. Os maridos trabalham na construção civil e o comboio foi a melhor opção para esta viagem.

“O avião era muito caro”, diz Maria Celeste, que já faz este percurso pela quarta vez. A viagem em 2ª classe custa apenas 74 euros. **“Isto faz-se bem. Trazemos um farnel e quando o sono aperta, mesmo sentados, dorme-se na mesma”.** No restaurante do comboio diz que só tomou **“um cafezinho”.**

Já para Maria de Fátima esta viagem é uma estreia. **“Estou a achar isto bom porque já fui de autocarro e acho mais confortável ir de comboio ...embora o autocarro seja mais barato”.** Os miúdos, que se entretêm com os telemóveis e os *sms*, estão de acordo. Desentorpecer as pernas no corredor, ir à casa de banho ou ao bar, é uma vantagem que só o comboio pode oferecer.

O acaso juntou no mesmo compartimento outra mãe com um filho, este de 15 anos, que vai também visitar o marido. Alexandra Alexandre vem de Lisboa e vai sair em Burgos. Não pode descuidar-se com o sono pois a hora de chegada é ingrata - às três da manhã - mas mesmo assim acha que o comboio foi a melhor opção.

“Pagamos 180 euros ida e volta, mas o avião era mais caro, só ia até Valladolid e depois ainda tinha que ir de autocarro para Burgos”, explica.

Nesta altura já o Sud Expresso sobe vigoroso a linha da Beira Alta. Já não precisa de mudar de locomotiva na Pampilhosa porque todo o percurso português é electrificado e a mesma máquina reboca a composição até Vilar Formoso. Solitário, indiferente, ao que se passa nas carruagens que reboca, o maquinista tem os olhos postos na luz que varre a escuridão uns escassos metros à sua frente. As duas tiras de metal que são os carris mal se distinguem. Sucedem-se os túneis, as curvas, as pontes, as estações iluminadas no meio do nada com as plataformas vazias, que passam velozes.

O traçado é sinuoso, mas a linha da Beira Alta já foi modernizada e, mesmo sendo em via única, tem elevados índices de segurança. O célebre desastre de Alcáçate seria hoje impossível de acontecer porque o tráfego ferroviário é controlado à distância através de sistemas informáticos que monitorizam o percurso dos comboios.

O próprio maquinista limita-se a ser um “gestor da condução”. A velocidade a que deve seguir é-lhe imposta por um computador de bordo, o estado dos próximos sinais é-lhe comunicado antes de se aproximar deles e à mínima falha a própria máquina lança avisos e, no limite, faz parar a composição.

Santa Comba Dão, Nelas, Mangualde, Celorico, Vila Franca das Naves, Guarda. Por que pára tantas vezes um comboio rápido? Porque esta é uma região de emigrantes e historicamente este é o comboio que os levou para terras de França. A tradição já não é o que era, mas nesta sexta-feira as gares estão cheias de gente que o espera. Muitos aguardam quem chega de Lisboa ou de Coimbra. E outros para embarcar e fazer uma longa viagem.

Cento e trinta é a velocidade máxima que o Sud alcança em Portugal. A linha permite mais, mas as carruagens é que não. Ainda assim, a sensação de velocidade é grande, os tímpanos ressoam-se à entrada dos túneis e a trepidação nas agulhas pode assustar quem não está habituado a viajar na locomotiva porque esta abana e dá solavancos que não se sentem nas carruagens de passageiros.

De vez em quando um regional ou um comboio de mercadorias em sentido contrário aguarda a passagem do Sud



Dario/ ocomboio.net



numa linha de resguardo, em jeito de submissão. Só por uma vez, num apeadeiro esquecido, o comboio encosta e aguarda - no meio do nada - pelo Intercidades da Guarda. No silêncio da noite, ouve-se primeiro a vibração dos carris e vê-se depois a luz ao longe que rapidamente se aproxima. Um furacão passa veloz, com grande estrondo e, subitamente, outra vez o silêncio da noite gelada.

O sinal vermelho, entretanto, deu lugar ao verde, e o Sud Expresso retoma a sua marcha. Em Vilar Formoso será entregue aos espanhóis. Uma pesada e barulhenta locomotiva

a diesel é engatada à composição e irá rebocá-lo, durante toda a noite, até Hendaya onde chegará às 7h10.

Bacalhau à Lagareiro com batata a murro. Em que outro comboio do mundo se poderá comer uma tal ementa? Sopa de legumes, pudim, fruta da época, café, vinho tinto. Vinte euros é quanto custa este jantar, servido com um toque personalizado por funcionários que há muito anos estão habituados à restauração sobre carris. Só a experiência permite transportar uma travessa de

comida ou servir as bebidas sem partir nem entornar nada quando uma curva mais apertada provoca um safanão na carruagem, a passagem de uma agulha faz saltitar os pratos, ou uma frenagem brusca obriga a um equilíbrio de pernas para manter tudo na vertical.

O cliente pode ainda optar por uma lasanha de salmão ou perninhas de frango com farinheira. Qualquer dos pratos é acompanhado de batata corada e espinafres salteados. Um bife com batatas fritas também se arranja, ali mesmo preparado na cozinha do comboio.

A hora do jantar é precedida pelo toque de uma sineta que um empregado faz badalar ao longo de toda a composição. É o ponto alto da viagem. No Verão e em épocas de maior procura o restaurante do Sud ganha até algum glamour com as mesas cheias de gente animada que faz prolongar o jantar pela noite dentro em torno dos digestivos.

Com bom tempo, janta-se ao entardecer vendo a serra da Estrela ao longe, intervalada pelos escarpas rochosas de granitos que quase tocam a composição quando esta irrompe pelas trincheiras. Há

Dario/ ocomboio.net



Dario/ ocomboio.net



estações que passam a correr por esta tela que é a janela do comboio e outras onde a situação se inverte e o restaurante é como um aquário iluminado exposto à curiosidade (e a alguns olhares invejosos) dos que estão nas plataformas das gares.

Mas hoje são escassos os comensais. Há algumas famílias com crianças pequenas, uns poucos clientes habituais (um passageiro que viaja de comboio de Lisboa para Dusseldorf), homens solitários.

O bar tem mais procura. Bebe-se cerveja e sumos. Pedem-se umas sandes.

Nesta carruagem encontram-se emigrantes e imigrantes. **“Portugal está ruim, não há trabalho e quando há paga-se mal”**, dizia Maria de Fátima quando contava que ia visitar o seu homem, emigrante do século XXI que trabalha na construção civil em França, como o fizeram os portugueses dos anos sessenta do século passado.

Mas também no Sud circulam africanos e sul-americanos, sobretudo brasileiros. Não por acaso, no dia seguinte, em Hendaya, a polícia francesa esperará os passageiros deste comboio que vem do Sul para pedir identificações. E em Portugal, contrariando o espírito do código de fronteiras do espaço Schengen, o SEF aguarda regularmente o Sud Expresso em Vilar Formoso ou em Santa Apolónia para pedir passaportes. Não raras vezes, há um passageiro, normalmente de tez escura, que fica detido na fronteira.

Amib Mosaad tem 30 anos e é egípcio. Regressa a Paris depois de ter trabalhado cinco meses em Portugal. Pagou 168 euros pela viagem em 2ª classe.

Américo Rocha, 45 anos, vai para Bayonne visitar familiares. **“Para a próxima se calhar vou de avião, que isto é muita hora no comboio”**, diz. É normal para quem, como afirma, não viaja de comboio desde criança. **“Pensava que isto fosse um bocadinho melhor. Tenho estado a mandar mensagens para a minha filha a contar a viagem”**.

A CP ainda não sabe o que fazer com este comboio que é velho e dá prejuízo. Mas que tem História, cumpre uma função social e, sobretudo, tem um potencial de mercado que é preciso explorar.

As carruagens avariavam-se frequentemente e já tem acontecido os passageiros refugiarem-se no restaurante porque o aquecimento falhou. Os compartimentos de 2ª classe já não respondem aos padrões de exigência actuais – são apertados e incómodos para viagens nocturnas.

Enquanto isto, as low cost aumentam a sua oferta e os autocarros conseguem preços mais baratos. A Renfe, que explorava o Sud Expresso em parceria com a CP, desinteressou-se e deixou o ónus da questão para a transportadora portuguesa que é a única responsável por este serviço diário desde Janeiro de 2006. Os espanhóis limitam-se a assegurar a tracção no seu território.

A procura tem vindo a diminuir. Em 2002 o Sud transportou em serviço internacional 165 mil passageiros, mas no ano seguinte já só eram 122 mil, em 2004 atingiu 109 mil e desde então estabilizou nos 100 mil passageiros. No percurso nacional (entre Lisboa e Vilar For-

moso) transporta, contudo, 70 mil passageiros por ano e no percurso exclusivamente espanhol 15 mil.

O seu mercado é heterógeneo: desde um segmento médio-alto que aprecia este tipo de viagens com sabor a aventura, às pessoas que têm medo de andar de avião (os funcionários do comboio garantem que não são poucas), emigrantes, jovens de inter-rail e, mais recentemente, estudantes do Erasmus.

A CP tem duas alternativas para o futuro deste comboio. Um *up grade* à situação actual, com modernização das carruagens, dotando-as de climatização e interiores mais adequados a viagens de longo curso, ou a compra de composições Talgo para realizar um comboio-hotel idêntico ao que circula entre Lisboa e Madrid. Esta solução teria ainda a vantagem de poder ligar directamente Lisboa a Paris sem mudar de comboio pois estas composições adaptam-se aos dois tipos de bitola.

O problema maior é fácil de explicar - a CP não tem dinheiro e o seu accionista (o Estado) não tem sido generoso a dotá-la com os meios necessários para renovar a sua frota. Nas últimas décadas, Portugal sempre teve mais dinheiro para auto-estradas do que para o transporte ferroviário.

E depois há ainda um problema de horário. A empresa reconhece que há um mercado interessante no eixo Salamanca, Valladolid, Burgos, San Sebastian que poderia viajar de comboio para Portugal. O Sud é a única ligação directa, mas atravessa Espanha de noite, a horas impróprias para um bom serviço comercial.

Dario/ ocomboio.net



Dario/ ocomboio.net





Impróprio é também ser-se acordado às seis da manhã e não se ter direito a um duche (um "luxo" que o Talgo oferece aos passageiros da primeira classe). Felizmente a água jorra abundante no lavatório do compartimento e o café servido no restaurante é português. As torradas estão quentinhas e o corpo e a alma retemperam-se e reconciliam-se com o mundo.

Mundo que, porém, tarda em clarear. Atravessa-se o País Basco e quando não se mergulha nos túneis dá para ver através das luzes amareladas das cidades uma paisagem industrial onde ainda há fumos de fábricas e montanhas de sucatas. Em San Sebastian a linha acompanha o porto marítimo que começa a ganhar vida, mas em breve o Sud Expresso chega à fronteira espanhola de Irún, pára por uns minutos, cruza uma ponte e imobiliza-se, às 7h10, na gare de Hendaya.

Aquela estação não é o melhor cartão de visita francês. Conserva toda a sua estrutura da Europa com fronteiras. As grades que separam as plataformas dos comboios espanhóis das dos franceses mantêm-se. E um subterrâneo esconso termina numa escadaria onde passageiros sonolentos, carregados de sacos e malas, se acumulam e travam o passo porque, lá em cima, os polícias franceses efectuem o controlo dos passaportes.

O TGV nº 8524 faz a sua entrada na estação quase sem se dar por ele. É um "bicho" prateado de focinho pontiagudo. A composição é ladeada de janelinhas estreitas que deixam antever um interior com um design estilizado, agradável, onde predominam as cores roxas, pontuadas de cinzento e laranja. Entre a velha carruagem portuguesa fabricada nos anos setenta na Sorefame e estes veículos franceses a diferença é abismal.

Desiluda-se, porém, quem julgue que uma viagem no TGV é uma experiência emocionante. Há mais história e histórias no Sud Expresso que ficou para trás, do que neste asséptico comboio que circula, para já, apenas a 160 Km/hora com uma clientela nem bem nem mal humorada, delicada sem ser simpática, sonolenta quanto baste para que, em breve, a viagem decorra silenciosa e monótona por entre uma

paisagem igualmente desinteressante.

Em St. Jean-de-Luz ainda se vê uma nesga de mar, mas a estação de Biarritz já fica longe da costa e agora é só a planície que mal se avista na madrugada.

Em Bayonne, onde o TGV chega às 8h33, o Sol cumprimenta os viajantes, mas a modorra da viagem prossegue. Não se pode fumar e um letreiro indica que os telemóveis devem estar no silêncio. Falar ao telefone só nos intervalos entre as carruagens, explica o revisor. Uma forma da SNCF responder às inúmeras queixas de quem se sentia incomodado com os toques e as conversas ao telefone dos outros passageiros.

Em Dax, às 9h10, a composição encosta devagarinho noutro TGV e forma-se um comboio único com 600 metros de comprimento. A manobra terá corrido mal porque, à partida, a voz simpática da menina da SNCF lamenta informar que há um atraso de 20 minutos.

Em Bordéus o TGV enche-se. Já há mais movimento e no bar comem-se *croissants* com *café au lait*. A paisagem desliza mais depressa porque a linha já permite os 220 Km/hora.

Mas vai ser preciso esperar mais uma hora e meia em que nada acontece para o coqueluche dos caminhos-de-ferro franceses mostrar aquilo que vale e entrar na linha de alta velocidade onde se lançará numa correria de 300 Km/hora. O maquinista ultrapassará mesmo este patamar e chegará aos 310 à hora, legalmente permitidos para recuperar atrasos.

Agora sente-se claramente a sensação da velocidade, mais nítida ainda quando, já perto de Paris, a linha acompanha uma auto-estrada e se ultrapassam os carros que ficam para trás como se estivessem parados.

Às 13h45 em ponto, com os 20 minutos de atraso recuperados, o TGV nº 8524 entra silenciosamente na gare de Montparnasse onde despeja milhares de passageiros. Entre eles, apenas uma meia dúzia vinda de Lisboa concluiu ali uma viagem de 2000 quilómetros percorrida em 20 horas e 39 minutos.

Carlos Cipriano
cc@gazetacaldas.com

Miguel Madeira/ Público



Miguel Madeira/ Público



Miguel Madeira/ Público

