

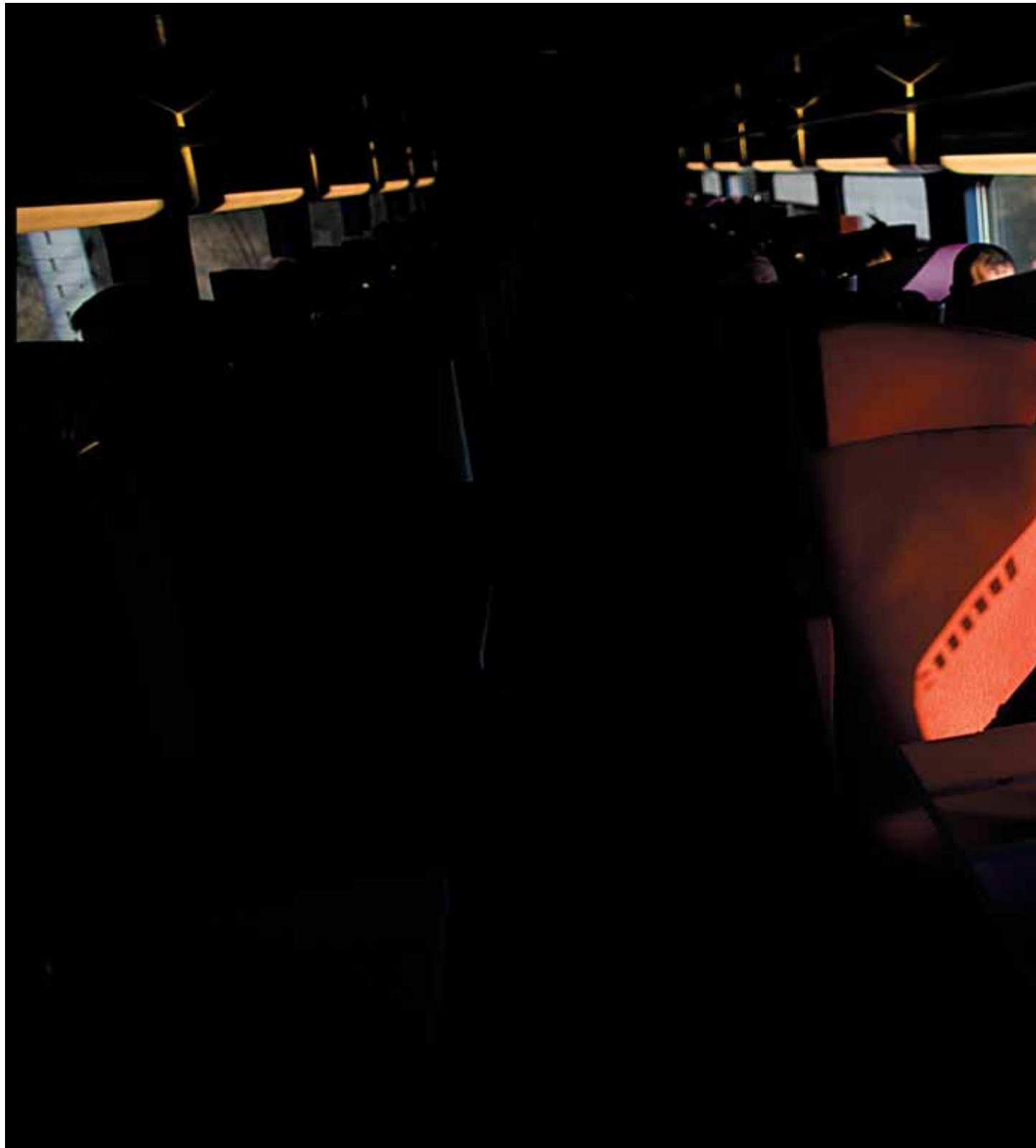


Sud O último dos grandes expressos europeus

Em trânsito, há: mulheres de visita aos maridos em França, quadros empresariais nostálgicos e poupadinhos, gente com farnéis porque o bacalhau à lagareiro no restaurante é caro. Já não tem a glória do tempo em que pôs Lisboa nas rotas internacionais, nem é “o comboio dos emigrantes”. É um híbrido e está em decadência. Será possível salvá-lo? Texto de Carlos Cipriano Fotografia de Miguel Madeira



s
o
io



Velhas glórias

Às 16h06 da tarde, na estação lisboeta de Santa Apolónia, o Sud Expresso solta um apito e arranca, vagaroso, da linha 3. Há 120 anos que este comboio liga Lisboa a Paris, embora, em rigor, só vá até à fronteira francesa de Hendaya, onde outra composição faz o resto do percurso devido à diferença de bitola (distância entre carris). Hoje o troço é assegurado pelo TGV, mas durante décadas foi um comboio de luxo que assegurou o segmento francês da viagem. Nesse tempo, a burguesia endinheirada, diplomatas, espíões, aristocratas e, mais tarde, refugiados das duas guerras, viajavam no Sud – a aviação comercial era um mito e a massificação do automóvel ainda não dera os primeiros passos. Foi Georges Nagelmarkers, um empresário belga que fundou a Companhia Internacional de Wagons Lits, que inaugurou 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 naquele tempo a Europa era uma manta de retalhos e os nacionalismos não o permitiram.

O Sud realizava-se três vezes por semana e demorava 45 horas entre Lisboa e Paris, via Madrid. Foi um sucesso e passou a diário, tendo o seu percurso sido modificado: seguia directamente pela Beira Alta até Salamanca sem prestar vassalagem à capital do país vizinho. As grandes companhias marítimas alteraram os horários dos navios para 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. E, graças ao caminho-de-ferro, Lisboa ganhava estatuto nas grandes rotas internacionais. →

O sonho de George Nagelmarkers era ligar Lisboa a Moscovo com um único comboio

← Interiores

O último dos grandes expressos europeus é hoje uma pálida imagem dos 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, o vagão das “couchetes” (a forma barata de viajar deitado, em beliches, a preferida pelos emigrantes) e as carruagens restaurante e camas, que conferem ao Sud um derradeiro toque nostálgico e de aventura. No vagão azul que segue na cauda da composição – 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 convida a dormir.

Ficar a meio caminho

José Hernandez, quadro de uma empresa portuguesa de papel, viaja todos os meses no Sud até San Sebastian. Embarca em Mangualde e explica por que prefere este modo de transporte ao avião. “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, janto a bordo e saio directamente no centro da cidade de manhã cedo. E só pago 275 euros [compartimento ‘single’ na carruagem-cama] quando só o avião custa 750 euros.” Grande parte dos passageiros do Sud não faz “o ponta a ponta” (Lisboa-Paris), mas entra na região Centro ou na Beira Alta e sai em Espanha ou no Sul de França. É o caso de três mulheres que, acompanhadas pelos filhos, vão visitar os maridos que trabalham na construção civil – um em Hendaya, o outro em Bordéus. “O avião era muito caro”, resume Maria Celeste, que já faz este percurso pela quarta vez. A viagem em 2.ª classe custa 74 euros. “Isto faz-se bem. Trazemos um farnel e quando o sono aperta, mesmo sentados, dorme-se na mesma.” No restaurante do comboio, Celeste só tomou “um cafezinho”. Para 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.” Alexandra Alexandre entrou em Lisboa e vai sair em Burgos. Não pode deixar-se levar pelo sono porque a hora de chegada é ingrata: três da manhã. →



No vagão azul, os quartos são forrados a madeira e os lençóis estão bem engomados





← “Dinner is served”

O Sud sobe vigorosamente a linha da Beira Alta. Outrora, precisava de mudar a locomotiva na Pampilhosa, mas agora já todo o percurso português é electrificado e a mesma máquina reboca a composição até Vilar Formoso. O traçado é sinuoso, mas a linha já foi modernizada. 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 França. A tradição já não é o que era. Mas há ainda quem espere nas gares para fazer a longa viagem no Sud. Ele ainda é único. Em que outro comboio do mundo se pode comer uma refeição de bacalhau à lagareiro com batata a murro? O jantar (com sopa, fruta, pudim e vinho tinto) fica por €20 e é servido por funcionários habituados à restauração sobre carris. Só a experiência permite transportar a travessa e servir bebidas sem partir e sem entornar, nem quando a curva mais apertada dá um safanão na carruagem, quando a passagem de uma agulha faz saltitar os pratos, ou uma frenagem brusca obriga a um equilíbrio de pernas. Mas atenção, o bacalhau não é obrigatório. O cliente pode optar por uma lasanha de salmão ou escolher as perninhas de frango com farinheira, tudo acompanhado por batata corada e espinafres salteados. Bife com batatas fritas? A cozinha também prepara. 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 até ganha algum “glamour” com as mesas repletas de gente animada que prolonga o jantar em torno dos digestivos. Se o tempo está bom, o jantar é ao entardecer e tem a serra da Estrela como paisagem. As escarpas rochosas de granitos quase tocam a composição quando esta irrompe pelas trincheiras. Mas hoje são escassos os comensais. Algumas famílias com crianças, alguns clientes habituais, homens solitários. O bar tem mais procura – bebe-se uma cerveja, pede-se uma “sandes”. →

A tradição já não é o que era, mas ainda há quem espere nas gares para fazer a viagem





← Portugueses para cá e para lá

O Sud ainda é um comboio de emigrantes. Mas já é também de imigrantes: neste comboio circulam africanos e sul-americanos, sobretudo brasileiros. Em Hendaya, a polícia francesa espera o Sud para pedir identificações. E em Portugal, o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras aguarda-o regularmente em Vilar Formoso ou em Santa Apolónia para pedir passaportes. 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 2.ª 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. Já não se lembrava de como era uma viagem de comboio, não o fazia desde criança. “Pensava que isto fosse um bocadinho melhor. Tenho estado a mandar mensagens para a minha filha a contar a viagem.”

Há futuro?

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 2.ª classe são apertados e incómodos para viagens nocturnas. As companhias aéreas “low cost” aumentam a sua oferta e os autocarros conseguem preços mais baixos. A Renfe, que explorava o Sud Expresso em parceria com a CP, desinteressou-se e deixou o problema para a transportadora portuguesa, que é agora a única responsável por este serviço diário. A procura tem vindo a diminuir. Em 2002 o Sud transportou em serviço internacional 165 mil passageiros, mas no ano seguinte já só foram 122 mil, em 2004 foram 109 mil e desde então estabilizou nos cem mil passageiros. No percurso nacional (Lisboa-Vilar Formoso) transporta 70 mil passageiros por ano e no percurso exclusivamente espanhol 15 mil. O seu mercado é heterogéneo: um segmento médio-alto que



Em Hendaya alguns viajantes têm de mostrar os passaportes

A CP ainda não sabe o que fazer com este comboio que é velho e dá prejuízo

gosta deste tipo de viagens, pessoas que têm medo de andar de avião, emigrantes, jovens de “inter-rail” e estudantes do Erasmus. A CP tem alternativas para o futuro deste comboio. Um deles é um “upgrade”, com a modernização das carruagens e das condições actuais – não se tem direito a um duche; felizmente, à hora do pequeno-almoço, a água jorra abundante no lavatório do compartimento, o café servido no restaurante é português e as torradas estão quentinhas.

Às 7h10 o Sud entra na gare de Hendaya, que não é o melhor cartão de visita francês. A estação conserva a sua estrutura da Europa com fronteiras. As grades que separam as plataformas dos comboios espanhóis das dos franceses mantêm-se. E em 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 efectuam o controlo dos passaportes. O TGV chega à estação quase sem se dar por ele. A composição é ladeada de janelinhas estreitas que deixam antever um interior com um design estilizado – entre a velha carruagem portuguesa fabricada nos anos de 1970 e estes veículos franceses a diferença é abismal. Em Bordéus o TGV enche-se e a paisagem desliza mais depressa porque a linha já permite 220 km/hora. Uma hora e meia depois, o comboio mostra aquilo que vale e entra na linha de alta velocidade, onde alcança os 310 km/hora permitidos. Vinte horas e 39 minutos após a saída de Lisboa, o comboio que completa a rota do Sud chega, silenciosamente, à gare de Montparnasse. São 14 horas e 35 minutos. ●