

**VIAGENS**

# O novo Sud Expresso da CP tem carruagens espanholas

Paul Theroux, um escritor norte-americano conhecido pelos seus livros de viagens (sobretudo em comboio) diz que nestas não interessa tanto a origem nem o destino, mas sim a viagem pela viagem. No seu livro *"The Great Railway Bazaar"* (1975) descreve o prazer de se entrar num país desconhecido e avistar a paisagem pela janela do comboio em vez de ir com o nariz encostado à fuselagem do avião tentando vislumbrar as primeiras impressões desse país. Maurício Levy (1946-2007), que chegou a escrever na *Gazeta das Caldas*, dizia que **"a viagem em si é um valor, um prazer, a descoberta do lento evoluir do território e das suas gentes, a transformação do conhecido em desconhecido, a descoberta das diferenças"**.

É por isso que nesta edição e na da próxima semana publicaremos duas reportagens que são relatos de viagens. Dois comboios – o Sud Expresso e o Train de Nuit Casablanca-Oujda – serão, assim, duas histórias de duas viagens onde o que interessa não é a chegada, mas sim a própria viagem.

**A PARTIDA**

O TGV vindo de Paris já chegou à fronteira espanhola de Irún e os passageiros fazem transbordo para a composição do Sud Expresso, que aguarda no cais pelas 22h20, a fim de iniciar uma viagem de 800 quilómetros até Lisboa.

A chuva miudinha e a humidade convidam ao recolhimento. Se há sítio desinteressante de onde se tem pressa de partir, é desta estação de Irún, que pertence a uma cidade igualmente feia.

Ainda bem que este é um comboio hotel. Há menos de um ano, a CP decidiu substituir a velha carruagem-cama e o material convencional do Sud por uma composição espanhola Tal-

go, mais moderna e adequada às exigências dos clientes do séc. XXI.

Um novo fôlego para um comboio que é hoje um dos últimos sobreviventes dos grandes expressos europeus criados nos finais do séc. XIX.

O compartimento da Gran Classe é exíguo, mas confortável. Dois assentos que se transformam em duas camas com lençóis impecavelmente engomados, uma casa de banho privativa com lavatório, WC e – supremo requinte! – um duche de água quente, que é para aproveitar já, enquanto na carruagem-restaurante não começam a servir o jantar.

Um apito rompe a noite no topo da plataforma e a pesada

locomotiva a diesel inicia a sua marcha pela noite. Pela janela desfilam luzes amareladas de povoações dispersas e das fábricas da zona industrial de San Sebastián, que se alcança 19 minutos depois. Um aguaceiro salpica os vidros. Uma invulgar noite invernal num mês de Maio que se esperava mais quente.

Quente é também a água que jorra pelo chuveiro enquanto se circula a 120 Km/hora pelos desfiladeiros do País Basco. Sucedem-se túneis e pontes que galgam rios de grandes caudais. Avistam-se luzes de fábricas e estações com nomes estranhos: Zumarraga, Ikaztegieta, Legorreta, Ormaiztegui.

A CP cuida dos detalhes do seu comboio-hotel. Uma bolsinha de

plástico contém, devidamente embrulhados em papel reciclado, os típicos frasquinhos de shampoo, gel de banho, sabonete, touca, esponja para o calçado, pente, chinelos de quarto, escova de dentes e estojo de barba. Tudo para que ao viajante accidental não lhe falte nada. E há vários neste comboio – as cinzas vulcânicas voltaram a fazer das suas, os aeroportos do norte de Espanha estão fechados e o Sud vai completamente cheio.

Às onze da noite não é tarde para se jantar. Afinal estamos em Espanha. O restaurante tem um ar intimista, acentuado pela luz ambiente instalada em cada mesa, os guardanapos acetinados e as toalhas bordeaux ladeadas por cortinas azuis. Os as-

sentos são também azuis e suficientemente cómodos para apeteer continuar sentado, mesmo após a refeição, a saborear um digestivo, tentando perscrutar a paisagem através da noite.

**Para um emigrante de regresso à terra, isto é como já estar em casa**

A tripulação é portuguesa e é com um sorriso que o empregado serve um Porto. Para um emigrante de regresso à terra, isto é como já estar em casa. Para um estrangeiro de férias rumo a Portugal, é um bom prenúncio do que o espera no retângulo luxu.

Um consomé de espargos, seguido de bife de espadarte com cenouras bebés, espinafres e ba-

tatas a murro. E um lombo de porco assado com batatas e legumes salteados. Acompanhados dos dois tintos possíveis: Alabastro 2009 ou Monte Velho 2008.

Tilintam copos e talheres. Ouve-se falar francês, espanhol, inglês, português. E português com sotaque francês. Um expresso nocturno é como um navio de cruzeiro no meio do oceano – só a viagem conta e não a pressa de chegar. Até Vitória, o Sud Expresso circula durante uma hora sem parar em nenhuma estação, num andamento ritmado e sem solavancos bruscos. E rápido, porque chega aquela cidade dez minutos mais cedo, para goáudio dos fumadores que se juntam na plataforma em pequenos grupos ao lado da composição.



O percurso do Sud, desde a fronteira francesa até Lisboa



Casas de banho privativas em cada compartimento com WC e duche, camas confortáveis e carruagens com um interiorismo agradável



# olá e é um autêntico hotel sobre carris



Aspecto do compartimento antes das camas serem feitas

Prato de queijos, torta de ovos, café, digestivo. É verdade que já passa da meia-noite, mas em Portugal ainda são 23h00. E até às 10 e meia de amanhã não há muito para fazer.

A refeição prossegue dentro do "navio", agora já na planície de Castela. Próxima estação: Miranda de Ebro, um entroncamento ferroviário onde o maquinista acaba o seu turno e cede os comandos da locomotiva ao colega que a levará até Vilar Formoso. Ali, o Sud mudará de tração e será uma máquina eléctrica portuguesa que o rebocará até Lisboa.

Mas para já, são horas de dormir. O compartimento tem o espaço bem aproveitado e há lugar para roupas e bagagem. A luz de presença dá para ler umas páginas de um livro, que em breve se fecha porque o balnear suave convida ao sono.

Nem tudo são rosas. O ar condicionado tem humores que levam a puxar ou a empurrar o cobertor. E de vez em quando

há uns noctívagos que vêm do bar a falar alto.

Mas passa-se (e pára-se alguns minutos) sem se dar conta por Burgos, Valladolid, Medina del Campo, Salamanca, Ciudad Rodrigo, Vilar Formoso, Guarda, Celorico, Mangualde, Nelas. Acorda-se já em plena Beira Alta com a composição parada em Santa Comba Dão, a crer na placa que se adivinha através do nevoeiro. Um comboio de mercadorias passa em sentido contrário e o Sud retoma a marcha.

Ainda são 7 e meia da manhã na hora portuguesa, vale a pena preguiçar um pouco, abrir a cortina, ver como o sol rompe a neblina e mostra um verde muito vivo a desfilir rápido pela janela. Agora a barragem da Aguielra, florestas de eucaliptos, apadeiros que passam velozes.

## O PEQUENO ALMOÇO

Está na hora de um duche e do pequeno-almoço, que é tomado numa carruagem-restaurante que não parece a da véspera. Demasiada luz. Muito sol, muita claridade. O sumo de laranja é bem vindo. O café com leite também. E estão bem servidos os ovos mexidos com bacon e cogumelos. Seguem-se as torradas com compotas. Já se passou Pampilhosa, Coimbra e agora o Sud Expresso pára em Pombal e depois em Fátima, mantendo a tradição de servir localidades onde nos anos 60 e 70 se partia para terras de França.

Entroncamento. Falta uma hora para Lisboa e avistam-se agora os campos cultivados do Ribatejo. Em breve a vizinhança do Tejo, que não mais largará a via férrea e que é um regalo para a vista, pelo menos da dos estrangeiros que vão colados à janela. Tem um caudal muito cheio este ano devido às chuvas.

A viagem prossegue no espaço aberto da carruagem-restaurante. Azambuja, Vila Franca, Alverca. Mal se lêem as estações porque o Sud aqui atravessa-as a 140 Km/hora. Em breve a imponente gare do Oriente. Uns ingleses perguntam pelo comboio para Faro. "É aquele que ali vai", responde o funcionário. E eles ficam a vê-lo partir. Coisas da CP: o Sud chega às 10h22, o Intercidades para Faro parte às 10h20.

Mais um apito da locomotiva e a composição vence os últimos quilómetros. Nove minutos depois o Sud Expresso Comboio Hotel faz a sua entrada na estação de Santa Apolónia onde termina a sua marcha. À tabela. São 10h31. Demorou 11 horas desde a fronteira francesa a Lisboa.

Carlos Cipriano  
cc@gazetacaldas.com



O Sud à passagem de Vitoria (Gasteiz em basco)



Um aperitivo no bar antes de passar à carruagem-restaurante para o jantar



A chegada à gare do Oriente. Ao todo foram 11 horas de viagem

## Um comboio para todas as carteiras

O Sud Expresso é um comboio democrático. Tem desde lugares sentados a 67 euros entre Lisboa e Hendaya (só ida) até aos 224 euros da Grand Classe Single. Pelo meio há as Camas Turista (94 euros) onde se pode viajar deitado com mais três pessoas num compartimento e as Camas Preferente Single (188 euros) ou Duplo (138 euros). Há descontos para seniores (60 ou mais anos) e para jovens (dos 12 aos 25 anos) e crianças (dos 4 aos 11 anos).

Estes preços são ligeiramente

mais caros se comprados no site da Renfe ([www.renfe.es](http://www.renfe.es)). A CP só vende o Sud em algumas bilheteiras principais.

O comboio parte diariamente de Santa Apolónia às 16h30 (16h38 do Oriente) e chega a Hendaya às 7h10, onde dá ligação ao TGV para Paris (chegada a Montparnasse às 13h45). Em sentido inverso o TGV sai de Paris às 15h50 e dá ligação ao Sud em Irún às 22h20, que chega a Lisboa às 10h30 do dia seguinte. Em Coimbra há ligações para o Porto.

C.C.



**VIAGENS**

# O Expresso de Casablanca podia ser um mau comboio



O percurso do Expresso desde Casablanca até à fronteira com a Tunísia.

*O Train de Nuit que liga Casablanca a Oujda (na fronteira com a Argélia) é outro comboio, outra história, outro relato onde o que interessa não é a chegada, mas sim a própria viagem.*

*Citando Maurício Levy, “a viagem em si é um valor, um prazer, a descoberta do lento evoluir do território e das suas gentes, a transformação do conhecido em desconhecido, a descoberta das diferenças”.*



Pormenor do lago ao lado da linha entre Oujda e Fez. A viagem tem paisagens apelativas, mas, infelizmente grande parte do percurso é feito de noite.

**LINHA 1 OU LINHA 6?**

Mas que raio! Isto não começa da melhor maneira. E por um triz quase não começa. Então não é que na estação de Casablanca o expresso para Oujda está indicado para a linha 1, mas afinal está é prestes a arrancar da linha 6? Isto deve ser para dar um sabor de aventura aos incautos passageiros estrangeiros que não estão habituados a estas idiossincrasias dos caminhos-de-ferro locais...

A descoberta da verdade já em cima da hora traduz-se numa corrida no último minuto para se apanhar, ofegante, o *Train de Nuit* que sai às 21h15 de Casa-

ablanca para Oujda. Mal se sobe o estribo da carruagem e já o comboio parte da tal linha 1 que diz ser a 6. Ou da linha 6 que dá nome à linha 1... Vá-se lá saber.

Os compartimentos desta carruagem-cama estão encaixados uns nos outros por forma a aproveitar bem o espaço. Por isso se sobem dois degraus para entrar no “quarto”, que fica ligeiramente acima dos compartimentos laterais. Num espaço exíguo está um assento para duas pessoas e em cima, perto do tecto abobadado, duas camas para as quais se sobe por uma escada de metal.

Uma cómoda junto à janela, debaixo de um espelho, é ao

mesmo tempo o tampo de um lavabo por onde deveria jorrar água quente e fria (esta noite, só fria). Por cima, um mini-armário onde se guardam águas e o estojo de higiene oferecido (escova de dentes, dentífrico, lâmina de barbear, creme). E em baixo uma bizarra recordação de outros tempos: uma gaveta (agora vazia) que se abre e fecha directamente sobre a via férrea, onde outrora viajava um penico de porcelana.

**UMA CARRUAGEM COM HISTÓRIA**

Convém dizer que esta carruagem data de 1974 e foi com-

prada há dois anos pelos marroquinos aos caminhos-de-ferro franceses. História não lhe falta, já que integrou a famosa composição do luxuoso Train Bleu que ligava Calais às estações mediterrânicas do sul de França.

Está em bom estado, com a alcatifa vermelha nova a contrastar com o décor dos anos setenta, em que predomina um azul esbatido e as tiras metalizadas nas portas e janelas. Três empregados, trajados a rigor, asseguram o serviço deste Train Hotel marroquino que é composto por uma locomotiva eléctrica, duas carruagens-cama, quatro

carruagens couchettes e um ruidoso furgão-gerador que felizmente vai na cauda e tem a função de produzir energia eléctrica para o ar condicionado e iluminação da composição.

Em pleno Junho há ainda uma réstea de claridade para os lados do Atlântico, mesmo que já sejam nove e meia da noite. Ain Sebaa, Mohammedia e Rabat são as primeiras paragens, onde vai entrando uma clientela marroquina que revela algum poder de compra. Estrangeiros quase não há.

Até Ketrina os comboios atingem os 160 Km/hora e daí até Fez viaja-se a 120 Km/hora. Este

é o principal eixo ferroviário marroquino, uma espécie de linha do Norte portuguesa, a partir da qual irradiam outras linhas laterais. A linha está em bom estado e a composição quase não treme. O ONCF (Office National des Chemins de Fer) faz jus em ser considerada a melhor rede ferroviária de África.

Assim embalado até vale a pena arriscar ir para a cama cedo e com pouco sono. Afinal há a companhia de um livro de viagens para uma viagem que vale por si e não pelo destino (Oujda, cidade fronteiriça com a Argélia, não tem atributos que mereçam uma visita a não ser o de ser o fim da linha...)



Aspecto do compartimento cama onde releva o tecto abobadado



Bagageiro dos caminhos de ferro marroquinos

# io europeu, mas é um dos melhores de África

**Nos túneis o ribombar dos motores da locomotiva é amplificado e entra pelo compartimento dentro**

Fez (esta sim, uma cidade turística) alcança-se perto da 1h00 da manhã. O expresso descansa 22 minutos e muda de locomotiva. Esta agora é a diesel e tem um apito agudo que lembra os tempos dos comboios a vapor. A viagem prossegue, mas dorme-se mal. Primeiro porque que esta máquina é muito ruidosa, e depois porque a linha tem um traçado sinuoso e nem sempre está em bom estado. Atravessa-se uma zona montanhosa e nos túneis o ribombar dos motores da locomotiva é amplificado e entra pelo compartimento dentro. As curvas apertadas fazem ranger as rodas contra o verdugo do carril e os solavancos bruscos não atiram ninguém da cama abaixo, mas estão longe de proporcionar conforto.

Quando pela madrugada o sono começa a levar a melhor, o diligente funcionário bate à porta. São seis da manhã e vem aí o *petit déjeuner*. Um croissant seco e um *café au lait* honesto e quentinho.

É dia claro e o Expresso de Casablanca percorre planícies intermináveis numa velocidade lenta que convida ao segundo sono. A cama, lá em cima, junto ao abobadado do tecto é de novo apetecível. Mas falta pouco para chegar. Segundo o horário, será às 7h10 e o comboio não vai atrasado. Faltam poucos minutos.

Não há água numa das duas casas de banho da carruagem. E na outra – pasme-se – só há água quente. A ferver. Um toque africano neste Train de Nuit que se pretende europeu. Foi você que pediu uma viagem com sabor a aventura?

**Carlos Cipriano**  
cc@gazetacaldas.com



Um funcionário da carruagem-cama



Pormenor do lavabo



A chegada a Oujda

## Um pouco de história

Em 1870 ainda não se sonhava com o fim das fronteiras nem com a União Europeia, mas um empresário belga, George Nagelmackers, faz publicar uma brochura designada "Projecto para a Instalação de Carruagens-Cama nos Caminhos-de-Ferro do Continente". O objectivo é criar a Compagnie Internationale des Wagons Lits et des Grands Express Européens que em breve circulariam por toda a Europa, aproveitando a invenção recente do comboio, que tinha escassas décadas e era à época o modo de transporte mais veloz.

A primeira carruagem-cama circulou na Europa entre Paris e Viena, mas em breve Nagelmackers constituiria uma rede de Wagons Lits entre as principais cidades europeias.

Dormir deitado numa cama sobre carris não fora uma invenção sua. O jovem empresário belga, filho de uma família abastada de Liège, conhecera tal inovação numa viagem que fizera aos Estados Unidos (ao que parece para se curar de um desgosto de amor) e onde ficara encantado com as carruagens Pullman que atravessavam o continente.

Do lado de cá do Atlântico, os proteccionismos da época não permitiram a Nagelmackers concretizar um projecto demasiado avançado para a época – um expresso de Lisboa a São Petersburgo. Mas conseguiria criar o Sud Express (Lisboa-Madrid-Paris) e o Nord Express (Paris-Berlim-São Petersburgo). A sua empresa cria ainda o célebre Oriente Express (Londres-Paris-Istambul), em cuja viagem inaugural (1883) um jornalista do Time comentava: "é com satisfação que noto que a suavidade do andamento devido aos novos "bogies" [rodados] permite que se faça a barba confortavelmente, mesmo a 80 quilómetros por hora".

Em pouco tempo o empresário belga explora comboios em praticamente toda a Europa. E alarga a sua fileira de produção, investindo em agências de viagens e em hotéis, onde aloja a sua clientela endinheirada. O Pêra Palace, em Istambul, e o Avenida Palace, na estação do Rossio, são dessa época.

Após a I Grande Guerra as viagens de longo curso democratizam-se, mas a aristocracia continua ainda a viajar nos luxuosos compartimentos da Wagons Lits e a tomar as suas refeições com talheres de prata nos restaurantes sobre carris. O avanço da aviação comercial e a banalização do automóvel, fazem, porém, este produto entrar num lento declínio.

Nos anos setenta do século XX a empresa fundada por Nagelmackers (que morrerá em 1905) detém ainda o monopólio das carruagens-cama na Europa com excepção da Suíça, Alemanha e dos países de Leste. Mas retira-se deste mercado quando as companhias ferroviárias deixam de lhe cobrir os prejuízos de exploração. É então criada a TEN (Trains Euro Night) que aproveita uma parte da frota da Wagons Lits que está em melhor estado.

Tem, porém, um período curto, com cada vez menos rotas. Nos anos noventa a União Internacional dos Caminhos-de-Ferro (UIC) realiza um estudo sobre o futuro das viagens de comboio que há outra vez um mercado potencial na classe média-alta desde que as novas carruagens-cama tivessem compartimentos com WC privado e duche. É ainda detectado um segmento jovem, disposto a dormir em assentos reclináveis. Os novos comboios nocturnos deveriam ainda ter horários compatíveis com uma noite bem dormida e chegar ao destino às mesmas horas que os primeiros voos da manhã.

Foi com base neste conceito que foi criada a City Night Line, que opera hoje entre cidades suíças, austríacas e alemãs.

Paralelamente, mantêm-se algumas das rotas de sempre: Paris-Berlim, Paris-Copenhaga, Paris-Veneza, Narbonne-Hamburgo, Hamburgo-Verona, Dusseldorf-Alessandria, Trieste-Hamburgo, entre outras.

Em Inglaterra, dorme-se sobre carris nos comboios que ligam Londres a Fort William (Escócia) e a Penzance (Cornualha). E em Espanha a meseta é atravessada todas as noites por comboios com camas. O *Rias Gallegas* liga Madrid a La Coruña, Pontevedra e Ferrol, o *Alhambra* faz Barcelona – Granada, o *Pio Baroja* vai de Barcelona a Gijón e o *Galicia* liga também a capital catalã a Vigo e La Coruña. E há, claro, o Madrid-Lisboa e o Sud Expresso Hendaya-Lisboa.

C.C.

