



ID: 109043185

12-01-2024 | REVISTA E



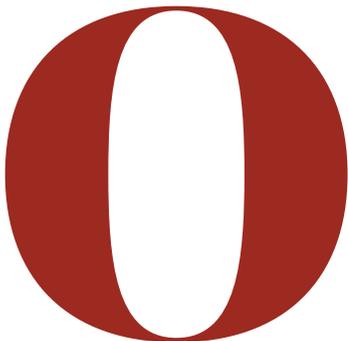
# O último transatlântico



TEXTOS, FOTOGRAFIAS E INFOGRAFIAS  
**JAIME FIGUEIREDO**



Ao longo de 183 anos, a Cunard construiu alguns dos navios de passageiros mais importantes da história. Este é o ágil, robusto e luxuoso “Queen Mary 2”, que agora comemora o seu 20º aniversário. O termo ‘navio de cruzeiro’ não lhe faz justiça — é um ‘puro-sangue’



navio adornou ligeiramente a bombordo, endireitou-se, galgou uma vaga de cerca de 10 metros, atingiu a crista e inclinou o seu grande corpo para baixo. Por momentos pareceu ficar desenraizado da água, mas logo bateu com estrondo no fundo, esmagando a proa contra a besta. Depois atacou com determinação a onda seguinte e assim sucessivamente, a uma velocidade confortável e inimaginável para embarcações mais pequenas. Enquanto isso, no aconchego do sumptuoso interior decorado com tons vermelhos, dourados e azul-bébé, os passageiros desfrutavam de uma viagem tranquila. Como se nada se passasse lá fora.

O raivoso e espumante Atlântico Norte que rodeava o "Queen Mary 2" teria feito desviar outros navios menos potentes, à procura de uma rota mais a sul para evitar um massacre, mas o transatlântico, com os seus 345 metros de comprimento e 149.215 toneladas, parecia desfrutar de cada onda desafiadora. Este é um cenário que o puro-sangue da Cunard enfrenta frequentemente durante as travessias invernosas entre Southampton e Manhattan, onde edifícios e pináculos familiares devoram o céu. Nenhum outro navio de passageiros é capaz de igualar tal desempenho.

O que distingue este transatlântico dos outros navios de cruzeiro? Além do inquestionável luxo, a velocidade. O "Queen Mary 2" pode mover-se rapidamente e enfrentar as ondas como uma rocha, pois o seu casco tem mais 40% de aço que os outros navios. Para lhe dar velocidade, a longa proa foi projetada para cortar as ondas como uma faca a passar por manteiga, podendo atingir a velocidade máxima de 29,62 nós (54,8 km/h), bem acima dos 22 nós (40,7 km/h) praticados por navios que se passeiam com brandura pelo mar das Caraíbas ou Mediterrâneo.

A experiência a bordo do "Queen Mary 2" também é bem diferente dos atuais gigantes cheios de tudo, desde parques aquáticos repletos de cascatas e escorregas, pistas de gelo ou *promenades* ladeadas por jardins. No dia 27 de janeiro será inaugurado o colorido e extravagante "Icon of the Seas", da Royal Caribbean, cinco vezes maior do que o "Titanic". Devido à sua natureza exagerada, o maior navio do mundo (com capacidade para 9950 pessoas) foi já rotulado de "monstruosidade" por vários críticos do setor, ainda antes da viagem inaugural. Em contraste com esta versão de entretenimento repleto de aventuras, o "Queen Mary 2", inaugurado a 12 de janeiro de 2004, distingue-se por um serviço clássico e sofisticado, onde "as necessidades dos passageiros são soberanas", conforme diz o manual da Cunard.

Em agosto, durante a última passagem pela capital portuguesa, o Expresso subiu a bordo e encontrou um navio abundante em superlativos. A melhor forma de descrever este transatlântico que agora celebra o seu 20º aniversário é falar de números. O "Queen Mary 2" tem capacidade para 2691 passageiros, na sua maioria britânicos (80%), mas também norte-americanos e alemães, alguns franceses e portugueses, com idade média de 65 anos. Para os acolher existem 1360 camarotes, 955 com varanda. Cães e gatos também podem embarcar com os seus donos, mas têm de ficar em suítes especiais. A Cunard é a única companhia que aceita transportar animais de estimação, mas apenas em viagens entre Southampton e Nova Iorque ou vice-versa.

Ao contrário da maioria dos navios de cruzeiro, as grandes áreas públicas estão localizadas nos pisos inferiores, para minimizar o balanço em águas agitadas. Entre elas, destaca-se o planetário com 500 lugares, onde uma cúpula com 13 metros de diâmetro desce do teto dando vida a imagens luminosas do espaço. Mesmo ao lado, o teatro Royal Court, com um palco flanqueado por 900 assentos de veludo cor de vinho, oferece vários espetáculos e palestras.

Há ainda o generoso salão de baile Queens Room, onde todos os dias às 15h30 em ponto chegam às suas mesas cerca de 700 chávenas de chá e 6000 scones, carregados por um batalhão de empregados de jaqueta e luvas brancas. Se quiser apenas relaxar, pode ir até um dos santuários mais silenciosos a bordo. A biblioteca, com as suas cadeiras de couro e mogno polido, abriga mais de 9500 livros.

Em alternativa pode apanhar sol numa das 1070 espreguiçadeiras espalhadas pelos decks abertos, tão desmedidos quanto os interiores. Aqui não espere encontrar escorregas gigantes que se estendem parcialmente sobre o lado de fora do navio ou piscinas infinitas que durante uma tempestade poderiam esvaziar-se freneticamente como se estivessem possuídas por Poseidon. No "Queen Mary 2", os passageiros têm acesso a cinco modestas piscinas, sendo uma delas interior. No topo, o árido deck em teca alberga apenas uma zona para jogos e um interminável solário.

Após as 18h, esqueça os chinelos, as bermudas ou as *t-shirts* — não são apropriados dentro do navio. O *dress code* é para levar a sério, e os passageiros têm de se apresentar com roupa formal para o jantar. São seis os espaços que diariamente servem 16 mil refeições, mas o mais emblemático é o Britannia, uma sala ampla e glamorosa em estilo Art Déco com tetos altos decorados com vidros coloridos. A cuidada oferta gastronómica é acompanhada de uma carta de vinhos composta por 343 rótulos diferentes, incluindo vinhos portugueses produzidos na mais antiga região demarcada do mundo. Depois do repasto pode mergulhar num dos 14 bares e *lounges* ou contemplar as obras de arte espalhadas pelo navio. São mais de 5000 e estão avaliadas em mais de 4 milhões de euros.



Restaurante Britannia

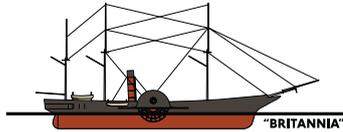


Salão de baile Queens Room



Biblioteca

Quanto custa uma viagem no “Queen Mary 2”? António Pinto da Silva, diretor comercial da Mundomar Cruzeiros em Portugal, diz que “é acessível a todos os bolsos, nomeadamente nas viagens transatlânticas, com preços a partir de 800 e poucos euros já com taxas e gratificações incluídas, dependendo da época do ano”. São sete dias a bordo para cruzar o Atlântico. Além das tradicionais travessias, o navio vai realizar, em 2024, uma viagem de 123 dias com tarifas que começam em 14 mil euros por pessoa. “Mas tivemos portugueses no ano passado que compraram a volta ao mundo em suites e pagaram 120 mil euros por um cruzeiro de 110 dias”, garante Pinto da Silva.



**A HISTÓRIA DOS TRANSATLÂNTICOS**

Ao longo de 183 anos, a Cunard competiu, dominou, inovou e construiu alguns dos navios de passageiros mais importantes da história. Quando o vapor “Britannia” deixou Liverpool a 4 de julho de 1840, mudou para sempre as viagens transatlânticas.

A odisséia começou em 1838, quando Samuel Cunard, um armador próspero e uma figura influente na Nova Escócia, Canadá, leu um anúncio publicado no “The Times”. A publicação, colocada pelo Almirantado britânico, convidava os interessados a obter um contrato de 150 mil libras esterlinas (aproximadamente 14,4 milhões de euros) por ano para transportar regularmente correio entre a Grã-Bretanha e a América do Norte. Mas o generoso montante oferecido pelo Almirantado obrigava a que a travessia entre os dois continentes deixasse de ser feita em navios à vela, com uma duração de seis a oito semanas, mas de uma forma mais célere, usando a nova tecnologia vitoriana, o motor a vapor.

Os navios a vapor eram inquestionavelmente mais rápidos, regulares e seguros do que os barcos à vela. Não dependiam dos caprichos do vento e podiam abrir caminho através das ondas, mesmo em más condições. Isso, sim, interessava ao habilidoso e persuasivo Samuel Cunard, sempre à procura de oportunidades para expandir os seus negócios.

O armador apresentou um plano para uma “ferrovia oceânica” capaz de transportar o correio duas vezes por mês com a pontualidade de um comboio. A proposta foi aceite pelo Governo de Sua Majestade. Mas, sem financiamento suficiente, sem navios a vapor e com muito pouco conhecimento deste conceito relativamente novo, Samuel Cunard fez uma sociedade com os conhecidos armadores George Burns, de Glasgow, e David MacIver, de Liverpool, ambos envolvidos no comércio costeiro entre Inglaterra, Escócia e Irlanda. Em 1839 fundaram a British and North American Royal Mail Steam Packet Company, mais conhecida como Cunard Line, que rapidamente deu início à construção de quatro navios de madeira, cada um a pesar 1154 toneladas e movido por duas máquinas a vapor com 740 cavalos de potência.

O primeiro a ficar concluído foi o “Britannia”, que na manhã de 4 de julho de 1840 anunciou a sua partida das agitadas docas de Liverpool com um retumbante rouco vindo das suas entranhas. Depois desceu o rio Mersey e entrou no Atlântico arrastando consigo um manto de renda branca. A bordo seguiram 60 passageiros e 225 toneladas de carga. Os interiores desta embarcação com 63 metros de comprimento eram bastante espartanos. No tombadilho ficava a sala de jantar/salão principal, messe de oficiais, cozinha, padaria, galinheiro e um espaço para acomodar uma vaca, cujo leite era reservado para uso exclusivo de mulheres e crianças. Na popa do convés superior situava-se uma sala de convívio para senhoras e 30 cabines para passageiros, apenas com um beliche, lavatório, um jarro de água e um par de penicos. Na proa ficavam as acomodações para a tripulação. Abaixo da linha de água encontrava-se o palpitante coração de aço alimentado com fogo e água, o depósito de carvão e o porão de carga.

Expelindo fumo como um vulcão, o “Britannia” cruzou as águas escuras e agitadas do Atlântico Norte a uma velocidade de 8,5 nós e consumiu 38 toneladas de carvão por dia. Chegou a Halifax, Nova Escócia, no dia 17 de julho, com Samuel Cunard e a sua filha Anne a bordo. Descarregou passageiros e correspondência o mais rapidamente possível e partiu para atracar em Boston dois dias depois. O navio completou a sua viagem em 14 dias e 8 horas. No cais da Cunard estavam 1800 pessoas para celebrar o recorde da travessia mais rápida do Atlântico. Nessa noite houve fogo de artifício e um banquete no Maverick House, um dos melhores hotéis da época. A partir de então, a empresa prosperou ao fornecer um serviço regular e seguro, inicialmente incomparável a qualquer concorrência. Outros navios maiores, mais rápidos e com maiores comodidades a bordo foram adicionados nos anos seguintes.

Em 1844, a companhia de navegação britânica Peninsular & Oriental Steam Navigation Company, hoje conhecida por P&O, introduziu um novo serviço para os passageiros: viagens de lazer. Uma combinação de várias viagens em navios cuja função principal também era o transporte de correio e nos quais, durante a longa espera nos portos onde paravam, eram oferecidas excursões para os passageiros visitarem os locais de maior interesse cultural. Os paquetes a vapor saíam de Falmouth, no Reino Unido, e faziam escala em Lisboa, Cádiz, Gibraltar, navegando depois pelo Mediterrâneo até à terra dos faros.

Estas viagens turísticas foram bem-sucedidas e despertaram o interesse de alguns armadores britânicos, que começaram a utilizar navios exclusivamente em cruzeiros. Principalmente aos fiordes da Noruega, entre maio e setembro. O inconveniente da imobilização dos navios nos meses restantes foi ultrapassado com a expansão dos itinerários a outras regiões, começando pelo Báltico, Cabo Norte, seguindo-se as ilhas britânicas e o Mediterrâneo.

Do outro lado do Atlântico, a Cunard vivia anos de prosperidade, apesar da acirrada concorrência da gigante White Star Line, britânica, e da Hamburg America Line (HAPAG), alemã. O transporte de correio

**16 de abril de 1833**

O vapor italiano “Francesco I” fez o primeiro cruzeiro do mundo, com 58 passageiros de várias nacionalidades europeias, incluindo nobres, militares e empresários. A viagem turística no Mediterrâneo durou três meses.

**11 de setembro de 1881**

O primeiro cruzeiro da Cunard foi realizado pelo navio “Aleppo”, que partiu de Liverpool com 31 passageiros em busca de prazer. A viagem de três semanas ao Mediterrâneo foi promovida pela “Medical Times and Gazette”.

**29 de outubro de 1881**

O navio “Ceylon”, da Ocean Steam Yachting Company, deixou Southampton para uma viagem pioneira de 299 dias pela vasta esfera azul. A circum-navegação não foi um sucesso comercial e foi esquecida pela história.

**5 de janeiro de 1901**

O luxuoso e revolucionário “Prinzessin Victoria Luise”, da companhia alemã HAPAG, partiu de Hamburgo para Nova Iorque com 180 passageiros. Foi o primeiro navio de cruzeiro construído exclusivamente para fazer viagens de lazer e inspirou várias gerações de barcos de cruzeiro.

**10 de junho de 1952**

O navio norte-americano “United States” bateu o recorde de velocidade, ao atingir 38,32 nós (70,97 km). Foi o último a receber a cobiçada Fâmula Azul, que premiava os mais velozes na travessia do Atlântico Norte. / J.F.



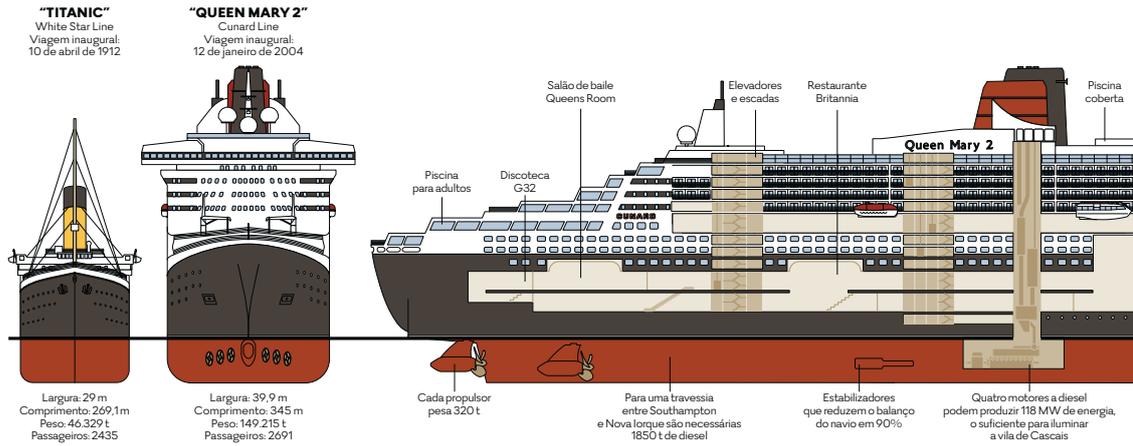
Grand Lobby



Deck 7



Piscina da popa reservada a adultos



estava a diminuir, mas o crescimento da economia norte-americana demonstrava uma capacidade de absorção de mão de obra europeia sem precedentes. Entre 1860 e 1900, 14 milhões de emigrantes carregados de miséria deixaram o Velho Continente para trabalhar na tão sonhada América e, desses, 3 milhões fizeram a travessia transatlântica a bordo de navios da Cunard.

Para responder à crescente procura, a companhia encomendou um novo paquete. Com 170 metros de comprimento, o "Carpathia" tinha acomodações muito superiores às que eram oferecidas aos emigrantes na época. Havia um salão de jantar que se estendia a toda a largura do navio, sala para fumadores e uma biblioteca, além de ser totalmente eletrificado. Inaugurado a 5 de maio de 1903, o confortável "Carpathia" fazia inicialmente duas rotas. Durante o verão assegurava o transporte de passageiros entre Liverpool e Nova Iorque, via Queenstown, e no inverno transportava emigrantes, na maioria húngaros e austríacos, de Trieste para a América, com escala nos portos de Palermo, Nápoles, Génova e Gibraltar. Estas viagens pela costa enrugada do Mediterrâneo tornaram-se muito populares e começaram a atrair cada vez mais americanos ricos em férias.

O capitão Arthur Rostron não só não tinha objeções à mistura de emigrantes com excursionistas americanos como encorajava o seu convívio, organizando jogos e bailes a bordo e excursões a terra. Dois anos depois, o "Carpathia" foi remodelado para realizar cruzeiros no solarengo inverno mediterrânico. No dia 15 de abril de 1912, o "Carpathia" estava a fazer uma viagem de reposicionamento no Mediterrâneo quando foi atraído para a maior tragédia marítima da história ao receber um pedido de SOS do altivo "Titanic", da White Star Line. Um icebergue tinha esventrado o casco de aço do "inafundável" navio, inundando-o fatalmente. O navio da Cunard fez um desvio da sua rota e quase nove horas depois chegou ao local da colisão, onde resgatou 706 almas, regressando a Nova Iorque com a sua carga de tristeza. O "Carpathia" retomou a viagem de cruzeiro 10 dias depois. Entretanto, a notícia já tinha percorrido o mundo, e em cada porto do Mediterrâneo onde fazia escala o capitão Arthur Rostron era aclamado como herói.

Há cerca de 100 anos, quando as pessoas mais abastadas começaram a ter a "mania dos cruzeiros", a American Express fretou um navio à Cunard para realizar uma viagem à volta do mundo. A grande aventura teve início em Manhattan a 21 de novembro de 1922, a bordo do "Laconia", que, embora tivesse sido construído para acomodar 2200 passageiros, viu o seu número circunscrito a apenas 450. O objetivo era oferecer uma experiência luxuosa à aristocracia americana.

Durante a inefável viagem de 130 dias, o "Laconia" navegou pelas Caraíbas, canal do Panamá, Havaí, Japão, China, Índia, canal do Suez e Mediterrâneo, regressando ao ponto de origem. No total foram 41 os locais onde o navio fez escala para os turistas desfrutarem. Durante os dias de navegação, o ócio podia ser combatido com uma panóplia de atividades. Palestras sobre a história dos destinos, aulas de

fotografia e esgrima, bem como concertos de música clássica ou bailes de fantasia. A viagem foi coroada de sucesso, e a Cunard continuou a repeti-la (com itinerários sempre diferentes) até aos nossos dias.

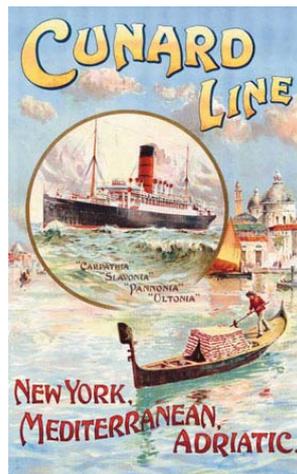
Nos loucos anos 20 do século passado, a competição das companhias alemãs, italianas e francesas obrigou a Cunard a desenvolver planos para a construção de dois novos paquetes. Em dezembro de 1930 começou na Escócia a construção do casco número 534, como era conhecido, mas teve de interromper passado um ano por falta de dinheiro, devido à Grande Depressão, a maior crise financeira dos EUA.

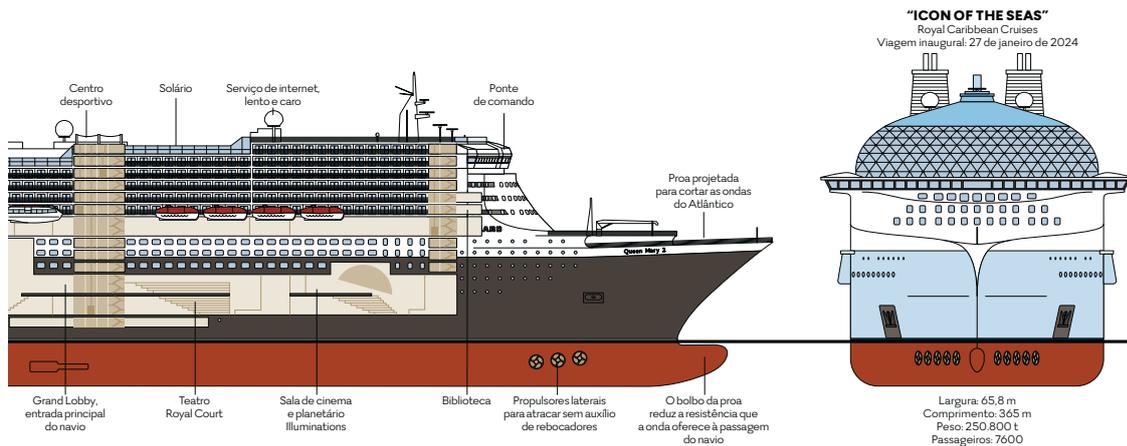
A Cunard solicitou ao Governo britânico um empréstimo para completar o 534, mais tarde renomeado de "Queen Mary", e construir um segundo navio. O empréstimo foi concedido, com a condição de a Cunard se fundir com a rival White Star, que nunca conseguiu recuperar do malfadado "Titanic". No dia 10 de maio de 1934, as duas uniram-se para formar a Cunard-White Star Line (em 1949, a Cunard comprou os 38% da White Star Line), e os trabalhos no "Queen Mary" foram retomados. A conclusão demorou dois anos e custou 3,5 milhões de libras esterlinas, o equivalente hoje a 363 milhões de euros.

#### AS RAINHAS DA CUNARD

No final da tarde de 27 de maio de 1936, a nova rainha dos mares, construída com 80.774 toneladas de aço firmemente rebitado, deixou as docas de Southampton sob revoadas de milhares de lenços que só desapareceram quando o navio embicou para o estreito de Solent. Depois, com as suas máquinas já chetas de vida, cruzou o canal da Mancha até Cherbourg, no norte de França, onde fez escala para embarcar mais alguns passageiros, e partiu para a cidade que nunca dorme, com 1849 passageiros.

O orgulho da frota britânica contava com 38 espaços públicos espalhados por 12 decks e tinha praticamente tudo o que existe hoje nos navios de cruzeiro... exceto os parques de diversões. O seu interior decorado com 50 tipos de madeiras diferentes tinha uma forte influência Art Déco, acentuada com materiais modernos como vidro, mármore e metal, que conferiam ao navio uma grandeza inconfundível. O transatlântico tornou-se o favorito dos ricos





e famosos de Hollywood. Celebidades como Fred Astaire, Elizabeth Taylor, Greta Garbo ou Winston Churchill podiam passear confortavelmente por todo o navio sem serem incomodados para dar autógrafos ou perseguidos por fotógrafos. Um estilo de vida confortável e sem preocupações que lhes agradava.

O sucesso do “Queen Mary” levou à construção do “Queen Elizabeth”. Era um pouco maior, com uma decoração contemporânea e mais avançado tecnologicamente do que o seu antecessor. A viagem inaugural foi no entanto adiada por ordem de Winston Churchill, que o mandou afastar-se das ilhas britânicas devido à II Guerra Mundial. Em março de 1940, o novo paquete da Cunard, pintado de cinzento, viajou secretamente para Nova Iorque, atravessando o Atlântico em ziguezague para escapar à alcaeteia de U-boats.

Silenciados os campos beligerantes do Velho Continente, as duas rainhas retomaram as viagens no Atlântico, navegando uma para oeste e a outra para leste, muitas vezes cruzando-se no meio do vasto oceano. Os anos de glórias destes gigantes foram entretanto ameaçados pelo vertiginoso progresso dos tempos modernos, o avião a jato. A 26 de outubro de 1958, um Boeing 707 da Pan Am descolou do aeroporto John F. Kennedy, aterrando em Le Bourget, Paris, 8h41 depois.

A medida que os passageiros começaram a renunciar às viagens marítimas em prol do avião, a Cunard, com enormes prejuízos, começou a intercalar as viagens de cruzeiro com as travessias transatlânticas. Em meados dos anos 60, as rainhas chegaram a navegar para os Estados Unidos com 200 a 300 passageiros bajulados por 1200 tripulantes. A era dos grandes transatlânticos desapareceu quase da noite para o dia.

Em 1967, a Cunard já não tinha mais condições de manter os envelhecidos dinossauros e começou a preparar a chegada de um novo navio. Depois das incansáveis hélices fustigarem as ondas do Atlântico Norte pela milésima vez, o anacrónico “Queen Mary” foi vendido em setembro desse ano e levado para Long Beach, Califórnia, onde foi transformado em hotel e museu. Menos sorte teve o debutado e enfiado “Queen Elizabeth”, que cinco anos depois

foi vendido a empresários de Hong Kong. Durante a conversão em navio de cruzeiro, a sua intrincada anatomia foi devastada por um impetuoso incêndio.

Corria o ano de 1969 quando foi apresentada a nova criação da companhia, o “Queen Elizabeth 2”. A terceira rainha marcou um ponto de viragem radical no design dos transatlânticos. Novos motores a diesel substituíram as turbinas a vapor. Foram adicionadas suítes com varanda e a distinção entre 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classe evaporou-se, permitindo que os passageiros usufruíssem de todos os espaços públicos. No interior, a decoração com madeiras trabalhadas, couro ou coloridas chitas inglesas foi substituída por materiais modernos, como cromados, alumínio, fôrnicas e até plásticos.

Durante 39 anos, o moderno e luxuoso “Queen Elizabeth 2” transportou cerca de 3 milhões de passageiros, incluindo personagens como a primeira-ministra

britânica Margaret Thatcher, o Presidente da África do Sul Nelson Mandela, além dos artistas Elton John, Rod Stewart e David Bowie. Ganhou fama pelos seus cruzeiros no Mediterrâneo e à volta do mundo. No total foram 25 circum-navegações em redor do globo. Em 2008, sob o olhar atento do Cristo Rei, despediu-se pela última vez de Lisboa, a cidade onde atracou cerca de 500 vezes, antes de desaparecer deprimido na imensidão do oceano a caminho do Dubai, onde acabou transformado em hotel de luxo.

Enquanto isso, em 1998, na esteira do sucesso do filme “Titanic”, que fez ressurgir o fascínio pelos transatlânticos de luxo, a gigante norte-americana Carnival adquiriu a Cunard. A compra foi acompanhada pelo anúncio de um novo transatlântico. Não ia ser apenas mais um navio de cruzeiro, mas o mais comprido, mais alto e mais caro navio já construído, com um custo astronómico de 734 milhões de euros.

A 12 de janeiro de 2004, ainda com poucos dias de vida, o “Queen Mary 2” zarparou de Southampton para a viagem inaugural, com destino a Fort Lauderdale, nos Estados Unidos. Durante os 14 dias de viagem, os 2691 passageiros do maior paquete do mundo puderam desfrutar dos ares do Atlântico, passeando entre a proa e a popa ao longo dos 345 metros do navio.

Atualmente, a empresa opera mais dois navios: o “Queen Victoria”, entregue em 2007, e o “Queen Elizabeth”, em 2010. Na próxima primavera vai juntar-se à frota o “Queen Anne”, o 249<sup>o</sup> navio da Cunard. A nova rainha fará a sua viagem inaugural de Southampton para Lisboa, onde chegará a 7 de maio.

De acordo com a Cruise Industry News, em dezembro de 2023 a frota mundial conta com 446 navios de cruzeiro oceânicos. Mas nenhum tem o perfil de transatlântico — o “Queen Mary 2” é o último da sua espécie. Em agosto de 2024, 20 anos depois de ser inaugurado, o navio fará a sua 400<sup>a</sup> travessia, longe do ritmo de vida alucinante em que tentamos enfiar um milhão de tarefas em cada minuto. Sem mais nada à sua volta a não ser mar, os passageiros poderão usufruir do maior luxo de todos. Tempo! Tempo para pensar, para ler, para conversar ou para dançar. Isso, sim, é luxo. ●



jdfigueiredo@expresso.imprensa.pt