



Simples mortais foram virtualmente impotentes quando o fogo se abateu sobre este outrora senhor dos mares

Morte de Um Rei

WONG YI

A MANHÃ de 9 de janeiro de 1972, um domingo, estava ensolarada e fresca. Sobre um mar cintilante perto da Ilha Tsing Yi, em Hong Kong, cerca de 1.200 trabalhadores davam os retoques finais no antigo transatlântico de 83.673 toneladas *Queen Elizabeth* — agora rebatizado *Seawise University* (Universidade do Mar). O valente rei dos mares fizera uma longa

viagem para ir receber nova vida.

A primeira tarefa do *Queen* depois de lançado, em setembro de 1938, fora a de transportar mais de 800.000 soldados aliados através de grande parte do mundo, vindos da Austrália, do Extremo Oriente e do Oriente Médio para a América, Europa e África do Norte. Mas, depois da Segunda Guerra Mundial, o navio foi elegantemente refor-

mado e redecorado, tornando-se a última palavra em turismo de luxo. Numa travessia normal do Atlântico Norte, de quatro dias e meio, 2.300 passageiros eram atendidos por uma tripulação de cerca de 1.300 membros e tinham ao seu dispor 35 salas coletivas, três piscinas, uma quadra de *squash*, banho turco, 12 bares, dois cinemas, dois ginásios... e até canis para os seus animais de estimação. O palácio flutuante, com os seus 310 metros de comprimento, era tão grande que a atriz inglesa Bea Lillie certa vez brincou: «Escute, a que horas esta cidade chega à Inglaterra?»

Surgiram então os jatos. E em 1968, com os custos de operação aumentando, a Cunard Line, proprietária do *Elizabeth*, aposentou-o. Ao todo, ele transportara 1,5 milhão de passageiros e percorrera 3,5 milhões de milhas, em 896 travessias do Atlântico. Um grupo de homens de negócio de Filadélfia comprou-o por 10 milhões de dólares e levou-o para Port Everglades, na Flórida, a fim de transformá-lo em hotel flutuante e atração turística. Quando o empreendimento fracassou, muitos pensaram que a utilidade do *Queen Elizabeth* chegara ao fim. Num leilão público realizado em setembro de 1970, o armador milionário C. Y. Tung pagou 3,2 milhões de dólares por ele. Esse magnata de navios, que começou a sua fortuna há cerca de 40 anos com um único cargueiro vagabundo, adquiriu

o *Elizabeth* não pensando em ganhar dinheiro, disse ele, mas porque gostava muito do navio.

O *Queen Elizabeth* navegou para Hong Kong em julho de 1971. Durante vários meses, o Grupo C. Y. Tung gastou cinco milhões de dólares reformando-o e transformando-o numa universidade flutuante, conservando-se uma seção de primeira classe para cruzeiros turísticos. Agora, com nova pintura branca e restaurado em seu antigo esplendor, o *Queen* começaria seus testes marítimos daí a cinco dias.

Havia um clima de festa entre os operários. Alguns haviam trazido suas mulheres e os filhos para visitarem o lendário navio. Preparava-se um almoço para os visitantes. Mais adiante, estava programado um baile de gala, de caridade. Os velhos tempos pareciam estar de volta.

Mais ou menos às 11 horas da manhã, a maioria dos operários desceu à terra para almoçar. Às 11h 30m, com cerca de 300 pessoas a bordo, o maquinista Chang Huichiu viu uma fumaça grossa vinda de uma passagem à ré do navio.

Um incêndio irrompera na popa do convés A. Quando os bombeiros do navio correram a apagá-lo, descobriram que o convés B também estava em chamas. Ao receberem a notícia, diretores do Grupo C. Y. Tung, inclusive C. H. Tung, filho do dono, correram para lá. Encontraram fumaça jorrando escadas acima e a notícia de outro incêndio no convés A, a estibordo.

Quando se dirigiram para lá, nova nuvem de fumaça irrompeu na popa.

O Corpo de Bombeiros recebeu o primeiro chamado às 11h 52m da manhã. Três minutos depois, o subchefe Leonard Worrallo seguia de helicóptero a caminho do local. O fogo se alastrava agora na superestrutura superior, e, quando o helicóptero tentou descer no navio, foi impedido pela espessa fumaça que jorrava da ponte e de dois ou três conveses inferiores. Embarcações de combate a incêndio, chefiadas pelo *Alexander Grantham*, e mais de 20 lanchas da Polícia Marítima e do Ministério da Marinha, chegaram em minutos ao local, e logo uma frota incluindo barcas comerciais, juncos de pesca, sampanas, *wallawallas*, lanchas particulares e barcos de assalto da Marinha britânica rumavam para o navio em chamas.

«Quando chegamos, havia muita gente gritando na amura do navio», conta Cheung Wah-chai, capitão do *Cynthia*, que salvou dezenas de pessoas. Membros da sua tripulação jogaram cordas para o navio, e as pessoas desciam por elas. Alguns

que não conseguiram pegar cordas desceram pela corrente da âncora, e foram apanhados por lanchas que passavam. Uns poucos caíam ao mar quando perdiam as forças, mas eram imediatamente recolhidos.

O jovem aprendiz de maquinista Ng Sai-lung estava descansando no convés M, ao meio-dia, quando viu a fumaça subindo do 7.º ou 8.º pavimento. «Agarrei um extintor. Quando cheguei lá, a fumaça era demais, não dava para enxergar», recorda ele. «Havia uns 10 visitantes perto da popa. Mulheres e crianças começaram a entrar em pânico. Pedi-lhes que escorregassem por uma corda que os pintores haviam deixado na popa do navio, e eu também descii por ela, mas, ao passar por uma vigia, uma nuvem de fumo negro envolveu o meu rosto. Larguei a corda e fui cair dentro de um barco pilotado por um japonês.»

O operário Tam Fat ainda estava trabalhando na sala de máquinas quando as luzes se apagaram, às 12h 20m. Ele e mais quatro conseguiram chegar às cobertas superiores. «Fiquei apavorado», disse ele. «Os outros também estavam.



SERVIÇO DE INFORMAÇÕES DO GOVERNO DE HONG KONG

Ouvi duas explosões. Quando cheguei a uma passagem a estibordo, descobri que só Lee Wai, dos quatro que haviam saído, ainda estava comigo.» Tam Fat e Lee Wai desceram por uma escada de corda para uma chata amarrada ao navio; dali passaram para uma lancha da Polícia.

Às 12h 22m, o alarma de grande incêndio passou a «alarma de desastre». Uma hora mais tarde, Harry Elsworth, oficial divisional superior do Corpo de Bombeiros, chegou ao local na barca *Man Hong*, de dois conveses para transporte de carros, com duas equipes de bombeiros e equipamento terrestre de combate ao fogo. «Na popa, o fogo era intenso e o calor era terrível», conta ele. «Os bombeiros fizeram um exame rápido do navio, mas tiveram de se retirar devido à fumaça e ao calor excessivo.»

«Parecia que a gente estava sendo assada viva», recorda o timoneiro Chan Yau, que, com mais seis membros da tripulação, ajudou a salvar cerca de 150 pessoas. Milagrosamente, foram poucos os acidentes. Apenas 14 pessoas ficaram feridas e só oito tiveram de ser hospitalizadas.

Por volta das três horas da tarde, o fogo envolvera toda a estrutura superior e penetrara em cinco dos 11 pavimentos do navio. Cheguei ao local pelas três e meia, numa lancha a jato. O navio adernara 17 graus a estibordo. A cena era incrível e estarrecedora. A fumaça saía de todas as vigias do imenso

transatlântico, que parecia uma baleia branca cercada de barcos de incêndio e sampanas que pareciam peixinhos. O *Alexander Grantham* parecia um brinquedo esguichando jatos de água inócuos sobre o incêndio; na verdade, 7.000 galões de água por minuto estavam sendo lançados nele. Logo grossos penachos de fumo negro surgiram dos porões do navio. Colunas de chamas elevaram-se e houve explosões sucessivas. Tolhido pelo calor, o *Alexander Grantham* deu ordem de cessar a luta contra o fogo.

«Nenhum corpo de bombeiros do mundo poderia ter feito mais em tais circunstâncias», disse A. E. H. Wood, Diretor do Departamento de Serviços de Incêndio. Mas era evidente que os simples mortais nada podiam contra a força da Natureza. Só lhes restava recuar, ver o navio queimar e registrar o fato. Os fotógrafos agiam. Jornalistas debruçados em sampanas oscilantes berravam perguntas. Helicópteros voavam à roda.

Pelas 5h 45m da tarde, toda a estrutura superior e cinco cobertas de proa e popa estavam consumidas pelas chamas. A fumaça tornava nevoento o movimentado porto de Hong Kong. Uma imensa nuvem de fumo pairava no céu como um borrão feito por um pincel gigantesco.

A noite toda os bombeiros cercaram o navio. Todos os 11 conveses estavam em chamas e alguns tinham desabado. As chaminés derreteram.

Continuando a arder, a estrutura de metal ficou incandescente.

Pelas oito horas da manhã seguinte, a inclinação do navio aumentou para 20 graus. Às nove, desabaram diversas seções do navio, inclusive uma chaminé, o mastro de trás, a parte traseira de cinco conveses e parte da ponte. Seu casco de aço maciço vergou como papelão. Ao meio-dia, 24 horas depois de o inferno começar, o poderoso navio emborcou e ficou semi-submerso sobre estibordo. Destroços de placas de ferro retorcidas saíam do mar.

A catástrofe não terminou aí. Mais de três meses depois, as

3.000 toneladas de óleo combustível depositadas no casco começaram a vazar do antigo *Queen*. Uma camada de três quilômetros de óleo grosso e sujo, além de manchas isoladas, esparramavam-se de onde ele estava até ao porto.

A Comissão Naval de Inquérito sobre o incêndio declarou que uma série de atos deliberados de uma ou várias pessoas desconhecidas fora a causa do incêndio. O Lloyd's de Londres disse que o sinistro representou um dos maiores prejuízos da história de seguros de navios e que as reclamações de seguro contra esta e outras companhias podem chegar a oito milhões de dólares.



NO AUGE das perturbações de rua em Belfast, no ano passado, quando era proibida a passagem de veículos em certas partes da cidade, um padre jovem recebeu uma chamada, alta noite, para vir à cabeceira de um paroquiano que estava à morte. Enfiando um casaco sobre o pijama, ele saltou no automóvel e saiu correndo.

Tinha feito quase um quilômetro, quando deparou na estrada com soldados armados que o fizeram parar e lhe pediram o seu passe de licença para circular — que era concedido apenas aos que estavam em missão oficial. O soldado lançou um rápido olhar sobre o passe e perguntou-lhe: «O seu patrão sabe que você está na rua a esta hora da noite?»

«Um momento», disse-lhe o padre, juntando as mãos e olhando para o céu, em atitude de oração, «vou perguntar a Ele!» — D. A. C.



Comentário Cândido

NO VERÃO passado necessitávamos de um homem para fazer alguns consertos na nossa casa flutuante. Sendo um recém-chegado na área do lago, perguntei a um nativo em que marina haveria um marinheiro bom para esse serviço. Ele não quis dar opinião, e então eu, finalmente, perguntei se um determinado indivíduo era de confiança. «Não posso dizer com certeza», ele replicou. «Mas ele jamais perdeu um jogo de paciência.» — B. F.