

UM SUSTO ISLÂMICO. KUWAIT CITY EM VÉSPERA DE GUERRA

A propósito da brincadeira da crónica anterior, recordo o Kuwait a 31 julho 1990, dois dias antes da primeira invasão de Saddam Hussein para subjugar o emirado.

Não o fiz voluntariamente, o Kuwait não mereceria a visita, mas devido à avaria no avião da UTA (transportadora criada em 1963 para as províncias ultramarinas francesas, absorvida pela Air France em 1992) que me trouxe da Nova Caledónia via Sydney.

Os voos da possessão ultramarina da Nova Caledónia eram frequentados por funcionários públicos franceses no regresso à Europa e vice-versa.

Também não fui voluntariamente à Nova Caledónia, diga-se de passagem.

Para se beneficiar das tarifas reduzidas na UTA, embarcava-se em Sydney no avião vindo de Paris, ia-se a Nouméa, esvaziava-se o avião, íamos ao aeroporto, comprava-se (nada que era tudo caríssimo), tornava-se a embarcar na mesma aeronave, voltava-se a Sydney (*onde não entravam passageiros, só desembarcavam*) e só depois íamos para a Europa. Esquemas fraudulentos da UTA para fingir que tinha grande ocupação no segmento Sydney – Nouméa.

Trata-se de um dos locais mais caros do Pacífico. Tudo importado de França, há a sensação de estar em Paris. A diferença é o atendimento ser pelos habitantes das ilhas de Ouvéa e Futuna, a maioria nativos: 45% Melanésios (Kanak / Canacas), 35% Franceses e Polinésios nas ilhas mais afastadas. Os europeus concentram-se no sul, sendo Francês a língua oficial, além de dialetos melanésios e polinésios numa mescla de 60% católicos e 30% protestantes. O turismo é pouco, desproporcionalmente caro, ao contrário doutros países do Pacífico Sul.

James Colnett avistou-a em 1774, James Cook batizou-a como «Nova Caledónia» pois a costa lembrava a Caledónia, latim antigo para Escócia. Em 1788, a expedição de La Pérouse reconhece a costa ocidental, a bordo do l'Astrolabe e do La Boussole, antes de naufragar no recife Vanikoro, Ilhas Salomão.

Em 1793, o Contra-Almirante francês Antoine Bruny D'Entrecasteaux, que partiu em 1791 a pedido de Luís XVI para encontrar La Perouse, passa ao largo, reconhece a costa e inclui as Ilhas Lealdade. No entanto, a descoberta é atribuída a Jules Dumont d'Urville, que primeiro as localizou.

Nouméa, a capital, foi fundada como Port-de-France (1854) pelo Capitão Tardy de Montravel. No final do séc. XIX e início do séc. XX as tentativas de colonização fracassam pela oposição nativa. Em 1931, Kanakas eram expostos como canibais dentro de caixas, na Exposição Colonial Internacional de Paris.

Na 2ª Guerra Mundial, 1940, a Nova Caledónia apoia a França e tornou-se (março 1942) numa importante base militar norte-americana. O território registou importante crescimento económico graças ao níquel (terceiro maior produtor), enquanto a França a tornava em território ultramarino usado como colónia penal em 1956.

O ponto alto entre opositores e partidários da independência surge com a rebelião de 1984-88. A violência culminou com a tomada de reféns em Ouvéa. Depois do Acordo de Matignon 1988, previa-se um estatuto transitório de 10 anos, complementado pelo Acordo de Nouméa. O referendo independentista foi rejeitado três vezes, a última em 2021. No entanto, recentes tensões sobre o direito de voto geraram tumultos graves em 2024 com a tentativa da França de alterar o corpo eleitoral local (permitindo que mais residentes europeus votassem) provocou tumultos violentos, com 14 mortos e necessidade de intervenção policial reforçada.



Estava sossegadamente a bordo do trimotor McDonnell Douglas DC-10 acabado de levantar do aeroporto de Omã (Emirados Árabes Unidos), escala desta viagem intercontinental, quando se dá a implosão do motor do lado esquerdo.

A maioria dos passageiros fica sobressaltada. Durante largos momentos não há instruções, até um curto aviso, sobre “*un petit (!!!) problème technique*”.

Uns anglófonos, abordam-me preocupados, sobre o deserto de Omã (parte do enormíssimo deserto da Arábia), onde só se viam dunas e ancestrais depósitos de água totalmente secos. A imagem era aterradora. Havíamos começado a subir há 20 minutos.

Em baixo dunas e mais dunas, deserto, mais deserto, sem vivalma, só velhos poços secos. A imagem era aterradora pois só havíamos começado a subida, mas estávamos afastados do centro urbano mais próximo. Os restantes dois motores obedeceram às ordens do piloto e lentamente o avião começou a subir mais e a descrever um enorme círculo para a esquerda, enquanto tentava voltar para trás. Acabou por completar o círculo ganhando mais altitude e o piloto, avisou que iríamos para Kuwait City.

Ali chegamos, sem incidentes, numa cena mais própria dum filme de terrorismo internacional. Fomos mandados para o setor militar do aeroporto, onde tropas armadas rodearam o avião e fortes medidas de segurança eram

impostas, antes de autorizados a desembarcar. Saímos, levados através duma avenida com poucos prédios (hoje parece a baixa de Manhattan), que sulcava o deserto, para um luxuoso Intercontinental Hotel onde ficamos alojados.

Era bem cedo, muito quente, e os bares do Hotel só abriam às 11 horas. Esperamos pela abertura, num pequeno grupo de expatriados franceses que regressavam à Europa, quatro kafires (infiéis) e duas francesas, uma delas cinquentona.

Íamos a entrar para dessedentar, pois apesar do ar condicionado a temperatura exterior rondava 46º C àquela hora, mas um funcionário disse que kafires não entravam.

Desembocara dentro do bar um ruidoso grupo de dez locais, com o vestuário tradicional, o “thoub” branco, uma peça única e comprida. Na cabeça a “ghutra” ou “keffiyeh” (o “shemagh” é usado em ambientes religiosos). Não havia nesse grupo nenhuma mulher com ou sem “chador” (véu islâmico).

Decorrida meia hora ou mais, fomos finalmente autorizados a entrar. Para espanto nosso, os árabes consumiam álcool, alegremente, o que não é permitido, pelo Corão. A conversa deles parou, enquanto nos miravam, de alto a baixo, em especial as duas francesas, imodestamente vestidas para os padrões locais. Ouvimos o que se presumia serem piropos, em árabe ou corruptela de inglês com sotaque.

A atmosfera era de cortar à faca, com olhares e dichotes ininterruptos (senti a indescritível picada na nuca como em situação de perigo extremo). Acabamos de beber rapidamente, nesse ambiente hostil e ameaçador, saímos todos para o enormíssimo átrio.

Estava a conversar com Michel, programador do governo da Nova Caledónia, num cadeirão de veludo forrado a ouro, plantado no meio do átrio do tamanho dum campo de futebol. Nem reparei, em frente a 10-15 metros, um grupo de três homens e duas mulheres cobertas com luxuosa jilbab e niqāb orlada a ouro (véu que cobre a totalidade da face, deixando antevers os olhos e faz parte do hijāb).

No Oriente-do-Meio, manda a tradição que o contacto físico entre sexos seja bastante rigoroso. Apertos de mãos permitidos só dentro de uma relação lícita ou num vínculo forte de parentesco. Em meios diplomáticos, são permitidos cumprimentos entre homens e mulheres verbalmente. A mão esquerda é considerada “suja,” por ser utilizada na higiene pessoal. Deve evitar-se cumprimentar, dar e receber presentes e cartões com a esquerda. Em hipótese alguma se deve gesticular balançando as mãos fechadas, é um gesto hostil. Nunca se devem cruzar as pernas. Mostrar a sola do sapato é um insolente insulto, é a parte em contacto direto com o chão sendo considerada impura.

Estávamos, Michel e eu, alheios de tudo e de todos, em amena galhofa discutindo as virtudes de podermos ter também nós uma mulher no mundo ocidental, que ninguém pudesse olhar ou cobiçar, provavelmente gesticulando, possivelmente mostrando as impuras solas dos sapatos, ténis ou botas, sem nos apercebermos que éramos os únicos ocidentais no enorme átrio.

Sabíamos que nunca se olhava diretamente para a mulher árabe, ao contrário do que é normal no Ocidente, e, de repente, pelo canto do olho, apercebo-me duma imponente figura, em traje completo de xeque, a levantar e andar em direção ao nosso sofá.

Tomado de pânico ou medo, pela segunda vez nessa manhã, mas sem me desconcertar, proferi uma curta frase de alerta. Levantamo-nos a conversar como se nada fosse, antes que o árabe se aproximasse mais. Aterrados, sem o querer dar a entender, distanciamo-nos tão rápido quanto possível rumo às escadas rolantes. Não fomos seguidos, conforme verifiquei (olhando de sossaião para trás). Tenho a imagem gravada na retina até hoje.

Ficamos para sempre com a dúvida, se o árabe se ia dirigir a nós, a acusar-nos de um qualquer crime hediondo, como ter olhado para o monte de tecido com dois pontos negros movediços na abertura superior ou se sentiu insultado com a lamacenta sola dos sapatos, cheia de areia árabe, ou se o Cartier ou Rolex dourado, cravejado de diamantes, tinha avariado e ia perguntar as horas.

Fosse o que fosse, mudamos rapidamente de piso e dirigimo-nos para onde estavam os duzentos ocidentais ali tecnicamente exiliados, enquanto o avião era reparado.

Toda a atmosfera, mesmo num hotel daquela categoria, era aterrorizadora, intimidatória e perigosa. Kuwait nunca mais. Os árabes eram sempre servidos primeiro e só depois os estrangeiros, fosse para o que fosse, mesmo que se tratasse apenas de se sentarem numa mesa ou num dos bares do hotel. Senti o racismo na primeira pessoa. Nunca tinha sentido a discriminação tão vivamente como ali.

Da janela do Hotel via-se o deserto ciclicamente cortado por um autocarro ou viatura topo de gama. A neblina e humidade davam uma tonalidade amarela suja ao que nos circundava. Criavam-se miragens, a mente toldava-se enebulada.

Dois dias depois viria o terror, morte, pilhagem e destruição pelas forças de Saddam. O hotel deu abrigo aos jornalistas a cobrir a invasão iraquiana. Mais uma vez o mundo perdeu a inocência.

Senti mais medo físico nesse dia do que uns anos antes, quando temi pela vida, em 1980, em Carachi, Paquistão, devido a uma tempestade de areia. O quadrimotor tentara arrancar e chegou ao fim da pista com esta coberta de areia, em enorme perigo ao tentar descolar. Fomos abrigar-nos no terminal. Do dia se fez noite e a pista ficou com metros de altura de areia. O átrio do terminal parecia uma duna saariana. Duas horas na escuridão. Por fim, a tempestade aterradora amainara, os bulldozers vieram limpar a pista e o avião partiu finalmente rumo a Nova Deli ou Bombaim (Mumbai).

Esta cena no solo do Kuwait por causa do motor que implodiu, foi ainda pior do que a de 1979, num avião da Alitália (extinta 2021), vindo de Hong Kong, que caiu abruptamente mais de 6 km em segundos, num poço de ar. Muitos foram projetados, as bagagens a caírem, gritos e pânico, e leves ferimentos para os que não tinham o cinto de segurança, que teimo em manter durante todo o voo. Num instante estávamos bem por cima dos Alpes gelados e

em segundos estávamos cá em baixo ladeados por montanhas e verdes vales, sem saber se o avião conseguiria recuperar altitude e sair dali.

Tivemos sorte mas ainda hoje se fecho os olhos só vejo a montanha alpina erguer-se ao meu lado direito e nós pouco acima das aldeias no vale, as bagageiras abertas, malas no chão, gritos, confusão e motores a todo o gás.