

REPORTAGEM | AVENTURA

# BELAS E PERIGOSAS

texto e fotos Caio Vilela

## TRÊS ROTAS PELO ORIENTE MÉDIO QUE RETRIBUEM A TENSÃO DA VIAGEM COM PAISAGENS QUASE SURREAIS



No deserto de Rub Al Kali, marcas de guerra em campo minado



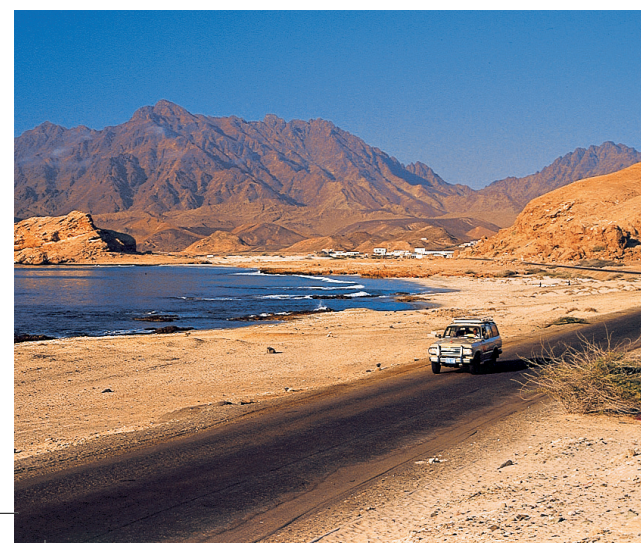
Segurança armado vigia caravana

**C**onflitos armados entre tribos, ameaças militares internacionais, milícias islâmicas terroristas, terremotos e avalanches... Quem se mantém informado nos dias de hoje provavelmente não se arriscaria nas estradas do Oriente Médio. E perderia belezas dignas das 1001 noites, reservadas apenas para os que se aventuram de carro pela região. O repórter Caio Vilela encarou o desafio. E conta a aventura de percorrer três rotas de encantar os olhos e provocar frio na barriga.

### CAMPOS MINADOS NO TERRITÓRIO BEDUÍNO Hadramawt, Iêmen

Foram 1142 quilômetros sobre o deserto de Rub Al Khali, uma estrada que liga Sanaa, capital do Iêmen, ao remoto vale de Hadramawt, no extremo leste do país. Estávamos a bordo de um Toyota 4x4 1986, *made in* Arábia Saudita. O carro foi alugado por dois dias na cidade de Sanaa por intermédio de uma agência de táxis. O dono, Mohamad, prevenido encrenca, fez questão de nos acompanhar. Tínhamos como objetivo chegar a Shibam, uma cidade isolada no meio do deserto, famosa por sua arquitetura islâmica tradicional e edifícios construídos com barro seco.

Durante a viagem, passamos por praias desertas banhadas pelas águas azul-turquesa do Índico e infestadas de tubarões-martelo, segundo nosso livro guia. Outras características mar-



Trecho às margens do oceano Índico no Iêmen (à esq.). Ao centro, Vilela com Mohamad, o dono do Toyota e motorista. Vista da cidade de Shibam, destino final da etapa



## REPORTAGEM | AVENTURA



Monte Damavand, com 5671 metros, o mais alto do Irã

cantes da paisagem: dunas móveis e campos minados remanescentes do conflito que resultou na unificação do Iêmen com o Iêmen do Sul em 1990. No caminho, tanques de guerra abandonados, pedaços de fuselagem de aviões e outras sucatas militares eram os únicos elementos que quebravam a monotonia da paisagem. Ao descer do carro para tirar algumas fotos, fui alertado para não pisar fora do asfalto. Minas escondidas desde a década de 70 na região podem estar ativas e ninguém sabe onde elas foram plantadas.

Mas o maior perigo da viagem não reside apenas nos resquícios da guerra civil que assolou o Iêmen por mais de 20 anos. O povo beduíno que habita o deserto não é exatamente hospitaleiro com veículos estrangeiros. Basta citar duas estatísticas: o Iêmen é o país que registra o maior número de armas de fogo por habitante e também o país campeão mundial na categoria seqüestro de turistas. Contratamos um segurança armado com fuzil Kalashnikov para "garantir" a travessia do território dos beduínos. Como na maioria dos países do Oriente Médio, o asfalto é um tapete. Mas a areia que cobre a pista em vários trechos de curvas revelou-se um freqüente perigo, uma vez que basta uma deslizada na hora errada para se envolver em um acidente sério no meio do nada.

Dividindo o volante com o proprietário Mohamad, atravessamos o deserto em dois dias. No "chiqueirinho", nosso segurança viajava dormindo abraçado ao fuzil. Acordava apenas para rezar, junto com Mohamad, que parava o carro e esticava seu tapetinho em direção a Meca três vezes por dia.

**Em Chalos Road (acima), a placa de "Estrada em manutenção" é pouco para uma via que é rota de tráfico de ópio e sofre com avalanches. Na cidade de Esfahar, o trânsito é caótico**



## ENTRE VULCÕES ATIVOS E TERREMOTOS

### Chalos Road, Irã

Ligando a capital, Teerã, ao litoral do mar Cáspio, no norte do Irã, Chalos Road atravessa a cadeia de montanhas nevadas Alborz. Em um percurso de 205 quilômetros cinematográficos e traiçoeiros, a estrada de pista única e estreita contorna vulcões ativos e atravessa zonas de risco de avalanche.

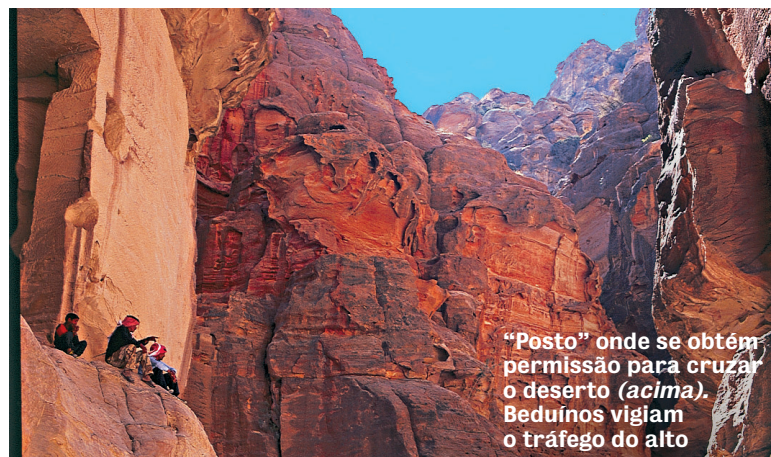
Fizemos a viagem em dois dias a bordo de um Paykan, o único veículo produzido inteiramente no país. Parecido com nosso primeiro Corcel, o Paykan tem motor de quatro cilindros e é motivo de piada pelo fato de ser tão obsoleto quanto popular. Quase toda a frota de táxis de Teerã é composta deles, que exibem o mesmo design do início de sua produção, em 1967.

Em duas ocasiões durante nossa viagem tivemos que esperar barreiras de neve serem retiradas do caminho. Na ausência de máquinas apropriadas, a neve foi removida com pás pelos motoristas presos no congestionamento que se formava sob a zona de risco de avalanche. Graças aos freqüentes terremotos, que atingem o país sem aviso prévio, as avalanches são comuns na região. Sabendo disso tudo, aguardar pela desobstrução do caminho foi uma espera tensa.

Para piorar, Chalos é rota de tráfico de ópio. Sem a presença da polícia rodoviária ou de radares de controle de velocidade, a estrada tem uma única regra para quem quer viajar com segurança: trafegar apenas durante o dia. À noite, a estrada é ocupada por um movimento de veículos carregados, que vêm



REPORTAGEM | AVENTURA



“Posto” onde se obtém permissão para cruzar o deserto (acima). Beduínos vigiam o tráfego do alto

da fronteira com o Afeganistão e seguem em direção à Turquia, onde desovam cargas provenientes das mais obscuras origens.

Não bastassem essas preocupações, o Irã tem um dos trânsitos mais perigosos do mundo. Segundo o site de notícias iraniano [www.paivand.com](http://www.paivand.com), é o país que mais registra acidentes fatais em toda a Ásia. Segundo a agência, 22 000 pessoas morreram vítimas de acidentes rodoviários no Irã no ano de 2003.

O que faz valer a viagem é o visual estonteante dos picos nevados, entre eles o monte Damavand, com seus 5 671 metros de altitude. Outras atrações são a visita ao mar Cáspio e a passagem pelas vilas de pastores, que fazem o viajante se sentir na Pérsia antiga, com seu estilo de vida primitivo.

Como toda estrada no Irã, o asfalto é impecável e a rota está bem sinalizada (apesar de os sinais de trânsito serem escritos em farsi). Outra vantagem é a gasolina, vendida a preços irrisórios no país dos aiatolás.

Heróico e precário, nosso Paykan atravessou o asfalto coberto de neve, desceu inúmeras curvas perigosas e funcionou sem perder o fôlego, mesmo a 4 000 metros de altitude.

## PEGADAS DE CAMELOS NO DESERTO

### Wadi Rum, Jordânia

Essa estrada atravessa o cinematográfico deserto de Wadi Rum, no sul da Jordânia. A rota inexistente nos mapas, não é asfaltada e não possui sinalização. Com suas formações rochosas bizarras e areias em tons de vermelho, Wadi Rum é uma das paisagens naturais mais famosas do Oriente Médio

## A PAISAGEM DO DESERTO DE WADI RUM SE TORNOU CÉLEBRE DEPOIS DAS FILMAGENS DE LAWRENCE DA ARÁBIA



Para se orientar no deserto, apenas dois recursos: pegadas de camelo ou tecnologia do GPS



Milícia beduína em bar de estrada (acima) e o constante trânsito de tanques perto de Ácaba



e marca a divisa do país com a Arábia Saudita. Apesar da beleza, a estrada liga o nada a lugar nenhum. Escondidas no deserto, apenas nascentes de água subterrânea e ruínas de templos dos antigos nabateus justificam o movimento na rota.

Locação das filmagens do clássico *Lawrence da Arábia*, a região é habitada pelas famílias de nômades beduínos desde a Antiguidade e é patrulhada por uma polícia local montada em camelos. Apesar da pouca distância, meros 72 quilômetros, a estrada é cheia de armadilhas. Para atravessá-la é preciso pagar uma taxa de aproximadamente 7 dólares para as famílias de nômades que acampam na entrada do deserto. Quem avança sem fazer essa primeira cortesia é abordado mais tarde com hostilidade pelos nômades na imensidão do seu território – e o viajante acaba por ter que pagar um preço bem mais alto para prosseguir. Outro detalhe: só se pode percorrê-la contratando os serviços de um guia que conhece os caminhos e garante a segurança na aproximação com as aldeias de seu povo. Mas o maior perigo é mesmo se perder e atolar em suas areias. Apenas veículos com tração em “pelo menos” quatro rodas conseguem atravessá-la por inteiro. GPS é equipamento fundamental.

O jipe Toyota, alugado na cidade litorânea de Ácaba, funcionou tracionado em quase todo o trajeto. Levamos quase que um dia inteiro trafegando a 15 km/h para chegar ao outro lado do deserto. Nosso guia beduíno contratado se perdeu diversas vezes. Disfarçando, seguia as pegadas dos camelos na areia do deserto para encontrar o caminho certo, apagado pelo vento forte sobre as areias.

