

ROZHOVOR:
Co si myslí Rwandanka
o dopravě ve své zemi?

2

TÉMA
Dobrá infrastruktura,
podmínka rozvoje

3-6

DISKUSE
Biopaliva: více škodí
nebo pomáhají?

7-8

2014

ROZVOJOVKA 3

DOPRAVA



Afghánistán – Indonésie – Rwanda – Uganda – DR Kongo – Gruzie – Etiopie – Indie



TEREZA HRONOVÁ

Mediální koordinátorka
Rozvojovky, Člověk v tísni

Spojené státy americké a Indie patří k zemím, kde je nejvíce kilometrů silnic. Nejméně zasilovaný je ostrovní stát Tuvalu v Oceánii. Česká republika je s více než 130 000 km komunikací na 38. místě. Tento žebříček ovšem neříká téměř nic o kvalitě cest. I když v Ugandě je podle něj 20 000 km silnic, v období dešťů se nedají mnohé využít k přepravě osob, natož pak zboží. Máme dálnice, využíváme železnici, autobusem veřejné dopravy se dá dostat do každé malé vesničky. I proto je těžké si představit, že v některých zemích cesty ve stylu našich polňaček spojují statisícová města. A že jich není málo. Například v DR Kongo jsou tak špatné, že nejsou vyznačené ani na Google Maps...

Přítom špatné silnice ovlivňují k horšímu životy milionů lidí. Není to jen o pohodlné dopravě. Bez silnic se nedostanou do nemocnice – například, když přijde komplikace u porodu nebo náhlý úraz. Cesta do školy je pro mnohé děti horor. Jezdí třeba lodí nebo se prodírají buší. A proto je rodiče často nechávají doma, kde brzy začnou s dětskou prací a o vzdělání přijdou úplně. V neposlední řadě se bez cest nedá do vesnic dopravovat jídlo, když se zrovna na poli nic moc neurodí. A když se urodí přebytky, farmáři mají těžkou hlavu z toho, jak zboží dostat na trh a něco si vydělat. Silnice a doprava vůbec souvisí s rozvojem víc, než si myslíte. I proto jsme tomuto tématu věnovali celé tohle číslo Rozvojovky!

Neúprosná afghánská volba: nemoc nebo dluhy

Náklady na zdravotní péči uvrhávají mnoho Afghánců do dluhové pasti. Přístup ke zdravotnickým službám se sice zlepšil, ale kvalita státní péče je tak nízká, že mnoho pacientů raději vyhledává soukromé kliniky. Tam však často zaplatí více, než si mohou dovolit. Podle nedávného výzkumu Lékařů bez

hranic 44 procent respondentů muselo prodat svůj majetek nebo si půjčit peníze, aby mohli jít k dobrému lékaři a získali ošetření, které potřebovali. Přestože 40 procent populace v Afghánistánu žije pod hranicí chudoby a nezaměstnanost dosahuje té stejné úrovně, ukazuje se, že většina obyvatel spoléhá na soukromou zdravotní péči. To potvrzuje i Leila, babička žijící v domácnosti s více než 12 členy rodiny: „Když jste nemocní, musíte utratit spoustu peněz. Když je nemáte, prostě jdete do státní nemocnice. Nemají moc léků ani kvalifikovaného personálu, takže si jen vezmete lék, co nám dali a čekáte. Doufáte, že se vám udělá lépe – nebo zemřete.“ V souladu s afghánskou ústavou je sice základní zdravotní péče včetně medikace bezplatná, ale zásoby léků jsou často nedostatečné a pacienti si je musí kupovat na trhu. Neregulovaný obchod s léčivými vede k tomu, že nabízené produkty jsou falzifikáty a nesplňují žádné standardy.

Zdroj: IRIN News



Zákaz indonéských nevěstinců komplikuje boj s HIV

V roce 2013 začala starostka druhého největšího indonéského města Surabaya uzavírat místní „vykřičené“ čtvrti. Brzy přišel zákaz Dolly, jednoho z největších areálů nabízejících sexuální služby v jihovýchodní Asii. Zatímco však starostka vedla kampaň za zlepšení morálky, výzkumy ukázaly, že riziko nákazy smrtelným

virem HIV se s uzavřením tamních veřejných domů zvýšilo. „Když se nyní někdo zeptá, kde je tady červná čtvrt, musíme odpovědět, že všude,“ upozorňuje Mbak Ida, terénní pracovník pro prevenci HIV. „Prázdné uličky ve městě neznamenaají, že téměř 2 000 prostitutek z Dolly zmizelo. Jen se roztrousily po okolí.“ Nabízení sexuálních služeb je v Indonésii legální, avšak musí se odehrávat mimo veřejná místa, například v nevěstinci. Prostituce přímo na ulici už protizákonná je. Nevěstince navíc striktně vyžadovaly zdravotní prohlídky, včetně pravidelných HIV testů. Platilo tu pravidlo stoprocentního využívání kondomů, které si zákazníci nedovolili porušovat. „Když po mě chtěli zákazníci sex bez kondomu, mohla jsem je nechat vyhodit. Nyní nemám na základě čeho vyjednávat a musím přijmout podmínky práce na ulici,“ popsala Susi, bývalá prostitutka z Dolly.

Zdroj: IRIN News



ROZVOJOVKA 3/2014

Vydavatel: Člověk v tísni, o.p.s., Šafaříkova 24, 120 00 Praha 2

Telefon: +420 226 200 410

E-mail: rozvojovka@clovekvutisni.cz

Autoři: Michala Traplová, Tereza Hronová

Design: Pavel Lukšan, elements ds (www.elementsgroup.cz)

Sazba: Zoran Bonuš



ČESKÁ REPUBLIKA
POMÁHÁ

Projekt byl podpořen z prostředků České rozvojové agentury a Ministerstva zahraničních věcí ČR v rámci Programu zahraniční rozvojové spolupráce ČR.

Zajímá Vás více? www.rozvojovka.cz





Asfaltové Kigali i spolujízda na kole

Asfaltové široké silnice, motorkáři v helmách, kteří nabízejí taxi služby. Semaforey, kruhové objezdy. To vše najdete v Kigali, hlavním městě Rwandy. Na vesnicích už doprava vypadá hůře, vzpomíná **Rwandanka Marlène Umugiraneza, která dnes bydlí v Písku.**

Rwanda je země plná kopců. V takovém terénu musí být doprava a budování infrastruktury výzvou, že?

V hlavním městě je situace výrazně odlišná od zbytku země. Ve venkovských oblastech jsou zejména v období dešťů cesty kluzké, plné bahna. To se pomalu zlepšuje, hlavně mezi velkými městy, které spojují provincie. V Kigali se ovšem doprava v mnohém podobá té v České republice. Jsou tu asfaltové zpevněné silnice, po kterých se dá jezdit o něco bezpečněji, než po polních cestách. Novinkou také je, že jednotlivé ulice jsou pojmenované. To dříve nebylo, takže bylo velmi komplikované popsat někomu, kde zrovna jste, nebo kam chcete dovézt.

Poměrně specifickým fenoménem jsou v Kigali mototaxi. Jak fungují?

Nahrazují běžná taxi – motorkáři zkrátka vozí klienty za drobnou úplatu. Dříve mototaxi fungovaly neorganizovaně, každý mohl vzít motorku a začít taxikářit. Nedávno se ale začali sdružovat v kooperativách.

Každý má své číslo a jméno na helmě. V současnosti to je bezpečný dopravní prostředek. Když vás motorka veze z jednoho místa na druhé, každý si může zjistit, s kým jedete. Dříve se mohlo stát, že vás řidič okradl nebo nedodržoval dopravní předpisy. To se hodně zlepšilo.

Mnoho lidí z vesnic odchází do měst, aby se mohli živit jako řidiči mototaxi. Je to uznávaná a dobře placená práce?

Není to nijak dobře placené zaměstnání, ale mnoho lidí nemá žádné vzdělání. Získat řidičský průkaz jim hodně pomůže. Jinou práci než jako mototaxi by nesehnali.

Ve Rwandě běžně jezdí poměrně pohodlné autobusy, které propojují větší města. Můžou si tento typ dopravy dovolit obyčejní lidé, například když chtějí navštívit nějaké příbuzné?

Lidé ze vzdálených vesnic cestují autobusem docela běžně. Často si ale na jízdenku musí ušetřit. Pro ty, kteří moc nevydělávají a žijí se převážně tím, co vypěstují, je hro-

madná doprava stále dost drahá. Pamatuji si, že tak o patnáct let dříve bylo naprosto normální využívat cyklotaxi, a to i v Kigali. Je to taková spolujízda na kole, kdy za řidičem je přidělené prodloužené sedadlo pro spolujezdce. Stále se s tím můžete na vesnicích setkat. Takový typ dopravy je levný, ale dost nebezpečný. Cyklisti způsobovali hodně dopravních nehod, neznali předpisy. A tak je zakázali.

Hodně silnic ve Rwandě, podobně jako v jiných afrických státech, staví Čína. Často se dají na stavbách vidět asijsí inženýři. Jaký je důvod?

Ano, není obvyklé, že by silnice stavěl někdo jiný než Číňani. Možná nějaké lokální silnice budují místní, ostatní ale téměř vždy firmy z Číny. Důvodem je, že jsou výrazně levnější a rychlejší než ostatní. Na druhou stranu, dostanete to, za co zaplatíte. Takže silnice bývají nekvalitní a nevydrží dlouho. Díry se v nich objevují krátce po dostavění. Navíc nezaměstnávají mnoho Rwandanů, což je škoda.



autorky rozhovoru:
**MICHALA TRAPLOVÁ,
TEREZA HRONOVÁ**

foto:
MARIA MARTINIÁKOVÁ

Lidé hladoví i kvůli nedostatku silnic

Sever Ugandy se pomalu vzpamatovává z teroru armády Josepha Konyho. Rozvoj tu jde ruku v ruce s budováním silnic a infrastruktury.

U jedné z hlavních silnic vedoucích do severougandské Liry sedí několik žen na zemi. Kolem sebe mají rozloženou zeleninu. Rajčata, papriky nebo okru přerovnávají sem a tam. Všechny čekají ve stínu mangovníku na jediné – na kupce. Prodávají

Na zlepšení infrastruktury tu pracují mezinárodní neziskové organizace, včetně některých z Alliance 2015, jejíž součástí je i společnost Člověk v tísni. „Stavba silnic je pro severní Ugandu naprosto stěžejní. Některé oblasti jsou v období dešťů úplně odříznuté. Lidé se nedostanou do školy, do nemocnice, natož pak na trh. I proto místní často nemají dostatek jídla. Prostě si ho nemůžou koupit. Zároveň své produkty nemůžou prodat a chybí jim tak výdělek,“ vysvětluje mladá Češka Zuzana Kazdová, která pracuje pro italskou organizaci CESVI. Před třemi lety přijela jen s batohem a hledala práci. Dnes řídí evropské projekty v přepočtu za miliony korun.

„Máme hodně práce před sebou. Oblasti, kde pracujeme jsou stále velmi chudé a trápí je hlad a podvýživa. Od roku 1986 sever Ugandy terorizovala Armáda božího odporu pod vedením Josepha Konyho. Z toho se rodiny ještě nevzpamatovaly,“ vypráví Zuzana. Konyho armáda se proslavila únosy dětí, stejně jako brutálním pleněním vesnic a vražděním nevinných. Jeho cíl byl jednoznačný. Chtěl svrhnout současného prezidenta Museveniho a nastolit v Ugandě boží království s oporou zejména ve Starém zákoně a v Desateru. Tento náboženský fanatik dokázal přesvědčit své vojáky k nepochopitelným činům. Ve jménu Boha uřezávali lidem rty, nosy i uši. Nutili pozůstalé, aby před jejich očima varili a jedli své umučené příbuzné.

Konyho teror

Dětským vojákem byl i syn šedesátileté Betty Awoii, která žije na předměstí Liry. „Bylo mu patnáct, když ho unesli. Nejdřív se staral o Konyho hospodářství a dům, ale chtěl jít bojovat do buše, aby mohl utéct. Nakonec mu to dovolili a opravdu se mu podařilo uniknout. Po pěti letech v armádě...“ vzpomíná žena. „Slyšeli jsme v rádiu jeho jméno, a tak jsme se pro něj vydali do Gulu. Ze začátku bylo nutné mu ukázat, že ho máme rádi. Jakoby v bojích ztratil lidské

pocity. Nakonec ho přijali do Kampaly na vysokou školu a dnes už je magistr,“ vypráví Betty.

„Asi dva miliony lidí opustily kvůli válce své domovy. Většina vnitřních uprchlíků skončila v táborech, kde žili v hrozných podmínkách až do roku 2006,“ vysvětluje Zuzana Kazdová. V uprchlických táborech nebyly dobré školy, dostatek jídla ani zdravotnické služby. Navíc lidé po dvaceti letech války ztratili vztah k půdě. Mnozí ani netušili, kde leží jejich pole a jak pěstovat kukuřici, jednu ze základních plodin. Zemědělství přitom živí naprostou většinu obyvatel.

Jak vycvičit vola

Na poli pobíhají muži i ženy v barevných šatech. Za sebou na provaze vodí asi tunové voly. Trošku se cukají, ale jejich majitelé vypadají neohroženě. Zrovna v regionu Aromo probíhá trénink, na kterém zkušený farmář Victro Ogwang učí ostatní, jak využívat při práci zvířata. „Problém je v tom, že asi 70% lidí používá ruční nástroje. Jejich produktivita je tak velmi malá a pole nemají dostatečné výnosy,“ říká Zuzana Kazdová. „Voli pomáhají zemědělcům orat pole, sít i vozit úrodu,“ dodává česká humanitární pracovnice.

Kromě stavby silnic nebo zlepšování zemědělských postupů neziskovky pomáhají místním budovat sýpky, aby měli kde uskladnit vypěstované jídlo. Stejně důležité v boji s hladem jsou i závlahy polí v období sucha. Vliv má i zdravotnický systém. Pokud některý z členů rodiny onemocní a není nikde v oblasti lékař, komunita ztrácí pracovní sílu. Nemocný nemůže obdělávat pole. Od roku 2006, kdy válka skončila a Armáda božího odporu se přesunula přes DR Kongo do Středoafričské republiky, se v Ugandě mnohé změnilo. Na první pohled je jasné, že vesnice se rozvíjí. Nejen díky snaze vlády a neziskových organizací, ale hlavně díky místním lidem, se Uganda pomalu mění ze země války a teroru na zemi naděje.



to, co vypěstují a nesnědí. Tohle je jejich jediná obživa. „Mám tři děti a všem platím školu. To není levná záležitost. Chtěla bych, aby z nich byli učitelé nebo lékaři. Zkrátka někdo, kdo pomáhá druhým,“ vysvětluje dvaatřicetiletá Monika, za co utrácí skromné výdělký.

Kila zeleniny sem ona i ostatní ženy musely dopravit – většinou pěšky. O motorce nebo dokonce autu si můžou nechat zdát. Některé navíc bydlí v odlehlých vesnicích, kam by se dojet dalo jen stěží. V Ugandě totiž stále není dostatek silnic a cest, které by propojovaly jednotlivá centra. Většina z těch existujících není asfaltová, takže intenzivní deště z nich udělají bahnité koryto.

text:
TEREZA
HRONOVÁ

foto:
TEREZA
HRONOVÁ

Očkovací kampaň v buši je logistický oříšek

TÉMA
DOPRAVA

T

STRANA

4

Jak humanitární pracovníci pomáhají v oblastech zasažených spalničkami, kam je možné dostat se jen pěšky nebo lodí?

Na mnoha místech Demokratické republiky Kongo se v relativně pravidelných cyklech rozhoří epidemie spalniček. Nemoc je vysoce nakažlivá a v zemích s obrovskými mezery ve zdravotním systému se dokáže šířit doslova jako požár v suchém lese. Může mít zničující následky – spalničky u pacientů způsobují vážné zdravotní komplikace, nepřežije je až 25 % případů zejména mezi dětmi mladšími 5 let. Pomoc komplikuje nekonečný prales, vysoké hory, rozblácené cesty a nepřístupné vesnice. I přesto se Lékaři bez hranic snaží na podobné epidemie co nejrychleji reagovat. Během velmi krátké doby je potřeba se dostat i do nejvzdálenějších a nejhůře přístupných oblastí a naočkovat desetitisíce dětí. Humanitární pracovníci přitom obvykle spolupracují s místním ministerstvem zdravotnictví a podporují jeho očkovací program.

„Nejprve musíme informovat lidi o tom, co se chystáme dělat, proč a jak očkování ochrání jejich děti před nemocí. Do vesnic se rozjedou týmy našich místních komunitních pracovníků vedené někým ze zkušených zahraničních kolegů. Chodí od domu k domu, vyhledávají nemocné se spalničkami, ale chodí i do kostelů, do ženských spolků. Mluví o příznacích nemoci, o očkování a o práci Lékařů bez hranic. Tahle část kampaně je mimořádně důležitá, osvětoví pracovníci drží v ruce klíč k úspěchu celé akce,“ vysvětluje Pavel Dacko, logistik Lékařů bez hranic. Čím více lidí dokáží přesvědčit, tím větší mají šanci rychle zvládnout epidemii. Špatná nebo dokonce žádná infrastruktura znemožňuje do některých oblastí přístup. Lékaři bez hranic jsou jednou z mála organizací, která v těchto provinciích působí.

Lodí i na kole

Týmy se ke vzdáleným populacím dostávají skutečně netradičními cestami – používají dodávky a malá letadla, ale také loďky, motorky i kola. Je zkrátka nutné využít celý arzenál možností. „Musíme být při-

praveni na všechno. Silnice jsou často neprůjezdné, zvlášť v období dešťů uvíznou auta každou chvíli v bahně. Mnohdy narazíme na zničené mosty. Kreativita patří mezi naše základní pracovní nástroje,“ dodává Pavel Dacko.

sia a kde jsou výpadky elektrického proudu na denním pořádku, vyžaduje zkušenosti i dostatek prostředků. Proto se o to stará speciální „chladový tým“. Má k dispozici několik chladniček, v nichž jsou uskladněny lahvičky s vakcínou, a také mrazničky, v nichž



V oblastech, kde se nemocní nemohou kvůli nedostatku dopravních prostředků dostat do zdravotního střediska, nasazují Lékaři bez hranic tzv. mobilní kliniky. Zdravotníci s nimi objíždějí i vzdálené vesnice. Zároveň také mapují rozšíření nakažlivých nemocí a v případě, že zaznamenají jejich nárůst, iniciují spuštění očkovací kampaně. I tímto způsobem se daří výrazně snižovat úmrtnost na léčitelné nemoci. Masivní očkování je nejspolehlivějším prostředkem, jak zastavit epidemii spalniček. Ministerstvo zdravotnictví však často nedisponuje dostatečnými prostředky, proto Lékaři bez hranic poskytují logistickou podporu – přepravují očkovací látky i zdravotníky a zajišťují chlazení vakcín.

Chladnička na ryby

„Chladový řetězec dělá z očkování skutečně nesnadný a odvážný úkol,“ říká Pavel Dacko. „Očkovací vakcíny musejí být skladovány při konstantní teplotě od dvou do osmi stupňů Celсия, jinak jsou nepoužitelné. Zaručit bezpečné skladování v zemi, kde teploty běžně přesahují 30 stupňů Cel-

je uloženo několik tisíc chladících vložek určených pro každodenní přepravu vakcín,“ říká logistik. Tým však musí především zajistit nepřetržitý provoz generátorů elektrické energie, které chladicí systém napájejí,“ upozorňuje. Dobrý logistik však potřebuje být připraven i na případ, že by generátory selhaly. Při některých kampaních si například pronajme velký chladicí kontejner, který se normálně používá k přepravě ryb. Z centra s chladničkami a mrazáky pak každý den vyráží lidé na motorkách a lodích do vesnic. „Po pečlivém zabalení dle přísných norem vakcíny a aplikátory převážejí v chladicích boxech v autech, nebo i na nosičích motorek. Jsou schopni se dostat téměř kamkoli – překonávají řeky i kopce. Urazí desítky kilometrů denně po cestách, které často vypadají spíš jako bahnitá pole. Večer se vrací zpět, někdy do zdravotního střediska dopraví nemocné, u nichž už spalničky propukly. Jindy přivázejí děti trpící podvýživou, které potřebují hospitalizaci,“ doplňuje Pavel Dacko. Během několika týdnů dokáží týmy objet desítky vesnic a naočkovat desetitisíce dětí.

text:
MÍLA JANIŠOVÁ
Lékaři bez hranic

foto:
archiv Lékařů
bez hranic

Země, kde si silničáři musí poradit bez asfaltu

Jak funguje přeprava zboží v Kongu, jehož cesty jsou v tak zoufalém stavu, že je ani Google Maps nezobrazují?



Urostlý chlapík v dresu anglického klubu Chelsea tlačí od letiště po extrémně rozblácené cestě směrem k deset kilometrů vzdálenému konžskému městu Lulingu kolo. Jsou z něj pod navršeným nákladem piv, limonád, pytlů s fazolemi, kanystry s olejem a taškami s oblečením vidět jen říditka.

Míjí se s upoceným mužem v roztrhaném nátělníku, který sune po hlavním tahu v kraji svoji jednostopou herku, jež má jako všichni přepravci zboží vylepšenou o soustavu klacků a trubek přípevněných ke kostře. Díky této kreativní konstrukci se dá velocipéd obložit až dvěma metráky nákladu. Konžan se strhanou tváří však má na kole jen dva velmi těžké pytle, v nichž se na povrch rýsují oblázky rozmláceného cínovce. Tak v Jižním Kivu, provincii zplundrovaného středoafriického Konga, funguje obchod.

Obyčejné spotřební zboží je tu luxusem. Do Lulingu, které je od lokálního hlavního města Bukavu vzdáleno jen 300 kilometrů, se musí dovážet letadlem. Cesty jsou pro auta prakticky nesjízdné. A navíc kolem nich na oběti číhají ozbrojené a vzájemně znepřátelené skupinky, které svoje už dvacetileté loupení spojené s masakry a masovým znásilňováním maskují politickými hesly.

„Auto? Naposledy před půlstoletím“

Doprava vzduchem pochopitelně zboží skokově zdražuje, takže v konžském zapadákově láhev piva vyjde draž než v centru libovolné turistické metropole v Evropě. Opačným směrem na palubě letadélek putují koltan, cínovec, zlato a další ve světě poptávané nerostné bohatství, na které je region extrémně dobře obdařen. Má z něj ovšem pramálo, protože si ho

ve spolupráci s politiky a úředníky rozkradou překupníci.

Nekvalitní, lépe řečeno neexistující cesty jsou jednou z hlavních překážek, které brání Kongu dostat se z marasmu, ve kterém se topí od příchodu Evropanů do srdce Afriky. Belgičané od konce 19. století drancovali svoji kolonii ještě bezohledněji než ostatní běloši. Po nich nastoupil diktátor Mobutu, který jejich brutální metody odkoukal, ale na rozdíl od bývalých pánů nechápal, že lid může ždímat lépe, pokud k němu bude mít přístup. Obnovu těch několika málo silnic, které Belgičané postavili k důležitým dolům, naprosto zanedbával. „Poslední auto tu jelo někdy po vyhlášení nezávislosti,“ vytahuje z paměti vzpomínku stařík Kalabe Muybandwa z vesnice Biazi v provincii Jižní Kivu. Tedy před více než půlstoletím.

Text:
TOMÁŠ NÍDR

foto:
TOMÁŠ NÍDR

Po svržení tyrana Mobutua v roce 1997 se stát především na východě Konga úplně rozpadl. Neodměňuje lékaře, ani učitele, natož aby investoval do cest. Z té, která kdysi vedla přes Biazi, zbyla jen úzká stezka, která na první pohled připomíná vyšlapanou pěšinu. Druhý pohled při překonávání rozpadajících se mostů přes říčky odhalí, že ji kdysi projektovali inženýři.

Dnes se tuto komunikaci, která vede přes 12 velkých a 48 malých mostů 75 kilometrů z Lugungu až do vsi Mapimo, snaží obnovit česká nezisková organizace Člověk v tísni. Ta vede v oblasti své zdravotnické projekty. Hlavní cílem je zjednodušit dostupnost lékařské péče, očkovacích kampaní a urychlit reakci, pokud by region zasáhla například epidemie cholery, nebo jiné infekční nemoci. V druhém sledu obnovená cesta, která je v sou-

časné situaci těžko zdolatelná i pro zkušeného řidiče motorky, zlepšit dostupnost vypěstovaných produktů na trhy ve větších osadách a naopak pronikání dovezeného zboží opačným směrem.

Rozpočet je 78 tisíc dolarů (zhruba 1,5 milionu korun). To se nezdá moc, srovnáme-li to s cenami, za které se v Česku budují dálnice. Ale tady se nebude předělávat D1, ale cesta, která to nedotáhne ani na oblíbený internetový vyhledávač tras Google Maps. Ten celé východní Kongo kromě okolí měst Goma a Bukavu zobrazuje jako bílou plochu.

Kameny a klády musí stačit

Jak vypadá cestářská práce v Kongu? Vyježděné koleje lidé zasypávají kameny a sutí. Z napříč rozřízlých klád tvoří přejezdy menších vodních toků či mokřin. Osekávají mačetami přebujelou vegetaci. Při

trati kopají příkopy, aby voda během období dešťů nestrhávala vozovku. Vše je to ale provizorní, protože bez pořádného zpevnění nemůže taková komunikace dlouho odolávat tropickému klimatu. Jenže dopravit sem kvůli odříznutosti od světa pytel cementu letadlem vyjde na 80 dolarů (1 500 Kč), takže se jako luxusní materiál může používat pouze při konstrukci velkých mostů. Opravy udělají samotní vesničané, kterým rovněž zaplatí neziskovky v naději, že hotovost v rukou venkovanů pomůže nastartovat život alespoň o kousek k lepšímu. Organizace práce je poněkud zmatená. Pro Středoevropana to vypadá komicky, když mostík opravuje skupina dvacetí mužů vybavená jedním kladivem, jedněmi kleštěmi a spoustou rad, ale na to místní jen krčí rameny a říkají: „C'est le Congo“. Tedy: To je holt Kongo.

Budou mít Maďaři rozvojovou agenturu po vzoru Česka?

Státy Visegrádské čtyřky mají mnoho společného historicky i v oblasti zahraniční rozvojové spolupráce. Všechny patří mezi nové dárce, kteří své rozvojové projekty směřují do podobných teritorií zejména na Balkáně a ve východní Evropě. Polské ministerstvo zahraničí působí pod označením „Polish aid“,

Slovenská agentura pro mezinárodní rozvojovou spolupráci jako „SlovakAid“ a Česká rozvojová agentura (ČRA) pod heslem „Česká republika pomáhá“. Maďarsko se ale jako poslední ze zemí V4 rozvojovou agenturu teprve chystá založit. Inspiraci přijeli maďarští zástupci čerpat v říjnu 2014 také do Prahy, kde se

setkali jak se zástupci ministerstva zahraničí, tak z ČRA. Diskutovalo se o možném fungování agentury, legislativě, příkladech dobré praxe a spolupráci s partnerskými zeměmi. Maďaři odjížděli se spoustou poznatků a brzo se tak můžeme těšit na zahraniční rozvojovou spolupráci pod značkou „HunAid“.

Česko pomáhá Gruzii s diagnostikou rakoviny u žen



V Gruzii, což je jedna z prioritních zemí české zahraniční rozvojové spolupráce, jsou nejčastějšími typy onkologických onemocnění žen rakovina prsu a děložního čípku. I proto se na tento problém zaměřují projekty ČRA. Mobilní klinika provedla základní vyšetření ve 26 vesnicích regionu Samegrelo a Shida Kartli. Každý pozitivní nález přirozeně vyvolává v člověku pocit strachu a beznaděje, proto hodně záleží, kdo a jak s touto informací naloží. Při poslední monitorovací misi pracovníci ČRA zjistili, že motivace žen vyhledat následnou péči roste. „O českém projektu a mobilní klinice jsem se dozvěděla od své kamarádky,“ vypráví šestatřicetiletá

učitelka a matka dvou dětí z vesnice Orsantia. „Z kliniky jsem odcházela s diagnózou rakovina prsu prvního stádia. Na doporučení lékařů jsem vyhledala léčbu, která proběhla do 14 dní a byla hrazena zdravotním pojištěním.“ Žena se tak vrátila do běžného života a dále se věnuje dětem doma i ve škole. Z rozhovorů se zdravotnickým personálem ve venkovských klinikách i místními ženami tak vyplynulo, jak důležitá je právě motivace pacientek, prolomení tabu a strachu žen vyhledat odbornou pomoc. Proto český projekt kromě prevence a osvětové kampaně také školí lékaře a zdravotní sestry, kteří jsou základem pro kvalitní zdravotní péči.

text:
EVA
PASTORKOVÁ
Česká rozvojová
agentura

foto:
archiv ČRA

Etiopie: Nejnebezpečnější silnice světa

Špatné silnice, zastaralá auta a chaos v dopravě jsou v Etiopii příčinou množství tragických nehod. Zlepší se situace díky čínským firmám?

Po osmé hodině ranní je největší náměstí Meskel v etiopské metropoli Addis Abeba beznadějně ucpané kolonami aut. Z náměstí vyjíždějí denně stovky autobusů do všech částí Etiopie, kromě toho jím prochází jedna z největších dopravních tepen ve městě. I když silnice na náměstí disponuje v každém směru čtyřmi jízdními pruhy, na obou koncích se náhle rozpadává do vějíře menších silnic a odboček. V nich se náhle kříží vozidla v obou směrech.

Chaotičnost dopravy umocňují stavební omezení u západního výjezdu z náměstí, svádějící auta do jednoho pruhu plného výmolů a přebíhajících lidí. Policista se marně na křižovatce snaží udržet alespoň nějaký řád. Auta zde musejí objíždět mohutné betonové pylony, po nichž by už v letošním roce měla jezdit právě budovaná tramvajová linka.

Adrenalinové žigulíky

Mnohé rozvojové země v posledních letech prochází významnými ekonomickými změnami. Etiopie se v poslední dekádě těší téměř dvojcifernému hospodářskému růstu, ročně se do země dováží zboží za zhruba 8 miliard dolarů. Podle jedné studie narůstá počet etiopských milionářů nejrychleji ze všech afrických států. Protože ale v zemi téměř neexistuje železnice, zvýšené potřeby přepravy zboží i osob zatěžují téměř výhradně silniční síť. A podle statistik Organizace spojených národů patří

etiopské silnice k těm nejnebezpečnějším na světě.

OSN uvádí, že ročně při dopravních nehodách celosvětově zemře kolem 1,5 milionů osob, z toho 85 % v nízké a středně příjmových zemích. Další 50 milionů lidí se při dopravních nehodách zraní. Zatímco v průmyslových zemích zemře každý rok přibližně 15 osob na 100 000 vozidel, podle posledních dostupných dat etiopského statistického úřadu zemřelo v roce 2010 při dopravních nehodách 679 osob na 100 000 vozidel. Tedy 136krát více.

Vysoká rizikovost dopravy v rozvojových zemích má řadu příčin. Mezi hlavní patří chybějící či nedostatečné řízení dopravy, nevyhovující infrastruktura a nevhodné zákony. Navíc chybí moderní technologie, kontrola řidičů a vydávání řidičských průkazů. Policie také často nedostatečně vyšetřuje dopravní nehody a jejich příčiny.

K tomuto výčtu je nutné přidat, zejména v případě Etiopie, zastaralý vozový park. Pokusy o výrobu vlastních vozidel v Etiopii zatím ztroskotávají, a tak je obnova vozidel plně závislá na dovozu. I přesto import stěžuje stávající legislativa, která kromě zdoluhavých procedur uvaluje na dovážená vozidla řadu daní, jež zvyšují jejich cenu až dvojnásobně v porovnání s nákupní hodnotou v Evropě. A to si většina místních obyvatel nemůže dovolit.

Podle Etiopského dopravního úřa-

du je v zemi registrováno kolem 380 000 motorových vozidel, většina z nich je starších než 15 let. Přesnější čísla úřad neuvádí, ale o skutečném stavu se může návštěvník země přesvědčit na vlastní oči. V hlavním městě je registrováno kolem 90 000 aut, z toho téměř každý desátý vůz pozná Čech téměř neomylně. Jde o legendární prototyp značky Lada, neboli „žigulík“. Většina etiopských žigulíků je kolem dvaceti, třiceti let stará a v metropoli slouží v modrobílém provedení především jako oficiální taxi služba. Jízda vozem s nedovíratelnými dveřmi, skřipějící převodovkou, prorezlou podlahou a měkkými brzdami je přinejlepším adrenalinovým zážitkem.

Auta i oslí spřežení

Zastaralá auta tvoří s nerozvinutou a nekvalitní silniční sítí smrtící koktejl. V roce 2010 měla Etiopie kolem 45 tisíc kilometrů silnic, z toho mělo něco přes 13 % cest zpevněný povrch. Pro zemi velikostí přesahující dvojnásobek rozlohy Francie to znamená 4 kilometry silnic na 100 kilometrů čtverečních. Pro srovnání: Francie disponuje 192 km silnic a Česko 166 km silnic na 100 km². Pro přepravu 90 milionů obyvatel a tisíců tun nákladu jde o kapacitu zcela nedostatečnou a přetíženost silnic dále zvyšuje pravděpodobnost nehody.

Ve městech přitom chybějí chodníky, mezi městy zase krajnice a jakékoli značení či oddělení jízdních pruhů. Podoba povrchu se pohybuje na škále od rozbitého po terénní. Cesty navíc neslouží jen autům, přepravuje se po nich vše, od oslích spřežení po stáda dobytka.

V posledních letech ale Etiopie spustila řadu developerských projektů s cílem rozšířit silniční síť na 100 000 km v roce 2014. Drtivou většinu infrastruktury, včetně tramvajové sítě v Addis Abebě, staví čínské společnosti. Nezbyvá než doufat, že překotná rychlost staveb nebude vykoupena jejich nedostatečnou kvalitou.



text:
KAREL VRÁNA

foto:
KAREL VRÁNA

Biopaliva: Více škodí nebo pomáhají?

Proč se z biopaliv, pohonných hmot v dopravě vyráběných z biomasy, stal problém, když jsou nástrojem proti klimatické změně?



Tak jak je tomu u většiny složitých a komplexních témat ani v případě výroby a spotřeby biopaliv to není vše černobílé. Existuje řada velmi dobrých důvodů, proč by měl být jejich rozvoj podpořen. Například proto, že biopaliva (nebo také agropaliva) byla v dopravě využívána dávno předtím než vznikla Evropská unie. Málokdo ví, že první Ford jezdil na bioetanol a že za první republiky se u nás běžně přimíchával do benzínu.

K masivnější spotřebě biopaliv v Evropě došlo až v posledních letech. Hlavním důvodem je snaha o nahrazení ropy a benzínu, tedy neobnovitelného zdroje, který stojí za významným objemem CO_2 v ovzduší a také za devastací přírody. Není mnoho horších příkladů brutální likvidace krajiny než současná těžba z ropných písků v kanadské Albertě. Ropa se těží pouze v některých státech a biopaliva tak mohou státům napomoci ke snížení závislosti na dovozech ze zemí s nedemokratickými režimy.

Příčina potravinové krize

Z těchto důvodů byl v roce 2009 v rámci evropských plánů pro rok 2020 vytyčen cíl využívat v dopravě alespoň 10 % obnovitelných zdrojů. V současné době se to daří zejména díky tzv. biopalivům první generace – vyráběných z potravinových komodit, jako je palmový, sójový či řepkový olej, kukuřice nebo cukrová

třtina. Jenže právě tyto plodiny jsou v řadě zemí klíčovou složkou potravy. Existuje řada studií, které ukazují, že produkce biopaliv se významně podílí na růstu cen potravin. Podle Mezinárodního institutu pro výzkum potravinové politiky zvyšují biopaliva cenu potravin zhruba o 30 %. Podle řady odborníků se významně podílela na potravinové krizi v letech 2007 a 2008, kdy prudce vzrostla cena potravin na globálních trzích. Svůj díl tak na tom nese i evropská politika. I když jsou v zemích EU nastavena relativně přísná kritéria udržitelnosti, za kterých se může biomasa na výrobu paliv pěstovat, je již složitější zajistit stejně přísné podmínky ve třetích zemích, odkud se biopaliva do EU dovážejí. V dnešní době se 20 % evropské spotřeby biopaliv dováží ze států mimo EU. A pokud by měl být dosažen cíl 10 % pouze díky biopalivům první generace, tak by dovozy biopaliv nadále výrazně rostly. Podle odhadů Institutu pro evropskou environmentální politiku by to vyžadovalo využití zemědělské půdy o rozloze 5 až 8 mil hektarů, což je srovnatelné s rozlohou České republiky.

Růst cen potravin v rozvojových zemích však není jediným problémem, který se v souvislosti s biopalivy zmiňuje. Jejich výroba významně zvyšuje poptávku po zemědělské půdě, ale také například po vodě na zavlažová-

ní. A půdy je potřeba čím dál více. Biopaliva rostou na polích místo potravin ke konzumaci, vytlačují původní lesy, rašeliniště, mokřady a další vzácné biotopy, jenž slouží jako významný rezervoár uhlíku.

Tyto nepřímé změny ve využívání půdy způsobují nemalé úniky CO_2 do atmosféry. Podle studie Mezinárodního výzkumného ústavu pro potravinovou politiku, kterou si nechala vypracovat Evropská komise v roce 2011, vykazují v některých případech biopaliva při započtení emisí souvisejících se změnami ve využívání půdy dokonce vyšší emise než běžná fosilní paliva.

Z těchto důvodů se Evropská komise rozhodla reformovat politiku podpory biopaliv první generace a na podzim roku 2012 navrhla opatření, která by měla negativní dopady eliminovat. Jedním z klíčových doporučení bylo, aby se první generace biopaliv v dopravě podílela maximálně na 5 % celkové spotřeby. Zbylých 5 % by pak mělo být zajištěno tzv. druhou generací biopaliv – ta se vyrábí z odpadní biomasy. Problém však je, že je v současné době vzhledem k vysoké ceně velmi málo využívána.

Udržitelnější cesta?

Ani po dvou letech ale nedošlo k dokončení reformy politiky podpory biopaliv. V červnu 2014 evropská rada odsouhlasila návrh, aby cíl pro biopaliva první generace pro rok 2020 byl stanoven na úrovni 7 %. I když musí ještě celý proces projít schválením Evropského parlamentu, je velmi pravděpodobné, že k výrazné změně již nedojde.

Otázkou tak zůstává, jak bude vypadat podpora biopaliv po roce 2020. Řada členských zemí naznačuje, že potenciál biopaliv vyráběných z potravinových komodit byl už téměř vyčerpán. Je nutné intenzivně rozvíjet pokročilejší technologie, které umožní využívat odpadní biomasu a další udržitelnější formy biopaliv. Dají se vyrábět například z mořských řas.

text:

PETR PATOČKA,
Glopolis

foto:

JAN SVITÁLEK

Jaký máte nejzajímavější zážitek při přepravě v rozvojových zemích?



Petra Vránová

vedoucí etiopské mise, Člověk v tísni



Radek Vašíček

Česká zemědělská univerzita v Praze



Katka Smolová

šéfredaktorka
HedvabneStezky.cz

Etiopské cesty plně odpovídají významu slova „komunikace“. Jsou oblíbeným místem pro diskuzi, setkávání se, korzování. Na cestě (kde je povolená rychlost i 90km/hod) běžně potkáte v poklidu konverzující starší pány či paní, děti hrající fotbal. Silnici lině přecházejí koně, krávy, ovce, psi... zkrátka kdokoliv a kdykoliv. Když někoho unaví ostré slunce, prostě si na okraji silnice i zdřímne. To jsou podmínky, které u řidiče vyžadují opravdu bleskové reflexy. Jízdu trávíte s rukou na klaksonu a s nohou na brzdě.

Nedávno ale v Etiopii došlo k velké události – byla otevřena vysokorychlostní, tříproudová expresní silnice, resp. jejich prvních 80 km. Dojmy jsou velkolepé. Doslova si ujíždíte na „rozvoji“. Čínské peníze investované do rychlodráhy, jež si svou cestu razí skrze pole teffu (rozšířená etiopská plodina/obilnina, používaná pro výrobu tradičního pokrmu indžara), doprovází snad jen obavy z budoucích závazků vůči oblíbené východní zemi a z trvanlivosti cesty. Čínské peníze totiž do Etiopie přicházejí s čínskými společnostmi a jejich dělníky, kteří všechny stavby realizují. Jako Češka ale stavby zahraničních dálnic nekritizují, letní dovolená v Čechách mi rychle naznačila, jak se dá s dálnicemi ne/nakládat i ve střední Evropě.

Etiopané jsou na svou dálnici přirozeně pyšní. A vy, coby zahraniční cestovatel, si díky ní můžete jednou za čas dopřát pocit bezpečí. Dálnice je oplocená a setkání s oslem, kozou či svatebním procesím zde nehrozí. Mimo chodem, dalším velkým krokem Etiopie bude zprovoznění tramvají v hlavním městě.

Doprava ve většině rozvojových zemích je pro západního cestovatele velmi silný zážitek. To platí i pro Mongolsko. Člověk zvyklý na silniční pravidla bude velice překvapen a zažije kulturní (dopravní) šok. Pravidla prostě neexistují, kromě toho, na které straně silnice se jezdí. Atmosféra mongolských silnic je naplněná troubením, pokřikováním, nervozitou a častými dopravními nehodami. Chaosu a nehodám občas napomáhá i převážné množství levných ojetin z Japonska, ale bohužel s volantem na opačnou stranu. Kvůli nedostatku asfaltových silnic v Mongolsku, je cestování z města (mimo vlak) velice dobrodružná i adrenalinová jízda. To ovšem často vyhovává velice kvalitní řidiče.

Osobní zkušenost mám s cestou z Ulánbátaru do města Murun vzdáleného cca 700 km. Na autobus je prodáno více místenek, než je sedadel. Vzhledem k velkému vzdálenostem funguje i pro přepravu nákladu. Před odjezdem se vkládá do nákladového prostoru i dovnitř autobusu zboží, pneumatiky, pošta apod.

Jelikož to byla naše první cesta mimo Ulánbátar, tak jsme nevěděli, jaká je realita na silnicích. Jízda poskakujícím autobusem mířícím do dál mi nedala spát. Ráno zjišťujeme reálný stav silnic, tedy pokud se chaotická spleť mnoha vyjetých kolejí mezi planinou dá nazvat komunikací. Při pohledu z okna, když se bus brodil řekou, jsem zjistil, proč měl vývod výfuku na střechu. Cesta byla velice dlouhá a místo 17 hodin, trvala 22 hodin – kvůli poruše motoru. Šikovný řidiči za pomoci všech účastníků dali vše do pořádku. I přes všechny nesnáze jsme nakonec dorazili do cíle.

Po treku v opuštěných bolivijských horách se potřebujeme dostat z malého městečka Pelehuco zpět do La Paz. Těch 300 kilometrů zabere v místních podmínkách okolo osmi hodin jízdy autobusem. Místenky, udivilo mě, že tady vůbec existují, jsou prý vyprodány. Motám se nad zadními sedadly. Mám pocit, že je plno, ale zdaleka ne všichni jsou uvnitř. Lidé se stále sunou a sunou dále. „Mi asiento,“ ukazuje žena na sedadlo vedle mě. Dostala se k němu, systémem druhého patra, tedy přešla přes spodní řady cestujících. „Chico,“ volá kdosi zepředu a posílá batole. „Es mio,“ odpovídá žena a přebírá ode mě upatlaného drobká. Konečně jedeme. Klátím se ze strany na stranu, chvíli sedím na úzkém opěradle jednoho ze sedadel. Vytlačila jsem si ho do kůže a páli mě kostrč. Zkousím stát. Trochu se mi chce zvracet, serpentinu dělají své. Dávám si pro jistotu třetí kinedryl a usínám ve stoje. Po třech hodinách první zastávka. Na uličce je patrné, že většina lidí na kinedryl nepomyslela. Řidič odkudsi vystrachá staré noviny a použije je jako druhou vrstvu na podlahu, to aby se to po autobuse nerozneslo. Nastupovat! Vedro, po zádech mi stéká pot a z nevětraného vzduchu mě bolí hlava. Dvě hodiny a druhá zastávka. Hurá, jsme prý v polovině. Zvratky zaschly. Další zastávka. Konečně někdo vystupuje, ulička se uvolňuje. Už jen asi hodina. To už dám. Matka pode mnou poněkolkáté kojí batole. Taký začínám mít hlad. „Cundos minutos a La Paz?“ snažím se o španělský dotaz. „No mucho,“ usmívá se starší dáma v široké sukni. A já se na ni přes to všechno zešíroka usmívám taky...



ZAJÍMAJÍ VÁS TÉMATA Z ROZVOJOVÉHO SVĚTA? SLEDUJTE PORTÁL www.ROZVOJOVKA.cz A FACEBOOKOVÝ PROFIL ROZVOJOVKA-ČLOVĚK V TÍSNI. NAJDETE ZDE ZAJÍMAVOSTI I AKTUALITY. MŮŽETE SE TAKÉ ZAPOJIT DO DISKUSE A VYJÁDŘIT SVOJE NÁZORY. POKUD CHCETE PRAVIDELNĚ DOSTÁVAT ČASOPIS ROZVOJOVKA POŠTOU, NAPIŠTE SI O NĚJ NA MICHALA.TRAPLOVA@CLOVEKVITISNI.CZ.



Kde nejsou cesty, nasadíme bezpilotní letouny

Na světě žije jedna miliarda lidí v oblastech, které nemají přístup k celoročně sjízdným komunikacím. V subsaharské Africe je dokonce 85 % cest v určité době roku nesjízdných. Tím pádem se k obyvatelům v těchto oblastech nedostanou léky, a zároveň oni nemohou své výrobky přepravit na trhy, možnost výdělku se jim tak snižuje. Přes obrovské investice do zlepšování infrastruktury bude podle odhadů trvat dalších 50 let, než budou

všechny cesty v subsaharské Africe sjízdné po celý rok.

UAV (Unmanned Aerial Vehicles, tedy bezpilotní letouny), někdy také nazývané jako drony, jsou letecké prostředky bez posádky, které mohou být řízeny buď na dálku anebo mohou létat samostatně podle předem zvoleného plánu. UAV se používají k vojenským i civilním úkolům a jejich zastánci zdůrazňují, že se nejedná o náhradu klasického leteckého snímání ani pozemního

mapování. Jedná se o produkt, který se snaží vyplnit díru na trhu a je vhodný pro specifické úkoly v lokalitách, kde klasické metody nejsou použitelné – špatné počasí, špatná dostupnost, malá mapovací oblast. Současně jsou výhodami vysoká flexibilita nasazení do akce, snadná manipulace, mobilita a výrazně levnější provoz oproti pilotovaným letadlům.

Pokud mobilní telefony přinesly revoluci v telekomunikaci v rozvojových zemích, proč by UAV nemohly přinést revoluci v dopravě zásilek? Mezi největší problémy nasazení UAV překvapivě nepatří nedostatek financí, ale otázka bezpečnosti, ochrana soukromí a nedůvěra k dronům, které jsou často používány armádou.

Koncept sítě bezpilotních letounů a stanic v subsaharské Africe nyní připravuje společnost Matternet, která na svou stranu získala již několik partnerů. Amazon také testuje možnost rozvozu malých zásilek (do 2 kg) pomocí dronů.

Zdroj: <http://tinyurl.com/UAVafrica>

text:

JIŘÍ PÁNEK

doktorand na Katedře

rozvojových studií

Přírodovědecké

fakulty Univerzity

Palackého v Olomouci

a redaktor magazínu

GISportal.cz

Reklama na dámské vložky v Indii boří stará tabu

Poslední reklama společnosti Procter & Gamble na dámské vložky v Indii naplňuje všechna kritéria klasiky tohoto žánru: usmívající se žena dělá v bílých kalhotách jogging a pak bez viditelné námahy zvítězí v tenisovém utkání. Avšak na rozdíl od většiny reklam tohoto druhu je cílem třicetivteřinového klipu rozbít mýty, které obklopují menstruaci žen v zemi, kde jsou tabu kolem tohoto tématu ještě hluboce zakořeněna, píše agentura AFP. Reklama končí výzvou: „Dotkněte se okurek!“ V Indii je totiž široce rozšířen názor, že žena, která má menstruaci a dotkne se nádoby s nakládanými okurkami, tuto zeleninu znehodnotí. Je to způsob, jak povzbudit ženy, aby odmítaly tyto pověry. Americký gigant vyrábějící drogistické zboží vyjádřil svůj podiv nad tím, jak jsou takové „primitivní praktiky“ v moderní Indii rozšířené. Podle průzkumu provedeného institutem Ipsos se 59 procent obyvatelk měst nadále řídí příkázáním babiček nedotýkat se nádob s okurkami, které lze nalézt ve většině indických kuchyní. „Nedotýkat se nádob s okurkami jen proto, že vaše tělo prožívá přirozený biologický proces, je prostě směšné,“ říká mluvčí firmy Procter & Gamble.

Tato praxe vyplývá z ještě stále v Indii hluboce zakořeněné víry, že ženy jsou v době menstruace nečisté. V některých venkovských oblastech musejí spát odděleně a jíst z talířů používaných pouze v tomto období. Podle jiných tradic zase nesmějí vstupovat do chrámů a zalévat rostliny, jako je bazalka, které jsou považovány za posvátné.

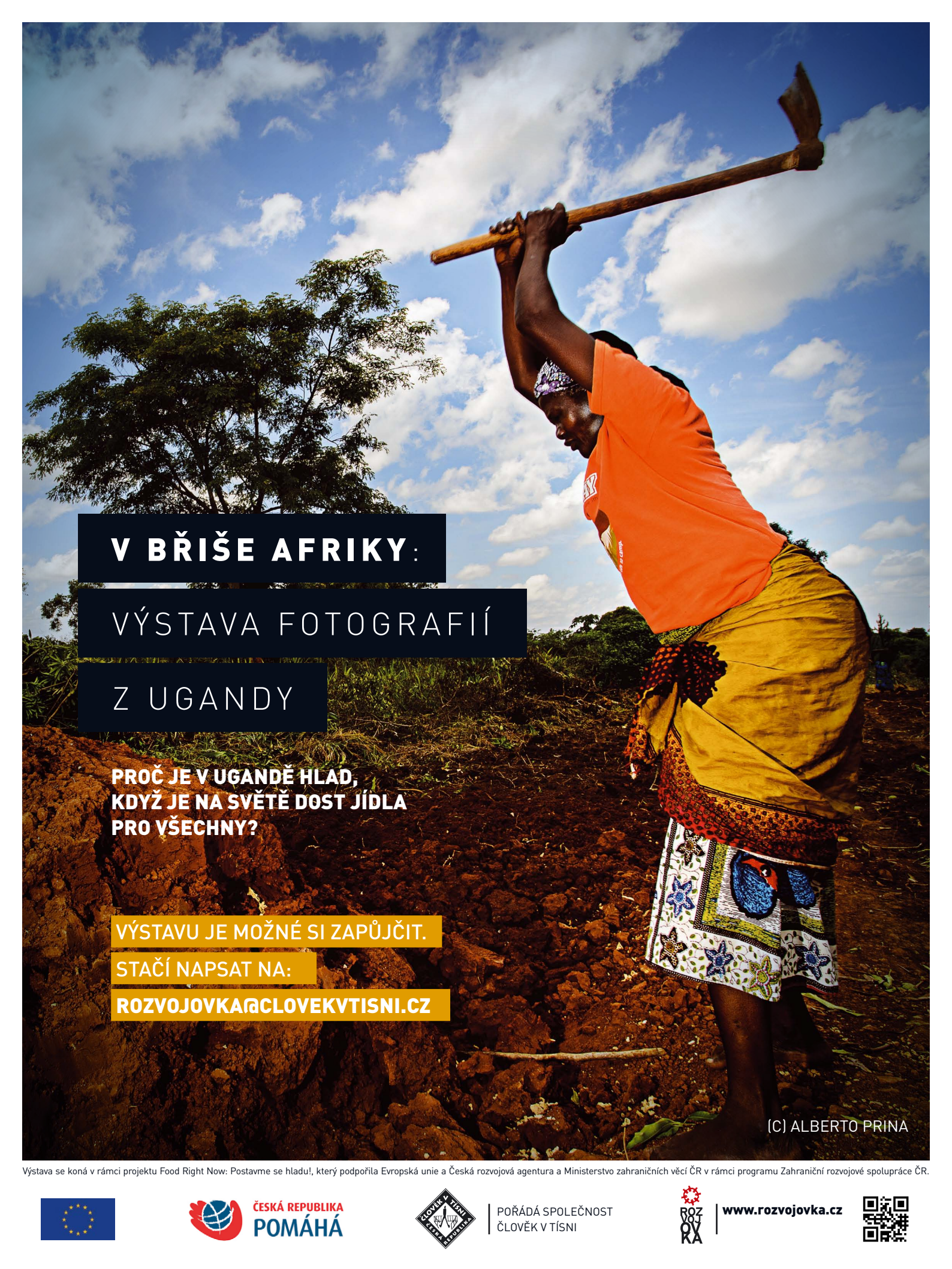
Aditi Guptová, která před dvěma lety vytvořila internetové stránky menstrupedia.com, aby informovala ty nejmladší, soudí, že takové mýty jsou v Indii ještě běžné. „Tyto mýty se předávají z generace na generaci a nejsou nikdy zpochybňovány,“ prohlašuje. „Nemá to nic společného se vzděláním. Lidé se o takových tabu stydí promluvit,“ dodává. Povzbuzena reakcemi na své internetové stránky začala Guptová vydávat obrázkové seriály, aby lidem pomohla překonat stud a o problematice otevřeně diskutovat. Sama zažila, jak jsou tyto mýty zakořeněné. „Přestože pocházím ze zámožné rodiny, musely jsme v době periody nosit staré šaty, které jsme pak musely čistit a znovu používat. Nebyla to otázka peněz. Zkrátka bylo hanba kupovat si vložky,“ zdůrazňuje.

Pan Muruganantham si vytknul za cíl

vymýt stud, který v Indii menstruaci obklopuje. Sám pochází z chudé rodiny z jihu Indie. Vynalezl stroj na výrobu levné ochrany, aby přispěl ke zlepšení života žen na venkově. Muruganantham připomíná, že nemožnost zakoupit si vložky či tampóny za přístupnou cenu nutila ženy, aby používaly špinavé hadry. Aby mohl vyzkoušet svůj vynález, udělal si dělohu z fotbalového míče, který naplnil kozí krví. Když chodil po vesnicích, setkával se s tím, že ženy byly zavřeny po dobu menstruace do malých tmavých místností. „Viděl jsem tučet žen stěsněných v malé místnosti, kam jim dveřmi dávali jídlo, a ony musely jíst jako psi z jednoho talíře,“ říká. „Přestože se s takovými případy setkáváme už jen zřídka, je v lidech stále zakořeněna představa, že žena je v době menstruace nečistá,“ dodává.

Jak Guptová, tak Muruganantham soudí, že s těmito předsudky může skoncovat jen lepší informovanost a uvědomělost. „Při pomyslení, že se v Indii některé věci i přes velký pokrok nezměnily, mrazí v zádech,“ prohlašuje. „Musíme ženy povzbuzovat, aby klidně říkaly: Ano, mám menstruaci, a co má být?“

Zdroj: ČTK/AFP



V BŘÍŠE AFRIKY:

VÝSTAVA FOTOGRAFIÍ

Z UGANDY

**PROČ JE V UGANDĚ HLAD,
KDYŽ JE NA SVĚTĚ DOST JÍDLA
PRO VŠECHNY?**

VÝSTAVU JE MOŽNÉ SI ZAPŮJČIT.

STAČÍ NAPSAT NA:

ROZVOJOVKA@CLOVEKVTISNI.CZ

(C) ALBERTO PRINA

Výstava se koná v rámci projektu Food Right Now: Postavme se hladu!, který podpořila Evropská unie a Česká rozvojová agentura a Ministerstvo zahraničních věcí ČR v rámci programu Zahraniční rozvojové spolupráce ČR.



POŘÁDÁ SPOLEČNOST
ČLOVĚK V TÍSNI



www.rozvojovka.cz

