



Foto – Dreamstime

Wszystkie nieszczęścia Bangladeszu

■ Błoto pozostawione przez przyływ, staje się coraz bardziej grząskie. W lepkim mule zagrzebują się morskie żyjątka. Lokalni rybacy poławiają w tutejszej wodzie drobne krewetki. Na wyciągnięcie ręki stoi wielki, na wpół zdekompletowany statek. Kilka innych, czekających na swoją kolej, majaczy w zasięgu wzroku. Klimat jak ze słynnych ujęć Sebastião Salgado. Brazylijczyk był tu ponad 30 lat temu, a jednak zmieniło się niewiele.

Mateusz Żemła

Ćittagong, pięciomilionowy ośrodek miejski na wschodnim wybrzeżu Zatoki Bengalskiej jest głównym portem kraju. Zdecydował przypadek – w 1960 roku, po cyklonie, na mieliźnie osiadł grecki statek, który po kilku latach zezłomowano. Ktoś dostrzegł w tym świetny interes. Obecnie funkcjonuje tu około stu przedsiębiorstw zajmujących się rozbiórką statków. To jeden z trzech największych tego typu kompleksów na świecie. Pozostałe znajdują się w Indiach oraz w Pakistanie.

Wbite bezpośrednio w plażę, kilkusetmetrowe jednostki złomuje się przy użyciu prostych narzędzi, bez standardów bezpieczeństwa. Toksyczne materiały ze statków wyciekają wprost do oceanu, zaś wypadki przy pracy są codziennością. Statystyki organizacji Shipbreaking Platform mówią o 249 ofiarach śmiertelnych pomiędzy 2005 a 2022 rokiem. Ten przerażający bilans wcale nie ma jednak wpływu na funkcjonowanie stoczni. Zatrudnienia szukają tu mężczyźni z innych regionów. Z perspektywy Europy zarobki są groszowe (1000–2000 taka za dzień, czyli ok. 8–16 euro), tutaj to majątek wart ryzyka. Witamy w Bangladeszu.



Foto – Adobe Stock

Długa i fascynująca historia

Mimo że jako niepodległe państwo funkcjonuje nieco ponad 50 lat, Bengal, podobnie jak inne regiony subkontynentu indyjskiego, może poszczycić się długą i fascynującą historią. Żyzne ziemie delty Gangesu, Brahmaputry i Meghny przyciągały osadników już tysiące lat temu. Gdzieś tu leżała znana Grekom i Rzymianom, na wpół mityczna kraina Gangaridai – ojczyzna słoni bojowych, które pokonały armię Aleksandra Wielkiego.

Bengalem władali na przemian dynastie hinduistyczne i buddyjskie, aż na początku XIII wieku na subkontynent dotarła nowa, powstała w dalekiej Arabii, religia. Początkowo zależny od Delhi Bengal w 1346 roku przekształcił się w niezależny sultanat, ostatni przyczółek islamu na subkontynencie. Po dwóch stuleciach stał się najbogatszą prowincją Imperium Mogołów. Bengalczycy bogacili się budując statki i produkując tkaniny, Dhaka liczyła wtedy nawet milion mieszkańców. Na wybrzeżach pojawiali się Europejczycy, jednak zainteresowani byli jedynie handlem, nie podbojem. Wraz z dezintegracją mogolskiego państwa region stawał się coraz bardziej niezależny, jednak osłabiły go walki z sąsiednim państwem Maratha.

W latach 60. XVIII wieku Bengal dostał się pod kontrolę Brytyjczyków, pod którą pozostał, jak cały subkontynent, do 1947 roku. Mimo pomysłów zjednoczenia, region podzielono, część zachodnią wcielając do Indii, natomiast ze wschodniej utworzono tak zwany Pakistan Wschodni, pozbawiony jakiegokolwiek granicy z częścią zachodnią. To nie mogło się skończyć dobrze.

Problemy narastały od początku. Elita polityczna świeżo powstałego kraju wywodziła się z zachodu, ignorowano więc potrzeby mieszkańców Bengalu (choćby na poziomie języka – urzędowym został urdu, którym mówiła mniej niż połowa obywateli, na przeludnionym wschodzie używano bengali). Cud, że dziwna hybryda przetrwała niemal ćwierć wieku.

W grudniu 1970 roku wybory wygrała wywodząca się z Bengalu partia Liga Ludowa (Awami League), co zostało zwyczajnie zignorowane przez elity z Islamabadu. Klincz trwał kilka miesięcy, przerwała go dopiero deklaracja niepodległości Bangladeszu 26 marca 1971 r. Jednocześnie rozpoczęła się skierowana przeciwko separatystom operacja wojskowa. Ambitny plan pakistańskiej armii poszedł jednak w rozsypkę.

Na własnym terenie to Bengalczycy mieli przewagę. Krwawa kampania (według niektórych szacunków walki kosztowały życie 3 milionów cywilów) zakończyła się w grudniu tego samego roku kapitulacją sił pakistańskich w Dhace.

Młode państwo szybko pogrążyło się w wewnętrznym kryzysie. Już w 1975 roku armia zamordowała pierwszego prezydenta – Mujibura Rahmana wraz z całą rodziną (przeżyły jedynie dwie córki, przebywające wówczas w Europie). Kolejne 15 lat to rządy wojskowych i permanentny stan wyjątkowy. Sytuacja zaczęła się zmieniać w 1990 roku, zaś w 1996 roku stanowisko premiera objęła Hasina Wajed – ocalała córka Mujibura Rahmana. Rządziła krajem dwukrotnie, w latach 1996–2001 i 2009–2024.

W lipcu 2024 r. wybuchł bunt studentów, domagających się zmiany systemu kwotowego, który funkcjonował w Bangladeszu od zarania państwowości. Przy przyznawaniu niektórych stanowisk w administracji rządowej, faworyzowano określone grupy społeczne, np. weteranów wojny o niepodległość i ich dzieci. Protesty, zwane rewolucją lipcową, zostały krwawo stłumione (od 800 do 1500 ofiar śmiertelnych), ale 5 sierpnia tego samego roku Hasina Wajed złożyła urząd i uciekła do Indii. Na czele tymczasowego rządu stanął Muhammad Yunus, ekonomista, twórca koncepcji mikrokredytów i laureat Pokojowej Nagrody Nobla w 2006 r.

Trudna rzeczywistość

Bangladesz nie ma szczęścia. Od początku swego istnienia targany jest politycznymi zawirowaniami. Poziom skorumpowania urzędników państwowych przekracza wszelkie granice. W najnowszym rankingu Transparency International kraj zajmuje 151. lokatę (na 180).

Brak złóż naturalnych, których obecność z reguły napędza PKB i buduje bogactwo mieszkańców. Nie pomaga też położenie geograficzne i warunki klimatyczne. Tropikalny, monsunowy klimat przynosi na południu kraju cyklony, nawet kilkanaście rocznie. Najbardziej niszczycielski cyklon Bhola zabił pół miliona ludzi w 1970 roku i spustoszył znaczne obszary kraju.

W sezonie monsunowym regularnie zdarzają się też spowodowane ulewnymi deszczami powodzie – w położonej u stóp Himalajów prowincji Śrihat (Sylhet) średnia roczna suma opadów wynosi 4200 mm, przy czym 80% opadów występuje od maja do września.



Góry Czatgańskie, fot. Dreamstime



Sundarban – bagnista nizina z lasami namorzynowymi, fot. Dreamstime



Zbiory ryżu, fot. Dreamstime



Szwalnica w Dhace, fot. Adobe Stock



Efekt intensywnych opadów monsunowych w mieście Cittacong, fot. Dreamstime

Ulokowanie w delcie Gangesu i Brahmaputry, na niewielkiej wysokości nad poziomem morza sprawia, że w przypadku prognozowanego podniesienia poziomu oceanów, duża część kraju zwyczajnie przestanie istnieć. Zniknie chociażby przybrzeżna, zabagniona nizina Sundarban. Stanowi ona największy las namorzynowy na świecie, zajmujący powierzchnię 10 tysięcy km², leży na pograniczu z indyjskim stanem Bengal Zachodni. Ten macecznik tygrysów bengalskich ucierpiał znacznie już w 2007 roku podczas cyklonu Sidr. Zresztą, cały Bangladesz jest wymieniany w czołówce państw najbardziej narażonych na zmiany klimatyczne. Według prognoz, do 2100 roku poziom morza podniesie się tu o 0,74 metra, co pozbawi domów ponad 2 miliony ludzi.

Bangladesz jest krajem wybitnie nizinnym – średnia wysokość n.p.m. wynosi 50 m. Jedynie na południowym wschodzie kraju, przy granicy z Mjanmą, pasmo Gór Czatgańskich osiąga wysokość nawet 1050 m n.p.m. (szczyt Saka Haphong/Mowdok Mual).

Delta Gangesu usiana jest licznymi wyspami. Żyzna, pełna niesionych przez rzeki osadów ziemia w delcie Gangesu (Bengalczyki nazywają go Padma) jest idealna dla rolnictwa, będącego zajęciem dla połowy mieszkańców. Prowadzona tradycyjnymi, przestarzałymi metodami uprawa ryżu, juty czy herbaty przynosi jedynie 11% PKB. Ważną rolę pełni przemysł stoczniowy – zarówno budowa jak i rozbiórka statków, zaś niemal cały przychód z eksportu jest zasługą szwalni.

W Bangladeszu powstają ubrania firmowane przez uznane, drogie, europejskie marki. Ciekawostką jest fakt, że koszulkę z modnym logo kupimy na bazarku w Dhace za ułamek europejskiej ceny, zaś odróżnić ją będzie jedynie krzywo przyszyta metka. Odrzut z linii produkcyjnej jakiegoś odzieżowego giganta, szyty przez pracujące za głodowe stawki dzieci. Według szacunków Banku Światowego w 2019 roku ta gałąź bengalskiej gospodarki zatrudniała 4 miliony osób. Praca nieletnich to tylko jedna z patologii branży. Poważnym problemem jest sam stan fabryk, w których regularnie dochodzi do pożarów i innych katastrof. W najbardziej spektakularnej – zawaleniu się budynku Rana Plaza na przedmieściach Dhaki, w 2013 roku, zginęło ponad 1100 osób. Od tego czasu zmieniło się niewiele. Firmy odzieżowe wciąż potrzebują taniej siły roboczej, a mieszkańcy Bangladeszu pracy. Po drodze są właściciele szwalni, nastawieni na maksymalny zysk i ignorujący jakiegokolwiek zasady bezpieczeństwa pracy.

Gdyby próbować opisać Bangladesz jednym słowem, byłoby to bez wątpienia „przeludniony”. Na powierzchni 147 tys. km², czyli połowy obszaru Polski, mieszka 172 miliony ludzi. Ponad 1000 osób na km², to średnia gęstość zaludnienia. W wielkich miastach jest to kilka-kilkanaście razy więcej.

Dhaka i inne miasta

Dhaka jest zatłoczona do granic możliwości. Wąskimi uliczkami starych dzielnic przeciskają się miliony ludzi i tysiące rowerowych riks. Bengalskiej stolicy nie można nazwać atrakcyjnym miastem, a jednak da się wyłuskać kilka interesujących perełek.

Choćby Ahsan Manzil – różowy, kontrastujący z szarością miasta pałac władców Dhaki, futurystyczny budynek parlamentu czy ormiański kościół – pamiątka po prężnej niegdyś diasporze. Lalbagh – kompleks fortów z czasów Wielkich Mogolów błędnie przy podobnych budowlach w Indiach, nie znajdziemy też szczególnie ciekawych meczetów, mimo że większość Bengalczyków wyznaje islam.



Dhaka, nabrzeże portowe Sadarghat

Sercem Dhaki jest Sadarghat, czyli nabrzeże portowe. Przystań na rzece Buriganga to węzeł transportu rzeczno-egz. Tu zbiegają się trasy kursujących po całym kraju, wielkich, rzecznych statków. Jak na Missisipi. Nocne promy to najtańszy i najpewniejszy sposób, by dostać się w odległe zakątki kraju. Czy najbardziej bezpieczny? To akurat dyskusyjne, patrząc na stan stojących przy Sadarghat jednostek. Zresztą, czasy chwały bengalskiego transportu rzeczno-egz. odchodzą w zapomnienie. W czerwcu 2022 roku sama premier Hasina oddała do użytku Padma Bridge – sześciokilometrowy most przez Ganges, znacznie ułatwiający komunikację lądową.

Nieopodal Dhaki leży Sonargaon – dawna stolica Bengal. Niegdyś ważny port rzeczny i centrum handlu muślinem. Obecnie miasteczko podupadło, ale wciąż można tu zobaczyć meczety i kupieckie domy, których historia sięga nawet XIII/XIV wieku.

Ćittagong, położony w południowo-wschodnim Bangladeszu, cieszy się ponurą sławą stoczni rozbiórkowej, ale to także brama w Góry Czatgańskie, porośnięte wiecznym zielonym lasem równinowym pasmo górskie zamieszkane przez odrębne od Bengalczyków grupy etniczne m.in. Czakma czy Tripura. W regionie leży też Kaptai – największe sztuczne jezioro kraju.

Z kolei, jeśli udamy się na południe wzdłuż wybrzeża, natrafimy na Cox's Bazar – rybackie miasteczko chlubiące się najdłuższą plażą świata. Pas piaszczystego wybrzeża rozciąga się tu na 120 kilometrach, choć próżno szukać luksusowych hoteli i barów.



Ćittagong – miasto słynące z rozbiórki statków

Położony na północy Śrihat znany jest głównie z rozciągających się wokół miasta herbacianych wzgórz, znaczącej hinduskiej mniejszości (20 kilometrów od miasta jest już indyjski stan Meghalaja) i bliskich związków z Wielką Brytanią, głównie za sprawą wywodzącej się z regionu diaspory.

W ogóle, bengalska diaspora jest jednym z filarów ekonomii kraju. W 2023 roku Bengalczyki pracujący w Indiach, krajach Zatoki Perskiej czy Europie przysłali do kraju 23 miliardy dolarów. W przeludnionym, biednym kraju to jedna z niewielu szans na lepszą przyszłość.

Plany na przyszłość

Prognozy dla Bangladeszu nie są optymistyczne. Zjawiska takie jak cyklony czy powodzie nie znikną, co gorsza będą się nasilać wraz ze zmianami klimatu. Podnoszący się poziom morza nieubłagane będzie zabierać kolejne hektary ziemi uprawnej w delcie Gangesu. Z rozbieranych na plażach statków wciąż wylewa się cała „tablica Mendelejewa”, a stężenie smogu w wielkich miastach przekracza wszelkie normy.

Kraj nieśmiało próbuje zmienić wizerunek, przyciągnąć turystów odwiedzających sąsiednie Indie. Jednak, mimo uśmiechniętych, gościnnych ludzi i kilku niewątpliwych atrakcji do Bangladeszu przyjeżdża mało kto. Większość odstrasza brak odpowiedniej infrastruktury oraz wciąż niepewna sytuacja polityczna. Turystyka długo jeszcze nie stanie się znaczącym źródłem dochodu Bengalczyków.

Fotografie: Mateusz Żemła



Pałac władców Dhaki, fot. Dreamstime



Wzgórza herbaciane w prowincji Śrihat, fot. Dreamstime