

Jubilejný desiaty (a záverečný) diel zo série Okolo sveta je súborom reportáží a úvah Martina Navrátila o jeho cestách do najizolovanejších a najzaujímavejších kútov sveta, pričom sa zameriava na kontrasty medzi minulosťou a modernou dobou, ako aj na rozdiel medzi turistickým marketingom a realitou.

S autorom navštívime miestne pastierske kmene v Južnom Sudáne, v Ugande pozrieme kritickým okom na komercializáciu turizmu zameraného na gorily, v Líbyi uvidíme výnimočne zachované antické mesto Leptis Magna, na odľahlej Svätej Helene navštívime miesto vyhnanstva Napoleona Bonaparteho, zistíme, ako skutočne vyzerá súčasná Kuba, zhodnotíme, čím si prešli Čína, Hongkong a Macao za posledných viac než 20 rokov a na záver zamierime do Wáchánskeho koridoru v Afganistane, kde sú obyvatelia odkázaní len na seba bez prístupu k nemocniciam či iným civilizačným vymoženostiam. Okrem poctivého cestopisu sa celou knihou vinie myšlienka, ako geopolitika a rýchly rozvoj menia ľudské prostredie, od futuristických mestských centier až po nomádske horské tábory.

MARTIN NAVRÁTIL (1980) aktívne cestuje už od svojich sedemnástich rokov. Za vyše dvadsať rokov aktívneho cestovania stihol navštíviť vyše 180 krajín sveta, v mnohých z nich bol viackrát. Zameriava sa na cesty, ktoré nenájdete v turistických sprievodcoch, alebo na trasy, ktoré neponúkajú bežné a ani špecializované cestovky. Je častým cestovateľským hosťom v médiách, úspešným knižným autorom a v neposlednom rade sprevádza malé skupiny po zaujímavých destináciách sveta. Viac info na: www.navratil.travel

ISBN 978-80-8289-073-3



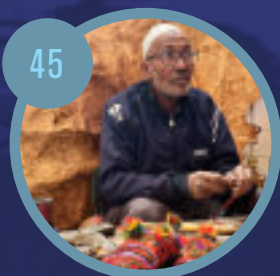
9 788082 890733





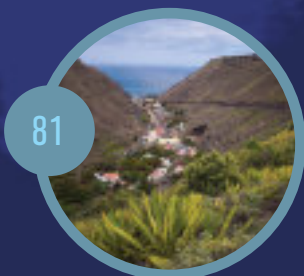
9

JUŽNÝ SUDÁN



45

LÍBYA



81

SVĚTÁ HELENA



107

KUBA



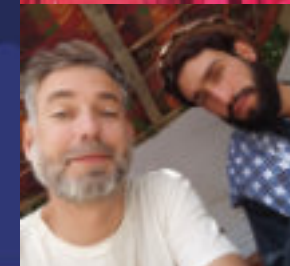
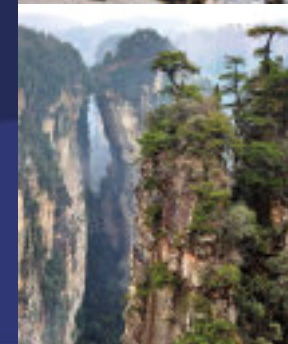
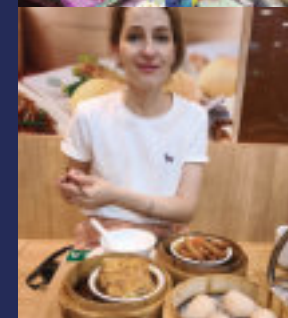
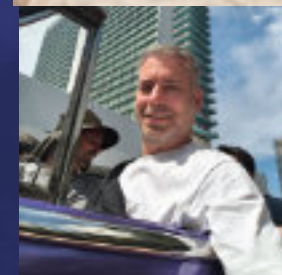
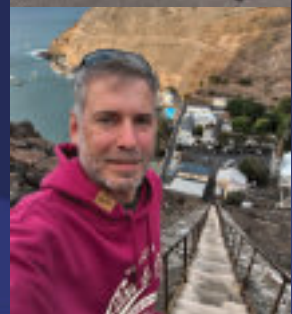
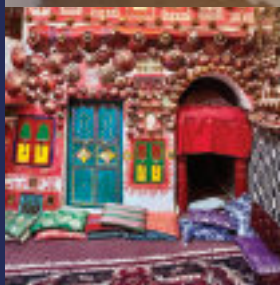
139

ČÍNA



179

WÁCHÁN





JUŽNÝ SUDÁN A UGANDA

Dva rozdielne svety

Stáva sa z toho náš malý rituál. Dvadsiateho piateho decembra dojedáme s rodinami ryby, zemiakový šalát, rozdáme si darčeky a okolo štvrtej popoludní sa presúvame na letisko. Odtiaľ mierime na juh. Lenže keď povieme, že ideme na juh, nejednen čitateľ si automaticky predstaví bielu pláž, tyrkysové more a ostré slnko, ktoré vám bez hanby praží na chrbát.

Áno, ideme za slnkom. Ale nie za tým, pri ktorom sa leží s drinkom v ruke. Letíme opäť do Afriky a tentoraz sa zameriavame nielen na jednu z najmladších afrických krajín, vzniknutú v roku Pána 2011, ale rovno na najmladší štát sveta – Južný Sudán.

Keď preskočíme – alebo skôr preletíme – vzdialenosť medzi Trnavou a hlavným mestom Južného Sudánu, Džubou, ocitneme sa na miestnom letisku, ktoré vás privíta spôsobom, na aký sa pripraviť nedá. Nikto neočakáva, že tu budú veci fungovať ako doma, a ani ja netúžim po sklenenej letiskovej hale s fontánou. Čo by som však ocenil, je úplne obyčajná elektrina.

Nie kvôli klimatizácii – tá, samozrejme, nefunguje a v priletovej hale je približne päťdesiat stupňov, pričom ortuť sa slimačím tempom stále šplhá vyššie. Elektrina je tu dôležitá najmä preto, aby fungovali počítače, ktoré majú vyhodnotiť váš vízový proces. Teoreticky.

Lenže nič nejde a nikto sa neunúva s tým niečo robiť. Z lietadla vystúpilo asi osemdesiat ľudí – päť turistov a sedemdesiatpäť domácich – a privítalo nás približne trikrát toľko rôznych „zamestnancov“, ktorí by veľmi radi získali našu finančnú pozornosť. Už sa ani nepýtam, ako sa sem dostali a kto im to povolil.

Pri výstupe z lietadla mi jeden ponúka pomoc s príručnou batožinou na vzdialenosť asi 180 metrov za päť dolárov. Druhý sľubuje najlepšie služby na svete a tretí už po nás pokrikuje, či nechceme odvoz do mesta za neuveriteľných dvadsaťpäť dolárov. Preklad: letisko je prakticky v centre mesta a vzdialenosť do hotela je presne 1,8 kilometra.

Túto neopakovateľnú ponuku odmietame a prebíjame sa k policajtom, ktorí nás vítajú vetou: „Zobudili ste nás.“

< Vitajte v krajine, kde budú za exota považovať vás

Systém nefunguje, my stojíme a potíme sa, zatiaľ čo jeden z policajtov sa pomaly zosúva po stoličke do polohy *idem spať*. Či tomu uveríte, alebo nie, dvaja z piatich policajtov skutočne zaspia. Domáci sú v úlohe trpiteľov a neopovážia sa ozvať – veď kto by chcel zobudiť spiaceho policajta pri výkone služby?

Neberte to ako chválu alebo chvastanie, ale tieto situácie milujem. Mám na ne zvláštnu úchylku. Slušne, no rázne sa pýtam, čo sa bude diať. Policajt, ktorý ešte pred chvíľou bojoval so spánkom, len lenivo ukáže prstom na počítač a naznačí, že bez elektriny sa nepohne ani on, ani ja, ani Ewka – vlastne nikto.

Napadlo vám, kde majú záložný generátor? Nedajte sa vysmiať. Niektorí by musel vstať a zapnúť ho. Čaká sa na Godota a ako v dobrej ruskej dráme nikto nič nevie.

Stojíme, čakáme, potíme sa dobrú chvíľu, až to jeden z policajtov nevydrží a začne len tak pečiatkovať pasy. Odrazu netreba kontrolovať víza. Vytiahne modrú hranatú pečiatku a rozdáva ju rad-radom ako človek, ktorý sa definitívne vzdal snahy pochopiť realitu.

V hale na výdaj batožiny je ešte teplejšie a dusnejšie. Sú tu všetci obyvatelia Južného Sudánu, ktorí vám chcú neodkladne pomôcť odniesť kufor do auta za pár dolárov. Niekedy je až fascinujúce sledovať, s akým presvedčením vám samozvaný pomocník vnucuje svoje služby. Trikrát slušne odmietneme a následne si vypočujeme vyhrážku, že bez jeho pomoci budeme mať problém.

Pred dvanástimi hodinami sme sedeli pri jedličke a teraz počúvame vyhrážky v letiskovej hale. Svet je krásny. Poprajeme všetkým v miestnosti, kde teplota atakuje šesťdesiat stupňov, šťastný nový rok a vyjdeme do prašných ulíc Džuby.

V Džube som bol niekedy v rokoch 2016 alebo 2017 a už vtedy som mal problém stlačiť spúšť fotoaparátu – z celej tej „nádhery“, ktorá ma obklopovala. Dnes sa ma môžete opýtať, ktoré mesto na svete považujem za najškaredšie a najmenej zaujímavé. Odpoveď je jednoduchá: Džuba. Jednoznačný víťaz. Najmladšie hlavné mesto sveta, ktoré by tento titul pravdepodobne nikdy nezískalo, keby nevznikol Južný Sudán.

Mesto sa opisuje ťažko. Je to chaotický zhluk budov v rôznych architektonických štýloch, narýchlo postavených po roku 2011, aby mali úradníci, biznismeni a bohviečo ešte kde bývať. Deväťdesiat percent týchto stavieb spája udupaná hlina, po ktorej sa pohybujú ľudia, ktorí od vás takmer neustále niečo chcú. Deti by rady niečo zjedli, mladších zaujímajú vaše topánky a tým starším stačí pár papierových bankoviek v miestnej mene.

Do toho výfukové plyny všetkého možného – od rikší až po extrémne drahé autá, ktoré veľmi okato dávajú najavo, že aj v jednej z najchudobnejších krajín sveta sa niekto má nehorázne dobre. Aj dnes mám problém urobiť fotografiu, ktorá by bola niečím zaujímavá alebo výnimočná. Vlastne viem len o jednom mieste – hlavnej tribúne, ktorá sa využíva počas národných osláv. Lenže tam fotografovať nesmiete. Inak skončíte ako dvaja Slováci, ktorí ma neposlúchli a potajme si ju odfofili. Skončili v rukách tajnej polície a musel som ich z toho vysekávať. Mali taký ten nechápavý pohľad, že čo je na tej tribúne také vzácné. Išli na to našou

logikou, ktorá tam nevidela nič výnimočné. Pre tajnú políciu to bol objekt, ktorý svietil novotou a žiaril krásnymi farbami. Čo na tom, že ste prešli takmer všetky krajiny sveta? Južný Sudán vám so svojimi pravidlami ukazuje iný rozmer cestovania. Buď sa prispôsobíte, alebo budete trpieť.

Tajná polícia je v Džube všade. Stačí vytiahnuť mobil a okamžite na seba cítite niekoľko párov očí. Neustály pocit, že niekto sleduje, čo robíte, kam idete a čo si práve ukladáte do pamäti. Raz som len vytiahol knižného sprievodcu a hneď som mal ďalších tajných spolupúčiteľov.

Tak prečo sme sem vlastne prišli? Prečo čítate už niekoľko strán negatív a autor sa otvorene priznáva, že Džuba je otravné miesto, kde vás každý sleduje a takmer nič nesmiete? Prišli sme sem kvôli kmeňom a etnikám, ktoré dokážu cestovateľovi pohladit' dušu. Tak poďme za nimi.

Ale počkať. Kým opustíme túto civilizáciu so všetkým, čo k nej patrí, musíme prejsť veľmi náročným kontrolným stanovištom, ktoré má pod palcom armáda a polícia. Lebo opustiť tento mestský raj len tak? To sa tu nenosí.

Smerom na sever

Je úplne jedno, ktorý zahraničný cestovateľský alebo slovenský web si otvoríte – takmer vždy natrafíte na konštatovanie, že miestne policajné a vojenské zložky na rôznych cestných kontrolách očakávajú menšiu či väčšiu finančnú hotovosť. Viem, že to teraz môže znieť opäť ako chválenie sa, ale dovoľm si vás vyzvať k jednej veci: nikdy sa nenechajte zlomiť a nedávajte žiadne úplatky.

Niektorí si povie, že jeden či dva doláre za ten pokoj predsa stoja. Verte mi – nestoja. Dnes je to dolár, zajtra päť a o týždeň dvadsať. Prešiel som celú Afriku a nikdy som nedal žiadny finančný úplatok, príspevok na čaj, kávu, vodu ani „malé všimné“, aby si miestny vojak mohol kúpiť čiapku, ktorú aj tak nosiť nebude.

Áno, niekedy to zaberie veľa času. Ale musíte byť neoblomní. Zároveň však nesmiete pôsobiť arogantne – a už vôbec nie submisívne. Domáci to na vás budú skúšať všetkými možnými spôsobmi a treba priznať, že sú v tom majstri. Najprv vám vysvetlia, že kontrola všetkých dôležitých dokumentov potrvá extrémne, ale naozaj extrémne dlho. Keď sa na nich pozeráte spôsobom vyoranej myši, tak zvýraznia slovo dlho. A potom nenápadne dodajú, že malý príspevok dokáže tento čas skrátiť na minimum. Výška „poplatku“ je v tomto prípade priamo úmerná rýchlosti vybavenia.

Policajt alebo vojak, ktorý sa na začiatku hrá na vášho najlepšieho kamaráta a s úsmevom vám podáva ruku (podanie ruky opätujeme a túto hru hráme), musí pochopiť jednu vec: vy máte toľko času, že čakať aj niekoľko hodín pre vás nie je problém. Samozrejme, že toľko času nemáte – ale on to nesmie vedieť.

Vojak v uniforme, ktorá zjavne nezažila práčku niekoľko desaťročí, prijme výzvu a nechá vás čakať v domnení, že časom prídete k rozumu. Lenže vy ste ho už dávno stratili. Stojíte tam, usmievate sa a nenásilne dávate najavo, že pojem o čase je pre vás čisto teoretický koncept.

Ten istý vojak, ktorý má namiesto armádných topánok šľapky a kalašnikov ob-
lepený lepiacou páskou, začne postupne vymenúvať, aké povolenia musíte mať.
Vy ich, samozrejme, máte. Pokorne ich vyťahujete, ukazujete a hovoríte hlasnejšie,
aby vás počuli aj ostatní. Podľa situácie začnem zdôrazňovať, že som buď novinár,
alebo vojak, pracovník Africkej únie, priateľ ministra (meno musíte poznať) a raz
som bol dokonca aj ja ministrom – na dovolenke.

Nie vždy vám na to skočia, ale túto hru musíte hrať. Vidím, že sa pýtate: a čo
keď si to overí? Ako? Telefón nemá, počítače na týchto kontrolných stanovištiach
neexistujú – a ak áno, slúžia skôr ako dekorácia k drevenej búde.

Následne príde fáza nasrdenosti, keď vojak zistí, že s vami nepohne a že máte
všetko v poriadku. Vtedy vytiahnem eso z rukáva. Úplne pokojne a bez emócií mu
oznámim, že teraz idem zavolať veľvyslancovi Slovenskej republiky. Samozrejme,
že v Južnom Sudáne nikoho nemáme. Občas však naozaj zavolám – je to kamarát
na telefóne, ktorý so mnou túto hru hrá. Tie pohľady stoja za to.

A aby ste si nemysleli, že celý čas som pokojný ako anglický šľachtic pri po-
obedom čaji – niekedy aj ja vybuchnem. Erupcia emócií je však vždy riadená
a musím si byť istý, že tentoraz to vyjde. Naposledy sa to stalo v Gabone, kde sme
s policajtom po sebe kričali a vyzývali sa na súboj. Tento malý prehrešok som si
mohol dovoliť, pretože okolo nás bolo veľa dedinčanov a on začal strácať tvár aj
autoritu. Výsledok? Poslal nás preč tak rýchlo, ako len vedel.

Uznávam, je to náročné a často aj únavné. Ale keby som mal spočítat, koľko
peňazí som takto ušetril, vyšlo by to minimálne na dve letenky do Afriky.

Treba však dodať, že Južný Sudán nie je najskorumpovanejšou krajinou Afriky.
Prvé miesto patrí Nigérii. Tá vás vyšťaví a demotivuje naozaj dôkladne. Ak je to
vaša prvá africká krajina, pokojne sa môže stať, že na celý kontinent zanevriete.
A kde je Južný Sudán? Podľa mňa bojuje o druhé až štvrté miesto s Konžskou
demokratickou republikou a Somálskom. A keď nad tým premýšľam trochu viac,
tak Guinea sa tiež hlási o výraznú pozíciu.

Ale teraz už poďme ďalej a nechajme všetko to negatívne za sebou. Pred nami
sú krajšie a zaujímavejšie miesta – presne tie, kvôli ktorým sme sem vlastne prišli.

Dôvod, prečo sme chceli ísť do Južného Sudánu, nebolo hlavné mesto, ale
miestne kmene, ktoré sú najväčším kultúrnym pokladom tejto krajiny. Čo nás na
tom lákalo? Keď si pozriete fotografie miestnych kmeňov, často niekto utrúsi po-
známku, že toto je „pravá Afrika“, aj z dôvodu, že vyzerajú viac... kmeňovo. Sú
viac odhalení ako oblečení, žijú prirodzenejšie než my v našich klasických
domoch a majú rôzne telové ozdoby, ktoré by ste dnes skôr videli v dokumentár-
nom filme spred osemdesiatich rokov. Áno, aj toto sme chceli vidieť, no viac nás
lákala predstava, že sa k nim môžeme dostať bližšie – možnosť nahliadnuť pod
povrch a niečo zistiť. Nechceli sme to brať ako ľudské safari. Práve toho safari sme
sa veľmi obávali aj z dôvodu, že vieme, ako to funguje a vyzerá v južnej Etiópii
v okolí rieky Omo.

Správne si vybrať

V okolí rieky Omo som bol asi pred desiatimi rokmi a už vtedy som bol zhroze-
ný z turistického marketingu a priemyslu. Domáce kmene a ľudia boli vystavení
na obdiv turistickým skupinám a nezávislým cestovateľom, ktorí si sem prišli spl-
niť túžbu vidieť takzvané pôvodné kmene. Základom bolo nafotiť si ich tak, aby
na záberoch boli sami, a navodiť dojem pre instagramových sledovateľov, že sa sem
cestovateľ dostal po veľkých a dlhých útrapách. Sem-tam niekto doplnil informá-
ciu, že kmene sú izolované, nedostupné a že len prefikanosť a um daného cestova-
teľa ho priviedli na toto miesto. Realita? Vybudovaná cesta, poplatky za vstup do
osady, akože náhodné tance, ktoré boli nafingované, a najviac ma dorazila návšte-
va rôznych škôl, ktoré fungovali len vtedy, keď do nich vstúpila noha bieleho človeka.

Takýto obraz sme nechceli vidieť a nevedeli sme, aká silná je turistická infra-
štruktúra v tejto krajine. Nebudeme vás napínať odpoveďou, ktorú by ste mali
nájsť na konci kapitoly, a rovno povieme, že sme boli veľmi príjemne prekvapení.
Otázkou však zostáva, dokedy to vydrží a kedy miestne kmene podľahnú sile tu-
ristického priemyslu, ktorý síce prináša veľmi rýchle peniaze, no na druhej strane
ničí to, čo by sme chceli vidieť na vlastné oči.

Kmene Južného Sudánu

Južný Sudán je jednou z mála krajín sveta, kde pojem „kmeň“ ešte nestratil svo-
ju praktickú váhu. Nie je to folklórna nálepka ani turistická atrakcia, ale živý sys-
tém, ktorý určuje, kde sa človek narodil, akým jazykom hovorí, koho si môže
vziať, komu dôveruje a kde má právo pásť dobytok alebo obrábať pôdu. Štát je
mladý, no spoločenské štruktúry, na ktorých stojí každodenný život, sú oveľa star-
šie než jeho hranice.

Odhaduje sa, že v Južnom Sudáne žije približne šesťdesiat až šesťdesiatpäť et-
nických skupín. Uviesť presné číslo nie je dôležité – a ani celkom možné. Mnohé
skupiny sa ďalej delia na podskupiny, klany a regionálne vetvy, ktoré majú vlastné
názvy, dialekty a dejiny. V krajine, kde dlhodobo neexistuje stabilné sčítanie oby-
vateľstva a kde vojna, hlad aj záplavy opakovane presúvajú celé komunity, sú per-
centá vždy len približné. Napriek tomu sa dá hovoriť o istých proporciách.

Najpočetnejšou etnickou skupinou sú Dinkovia, ktorí tvoria zhruba tretinu až
dve pätiny obyvateľstva. Druhou najväčšou skupinou sú Nuerovia s približne päť-
nástimi percentami. Zvyšok krajiny tvorí pestrá mozaika desiatok skupín – od po-
merne početných, ako sú Šilukovia, Zandovia či Bariovia, až po malé komunity
viazané na konkrétny región, rieku alebo pohorie. Hľadať „najmenší kmeň“ nemá
veľký zmysel: v Južnom Sudáne je ním často ten, ktorý nikdy neopustil svoju kra-
jinu a nemal dôvod o sebe hovoriť nahlas.

Rieka, dobytok a pôda ako spoločný jazyk

Ak by sa mal nájsť jeden spoločný menovateľ pre väčšinu juhosudánskych et-
nických skupín, bol by to vzťah ku krajine – nie v abstraktnom zmysle štátneho

územia, ale veľmi konkrétne: k rieke, k pôde, k pastvinám. Mnohé veľké skupiny patria do širšieho nilotského kultúrneho okruhu, kde má dobytok kľúčový význam. Inde, najmä v oblasti Equatorie na juhu krajiny, má väčšiu váhu poľnohospodárstvo a kontakt s mestským prostredím.

Identita sa tu nevníma ako osobná voľba, ale ako sieť vzťahov. Človek patrí k rodu, klanu, vekovej skupine. Svadby nie sú len zväzkom dvoch ľudí, ale dohodou medzi rodinami, často spečatenou dobytkom. Starší majú autoritu nie preto, že by to niekto zapísal do zákona, ale preto, že si ju odžili. A hranice medzi „tradíciou“ a „modernitou“ sú neostre – mobilný telefón a rituál predkov môžu pokojne existovať v tom istom dni, v tom istom tábore.

Náboženský obraz Južného Sudánu je rovnako vrstvený ako jeho etnická mapa. Väčšina obyvateľov sa dnes hlási ku kresťanstvu, no tradičné náboženské predstavy zostávajú hlboko zakorenené. Nejde o konkurenčné systémy, skôr o paralelné spôsoby, ako vysvetliť svet. Nedelňá bohoslužba môže byť nasledovaná rituálom pri dobytku, ktorý má zabezpečiť ochranu stáda alebo priazeň predkov. Pre miestnych v tom nie je rozpor – len kontinuita.

Dinkovia: chrbtica krajiny

Dinkovia sú najväčšou etnickou skupinou Južného Sudánu a zároveň jednou z najviditeľnejších. Nejde však o jeden homogénny národ, ale o širokú rodinu regionálnych skupín, ktoré spája jazyk, kultúrna logika a spôsob života, no líšia sa miestnymi dejinami a detailmi zvykov. Byť Dinka znamená patriť do sveta, kde sa hodnota človeka často meria jeho vzťahmi – k rodine, ku komunite a k dobytku.

Dobytok u Dinkov nie je len hospodárske zviera. Je to bohatstvo, mena, symbol postavenia aj pamäť rodu. Počet kráv môže rozhodovať o tom, či sa muž môže oženiť, aké má slovo v komunite a aké vyhliadky má jeho rodina. Kravy majú mená, charakter, niekedy aj vlastné príbehy. Rozhovory o nich nie sú prázdny opakováním, ale formou spoločenského jazyka.

Dôležitú úlohu zohrávajú aj iniciácie a vekové skupiny, ktoré označujú prechod z detstva do dospelosti. Nejde len o rituál, ale o spoločenské uznanie – bez neho človek zostáva na okraji rozhodovania. Starší muži majú v komunite váhu, no ich autorita stojí na skúsenosti, nie na formálnej moci.

Dinkovia sú dnes prítomní nielen v tradičných oblastiach pri riekach a pastvinách, ale aj v mestách, v politike či v armáde. Moderný štát ich vtiahol do nových rolí, no základné vzorce myslenia prežívajú. Tradícia tu nie je nostalgickou spomienkou, ale praktickým nástrojom, ako sa orientovať v neistom svete.

Mundariovia: kravy, popol a každodenný rituál

Ak sú Dinkovia chrbticou krajiny, Mundariovia sú jej výraznou ikonou. Ide o menšiu komunitu, ktorá žije najmä v okolí Bieleho Nílu a v širšom zázemí Džuby. Mundariovia sú známi mimoriadne silným vzťahom k dobytku – až takým, že sa stal takmer symbolom Južného Sudánu ako takého.

Život Mundariov sa odohráva v dobytkárskych táboroch, kde sa sústreďuje všetko podstatné: práca, rodina, obrana aj rituály. Dobytok určuje denný rytmus, sezónne presuny aj spoločenské postavenie. Kravy sú prostriedkom výmeny, základom svadobných dohôd a zároveň súčasťou náboženského sveta.

Jedným z najvýraznejších prvkov kultúry Mundariov je práca s popolom z kravského trusu. Popol sa používa ako ochrana pred hmyzom, slnkom aj chorobami, no má aj symbolický význam. Pokrýva telá ľudí aj zvierat, stáva sa vizuálnym znakom tábora a identity. Zvonka to môže pôsobiť exoticky, no v skutočnosti ide o racionálne riešenie v prostredí, kde sú zdroje obmedzené a telo je vystavené neustálej záťaži.

Pre Mundariov neexistuje ostrá hranica medzi svetským a posvätným. Dobytok vstupuje do všetkých kľúčových momentov života – od narodenia až po smrť. Náboženské predstavy sú úzko prepojené s každodennosťou a nie sú oddelené do osobitnej „duchovnej“ sféry.

Popri Dinkoch a Mundarioch existujú v Južnom Sudáne desiatky ďalších skupín, z ktorých každá by si zaslúžila vlastnú kapitolu. Niektoré žijú pri riekach, iné v horách alebo na savanách. Niektoré sú pastierske, iné poľnohospodárske. Spája ich to, že identita tu stále znamená vzťah, nie abstraktnú kategóriu.

Pre cestovateľa je dôležité pochopiť, že etnické názvy nie sú len položky v encyklopédii. Sú to živé svety, ktoré určujú, ako sa ľudia zdravia, komu pomôžu, koho sa budú báť a komu budú dôverovať. Južný Sudán nie je krajinou jedného príbehu, ale desiatok paralelných príbehov, ktoré sa občas prelínajú a občas do seba narážajú.

My sme mali možnosť stretnúť a vidieť naživo kmeň Dinkov a Mundariov. Nebudeme hovoriť, že bolo náročné ich nájsť a že sme prešli ťažké kilometre ako v nejakom lacnom cestopise. Vybrali sme si cestu miestneho sprievodcu, ktorý vás vie lepšie uviesť do daného kmeňa a hlavne rozumie miestnym súvislostiam. Áno, mohli by sme ísť aj bez neho a ušetriť doláre, no čím viac cestujeme po Afrike, tým viac zisťujeme, že do niektorých situácií sa bez miestneho kontextu jednoducho nedostanete. Môžete mať načítané a navnímané kultúrne rozdiely, ale vždy vám niečo ujde.

Preto si dôkladne vyberáme sprievodcu, ktorý nebude len niekto, kto zoberie peniaze a „vypustí“ nás do priestoru. My tomu hovoríme zodpovedné cestovanie s čo najmenším dosahom na miestne komunity. Už neraz sa nám stalo, že aj dobre mienená verbálna či neverbálna komunikácia dopadla zle a situáciu musel zachraňovať niekto, kto vedel veci vysvetliť v miestnom jazyku. Ewka má výborné komunikačné schopnosti aj naprieč jazykmi, no aj ona si radšej vyberie miestneho sprievodcu, ktorý vie danej „návšteve“ dodať hlbší kultúrny a komunikačný prienik.

Na jednej strane stojí mestská aglomerácia Džuba, ktorá sa hrá na veľkomesto so všetkým, čo k tomu patrí, a navodzuje pocit, že takéto kmene musia byť vzdialené tisíce kilometrov. Cesta, po ktorej sme sa vybrali na sever krajiny, sa však postup-



LÍBYA

„Idzem? Nejdzem?“ prešlapoval som v myšlienkach ako správny východniar pred cestou do Líbye. Už pred dvoma rokmi som mal skvelú príležitosť vycestovať do krajiny, o ktorej každý počul, ale len málokto v nej naozaj bol.

Niekde som už písal, že ešte stále viem počúvať svoj vnútorný pocit. Ten bol vtedy nastavený tak, že by možno aj išiel – lenže niečo ho rušilo. Nestabilná politická situácia to nebola. Skôr to, že si jednotlivé skupiny medzi sebou posielali „bombové pozdravy“, priebežne sa štiepili na ďalšie a ďalšie frakcie a celá situácia sa menila na absolútne neprehľadnú skladačku bez návodu.

„Luboš, nemám dobrý pocit. Radšej to odložme,“ hovorím kamarátovi pred dvoma rokmi. Napriek tomu, že sme sa obaja tešili, nebojujeme a nejdeme hlavou proti múru. Líbya nám neutečie – a riziko chceme stlačiť čo najbližšie k nule. Jasné, mrzelo nás to. Lenže netreba sa hrať na hrdinov, aj keď sme už videli rôzne nestabilné regióny.

Cesta sa nakoniec podarila na jar 2025, keď boli hviezdy cestovateľského neba aspoň približne v správnom rozporení. Nie, Líbya stále nie je „normálna“ destinácia – ale už to nie je to isté ako pred dvoma rokmi.

Ako by som to charakterizoval dnes?

Kto už cestoval do nestabilných krajín, pochopí ma rýchlejšie. Irak je oproti Líbyi bezpečnejší, Somálsko je na tom bezpečnostne výrazne horšie. Špecifikom Líbye (pre niekoho výhodou, pre niekoho preklatím) je, že sem nemôžete cestovať bez miestnej cestovnej kancelárie. Chápem, že tento fakt veľa ľudí odradí, ale v praxi to nie je až také dramatické – hoci je tu jeden „detail“: počas celej cesty máte prideleného policajta, ktorý je s vami prakticky stále.

Keď som sa to dozvedel, poriadne som zagúľal očami. Policajt s vami býva v tom istom hoteli, a keď chcete ísť niekam po zotmení, ide s vami. Niektorí by si možno povedali, že sa tak trochu „odpojíte“ a vyrazíte na večerné dobrodružstvo bez policajného tieňa. Možno by to niekde prešlo – ale v Líbyi nie. Policajt má totiž aj svojich nenápadných pomocníkov, o ktorých často ani netušíte. Neznámy človek na recepcii, vodič večne sediaci v aute pred hotelom a tamten fajčiari pán, čo stále na niekoho čaká... lenže nikto neprichádza.

< Viete, koľko trvá výroba týchto topánok?

Teraz si pozorný čitateľ položí otázku: A prečo to tomu Navrátilovi vlastne neprekážalo?

Ani už neviem, ako sa volal, ale ten „ujo policajt“ robil svoju prácu dôsledne, a pritom nás nijako nedusil. Nič nezakazoval, do ničoho sa nestaral – len chcel mať prehľad. Nebol to typ ako v KEDR, kde sa stále niečo nesmie. Vlastne od neho nepadol žiadny zákaz, vyhrážka ani negatívna emócia.

Dokonca sme nemali ani zákaz fotenia či filmovania a jeho prítomnosť paradoxne odháňala zbytočné kontroly zo strany miestnych policajných a vojenských zložiek. Nemyslel som si, že to niekedy poviem, ale tento policajt sa stal jedným z obľúbených bodov nášho tripu. Vedeli sme, že keď ho čo aj v noci poprosíme, že sa chceme prejsť, jednoducho sa oblečie – a bez frflania ide.

Samozrejme, každý chce aspoň trochu voľnosti. Lenže tu treba prijať fakt, že Líbya je v stave, keď musí byť veľa vecí pod kontrolou. Môžeme si povedať, že si počkáme, kým to tu bude „voľnejšie“, ale úprimne: myslím si, že to tak skoro nepríde. A tak sa natíska otázka: Čo sa vlastne v Líbyi teraz deje?

Momentálna situácia

Keď sa človek spýta, čo sa dnes deje v Líbyi, najlepšie je začať jednoduchou pravdou: Krajina sa už roky snaží pôsobiť ako jeden štát, ale v skutočnosti funguje skôr ako sústava paralelných mocí, ktoré sa občas dohodnú, občas ignorujú a občas si demonštratívne pripomenú, kto má v rukách zbrane. Politika je len polovica príbehu; tá druhá polovica je bezpečnosť a peniaze – najmä tie z ropy. Kto má pod kontrolou prístavy, letiská, ropné terminály, kľúčové ministerstvá a banky, ten má vplyv. A kto má vplyv, ten si vie vybaviť, aby sa veci pohli – alebo aby sa nepohli, keď mu to nevyhovuje.

Základné rozdelenie je stále na západ a východ. Na západe v Tripolise funguje vláda, ktorá vznikla ako dočasná a mala krajinu doviest k voľbám, lenže voľby sa stále odsúvajú a „dočasnosť“ sa natiahla na roky. Napriek tomu je práve táto tripoliská vláda pre mnohé štáty a medzinárodné inštitúcie hlavným partnerom – jednoducho preto, že sedí v hlavnom meste a drží časť štátnych úradov. Na východe je zase parlament a s ním spojená „východná vláda“, no tam je dôležité pochopiť jednu vec: kým na západe sa moc opiera o sieť ozbrojených skupín v okolí Tripolisu, na východe je dominantnou silou vojenský tábor okolo Chalífu Haftara. To je človek, ktorý si roky budoval postavenie vojenského garanta „poriadku“ východu a jeho štruktúry sú pre východných politikov zároveň oporou aj poistkou – bez nich by veľa z toho, čo je na papieri, nemalo váhu v realite.

Čitateľ sa v tom nemusí stratiť, keď si zapamätá jednu vetu: v Líbyi existujú dve politické centrá moci, ale skutočnú stabilitu alebo nestabilitu často neurčuje to, čo sa povie na tlačovke, ale to, ako sa dohodnú ozbrojené zložky a komu sa práve oplatí udržať pokoj. Tripolis je v tomto špecifický: aj keď je to „hlavné mesto“, štát tam dlhé roky nemá úplný monopol na silu. Mesto drží pokope krehká rovnováha medzi veľkými ozbrojenými skupinami, ktoré majú svoje územia, svoje kontakty

a svoje ekonomické záujmy. Keď sa táto rovnováha naruší – napríklad po konflikte medzi veliteľmi, po spore o vplyv alebo po snahe jedných „upratať“ druhých – môžu prísť prestrelky aj bez toho, aby sa zmenila vláda. Na bežného človeka to pôsobí chaoticky, ale v skutočnosti je to často brutálne pragmatická logika: kto kontroluje ulice, ten kontroluje aj vyjednávanie.

A do toho vstupujú zahraniční hráči. Nie preto, že by milovali líbyjskú politiku, ale preto, že Líbya je strategická: leží pri Stredozemnom mori, je to ropná veľmoc, je bránou do Sahelu a zároveň je jednou z trás migrácie do Európy. Zjednodušene: Turecko je najvýraznejšie napojené na západ a Tripolis, pretože tam roky investovalo politický aj bezpečnostný vplyv a chce si ho udržať. Egypt je bližšie k východu – jednak z bezpečnostných dôvodov (hranica, radikalizácia, stabilita v susedstve), jednak preto, že mu vyhovuje, keď má na východe partnera, ktorý vie „udržať poriadok“. Rusko sa zas snaží udržiavať vplyv najmä na východnej strane, lebo mu to dáva strategickú pozíciu v severnej Afrike a pri Stredomorí; v líbyjskom prostredí sa o Rusku často hovorí aj cez prítomnosť rôznych „nepriamych“ vojenských štruktúr a bezpečnostných väzieb. Zálivové štáty, najmä Spojené arabské emiráty, boli v minulosti spájané najmä s podporou východných síl, hoci ich prístup sa v čase menil a často je viac pragmatický než ideologický.

No a teraz to podstatné: prečo sa to celé stále nevyriešilo voľbami? Lebo voľby v Líbyi nie sú len „súťažou strán“, ale potenciálne okamihom, keď jedna strana stratí prístup k moci, peniazom a bezpečnostným zárukám – a to je v krajine s množstvom zbraní extrémne citlivé. Kým neexistuje dohoda o pravidlách hry (kto môže kandidovať, ako sa rozdelia kompetencie, ako sa zjednotia bezpečnostné zložky, kto bude garantovať výsledok a čo sa stane, ak ho druhá strana neuzná), voľby sa všeobecne vnímajú skôr ako riziko než ako spása. Preto sa stále hrá o rámec, o ústavu, o zákony, o termíny – a popritom o to, kto má kontrolu nad inštitúciami a kto má páky na ropu a peniaze. Inými slovami: Líbya nie je zamrznutá preto, že by nikto nechcel riešenie, ale preto, že každý chce riešenie, z ktorého neodíde ako porazený bez poistky. A kým tieto poistky neexistujú, krajina sa bude posúvať skôr po centimetroch – s občasnými skokmi do krízy – než jedným čistým politickým rezom.

Letíme do Líbye

Ak si do obľúbeného vyhľadávača zadáte „letisko Líbya“, vyhodí vám to prevapivo dosť leteckých spojení za celkom rozumné ceny. Tu však platí jedna cestovateľská pravda: najrýchlejší a najlacnejší let ešte neznamená najlepší. Vo svojom okolí som počul až príliš veľa sťažností na rôzne neznáme aerolinky, ktoré vedia spoje pravidelne meniť, prehadzovať alebo rovno zrušiť. A môžete sa potom aj odvolávať na práva, ktoré nám garantuje Európska únia – letíte do krajiny, kde veci fungujú trochu inak a zákazník je často až na poslednej koľaji. Preto som sa rozhodol ísť na istotu. Nie tú „lacnejšiu istotu“, ale tú ozajstnú – ktorá je, samozrejme, aj drahšia.

Turkish Airlines patria medzi kvalitné aerolinky a v roku 2025 som ich využil asi tridsaťkrát. Výhoda je jednoduchá: spoje nerušia len tak zo dňa na deň, väčšinou lietajú načas, personál zvyčajne neštrajkuje a šanca, že niekde ostanete visieť, je výrazne menšia. Za tieto „poistky“ si pokojne priplatím aj 200 eur navyše, pretože víza, ktoré dostanete, sú presne viazané na konkrétny deň. Keď vám ujde let, neuletia vám iba peniaze, ale aj celý plán.

Áno, do Líbye potrebujete víza – a pri nich som skoro prišiel o rozum. Sú elektronické, čo znie moderne, ale do systému sa ako človek aj tak nedostanete. Všetko musí vybaviť miestna cestovná kancelária a tá má, prirodzene, problém so všetkými mäčkami, dĺžkami a čiarkami. Najviac ma dorazila informácia od štátnych orgánov: ak sa spraví chyba – rozumej aj chyba na strane štátnej inštitúcie – víza môžu byť zamietnuté a peniaze vám nikto nevráti. V tej chvíli som pochopil, že „elektronické“ tu znamená najmä to, že nervy odchádzajú digitálne.

Samozrejme, naše slovanské mená robili arabským úradníkom obrovské problémy. Každé druhé malo nejakú chybu, ktorá by teoreticky mohla znamenať stopku už na vstupe do krajiny. A tu som úprimne ďakoval Bohu – a bolo mi v tej chvíli jedno, či bol kresťanský, moslimský alebo sedel niekde v hinduistickom panteóne – že sme mali overenú miestnu cestovku, ktorá dokázala úradníkov dotlačiť k oprave.

„Martin, oni normálne chceli, aby sme zaplatili víza ešte raz, lebo problém je v tom, že vaše mená sú komplikované,“ napísal mi majiteľ cestovky cez *WhatsApp*. Hľadáte v tom logiku? To radšej neskúšajte. Mohol by vám zhorieť hardvér aj softvér naraz. To, čo nám príde úplne logické, je pre druhú stranu nezmysel – a naopak. Rozčuľovať sa? Čo vám to dá? Ostáva len čakať a dúfať, že Alah odmení vašu trpezlivosť správne vystavenými elektronickými vízami.

Do lietadla nastupujeme s viac-menej domácimi. Dvojhodinový let z Istanbulu do Tripolisu ubehne rýchlo a zrazu sa pod nami objaví púštna krajina menom Líbya. Keď pilot vysloví magickú formulku „Pripútajte sa“, vysunie sa podvozok a o pár minút pristávame nie na medzinárodnom letisku Tripolis, ale na Mitige – letisku, ktoré postavili Taliani ešte počas okupácie krajiny.

Pôvodné hlavné letisko bolo počas občianskej vojny zničené a zbombardované, no náhrada sa našla na okraji mesta. Preto dnes lietadlá pristávajú medzi vojenskými hangármi a máte pocit, že ste prileteli niekam úplne inam. Úprimne: nič tu nepripomína medzinárodné letisko. Naša skupina mala skôr dojem, že sme sa ocitli na prehliadke počas leteckého dňa – stíhačky, helikoptéry, ťažké transportné lietadlá typu Antonov... chýbali len pukance a moderátor.

Jeden z bývalých hangárov sa zmenil na priletovú halu, kde si ako cudzinec po-
budnete hodinu, dve, tri... Domáci prejdú kontrolou ako nôž maslom, ale vy stojíte pod dohľadom priemyselných kamier a čakáte. Kontroluje sa každé písmeno, každá čiarka, každé číslo na vízach. Čo na tom, že fotografia sedí a tvár je vaša – malá nezrovnalosť môže znamenať aj návrat do Istanbulu. Okolo našich pasov krúžia davy policajtov a úradníkov ako supy; už chýbajú len upratovači, možno by si prišli pozrieť aj oni, či máme správne mäčkene.

Nakoniec však v pasoch pristane modrá pečiatka a my sme oficiálne v krajine, ktorú si veľa ľudí dodnes spája najmä s menom Muammar Kaddáfí.

Kto bol Kaddáfí: Diktátor? Vizionár? Ľudomil?

Muammar Kaddáfí bol jednou z tých postáv, ktoré akoby nikdy neboli len prezidentmi nejakej krajiny. Skôr bol režisérom vlastnej historickej hry, v ktorej chcel naraz vystupovať ako revolucionár, filozof, vodca Arabov aj africký zjednotiteľ. A keďže mal k dispozícii ropu, peniaze a chuť posúvať hranice, často to robil spôsobom, ktorý sa svetu zdal buď fascinujúci, alebo nebezpečný – niekedy oboje v ten istý deň.

Narodil sa okolo roku 1942 pri Syrte v beduínskom prostredí a jeho mladosť sa odohrávala v krajine, ktorá ešte len hľadala vlastnú modernú identitu. Keď sa v roku 1969 s kruhom mladých dôstojníkov dostal k moci prevratom a zrušil monarchiu, priniesol si presvedčenie, že Líbya sa už nikdy nemá správať ako akási periféria, ktorá poslušne počúva cudzích. V prvých rokoch stavil na rýchlu prestavbu štátu: ropný príjem sa mal premeniť na sociálne programy, modernizáciu a „revolučnú spravodlivosť“, zároveň však na tvrdú kontrolu nad tým, kto smie hovoriť a kto už iba mlčať. Kaddáfí si totiž od začiatku budoval systém, v ktorom boli inštitúcie dôležité, ale nie natoľko, aby ho dokázali obmedziť.

Jeho prvá veľká vízia bola panarabská. Šesťdesiate a sedemdesiate roky predstavovali v arabskom svete časy snov o jednote, o „jednom národe“ od Atlantiku po Perzský záliv. Kaddáfí sa videl ako pokračovateľ charizmatických lídrov typu Násira a skúšal rôzne projekty zjednotenia: federácie, únie, spoločné deklarácie. Lenže arabská jednota v praxi narážala na prozaickú prekážku: každý režim chcel byť jednotný najmä sám so sebou. Kaddáfí preto postupne prešiel od romantického „spojíme všetkých Arabov“ k vlastnej ideologickej konštrukcii, ktorá mala nahradiť západnú demokraciu aj sovietsky model. Svoj koncept nazval džamáhíríja – „štát nás“ – a zhrnul ho v Zelenej knihe. Oficiálne sa mali ľudia riadiť cez ľudové kongresy a výbory akoby priamo, bez strán. V realite to často fungovalo ako labyrint, v ktorom sa zodpovednosť rozplynula a posledné slovo zostalo vodcovi a jeho revolučnému aparátu. Kaddáfí sa pritom rád prezentoval ako niekto, kto stojí „nad“ funkciami – nie prezident, nie kráľ, skôr vodca revolúcie – a práve tým sa jeho moc stala ťažšie uchopiteľnou aj ťažšie nahraditeľnou.

Keď panarabský sen začal miznúť, Kaddáfí našiel nové javisko: Afriku. V deväťdesiatych rokoch a najmä na prelome tisícročí sa z neho stal hlasný zástanca panafricanizmu. Rozprával o Spojených štátoch Afriky, o spoločnej mene, spoločnej obrane, o kontinentálnej jednote, ktorá má Afrike vrátiť dôstojnosť a silu. Znie to veľkolepo a ono to aj bolo veľkolepé – lenže opäť platilo, že mnohí africkí lídri síce radi počúvali o jednote, ale neradi podpisovali čokoľvek, čo by im ubralo na suverenite. Kaddáfí však nezostal len pri rečiach. Investoval do vzťahov, financoval projekty, podporoval regionálne iniciatívy a snažil sa byť niekým, koho Afrika nemôže obísť. Pre niektorých bol mecenášom, pre iných škovným kupcom s vply-

KUBA



Na Kube som bol naposledy v roku 2010 a priznám sa, že som z tejto krajiny odchádzal neskutočne rozčarovaný. Zažil som ju v jej úplnej „nahote“. Z izbového trezora mi ukradli 300 eur a privolaná polícia ma namiesto vyšetrovania donútila podpísať dokument, v ktorom stálo, že ako imperialista som si celý príbeh vymyslel.

Bol to len jeden z mnohých nepríjemných momentov, ktoré sa odohrali počas môjho posledného roka intenzívneho sprevádzania po krajine, kde bola realita za sklom turistického autobusu úplne iná.

Domáci sprievodca neustále sledoval, kam ideme a čo hovoríme, a pritom sa stále snažil navodiť dojem, že všetci sú nesmierne šťastní. Bolo to obdobie, počas ktorého som mal časté konflikty s miestnou agentúrou a odmietal som hovoriť veci, ktoré chcel režim podsúvať turistom.

Nechcem z Kuby robiť Severnú Kóreu, kde sa vôbec nemôžete pohybovať bez sprievodcu, ale pri turistických skupinách to bol vážny problém. S Kubou som mal vždy komplikovaný vzťah. Keď som sa po nej pohyboval sám, bez tieňa miestnych agentúr, vnímal som ju oveľa reálnejšie. Dokázal som lepšie pochopiť niektoré problémy, starosti, ale aj radosti.

Mozaika skutočnej Kuby bola na míle vzdialená od predstavy, ktorú vytvárali štátne turistické agentúry – často s fľašou lacného rumu v ruke, keď prezentovali údajný Ostrov slobody v úplne inom svetle.

Dodnes si pamätám, ako ma jeden sprievodca dokonca nahlásil polícii, keď som klientov zobral mimo turistických zón. Ukázal som im „skutočné obchody“, zaviedol ich do miestnych reštaurácií namiesto turistických podnikov a kúpili sme si domáce cigary, z ktorých nikto zo systému nemal žiadny profit.

Vtedy som si povedal, že sem dlhší čas neprídem. Situácia sa však dramaticky zmenila a mám pocit, že na Kube sa dnes dejú historické zmeny. Nepýtajte sa ma, prečo to chcem vidieť na vlastné oči. Možno je to ten zvláštny nepokoj cestovateľa – nestačí o veciach čítať, človek si potrebuje vytvoriť vlastný pohľad.

< Tak podme týmto nádherným fialovým tátošom na prieskum Havany

Aká je Kuba dnes? Čo sa tam deje? A prečo sa to deje?

Kuba dnes prežíva jednu z najhlbších hospodárskych a spoločenských kríz od rozpadu Sovietskeho zväzu na začiatku deväťdesiatych rokov. Ostrov, ktorý bol desaťročia zvyknutý fungovať vďaka podpore veľkých spojencov, sa ocitol v situácii, keď sa tento systém postupne rozpadá.

V minulosti držali ekonomiku nad vodou najmä dotácie a lacná ropa zo Sovietskeho zväzu. Po jeho kolapse prevzala túto úlohu Venezuela. Keď však aj venezuelská ekonomika začala upadať a zároveň sa dostala pod silné americké sankcie, dodávky ropy na Kubu sa výrazne znížili. Spojené štáty zároveň v posledných rokoch vyvíjajú tlak aj na ďalšie krajiny, ktoré by mohli Kube pomáhať s energetickými dodávkami, a upozorňujú na možné sankcie voči firmám alebo štátom, ktoré by s ostrovom obchodovali v oblasti dodávok ropy.

Výsledkom je situácia, keď má Kuba chronický nedostatok paliva, čo zasahuje prakticky všetky oblasti života v krajine.

Energetická kríza sa ihneď prejavila v každodennom fungovaní štátu. Elektrárne sú staré, často poruchové a závislé od dovážaného paliva, takže bez ropy nedokážu vyrábať dostatok elektriny. V mnohých regiónoch Kuby sú dnes bežné výpadky elektriny trvajúce dvanásť až dvadsať hodín denne a aj Havana, ktorá bola tradične zásobovaná prioritne, zažíva pravidelné blackouty.

Bez elektriny prestávajú fungovať továrne, obmedzuje sa doprava, zlyháva zásobovanie vodou a nemocnice či obchody musia pracovať v improvizovaných podmienkach. Nedostatok paliva ovplyvňuje aj úplne základné služby – smetiarske autá často nemajú naftu, verejná doprava jazdí nepravidelne a v niektorých mestách sa odpad hromadí na uliciach.

Ekonomická situácia je o to vážnejšia, že Kuba postupne stráca aj svoje tradičné zdroje príjmov. Turizmus, ktorý sa v posledných desaťročiach stal jedným z hlavných pilierov ekonomiky, je nestabilný a citlivý na každú krízu. Nedostatok paliva zasahuje aj leteckú dopravu a niektoré aerolínie začali obmedzovať alebo rušiť lety na ostrov, pretože kubánske letiská nemajú vždy dostatok leteckého paliva.

Zároveň sa rozpadá sektor, ktorý bol kedysi symbolom kubánskej ekonomiky – produkcia cukru. Ešte v dvadsiatom storočí patrila Kuba medzi najväčších producentov cukru na svete, no dnes produkcia cukrovej trstiny dramaticky klesla. Mnohé cukrovary sú zastarané, chýbajú investície, palivo aj pracovná sila a krajina, ktorá kedysi zásobovala cukrom veľkú časť sveta, ho dnes v niektorých obdobiach dokonca dováža.

Kríza sa zároveň prejavuje v každodennom živote obyvateľov. Ceny potravín a základného tovaru prudko rastú, zatiaľ čo platy zostávajú veľmi nízke. Mnohé produkty sa dajú zohnať iba na čiernom trhu alebo za devízy v špecializovaných obchodoch. Nedostatok paliva komplikuje zásobovanie a dopravu potravín do miest, takže niektoré regály v obchodoch zostávajú prázdne.

Čoraz viac Kubáncov sa snaží opustiť krajinu, emigrácia dosahuje rekordné čísla za posledné desaťročia. Ostrov sa tým ocitol v paradoxnej situácii: systém,

ktorý bol postavený na silnej štátnej kontrole ekonomiky, musí dnes postupne uvoľňovať priestor súkromnému sektoru. Vláda začala povoľovať malé súkromné podniky a v poslednom období dokonca diskutuje o väčšom zapojení súkromného kapitálu do ekonomiky. Ide o pokus stabilizovať hospodárstvo bez toho, aby štát úplne stratil kontrolu nad systémom.

Kuba sa dnes nachádza na historickej križovatke. Ostrov, ktorý bol celé desaťročia symbolom revolučnej stability a geopolitického odporu voči Spojeným štátom, sa musí vyrovnávať s novou realitou sveta, v ktorom už nemá zďaleka takých silných partnerov ako kedysi. Nedostatok ropy, kolaps tradičných odvetví, rastúce ceny a masová emigrácia vytvárajú tlak na systém, ktorý sa dlhé roky takmer nemenil.

To, či sa krajine podarí nájsť nový ekonomický model a stabilizovať situáciu, alebo sa kríza ešte prehĺbi, bude závisieť od kombinácie vnútorných reforiem, geopolitických vzťahov a schopnosti kubánskeho štátu prispôbiť sa realite dnešného sveta.

Návrat za zvláštnych okolností

Dnes sa na Kubu vraciam individuálne so svojimi kamarátmi. Budem bývať u domácich – presne tak, ako som to mal najradšej, keď som sa tu kedysi pohyboval sám. Chcem sa s nimi rozprávať a čo najviac nasávať atmosféru a realitu krajiny. Môžete preto očakávať zápisky z krajiny, o ktorej dostávame také rozdielne informácie.

Dostať sa na Kubu je stále veľmi jednoduché. Víza získate pár klikmi na oficiálnej stránke, zaplatíte 22 eur, vyplníte online deklaráciu a kúpite si letenku, ktorá je dnes až o polovicu lacnejšia ako pred všetkými Trumpovými vyhláseniami. Za svoju letenku som zaplatil 580 eur a letel som s Turkish Airlines, ktoré sem zatiaľ lietajú každý deň.

Napísal som „zatiaľ“, všakže? Je to preto, že niektoré európske letecké spoločnosti zrušili svoje lety práve pre veľkohubé vyhlásenia amerického prezidenta. Tie spôsobili aj to, že lietadlo je plné sotva na tridsať percent.

Na jednej strane sa potešíte – máte tri sedadlá pre seba a môžete sa natiahnuť počas dlhého trinásťhodinového letu. Na druhej strane však cítite určitú neistotu. Dokedy táto situácia vydrží? Stojíme na nejakej významnej historickej križovatke?

Tieto otázky kladiem sám sebe a som mierne presvedčený, že sa v blízkej budúcnosti niečo stane. Ale až čas ukáže, či som sa dobre pozeral do vešteckej gule, ktorú, mimochodom, nevlastním.

Pristávame presne načas o 7:50 a celé letisko, nesúce meno Josého Martího, je ponorené do rannej hmly. Pasová kontrola prebehne extrémne rýchlo, nikto sa ma nič nepýta. Je to veľký rozdiel oproti mojej poslednej návšteve pred pätnástich rokov. Vtedy kládli unavení a nervózni colníci v zvláštnych zelených vojenských uniformách množstvo otázok. Stačilo odpovedať o niečo menej submisívne a už si vás pekne zobrali nabok.

Možno som mal šťastie, ale dnes to ide vcelku rýchlo. Menej šťastia som však už mal pri kúpe miestnej SIM karty, kde sa ma už neexistujúci systém takmer snažil oklamať. Čo na tom, že sme zaplatili 35 eur – v malej plastovej kartičke jednoducho chýbal čip.

Ponaučenie? Na Kube si všetko kontrolujte a urobte si na to čas. Pravidlo, ktoré sa za tých pätnásť rokov nezmenilo. Pracovníčka sa čudovala, ako sa to mohlo stať, a po pár minútach zázračne našla moju predplatenú kartu.

Cesta do mesta je menší problém

Ako sa dostaneme do mesta? Môžeme ísť hromadnou dopravou, ktorá premáva raz za štyridsať minút, alebo taxíkom, ktorý nás zavezie presne tam, kam potrebujeme v tomto dvaapoldmilionovom meste. Tento údaj však berte s rezervou, lebo veľa ľudí medzitým odišlo z krajiny.

Počuli ste, že je tu nedostatok benzínu, ktorého cena na čiernom trhu sa vyšplhala na neuveriteľných 10 eur za liter – a to v krajine, kde je priemerný plat 20 až 50 eur? K tomu sa však ešte dostaneme.

Čakáme na Peťa, ktorý prilieta z Miami, a ja pozorujem život okolo seba. Vidím, ako sa všade kšeftuje s benzínom a letušky z Turkish Airlines márne čakajú na svoj odvoz. Proste nikto nič nevie. Ono to raz príde – len musíte čakať, kto ten benzín získa. Ak ho máte, cesta do centra mesta, kde máme bývať, stojí 35 eur.

Áno, je to veľa oproti tomu, čo to stálo ešte pred pár mesiacmi, ale cena benzínu máva aj s cenami dopravy. Turisti, ktorí sem prídu bez kontaktov, platia aj 60 eur. My však cez domáчих vieme, koľko by sme mali zaplatiť.

Tu sa dostávame k otázke, či máme platiť dolármi, eurami alebo domácou menou. Čo na to povedať? Všetko sa mení tak dramaticky ako rýchlosť, akou čítate tieto riadky. Raz tak, potom onak.

Ak si do internetového vyhľadávača zadáte, koľko dostanete za jedno euro v domácej mene, umelá inteligencia vám povie, že približne 23 pesos. Realita? 543 pesos za euro. A stavím sa o fľašu dobrého rumu, že zajtra to bude opäť inak.

Cesty sú relatívne prázdne. Je vidieť, že benzínu je menej, no premávka nie je až taká riedka, ako sa píše v niektorých médiách. Svoje pozorovania neustále porovnávam s tým, čo som tu kedysi videl počas intenzívneho sprevádzania, ktoré som na Ostrove slobody vykonával v rokoch 2008 až 2011.

Tentoraz však nebudeme bývať v hoteli, aj keď ceny padli na štvrtinu pôvodných. Nechceme podporovať štátne molochy, ktoré chcú len zobrať peniaze a nepridať žiadnu službu navyše. Verte mi, viem, o čom hovorím.

Ubytujeme sa u domáчих namiesto hotela

Vyberáme si bývanie u mojej kamarátky Diany, ktorá tu žije už niekoľko rokov. Starý, krásny dom s výhľadom na celú Havanu ponúka niečo, čo v hoteli nezískate: vysoké stropy, veľkolepú terasu a umne vyskladané fotografie z ciest, ktoré nafotila táto sympatická Slovenka.

Samozrejme, obávali sme sa výpadkov elektriny, vody a bohviečoho ešte, ale máme šťastie – Diany sa to zatiaľ veľmi netýka.

„Áno, máme nielen lokálne, ale aj celoštátne niekoľkohodinové výpadky elektriny,“ vysvetľuje. „Ludia to berú ako niečo normálne a príliš sa nestážujú. Otázka bude, čo sa stane, keď prídu väčšie horúčavy a nepôjdu ani ventilátory – klimatizáciu tu nemá každý.“

Dáme si silnú kávu s mliekom a hneď vyrážame do miestneho obchodu, aby sme nakúpili základné potraviny.

Keďže sme sa rozhodli bývať u domáчих, prirodzene to znamená, že budeme súčasťou ich každodenného života. Aj takým spôsobom, že si budeme chodiť sami nakupovať jedlo. Verte, že aj pri takej banálnej činnosti, akou je nákup základných potravín, sa môžete veľmi rýchlo priblížiť k miestnej realite – a možno aj pochopiť, čo sa tu deje už niekoľko desaťročí.

Prejdeme dva bloky vo štvrti Vedado, ktorá by v inej, ekonomicky rozvinutej krajine doslova hýrila krásou. V istom zmysle hýri aj tu, ale po kubánsky. Krásne troj- až šesťposchodové domy s vysokými stropmi a nádhernými strechami s výhľadmi – ale pôsobia ošumelo. Je to krása, na ktorú už dávno nie sú peniaze. A ešte dlho nebudú.

Po dvoch blokoch sa zrazu ocitáme na jednom z najväčších trhovísk v tejto štvrti. Je rozdelené na dve časti: jednou je miesto, kde domáčí predávajú vlastnoručne vypestované ovocie a zeleninu, a druhou štátny obchod.

Samotné trhovisko so zeleninou a ovocím je farebné a živé. Na prvý pohľad tu nájdete takmer všetko a každý by si určite niečo vybral. Keď sa však prizriete bližšie, všimnete si zaujímavý detail – takmer každý obchodník predáva len niekoľko kusov papriek, rajčín, ananásov alebo zemiakov. Nevidíte veľké kopy ako u nás doma. Je tu iba pár kusov, ale predsa sa predávajú.

Pohľad na cenovky poteší oko Slováka – niektoré veci sú totiž lacnejšie než u nás. Niektoré viac, niektoré menej, ale lacnejšie sú. Nie je to žiadny zázrak, no Slovák by si už mohol povedať, ako sa tu domácim vlastne dobre žije.

Tento pocit však rýchlo zmizne vo chvíli, keď začnete porovnávať ceny s miestnymi platmi. Tie sa pohybujú približne medzi 20 až 50 eurami mesačne. Najlepšie zarábajú vojaci a strážcovia zákona, ale určite nie učiteľ alebo zdravotník.

Kto nemá peňazí navyše, môže vojsť do štátneho obchodu, kde sa potraviny vydávajú na prídel. Pozrime sa na tabuľu, na ktorej je kriedou napísané, že dnes sa bude vydávať fazuľa, cukor a soľ. Asi desať či pätnásť ľudí čaká na moment, keď niekto prinesie tieto veci.

Čakanie je tu národným športom. Najlepší účastník tejto nechcenej disciplíny sa vyznačuje neuveriteľným pokojom. Nerozhádže ho informácia, že nikto nič nevie ani netuší. Pokojne postojí aj niekoľko hodín. Vlastne by si pritom mohol prečítať dielo, ktoré je v tejto situácii priam symbolické – Čakanie na Godota.

Regály sú takmer prázdne, sčasti ich zakrýva kubánska štátna vlajka. Vedľa nej sedí unudená predavačka a púšťa si kubánsku hudbu.



ČÍNA

Máme krajiny, ktoré sa viac-menej nemenia a pri opakovanej návšteve nám pripomínajú to krásne, čo sme zažili, keď sme tam prišli prvýkrát. Potom sú krajiny – povedzme India –, ktoré prekvapujú každou minútou a nenechajú vás zatvoriť oči, lebo by ste mohli prísť o nejaký nezabudnuteľný zážitok.

Sú tu aj tie, pri ktorých nás chytí spomienkový optimizmus a myslíme si, že keď sme tam boli my, bolo to lepšie, krajšie a autentickéjšie. Do tejto kategórie ja osobne zaradujem Nepál – a výrazne podčiarkujem, že je to len môj pocit. Ten mi však raz vyhovoril jeden starý hipisák, ktorý sa len zasmial a pripomenul mi, že v sedemdesiatych rokoch bol Nepál oveľa autentickéjší než v roku 2006, keď som tam bol prvýkrát ja.

A potom máme krajinu, ktorú som síce navštívil prvýkrát v roku 2003 a odvtedy som sa sem vrátil toľkokrát, že som to prestal počítať, no stále mám pocit, že ju vlastne spoznávam znova. Opakovane. Akoby po prvýkrát.

Tou krajinou je Čína.

Spomínam si na to, akoby to bolo dnes. Písal sa rok 2003 a ja som pristál na letisku v krajine, ktorú sme vtedy nazývali rozvojovou. Ako slovenský študent som sa tu cítil bohatý. Zrazu som nemusel neustále prepočítavať peniaze, pozeral som sa na bicyklujúcich Číňanov, internet znel ako hudba budúcnosti a o kreditných kartách ste tu mohli tak akurát snívať, lebo vládlo obdobie *cashu*.

Peking bol zamorený smogom a čínske vlaky išli oveľa pomalšie než tie naše. Čína bola vtedy na štartovacej čiare. Bola to krajina, na ktorú sa svet pozeral s odstupom. Nikto ju nechcel brať príliš vážne a mnohí – vrátane mňa – si mysleli, že výroky čínskych lídrov o novej Číne sú len ďalším komunistickým *blábolom* pre domáce publikum.

Veď ako som tomu aj mohol veriť, keď naše mobily boli modernejšie a pohľad na Čínu z nášho „moderného sveta“ ukazoval niečo úplne iné?

Dnes?

< Najlepší kočík na svete, a ešte s pekným výhľadom

Nestačím sa čudovať, kam sa tá krajina posunula. A je jedno, či to budeme brať pozitívne alebo negatívne. Musím opakovane zdôrazniť, že od roku 2003 som sem chodil takmer každý rok na niekoľko týždňov alebo mesiacov. Napriek tomu sa tu v poslednom období cítim, akoby som prišiel prvýkrát.

Zmien tu nastalo toľko, že chodím ako Alenka v ríši divov. To, čo platilo kedysi, je už hlboká minulosť, v ktorej žijem len ja a nikto iný. Zabudnite na turistické frázy typu: „Ja som tam už bol, poznám Čínu.“ Spoznali ste ju vtedy, keď ste tam boli. Dnes je to úplne iná krajina. Je to, akoby ste o niekom tvrdili, že ho poznáte, lenže vy ste ho videli ešte v kočiku – a dnes má takmer šesťdesiat rokov.

Som vlastne rád, že Čínu spoznávam počas jej dospievania. Lenže všetko sa deje tak rýchlo, že tomu človek nechce veriť. Obdobie *cashu* odsunuli do dejín aplikácie, bez ktorých sa nepohnete ani na krok. Papierové lístky do metra alebo k pamiatkam vystriedal sken tváre. Hlučné autá vo veľkomestách nahradili tiché elektromobily, ktoré vyzerajú ako z nejakého bizarného sci-fi filmu.

Zmena je taká rýchla, že keby sa niečo podobné dialo u nás na Slovensku, asi by sme sa zbláznil. Keď si predstavím, ako mojej mame vysvetľujem online *check-in*, tak ma ide poraziť, že to nepochopila na prvýkrát. V Číne vás prekvapí babička z dediny, ktorá pri predaji domácich sliviek ukáže QR kód, cez ktorý máte zaplatiť, a vy jej vysvetľujete, že nemáte v mobile internet.

Tá istá babička pred dvadsiatimi rokmi možno netušila, čo je mobil. Dnes by technologicky tromfla mnohých svojich rovesníkov na Slovensku.

Počas tohto posledného tripu som chodil s otvorenými ústami a nestačil som sa čudovať. Čína je inde, než si myslíme. Z toho dieťaťa vyrástlo niečo, čo nás prekvapilo.

Kým si odhryzneme z Ríše stredú cez moje zážitky, musím zdôrazniť jednu vec. Vlastne mi je z toho smutno, že ju vôbec musím zdôrazňovať.

Nič z toho, čo tu budem písať, nevzniklo na žiadnu objednávku. Ak máte pocit, že som niekde veľmi pozitívny, neznamená to, že tým vyjadrujem politický názor alebo že sympatizujem s nejakou ideológiou. Platí to aj opačne – ak budem k niečomu kritický, tiež mi nikto nezaplatil a nechcem nasilu haniť.

Celé to berte ako výpoveď niekoho, kto cestuje, pozerá sa na svet s otvorenými očami a v žiadnom prípade si nemyslí, že musí mať pravdu. Všetko, čo píšem, si každý z vás môže ísť overiť na vlastné oči.

Je zvláštne, že takýto úvod som nikdy nemusel písať do svojich kníh. Keď však vidím, ako niektorí ľudia reagujú na sociálnych sieťach aj pri osobných stretnutiach, dovolil som si zaťažiť týchto pár riadkov takýmto výlevom.

Ten, kto čítal moje predchádzajúce knihy, vie, že k vláde Pekingu som veľmi kritický, najmä pre jej „ekonomickú politiku“ v Afrike, ktorá podľa mňa hraničí s neokolonializmom. Na druhej strane naozaj obdivujem miestnu kultúru, ktorá sa tvorila tisíceročia – oveľa dlhšie než cisárstvo, komunizmus či Maova revolúcia. Ale predtým, než sa ponoríme do Ríše stredú, začneme malým predjedlom v podobe jej autonómnych oblastí menom Hongkong a Macao.

Voľakedy som tu chcel žiť

Sem-tam na cestovateľských prezentáciách dostávam otázku, kde by som si vedel predstaviť svoj život. Keď sa obzriem za svojimi úvahami a zasnenými – možno aj trochu zidealizovanými – predstavami, v istom období života som uvádzal Hongkong. Mesto, ktoré je pritom úplne mimo všetkého, čo doma preferujem na život. Akoby sa zo mňa po prekročení hraníc Slovenska stával niekto iný. Zrazu si moje druhé ja dokázalo užívať prechádzky preplnenými ulicami, kde ľudia z vtácej perspektívy pripomínajú mravce smerujúce do neidentifikovateľných bodov. Masa, ktorá sa celý deň valí betónovou džungľou a svoje mraveniská má ukryté vo výškových budovách tlačiacich sa do neba.

Hongkong má v sebe niečo z Tokia, trochu Singapuru, jemný náznak Tchajpeja a štipku Šanghaja. A aby som pokračoval v tomto primitívnom cestovateľskom porovnávaní, páči sa mi tu viac než v New Yorku. Je to mesto, v ktorom sa stretla ideálna kombinácia modernej architektúry, čínskej filozofie a povedzme aj európskej tradície. Mesto, na ktoré má každý názor – a je jedno, či pozitívny alebo negatívny. Je totiž také silné, že vám dokáže preniknúť do všetkých zmyslov.

Viete, ako si ja v predstavách približujem Hongkong? Cez úzke uličky vtlačené medzi mrakodrapy, ktorými sa šíri vôňa čínskych jedál. Uznávam, že to, čo ja nazývam vôňou, môže byť pre niekoho smrad. Ale práve tu sa opäť dostávame k faktu, že každý bude mať na tento obraz mesta vlastný názor.

Dnes by som si už Hongkong na život nevybral, no stále sa sem rád a pravidelne vraciam. Preto sme si sem s Ewkou počas nášho putovania po Číne odskočili na osem dní. Chceli sme sa ešte viac ponoriť do tej betónovej džungle a čo najviac sa priblížiť k životu, ktorý je diametrálne odlišný od nášho. Už len samotný fakt, že keď tu poviete, že váš byt má „iba“ sedemdesiat metrov štvorcových, domáci sa na vás pozerajú ako na multimilionára. Priemerná veľkosť bytov v Hongkongu je totiž približne štyridsaťpäť metrov štvorcových a stoja toľko, čo naše luxusné byty v centre Bratislavy.

A presne toto sme chceli spoznať a vidieť. Preto na nasledujúcich riadkoch neočakávajte opis klasických pamiatok, ktoré tu môžete navštíviť. To si necháme do ďalšej knihy alebo prenecháme iným cestovateľom. My sa pozrieme na život a každodenné problémy ľudí, ktorých nájdete v tej obrovskej mase pohybujúcej sa medzi mrakodrapmi. Vitajte v Hongkongu!

Na ceste z letiska

Nezažijete tu bizarnosti ako v Indii, ale musíte sa naozaj dobre rozhliadať, aby ste videli iný svet. Nevyberieme sa rýchlovlakom do centra mesta, ale pekne zvolíme dvojposchodový autobus, ktorý sa spolu s dvojposchodovou električkou stal symbolom dopravy v meste. Počul som turistov za sebou, ako si hovorili, že takýto autobus je dobrý turistický ťah mesta. Opak je však pravdou. Magistrát nerozmýšľal nad turistami, ale nad masou ľudí a nad tým, ako ich čo najrýchlejšie a v čo najväčšom počte prepraviť z bodu A do bodu B.

Keď prechádzate cez Hongkong autobusom, máte pocit, že toto mesto už dávno dosiahlo svoj strop. Že viac ľudí sa sem už jednoducho nezmestí. A potom prídete do štvrte, kde vedľa seba stoja vežiaky vysoké ako menšie pohoria, pozriete sa nahor a zistíte, že za každým jedným oknom niekto žije. Niektorí tam večeria, pozerá televíziu, suší bielizeň alebo sa snaží zaspáť v byte menšom, než je priemerná slovenská obývačka. A vtedy vám dôjde, že Hongkong je vlastne príbeh o ľuďoch. O obrovskom množstve ľudí natlačených na malom kúsku zeme.

Taká krátka história

Po druhej svetovej vojne pritom Hongkong vôbec nevyzeral ako dnešná futuristická metropola. Bol zničený japonskou okupáciou, ekonomicky slabý a žilo tu približne šesťstotisíc obyvateľov. Lenže potom prišla jedna z najväčších premien v moderných dejinách mesta. V Číne vypukla občianska vojna, komunisti prevzali moc a z pevniny začali do Hongkongu utekať státisíce ľudí. Niektorí utekali pred režimom, iní pred hladom alebo jednoducho za šancou na lepší život. A Hongkong sa stal akýmsi bezpečným prístavom na okraji obrovského čínskeho sveta.

V päťdesiatych rokoch rástlo mesto doslova ľuďom pred očami. Populácia sa v priebehu pár rokov zdvojnásobila a úrady absolútne nestíhali reagovať. Ľudia bývali všade, kde sa dalo. Na strechách domov vyrastali provizórne chatrče, celé rodiny žili v drevených búdach a vznikali štvrte, ktoré by dnes pôsobili ako kulisy postapokalyptického filmu. Hongkong sa menil na jednu obrovskú improvizáciu. Chaos, v ktorom však zvláštnym spôsobom všetko fungovalo.

A práve vtedy vznikol ten hongkonský paradox. Na jednej strane extrémna chudoba, na druhej neuveriteľná pracovitosť a energia ľudí, ktorí boli pripravení makať šesťnásť hodín denne len preto, aby ich deti mali lepší život. Továrň vedľa továrne, neóny, prístav plný lodí a nekonečný hluk mesta, ktoré akoby nikdy nespalo. Hongkong sa postupne stal jedným z ázijských ekonomických zázrakov.

V šesťdesiatych a sedemdesiatych rokoch sa už počet obyvateľov rátal na milióny. Mesto sa začalo tlačiť do výšky, pretože do šírky veľmi nemalo kam. Ak nemáte priestor, začnete stavať smerom k oblohe. A Hongkong to dotiahol do dokonalosti. Vežiaky tu nepôsobia ako architektonická chyba socializmu, ale ako úplne prirodzený spôsob prežitia. Niekedy máte pocit, že každá voľná medzera medzi domami bola zaplnená ďalším obytným blokom.

Práve toto obdobie vytvorilo obraz Hongkongu, ktorý dnes poznáme z filmov. Les mrakodrapov, neónové nápisy, preplnené tržnice, úzke uličky a milióny ľudí, ktorí sa cez ne každý deň presúvajú ako prúd vody. Koncom sedemdesiatych rokov tu žilo už približne päť miliónov obyvateľov a mesto bolo definitívne odsúdené na život v permanentnej hustote.

A potom prišli deväťdesiate roky a odovzdanie Hongkongu Číne. Mnohí očakávali, že ľudia začnú vo veľkom odchádzať. Časť obyvateľov si naozaj vybavila britské alebo kanadské pasy a emigrovala, no mesto sa nezastavilo. Hongkong ďalej rástol, bohatol a menil sa na globálne finančné centrum. Dnes tu žije približ-

ne sedem a pol milióna ľudí. Na papieri to možno nevyzerá dramaticky, ale keď si uvedomíte, aké malé toto územie v skutočnosti je, začne vám byť jasné, prečo sú tu byty drahšie než ľudské orgány na čiernom trhu.

A práve bývanie je možno najlepším symbolom toho, čo sa s Hongkongom stalo za posledné desaťročia. Kedysi ľudia utekali do mesta za lepším životom. Dnes tu mnohí zarábajú slušné peniaze, no aj tak bývajú v mikrobytoch, ktoré majú veľkosť parkovacieho miesta. Existujú byty, kde sa posteľ cez deň skladá do steny, aby ste si mali kam sadnúť. A existujú aj takzvané *cage homes*, klietkové bývanie, ktoré vyzerá skôr ako úschovňa ľudí než normálny domov. O nich si niečo povieme o chvíľu.

Napriek tomu všetkému má Hongkong stále zvláštnu príťažlivosť. Ľudia sem stále prichádzajú, stále tu chcú žiť a stále veria, že práve toto mesto im môže ponúknuť budúcnosť. Možno je to preto, že Hongkong nikdy nebol o pohodlnom živote. Hongkong bol vždy o pohybe, ambícii a schopnosti prežiť v priestore, kde sa zdá, že už dávno nie je miesto ani na ďalší nádych.

Alenka v ríši divov

Po polhodine cesty vystúpime v mestskej časti uprostred ohromných obytných výškových budov, ktoré majú aj osemdesiat poschodí. Ak si vezmete fotoaparát a spravíte takú tú klasickú fotografiu, máte na fotke stovky malých bytov, ktoré sa na seba tlačia. Okno za oknom a pixely vedľa seba. Nie je to krásne ani hrozné. Je to fascinujúce. Všetky tie ohromné betónové výškové budovy spája sieť rôznych nadchodov, podchodov a tunelov, ktoré majú aj niekoľko kilometrov. Len si predstavte, že idete do práce. Musíte ísť na najbližšie metro alebo autobusovú zastávku a vzdialenosť je aj kilometer a pol. Všetko to dokážete prejsť práve nadchodmi, podchodmi či tunelmi, a to z jediného dôvodu – aby ste v období dažďov nezmokli. Zdá sa vám to ako sci-fi? Tak to ste asi ešte nepočuli o najdlhších eskalátoroch.

Mesto odmieta rešpektovať gravitáciu. Všetko sa tu deje do kopca. Vyjdete z metra, spravíte pár krokov a zrazu máte pocit, že ste sa ocitli na turistike v Tatrách, len namiesto lesa okolo vás stoja mrakodrapy a namiesto spevu vtákov počujete klimatizácie a trúbenie taxíkov. A práve preto tu vznikla jedna z najbizarnejších, ale zároveň najgeniálnejších vecí, aké som v meste videl – systém najdlhších vonkajších eskalátorov na svete.

Podíme do nebies

Keď človek prvýkrát počuje, že v Hongkongu majú „mestské eskalátory“, predstaví si možno jedno dlhšie pohyblivé schodisko. Lenže Hongkong, samozrejme, nemohol urobiť nič obyčajné. Toto nie je jeden eskalátor. Je to celý systém dvadsiatich eskalátorov a troch pohyblivých chodníkov, ktoré sa vinú mestom ako mechanická rieka. Spájajú rušné finančné centrum Central s obytnou štvrťou Mid-Levels vysoko nad ním. Celý systém meria vyše osemsto metrov a prekonáva výškový rozdiel približne stotridsaťpäť metrov. To je, akoby ste išli z bratislavského