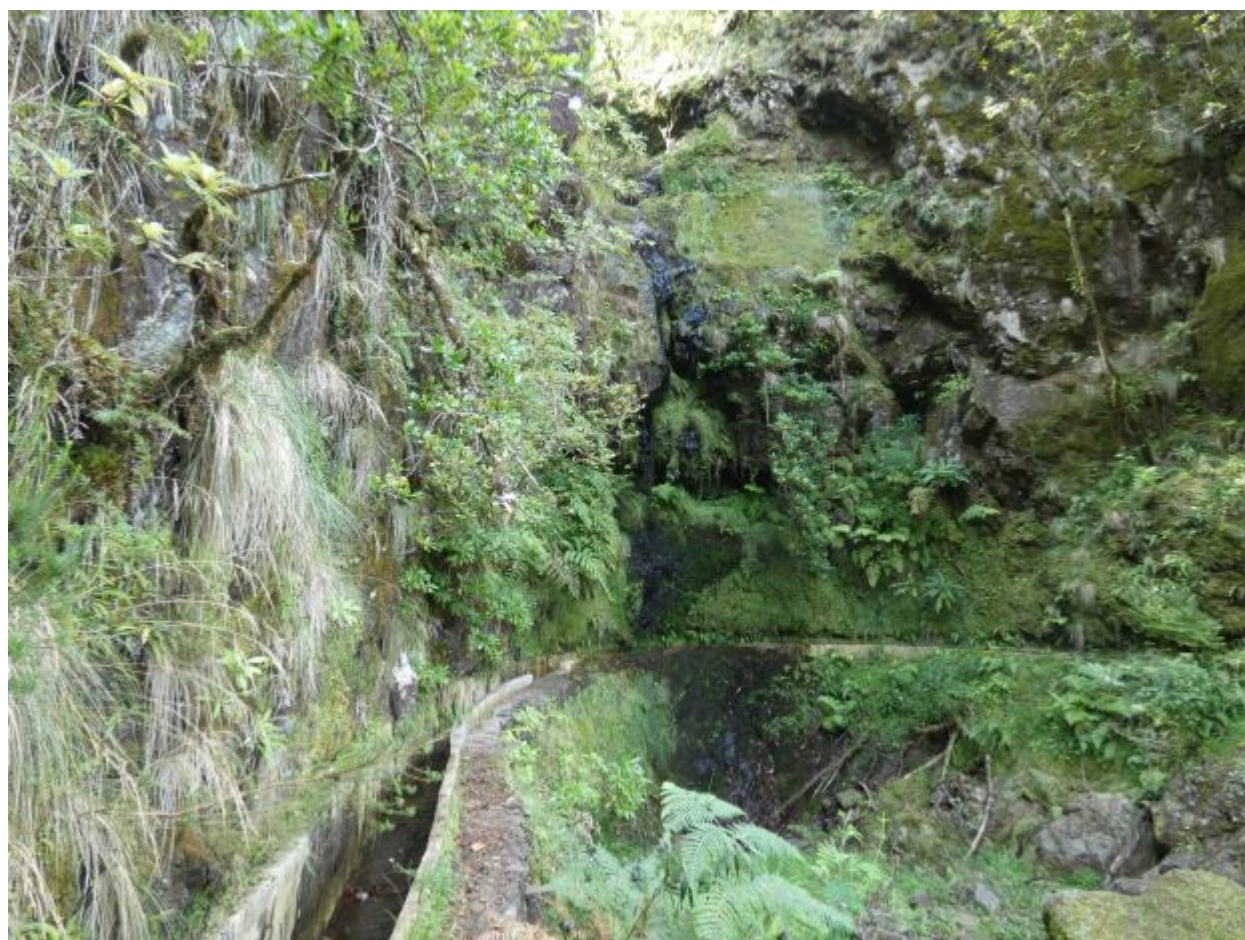


Wyspy

Widziane z morza

Podróżując po morzu, po tygodniach oglądania chybliwego horyzontu, wielką przyjemnością jest lądowanie na Wyspie. Czasem wyspa to szczyt podmorskiego łańcucha górskiego, szczyt wulkanu albo po prostu, oddzielone morzem od lądu, wzniesienie. W latach 60. XX wieku dwóch amerykańskich badaczy - Robert MacArthur i Edward O. Wilson porównało liczby gatunków ptaków na tropikalnych wyspach, a następnie przyjrzało się uważnie małym wysepkom położonym w pobliżu Florydy. Naukowcy opisali prawidłowość przyrodniczą, która dziś stała się fundamentem planowania ochrony przyrody.

Zauważyli, że na małych wysepkach, gatunki owadów zdmuchiwane z lądu czy dryfujące po morzu i lądujące na wysepce równie często mogą lądować i znajdować schronienie, jak i ginąć bezpotomnie, albo znikać z wyspy, przez ponowne wywianie czy wypłukanie. Dodatkowo liczba takich przypadków zależała od odległości od najbliższego lądu, który był źródłem imigracji, a im większa była powierzchnia wyspy, tym większe było prawdopodobieństwo zatrzymania i ustabilizowania się populacji imigrantów. Najważniejszą wartością tej pracy było bardzo staranne udokumentowanie ilościowych - statystycznych zależności i w ten sposób, na pozór prosta obserwacja (liczba gatunków zależy od powierzchni i odległości od źródła) stała się jedną z najważniejszych teorii ekologicznych. Każdy izolowany obszar w przyrodzie jest wyspą - las wśród pól, staw czy jezioro na równinie, pojedyncza góra, oaza itd. Planując rezerwat trzeba pamiętać, że jego wielkość i odległość od podobnych obszarów jest kluczowa dla liczby gatunków, które będzie można na tym obszarze chronić.



Piękna ścieżka w górach wzdłuż lewady - nie ma problemu dla sprawnego człowieka, bez lęku

wysokości, w dobrych burtach i w dobrą pogodę. W innej sytuacji trzeba sobie zadać pytanie – czy każdy, zawsze i wszędzie musi wejść? Fot. Jan Marcin Węsławski

Z tego powodu prawdziwe wyspy oceaniczne są niezwykle wrażliwe na utratę gatunków (bo zwykle jest ich tam niewiele), a gatunki napływowe łatwo stają się ważnym składnikiem lokalnej fauny (bo mają mało konkurentów). Człowiek kolonizując wyspy, podlega tym samym prawidłowościom – na małym, ograniczonym obszarze każde nasze działanie wywiera nieproporcjonalnie duży wpływ na Przyrodę. Masowe wycinanie lasów na kontynentach znacząco obniżyło obszary porośnięte dżunglą czy lasem iglastym, ale nigdzie nie doszło do ich całkowitej likwidacji. Co innego na wyspach – Haiti, Wyspa Wielkanocna to tylko najbardziej znane przykłady całkowitego wylesienia i w jego efekcie klęsk środowiskowych (erozja, osunięcia ziemi, jałowienie gleb). Japonia już w średniowieczu rozumiała ten problem i lasy na wyspach japońskich były chronione drakońskimi przepisami cesarza. Na niektórych wyspach próbowano naprawić szkody – np. na atlantyckiej Maderze, po wycięciu niemal do końca górskich lasów wawrzynowych, sprowadzono szybko rosnący i cenny jako surowiec eukaliptus. Niestety akurat eukaliptus, przez wysoką zawartość olejków eterycznych, łatwo się pali – stąd od lat trwa walka z pożarami lasów na Maderze, a po każdym pożarze i jego gaszeniu pojawiają się osuwiska ziemi – jedno z najbardziej niszczycielskich i zabójczych zjawisk przyrodniczych.

Wyspy powinny być dla nas przykładem naszej relacji z Ziemią. Bo to właśnie na wyspach widać gołym okiem, że przestrzeń jest ograniczona, a rozwój nie może trwać bez końca. Ilustracją tego, jak trudno człowiekowi dostosować się do naturalnych warunków jest ruch drogowy na Maderze. Ta piękna portugalska wyspa to właściwie jedna spora góra wystająca z oceanu, praktycznie nie ma tam płaskich obszarów, a ponieważ była zasiedlona od XV w., przez 600 lat zdążyła powstać gęsta sieć dróg. Tyle, że dawniej korzystali z nich ludzie i osły, potem nieliczne samochody w bardzo ubogim kraju, dopiero po wejściu do Unii Europejskiej pojawiły się dotacje i poziom życia dzięki turystyce wzrósł błyskawicznie. Teraz na wąskich i stromych górskich drogach, gdzie najczęściej nie mogą się wyminąć dwa samochody jeżdżą wielkie SUV-y, pięciodrzwiowe duże toyoty i volvo. Ponieważ ruch turystyczny jest bardzo duży, opłaca się używać wielkich autobusów. Jazda samochodem w tym rajskim ogrodzie to po prostu piekło. W mieście mamusie podjeżdżają po swoje dzieci po szkole, ustawiając się w kolejce samochodów na drodze tak stromej, że chodzi się po niej jak po schodach. Madera miała do niedawna najgorszą statystykę wypadków drogowych w Europie, ale nie ma możliwości przekonać mieszkańców, że powinni się przesiąść na skutery i motocykle czy podobne małe pojazdy, a wielkie autobusy zamienić na kilkusobowe busiki. Jedną z największych atrakcji Madery są lewady – prowadzone w poprzek zboczy górskich wąskie kanały irygacyjne, które zapewniły wodę dla tarasowych pól i ogrodów. Obudowane kamieniami (dziś zwykle betonowymi płytami) stały się trasami wycieczkowymi, można iść kilometrami wzdłuż takiego kanału – tyle, że projektowano je jako system nawadniający, a nie ścieżki, więc prowadzą na skraju zboczy, nad przepaściami, często nie są szersze niż kilkadziesiąt centymetrów i tylko niekiedy ustawiono jakieś zabezpieczenia. Malownicza ścieżka figuruje jednak w każdym przewodniku, więc ludzie w klapkach, z kolosalną nadwagą i niepełnosprawni też chcą spróbować. W tym roku zginęło spadając z lewad na Maderze pięć osób – bywało znacznie gorzej. Wygląda na to, że najtrudniej nam przychodzi ustępowanie Naturze – „nie zbuduję domu na szczycie stromej góry, nie będę na wąskiej drodze jeździł wielkim samochodem, nie wejdę na każde miejsce, które zobaczyłem w przewodniku na zdjęciu...”.

Prof. Jan Marcin Węsławski