

പാരിസ്ഥിതികവും സാമൂഹികവുമായ ആഘാതങ്ങൾ കണക്കിലെടുക്കാതെ വികസനപദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിക്കരുതെന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നവരെ വികസന വിരോധികളാക്കി ചിത്രീകരിച്ച് ആക്ഷേപിച്ചിരുന്ന കാലം അവസാനിച്ചിരിക്കുന്നു. പ്രതിഷേധ ശബ്ദങ്ങളെ കൈയുയർത്തുകയോ നേരിടുന്ന ശൈലിയിലേക്ക് നമ്മുടെ സാമൂഹിക ചുറ്റുപാടുകൾ മാറ്റപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. ജനാധിപത്യത്തിന്റെ സംവാദ പരിസരത്തെ അനുസരണയുള്ള മൗനത്തിലേക്ക് പരിണമിപ്പിക്കുന്ന ഫാസിസ്റ്റ് അജണ്ടയുടെ ഭാഗമായി നടത്തിയ അക്രമത്തിന് ഇരയായ സി.ആർ. നീലകണ്ഠൻ കേരളീയവുമായി നടത്തിയ സംഭാഷണം.

വികസന ഫാസിസത്തിന്റെ ഇരുമ്പുമാനുകൾ

പ്രസംഗം തുടങ്ങുമുമ്പേ മർദ്ദനം/സി പി എം ഫാസിസം വീണ്ടും മുൻകൂട്ടി തയ്യാറാക്കിയ തിരക്കഥയുടെ ചുവടൊപ്പിച്ചാണ് തന്നെ കോഴിക്കോട് പാലേരിയിൽ വച്ച് പ്രസംഗം തുടങ്ങുമുമ്പേ ഡി വൈ എഫ് ഐക്കാർ മർദ്ദിച്ചത്. എന്നാൽ അക്രമണത്തിന് പറഞ്ഞുവിട്ടവർ ധൂതികൂട്ടി തന്നെ കൈയേറ്റം ചെയ്തതോടെയും പിറ്റേന്ന് ഇറങ്ങിയ ദേശാഭിമാനി വാർത്ത തെറ്റായി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തതോടെയും അക്രമത്തിനു പിന്നിലെ വൻ ഗൂഢാലോചന ജനം തിരിച്ചറിഞ്ഞു കഴിഞ്ഞു. തന്നെ ആഴ്ചകളോളം കിടത്താൻ കഴിഞ്ഞെങ്കിലും പ്ലാൻഡായ ഓപ്പറേഷൻ പൊട്ടിപ്പോയതിന്റെ ജാത്യത സി പി എമ്മിനും അവരുടെ നേതാക്കൾക്കും പാർട്ടിപത്രത്തിനുമെല്ലാമുണ്ട്. മാവോയിസ്റ്റുകൾ ഉണ്ടാകുന്നതെങ്ങിനെ എന്ന വിഷയത്തിൽ സംസാരിക്കാനാണ് പ്രതിചിന്ത എന്ന സംഘടന എന്നെ പ്രസംഗത്തിന് ക്ഷണിച്ചത്. പരിപാടി നടക്കുമ്പോൾ താൻ മാവോയിസ്റ്റുകളെ ന്യായീകരിച്ച് സംസാരിക്കുമെന്നും അപ്പോൾ ദേശവിരുദ്ധമായ പ്രസംഗം കേട്ട ദേശീയവാദികളായ ഡി വൈ എഫ് ഐക്കാർ പ്രകോപിതരായി തന്നെ മർദ്ദിക്കണമെന്നുമാണ് ആസൂത്രണം ചെയ്തത്. അതിനാലാണ് പിറ്റേന്നിറങ്ങിയ പത്രത്തിൽ മാവോയിസ്റ്റുകളെ ന്യായീകരിച്ച് സംസാരിച്ച സി.ആർ നീ

ലകണ്ഠനെ നാട്ടുകാർ കൈകാര്യം ചെയ്തെന്ന് തരത്തിലും സ്റ്റേജിൽ നിന്ന് വീണ് നീലകണ്ഠന് പരിക്കേറ്റെന്ന തരത്തിലും വാർത്ത വന്നത്. എന്നാൽ ഈ വാർത്ത കണ്ട് പാലേരിക്കാർ മാത്രമല്ല കേരളം മൊത്തം അന്തിച്ചുപോയി. കാരണം പാലേരിയിൽ ഞാൻ മാവോയിസ്റ്റിനെ ന്യായീകരിച്ച്, സംസാരിച്ചില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല, സുഹൃത്തുക്കളെ സഖാക്കളെ എന്ന് പറയുകമാത്രമേ ചെയ്തിട്ടുള്ളൂ. അപ്പോഴേക്കും പരിസരത്തുണ്ടായിരുന്ന ഡി വൈ എഫ് ഐക്കാർ കൈയേറ്റം തുടങ്ങിയിരുന്നു. ഇതിനു പുറമെ അവിടെ സ്റ്റേജുണ്ടായിരുന്നില്ല. നിലത്ത് തയ്യാറാക്കിയ പന്തലിനു ചുവട്ടിലായിരുന്നു വേദി.

പിന്നെങ്ങിനെ സത്യവുമായി യാതൊരു ബന്ധവുമില്ലാത്ത വാർത്ത ദേശാഭിമാനി കൊടുത്തു എന്നു ചോദിച്ചാൽ മുൻകൂട്ടി എഴുതി വച്ച വാർത്തയാണിതെന്ന് നമുക്ക് പറയേണ്ടിവരും. എന്നാൽ ഞാൻ പ്രസംഗം തുടങ്ങുന്ന സമയത്ത് ബാങ്ക് വിളിക്കുകയും കേൾവിക്കാരായ ഒരു കുട്ടം ചെറുപ്പക്കാർ നിസ്കാരത്തിനായി പള്ളിയിലേക്ക് പോകുകയും ചെയ്തു. ആളോഴിഞ്ഞ ഈ സമയത്ത് അക്രമിക്കാനായിരുന്നു ഡി വൈ എഫ് ഐക്കാരുടെ പദ്ധതി. അപ്പോഴാകാതെ ഞാൻ സുഹൃത്തുക്കളെ എന്ന് പറഞ്ഞു പ്രസംഗത്തിലേക്ക് പ്രവേശിച്ചതേ ഉള്ളൂ.

അങ്ങിനെയാണ് പ്ലാൻ ചെയ്ത പദ്ധതി പൊളിയാനിടയായത്. എന്നാൽ മുൻകൂട്ടി തയ്യാറാക്കിയ ദേശാഭിമാനി വാർത്ത പ്രകാരം ദേശവിരുദ്ധ പ്രസംഗം നടത്തിയ സി.ആർ. നീലകണ്ഠനെതിരേ പ്രതിഷേധവുമായി ഡി.വൈ.എഫ്.ഐ പ്രവർത്തകർ എത്തി. നീലകണ്ഠന് സ്റ്റേജിൽ നിന്നും വീണ് പരിക്കേറ്റു എന്ന് അവർക്ക് അച്ചടിക്കേണ്ടിവന്നു.

സി പി എമ്മിന് പറ്റിയ തെറ്റു സി പി എം സംസ്ഥാനസെക്രട്ടറിയും പിന്നീടും തുടർന്നു. ഏതോ വിദാൻ മാവോയിസ്റ്റുകളെ ന്യായീകരിച്ച് സംസാരിച്ചപ്പോൾ ജനം കൈയേറിയതാണ് ഇപ്പോഴത്തെ പ്രശ്നമെന്നാണ് പിന്നറായി പ്രസംഗിച്ചത്. അവർ ആഗ്രഹിച്ചത് താൻ മാവോയിസ്റ്റുകളെ ന്യായീകരിക്കുമ്പോൾ അടിക്കണമെന്നായിരുന്നുവെങ്കിലും അത് നടന്നില്ലെന്ന കാര്യം മറ്റു മാധ്യമങ്ങളെല്ലാം പിറ്റേന്ന് എഴുതിയിട്ടും പിന്നറായിക്കും പാർട്ടിക്കും മനസിലാക്കാൻ ദിവസങ്ങൾ വേണ്ടിവന്നു. അതിനുശേഷം നിരവധി പേരും പൊതുമാധ്യമങ്ങളും സി പി എമ്മിന്റെ നടപടിക്കെതിരെ എഴുതിയിട്ടും പാർട്ടിപത്രമോ ചാനലോ ഈ വിഷയത്തിൽ മൗനം പാലിച്ചത് അവരുടെ വൻവീഴ്ച തിരിച്ചറിഞ്ഞതിനാലാകാം.

വികസനം, പരിസ്ഥിതി, ഭൂമി, അഴിമതി(ലാവ്ലിൻ), ജനകീയപ്ര

ശ്നങ്ങൾ എന്നിങ്ങനെ വിവിധ വിഷയങ്ങളിൽ വർഷങ്ങളോളമായി ഞാൻ നടത്തുന്ന ഇടപെടലുകളും സംവാദവുമാണ് സി പി എമ്മിന് തന്നോട് കടുത്ത അസഹിഷ്ണുത രൂപം കൊള്ളാനിടയായത്.

വികസനം/ കിനാലൂർ/ ബി.ഒ.ടി പാത

വികസനം എന്ന വാക്കുതന്നെ വളരെ തെറ്റായ രീതിയിലാണ് ഇന്ന് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. കുറച്ച് വർഷങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് കമ്മ്യൂണിസ്റ്റുകാർ ഉപയോഗിക്കാതിരുന്ന വാക്കാണ് വികസനകാര്യത്തിൽ അടിസ്ഥാന സൗകര്യം (infrastructure). ഈ വാക്ക് ലോകബാങ്കിന്റെ ടെർമിനോളജിയിൽ ഉൾപ്പെട്ടതാണ്. ലോകബാങ്കിനെ എതിർക്കുന്നു എന്ന് പറയുന്നവർ തന്നെ ഇന്ന് ആ വാക്ക് വ്യാപകമായി ഉപയോഗിക്കുന്നു. പേരുകേട്ട കേരള വികസന മാതൃകയിലൊന്നും അടിസ്ഥാന സൗകര്യം എന്നൊരു വാക്കില്ല. എന്നാൽ ഇന്ന് വരാനിരിക്കുന്ന വികസനത്തിന് വേണ്ട അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളൊരുക്കുന്നു എന്ന പേരിലാണ് ഇടതുപക്ഷ സർക്കാറിന്റെ ജനദ്രോഹനടപടികൾ പ്രധാനമായും അറങ്ങേറുന്നത്. ഈ അടിസ്ഥാന സൗകര്യമൊരുക്കലൊന്നും നാട്ടുകാരുടെ ആവശ്യത്തിന് വേണ്ടിയല്ലെന്നതാണ് വലിയ വിരോധാഭാസം. വരാനിരിക്കുന്ന വലിയ വികസന പദ്ധതികൾക്ക് അടിസ്ഥാന സൗകര്യമൊരുക്കാനായി ജനങ്ങളെ സ്വസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കുകയാണ് സർക്കാർ ചെയ്യുന്നത്. എന്ത് വികസനമാണ് വരാൻ പോകുന്നത് എന്ന് ചോദിച്ചാൽ വ്യക്തമായ മറുപടിയില്ല. അടിസ്ഥാന സൗകര്യമൊരുക്കുന്നു എന്ന് മാത്രം നിർബന്ധം പിടിക്കുന്നു.

വരാൻ പോകുന്ന വികസനം എന്താണ്? അതുകൊണ്ട് നാട്ടുകാർക്ക് എന്ത് പ്രയോജനമാണ് ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്നത്? എന്ന് ചോദിച്ചാൽ മുൻകാലത്തേതിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി വികസനവാദികൾക്ക് വ്യക്തമായ മറുപടി തരാനില്ല. മലേഷ്യൻ കമ്പനി വരുന്നു, ദുബായ് കമ്പനി വരുന്നു, ഹൈടെക് സിറ്റി വരുന്നു എന്ന് പറയുകയല്ലാതെ എന്ത് പദ്ധതിയാണ് വരുന്നത് എന്ന് മുൻ

വരാൻ പോകുന്ന വികസനം എന്താണ്? അതുകൊണ്ട് നാട്ടുകാർക്ക് എന്ത് പ്രയോജനമാണ് ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്നത്? എന്ന് ചോദിച്ചാൽ മുൻകാലത്തേതിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി വികസനവാദികൾക്ക് വ്യക്തമായ മറുപടി തരാനില്ല. മലേഷ്യൻ കമ്പനി വരുന്നു, ദുബായ് കമ്പനി വരുന്നു, ഹൈടെക് സിറ്റി വരുന്നു എന്ന് പറയുകയല്ലാതെ എന്ത് പദ്ധതിയാണ് വരുന്നത് എന്ന് മുൻകാലത്തേതിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി വികസനവാദികൾക്ക് വ്യക്തമായ മറുപടി തരാനില്ല. ഇവിടെ എന്തോ വലിയ കാര്യം സംഭവിക്കാൻ പോകുന്നു എന്ന് പറഞ്ഞ് ആളുകളെ കുടിയൊഴിപ്പിച്ച് റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് കച്ചവടക്കാർക്ക് സ്വതന്ത്രവിഹാരം നടത്താനുള്ള അവസരമൊരുക്കുകയാണ് ശരിക്കും സർക്കാർ ചെയ്യുന്നത്. മുലമ്പിള്ളിയിലും വളന്തക്കാടും കിനാലൂരിലും റോഡ് വികസനത്തിലും ഇതു തന്നെയാണ് സംഭവിക്കുന്നത്. ഈ വികസന പദ്ധതികളൊന്നും തന്നെ നേരിട്ട് ജനങ്ങൾക്ക് പ്രയോജനം ലഭിക്കുന്നവയല്ല. എന്നാൽ അതേസമയം ഇവയെല്ലാം വികസനം കൊണ്ടുവരുന്ന പദ്ധതികളാണെന്ന ശക്തമായ ധാരണ പൊതുസമൂഹത്തിൽ സൃഷ്ടിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.

ത്തമായി പറയാൻ സർക്കാരിനും കഴിയുന്നില്ല. വികസനം എന്നത് ഇന്ന് അമൂർത്തമായി തീർന്നിരിക്കുന്നു. ഇവിടെ എന്തോ വലിയ കാര്യം സംഭവിക്കാൻ പോകുന്നു എന്ന് പറഞ്ഞ് ആളുകളെ കുടിയൊഴിപ്പിച്ച് റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് കച്ചവടക്കാർക്ക് സ്വതന്ത്രവിഹാരം നടത്താനുള്ള അവസരമൊരുക്കുകയാണ് ശരിക്കും സർക്കാർ ചെയ്യുന്നത്. മുലമ്പിള്ളിയിലും വളന്തക്കാടും കിനാലൂരിലും ദേശീയപാത വികസനത്തിലും ഇതു തന്നെയാണ് സംഭവിക്കുന്നത്. ഈ വികസന പദ്ധതികളൊന്നും തന്നെ നേരിട്ട് ജനങ്ങൾക്ക് പ്രയോജനം ലഭിക്കുന്നവയല്ല. എന്നാൽ അതേസമയം ഇവയെല്ലാം വികസനം കൊണ്ടുവരുന്ന പദ്ധതികളാണെന്ന ശക്തമായ ധാരണ പൊതുസമൂഹത്തിൽ സൃഷ്ടിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ദേശീയപാത വീതികൂട്ടുന്നതുകൊണ്ട് റോഡിനെ ആശ്രയിക്കുന്ന 80 ശതമാനം ആളുകൾക്ക് അതിന്റെ പ്രയോജനം ലഭിക്കുന്നില്ല. റോഡിന് വീതി കൂട്ടണമെന്ന വാദം വളരെ ശക്തമായി ഉന്നയിക്കുന്നവർ പോലും അതിന്റെ പിന്നിലെ പ്രശ്നങ്ങൾ തിരിച്ചറിയുന്നില്ല. ബി.ഒ.ടി റോഡാണ് വരുന്നതെന്നും ചുങ്കം കൊടുക്കാതെ അതിൽ പ്രവേശിക്കാനാവില്ലെന്നും അവർ തിരിച്ചറിയുന്നില്ല.

ചുങ്കം കൊടുക്കാത്തവർക്ക് റോഡിൽ പ്രവേശനമില്ല. അവർ അരികിലുള്ള സർവീസ് റോഡിലൂടെ തന്നെ പോകേണ്ടിവരും. ഉയർന്ന ചുങ്കം നൽകേണ്ടി വന്നാൽ 50 ശതമാനം സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളും ബി.ഒ.ടി റോഡിൽ കയറില്ല. പിന്നെയുള്ളത് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളാണ്. ബി.ഒ.ടി റോഡ് മറ്റ് റോഡുകളുമായി ബന്ധിപ്പിക്കപ്പെടുന്നില്ല. ഇടറോഡുകളിലേക്ക് പോകേണ്ട വാഹനങ്ങൾക്ക് അക്കാരണത്താൽ റോഡിൽ പ്രവേശിക്കാൻ കഴിയില്ല. ഇടറോഡുകളിലേക്ക് കയറാൻ കഴിയാത്തതിനാൽ നമ്മുടെ പ്രൈവറ്റ്-ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളും ഈ റോഡിനെ ആശ്രയിക്കില്ല. കേരളത്തിലെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സംവിധാനം തന്നെ റോഡിൽ ആയാണ്. ഹൈവേയിലൂടെ മാത്രമല്ല അത് കടന്നുപോകുന്നത്. ജില്ലാ കേന്ദ്രങ്ങളിൽ നിന്നും ഉപകേന്ദ്രങ്ങളിലേക്കാണ് നമ്മുടെ ബസ്സുകൾ അധികവും പോകുന്നത്. പിന്നെ ആരാണ് ഇത്ര വിശാലമായ റോഡിലൂടെ പോകുന്നത്? സ്വകാര്യകാറുകളും ട്രക്കുകളും മാത്രം. അത് നമ്മുടെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സംവിധാനത്തിന്റെ 20 ശതമാനം മാത്രമാണ് വരുന്നത്. ഈ 20 ശതമാനത്തിന് സഞ്ചരിക്കാൻ വേണ്ടിയാണോ ഇത്രയും പേരെ കൂടി

യിറക്കി 45 മീറ്റർ റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നതാണ്.

ചരക്കുഗതാഗതം സുഗമമായി നടക്കും എന്നതാണ് റോഡ് വികസനത്തിന് പിന്നിലെ മറ്റൊരു ന്യായം. വല്ലാർപാടം ടെർമിനൽ വരുന്നതോടെ നമ്മുടെ റോഡിലൂടെ പോകുന്ന കണ്ടെയ്നർ ലോറികളുടെ എണ്ണം ഇരട്ടിയായി വർദ്ധിക്കുമെന്നും അതിനാൽ വീതികൂടിയ റോഡ് വേണമെന്നുമുള്ള വാദം വളരെ ശക്തമാണ്. പക്ഷെ യാതൊരു യുക്തിയുമില്ലാത്ത കാര്യമാണിത്. വല്ലാർപാടം ടെർമിനൽ വരുന്നതോടെ നമ്മുടെ റോഡിലൂടെയുള്ള കണ്ടെയ്നർ ലോറികളുടെ എണ്ണം കൂടും എന്ന് പറയുന്നത് ശുദ്ധ അസംബന്ധമാണ്. വല്ലാർപാടം ഒരു ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനൽ മാത്രമാണ്. മദർഷിപ്പിൽ നിന്നും ചെറിയ കപ്പലുകളിലേക്ക് ചരക്കുകൾ കൈമാറുക മാത്രമാണ് ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനലിൽ നടക്കുന്നത്. അല്ലാതെ കരയിലേക്ക് ചരക്കിറക്കുകയല്ല. വല്ലാർപാടത്തെത്തുന്ന കണ്ടെയ്നറുകൾ റോഡിലെത്തില്ല. പിന്നെ വല്ലാർപാടത്തേക്ക് റെയിൽ കണക്ടിവിറ്റിയുണ്ട്. ഇവിടെയിറക്കുന്ന ചരക്കുകൾ തന്നെ റെയിൽ മാർഗ്ഗത്തിലൂടെ കൊണ്ടുപോകാം എന്ന എളുപ്പവും ചിലവ് കുറഞ്ഞതുമായ മാർഗ്ഗം അവിടെ ഇപ്പോൾ സാധ്യമാണ്. പിന്നെയെന്തിനാണ് ചിലവേറിയ റോഡ് ഗതാഗതത്തെ ആശ്രയിക്കുന്നത്. വല്ലാർപാടം ടെർമിനൽ യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നതോടെ തിരക്കുകൂടും എന്നത് വ്യക്തതയില്ലാത്ത വാദഗതി മാത്രമാണ്. അതുകൊണ്ട് വികസനം എന്നത് അമൂർത്തമായ ഒരു പ്രയോഗം മാത്രമാണെന്ന് പറയേണ്ടിവരുന്നത്. വസ്തുതകളിലേക്ക് ആരും പ്രവേശിക്കുന്നില്ല. റോഡുവന്നാൽ വികസനം വരും, ഐ.ടി വന്നാൽ വികസനം വരും എന്നെല്ലാമുള്ള അവ്യക്തമായ വാദഗതികളെ പൊതുസമൂഹത്തിൽ ഉറപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കുകയാണ് വികസനവാദഗതികൾ.

വ്യക്തതയില്ലെങ്കിൽ പിന്നെയെന്താണ് വികസന മുറവിളികൾക്ക് പിന്നിലെ താത്പര്യങ്ങൾ? തീർച്ചയായും മൂലധന താത്പര്യങ്ങൾ മാത്രമാണ് ഇതിന് പിന്നിൽ പ്രവർത്തിക്കു

ന്നത്. ഭൂമിയുടെ മേൽ അവകാശം സ്ഥാപിക്കാനും ഭൂമിഇടപാടുകൾ സ്വതന്ത്രമായി നടത്താനുമാണ് ഈ അമൂർത്ത വികസന പദ്ധതികളെല്ലാം ലക്ഷ്യം വയ്ക്കുന്നത്. കിനാലൂരിൽ മലേഷ്യൻ കമ്പനിയുമായി കരാർ ഒപ്പിട്ടു എന്നെല്ലാം പറയുന്നുണ്ട്. എന്തായിരുന്നു കരാർ എന്ന് ചോദിച്ചാൽ ഉത്തരമില്ല. രണ്ടാമത്തെ കാര്യം അഴിമതിയാണ്. ഏത് വികസന പദ്ധതിയുടെ പിന്നിലും അഴിമതിയുടെ കരങ്ങൾ വ്യക്തമാണ്. 45 മീറ്റർ റോഡിനായി ഏറ്റവും കൂടുതൽ വാദിക്കുന്നത് കേരള ബിൽഡേഴ്സ് ഫോറവും കോൺട്രാക്ടർമാരുടെ സംഘടനകളുമാണ്. കമ്മീഷൻ കൂടുതൽ കിട്ടുന്നതിലാണ് ഇവരുടെ നോട്ടം. ഇതിന്റെ വിഹിതം പറ്റാൻ ശ്രമിക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ഇവരെ പിന്തുണയ്ക്കുന്നു.

റോഡ് വരുന്നതിന് സമ്മതപത്രം നൽകിയവരെ മുൻ നിരയിൽ നിർത്തി വികസനത്തെ എതിർക്കുന്നവർക്കെതിരെ വാദിക്കുകയാണ് മറ്റൊരു തന്ത്രം. സമ്മതപത്രം തന്നെ വലിയൊരു തട്ടിപ്പാണ്. പ്രലോഭനങ്ങളും ഭീഷണിയുമാണ് സമ്മതപത്രത്തിന് പിന്നിലുള്ളതെന്ന് മൂലമ്പിള്ളിയിൽ നിന്നും നമുക്ക് മനസ്സിലായതാണ്. കുറച്ച് വീട്ടുകാർ ആ പ്രലോഭനത്തിൽ അന്ന് വീഴാതിരുന്നതുകൊണ്ടാണ് അന്ന് മൂലമ്പിള്ളി പാക്കേജ് ഉണ്ടായത്. എന്നിട്ടെന്തായി? വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ കുടിയൊഴിക്കപ്പെട്ടവർക്കായുണ്ടാക്കിയ പുനരധിവാസ പാക്കേജ് പോലും സർക്കാറിന് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. രണ്ട് വർഷം കഴിഞ്ഞ് വല്ലാർപാടം പദ്ധതിപോലും പൂർത്തിയാകാറായിട്ടും മൂലമ്പിള്ളിക്കാർ ഇന്നും താത്കാലിക ഷെഡ്യൂകളിലാണ് താമസിക്കുന്നത്. മൂലമ്പിള്ളിയിൽ നിലവിൽ സ്ഥലത്തിനുള്ള വിലയുടെ അഞ്ചിലൊന്ന് മാത്രമാണ് അവർക്ക് നഷ്ടപരിഹാരമായി കൊടുത്തത്.

ഏത് വികസനം വരുമ്പോഴും കുറേപേർ പ്രശ്നങ്ങൾ അനുഭവിക്കേണ്ടിവരും എന്ന് ഇന്ന് ഒരു പതിവ് സംഭാഷണമായി തീർന്നു. പക്ഷെ ദുരിതം അനുഭവിച്ചവർ തന്നെ വീണ്ടും വീണ്ടും ദുരിതം അനുഭവിക്കുന്ന സ്ഥിതിയാണ് കേരളത്തിലെ

വാടും തലതിരിഞ്ഞ വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി നിലനിൽക്കുന്നത്.

എന്തിന് ഭൂമി?

മുൻപ് പറഞ്ഞതുപോലെ വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് പിന്നിൽ മറ്റുചില താത്പര്യങ്ങളാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത് എന്നതിന്റെ വ്യക്തമായ തെളിവാണ് നെടുമ്പാശേരി വിമാനതാവളം. എന്തിനാണ് റെയിൽവേയും മുറിച്ചു കടന്ന് വിമാനത്താവളത്തിനായി സ്ഥലമെടുക്കുന്നതെന്ന് പലരും സംശയമുനയിച്ചു. എന്നാൽ അത് വേണമെന്ന് വികസനവാദികൾ ശക്തമായി വാദിച്ചു. നിരവധി കുടുംബങ്ങളെ കുടിയിറക്കി റെയിൽവേ ലൈനിന് പിടഞ്ഞാറുള്ള സ്ഥലം കൂടി നെടുമ്പാശേരി വിമാനതാവളത്തിന്റെ ഭാഗമാക്കി. ഇപ്പോൾ അവിടെയാണ് ഗോൾഫ് കോർട്ട് നിർമ്മിക്കുന്നത്. ഗോൾഫ് കോർട്ടും വിമാനത്താവളവും തമ്മിൽ എന്താണ് ബന്ധം? അതുകൊണ്ട് ഭൂമി കൊടുത്തവർക്ക് എന്ത് പ്രയോജനമുണ്ടായി?

പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ

ഇത്തരം വികസനങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്ന പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതമാണ് വളരെ പ്രധാനമായ മറ്റൊരു പ്രശ്നം. പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നത്തിന് ഒരിക്കലും റഫറന്ദം മല്ലു മറുപടി. പാരിസ്ഥിതിക അവബോധമാണ് അത്തരം പ്രശ്നങ്ങളെ സമീപിക്കുമ്പോൾ വേണ്ടത്. പൊതുസമ്മതി അവിടെ ഒഴിവാക്കേണ്ടതായി വരും. അങ്ങിനെയായിരുന്നെങ്കിൽ സൈലന്റ് വാലി പദ്ധതി അന്ന് നടപ്പിലാക്കേണ്ടി വരുമായിരുന്നു. വികസനം കൂടിയൊഴിപ്പിക്കുന്നവരേക്കാൾ എത്രയോ ഇരട്ടി ആളുകളെയാണ് പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ നേരിട്ടും അല്ലാതെയും ബാധിക്കുന്നത്. കുറച്ച് പേരെ മാത്രം ബാധിക്കുന്നു എന്നതുകൊണ്ട് ഒരു വികസനത്തെയും അക്കാരണത്താൽ കണ്ണടച്ച് സ്വാഗതം ചെയ്യാൻ കഴിയില്ല. പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതങ്ങൾ ഉറപ്പായും പഠനവിധേയമാക്കേണ്ടതുണ്ട്.

കിനാലൂരിൽ തന്നെ റോഡ് വേണമെന്ന് പറയുന്ന 26 കിലോ മീറ്ററിൽ 19 കിലോമീറ്ററിലും പാടവും തണ്ണീർത്തടങ്ങളുമാണ്. ആ തണ്ണീർത്തടങ്ങൾ നികത്തപ്പെട്ടാൻ ഒരു നാടിന്റെ ശുദ്ധജല ലഭ്യതയെ അത് ബാധിക്കും. അ

ക്കാണത്താൽ തന്നെ ഏതൊരാൾക്കും അതിനോട് പ്രതികരിക്കാനുള്ള ധർമ്മിക അവകാശമുണ്ട്. ഭൂമിനഷ്ടപ്പെടുന്നവരല്ല സമരം ചെയ്യുന്നതെന്ന് സി.പി.എം പറയുന്നത് അവർക്ക് പരിസ്ഥിതി അവബോധമില്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ്. സാമൂഹിക വിരുദ്ധവും മനുഷ്യത്വ വിരുദ്ധവുമായ ഒരു ന്യായമാണത്.

സർക്കാർ-സി.പി.എം നിലപാട്

സി.പി.എമ്മിന്റെ പദാവലികളും ചിന്താഗതികളുമെല്ലാം തീർത്തും മുതലാളിത്തത്തിന്റെ പാതയിലെത്തി കഴിഞ്ഞു എന്നതിന് തെളിവായി മാറിക്കിനാലുരിലെ അവരുടെ ഇടപെടലുകൾ. സമരം ചെയ്യാൻ രാഷ്ട്രീയ കക്ഷികൾക്ക് മാത്രമാണ് അധികാരം, മറ്റുള്ളവർ അത് ചെയ്യാൻ കൈകാര്യം ചെയ്യും എന്ന് കിനാലുരിലെ അക്രമത്തിലൂടെ അവർ വ്യക്തമാക്കുകയായിരുന്നു. ഭൂമിപോകാത്തവർ എന്തിന് സമരം ചെയ്യണം? എന്ന സി.പി.എമ്മിന്റെ ചോദ്യം അവരുടെ ചരിത്രത്തെതന്നെ തള്ളിപറയുന്നതാണ്. ക്യൂബയ്ക്ക് വേണ്ടി കേരളത്തിൽ സമരം നടത്തിയ പാരമ്പര്യമാണ് അവരുടേത്. എ.കെ.ജി അമരാവതി സമരം നടത്തിയത് ആ നാട്ടുകാരനായിരുന്നതുകൊണ്ടാണോ? ജനകീയ സമരങ്ങളെ ഒറ്റപ്പെടുത്തി നിർജീവമാക്കാനുള്ള ശ്രമം ചെങ്ങരയിലും മൂലമ്പിള്ളിയിലുമെല്ലാം അവർ പരീക്ഷിച്ചതാണ്. സമരം നടത്തുന്നവർ ആരോ ആകട്ടെ, ആവശ്യം ശരിയാണോ എന്നതാണ് പ്രധാനം. സർവ്വകക്ഷിയോഗം വിളിക്കാൻ മുഖ്യമന്ത്രി തീരുമാനിക്കുകയും ക്യാമ്പിനറ്റ് അത് അംഗീകരിക്കുകയും ചെയ്തതിന് ശേഷമാണ് ധനകാര്യ മന്ത്രി തോമസ് ഐസക് സമ്മതപത്രത്തിന് പിന്നാലെ പോകുന്നത്. പാർട്ടി സെക്രട്ടറി പദ്ധതി നടപ്പാക്കുമെന്ന് പറയുന്നത്. സർവ്വകക്ഷി തീരുമാനത്തെയും ക്യാമ്പിനറ്റ് തീരുമാനത്തെയും അട്ടിമറിക്കാൻ തക്ക വിധത്തിൽ ലോബിയിംഗ് കേരള രാഷ്ട്രീയത്തിൽ ശക്തമാകുന്നതിന്റെ തെളിവുകൂടിയാണ് ഈ സംഭവം.

പ്ലാച്ചിമട/വ്യവസായവകുപ്പ് സെക്രട്ടറിയുടെ പ്രതികരണം/ഉന്നതാധികാര സമിതിയുടെ റിപ്പോർട്ട്
 രാഷ്ട്രീയപരമായി സർക്കാർ കൊക്കകോളയ്ക്ക് അനുകൂലമാണ്. പെപ്സി

റോഡ് വരുന്നതിന് സമ്മതപത്രം നൽകിയവരെ മുൻ നിരയിൽ നിർത്തി വികസനത്തെ എതിർക്കുന്നവർക്കെതിരെ വാദിക്കുകയാണ് മറ്റൊരു തന്ത്രം. സമ്മതപത്രം തന്നെ വലിയൊരു തട്ടിപ്പാണ്. പ്രലോഭനങ്ങളും ഭീഷണിയുമാണ് സമ്മതപത്രത്തിന് പിന്നിലുള്ളതെന്ന് മൂലമ്പിള്ളിയിൽ നിന്നും നമുക്ക് മനസ്സിലായതാണ്. കുറച്ച് വീട്ടുകാർ ആ പ്രലോഭനത്തിൽ അന്ന് വീഴാതിരുന്നതുകൊണ്ടാണ് അന്ന് മൂലമ്പിള്ളി പാക്കേജ് ഉണ്ടായത്. എന്നിട്ടെന്തായി? വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ കുടിയൊഴിക്കപ്പെട്ടവർക്കായുണ്ടാക്കിയ പുനരധിവാസ പാക്കേജ് പോലും സർക്കാറിന് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. രണ്ട് വർഷം കഴിഞ്ഞ് വല്ലാർപാടം പദ്ധതിപോലും പൂർത്തിയാകാനായിട്ടും മൂലമ്പിള്ളിക്കാർ ഇന്നും താത്കാലിക ക്ഷേമകളിലാണ് താമസിക്കുന്നത്. മൂലമ്പിള്ളിയിൽ നിലവിൽ സ്ഥലത്തിനുള്ള വിലയുടെ അഞ്ചിലൊന്ന് മാത്രമാണ് അവർക്ക് നഷ്ടപരിഹാരമായി കൊടുത്തത്. ഏത് വികസനം വരുമ്പോഴും കുറേപേർ പ്രശ്നങ്ങൾ അനുഭവിക്കേണ്ടിവരും എന്നത് ഇന്ന് ഒരു പതിവ് സംഭാഷണമായി തീർന്നു.

ക്കെതിരെ നടപടിയെടുക്കുന്നില്ല എന്നതുതന്നെയാണ് അതിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ തെളിവ്. കൊക്കകോളയ്ക്ക് എതിരായ വികാരം ശക്തമായതോടെ ഗതികെട്ടാണ് സർക്കാർ ഇപ്പോൾ കമ്പനിക്കെതിരെ നിലപാട് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. വ്യവസായ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി ബാലകൃഷ്ണൻ പറഞ്ഞത് സർക്കാറിന്റെ നയം തന്നെയാണ്. സർക്കാർ അത് കാപട്യം കൊണ്ട് പറയാത്തതാണ്. കോളയ്ക്ക് അനുകൂലമായി പറഞ്ഞാൽ പ്രശ്നമാകുമോ എന്ന പേടി മാത്രം. കോളയിൽ നിന്നും നഷ്ടപരിഹാരം ഈടാക്കണമെന്ന ഉന്നതാധികാര സമിതിയുടെ റിപ്പോർട്ട് അട്ടിമറിക്കാനുള്ള നീക്കം കൂടിയാണ് ഇത്. കോളയ്ക്കെതിരെ ട്രൈബ്യൂണൽ രൂപീകരിച്ചാൽ മറ്റ് വ്യവസായങ്ങൾക്കും അത് പ്രശ്നമാകും. അതിൽ സർക്കാറിന് താല്പര്യമില്ല.

പരിസ്ഥിതി ദിനാചരണം/ മരമാണോ മരൂപടി?

“what sort of time are these, when to talk about trees is almost a crime because it is simultaneously silence about so many atrocities” എന്ന ബ്രെഹ്ത്തിന്റെ കവിതയാണ് ഇത്തവണത്തെ പരിസ്ഥിതി ദിനാചരണം ഓർമ്മിപ്പിക്കുന്നത്. പരിസ്ഥിതിയെന്നാൽ പച്ചപ്പ് മാത്രമാണ് എന്ന രീതിയിലാണ് പരിസ്ഥിതി ദിനം ആച

രിക്കപ്പെട്ടത്. ആഗോളതാപനത്തിന് മരമല്ല, ഉപഭോഗം കുറയ്ക്കലാണ് മരൂപടി. കോപ്പൻഹേഗനിലൊന്നും മരത്തെക്കുറിച്ചായിരുന്നില്ല ചർച്ച നടന്നത്. പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷിക്കാൻ നിലവിൽ നടക്കുന്ന ശ്രമങ്ങളെയും സമരങ്ങളെയും തള്ളിപ്പറയുന്നവരായിരുന്നു ഇത്തവണ പരിസ്ഥിതി ദിനത്തിൽ മരം വയ്ക്കാൻ ഉത്സാഹം കാണിച്ചത്. ഓരോ മരത്തിനും അതിന്റേതായ സ്ഥാനമുണ്ട്. ആ സ്ഥാനങ്ങളിൽ അവ സംരക്ഷിക്കുകയാണ് വേണ്ടത്. അല്ലാതെ മരം വെച്ചുപിടിപ്പിച്ചതൊന്നും കാടായിട്ടില്ല. ആവാസ്ഥ വ്യവസ്ഥ കൃത്രിമമായി ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയുന്നതല്ല. ഭാവിയിലേക്കുള്ള കാർബൺ നിക്ഷേപമായി മരം വെച്ചുപിടിപ്പിക്കാൻ ഫണ്ട് നൽകുന്ന സംഘടനകൾ വരെയുണ്ട്, സൂക്ഷിക്കുക. വനത്തിന് പകരം മരം എന്നത് തട്ടിപ്പാണ്. വനം നശിപ്പിച്ചും അതിരപ്പിള്ളി പദ്ധതി തന്നെ നടപ്പിലാക്കണമെന്ന് പറയുന്ന ഡി.വൈ.എഫ്.ഐ തന്നെ മരം നടാനിറങ്ങുന്നത് എത്ര മണ്ടത്തരമാണ്. ഗ്രീൻബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിക്കുന്നതും കിനാലുരും കണ്ടൽതീംപാർക്കും വളന്തക്കാടുമെല്ലാം വേണമെന്ന് പറയുന്നതും ഒരേ മന്ത്രി തന്നെയാണ് എന്ന കപടതയാണ് പ്രധാന പ്രതിസന്ധി.

(തയ്യാറാക്കിയത്- പി.എം. ജയൻ, എസ്. ശരത്)