സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കുവാൻ കഴിയാത്തതാണ് യഥാർത്ഥ കാരണം. കേരളകടൽതീരത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രക്ഷുബ്ധവും ആഴവും കൂടിയ ഭാഗമാണ് വിഴിഞ്ഞം. സി.ആർ.ഇസഡ് ഒന്നിൽ പെടുന്ന വിഴിഞ്ഞം അതീവ പരിസ്ഥിതി ലോലപ്രദേശവുമാണ്. ഹൈ ഇറോഷൻ മേഖലയായ ഇവിടെ ഒരു രീതിയിലുള്ള നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളും പാടില്ലെന്നാണ് നിയമം അനുശാസിക്കുന്നത്. 2011 ൽ പദ്ധതിയുടെ പാരിസ്ഥിതിക അനുമതിക്ക് വേണ്ടി കേരളം കേന്ദ്രത്തെ സമീപിച്ചപ്പോൾ കേന്ദ്ര വിദഗ്ദ്ധസമതി ഒരു തരത്തിലും നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തരുതെന്നു നിർദ്ദേശിച്ച പ്രദേശമാണ് ഇത്. സെന്റർ ഫോർ സസ്റ്റെയിനബിൾ കോസ്റ്റൽ മാനേജ്മെന്റ് തയ്യാറാക്കിയ റിപ്പോർട്ടും മറ്റ് അനവധി പഠനങ്ങളും ഇത് വിശദമായി പറയുന്നുണ്ട്. ഇവിടെയാണ് 66 ഹെക്ടർ കടൽ ഇത്രയധികം പാറയിട്ടു നികത്തുന്നത്. പദ്ധതി തുടങ്ങി ആറു മാസത്തിനുള്ളിൽ മൂന്നിലധികം തവണയാണ് അടുത്തുള്ള വിഴിഞ്ഞം മത്സ്യബന്ധന ഹാർബർ ശക്തമായ തിരയും കടൽക്ഷോഭവും കാരണം തകർന്നത്. പോർട്ട് നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചത് മുതൽ വിഴിഞ്ഞത്തിനു വടക്ക് പൂന്തുറ, വലിയതുറ, ശംഖുമുഖം തുടങ്ങിയ തീരപ്രദേശങ്ങളിൽ വലിയ തോതിൽ കടൽ കയറി തീരം ഇല്ലാതാകുന്നുണ്ട്. നൂറിലധികം വീടുകൾ തകരുകയും 200 മീറ്ററോളം സ്വാഭാവിക കടൽതീരം നശിക്കുകയും ചെയ്തു. സെഡിമന്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ എന്ന പ്രതിഭാസമാണിതിന് കാരണം. പ്രകൃതിയുടെ സ്വാഭാവികമായ ഈ പ്രതിഭാസത്തെയാണ് പുലിമുട്ടുകൾ തടയുന്നത്. 1972 ൽ വിഴിഞ്ഞത്ത് 400 മീറ്റർ പുലിമുട്ട് നിർമ്മിച്ചപ്പോൾ 220 മീറ്റർ സ്വാഭാവിക തീരമാണ് പൂന്തുറയിലും വലിയതുറയിലും നഷ്ടമായത്. ആയിരത്തോളം വീടുകൾ കുടിയൊഴിപ്പിക്കേണ്ടി വന്നു. പൂന്തുറയിൽ ഇന്നും പുനരധിവാസം സാധ്യമാകാത്ത അഞ്ച് കോളനികൾ ആണ് ഇതിന്റെ ബാക്കിപത്രം. പഠനങ്ങളെയും അനുഭവങ്ങളെയും മുൻനിർത്തി മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളും, സാമൂഹിക പ്രവർത്തകരും, പരിസ്ഥിതി പ്രവർത്തകരും വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതി നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ട കാലത്തുതന്നെ ഇത് ആവർത്തിച്ചു പറഞ്ഞെങ്കിലും സർക്കാർ ഇക്കാര്യം പരിഗണിച്ചതേയില്ല. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി തുടങ്ങുമ്പോൾ നിർമ്മാണ വേളയിൽ പതിനായിരത്തിൽ അധികം തദ്ദേശിയരായ ജനങ്ങൾക്ക് തൊഴിൽ ലഭിക്കുമെന്നാണ് സർക്കാരും വിഴിഞ്ഞം പോർട്ട് വികസനത്തിനു വേണ്ടി വാദിച്ചിരുന്നവരും പറഞ്ഞിരുന്നത്. ഇന്ന് 800 ൽ അധികം തൊഴിലാളികൾ പണിയെടുക്കുന്ന ഇവിടെ 3 മത്സ്യതൊഴിലാളികളും 4 തദ്ദേശീയരും മാത്രമാണ് ഇപ്പോൾ തൊഴിലെടുക്കുന്നത്. തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ ബെർത്ത് നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടന്ന പൈലിംഗിൽ കരിമ്പള്ളിക്കര, മരിയൻ നഗർ, വലിയ കടപ്പുറം പ്രദേശങ്ങളിലെ 34 വീടുകളാണ് തകർന്നത്. നിരവധി ബോട്ടുകളും വള്ളങ്ങളുമാണ് അതിശക്തമായ തിരയിൽപ്പെട്ട് തകർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. മുമ്പെങ്ങും ഇല്ലാത്ത വിധമുള്ള ഇത്തരം പ്രതിഭാസങ്ങളാണ് തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിനു ശേഷം അവിടെ രൂപപ്പെടുന്നത് എന്നാണ് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ പറയുന്നത്. ഗൗതം അദാനിക്ക് ലാഭമുണ്ടാകുന്ന തരത്തിൽ വിഴിഞ്ഞം കരാർ നിർമ്മിച്ചതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഒട്ടേറെ വിഷയങ്ങളും പുറത്തുവന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണല്ലോ. ചുരുക്കത്തിൽ വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ ചങ്ങാത്ത മുതലാളിത്തത്തിന്റെ ഭാഗമായി പൊതുസമ്പത്ത് എങ്ങനെ കോർപ്പറേറ്റ് വിഭവക്കൊള്ളയ്ക്ക് കൈമാറ്റം ചെയ്യപ്പെടുന്നു എന്നതിന് തെളിവായി ത്തീർന്നിരിക്കുന്നു വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതി.

(തയ്യാറാക്കിയത്: സന്തോഷ്കുമാർ, നിഖിൽ വർഗീസ്)

മാവൂർ റയോൺസ് നൽകിയതെന്ത്?

കേരളത്തിലേക്കെത്തിയ ആദ്യത്തെ വൻകിട വ്യവസായ ഫാക്ടറിയായ മാവൂർ ഗ്വാളിയോർ റയോൺസ് അടച്ചുപൂട്ടിയിട്ട് 17 വർഷം പിന്നിട്ടിരിക്കുന്നു. വ്യവസായിക വികസനം കേരളത്തിന്റെ വളർച്ചയ്ക്ക് അനിവാര്യമാണെന്ന വിലയിരുത്തലിൽ 1958ൽ ഇ.എം.എസ്സിന്റെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള മാവൂരിൽ കമ്പനി തുടങ്ങാൻ ബിർലയുമായി കരാറിലെത്തുന്നത്. പ്രതിവർഷം 2,00,000 ടൺ അസംസ്കൃത വനവിഭവങ്ങൾ ടണ്ണിന് ഒരു രൂപാ നിരക്കിലും ഇതിനാവശ്യമായ 235 ഏക്കർ ഭൂമിയും നൽകാമെന്ന് സർക്കാർ വാഗ്ദാനം നൽകി. മുള, ഈറ്റ, യൂക്കാലിപ്റ്റസ് എന്നിവ തുച്ഛമായ വിലയ്ക്ക് പ്രതിദിനം 100 ടൺ ശേഷിയുള്ള പൾപ്പ് ഡിവിഷനുവേണ്ടി സർക്കാർ എത്തിച്ചുകൊടുത്തു. കമ്പനിയുടെ മലിനജലം ചാലിയാർപുഴയിലേക്ക് ഒഴുക്കുന്നതിനെതിരെയായിരുന്നു ആദ്യകാല സമരം. ഗ്രാസീം ഇൻഡസ്ട്രീസിന് ചുറ്റുമുള്ള മാവൂർ, വാഴക്കാട് എന്നീ ഗ്രാമങ്ങളും ചാലിയാറിന്റെ തീരത്ത് ഇരുകരയിലുമുള്ള പെരുവയൽ, വാഴയൂർ, ഒളവണ്ണ എന്നീ ഗ്രാമങ്ങളുമാണ് മലിനീകരണ വിപത്തിന് ഏറ്റവും കൂടുതലായി അടിപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. 1970 മുതൽ ഈ പ്രദേശത്തുള്ള ജനങ്ങൾ നിരന്തരമായി സമരത്തിലായിരുന്നു. 1974-ൽ സമരം ശക്തമായപ്പോൾ അന്നത്തെ ആഭ്യന്തരമന്ത്രിയായിരുന്ന കെ. കരുണാകരന്റെ സാന്നിധ്യത്തിൽ ഒപ്പുവച്ച കരാർ പ്രകാരം ശുദ്ധീകരിച്ച നിർഗമങ്ങൾ, 6.4 കി.മീറ്റർ താഴെയുള്ള ചുങ്കപ്പള്ളിയിൽ നിക്ഷേപിക്കണമെന്ന് വ്യവസ്ഥപ്പെട്ടിരുന്നു. ഈ കരാർ പാലിക്കുന്നതിന് ആത്മാർഥമായ ഒരു ശ്രമവും മാനേജ്മെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായില്ല. ജനങ്ങൾ നിരന്തരമായിത്തന്നെ സമരരംഗത്ത് ഉറച്ചുനിന്നു. ചാലിയാറിൽ മലിനീകരണമില്ലെന്നും അഥവാ ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് പരിഹരിക്കാൻ സാങ്കേതികമായി മാർഗമില്ലെന്നും മലിനീകരണമെന്നത് വ്യവസായവത്ക്കരണത്തിന്റെ ഒഴിച്ചുകൂടാൻ പറ്റാത്ത അനന്തരഫലമാണെന്നും, മൂവായിരത്തിൽപരം പേർക്ക് തൊഴിൽ നൽകുന്നതിന് ചാലിയാർപുഴ തങ്ങൾക്ക് വിട്ടുതരണമെന്നുമാണ് ഗ്രാസിം മാനേജ്മെന്റ് ഇക്കാലത്ത് പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരുന്നത്. ഓർഗാനോ ക്ലോറൈഡ് പോലുള്ള പദാർത്ഥങ്ങളുപയോഗിച്ചുള്ള പ്രവർത്തനം പ്രദേശവാസികളിൽ ക്യാൻസർ പോലുള്ള മാരകമായ രോഗങ്ങൾക്ക് കാരണമായതോടെ സമരം ശക്തമായി. മാവൂരിനു ചുറ്റുമുള്ള 11 പഞ്ചായത്തുകളെ മലിനീകരണം സാരമായി ബാധിച്ചു. വായുവിലൂടെ പരക്കുന്ന വിഷപ്പുകയും രോഗങ്ങൾ പരത്തി. മീൻപിടുത്തം ഉപജീവനമാർഗ്ഗമായിരുന്ന ജനങ്ങൾ

പട്ടിണിയിലായി. തൊഴിലാളി ക്ഷേമത്തിനും മലിനീകരണ നിയന്ത്രണത്തിനും വേണ്ടി സർക്കാരോ സർക്കാർ അനുബന്ധ സംവിധാനങ്ങളോ ഒന്നും ചെയ്യാതിരുന്നതിനെ തുടർന്ന് മാവൂർ വീണ്ടും പ്രക്ഷുബ്ധമായി. നിരാഹാര സമരത്തെ തുടർന്ന് കമ്പനി അടച്ചുപൂട്ടിയെങ്കിലും മാവൂരുകാർക്ക് സമരം തുടരേണ്ടതായി വന്നു. കേരളത്തിനകത്തും പുറത്തുമുള്ള നിരവധി സംഘടനകളും വ്യക്തികളും പരിസ്ഥിതി പ്രവർത്തകരും ആക്ടിവിസ്റ്റുകളും സമരത്തിന് പിന്തുണ നൽകിയതിനെ തുടർന്നാണ് 2001 ൽ കമ്പനി അടച്ചുപൂട്ടുന്നത്. പശ്ചിമഘട്ട മലനിരകളിലെ മുളയും മറ്റു വിഭവങ്ങളും മഴക്കാടു മുഴുവൻ വെട്ടിത്തെളിച്ച് ബിർലയുടെ കാൽക്കീഴിൽ വെച്ചുകൊണ്ട് സർക്കാരിന്റെ സൗജന്യങ്ങളും നൽകി കോർപ്പറേറ്റ് താത്പര്യത്തെ സംരക്ഷിച്ചു നിർത്താനാണ് സർക്കാരുകൾ ശ്രമിച്ചത്. ഒരു ദേശത്തെ മുഴുവൻ മലീമസമാക്കി അവിടുത്തെ പരിസ്ഥിയൊക്കെയും കഴിയാവുന്നത്ര ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് കമ്പനി സ്ഥലം വിട്ടെങ്കിലും നാട്ടുകാരുടെ ദുരിതങ്ങൾ ഇനിയും തീർന്നിട്ടില്ല. ഗ്രാസിമിനാൽ മുറിവേറ്റ്, ഒരു സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വികസനപ്രഹസനത്തിന്റെ ഇരകളായി മാവൂർ നിവാസികൾ ഇന്നും വീണ്ടെടുക്കാൻ കഴിയാത്ത പുഴക്കരയിൽ ജീവിതം തുടരുകയാണ്. ഒരു പടുകൂറ്റൻ കുത്തകവ്യവസായി തന്റെ ലാഭത്തിനായി ഒരു പ്രദേശത്തെയാകെ കൊന്നൊടുക്കിയതിന്റെ അനുഭവമാണ് മാവൂരിന്റെത്. കമ്പനി അടച്ചുപൂട്ടുക, തൊഴിലാളികൾക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുക, മലിനീകരണംമൂലം രോഗികളായവർക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുക എന്നിവയാണ് അന്തിമസമരത്തിൽ ചാലിയാർ സമര ഏകോപന സമിതി ഉന്നയിച്ച മുദ്രാവാക്യങ്ങൾ. മാവൂർ ഒരു വിജയിച്ച സമരമായാണ് വിലയിരുത്തപ്പെടുന്നതെങ്കിലും തദ്ദേശീയരെ സംബന്ധിച്ച് സമരം ഇനിയും വിജയത്തിലെത്തിയിട്ടില്ല. മലിനീകരണം മൂലമുള്ള ആരോഗ്യപ്രശ്നങ്ങൾ പതിറ്റാണ്ടുകളായി അനുഭവിക്കുന്ന മാവൂർ പ്രദേശവാസികൾക്ക് ഇന്നും മതിയായ നഷ്ടപരിഹാര തുക ലഭിച്ചിട്ടില്ല എന്നതാണ് ദുഃഖകരമായ വസ്തുത. ഇരകൾക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുക എന്ന ആവശ്യം അവഗണിക്കപ്പെടുക എന്ന പ്രശ്നം ഈ വികസന മാതൃകയുടെ ഒരു ദുരന്തമായി മാവൂരിലും ആവർത്തിക്കുകയാണ്. അതുപോലെ ഗ്രാസിം കമ്പനി ഇപ്പോഴും കയ്യടക്കി വച്ചിരിക്കുന്ന 250 ഏക്കർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുക എന്ന ആവശ്യവും പരിഗണിക്കപ്പെട്ടിട്ടേയില്ല.

(തയ്യാറാക്കിയത്: അമൃത. സി.വി.ആർ)

ആഡംബരം മാത്രമാകുന്ന മെട്രോ

ബഹുഭൂരിപക്ഷങ്ങൾക്ക് പ്രാപ്യമായ, വിവേകപൂർണ്ണമായ ഒരു ഗതാഗത സംവിധാനം ആവിഷ്കരിക്കാൻ കഴിയുമായിരുന്നിട്ടും മെട്രോ പോലുള്ള വൻപദ്ധതി കൊച്ചിയിലെ ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങൾക്കു പരിഹാരമായി നടപ്പിലാക്കിയത് വരേണ്യ വികസന കാഴ്ച്ചപ്പാടിന്റെ പ്രതിഫലനം തന്നെയാണ്. കൂടുതൽ ജനങ്ങൾക്കും പ്രദേശങ്ങൾക്കും പ്രയോജനകരമാവുന്ന രീതിയിൽ നിലവിലുള്ള റോഡ്/ റെയിൽ/ ജല ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ വിപുലപ്പെടുത്തുകയോ കൂടുതൽ പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കുകയോ ചെയ്യേണ്ടതിനു പകരം വൻതുക ചിലവഴിച്ചുകൊണ്ട് ചില സ്വകാര്യ താത്പര്യങ്ങളെ സംരക്ഷിക്കാനാണ് സർക്കാർ ശ്രമിച്ചത്. ജലഗതാഗതത്തിന്റെ സാധ്യത വളരെയധികമുള്ള കൊച്ചിയിൽ വളരെ കുറഞ്ഞ ചിലവിൽ ഇതെല്ലാം മെച്ചപ്പെടുത്താമായിരുന്നിട്ടും പുതിയൊരു പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാണ് സർക്കാരിനുമേൽ സമ്മർദ്ദമുണ്ടായത്. ഏകദേശം 25 കിലോമീറ്റർ മാത്രം നീളമുള്ള, ഒരു യാത്രയിൽ 600 പേരെ മാത്രം വഹിക്കാൻ ശേഷിയുള്ള, ഉയർന്ന നിരക്ക് കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്നവർക്ക് മാത്രം ആശ്രയിക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു 'ബൃഹത് പദ്ധതി'യാണ് മെട്രോ. മെട്രോ ലാഭകരമാകണമെങ്കിൽ ലക്ഷക്കണക്കിനാളുകളുടെ നഗരത്തിനകത്തേക്കും പുറത്തേക്കുമുള്ള യാത്ര സുഖമമാകുന്ന തരത്തിൽ അത് വികസിക്കണം, നിരക്ക് കുറക്കണം. എന്നാൽ പദ്ധതി ആരംഭിക്കുമ്പോഴുള്ള പ്രഖ്യാപിത പ്രതീക്ഷകളുടെ അടുത്തുപോലുമെത്താതെ നിലവിലെ ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾക്ക് മെട്രോ ബദലാകുന്നില്ല എന്നാണ് നമുക്കിപ്പോൾ ബോധ്യമാകുന്നത്. തീർത്തും അശാസ്ത്രീയമായ ഈ പദ്ധതി ആവേശത്തോടെ നടപ്പിലാക്കിയതിനു പിന്നിലെ സാമ്പത്തിക രാഷ്ട്രീയ താത്പര്യങ്ങളെ സൂക്ഷ്മമായിത്തന്നെ വിശകലനം ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. മെട്രോ ലാഭകരമാകണമെങ്കിൽ ലക്ഷക്കണക്കിന് ആളുകൾ അത് ദിവസേന പ്രയോജനപ്പെടുത്തണം എന്നതാണ് സ്ഥിതി. എന്നാൽ അതിനടുത്തൊന്നും യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം എത്തിയിട്ടില്ല. ഇന്ത്യയിലെ മിക്ക മെട്രോകളും കടത്തിലായിപ്പോകുന്നത് ഇതുകൊണ്ടാണ്. ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് നഗരങ്ങളിലെ ജനസംഖ്യയുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ കൊച്ചിയിലെ ജനസംഖ്യ വളരെ കുറവാണ്. ഒന്നരകോടിയോളം ജനസംഖ്യയുള്ള മുംബൈ, കൽക്കട്ട, ദില്ലി നഗരങ്ങളേക്കാൾ കൊച്ചിയിൽ കേവലം 12 ലക്ഷം ജനങ്ങൾ മാത്രമാണ് ഉള്ളത്. ഉയർന്ന ജനസംഖ്യ നിരക്കുള്ള ഈ നഗരങ്ങളിൽ പോലും മെട്രൊ ലാഭകരമല്ല. ടിക്കറ്റ് നൽകിക്കൊണ്ട് മാത്രം ലാഭം കണ്ടെത്താൻ കഴിയുന്ന സംവിധാനമല്ല മെട്രോ. അതുതന്നെയാണ് അതിന്റെ പ്രധാന പരിമിതിയും. 5181 കോടി രൂപ ചിലവഴിച്ച് നിർമ്മിച്ച കൊച്ചി മെട്രോ ലാഭത്തിലാക്കുക എന്നത് ഇനി കേരളത്തിലെ എല്ലാ ജനങ്ങളുടെയും ബാധ്യതയായി മാറും. കടംതിരിച്ചടവ്, പലിശ, ദൈനംദിന പ്രവർത്തങ്ങൾ എന്നീ ഇനങ്ങളിൽ 252 കോടി രൂപയാണ് വാർഷിക ചിലവുവരുന്നത്. പ്രതിവർഷം പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന വരവ് 27 കോടി രൂപ. ഈ കണക്ക് പ്രകാരം നഷ്ടം പ്രതിവർഷം 225 കോടി രൂപ വരും. ഇത് സർക്കാർതന്നെ നിക്ഷേപകർക്ക് കണ്ടെത്തി കൊടുക്കേണ്ടി വരും. അതായത് കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ കീശയിൽ നിന്നുതന്നെ പണം എടുക്കേണ്ടിവരും. ആഡംബരയാത്ര നടത്തിയില്ലെങ്കിൽ പോലും മെട്രോ നിലനിർത്തുന്നതിനായി കേരളീയരെല്ലാം കാശുകൊടുക്കേണ്ടി വരുന്നു എന്നതാണ് ഈ നവലിബറൽ വികസന മാതൃകയുടെ പ്രശ്നം. വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ നീതി നഷ്ടപ്പെടുന്നതിന്റെ ഉദാഹരണമായി മെട്രോയും കേരളത്തിനു മുകളിലൂടെ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.