കവർസ്റ്റോറി

പി.ഐ നൗഷാദ്

ദേശീയപാത പ്രക്ഷോഭം

ജനപക്ഷ ചേരിയുടെ രാഷ്ട്രീയ വിജയം

കേരളത്തിൽ സാവകാശമാണങ്കിലും ഗൗരവപൂർണവും ജനകീയവുമായ രാഷ്ട്രീയ സമരങ്ങൾ ശക്തിപ്പെടുകയും വിജയിക്കുകയും ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ആഗോളവത്കരണാനന്തര കേരളത്തിൽ മുഖ്യധാരാ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ കേരളത്തിന്റെ സാമൂഹിക അവസ്ഥകളെ വിലയിരുത്തുന്നതിലും അഭിമുഖീകരിക്കുന്നതിലും നിരന്തരം പരാജയപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരുന്നു. കേരളത്തിന്റെ പുതിയ സാമൂഹിക സാഹചര്യങ്ങളെ നേരിടാനാകാതെ ഉപരിവിപ്ലവമായ മുദ്രാവാക്യങ്ങൾ മുഴക്കി സ്വയം വിശ്വാസ്യത കെടുത്തുകയായിരുന്നു ഇടത് വലത് പാർട്ടികൾ. ഇടത് വലത് ഒറ്റക്കെട്ടായി ഏറ്റെടുത്ത മൂന്നാർ വിമോചന ദൗത്യം ടാറ്റയുടെ മുന്നിൽ തകർന്നടിയുന്നത്, പാർട്ടികൾക്ക് നഷ്ടപ്പെട്ട രാഷ്ട്രീയ ഇഛാശക്തിയുടെയും അടിസ്ഥാന ജനകീയ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാനുള്ള ശേഷിക്കുറവിന്റെയും സാക്ഷിപത്രമാണ്. രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ നടത്തിയ വിലക്കയറ്റ വിരുദ്ധ സമരാഭാസങ്ങളെ ജനങ്ങൾ അപഹാസ്യതയോടെ കണ്ടതിന്റെയും കാരണം രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾക്ക് സംഭവിച്ച ഈ അരാഷ്ട്രീയത തന്നെ.

കേരള രാഷ്ട്രീയം വേണ്ടത്ര വിശകലനം ചെയ്തിട്ടില്ലാത്ത ഒരു മറുവശവും ഇതിനുണ്ട്. മുഖ്യധാരാ രാഷ്ട്രീയ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കപ്പുറത്ത് നിരന്തരം നടക്കുന്ന പ്രക്ഷോഭങ്ങളും അവയുടെ ജനകീയ പങ്കാളിത്തവും സമര വിജയങ്ങളുമാണത്. കഴിഞ്ഞ നാല് വർഷത്തിനിടയിൽ ഭരണപക്ഷ/പ്രതിപക്ഷ കക്ഷികൾ ഉയർത്തികൊണ്ടുവരികയും വിജയിപ്പിക്കുകയും ചെയ്ത സമരങ്ങളെത്രയുണ്ട് എന്ന അന്വേഷണം മാത്രം മതിയാകും കേരളത്തിലെ പ്രക്ഷോഭ ചരിത്രത്തിലെ പുതിയ ഗതിമാറ്റ

ത്തന്റെ ആഴവും പരപ്പും തിരച്ചറിയാൻ. ഒരു ദിവസം നീണ്ടു നിൽക്കുന്ന ചാനൽ വിഷയങ്ങൾക്കപ്പുറം ജനകീയ സമരങ്ങളിൽ കേരളത്തിലെ മുഖ്യധാരാ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളുടെയും യുവജന സംഘടനകളുടെയും സാന്നിധ്യം എത്രത്തോളമുണ്ടായിട്ടുണ്ട് എന്ന ചോദ്യത്തിന് ശൂന്യമെന്ന മറുപടിയിൽ നിന്നാണ് വിജയിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ജനകീയ സമരങ്ങളുടെ പ്രസക്തി ബോധ്യപ്പെടുക. ചെങ്ങറയും പ്ലാച്ചിമടയും അതിരപ്പിള്ളിയും പാത്രക്കടവും ഒറ്റപ്പെട്ട സമര വിജയ ഗാഥകളല്ല, കേരളത്തിൽ പതുക്കെ പതുക്കെ രൂപപ്പെട്ടുവരുന്ന ഒരു രാഷ്ട്രീയ യാഥാർഥ്യമാണ്.

കേരളത്തിൽ 200-ലധികം പ്രദേശങ്ങളിൽ വിവിധ ആവശ്യങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ട് സമരങ്ങൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നുണ്ട്. അതിന് നേതൃത്വം വഹിക്കുന്നത് കേരളത്തിലെ മുഖ്യധാരാ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളോ ശ്രദ്ധേയമായ വ്യക്തിത്വങ്ങളോ അല്ല; മറിച്ച് സാധാരണക്കാരും വികസനത്തിന്റെയും മറ്റും ഇരകളുമാണ്. സമരങ്ങളുടെ നിർണായക സന്ദർഭങ്ങളിൽ ഒരുകൂട്ടം സാമൂഹിക പ്രവർത്തകരുടെ പിന്തുണ സമരങ്ങൾക്ക് വലിയ ഊർജം നൽകുന്നു. കാലദൈർഘ്യം സംഭവിക്കാമെങ്കിലും കേരളത്തിൽ ഇത്തരം സമരങ്ങൾ ഒന്നുംതന്നെ പരാജയപ്പെട്ടിട്ടില്ലെന്നതാണ് സത്യം. പരിസ്ഥിതിയെയും ഭൂമിയെയും അന്യാധീനപ്പെടുത്തുന്ന ഇത്തരം സമരങ്ങളിൽ പ്രക്ഷോഭകാരികൾക്ക് അഭിമുഖീകരിക്കേണ്ടിവരുന്നത് വൻകിട കോർപ്പറേറ്റ് മുതലാളിമാരെയും അവരുടെ കങ്കാണിമാരെയുമാണ്. മൂന്നാറിൽ ടാറ്റയാണെങ്കിൽ ചെങ്ങറയിൽ ഹാരിസനാണ് പ്രതിയോഗി. കാതിക്കുടത്ത് എൻ.ജി.എൽ ആണെങ്കിൽ വളന്തക്കാട് ലീലാ ഗ്രൂപ്പ്. കേരളത്തിലെ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ ഇത്തരം വൻകിടക്കാരുടെ വലയിലകപ്പെട്ട് ജനതാൽപര്യങ്ങളുടെ ഒറ്റുകാരായതാണ് കേരളത്തിലെ സമകാലിക രാഷ്ട്രീയ പ്രതിസന്ധി.

ദേശീയ പാത വികസനത്തിലെ വസ്തുതകൾ

കേരളത്തിലെ ജനകീയ സമരങ്ങളുടെ പ്രധാന സവിശേഷത, പ്രതിയോഗികൾ വൻകിട കോർപ്പറേറ്റ് മുതലാളിമാരാണെങ്കിലും സമര മണ്ഡലങ്ങൾ മിക്കതും പ്രാദേശികമായിരുന്നു എന്നതാണ്. ഇതിൽനിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി, ദേശീയ പാത വികസനത്തിന്റെ ആഘാതം ഏറ്റുവാങ്ങുന്നവർ കേരളത്തിന്റെ മുഴുവൻ ജില്ലകളിലും വ്യാപിച്ച് കിടക്കുന്നവരായിരുന്നു. എൻ.എച്ച് പതിനേഴും നാൽപത്തിയേഴും മാത്രമല്ല കേരളത്തിലൂടെ കടന്നുപോകുന്ന എട്ട് ദേശീയ പാതകളും ബി.ഒ.ടി അടിസ്ഥാനത്തിൽ വികസിപ്പിക്കാനുള്ള തീരുമാനമാണ് കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാറുകൾ എടുത്തത്. ദേശീയ പാതകളുടെ സംരക്ഷണത്തിന് വേണ്ടിയുള്ള സമര വിജയം കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ പൗരന്മാർക്കും വഴിനടക്കാനുള്ള സ്വാതന്ത്ര്യം എടുത്തുകളയാനുള്ള ഗൂഢനീക്കത്തിനെതിരെയുള്ള നിസ്തുലമായ ചെറുത്ത് നിൽപിന്റെ വിജയമാണ്.

ദേശീയപാത വികസനത്തിന് കേരളത്തിൽ ആരും എതിരല്ല. സമരക്കാരും ഇരകളും സർക്കാരും, എൻ.എച്ച് പതിനേഴും നാൽപത്തിയേഴും അന്താരാഷ്ട്ര മാനദണ്ഡമനുസരിച്ച് നാലുവരി പാതയാക്കണമെന്ന കാര്യത്തിൽ ഏകാഭിപ്രായക്കാരാണ്. റോഡ് വികസനത്തിന് സമ്പൂർണ പിന്തുണ നൽകി ദശാബ്ദങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് സ്ഥലം വിട്ടു നൽകിയവരാണ് ദേശീയപാതയുടെ ഇരുവശത്തുമുള്ളവർ. വികസനത്തിന്റെ മറവിൽ തങ്ങൾ അധ്വാനിച്ച് നേടിയെടുത്ത കിടപ്പാടങ്ങളിൽനിന്ന് ആട്ടിയറിക്കി സർക്കാർ പിന്തുണയോടെ വൻകിട കോർപ്പറേറ്റുകൾ ഭൂമി തട്ടിയെടുക്കാൻ നടത്തിയ ശ്രമത്തെയാണ് അവർ എതിർത്ത് തോൽപിച്ചത്. വികസന വിരുദ്ധരെന്ന അധിക്ഷേപം കൊണ്ട് നിശ്ശബ്ദമാക്കാൻ കഴിയാത്തവണ്ണം ഗൗരവപ്പെട്ടതായിരുന്നു പാത വികസനത്തിന്റെ മറവിൽ നടന്ന സ്വകാര്യവത്കരണവും അഴിമതികളും.

1971-'74 കാലയളവിലാണ് എൻ.എച്ച് നാൽപത്തിയേഴും പതിനേഴും വികസപ്പിക്കാൻ ഹൈവേ അഥോറിറ്റി തീരുമാനിച്ചത്. രണ്ട് വർഷത്തിനുള്ളിൽ എൻ.എച്ച് നാൽപത്തിയേഴ് 30.5 മീറ്ററിൽ ലാന്റ് അക്വസിഷൻ നടപടികൾ സർക്കാർ പൂർത്തീകരിച്ചു. പക്ഷേ 35 വർഷത്തിലധികമായിട്ടും എൻ.എച്ച് നാൽപത്തിയേഴ് നാലുവരിപ്പാതയായി വികസിപ്പിക്കാൻ മാറിമാറി വന്ന സർക്കാറുകൾ തയാറായില്ല. ഇടപ്പള്ളി മുതൽ കാസർകോട് വരെ നീണ്ടുകിടക്കുന്ന എൻ.എച്ച് പതിനേഴും അതേ കാലയളവിൽ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി ക്രമങ്ങൾ ആരംഭിച്ചിരുന്നു. ഭൂരിഭാഗം സ്ഥലവും 22/30 മീറ്ററുകളിൽ ലാന്റ് അക്വസിഷൻ നടപടികൾ പൂർത്തീകരിക്കുകയും ചെയ്തു. പുതിയ ബൈപ്പാസുകളുടെ നിർമാണം തീരുമാനിച്ചതിന്റെ ഫലമായി പൊന്നാനി, രാമനാട്ടുകര, മുഴുപ്പിലങ്ങാട് തുടങ്ങി ഒട്ടനവധി ബൈപ്പാസുകൾക്കു വേണ്ടിയുള്ള നോട്ടിഫിക്കേഷനുകളും ഭാഗികമായി സ്ഥലമേറ്റടുക്ക

ലുകളും നടന്നു. പക്ഷേ ഹൈവേ അതോറിറ്റി അവയുടെ നിർമാണം യഥാസമയത്ത് ആരംഭിക്കാനോ സ്ഥലം വിട്ടുകൊടുത്തവർക്ക് മതിയായ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകാനോ തയാറായില്ല. മുഴുപ്പിലങ്ങാട് ബൈപ്പാസിൽ ഇരകളിൽ ചിലർക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുകയും ചിലർക്ക് തടഞ്ഞുവെക്കുകയും ചെയ്തു. ഇടപ്പള്ളി– മൂത്തുകുന്നം മേഖലകളിൽ വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ 30 വർഷത്തിലധികം ഭൂമി ഇടപാട് മരവിപ്പിച്ചു വെച്ചു. സർക്കാരുകളുടെ അനാസ്ഥയും കെടുകാര്യസ്ഥതയും കാരണമായി വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ ദേശീയ പാതയുടെ ഇരുവശത്തുമുള്ള ആയിരക്കണക്കിന് മനുഷ്യർ ഭൂമിയുടെ ക്രയവിക്രയവും നിർമാണ പ്രവർത്തനങ്ങളും നടത്താനാകാതെ നിത്യ പ്രയാസത്തിലകപ്പെട്ടു. സ്വത്തുണ്ടായിട്ടും ദാരിദ്ര്യം അനുഭവിക്കുന്നവർ, പണമുണ്ടായിട്ടും വീട് പണിയാൻ കഴിയാതെ ചോർന്നൊലിക്കുന്ന വീട്ടിൽ താമസിക്കുന്നവർ തുടങ്ങിയ ഒരു പുതിയ ജനവിഭാഗത്തെ സൃഷ്ടിച്ചു എന്നല്ലാതെ വികസനത്തിനു വേണ്ടി ക്രിയാത്മകമായ ഒരു നടപടിയും കേന്ദ്ര – സംസ്ഥാന സർക്കാറുകൾ സ്വീകരിച്ചില്ല എന്നതാണ് സത്യം.

ദേശീയപാത പ്രക്ഷോഭത്തിന്റെ രാഷ്ട്രീയ പ്രസക്തി

1991 മുതൽ ഇന്ത്യ സ്വീകരിച്ചുവരുന്ന നവമുതലാളിത്ത വികസന ക്രമത്തിന്റെ ഭാഗമായി, വിദേശ മൂലധന നിക്ഷേപം സുരക്ഷിതമാക്കുന്നതിനും വർധിപ്പിക്കുന്നതിനും വേണ്ടി ഇന്ത്യയിലെ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ മേഖലകളിൽ ദ്രുതഗതിയിലുള്ള വികസനം അനിവാര്യമാണന്ന് ലോകബാങ്കും ഐ.എം.എഫും ഇന്ത്യയോട് ആവശ്യപ്പെട്ടു. വികസനം സ്വകാര്യ മൂലധന സമാഹരണത്തിലൂടെ മാത്രമേ പാടുള്ളൂവെന്നത് ലോകബാങ്കിന്റെ അടിസ്ഥാന പ്രമാണവുമാണ്. അതിന്റെ സാക്ഷാത്കരത്തിനായി 1995–ൽ അടൽബിഹാരി വാജ്പേയി സർക്കാർ ഇന്ത്യയിലെ റോഡുകൾ അന്തർദേശീയ നിലവാരത്തിലേക്ക് ഉയർത്താൻ തീരുമാനിക്കുകയും ദേശീയപാത വികസന പദ്ധതിക്ക് രൂപം നൽകുകയും 2000–ത്തിൽ പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുകയും ചെയ്തു.

രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളുടെയും പത്രമാധ്യമങ്ങളുടെയും കുറ്റകരമായ മൗനത്തിന്റെ മറവിൽ വമ്പിച്ച നയ വ്യതിയാനത്തിലൂടെയായിരുന്നു ഇന്ത്യയിലെ ഗതാഗത വികസന പ്രക്രിയക്ക് നാന്ദി കുറിച്ചത്. സ്വകാര്യ മൂലധന നിക്ഷേപം സുരക്ഷിതമാകുന്നതും നഷ്ട സാധ്യത (risk factor) കുറഞ്ഞതും വൻലാഭം ഉറപ്പുള്ളതുമായ മേഖലയായി റോഡ് വികസനത്തെ മാറ്റിക്കഴിഞ്ഞിരുന്നു. ഇന്ത്യയിലെ ദേശീയപാതകളും ഉപരിതല ഗതാഗത മാർഗങ്ങളും മുഴുവൻ ബി.ഒ.ടി (build, operate and transfer) അടിസ്ഥാനത്തിൽ മൂലധനശക്തികൾക്ക് വിൽക്കാനാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചത്. നിർമാണത്തിനനുസരിച്ച് ടോൾ പിരിക്കാനും പാതയോരങ്ങളിലും ജംഗ്ഷനുകളിലും മാളുകളും പ്ലാസകളും നിർമിച്ച് വാണിജ്യ കേന്ദ്രങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കാനുമുള്ള അവകാശങ്ങളും നൽകി. കൂടാതെ നികുതിയിളവുകളുടെ വമ്പിച്ച ഓഫറുകളും.

പൊതുമേഖലകൾ സ്വകാര്യവത്കരിക്കുന്നതിനെതിരെ പ്രക്ഷോഭത്തിന് നേതൃത്വം നൽകുന്ന ഇടതുപക്ഷത്തിന്റെ ത്രിപുരയും ബംഗാളും വൻകിട മൂലധന ശക്തികൾക്കും സർക്കാരിന്റെ ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങൾക്കും വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ വഴങ്ങികൊടുത്തു. ദേശ വ്യാപകമായി ജനകീയ അടിത്തറ വികസിപ്പിക്കാനുള്ള മികച്ച സന്ദർഭത്തെ നവമുതലാളിത്തത്തെ അഭിമുഖീകരിക്കാനുള്ള ആശയക്കരുത്തില്ലാതെ നഷ്ടപ്പെടുത്തുകയായിരുന്നു ഇടത് പാർട്ടികൾ. ഗാന്ധിസത്തിന്റെയും നെഹ്റുവിയൻ സോഷ്യലിസത്തിന്റെയും പിൻമുറക്കാർ വൈമനസ്യങ്ങളൊന്നുമില്ലാതെ അവർക്ക് ചുവപ്പൻ പരവതാനി വിരിച്ചു. രാജസ്ഥാനിലും ഗുജറാത്തിലും ദേശീയതയുടെ മൊത്തക്കച്ചവടക്കാർ മംഗളപത്രം നൽകി ആദരിച്ചു. പത്ര മാധ്യമങ്ങൾ പുതിയ വികസനത്തിന്റെ നല്ല നാളെകളെ കുറിച്ച് ആമോദം കൊണ്ടു. വൻ അഴിമതിയും സ്വജനപക്ഷപാതവും ജനദ്രോഹ നയങ്ങളും ഒത്തുചേരുന്ന ഉപരിതല ഗതാഗത വികസനത്തിന്റെ പാളിച്ചകൾ പുറംലോകമറിയാൻ വൈകിയതിന്റെ കാരണം ഈ മുക്കൂട്ട് മുന്നണികളുടെ അവിശുദ്ധ ബന്ധങ്ങളായിരുന്നു.

കേരളം പ്രതിരോധത്തിന്റെ തുരുത്ത്

ദേശീയപാത വികസനത്തിന്റെ മൂന്നാംഘട്ടത്തിൽ എൻ.എച്ച് നാൽപത്തിയേഴും പതിനേഴും നാലുവരിപ്പാതയാക്കി നവീകരണവും ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. രണ്ട് പാതകളും കേരളത്തിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നവയാണ്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി 2005–ലും 2006–ലും നടന്ന ദേശീയപാത വികസന ചർച്ചകളിൽ കേരള സർക്കാരും കേന്ദ്ര സർക്കാരും ദേശീയ പാത അതോറിറ്റിയും ചേർന്നടുത്ത തീരുമാനം, കേരളത്തിലെ ദേശീയ പാതകൾ 30 മീറ്ററിൽ നാലുവരിപ്പാതയാക്കാമെന്നായിരുന്നു. എന്നാൽ

2007–ൽ കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പും കേരള സർക്കാരും തമ്മിലുള്ള ചർച്ചകളിൽ മുൻ തീരുമാനങ്ങൾ അട്ടിമറിക്കപ്പെടുകയും 45 മീറ്ററിൽ ബി.ഒ.ടി അടിസ്ഥാനത്തിൽ ദേശീയപാതകൾ വികസിപ്പിക്കാൻ തീരുമാനിക്കുകയും ചെയ്തു. 30 മീറ്ററിൽ നിന്ന് 45 മീറ്റർ റോഡ് വികസിപ്പിക്കുമ്പോൾ സഞ്ചരിക്കുന്ന റോഡിന്റെ ടാറിട്ട ഭാഗം വീതികൂടുമെന്ന് ധരിക്കുന്നവർ പമ്പര വിഡ്ഢികളാണ്. മുപ്പത് മീറ്ററിലും നാൽപ്പതിയഞ്ച് മീറ്ററിലും സഞ്ചാര യോഗ്യമായ നാലുവരിപ്പാത പതിനാല് മീറ്ററിൽതന്നെയാണ് പണിയുക. അതിനിടയിൽ നാല് മീറ്ററിലധികമുള്ള മീഡിയനും. സ്ഥലം കൂടുതൽ ഏറ്റെടുക്കുന്നത് റോഡ് വികസനത്തിനുപകരം നിർമാണ പ്രവർത്തനം നടത്തുന്ന കമ്പനികളുടെ വാണിജ്യ താൽപര്യങ്ങൾക്കും റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് അജണ്ടകൾക്കും വേണ്ടിയാണ്. ജനങ്ങളുടെ മൗലികാവകാശങ്ങളും സ്വത്തും സംരക്ഷിക്കേണ്ട സർക്കാർ മുതലാളിമാരുടെ ഗുണ്ടകളായി ഭൂമി തട്ടിയെടുക്കുന്നതിന് നിയമം ചമക്കുകയും പോലീസ് സേനയെ ഒരുക്കിക്കൊടുക്കുകയുമാണ് ചെയതത്. ആഗോളവത്കരണകാലത്തെ ഭരണകൂടത്തിന്റെ പണി സെക്യൂരിറ്റിക്കാരന്റേതാണന്ന ഫ്രീഡ്മാന്റെ ആശയം കേരളത്തിലും ഇന്ത്യയിലും നടപ്പാകുമ്പോൾ മൗലികാവകാശങ്ങൾ ഹനിക്കപ്പെടുന്നതെങ്ങനെയെന്ന് പ്രക്ഷോഭ കാലത്ത് മലയാളി നേരിട്ടറിയുകയായിരുന്നു.

കേരളത്തിലെ ദേശീയ പാത അലൈൻമെന്റ് നിർണയത്തിലെ അഴിമതി ഇരകളുടെ എണ്ണവും വികസനത്തിന്റെ ആഘാതവും ഭീകരമായി വർധിപ്പിച്ചു. രാഷ്ട്രീയ– ഉദ്യോഗസ്ഥ– ഭൂമാഫിയ സംഘങ്ങൾ റോഡിന്റെ അലൈൻമെന്റുകൾ അവരുടെ താൽപര്യങ്ങൾക്കനുസൃതമായി മാറ്റി വരപ്പിച്ചു. ചേർത്തല മുതൽ കഴക്കൂട്ടം വരെയുള്ള 26 ബാറുകളിൽ 21 ബാറുകളും അലൈൻമെന്റിന് പുറത്തായി. അതേ സമയം തോന്നക്കൽ കുമാരനാശാൻ സ്മാരകവും കൊല്ലം പാരിപ്പള്ളിയിലെ ഇളംകുളം കുഞ്ഞൻപ്പിള്ള സ്മാരകവും ചരിത്ര പ്രാധാന്യമുള്ള ആരാധനാലയങ്ങളും അലൈൻമെന്റിന് അകത്ത്. എൻ.എച്ച് പതിനേഴിൽ ആവശ്യത്തിലധികം ബൈപ്പാസുകളുടെ നിർമാണത്തിലൂടെയാണ് അഴിമതി കൊഴുത്ത് തടിച്ചത്. ജനോപകാരപ്രദമാകേണ്ട വികസനം നയ വ്യതിയാനത്തിലൂടെ ചൂഷണാത്മകവും അഴിമതിയിലൂടെ ജനദ്രോഹകരവുമായത്തീർന്നപ്പോൾ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളുടെ പിന്തുണയില്ലാതെ ജനങ്ങൾ പ്രക്ഷോഭത്തിന്റെ മൈതാനത്തിറങ്ങാൻ നിർബന്ധിതരായി.

പ്രക്ഷോഭം ശക്തമാകുന്നു

2005–ൽ ഉപരിതലഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രി ബാലു കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതകളും ബി.ഒ.ടി അടിസ്ഥാനത്തിൽ വികസിപ്പിക്കുമെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചപ്പോൾ തന്നെ എറണാകുളത്ത് സമരത്തിന് തുടക്കം കുറിച്ചിരുന്നു. ഇടപ്പള്ളി–മൂത്തുകുന്നം മേഖലയിൽ റോഡ് വികസനത്തിന് 30 മീറ്റർ വിട്ട് കൊടുത്തവർക്ക് തുഛമായ നഷ്ടപരിഹാരത്തുക ലഭിച്ച് വർഷം തികയുന്നതിനു മുൻപ് വീണ്ടും കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ പ്രഖ്യാപനം സമരത്തെ ശക്തമാക്കി. സോളിഡാരിറ്റിയുടെയും എസ്.യു.സി.ഐ.യുടെയും സഹകരണത്തോടെ ഹാഷിം ചേന്ദംപ്പള്ളി നേതൃത്വം നൽകിയ പ്രക്ഷോഭം പിന്നീട് കേരളത്തിൽ പടർന്ന് പന്തലിച്ച ദേശീയ പാത സമരത്തിന് കരുത്തും ദിശയും നൽകി. അതിനെത്തുടർന്ന് എൻ.എച്ച് പതിനേഴിൽ കേരള സംസ്ഥാന ആക്ഷൻ കൗൺസിലും എൻ.എച്ച് നാൽപത്തിയേഴിൽ കേരള സംസ്ഥാന ആക്ഷൻ ഫോറവും രൂപവത്കരിക്കപ്പെട്ടു. തുടക്കത്തിൽ ഇരകൾക്കുപുറമെ വിരലിലെണ്ണാവുന്ന സാംസ്കാരിക മനുഷ്യാവകാശ പ്രവർത്തകരും സോളിഡാരിറ്റിയും എസ്.യുസി.ഐ.യും നേതൃത്വം നൽകിയ സമരം വളരെ വേഗം ദേശീയ പാതകൾ കടന്നുപോകുന്ന മുഴുവൻ പ്രദേശത്തേക്കും വ്യാപിച്ചു. കക്ഷി വ്യത്യാസമില്ലാതെ ജനങ്ങൾ അവകാശങ്ങൾക്ക് വേണ്ടി ഒത്തുചേർന്നു. പിന്നീട് അധിനിവേശ പ്രതിരോധ സമിതിയും കുട്ടി അഹ്മദ് കുട്ടിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ മുസ്‌ലിം ലീഗും തെക്കൻ കേരളത്തിൽ ജെ.എസ്.എസും സമരം ഏറ്റെടുത്തു.

കേരളത്തിലെ പൊതു നിരത്തുകൾ നഷ്ടപ്പെടുകയാണെന്ന യാഥാർഥ്യം തിരിച്ചറിഞ്ഞതോടെ ജസ്റ്റിസ് കൃഷ്ണയ്യർ, വി.എം സുധീരൻ, എം.പി വിരേന്ദ്രകുമാർ, സാറാ ജോസഫ്, കെ.പി രാമനുണ്ണി, കാനായി കുഞ്ഞിരാമൻ, ഒ. അബ്ദുർറഹ്മാൻ, സി.ആർ നീലകണ്ഠൻ തുടങ്ങി ഒട്ടനവധി രാഷ്ട്രീയ സാമൂഹിക പ്രമുഖർ പ്രക്ഷോഭത്തിന്റെ ആവേശമായി മാറി. മലപ്പുറത്തും വടകരയിലും ആലപ്പുഴയിലും കൊല്ലത്തും പോലീസിന്റെ മർദനമേറ്റിട്ടും സർവേ ഉദ്യോഗസ്ഥരെ തടഞ്ഞ വിപ്ലവ യൗവ്വനത്തിന്റെ കരുത്ത് രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളുടെ കാലിന്നടിയിലെ മണ്ണ് ഒലിച്ചു പോകുന്നതിന് ഇടവരുത്തുമെന്ന് ബോധ്യമായപ്പോൾ കുറ്റകരമായ മൗനം വെടിയാനും ജനങ്ങളുടെ ചേരിയിലേക്ക് കൂടുമാറാനും രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ നിർബന്ധിതരാവുകയായിരുന്നു.

പ്രക്ഷോഭവിജയം നൽകുന്ന പാഠങ്ങൾ

ഇരകളും സമര സംഘടനകളും ഉയർത്തിയ മുദ്രാവാക്യം കേരളം ഒറ്റക്കെട്ടായി ഏറ്റടുത്തുവെന്നതാണ് ദേശീയപാത പ്രക്ഷോഭത്തിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ വിജയം. ദേശീയപാത സമരം പൊതു ഇടങ്ങൾ സ്വകാര്യവത്കരിക്കുന്നതിനെതിരെയും സേവനമേഖലകളിൽ നിന്ന് സർക്കാർ പിന്മാറുന്നതിനെതിരെയുമുള്ള സമരം കൂടിയായിരുന്നു. മറ്റൊരർഥത്തിൽ ആഗോളവത്കരണത്തിന്റെ വികസന ആശയങ്ങൾക്കെതിരെ സമകാലിക കേരളത്തിലെ സാധാരണക്കാർ നയിച്ച് വിജയിപ്പിച്ച ഉജ്ജ്വല സമരം. നവമുതലാളിത്ത മൂലധനശക്തികളുടെ ചൂഷണാധിഷ്ഠിത വികസനത്തിനെതിരെ മുഖ്യധാരാ രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളുടെയും മാധ്യമങ്ങളുടെയും പിന്തുണയില്ലാതെത്തന്നെ ജനപക്ഷ ചേരികൾക്ക് വിജയം വരിക്കാൻ സാധിച്ചുവെന്നത് ഭാവി കേരളത്തിന്റെ രാഷ്ട്രീയ മാറ്റത്തിന്റെ സൂക്ഷ്മമായ അടിയൊഴുക്കുകളുടെ സൂചനയാണ്. വികസന പ്രക്രിയകളുടെ ഭാഗമായി ജീവിത മാർഗം വഴിമുട്ടുകയും കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നവരെ സംരക്ഷിക്കാൻ നമ്മുടെ നിയമസംവിധാനം എത്ര ദുർബലമാണന്ന് ജനങ്ങളെ വീണ്ടും ഓർമിപ്പിച്ച സമരം കൂടിയാണ് ദേശീയപാത പ്രക്ഷോഭം. ■