റോഡുകളിൽ ചുങ്കപ്പുരകൾ
നിർമ്മിക്കാൻ സ്വകാര്യ കമ്പനികൾക്ക്
അധികാരം നൽകുകന്ന
ഭരണാധികാരികളുടെ നടപടിക്ക്
ഒരു ചരിത്രപശ്ചാത്തലം
കൂടിയുണ്ടെന്ന് **കെ. സഹദേവൻ**

ബി.ഒ.ടി ചുങ്കപ്പിരിവും ഏ.ഒ. ഹ്യൂമും തമ്മിലെന്ത്?

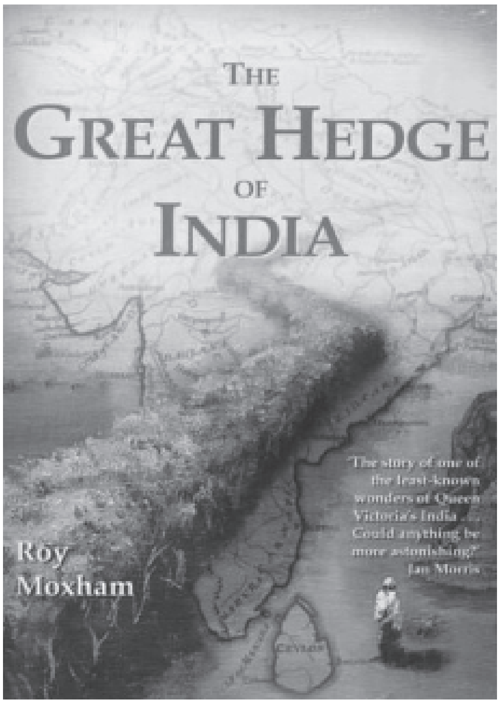
കോൺഗ്രസ് സ്ഥാപകനായ അലൻ ഒക്ടേവിയൻ ഹ്യൂമിനും ഇന്ത്യൻ നാഷണൽ കോൺഗ്രസ് അദ്ധ്യക്ഷ സോണിയ ഗാന്ധിക്കും തമ്മിൽ എന്താണ് ബന്ധം? രണ്ടാളും വിദേശികളാണ് എന്നതുമാത്രമോ? അല്ല എന്നത് ഇന്ത്യൻ റോഡുകളിലെ ചുങ്കപ്പിരിവുകൾക്കെതിരെ സമരം ചെയ്യുന്നവരെങ്കിലും അറിയേണ്ടതുണ്ട്. ചുങ്കപ്പിരിവും ഏ.ഒ. ഹ്യൂമും തമ്മിലെന്ത്? എന്ന് നെറ്റി ചുളിക്കാൻ വരട്ടെ. ഒരുവേള ഇന്ത്യൻ ചരിത്രത്തിൽ തന്നെ വളരെയേറെ പരാമർശിക്കപ്പെടാത്ത, ചൈനയുടെ വൻമതിലിനു സമാനമെന്നു തന്നെ വിശേഷിപ്പിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള, ഒറീസ്സ തീരത്തുനിന്നാരംഭിച്ച് പഞ്ചാബ് വരെ നീണ്ട ഒരു വൻവേലിയെക്കുറിച്ച് മനസിലാക്കുമ്പോൾ കാര്യങ്ങളിൽ അല്പം തെളിച്ചം വരും. കേരളത്തിലെ ദേശീയപാതയിൽ മണ്ണുത്തി-അങ്കമാലിക്കിടയിലുള്ള പാലിയേക്കരയിൽ ബി.ഒ.ടി അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിർമ്മിച്ച റോഡിന് ചുങ്കം പിരിക്കുന്നതിനെതിരെ ജനകീയ പ്രതിരോധം ശക്തമാകുന്നതിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ചരിത്രത്തിലെ ഈയൊരു ചുങ്കപ്പുരകളെക്കുറിച്ച് നാം അറിഞ്ഞേ മതിയാകൂ. വിദേശാധിപത്യം ഇന്ത്യയിൽ ആരംഭിച്ചതിന് ശേഷം ഇന്ത്യയുടെ വിഭവങ്ങൾ കൊള്ളയടിക്കുവാൻ 'നിയമപരമായി' നടത്തിയ നീക്കങ്ങൾ എന്തൊക്കെയായിരുന്നുവെന്ന് തിരിച്ചറിയുന്നതിനും ഇത് സഹായിക്കും.

ഇന്ത്യയുടെ വൻമതിൽ

1803 കാലഘട്ടങ്ങളിൽ ഇന്ത്യയുടെ നാട്ടുരാജ്യങ്ങളെയും ഈസ്റ്റ് ഇന്ത്യ കമ്പനിയുടെ അധികാര പരിധിയിൽ പെടുന്ന പ്രദേശങ്ങളെയും വേർതിരിച്ചുകൊണ്ട് ധനിക-ദരിദ്ര ഭേദമില്ലാതെ എല്ലാവർക്കും ആവശ്യമായിരുന്ന ഉപ്പിനുമേൽ നികുതി പിരിക്കുന്നതിനായിരുന്നു ഈ കസ്റ്റംസ് ലൈൻ പ്രധാനമായും നിർമ്മിച്ചത്. ഈസ്റ്റ് ഇന്ത്യാ കമ്പനി ആരംഭിച്ച ഈ കസ്റ്റംസ് ലൈൻ ബ്രിട്ടീഷ് ഭരണത്തിൻ കീഴിൽ വരികയും ഒറീസ്സയിൽ തൊട്ട് പഞ്ചാബിലെ വടക്കു-പടിഞ്ഞാറൻ പ്രദേശം വരെ നീണ്ടുകിടക്കുന്ന ഒന്നായി മാറുകയും ചെയ്തു. ഏതാണ്ട് 4000കി.മീ നീളത്തിൽ സ്ഥിതി ചെയ്തിരുന്ന

ഈ കസ്റ്റംസ് ലൈൻ ഇന്ത്യയെ കുറുകെ വേർതിരിക്കുന്ന ജൈവ മതിലായി മാറ്റുന്നതിനു പിന്നിൽ കോൺഗ്രസ് സ്ഥാപകൻ എ.ഒ. ഹ്യൂമിന്റെ പങ്ക് ചില്ലറയല്ല.

എട്ട് അടി വീതിയും 12 അടി ഉയരവും 4000 കി.മീ നീളവുമുള്ള ഈ ജൈവമതിൽ നിർമ്മിച്ചിരുന്നത് തദ്ദേശീയമായി വളരുന്ന മുൾച്ചെടികളും മരങ്ങളും ഉപയോഗിച്ചായിരുന്നു. വിവിധ കേന്ദ്രങ്ങളിലെ ചുങ്കപ്പുരകളിൽ നിന്ന് പണം പിരിക്കുന്നതിനായി 1869 കാലങ്ങളിൽ വിവിധ റാങ്കുളിൽ പെട്ട 14,188 ഉദ്യോഗസ്ഥരെയായിരുന്നു നിയോഗിച്ചിരുന്നത്. ഈ കസ്റ്റംസ് ലൈനുകളിലൂടെ അക്കാലങ്ങളിൽ പിരിച്ചെടുത്ത തുക ഞെട്ടിപ്പിക്കുന്നതായിരുന്നു. 1884–85 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിലെ കണക്കനുസരിച്ച് 62,57,470 രൂപയായിരുന്നു ഉപ്പിൽ നിന്നുമാത്രമായി കമ്പനി പിരിച്ചെടുത്തത്. ഉപ്പിനുവേണ്ടി അന്ന് നൽകേണ്ടി വന്ന തുക പ്രതിവർഷം രണ്ട് രൂപയായിരുന്നു. അതായത് ഒരു ശരാശരി ഇന്ത്യൻ തൊഴിലാളിയുടെ രണ്ടു മാസത്തെ വരുമാനമായിരുന്നു ഇത്!



ഉപ്പിനെ പോലുള്ള അടിസ്ഥാന വിഭവങ്ങളുടെ മേൽ ചുങ്കം ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ ലഭിക്കുന്ന വരുമാനത്തെക്കുറിച്ച് വ്യക്തമായ ബോധ്യമുള്ളതുകൊണ്ടു തന്നെയായിരുന്നു മറ്റേത് വസ്തുവിനെക്കാളും പ്രാധാന്യം നൽകിക്കൊണ്ട് അനധികൃതമായി ഉപ്പ് കടത്തുന്നത് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനായി ചുങ്കപ്പുരകൾ നിർമ്മിക്കാൻ ഈസ്റ്റ് ഇന്ത്യാ കമ്പനിയും തുടർന്ന് ബ്രിട്ടീഷ് ഭരണകൂടവും തയ്യാറായത്

1867–70 കാലത്ത് അന്നത്തെ ആഭ്യന്തര കസ്റ്റംസ് ഓഫീസറായിരുന്ന എ.ഒ.ഹ്യൂം ഈ കസ്റ്റംസ് ലൈൻ വിപുലപ്പെടുത്തുന്നതിൽ സുപ്രധാന പങ്കുവഹിച്ചു.   'മനുഷ്യനും ചെകുത്താനും നുഴഞ്ഞുകയറാൻ സാധ്യമാകാത്തവിധം ശക്തമായ' ഈ വേലി നിർമ്മാണത്തിൽ ഹ്യൂം സ്വയം തന്നെ അഭിമാനിച്ചിരുന്നു.

ഉപ്പിനെ പോലുള്ള അടിസ്ഥാന വിഭവങ്ങളുടെ മേൽ ചുങ്കം ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ ലഭിക്കുന്ന വരുമാനത്തെക്കുറിച്ച് വ്യക്തമായ ബോധ്യമുള്ളതുകൊണ്ടു തന്നെയായിരുന്നു മറ്റേത് വസ്തുവിനെക്കാളും പ്രാധാന്യം നൽകിക്കൊണ്ട് അനധികൃതമായി ഉപ്പ് കടത്തുന്നത് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനായി ചുങ്കപ്പുരകൾ നിർമ്മിക്കാൻ ഈസ്റ്റ് ഇന്ത്യാ കമ്പനിയും തുടർന്ന് ബ്രിട്ടീഷ് ഭരണകൂടവും തയ്യാറായത്. ഇന്ത്യൻ ജനതയുടെ സഞ്ചാര സ്വാതന്ത്ര്യം നിയന്ത്രിച്ചുകൊണ്ട് റോഡുകളിൽ ചുങ്കപ്പുരകൾ നിർമ്മിക്കാൻ സ്വകാര്യ കമ്പനികൾക്ക് അധികാരം നൽകുക വഴി സ്വതന്ത്ര ഇന്ത്യയിലെ കോൺഗ്രസ് ഭരണാധികാരികളും ചെയ്യുന്നത് ഇതു തന്നെയാണ്.

കേരളത്തിലെ ദേശീയ പാതകളിൽ ജനങ്ങളുടെ സ്വൈരസഞ്ചാരത്തെ തടസ്സപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് 17ഓളം ചുങ്കപ്പുരകളാണ് ഉയർന്നുവരാൻ പോകുന്നത്. മണ്ണുത്തി – അങ്കമാലി ദേശീയപാതയിൽ പാലിയേക്കരയിൽ ഉയർത്തിയിരിക്കുന്ന ടോൾ ബൂത്തിനെതിരെ സമര സമിതി നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ശക്തമായ സമരം നൂറ്റമ്പതോളം ദിനങ്ങൾ പിന്നിട്ടുകഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ബി.ഒ.ടി പാതകൾക്ക് സമാന്തരമായി കടന്നുപോകുന്ന പാതകളിലൂടെ വാഹനങ്ങൾ ഓടിച്ചുകൊണ്ട് ജനങ്ങൾ സഞ്ചാരസ്വാതന്ത്ര്യം ആർക്കും പണയപ്പെടുത്തില്ലെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കുമ്പോൾ അത്തരം വഴികൾ എല്ലാം അടച്ചുകൊണ്ട് ബി.ഒ.ടി കമ്പനികൾക്ക് വിടുപണി ചെയ്യുന്ന നയമാണ് കേരള സർക്കാർ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. സമാന്തര പാതയിലൂടെ ജനങ്ങൾ വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കാൻ തുടങ്ങിയപ്പോൾ ഏതാണ്ട് 50 ലക്ഷത്തോളം രൂപയുടെ വരുമാന നഷ്ടമാണ് പ്രതിദിനം കമ്പനിക്ക് സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരുന്നത്.

എന്നാൽ പാലിയേക്കരയിലെ ടോൾബൂത്ത് കടക്കാതെ തൊട്ടടുത്ത പഴയ ദേശീയപാതയിലൂടെ വാഹനങ്ങൾ കടന്നുപോകാൻ തുടങ്ങിയപ്പോൾ ആ റോഡിലേക്കുള്ള പ്രവേശനദ്വാരത്തിൽ 'ഹൈറ്റ് ബാരിയർ' വെച്ച് വൻവാഹനങ്ങളുടെ പോക്ക് തടസ്സപ്പെടുത്താനായിരുന്നു അധികൃതർക്ക് താൽപ്പര്യം.

കേരളത്തിലെ വിവിധ റോഡുകൾ അപകടരമായ വളവുകളും കുഴികളും കൊണ്ട് നിറഞ്ഞതാണെങ്കിലും അവിടെയൊന്നും മുന്നറിയിപ്പ് ബോർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കാനോ പോലീസിനെ നിയോഗിക്കുവാനോ ഉത്സാഹം കാട്ടാത്ത സർക്കാർ പക്ഷേ പാലിയേക്കരയിലെ ടോൾബൂത്തിനടുത്ത് നൂറുകണക്കിന് പോലീസുകാരെയാണ് നിയോഗിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇതുവഴികടന്നുപോകുന്ന വാഹനങ്ങളെ ടോൾബൂത്ത് വഴി തിരിച്ചുവിടാൻ പോലീസിനെയും വാഹനവകുപ്പിനെയും ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നു. സർക്കാരിന് ജനങ്ങളോടാണോ കമ്പനിയോടാണോ താൽപ്പര്യം എന്ന് ഇതോടെ വ്യക്തമായിക്കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. തകർന്ന സമാന്തര റോഡുകൾ നന്നാക്കാൻ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയോട് ആവശ്യപ്പെടുന്നതിനു പകരം റോഡിൽ കൂടിയുള്ള ഗതാഗതം നിരോധിക്കുന്നതിനായിരുന്നു സി.പി.എം. ഭരിക്കുന്ന പഞ്ചായത്തിന് ഉത്സാഹം.