ണ്ട്. അവിടെ ഇന്നുള്ള വൈരുദ്ധ്യങ്ങൾ മൂർച്ഛിക്കുകയും, ആഭ്യന്തരകലാപങ്ങൾ നിത്യസംഭവങ്ങളായിത്തീരുകയുമാണെങ്കിൽ, ഇന്ത്യക്ക് അതിലും ഒരാപത്തു വേറെ ഉണ്ടാവാനില്ല. മതത്തിന്റെ പേരിൽ അറബിനാടുകളിൽനിന്ന സാമ്പത്തികസഹായവും, റഷ്യയെ എതിർക്കുന്നതിന്റെ പേരിൽ അമേരിക്കയിൽനിന്നും ചൈനയിൽനിന്നും ആയുധ—യുദ്ധശിക്ഷണ—സഹായവും പരിമിതിയില്ലാതെ പാക്കിസ്ഥാൻ നേടിവരുന്നുണ്ട്. എന്തു് അകൃത്യവും ചെയ്യാൻ തങ്ങൾക്ക കൂസലില്ലെന്നു പാക്കിസ്ഥാനിലെ പട്ടാളമേധാവികൾ ബംഗ്ളാദേശിൽ പ്രകടമാക്കിയിട്ടുമുണ്ട്. പാക്കിസ്ഥാനിലെ ആഭ്യന്തരകാര്യങ്ങളിൽ ഒരുവിധത്തിലും ഇടപെടാതിരിക്കെത്തന്നെ അവിടെ ജനാധിപത്യത്തിനുവേണ്ടി നടക്കുന്ന പോരാട്ടത്തിന് ഇന്ത്യ ധാർമികപിന്തുണ നൽകേണ്ടതുണ്ട്. അതേസമയം, അവിടത്തെ സ്ഥിതിഗതികൾ നാം സൂക്ഷ്മമായി നിരീക്ഷിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയും വേണം. ലോകത്തിലെ ഏററവുമധികം സമ്മർദ്ദവിധേയങ്ങളായ പ്രദേശങ്ങളിലൊന്നാണ് പാക്കിസ്ഥാൻ. അവിടം കത്തിയെരിയാൻ തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. അതിന്റെ ജ്വാലകൾ നമ്മെയും ബാധിക്കുമെന്നതിൽ യാതൊരു സംശയവും വേണ്ട.

(2 സെപ്റ്റംബർ, 1983)

11. കാറക്കോറം ഹൈവേ

1983 മെയ്മാസത്തിന്റെ മദ്ധ്യത്തിൽ കാശ്മീർ സംസ്ഥാനം രണ്ടു കാരണങ്ങൾകൊണ്ടു വാർത്താപ്രാധാന്യം നേടി. ഇന്ത്യൻ യൂണിയനിൽ ചേർന്ന ജമ്മു—കാശ്മീർ പ്രദേശത്തു് ഒരു പൊതുതെരഞ്ഞെടുപ്പിനുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിച്ചതിനെത്തുടർന്നുണ്ടായ അക്രമസംഭവങ്ങളാണ് ഇവയിൽ ഒരു കാരണം. പഴയ കാശ്മീർ നാട്ടുരാജ്യത്തിന്റെ മൂന്നിലൊരു ഭാഗത്തോളം പ്രദേശമേ ഇപ്പോഴത്തെ ജമ്മു—കാശ്മീർ സ്റ്റേററിലുള്ളു. കാശ്മീരിന്റെ മൂന്നിൽ രണ്ടു ഭാഗത്തോളം വരുന്ന പ്രദേശം 1947 മുതൽ പാക്കിസ്ഥാൻ കൈയടക്കിവച്ചിരിക്കയാണ്. ഈ പ്രദേശത്തു് കാറക്കോറം, ഹിന്ദുക്കുഷ്, ഹിമാലയം എന്നീ മലകളിലൂടെ എണ്ണൂറു കിലോമീററർ നീളത്തിൽ ഒരു റോഡ് പാക്കിസ്ഥാനും ചൈനയും ചേർന്നു നിർമിച്ചിട്ടുണ്ട്. ലോകത്തിന്റെ മോന്തായത്തിലൂടെയാണ് ഈ റോഡ് കടന്നുപോകുന്നതെന്നു പറയാറുണ്ട്. കാരണം, ഈ റോഡിലുള്ള ഖുഞ്ജെരാബ് ചുരം കടൽനിരപ്പിൽനിന്നു് 4530 മീററർ ഉയരത്തിലാണ്. മൂന്നു ഹിമശിലകളുടെ (ഗ്ളേസിയറുകളുടെ) മുകളിലൂടെ പോകുന്ന ഈ പാത മഞ്ഞുകാലത്തു് ഉപയോഗയോഗ്യമല്ല. എന്നാൽ, വേനൽക്കാലത്തു് ഈ പാതകളിലൂടെ രണ്ടു വരിയായി വാഹനങ്ങൾക്ക് ചൈനയിലെ ക്സിജിയാങ്ങിൽ (സിങ്കിയാങ്ങിൽ) നിന്നു് പാക്കിസ്ഥാന്റെ കീഴിലുള്ള കാശ്മീരിലെ മുസഫറാബാദ്‌വരെയും, അവിടെനിന്നു് പാക്കിസ്ഥാന്റെ തലസ്ഥാനമായ ഇസ്ലാമാബാദിലൂടെ കറാച്ചി തുറമുഖംവരെയും തടസ്സം കൂടാതെ സഞ്ചരിക്കാം. ഈയാണ്ടിലെ വേനലിൽ, മെയ് 16—ാം തീയതിയാണ് ഖുഞ്ജെരാബ് ചുരം ഗതാഗതത്തിന് ഔപചാരികമായി തുറന്നതു്. കാശ്മീരിനു വാർത്താപ്രാധാന്യം കൈവരാനുള്ള രണ്ടാമത്തെ കാരണം ഈ ചുരത്തിന്റെ ഉദ്ഘാടനമാണ്.

പഴയകാലത്തു് മദ്ധ്യേഷ്യയിൽനിന്നുള്ള കച്ചവടസംഘങ്ങൾ വില്ല

നയ്യുള്ള ചരക്കുകരം, മുഖ്യമായും പട്ട്, കഴുതപ്പുറത്തു കയററി കൂട്ടമായി ഇന്ത്യയിൽ എത്തിയിരുന്നതു് ഈ മാർഗത്തിലൂടെയാണ്. അതിനാൽ പ്രാചീനചരിത്രത്തിൽ ഈ പാത 'സിൽക്ക് റൂട്ട്' എന്നറിയപ്പെട്ടുവരുന്നു. പാശ്ചാത്യരുടെ ആഗമനത്തിനുമുമ്പ് ഇന്ത്യയിലേക്ക് ആക്രമിച്ചു കയറിയ വൈദേശിക സാഹസികരിൽ അധികംപേരും ഉപയോഗിച്ചതും ഇതേവഴിയായിരുന്നു. ചൈന, റഷ്യ, അഫ്ഗാനിസ്ഥാൻ, ഇന്ത്യ എന്നീ രാജ്യങ്ങളുടെ (ഇപ്പോരം പാക്കിസ്ഥാൻെറയും) അതിർത്തികരം സ്പർശിച്ചുപോകുന്നതുനിമിത്തം ഈ മാർഗത്തിന് അത്യധികം യുദ്ധതന്ത്രപ്രാധാന്യമുണ്ട്. ചൈനയിലെ പട്ടാളത്തിന് അറബിക്കടൽവരെ നിർബാധമായി കാറക്കോറം ഹൈവേയിലൂടെ ഇപ്പോരം സഞ്ചരിക്കാം.

ധ്രുവപ്രദേശങ്ങരം ഒഴിച്ചുനിർത്തിയാൽ, ഏററവും വലിയ ഹിമപാറകളുള്ളതു് ഈ പ്രദേശത്താണ്. എവറസ്റ്റ് കഴിഞ്ഞാൽ ഏററവും ഉയർന്ന പർവതശിഖരമായ കെ—2 (ഗോഡ്വിൻ ആസ്റ്റിൻ) നംഗപർവ്വതം, രാകാപോശി എന്നിവയടക്കം 5,400 മീററർമുതൽ 8,550 മീററർ വരെ ഉയരമുള്ള ഇരുപതു കൊടുമുടികളെ തൊട്ടുതഴുകിയാണ് ഈ റോഡ് കിടക്കുന്നതു്.

ഇന്ത്യാവിഭജനകാലത്തു് ഈ പ്രദേശം കാശ്മീർ മഹാരാജാവിൻെറ കീഴിലായിരുന്നു. ബ്രിട്ടീഷ് ഇന്ത്യൻ സൈന്യത്തിലെ ഒരു വിഭാഗമായ 'ഗിൽഗിററ് സ്കൗട്ടുകരം' ആണ് ഈ പ്രദേശം സംരക്ഷിച്ചിരുന്നതു്. തൻെറ രാജ്യം ഇന്ത്യയിൽ ചേർക്കാൻ കാശ്മീർ മഹാരാജാവു തീരുമാനിച്ചപ്പോരം, 1947 ഒക്ടോബറിൽ, ഗിൽഗിററ് സ്കൗട്ടുകളുടെ മേധാവികളായിരുന്ന രണ്ടു് ഇംഗ്ലീഷുകാർ ഈ പ്രദേശമത്രയും പാക്കിസ്ഥാനിൽ ചേർത്തതായി പ്രഖ്യാപിച്ചു. ഈ സമയത്താണ് കാശ്മീർ താഴ്വരയിലേക്ക് പാക്കിസ്ഥാൻ സൈന്യം ആക്രമിച്ചു കടന്നതു്. ആക്രമണകാരികളെ കാശ്മീരിൽനിന്നു പൂർണമായും തുരത്തുന്നതിനു മുമ്പ് കാശ്മീർപ്രശ്നം ഐക്യരാഷ്ട്രസമിതിയിൽ സമർപ്പിക്കുക എന്ന വിഡ്ഢിത്തം ഇന്ത്യ ചെയ്തു. ഫലം: കാശ്മീരിൻെറ മൂന്നിൽ രണ്ടു ഭാഗം ഇപ്പോരം പാക്കിസ്ഥാൻെറ കീഴിലാണ്; കാശ്മീർ പ്രശ്നം ഇന്ത്യയുടെ തീരാത്ത തലവേദനയായി അവശേഷിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.

ഇന്ത്യയുടേതായ ലഡാക്കിലെ അക്സായ്ചിൻ പ്രദേശം ചൈന കൈവശപ്പെടുത്തിയതിനുശേഷം, 1962—ൽ പാക് അധീന കാശ്മീർ പ്രദേശത്തുനിന്നു 5,120 കി. മീ. സ്ഥലം പാക്കിസ്ഥാൻ ചൈനയ്ക്കു വിട്ടുകൊടുത്തു. 1963—ൽ ചൈനയും പാക്കിസ്ഥാനും തമ്മിൽ ഒരു അതിർത്തിക്കരാർ ഒപ്പിടുകയുംചെയ്തു. ഇന്ത്യയുടേതായിരുന്ന സ്ഥലം ചൈനയ്ക്കു കൊടുത്താണ് പാക്കിസ്ഥാൻ ഈ കരാർ ഉണ്ടാക്കിയതു്. 1969—ൽ ഈ പ്രദേശത്തുകൂടി ഒരു റോഡ് നിർമിക്കാൻ പാക്കിസ്ഥാനും ചൈനയും ചേർന്നു തീരുമാനിച്ചു. റാവൽപിണ്ടിയിൽനിന്നു് 96 കി. മീ. അകലെ 'ഹവേലിയൻ' എന്ന സ്ഥലത്തുനിന്നു തുടങ്ങി സിന്ധുനദീതടത്തിലൂടെ ആബട്ടാബാദ്, മൻഷേര, ഥാക്കോട്ട്, പാട്ടൺ, ഛിലാസ് എന്നീ സ്ഥലങ്ങരം കടന്ന് ഈ റോഡ് ഗിൽഗിററിലെത്തുന്നു. ഇവിടെനിന്നു് മോർഖുൻ എന്ന സ്ഥലത്തെത്തി രണ്ടായി തിരിയുന്നു. ഒരു ശാഖ മിൻതകവഴിയും മറേറ ശാഖ ഖുഞ്ജരാബ് ചുരം വഴിയും ക്സിൻജിയാങ്ങിലെത്തുകയും യാർകന്ദ്, അക്സായ്ചിൻ എന്നീ പ്രദേശങ്ങളെ ക്സിൻജിയാങ്ങുമായി കൂട്ടിയിണക്കുകയുംചെയ്യുന്നു.

പാക്കിസ്ഥാനും ചൈനയും യോജിച്ച് ഇരുപതു വർഷക്കാലം അത്യദ്ധ്വാനം ചെയ്താണ് കാറക്കോറം ഹൈവേ നിർമിച്ചതു്, പതിനായിരം

ചൈനക്കാരും പതിനയ്യായിരം പാക്കിസ്ഥാനികളും ഈ റോഡുപണിയിൽ ഏർപ്പെട്ടിരുന്നു. ഈ റോഡിൽ ചൈന എൺപതു പാലങ്ങൾ നിർമിച്ചിട്ടുണ്ടു്. അതിലൊന്നു് ഥാക്കോട്ടു് എന്ന സ്ഥലത്തു സിന്ധുനദിക്കു കുറുകെ ഉള്ളതാണു്. അറുനൂററിനാല്പതു കിലോമീററർ നീളത്തിൽ പാതയിൽ കല്ലു വിരിച്ചിട്ടുണ്ടു്. പാത പണിയുന്നതിന്നിടയ്ക്കു മൂന്നു കോടി ഘനവാര മണ്ണും കല്ലും നീക്കുകയുണ്ടായി. പാറ പൊളിക്കാൻ എണ്ണായിരം ടൺ ഡൈനാമിററു് ഉപയോഗിച്ചു. ഓരോ മൈൽ റോഡിനും ഓരോ തൊഴിലാളിയെങ്കിലും അപകടത്തിൽപെട്ടു മരിച്ചിരിക്കണം.

നിയമപ്രകാരം ഇന്ത്യയുടേതായ സ്ഥലത്തിലൂടെ പാക്കിസ്ഥാനും ചൈനയും ചേർന്നു യുദ്ധതന്ത്രപ്രാധാന്യമുള്ള ഈ റോഡു് വെട്ടുന്നതു് നോക്കിനിന്നു പ്രതിഷേധിക്കാനേ ഇന്ത്യയ്ക്കു കഴിഞ്ഞുള്ളു. ഈ മെയ്മാസത്തിൽ ഖുഞ്ജരാബ് ചുരം ഗതാഗതത്തിനു തുറന്നുകൊടുത്തപ്പോഴും ഇന്ത്യ ഔപചാരികമായി പ്രതിഷേധിച്ചു.

പീക്കിങ്ങിൽനിന്നു് അറബിക്കടൽത്തീരംവരെ ചൈനീസ് വാഹനങ്ങൾക്കു് ഉരുണ്ടുപോകാൻ സൗകര്യം നല്കുന്നതെങ്കിലും, കാറക്കോറം റോഡിനു് അത്രയധികം യുദ്ധതന്ത്രപ്രാധാന്യമില്ലെന്നാണു് ഇപ്പോൾ പറയപ്പെടുന്നതു്. ഒന്നാമതു്, അതിലെ എണ്ണൂറു കിലോമീററർ പ്രദേശത്തു കൂടെക്കൂടെ മലയിടിയലും മഞ്ഞുവീഴലും മൂലം ഗതാഗതം തടസ്സപ്പെടും. രണ്ടാമതു്, വിമാനങ്ങളിൽനിന്നു ബോംബിട്ടു് ഈ റോഡിലെ ഗതാഗതം എളുപ്പത്തിൽ തകരാറിലാക്കാം.

അതേതായാലും, ലോകത്തിന്റെ മോന്തായത്തിലൂടെയുള്ള കാറക്കോറം റോഡ് എൻജിനീയറിങ്ങിന്റെ ഒരു വമ്പിച്ച വിജയമായാണു കണക്കാക്കപ്പെടുന്നതു്. ടൂറിസ്റ്റുകൾക്കു് ഈ റോഡ് ഏററവും വലിയ ഒരാകർഷണമായിക്കൂടെന്നില്ല; ടൂറിസ്റ്റുകളെ ഈ 'പട്ടാള'റോഡിലൂടെ സഞ്ചരിക്കാൻ പാക്കിസ്ഥാനും ചൈനയും അനുവദിക്കുമെങ്കിൽ.

(19 ജൂൺ, 1983)

12. പാക്കിസ്ഥാനിലെ ഭാഷാപ്രശ്നം

'ദേശീയബോധം വളർന്നുവന്നപ്പോൾ, അതിനു് അടിസ്ഥാനമായിരുന്നതു് പാരമ്പര്യപ്രകാരമുള്ള രാജ്യാതിർത്തികളോ, ഭൂമിശാസ്ത്രപരങ്ങളായ സാഹചര്യങ്ങളോ ആയിരുന്നില്ല; മറിച്ചു്, മിക്കപ്പോഴും മാതൃഭാഷ മാത്രമായിരുന്നു' എന്നു പ്രസിദ്ധ ചരിത്രകാരനായ ആർണോൾഡ് ടോയൻബി എഴുതിയിട്ടുണ്ടു്. മതത്തെക്കൂടി, ടോയൻബി പറഞ്ഞ രാജ്യാതിർത്തികളോടും ഭൂമിശാസ്ത്ര സാഹചര്യങ്ങളോടും കൂട്ടിച്ചേർക്കാവുന്നതാണു്. ദേശീയബോധത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനം മതമോ, രാജ്യാതിർത്തികളോ, ഭൂമിശാസ്ത്രസാഹചര്യങ്ങളോ അല്ല, മാതൃഭാഷയാകുന്നു. ഒരേ മാതൃഭാഷ സംസാരിക്കുന്നവർ, തങ്ങൾ ഒരു ജനത, അഥവാ ഒരു രാഷ്ട്രം ആണെന്നു കരുതുന്നു, ഇതിനു് അപവാദങ്ങൾ (വ്യത്യസ്തതകൾ) കണ്ടേക്കാം. എങ്കിലും ഇതാണു് ഉത്സർഗം (സാമാന്യ നിയമം).

മതത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇന്ത്യൻ ഉപഭൂഖണ്ഡത്തിൽ രൂപവൽക്കരിക്കപ്പെട്ടതാണു പാക്കിസ്ഥാൻ രാഷ്ട്രം. പക്ഷേ, മതം ഒന്നായതുകൊണ്ടുമാത്രം, തങ്ങൾ ഒരു രാഷ്ട്രമാണെന്നു ജനങ്ങൾ കരുതിക്കൊള്ളണമെന്നില്ലെന്നു വളരെ വേഗം വ്യക്തമായി. കിഴക്കൻ പാക്കിസ്ഥാനി