60. ടാറിൽ ഇത്തിരി ചോര

ജൂൺ 6 മുതൽ 12 കൂടി ഒരാഴ്ച 'റോഡ് സുരക്ഷാവാരം' ആയി ഇന്ത്യയിൽ ആഘോഷിക്കപ്പെട്ടു. രാജ്യവ്യാപകമായി ഇങ്ങനെ ഒരു വാരം ആഘോഷിക്കുന്നതു് ഇതു് ആദ്യമായിട്ടാണു്. കേന്ദ്രഗവണ്മെൻറ് രൂപവല്ക്കരിച്ചിട്ടുള്ള 'ദേശീയ റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിൽ' (നാഷണൽ റോഡ് സേഫ്ററി കൗൺസിൽ) ആണു് ഈ ആഘോഷപരിപാടികൾക്ക് നേതൃത്വം നൽകിയതു്. ഗതാഗത സുരക്ഷിതത്വം സംബന്ധിച്ച ബോധവൽക്കരണ പരിപാടികൾ പതിവുമട്ടിലാണെങ്കിലും ഏറെക്കുറെ വിപുലമായ തോതിൽത്തന്നെ ഈ ആഴ്ചയിൽ കേരളത്തിൽ സംഘടിപ്പിക്കപ്പെടുകയുണ്ടായി.

ഈ പരിപാടി നടക്കുമ്പോഴും ട്രാഫിക് അപകടങ്ങൾ സാധാരണ മട്ടിൽത്തന്നെ സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരുന്നു. ഈ ആഴ്ചയിൽ കേരളത്തിലാകെ നൂറെററട്ട് റോഡപകടങ്ങളുണ്ടായി എന്നും പതിമൂന്നാളുകൾക്ക് ഇവയിൽ ജീവഹാനി സംഭവിച്ചുവെന്നും നൂററിപ്പത്തൊമ്പതാളുകൾക്ക് പരിക്കുകൾ പററിയെന്നുമാണു് ഇതു സംബന്ധിച്ച പത്രങ്ങളിൽവന്ന കണക്കുകൾ. ഈ റോഡപകടങ്ങളുടെ ഫലമായി എത്രമാത്രം സ്വത്തു നശിച്ചുവെന്നോ എത്രയാളുകൾക്ക് ദീർഘകാലികമോ സ്ഥിരമോ ആയ അംഗവൈകല്യം സംഭവിച്ചുവെന്നോ എത്ര പ്രയത്നമണിക്കൂറുകൾ നഷ്ടപ്പെട്ടുവെന്നോ ആരും കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ടെന്നു തോന്നുന്നില്ല.

ഇന്ത്യപോലെയുള്ള ദരിദ്രരാജ്യങ്ങൾ ഇനിയും റോഡപകടങ്ങളെ അവ അർഹിക്കുന്ന ഗൗരവത്തോടെ വീക്ഷിച്ചുതുടങ്ങിയിട്ടില്ല. ഇന്ത്യയിൽ സ്റേററ് ഗവണ്മെൻറുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യേണ്ട ഒരു വിഷയമാണു റോഡപകടങ്ങൾ; കേന്ദ്രഗവണ്മെൻറിനു് അവയുടെ കാര്യത്തിൽ അല്പമായ താല്പര്യമേയുള്ളു. അതാതു സമയത്തും അതാതു സ്ഥലത്തും പോലീസ്‌വകുപ്പിലെ കീഴ്ജീവനക്കാർ കൈകാര്യം ചെയ്യേണ്ട നിസ്സാരസംഭവങ്ങളായേ റോഡപകടങ്ങളെ ഇന്ത്യയിലെ സ്റേററ് ഗവണ്മെൻറുകളും കരുതുന്നുള്ളു.

എന്നാൽ, വാസ്തവം എന്താണു്? ഏതു പകർച്ചവ്യാധികൊണ്ടും മരിക്കുന്നതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ മനുഷ്യർ ഇപ്പോൾ ഓരോ ആണ്ടിലും റോഡപകടങ്ങളിൽ മരിക്കുന്നുണ്ടു്. മരിക്കുന്നതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ ജനങ്ങൾക്കു് ഇവയിൽ ശാശ്വതമായ അംഗഭംഗം സംഭവിച്ച പിന്നീടുള്ള ജീവിതം ഇരുണ്ടതായിത്തീരുന്നു. ഈ അപകടങ്ങൾമൂലം വൻതോതിൽ സ്വത്തുനാശവും ഉണ്ടാവുന്നു. രാഷ്ട്രത്തിൻെറ സംഘടിതമായ പ്രയത്നംകൊണ്ടേ റോഡപകടങ്ങൾ തീരെ ഒഴിവാക്കാനല്ലെങ്കിൽ കുറയ്ക്കാനെങ്കിലും കഴിയൂ. അതിനാൽ ആണ്ടിൽ ഒരാഴ്ച ഏതാനും ചിലർക്കു വല്ലപ്പോഴും ചിന്തിക്കാനുള്ള ഒരു വിഷയം മാത്രമല്ല റോഡ് സുരക്ഷിതത്വം; ഭരണകൂടത്തിൻെറയും പൗരന്മാരുടെയും ശ്രദ്ധയിൽ എപ്പോഴും ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ട ഗൗരവമുള്ള ഒരു പ്രശ്നമാണതു്.

കൂടുതൽക്കൂടുതൽ വേഗത്തിൽ സഞ്ചരിക്കാനുള്ള തൃഷ്ണ മനുഷ്യനു ജന്മസിദ്ധമാകുന്നു. ഈ തൃഷ്ണയ്ക്കു കണ്ണുംപൂട്ടി വഴങ്ങിക്കൊടുക്കുന്നതിനു മനുഷ്യവർഗം നൽകുന്ന വിലയാണു റോഡപകടങ്ങൾ. റോഡപകടങ്ങളിൽ ഇപ്പോൾ ഓരോ ആണ്ടിലും നാലു ലക്ഷത്തിലേറെ മനുഷ്യർ മരിക്കുന്നുണ്ടെന്നും ഒരുകോടി ഇരുപതുലക്ഷത്തോളം ജനങ്ങൾക്കു പരിക്കുകൾ പററുന്നുണ്ടെന്നും ലോകാരോഗ്യസംഘടന വെളിപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടു്. റോഡപകടങ്ങൾ കൂടുതൽ സംഭവിക്കുന്നതു വാഹനങ്ങൾ അധികമുള്ള സമ്പന്ന രാഷ്ട്രങ്ങളിലല്ല; അവ താരതമ്യേന കുറവായ ദരിദ്രരാജ്യങ്ങളിലാണു് എന്നതു് ഒരു വിരോധാഭാസമായി തോന്നാം. സമ്പന്ന രാജ്യങ്ങളിൽ പതിനായിരം മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്കു് ഒരാണ്ടിൽ

അഞ്ചുമുതൽ പത്തുവരെ എന്നതാണ് അപകടനിരക്കെങ്കിൽ ഇന്ത്യയിൽ പതിനായിരം വാഹനങ്ങൾക്ക ശരാശരി മുപ്പത്തഞ്ച് അപകടങ്ങൾ ആണ്ടുതോറും സംഭവിക്കുന്നുണ്ട്. ഓരോ നാലു മിനിട്ടിലും ഒരിന്ത്യാക്കാരൻ റോഡപകടങ്ങളിൽപ്പെട്ടു മരിക്കുന്നു. റോഡപകടങ്ങളുടെ ഫലമായി മുന്നൂററമ്പതുകോടി രൂപയുടെ നഷ്ടം ഇന്ത്യയിൽ ഓരോ ആണ്ടിലും ഉണ്ടായിത്തീരുന്നു. റോഡപകടങ്ങളിൽ അംഗഭംഗം സംഭവിക്കുന്നവരുടെ എണ്ണം ഇന്ത്യയിൽ കണക്കാക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. റോഡപകടങ്ങൾ ഇന്നത്തെ നിരക്കിൽ തുടർന്നാൽ എ. ഡി രണ്ടായിരമാണ്ട് ആകുമ്പോഴേക്കും ഇന്ത്യയിൽ ആണ്ടുതോറും നാലുലക്ഷത്തിമുപ്പത്തയ്യായിരത്തിലേറെ റോഡപകടങ്ങളുണ്ടാവുമെന്നും അവയിൽ ഒരുലക്ഷത്തിഇരുപത്തൊമ്പതിനായിരത്തിലേറെ മരണങ്ങൾ സംഭവിക്കുമെന്നും നാലുലക്ഷത്തോളം ആളുകൾക്ക് അംഗഭംഗമുണ്ടാകുമെന്നും ദേശീയ പരിവഹന ആസൂത്രണ ഗവേഷണ കേന്ദ്രം (നാഷണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ പ്ലാനിങ് ആൻഡ് റിസർച്ച് സെൻറർ) പ്രസ്താവിച്ചിരിക്കുന്നു.

1961–ൽ ഇന്ത്യയിൽ റോഡപകടങ്ങളിൽ മരിച്ചവരുടെ എണ്ണം 5,547 ആയിരുന്നുവത്രെ. 1986–ൽ 40,600 ആളുകളും 1987-ൽ 41,000 ആളുകളും ഇവിടെ റോഡപകടങ്ങളിൽ മരിച്ചു. ആകെ രണ്ടേകാൽലക്ഷം റോഡപകടങ്ങൾ 1987–ൽ ഇന്ത്യയിലുണ്ടായി. ഔദ്യോഗിക കണക്കുകളാണിവ. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ആകെ സംഭവിക്കുന്ന റോഡപകടങ്ങളിൽ അഞ്ചിലൊന്നു മാത്രമേ ഔദ്യോഗികമായി രേഖപ്പെടുത്തുന്നുള്ളു. ഇന്ത്യയിൽ റോഡപകടങ്ങൾ ആണ്ടുതോറും എട്ടുശതമാനം എന്ന തോതിനു വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണെന്നു കണക്കാക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

റോഡപകടങ്ങളിൽപ്പെട്ടു മരിക്കുന്ന നൂറ് ആളുകളിൽ മുപ്പതുമുതൽ നാല്പതുവരെ കാൽനടക്കാരും പതിനഞ്ചോളം പേർ ദ്വിചക്രവാഹനങ്ങളിൽ സഞ്ചരിക്കുന്നവരുമാണ്. ഡില്ലിയിൽ 1984–ൽ റോഡപകടങ്ങളിൽ മരിച്ചവരിൽ മുപ്പത്തൊമ്പതു ശതമാനവും കാൽനടക്കാരായിരുന്നു. ഇന്ത്യയിൽ ദ്വിചക്ര വാഹനങ്ങളുടെ സംഖ്യ ആണ്ടുതോറും 18 3 ശതമാനം എന്ന തോതിൽ വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. 1961–ൽ ഇന്ത്യയിൽ സ്വചാലിത വാഹനങ്ങളുടെ ആകെ സംഖ്യ അറുപതു ലക്ഷത്തോളമായിരുന്നു. 1981–ൽ ഇവ ഇരട്ടിച്ച് ഒരുകോടി ഇരുപതുലക്ഷത്തിൽ കവിഞ്ഞു. ഇന്ത്യയിൽ മോട്ടോർവാഹനങ്ങൾ ആണ്ടുതോറും അഞ്ചുമുതൽ ഏഴുവരെ ശതമാനമെന്ന തോതിൽ പെരുകിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണത്രെ. ജനസംഖ്യയിൽ വരുന്ന വളർച്ചയെക്കാൾ എത്രയോ ത്വരിതമാണ് ഇന്ത്യയിൽ വാഹനസംഖ്യയിൽവരുന്ന വളർച്ച.

വാഹനങ്ങൾ വളരുന്നതോതിനു നമ്മുടെ റോഡുകൾ വളരുന്നില്ല. പുതിയ റോഡുകൾ അപൂർവമായേ ഉണ്ടാവുന്നുള്ളു. ഉള്ള റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരം വർഷംതോറും കുത്തനെ ഇടിഞ്ഞുവരികയുമാണ്. നമ്മുടെ മിക്ക റോഡുകളും കാൽനടക്കാർക്കുപോലും സൂക്ഷിച്ചില്ലെങ്കിൽ അപകടം ഉണ്ടാക്കുന്നവയാണ്. വേഗംകൂടിയ വാഹനങ്ങൾക്ക സഞ്ചരിക്കാൻ പററിയവയല്ല അവ.

താരതമ്യേന മെച്ചപ്പെട്ട റോഡുകളത്രേ നാഷണൽ ഹൈവേകൾ. ആകെ രാജ്യത്തിലുള്ള റോഡുകളിൽ രണ്ടു ശതമാനത്തിനു മാത്രമേ നാഷണൽ ഹൈവേ എന്ന ബഹുമതി നൽകപ്പെട്ടിട്ടുള്ളു. എന്നിട്ടും 1984–ൽ ഇന്ത്യയിലുണ്ടായ റോഡപകടങ്ങളിൽ ഇരുപത്തെട്ടു ശതമാനവും, അപകടങ്ങളിൽ സംഭവിച്ച മരണങ്ങളിൽ മുപ്പത്തഞ്ചു ശതമാനവും നാഷണൽ ഹൈവേകളുടെ സംഭാവനയായിരുന്നു. ഈ കണക്കിൽനിന്നു നാഷണൽ ഹൈവേകളുടെ ഗതാഗത യോഗ്യതയെപ്പററി ചില നിഗമനങ്ങളിൽ എത്താവുന്നതേയുള്ളു. രാജ്യത്തിലെ ആകെ റോഡുകളിൽ ഇരുപതുശതമാനം സ്റ്റേററ് ഹൈവേകളാണ്. 1984-ലെ റോഡപകടങ്ങളിൽ ഇരുപത്തിരണ്ടു ശതമാനവും റോഡപകടമരണങ്ങളിൽ മുപ്പതു ശതമാനവും സംഭവിച്ചതു സ്റ്റേററ് ഹൈവേകളിലായിരുന്നു. ഹൈവേകളിൽ

ത്തന്നെ ചില പ്രത്യേക പ്രദേശങ്ങൾ കൂടുതൽ അപകടസാദ്ധ്യതകളുള്ളവയാണ്.

റോഡപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിന് ആദ്യമായി ചെയ്യേണ്ടതു റോഡുകൾക്കു വീതി കൂട്ടുകയും അവയെ ശരിയായി സംരക്ഷിക്കുകയുമാണ്. ഡ്രൈവർമാരെ വിവരം ധരിപ്പിക്കുന്നതിനായി റോഡരുകിൽ സ്ഥാപിക്കുന്ന ചിഹ്നങ്ങൾ എളുപ്പത്തിൽ കാഴ്ചയിൽപ്പെടുന്ന വിധത്തിൽ ചായമടിച്ചു പുതുക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കണം.

റോഡുകളുടെ ജീർണ്ണതയെപ്പോലെ വാഹനങ്ങളുടെ ജീർണ്ണതയും റോഡപകടങ്ങൾക്കു വൻതോതിൽ ഉത്തരവാദിത്തം വഹിക്കുന്നു. നിയന്ത്രിക്കാൻ കഴിയാത്ത പഴഞ്ചൻ വാഹനങ്ങൾ റോഡുകളുടെ തലങ്ങും വിലങ്ങും ഓടുന്നതു നാം എന്നും കാണുന്നതാണ്. സർക്കാർവക വാഹനങ്ങളാണെങ്കിൽ ബ്രേക്കോ സ്റ്റിയറിങ്ങോ ഇല്ലെങ്കിലും ഓടിക്കാമെന്നതാണ് ഇപ്പോഴത്തെ അലിഖിതനിയമം. ഇതിനു മാററം വന്നേതീരൂ. റോഡിൽ ഇറങ്ങുന്ന സ്വകാര്യവാഹനങ്ങൾ യാത്രാക്ഷമങ്ങളാണോ എന്നു പരിശോധിക്കേണ്ടതു ട്രാഫിക് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ ചുമതലയാണ്. അവർ തങ്ങളുടെ ചുമതല സത്യസന്ധതയോടുകൂടി നിർവഹിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തേണ്ടതു സർക്കാർ അത്രേ.

ഏതാനും വർഷംമുമ്പ് റഷ്യയിലെ മോസ്കോനഗരത്തിൽനിന്നു വിമാനത്താവളത്തിലേക്കു പോകുന്നവഴിക്ക് ഒരു ടാക്സിഡ്രൈവറുമായി നടന്ന സംഭാഷണം ഞാൻ ഇവിടെ ഓർത്തുപോകുന്നു. ടാക്സിയിൽ യാത്രക്കാരനായി ഞാൻ മാത്രമേ ഉണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ. ദ്വിഭാഷി അതിനുമുമ്പ് എന്നെ വിട്ടുപോയിരുന്നു. ഡ്രൈവർക്കാണെങ്കിൽ കഷ്ടിച്ച് ഇംഗ്ലീഷ് സംസാരിക്കാനറിയാം. മുമ്പു പല ഇന്ത്യക്കാരെയും അയാൾ തന്റെ ടാക്സിയിൽ കയററിയിരുന്നു അതിനാൽ അയാൾ വാചാലനായി. സംഭാഷണമദ്ധ്യേ അയാൾ എന്നോടു തുറന്നുപറഞ്ഞു: 'ഇന്ത്യ മോശപ്പെട്ട ഒരു നാടാണ്.' ഇതു് റഷ്യയിൽ എനിക്കു പുതിയൊരനുഭവമായിരുന്നു, ഞാൻ ചോദിച്ചു: 'എന്തേ?'

ഡ്രൈവർ പറഞ്ഞു: 'നിങ്ങളുടെ കൽക്കത്തയിലെ ഡെപ്യൂട്ടി മേയർ മോസ്കോവിൽ വന്നിരുന്നു. ഞാനാണ് അയാളെ ഇവിടെ കൊണ്ടുനടന്നതു്. ക്രമത്തിൽ അയാൾ എന്റെ സുഹൃത്തായി. കൽക്കത്തയിലേക്കു വരാൻ അയാൾ എന്നെ ക്ഷണിച്ചു. 'കൽക്കത്തയിൽ വന്നാൽ ഞാൻ എങ്ങനെ കഴിഞ്ഞുകൂടും?' എന്നു ഞാൻ അയാളോടു ചോദിച്ചു. 'നിങ്ങൾക്ക് കൽക്കത്തയിൽ ടാക്സി ഓടിക്കാമല്ലോ' എന്ന് അയാൾ പറഞ്ഞു. 'എന്റേതു് ഇന്റർനാഷണൽ ഡ്രൈവിങ് ലൈസൻസ് അല്ല; റഷ്യൻ ഡ്രൈവിങ് ലൈസൻസാണ്' എന്നു ഞാൻ പറഞ്ഞപ്പോൾ അയാൾ എന്നെ ആശ്വസിപ്പിച്ചു: 'ഞാൻ കൽക്കത്തയിലെ ഡെപ്യൂട്ടി മേയറാണ്. മടങ്ങിച്ചെന്നാലുടൻ ഞാൻ ഇന്ത്യയിലെ ഒരു ഡ്രൈവിങ് ലൈസൻസ് നിങ്ങൾക്ക് ഇങ്ങോട്ട് അയച്ചുതരാം.'

ഡ്രൈവർ എന്നെ തറപ്പിച്ചുനോക്കി. 'ഇതാണ് ഇന്ത്യ. അവിടെ കാൽ കുത്തുകപോലുംചെയ്യാത്ത ഒരാൾക്കു ഡ്രൈവിങ് ലൈസൻസ് കിട്ടാൻ പ്രയാസമില്ല. വേണ്ടവഴിക്കു ശ്രമിച്ചാൽ മതി. ഇവിടെ റഷ്യയിലാണെങ്കിൽ എത്ര അദ്ധ്വാനിച്ചാലാണ് ഒരു ഡ്രൈവിങ് ലൈസൻസ് കിട്ടുക! ഇതാണ് ഇന്ത്യ മോശപ്പെട്ട ഒരു രാജ്യമാണെന്നു ഞാൻ പറയാൻ കാരണം.'

ശരിയല്ലേ? അഴിമതിക്കു കുപ്രസിദ്ധമല്ലേ നമ്മുടെ ട്രാഫിക് വിഭാഗം?

ഡ്രൈവിങ് ലൈസൻസ് നൽകുന്നതു ശരിയായി പരീക്ഷിച്ചശേഷമാവണം. ട്രാഫിക് അപകടങ്ങളിൽപ്പെടുന്ന ഡ്രൈവർമാരെ പുനഃപരീക്ഷിക്കണം. വേണ്ടത്ര യോഗ്യതയില്ലാത്തവർക്കു ലൈസൻസ് സ്ഥിരമായി നിരസിക്കണം. ട്രാഫിക് കുററങ്ങൾക്കു കനത്ത ശിക്ഷ നൽകാൻ വ്യവസ്ഥകളുണ്ടാക്കുകയുംവേണം.

ദ്വിചക്രവാഹനങ്ങളിൽ സഞ്ചരിക്കുന്നവരുടേയും കാൽനടക്കാരുടേയും 'റോഡ്ബോധം' വളർത്തുന്നതിനു നിരന്തരമായ ശിക്ഷണവും പ്രചാരണവും

ആവശ്യമാണ്. സ്കൂട്ടറുകളിലും മോട്ടോർസൈക്കിളുകളിലും സഞ്ചരിക്കുന്നവർക്കു ഹെൽമററ് നിർബന്ധിതമാക്കണം. നഗരങ്ങളിൽ ചില റോഡുകൾ ദ്വിചക്രവാഹനങ്ങൾക്കും കാൽനടക്കാർക്കും മാത്രമായി റിസർവ് ചെയ്യണം. അവയിൽ മററു വാഹനങ്ങൾ കടക്കാൻ അനുവദിച്ചുകൂടാ. റോഡുകളിൽ ഏതു് ഓരത്തുകൂടെ നടക്കണമെന്നും ഏതു് ഇടങ്ങളിൽവേണം റോഡുകൾ മുറിച്ചുകടക്കാനെന്നും കുട്ടികളെ (മുതിർന്നവരേയും) പഠിപ്പിക്കണം. ഈ ശിക്ഷണം പ്രാഥമികതലത്തിൽ ആരംഭിക്കണം.

സർവോപരി ട്രാഫിക് പോലീസുകാർ നിത്യജാഗ്രത പുലർത്തണം. റോഡിൽ ഒരു അപകടമുണ്ടായാൽ പരുക്കേററവരെ ഏതാനും നിമിഷങ്ങൾക്കകം ആസ്പത്രികളിലെത്തിക്കാൻ കാര്യക്ഷമമായ സംവിധാനം ഉണ്ടാകണം.

നീലാകാശത്തുനിന്നുള്ള ഇടിവാൾപോലെ തികച്ചും അപ്രതീക്ഷിതമായാണ് റോഡപകടങ്ങൾ സംഭവിക്കുന്നതു്. നിങ്ങൾ കാണുന്നതു ടാറിൽ ഇത്തിരി ചോരമാത്രം. ഇവിടെ തകർന്നുപോയതോ, ഒന്നോ അധികമോ ജീവിതങ്ങൾ, ഒന്നോ അധികമോ കുടുംബങ്ങൾ!

നിരന്തരമായ ബോധവൽക്കരണം മാത്രമേ ഈ വിപത്തിന് അല്പമെങ്കിലും പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കുകയുള്ളൂ.

(20 ജൂൺ, 1988)

61. ചേരികൾ

കോഴിക്കോട്ടു പട്ടണത്തിലെ ഏററവും വലിയ ഒരു ചേരിപ്രദേശത്തിനടുത്താണ് ഞാൻ പാർക്കുന്നതു്. ദിവസേന, പല തവണ, ഈ ചേരിയുടെ അടുത്തുകൂടി ഞാൻ കടന്നുപോവുന്നുണ്ട്. എങ്കിലും, ചേരിയുടെ അകത്തുകടക്കാനോ അതിൽ പാർക്കുന്ന ജനങ്ങളുമായി പരിചയം സ്ഥാപിക്കാനോ ഇന്നോളം എനിക്കു സാധിച്ചിട്ടില്ല.

ചേരിയുടെ ആന്തരസംരചനയെപ്പററി എനിക്കുള്ള അറിവിന് ഞാൻ ഫാദർ മഞ്ഞിലിനോട് കടപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. നഗരത്തിലെ ഒരു പ്രശസ്ത വിദ്യാലയത്തിൽ ദീർഘകാലം ഹെഡ്മാസ്റ്റർ ആയിരുന്ന ഈ ജെസ്യൂട്ട് വൈദികൻ പ്രസിദ്ധനായ ഒരു എഴുത്തുകാരനും പ്രഗല്ഭനായ ചിത്രകാരനും സർവോപരി മൃദുലഹൃദയനായ ഒരു മനുഷ്യസ്നേഹിയുമാണ്. തനിക്ക് സൗകര്യമുള്ളപ്പോഴൊക്കെ അദ്ദേഹം ഈ ചേരി സന്ദർശിക്കുകയും വ്യത്യസ്ത ജീവിതരീതികൾ പുലർത്തുന്ന അവിടത്തെ ജനങ്ങളുമായി ചങ്ങാത്തം പുലർത്തുകയുംചെയ്യുന്നു. അവിടെ പാർക്കുന്ന കൈനോട്ടക്കാരെയും ചെരുപ്പുകുത്തികളെയും ലഹരിമരുന്നു വില്പനക്കാരെയും അമ്മികൊത്തുകാരെയും എല്ലാം അദ്ദേഹത്തിനറിയാം. അവരുടെ പഴയ ഗ്രാമീണജീവിതപശ്ചാത്തലത്തെപ്പററിയും അദ്ദേഹത്തിനു നല്ല ധാരണയുണ്ട്. വേറൊരു ഗതിയുമില്ലാതെ, തലചായ്ക്കാൻ ഒരിടംതേടി, ചേരികളിൽ വന്നെത്തിപ്പെടുന്നവരിൽ ഏററവും പാവപ്പെട്ടവരുടെ ജീവിതപ്രശ്നങ്ങൾക്ക് എളിയ തോതിലെങ്കിലും പരിഹാരം കാണുന്നതിലും, ഒപ്പം സ്നേഹം, സഹാനുഭൂതി മുതലായ ഉന്നതമൂല്യങ്ങളിലേക്ക് അവരുടെ ശ്രദ്ധയാകർഷിക്കുന്നതിലുമാണ് അദ്ദേഹത്തിനു താല്പര്യം. ഫാദർ മഞ്ഞിൽ ഏറെക്കുറെ ഒരു ഏകാന്തപഥികനാണ്; അദ്ദേഹത്തെപ്പോലെ കുറെ ഏറെ ദീനാനുകമ്പകർ ഉണ്ടാകുന്ന പക്ഷം, ചേരികളിലെ ദാരിദ്ര്യത്തിനിടയിലും ആശ്വാസത്തിൻെറയും സമാധാനത്തിൻെറയും അന്തരീക്ഷം പുലരുമെന്നാണ് എൻെറ വിശ്വാസം.

‘ഇന്ത്യ, യഥാർത്ഥത്തിൽ ചേരിവാസികളുടെ ഒരു രാഷ്ട്രമാണ്’, നമ്മുടെ നഗരങ്ങളിൽ പാർക്കുന്നവരിൽ പകുതിയോളം പേർ ചേരികളിലെ