ചരിത്ര രേഖ & പൈതൃക സംരക്ഷണ രേഖ

പഴയ ആലുവ–മൂന്നാർ രാജപാത: ചരിത്രവും ജനകീയ വീണ്ടെടുപ്പും

നൂറ്റാണ്ടുകളുടെ പൈതൃകവും നിയമപരമായ പൊതുവഴി അവകാശവുമുള്ള രാജവീഥിയുടെ പുനരുദ്ധാരണ മുന്നേറ്റം

മുഖ്യ നിലപാട്: വനത്തിനുള്ളിലൂടെയുള്ള ഒരു പുതിയ റോഡ് നിർമ്മാണമല്ല രാജപാത പുനർനിർമ്മാണം കൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. റവന്യൂ-പൊതുമരാമത്ത് രേഖകളിൽ നിലനിൽക്കുന്നതും വനംവകുപ്പിന് നിയമപരമായി യാതൊരു അവകാശങ്ങളുമില്ലാത്തതുമായ ഈ പൈതൃക പൊതുവഴി വീണ്ടെടുക്കുക എന്നതാണ് ജനകീയ ലക്ഷ്യം. കോടതിയിലെ വ്യവഹാരങ്ങളിൽ സർക്കാർ അടിയന്തരമായി അനുകൂല നിലപാട് സ്വീകരിക്കുമെന്നാണ് മലയോര ജനതയുടെ പ്രതീക്ഷ.

1. പൂഞ്ഞാർ രാജവംശത്തിന്റെ രാജവീഥിയും പരമ്പരാഗത വ്യാപാരവും

ആധുനിക ഗതാഗത ശൃംഖലകൾ നിലവിൽ വരുന്നതിന് മുൻപ് പെരിയാർ തീരങ്ങളെയും കടൽത്തീര തുറമുഖങ്ങളെയും തമിഴ്നാട്ടിലെ കമ്പം താഴ്വരയുമായും മധുരയുമായും ബന്ധിപ്പിച്ചിരുന്നത് ഈ മലമ്പാതയായിരുന്നു. ഹൈറേഞ്ചും കണ്ണൻ ദേവൻ മലനിരകളും ഭരിച്ചിരുന്ന **പൂഞ്ഞാർ കോവിലകത്തിന്റെ** പരമാധികാര ഭരണ–വാണിജ്യ പാതയായിരുന്നു ഇത്. മലയോര വിഭവങ്ങൾ സംഭരിക്കാനും കരം പിരിക്കാനും ഈ വഴി ഉപയോഗിച്ചുപോന്നു.

യഥാർത്ഥ പാതയുടെ ഗതി: ആലുവ → പെരുമ്പാവൂർ → കോതമംഗലം → കീരംപാറ → തട്ടേക്കാട് → കുട്ടമ്പുഴ → പൂയംകുട്ടി → പീണ്ടിമേട് → കനാച്ചേരി → മാങ്കുളം → കല്ലാർ → മൂന്നാർ. പരമ്പരാഗത ആദിവാസി ജനവിഭാഗങ്ങളായ മുതുവാൻ, മന്നാൻ വിഭാഗങ്ങളുടെ ഏക ബാഹ്യസമ്പർക്ക പാതയും ഇതായിരുന്നു.

2. തിരുവിതാംകൂർ PWD-യും ബ്രിട്ടീഷ് എഞ്ചിനീയറിംഗും (1877–1914)

1877 ജൂലൈ 11-ന് പൂഞ്ഞാർ കേരളവർമ്മ വലിയ രാജാവിൽ നിന്ന് ജെ.ഡി. മൺറോ കണ്ണൻ ദേവൻ മലനിരകൾ തോട്ടവിളകൾക്കായി പാട്ടത്തിനെടുത്തതോടെ ഈ പാത മൂന്നാറിന്റെ വികസന നാഡിയായി മാറി. തിരുവിതാംകൂർ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പും ബ്രിട്ടീഷ് എൻജിനീയർമാരും ചേർന്ന് ഈ കാട്ടുപാതയെ വീതികൂട്ടി കരിങ്കൽ കലുങ്കുകളും പാലങ്ങളും അഞ്ചൽ വിശ്രമകേന്ദ്രങ്ങളും നിർമ്മിച്ച് ഔദ്യോഗിക വണ്ടിവഴിയാക്കി (Cart Road) മാറ്റി.

1914-ഓടെ ഭാരമേറിയ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്ക് സഞ്ചരിക്കാൻ പാകത്തിൽ റോഡ് ബലപ്പെടുത്തി. പള്ളിവാസൽ ജലവൈദ്യുത പദ്ധതിയുടെ കൂറ്റൻ ജനറേറ്ററുകൾ, തേയില ഫാക്ടറി യന്ത്രങ്ങൾ, നിർമ്മാണ സാമഗ്രികൾ എന്നിവയെല്ലാം ആലുവ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽ നിന്നും പെരിയാർ ജലപാതയിൽ നിന്നും മൂന്നാറിലേക്ക് എത്തിച്ചത് ഈ രാജപാതയിലൂടെയായിരുന്നു. കല്ലുപാകിയ റോഡിന്റെ അവശിഷ്ടങ്ങളും പാലങ്ങളുടെ തൂണുകളും ഇന്നും വനത്തിനുള്ളിൽ തെളിവായി ശേഷിക്കുന്നു.

3. ചരിത്ര നാഴികക്കല്ലുകൾ

1877-ന് മുൻപ്	പൂഞ്ഞാർ കോവിലകത്തിന്റെ പരമ്പരാഗത നികുതിപിരിവ് പാതയും ആദിവാസി സഞ്ചാരപഥവും.
1877 ജൂലൈ 11	കണ്ണൻ ദേവൻ പാട്ടക്കരാർ നിലവിൽ വന്നു; ചരക്കുനീക്കത്തിനായുള്ള പ്രധാന ഹൈവേയായി വികസനം.
1890–1914	തിരുവിതാംകൂർ PWD കലുങ്കുകളും പാലങ്ങളും നിർമ്മിച്ച് ഔദ്യോഗിക മോട്ടോർ റോഡാക്കി വിജ്ഞാപനം ചെയ്തു.
1924 ജൂലൈ (1099)	മഹാപ്രളയത്തിൽ കരിന്തിരി മലയിടിഞ്ഞു; പീണ്ടിമേട്–മാങ്കുളം പാതയിൽ ഗതാഗതം താൽക്കാലികമായി നിലച്ചു.
1935	നേര്യമംഗലം പാലം ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തു; ഗതാഗതം അടിമാലി റൂട്ടിലേക്ക് (ഇന്നത്തെ NH 85) തിരിച്ചുവിട്ടു.
വർത്തമാനം	ഹൈക്കോടതി ഇടപെടൽ; പാതയുടെ നിലപാടറിയിക്കാൻ സർക്കാരിനോട് കോടതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

4. പ്രളയവും ഭരണകൂടത്തിന്റെ വിവേചനപരമായ വഴിതിരിച്ചുവിടലും

1099-ലെ (1924) മഹാവെള്ളപ്പൊക്കത്തിൽ കരിന്തിരി, പെരുമ്പൻകുത്ത് മലകൾ ഇടിഞ്ഞുതാഴുകയും പീണ്ടിമേട്–മാങ്കുളം ഭാഗത്തെ പാലങ്ങളും സംരക്ഷണഭിത്തികളും ഒലിച്ചുപോവുകയും ചെയ്തു. മൂന്നാറിലേക്കുള്ള ഗതാഗതം അടിയന്തരമായി പുനഃസ്ഥാപിക്കാൻ തിരുവിതാംകൂർ റീജന്റ് റാണി സേതു ലക്ഷ്മി ഭായിയുടെ ഭരണകൂടം കോതമംഗലം–നേര്യമംഗലം–അടിമാലി വഴിയുള്ള പുതിയ പാത നിർമ്മിക്കുകയും 1935-ൽ നേര്യമംഗലം പാലം തുറന്നതോടെ പ്രധാന ഗതാഗതം അങ്ങോട്ട് മാറുകയും ചെയ്തു.

പൂയംകുട്ടി–മാങ്കുളം വരെയുള്ള ഏകദേശം 22 കിലോമീറ്റർ ഭാഗം അറ്റകുറ്റപ്പണി നടത്താതെ ഉപേക്ഷിക്കപ്പെട്ടതോടെ കാടുമൂടുകയായിരുന്നു. 1980-ലെ കേന്ദ്ര വനസംരക്ഷണ നിയമം വന്നപ്പോൾ, റവന്യൂ-പൊതുമരാമത്ത് രേഖകളിൽ പൊതുറോഡായി തുടരുന്ന ഈ പാത വനംവകുപ്പിന്റെ അധീനതയിലാകുകയും ജനങ്ങളുടെ സഞ്ചാരസ്വാതന്ത്ര്യം നിഷേധിക്കപ്പെടുകയും ചെയ്തു.

5. പുനരുദ്ധാരണത്തിന്റെ അനിവാര്യത: പ്രധാന കാരണങ്ങൾ

I. നിയമപരമായ പൊതുവഴി അവകാശം

1980-ലെ കേന്ദ്ര വനനിയമത്തിന് (FCA 1980) പതിറ്റാണ്ടുകൾക്ക് മുൻപേ നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന റോഡാണിത്. സുപ്രീംകോടതി ഉത്തരവുകൾ പ്രകാരം പഴയ പൊതുവഴി അറ്റകുറ്റപ്പണി നടത്തുന്നത് പുതിയ വനഭൂമി വെട്ടിത്തെളിക്കലല്ല.

II. 22 കിലോമീറ്റർ ദൂരലാഭവും സുരക്ഷിതത്വവും

കൊച്ചി, ആലുവ, നെടുമ്പാശ്ശേരി, കോതമംഗലം ഭാഗങ്ങളിൽ നിന്ന് മൂന്നാറിലേക്ക് 22 കി.മീറ്ററിലധികം ദൂരം ലാഭിക്കാം. NH 85-ലെ അപകടകരമായ ഹെയർപിൻ വളവുകളോ ചെങ്കുത്തായ മലഞ്ചെരുവുകളോ ഇതിലില്ല.

III. ഹൈറേഞ്ചിന്റെ രക്ഷാപാത

കാലവർഷത്തിൽ നേര്യമംഗലം–അടിമാലി റൂട്ടിൽ മലയിടിച്ചിലും റോഡ് തകർച്ചയും പതിവാണ്. ഈ സമയത്ത് ഹൈറേഞ്ചിലെ സാധാരണക്കാർക്ക് എറണാകുളത്തെ ആശുപത്രികളിലെത്താൻ വിശ്വസനീയമായ ഒരേയൊരു ബദൽ പാതയാണിത്.

IV. മലയോര ജനതയുടെ ഉന്നമനം

കുട്ടമ്പുഴ, പൂയംകുട്ടി, പീണ്ടിമേട്, കനാച്ചേരി, മാങ്കുളം മേഖലകളിലെ ആദിവാസി ഊരുകൾക്കും കർഷകർക്കും വർഷങ്ങളായുള്ള യാത്രാദുരിതത്തിന് അറുതിവരുത്താനും വിപണന സൗകര്യം ഉറപ്പാക്കാനും സാധിക്കും.

6. പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദ ഹരിതപാത (Green Corridor)

വന്യജീവികളുടെ സ്വാഭാവിക സഞ്ചാര ഇടനാഴികൾക്ക് തടസ്സം വരാത്ത രീതിയിൽ എലവേറ്റഡ് വയഡക്ടുകൾ (Elevated Viaducts), അനിമൽ അണ്ടർപാസുകൾ, സോളാർ ഫെൻസിംഗ് എന്നിവ ഉൾപ്പെടുത്തി ആധുനിക ഹരിത സാങ്കേതികവിദ്യയോടെ റോഡ് നിർമ്മിക്കാൻ സാധിക്കും. രാത്രികാല ഗതാഗത നിയന്ത്രണങ്ങളും കർശന വേഗപരിധികളും ഏർപ്പെടുത്തി വനസമ്പത്തിന് ദോഷം വരാതെ തന്നെ പൈതൃക പാത തുറന്നുനൽകാൻ സാധിക്കും.

നീതിക്കായി കാത്തിരിക്കുന്ന ജനത: ഈ പാത കാട്ടിലൂടെ വെട്ടിത്തെളിക്കുന്ന ഒരു പുതിയ പദ്ധതിയല്ല, മറിച്ച് നൂറ്റാണ്ടുകളായി നമ്മുടെ പൂർവ്വികർ ഉപയോഗിച്ചിരുന്ന ജീവനാഡിയുടെ തിരിച്ചുപിടിക്കലാണ്. വനംവകുപ്പിന്റെ അനാവശ്യ തടസ്സവാദങ്ങൾ തള്ളി, ഹൈക്കോടതിയിൽ ജനപക്ഷ നിലപാട് സ്വീകരിക്കാൻ സർക്കാർ ഇച്ഛാശക്തി കാട്ടണം. ഒരു ജനതയുടെ ജീവനും വികസനത്തിനും വേണ്ടിയുള്ള പോരാട്ടമാണിത്.