

কতটা পরিচ্ছন্ন আমার মেট্রো?

উষা রাও

২৩ মে, ২০২২



২০০৮ সালে ব্যাঙ্গালোরে পাতালরেলের প্রথম লাইনটি পাতার শুরু হয়। কিন্তু আজ পর্যন্ত এই প্রকল্পটি যেন আর শেষই হচ্ছে না এবং তার ফলে ব্যাঙ্গালোর একটি নিরন্তর পরিবর্তনের মধ্যে দিয়ে যাচ্ছে। প্রতিটি নতুন লাইনের সঙ্গে সঙ্গে চেনা জায়গা আর ল্যান্ডমার্ক হারিয়ে যায়, শুধু ভাঙাচোরা ইটপাথর, কাটা গাছের টুকরো আর বিদীর্ণ পরিসর পড়ে থাকে। প্রতিবাদ থামে না আর তার সঙ্গে মেট্রোর কাজও চলতে থাকে। পাতালরেল শহরের এ প্রান্ত থেকে ও প্রান্তে মসৃণভাবে যাতায়াত করে, এই জীবন্ত শহরের বুনোটের টানা পোড়েন, রঙ তার চোখে পড়ে না। তার কাঁচের নলের ভিতর দিয়ে সে শুধু একটা নৈর্ব্যক্তিক বাইরের দিকে তাকিয়ে থাকে।

অশোক একটি ছোট শহর থেকে ব্যাঙ্গালোরে এসেছেন এবং তিনি পার্পল লাইনের ট্রেন চালান। “এই সমস্ত বাঁ চকচকে জায়গার দিকে তাকিয়ে আমার নিজেকে শহরের উপর দিয়ে উড়ে যাওয়া পাখির মত লাগছিল...এটা আমার জীবনের সব চেয়ে রোমাঞ্চকর অভিজ্ঞতা”, ব্যাঙ্গালোরের অভিজাত রাস্তা, এমজি রোডের উপর দিয়ে প্রথমবার ট্রেন চালানোর অভিজ্ঞতা বর্ণনা করার সময় তিনি বলেছিলেন। ট্রেনে বসে যানবাহনের হট্টগোল, ধুলো আর কলুষের উপর দিয়ে ভেসে যাওয়ার সময় মনে হয় এই শহর শান্ত আর সুশৃঙ্খলভাবে ছড়িয়ে আছে। ট্রেনযাত্রীর দৃষ্টির পরিসর সম্প্রসারিত হয় ধোঁয়াটে দিগন্তের দিকে, যাকে ঘিরে থাকে বহুতলের বলয় যা প্রতিদিন আরও বিস্তৃত হয়। মহিলাযাত্রীরা বলে থাকেন যে, শেষ মাইলের সংযোগব্যবস্থা দুর্বল হওয়া সত্ত্বেও তাঁরা মনে করেন মেট্রো অনেক বেশি “পরিচ্ছন্ন”, “নিরাপদ” এবং “ভদ্র” অর্থাৎ পরিপাটি, সুশৃঙ্খল এবং মূলত মধ্যবিত্ত শ্রেণীর যাত্রীরাই এই যোগাযোগ ব্যবস্থা ব্যবহার করেন।



কনকপুর রোড, ব্যাঙ্গালোর



মেট্রো লাইনের জন্য পরিষ্কার করার পরে কনকপুর রোড, ব্যাঙ্গালোর

যাবতীয় নৈপুণ্য, উচ্চ প্রযুক্তি ঘেরা স্বপ্নের জ্যোতিময় এই যন্ত্র হাজার হাজার মানুষকে শহরে যাতায়াতের পরিশ্রম থেকে মুক্ত করলেও আসলে তা ভরে আছে বৈপরীত্যে। কর্মচারীদের হঠাৎ ধর্মঘট বা যে ক্রটিপূর্ণ নির্মাণের কারণে তৈরি হওয়া অস্বাভাবিকতা, যার জন্য ব্যস্ত পার্পল লাইনের একটি অংশ বন্ধ হয়ে গিয়েছে, সেই কুখ্যাত “মৌচাকের” রূপ নিয়ে সেগুলি মাঝে মাঝে উপরের স্তরে ভেসে ওঠে। ২০০৭ সাল থেকে শহরের পরিবেশবিদ, জমি হারিয়েছেন যাঁরা এবং অন্যান্য বাসিন্দারা যে অমীমাংসিত যুদ্ধ চালিয়ে যাচ্ছেন পথে নেমে এবং আদালতে, সেগুলির উপরই পাতালরেলের অবিরাম গতি নির্ভর করে। তবে এই লড়াই পাতালরেলের যাতায়াতের উপর খুব একটা প্রভাব ফেলতে পারে নি। শহর জুড়ে পাতালরেল অবাধে ছুটে চলেছে, তার গতিপথ ক্রমশ প্রসারিত হয়ে মূল শহরের বাইরের অঞ্চলকেও আত্মস্থ করে নিচ্ছে।



মেট্রো স্টেশন, কানন পার্ক

বিএমআরসিএলের (দ্য ব্যাঙ্গালোর মেট্রো কর্পোরেশান) ম্যানেজিং ডিরেক্টর সঙ্গে আমার একমাত্র সাক্ষাৎকারে তিনি স্পষ্টভাবে জানিয়ে দেন যে, আমাকে মেট্রোর আধিকারিক, কর্মচারী বা যাত্রীদের সাক্ষাৎকার নেওয়ার অনুমতি দেওয়া হবে না। তার ফলে আমাকে পাতালরেলের এই জগতে গেরিলা নৃতত্ত্ববিদ হিসেবে প্রবেশ করতে হয়েছে। গত পাঁচ বছর ধরে মেট্রোকর্মীদের জীবন সম্পর্কে জেনেছি অনুচ্চ কঠোর আলোচনা আর গোপন বৈঠকের মাধ্যমে, এবং দূরে দাঁড়িয়ে দেখেছি, পাতালরেলের জন্য মাটি খোঁড়ার যন্ত্রের নিচে কি ভাবে জীবন্ত বসতি আর তার আশেপাশের অঞ্চল ধ্বংস হচ্ছে।

আবুর রান্নাঘর

আবু নিজেকে একজন ফকির বলে ভাবেন। ব্যাসু বাজারের আশেপাশের জনবহুল আর বৈচিত্রময় অঞ্চলের একমাত্র খোলামেলা অংশ বান্ডা গ্রাউন্ডের ভিতরে যে সিটি কর্পোরেশান অফিস আছে, তার ছাউনির নিচে তিনি থাকতেন। আবু খোলা আকাশের নিচেই ঘুমাতে আর, যখন তাঁর সময় আসবে তখন স্বর্গে যেতে পারবেন এই আশায় তিনি আল্লার নাম জপ করে সময় কাটাতেন। কুড়িয়ে আনা কাঠ আর পিচবোর্ডের টুকরো দিয়ে নিমগাছের নিচে আগুন জ্বালিয়ে তিনি দিনে একবার রান্না করতেন। মাঝে মাঝে কেউ হয়ত তাঁকে রাস্তার ওপারের কুপড়ি থেকে চা এনে দিত। আবুর সব চেয়ে মূল্যবান সম্পত্তি – কিছু বাসন আর মক্কার একটি ছবি – একটি ভাঙাচোরা, বাতিল গাড়ির ভিতরে রাখা থাকত।

তিন বছর আগে নির্মীয়মান পিঙ্ক লাইনের বিন্যাস বদলে যায় এবং নতুন গতিপথের আড়াই কিলোমিটারের মধ্যে সেই লাইন আবুর ঘর আর তিনটি খেলার মাঠ গ্রাস করে নেয়। তিনটি জনবহুল নিম্ন-আয় অঞ্চলের শিশু ও বয়স্কদের একত্রিত হওয়ার, খেলার, প্রার্থনা ও পালাপার্বণের একমাত্র সামাজিক মিলনক্ষেত্রকে স্টেশনের জন্য নিয়ে নেওয়া হয়।

এখন বান্ডা গ্রাউন্ড একটা বিশাল গহ্বর। এই অঞ্চলের বাসিন্দারা গভীর রাতে তাঁদের বাড়ির দেওয়ালে মাটির নিচের সুডঙ্গ খোঁড়ার কম্পন টের পান। নিরাশ্রয় আবু এখন কোথায় কেউ জানে না। এখানকার বাড়িগুলিকে ভেঙে ফেলার জন্য হলুদ রঙ দিয়ে চিহ্নিত করে রাখা হয়েছে। সেই বাড়ির বাসিন্দারা তাঁদের পুনর্বাসনের বিষয়ে কিছুই জানেন না। নতুন স্টেশনগুলি তৈরি হওয়ার পর সেখানে আগে কি ছিল আর কি হারিয়ে গেল, তার কোন চিহ্নও পড়ে থাকবে না।



বান্ডা গ্রাউন্ডে অল্পবয়সী ছেলেমেয়ে



বান্ডা গ্রাউন্ডের একটি দৃশ্য



আবুর রামাঘর

অস্বচ্ছ এবং অপর পক্ষের অংশগ্রহণের প্রক্রিয়াকে এড়িয়ে যাচ্ছে বলে পাতালরেল নিগমকে ধারাবাহিকভাবে অভিযুক্ত করা হচ্ছে। সবুজ টিনের অস্থায়ী বেটনী দিয়ে মেট্রো স্টেশানের নির্মাণস্থলকে শুধু আড়াল করেই রাখা হয় নি, পাতালরেলের গতিপথের বিন্যাস এবং হঠাৎ তার দিক পরিবর্তনের মত বিষয়কে, সেগুলির ফলে যাঁরা সব চেয়ে বেশি প্রভাবিত হবেন তাঁদের কাছ থেকে গোপন রাখা হয়েছে।

সর্বের মধ্যে ভূত

গত বছর, অপেক্ষমান মেট্রোযাত্রীদের প্ল্যাটফর্মের কিনারা থেকে দূরে রাখার দায়িত্বে ছিলেন যে মহিলা নিরাপত্তাকর্মী, তিনি অজ্ঞান হয়ে রেললাইনের উপর পড়ে যান। সৌভাগ্যবশত, তিনি বৈদ্যুতিক লাইনটি থেকে কিছুটা দূরেই পড়েছিলেন এবং তাঁকে তারপর বাড়ি পাঠিয়ে দেওয়া হয়। সম্ভবত, তিনি আর কাজে ফিরে আসেন নি। মেট্রো ওয়ার্কারস' ইউনিয়নের নেতা, স্বামীর ব্যাখ্যা অনুযায়ী, ওই মহিলাকর্মী হয়ত তুমুল ক্লান্তি ও অবসাদের কারণে অসুস্থ হয়ে পড়েছিলেন। পাতালরেলকে গতিময় রাখে যে সামাজিক সম্পর্কগুলি তাদের বৃহত্তর আখ্যানকে এইরকম মুহূর্তই বিবৃত করে।

পাতালরেল চলে অতি-আধুনিক ডিজিটাল প্রযুক্তির সাহায্যে। মাস্টার কম্পিউটার এবং জটিল অ্যালগোরিদমের মাধ্যমে পাতালরেলের লজিস্টিকস, সময়সূচী ও চলাফেরা নিয়ন্ত্রিত হয়। যদিও আনুষ্ঠানিক আখ্যানে লঘুভাবে দেখান হয়, কিন্তু আসলে এই উদ্যোগ সম্পূর্ণভাবে নির্ভর করে সজীব ও জড়বস্ত – সে ঝাড়ু বা কম্পিউটারের প্যানেল যাই হোক – তাদের মধ্যে অন্তরঙ্গ সহাবস্থান ও সহযোগিতার উপর। তবে, কাজের ব্যবস্থাপনা ক্ষমতার বিন্যাসে

সাজানো। সেই অনুযায়ী কর্মীর অবস্থান নির্দিষ্ট হয় আর সেই তারতম্য অনুযায়ী বেতনের হার ও চুক্তির ভিন্নতা দেখা যায়। সাফাই ও নিরাপত্তাকর্মীদের ক্ষেত্রে বেতন ও অন্যান্য সুবিধা বাবদ মাসে মোটামুটি ১২,০০০ টাকা থেকে ১৫,০০০ টাকা (\$১৫০-১৯০ ইউএসডি) ধার্য হয়। পাতালরেলের চালকরা পান গড়ে মাসে ৩০,০০০ টাকা (\$৩৮৫ ইউএসডি)। আর ম্যানোজাররা, যারা মূলত সরকারি কর্মী, তাঁদের বেতন কত তা খোলাখুলি তথ্য হিসেবে জানা যায় না। পরামর্শদাতারা স্বাধীনভাবে তাঁদের বেতন নিয়ে দরাদরি করতে পারেন। বেতনের মানদণ্ডের সর্বনিম্ন প্রাপ্তে আছে বিএমআরসিএলের একমাত্র “স্থায়ী কর্মচারীরা”, অর্থাৎ অশোকের মত যাঁরা মেট্রোর দেখাশোনা করেন বা চালিয়ে নিয়ে যান। নিরাপত্তা ও সাফাইকর্মীরা চুক্তিভিত্তিক কর্মীদের পিরামিডের সব চেয়ে নিচের স্তরে আছেন। বেতন খুবই কম হওয়ার কারণে জীবনধারণের উপযুক্ত রোজগারের জন্য তাঁদের মধ্যে অনেকেই আরেকটি চাকরি করতে বাধ্য হন। মহিলা নিরাপত্তাকর্মীরা বলেন যে, ঠিকাদারদের সঙ্গে বেতন নিয়ে দরাদরি করা অসম্ভব। তাহলেই তাঁদের বলা হয়, এই বেতনেই কাজ করতে হবে অথবা ছেড়ে দিতে হবে। নন্দিনী গুপ্ত যেমন বলেছেন, অসম বেতন এবং চুক্তিভিত্তিক কাজের ক্ষেত্রে অত্যাধিক শোষণ একমাত্র বিএমআরসিএলেরই বৈশিষ্ট্য নয়, অনেক সংস্থাতেই এই জিনিস ঘটে থাকে।



সকালের তালিমের সময় মহিলা নিরাপত্তাকর্মীরা

চোখের আড়ালে

পাতালরেল এমন একটি অদ্ভুত অবস্থাকে উপস্থিত করে যেখানে কর্মক্ষেত্র আধুনিকতম প্রযুক্তিতে ভরা, কিন্তু সেখানকার সামাজিক সম্পর্কগুলি আসলে সেকেলে রীতিনীতিরই পুনরাবৃত্তি। এর ফলে যাঁরা “পরিচালনা” করেন এবং যাঁরা “শ্রম” দেন তাদের মধ্যে একটা সুবিশাল বিভাজন তৈরি হয়। সাত বছর আগে গঠিত ইউনিয়নটি এখনও স্বীকৃতি পায় নি। “পরিচালকমণ্ডলীর” মতে, মেট্রোতে কোন “শ্রমিক” নেই, কারণ সবাই প্রযুক্তিনির্ভর কাজ করেন। তাই, যে ইন্ডাস্ট্রিয়াল ডিসপুটজ অ্যাক্ট (১৯৪৭) শ্রমিকদের নানা সুরক্ষা আর ন্যায্য বেতন ও কাজের পরিবেশ চাওয়ার অধিকার দেয় তা মেট্রোর কর্মীরা দাবি করতে পারেন না। তার উপর, একটি “মৌনতা বিধি”-তে (অর্থাৎ, নন-ডিসক্লোজার এগ্রিমেন্ট) সই করা কর্মীদের জন্য বাধ্যতামূলক। এই বিধি অনুযায়ী, নানা অসঙ্গতি ও ক্ষোভ সহ কর্মক্ষেত্রে আরও যা হচ্ছে সে বিষয়ে জনগণ বা সংবাদমাধ্যমের কাছে আলোচনা করা নিষিদ্ধ। মেট্রোর কর্মচারীরা জানিয়েছেন যে, অসংখ্য সিসিটিভি ক্যামেরা দিয়ে তাঁদের উপর সব সময় নজর রাখা হয় ও তাঁরা কি বলছেন বা করছেন সে বিষয়ে সাবধানে থাকতে হয়।

টিমোথি প্যাচিগ্যাট, তাঁর *এভরি টুয়েলভ সেকেন্ডসঃ ইন্ডাস্ট্রিয়াল স্লটার অ্যান্ড থে পলিটিকস অফ সাইট* নামের কসাইখানার নৃতত্ত্ব নজরদারি ও কঠরোধের প্রক্রিয়া, যার সাহায্যে মাংস উৎপাদনের সঙ্গে জড়িত নৃশংসতাকে সবার চোখের আড়ালে রাখা হয়, সে বিষয়ে লিখেছেন। বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ঘটা এই খুনের বর্বরতাকে গোপন রেখে খাওয়ার খালায় পরিবেশন করা মাংসকে “সভ্য” করা হয়। কসাইখানার এই উপমা ব্যবহার করাকে অতিরিক্ত বলে মনে হলেও, প্যাচিগ্যাটের বক্তব্যের সারমর্ম মেট্রোরেলের ক্ষেত্রেও প্রাসঙ্গিকঃ শহরে পাতালরেলের ইমারতের উপস্থিতিকে “ভালো” ও “পরিচ্ছন্ন” হিসেবে পরিচয় দিতে এই নৈঃশব্দ ও গোপনীয়তাকে বজায় রাখার শর্তগুলি অত্যন্ত প্রয়োজনীয়।

যে শহর (বা রাষ্ট্র) ক্রমাগত এই তুমুল পরিবর্তনের মধ্যে দিয়ে যাচ্ছে তার কাছে এর অর্থ কি? শহর, বাসস্থান ও প্রাত্যহিক জীবনের ওপর “জনগোষ্ঠীর একাংশের” যে প্রভাব তার উপর ভিত্তি করে পাতালরেল নামক ব্যবস্থাটি একটি ক্ষমতার বিন্যাস নির্মাণ করে। মেট্রোর বিষয়ে কিছুটা প্রশংসা অবশ্যই প্রাপ্য, তবে তা তার অন্ধকার দিকের আখ্যানগুলিকে ঢাকা দিয়ে দিয়েছে। যে শহরগুলিতে মেট্রো নির্মিত হবে (অদূর ভবিষ্যতে তার সংখ্যা প্রায় পঞ্চাশ) সেগুলিও এই জটিল সাংগঠনিক রীতিনীতি ও অস্বচ্ছ “কাজের প্রথা”-র ওপরেই দাঁড়িয়ে থাকবে ও এক চূড়ান্ত বৈষম্যমূলক ব্যবস্থাকে বহন করে নিয়ে যাবে। যখন যুদ্ধ চলে একটি অদৃশ্য ভূখণ্ডে, তখন একটি শহরকে বাসযোগ্য করে তোলার জন্য তার বাসিন্দাদের যে নিরন্তর লাড়াই তা আরও কঠিন হয়ে ওঠে। এই অবিরাম বিবাদের ফলে হয় মেট্রো একটি সমানাধিকার ভিত্তিক নাগরিক ভবিষ্যত হয়ে উঠবে অথবা পরিণত হবে এমন এক সুবিশাল অন্ধ ক্ষমতাব্যবস্থায় যা চূড়ান্ত বলপ্রয়োগে একটা কল্পিত শহরকে বাস্তবের পরিসর ও মানুষদের উপর চাপিয়ে দেবে।

উমা রাও (পিএইচ.ডি. অ্যানথ্রপলজি ইউমাস আমহাস্ট, আইআইটি দিল্লী) একজন স্বাধীন গবেষক, মিডিয়া নির্মাতা ও অ্যানথ্রপলজিস্ট। এই প্রবন্ধটি ব্যাঙ্গালোর মেট্রো নিয়ে ২০১৫-১৯ সালে পরিচালিত নৃতাত্ত্বিক ক্ষেত্র সমীক্ষার উপর ভিত্তি করে লেখা এবং এটি তাঁর ডক্টরাল গবেষণার অংশ। বাভা গ্রাউন্ড নিয়ে তাঁর কাজটি এখনও চলছে।

আলোকচিত্রের সত্ত্ব লেখকের। সমস্ত নাম পরিবর্ত