

மெட்ரோ ரயில்: திரைக்குப் பின் மறைந்திருக்கும் உண்மைகள்

உஷா ராவ்



பெங்களூரு நகரில் 2008இல் தொடங்கிய முதல் மெட்ரோ ரயில் லைன் முடிவே இல்லாததுபோலத் தோன்றிய செயல்முறையின் விளைவாக பெங்களூரு நகரைத் தொடர்ந்து பல மாற்றங்களுக்கு உள்ளாகியது. மெட்ரோ ரயிலின் ஒவ்வொரு பாதையும் சேர்க்கப்படும்போது, இடங்களும் அடையாளங்களும் மறைந்து இடிபாடுகள், துண்டிக்கப்பட்ட மரங்களின் எச்சங்கள், சிதைந்த வெளிகள் ஆகியவையே எஞ்சுகின்றன. போராட்டங்கள் ஓயவில்லை.

மெட்ரோ ரயில் வேலையும் நிற்கவில்லை. நகரத்தின் குறுக்கே செல்லும் மெட்ரோ ரயிலானது நகரத்தின் அமைப்பு, வண்ணங்கள், வாழ்விடங்கள் ஆகியவற்றை மறைத்துவிடுகிறது. கண்ணாடியால் மூடப்பட்ட குழாய் போன்ற மெட்ரோவின் உட்புறத்திலிருந்து பார்த்தால் இவை எதுவுமே தெரியாது.

சிறிய நகரமொன்றைச் சேர்ந்த அசோக் என்ற இளைஞர், மெட்ரோ ரயிலின் பர்ப்பிள் லைனில் ரயிலை ஓட்டுகிறார். பெங்களூரின் மிக முக்கியமான தெருவான எம்ஜி சாலைக்கு மேல் சென்ற தனது முதல் சவாரியை நினைவுகூர்ந்த அவர், "நகரத்திற்கு மேலே பறந்து செல்லும் பறவை போல உணர்ந்தேன். பெங்களூரின் அதி நவீன இடங்களை மேலிருந்து பார்ப்பது பரவசத்தை ஏற்படுத்தியது," என்றார் அவர். போக்குவரத்து நெரிசல், தூசி, அழுக்கு ஆகியவற்றுக்கு மேலே பயணம் செய்தாலும் ரயிலிலிருந்து பார்க்கையில் நகரம் அமைதி உறையும் ஒழுங்கில் இயங்குவதாகத் தோன்றுகிறது. ஒவ்வொரு நாளும் விரிவடைந்துவரும் பல்லடுக்குக் கட்டிடங்களைச் சுற்றிப் படர்ந்திருக்கும் புகை படர்ந்த அடிவானம்வரை பயணிகளால் பார்க்க முடிகிறது. மெட்ரோ ரயில் நிலையங்களிலிருந்து பிற இடங்களுக்குச் செல்வதற்கான போக்குவரத்து வசதி மோசமாக இருந்தாலும், பெண்கள் மெட்ரோவையே விரும்புவதாகச் சொல்கிறார்கள், ஏனென்றால் இது "சுத்தமானது", "பாதுகாப்பானது", "கண்ணியமான" மக்கள் பயன்படுத்தத்தக்கது என்று அவர்கள் கருதுகிறார்கள். "கண்ணியமான" மக்கள் என்று இவர்கள் சொல்வது பெரும்பாலும் நடுத்தர வர்க்கத்தையே குறிக்கிறது.



கனகபுரா சாலை, பெங்களூர்



மெட்ரோவுக்காகத் தயாராகும்
பெங்களூர் கனகபுரா சாலை

நகரப் பயணத்தின் சிரமத்திலிருந்து ஆயிரக்கணக்கான மக்களை விடுவித்த பெருமையைச் சமந்திருக்கும் இந்த உயர் தொழில்நுட்பக் கனவு இயந்திரம் செயல்திறன் மிக்கதாய் இருந்தாலும் இதில் முரண்பாடுகள் நிறைந்திருக்கின்றன. ஊழியர்களின் திடீர் வேலைநிறுத்தம் அல்லது பரபரப்பான பர்ப்பிள் லைன் சேவையின் ஒரு பகுதியை மூட வேண்டிய நெருக்கடியை ஏற்படுத்திய "ஹனிகோம்ப்" போன்ற, தவறான கட்டுமானத்தின் காரணமாக ஏற்பட்ட தொழில்நுட்பக் கோளாறின் வடிவத்தில் இந்த முரண்பாடுகள் வெளிப்படுகின்றன. சுற்றுச்சூழலாளர்கள், நிலத்தை இழந்தவர்கள், பிற நகரவாசிகள் ஆகியோர் 2007 முதல் நகர வீதிகளிலும் நீதிமன்றங்களிலும் நடத்திய தீர்வு எட்டப்படாத போர்களைத்தான் மெட்ரோவின் தடையற்ற இயக்கம் சார்ந்துள்ளது. இருப்பினும், இந்த மோதலின் பெரும்பகுதி ரயில் சேவையின் மீது குறிப்பிடத்தக்க தாக்கத்தை ஏற்படுத்தவில்லை. நகரம் முழுவதும் புதிய பாதைகளை உருவாக்கியபடி மெட்ரோ சேவை தொடர்ந்து முன்னேறிவருகிறது.



மெட்ரோ நிலையம், கப்பன் பார்க்

பெங்களூரு மெட்ரோ கார்ப்பரேஷன் லிமிடெடின் நிர்வாக இயக்குநர், எனக்கு அளித்த ஒரே நேர்காணலில், அதிகாரிகள், பணியாளர்கள் அல்லது பயணிகளை நேர்காணல் செய்ய எனக்கு அனுமதி கிடைக்காது என்பதைத் தெளிவுபடுத்தினார். எனவே, நான் பயணிகளில் ஒருவராகவே மெட்ரோ உலகில் நுழைய வேண்டிய கட்டாயம் ஏற்பட்டது. கடந்த ஐந்தாண்டுகளில், மெட்ரோ பணியாளர்களின் வாழ்க்கையை நான்

ரகசிய உரையாடல்கள், ரகசிய சந்திப்புகள் ஆகியவை மூலம் மட்டுமே அறிந்துகொண்டேன், மெட்ரோவுக்காக மண்ணைத் தோண்டுகையில் மக்களின் வாழிடங்களும் அவற்றின் அருகிலுள்ள பகுதிகளும் அழிக்கப்படுவதை ஒதுங்கியிருந்தபடி பார்த்தேன்.

அபுவின் சமையலறை

அபு தன்னை ஒரு வகையான ஃபக்கீராகவே கருதிக்கொள்கிறார். மூங்கில் பஜார் என்பது அடர்த்தியான, பல தரப்பட்ட மக்கள் குடியிருக்கும் பகுதி. அங்குள்ள ஒரே திறந்தவெளியான பண்டா மைதானத்தினுள் அமைந்திருக்கும் மாநகராட்சி அலுவலகத்தில் வெயிலுக்கு மறைப்பாகப் போடப்பட்டிருக்கும் பந்தலுக்குக் கீழேதான் அபுவின் வீடு இருந்தது. அவர் திறந்த வெளியில் நட்சத்திரங்களுக்கு அடியில் தூங்கினார். மறுமையில் ஜன்னத்தை (சொர்க்கத்தை) அடைவோம் என்ற நம்பிக்கையில் அல்லாவின் பெயரை உச்சரித்தபடி காலத்தைக் கழித்துக்கொண்டிருந்தார். வேப்ப மரத்தடியில் இருக்கும் அடுப்பில் தினமும் ஒருமுறை சமையல் நடக்கும். விறகுக் கட்டைகளும் கிழிந்துபோன அட்டைப் பெட்டிகளும் தான் அந்த அடுப்புக்கான எரிபொருள்கள். எப்போதாவது, சாலையின் எதிரே இருக்கும் சிறிய வீட்டிலிருந்து யாராவது அவருக்குத் தேநீர் வாங்கிக் கொடுப்பதுண்டு. சில பாத்திரங்கள், மெக்காவைச் சித்தரிக்கும் படம் ஆகியவைதான் அபுவின் உடைமைகள். இவற்றை பழுதடைந்த ஒரு காருக்குள் பத்திரமாக வைத்திருந்தார் அபு.

மூன்று ஆண்டுகளுக்கு முன்பு மெட்ரோ ரயிலின் பிங்க் லைன் கட்டுமானப் பணிகள் நடந்துகொண்டிருந்தன. அப்போது அதன் பாதையில் ஏற்படுத்தப்பட்ட மாற்றத்தால் 2.5 கிலோமீட்டர் நீளம் கொண்ட இடம் மெட்ரோ ரயிலுக்காக எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. அந்த இடத்திற்குள் இருந்த அபுவின் வீட்டையும் மூன்று விளையாட்டு மைதானங்களையும் அந்தத் திட்டம் விழுங்கிக்கொண்டது. குறைந்த வருமானம் கொண்ட மக்கள் வசிக்கும் இடங்கள் இவை. அடர்த்தியான மக்கள்தொகை கொண்ட இந்த இடங்களில் உள்ள திறந்த வெளிகள் ரயில் நிலையங்களுக்காகக் கையகப்படுத்தப்பட்டன. குழந்தைகளும் பெரியவர்களும் கூடி விளையாடுவதற்கும் பிரார்த்தனை செய்வதற்குமான இடம் இல்லாமல் போனது.

இன்று, பாண்டா மைதானம் என்பது பெரிய பள்ளம். இரவு நேரங்களில் நிலத்தடியில் தோண்டப்படும் சுரங்கப்பாதையின் அதிர்ச்சியைக் குடியிருப்பாளர்கள் தங்கள் சுவர்களில் உணர்கிறார்கள். வீடிழந்த அபுவைக் கண்டுபிடிக்க முடியவில்லை. வீடுகளினூடே மஞ்சள் நிறக் குறிப்பான்கள் இருக்கின்றன. இந்த இடங்களையெல்லாம் இடிக்க வேண்டும் என்பதற்கான குறிப்பான்கள் அவை. தங்களுக்கான மாற்றுக் குடியிருப்பு ஏற்பாடுகள் என்னவென்பது இங்குள்ள யாருக்கும் தெரியாது. ரயில் நிலையங்கள் கட்டப்படும்போது, அங்கே இதற்கு முன் இருந்தவை என்ன, காணாமல்போனவை என்ன என்பதற்கான அறிகுறியே இருக்காது.



பண்டா மைதானத்தில் சிறுவர்கள்



பண்டா மைதானத்தின் தோற்றம்



அபுவின் சமையலறை

மெட்ரோ கார்ப்பரேஷனின் செயல்பாடுகளில் வெளிப்படைத்தன்மை இல்லை என்றும் பல தரப்பினரும் பங்கேற்கக்கூடிய செயல்முறைகளை அது தவிர்க்கிறது என்றும் தொடர்ந்து குற்றம் சாட்டப்படுகிறது. கட்டுமானத் தளத்தில் நடக்கும் பணிகள் பச்சை நிறம் கொண்ட தகரத் தடுப்புகளால் மறைக்கப்படுகின்றன என்பதோடு, திட்டத்தின் சீரமைப்புகள், திடீர் மாற்றங்கள் பற்றிய முடிவுகள் அவற்றால் நேரடியாக பாதிக்கப்படுபவர்களுக்கும் தெரியாத வகையில் சந்தடியில்லாமல் எடுக்கப்படுகின்றன.

பாதுகாப்பற்ற பணிச்சூழல்

கடந்த ஆண்டு, நடைமேடையின் விளிம்பிலிருந்து பயணிகளை விலக்கிவைக்க வேண்டிய கடமையில் ஈடுபட்டிருந்த பெண் காவலர் ஒருவர் மயங்கி தண்டவாளத்தில் விழுந்தார். ரயிலிலிருந்து அதிர்ஷ்டவசமாகத் தப்பினார். அதன் பிறகு அவர் ஒருபோதும் வேலைக்குத் திரும்பவில்லை. மெட்ரோ ஊழியர்கள் சங்கத்தின் தலைவர் சுவாமி, அவர் சோர்வு காரணமாக மயங்கியிருக்கலாம் என்று கூறினார். இது போன்ற சம்பவங்கள் மெட்ரோவை இயக்கும் சமூக உறவுகளைப் பற்றிய விரிவான கதையைச் சொல்கின்றன.

மெட்ரோ ரயில் அதிநவீன டிஜிட்டல் தொழில்நுட்பத்தில் இயக்கப்படுகிறது. அதிஉயர் திறன் கொண்ட மாஸ்டர் கணினிகளும் சிக்கலான கணிதச் சமன்பாடுகளும் ரயில் சேவைகளின் திட்டமிடல், இயக்கம் ஆகியவற்றைக் கட்டுப்படுத்துகின்றன. அதிகாரப்பூர்வமான கதையாடல்களில் அதிகம் பேசப்படாவிட்டாலும் மெட்ரோ சேவையின் மொத்த இயக்கமும் - அது துடைப்பமோ அல்லது கணினியோ - மனிதர்களுக்கும் மனிதரல்லாதவற்றுக்குமான நெருக்கமான தொடர்புகளைத்தான் சார்ந்துள்ளது. பலதரப்பட்ட ஊதிய விகிதங்கள், ஒப்பந்தங்கள் ஆகியவற்றால் ஆன பணி ஏற்பாடுகள் அதிகாரப் படிநிலைகளைக் கொண்டவையாகவே இருக்கின்றன. பராமரிப்பு மற்றும் பாதுகாப்புப் பணியாளர்களுக்கு ஊதியம், பலன்கள் ஆகியவை தோராயமாக ரூ. 12,000-15,000 ஆக உள்ளன. ரயிலை இயக்குபவருக்குச் சராசரியாக ரூ. 30,000 மாதச் சம்பளம். மேலாளர்களுக்கான சம்பளம் வெளிப்படையாகத் தெரிவிக்கப்படுவதில்லை. இவர்களில் பலர் அரசுப் பணிகளிலிருந்து அனுப்பப்பட்டவர்கள். ஆலோசகர்கள் தங்களுக்கான சம்பளம் குறித்து நிர்வாகத்துடன் பேரம் பேசுகிறார்கள்.

பெங்களூரு மெட்ரோ கார்ப்பரேஷன் லிமிடெடின் "நிரந்தர ஊழியர்கள்"தான் மிகக் குறைந்த சம்பளம் பெறுகிறார்கள். அதாவது, ரயில்களைப் பராமரித்து இயக்கும் அசோக் போன்ற தொழிலாளர்கள். ஒப்பந்தத் தொழிலாளர்களில் பாதுகாப்பு மற்றும் பராமரிப்பு ஊழியர்கள் ஆகக் குறைவான ஊதியம் பெறுகிறார்கள். குறைந்த ஊதியம் அவர்களில் பலரை இன்னொரு வேலையையும் சேர்த்துப் பார்க்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தத்தை ஏற்படுத்துகிறது. ஒப்பந்ததாரர்களிடம் பேரம் பேசுவது இயலாத காரியம் எனப் பெண் காவல் பணியாளர்கள் கூறுகின்றனர். கொடுப்பதை ஒப்புக்கொள்ள முடியாவிட்டால் வேலையை விட்டுவிட்டுப் போ என்பதுதான் ஒப்பந்ததாரர்களின் அணுகுமுறை. இங்கு மட்டுமின்றிப் பல நிறுவனங்களில் சீரற்ற ஊதிய விகிதங்கள், கடுமையான சுரண்டலைக் கொண்ட ஒப்பந்த வேலைகள் ஆகியவையே நடைமுறையாக உள்ளன என்று நந்தினி கூப்பூ குறிப்பிடுகிறார்.



பெண் காவலர்களின் காலை
நேரப் பணி

திரைமறைவுச் செயல்பாடுகள்

பணியிடம் உயர் தொழில்நுட்பம் கொண்டதாக இருந்தாலும் அங்கு நிலவும் சமூக உறவுகள் பழமையான நடைமுறைகளை எதிரொலிக்கும் தூழலே மெட்ரோ நிர்வாகத்தில் உள்ளது. இது "நிர்வகிப்பவர்க"ளுக்கும் "வேலை செய்பவர்க"ளுக்குமிடையே பெரும் இடைவெளியை உருவாக்குகிறது. இங்கு ஏழு ஆண்டுகளுக்கு முன் உருவாக்கப்பட்ட தொழிற்சங்கம் இன்னும் அங்கீகரிக்கப்படவில்லை. "நிர்வாக"த்தின் கூற்றுப்படி, அனைத்து ஊழியர்களும் "தொழில்நுட்பம்" சார்ந்து வேலை செய்வதால் "தொழிலாளர்கள்" என யாரும் இங்கே இல்லை. எனவே, தொழில் தகராறுகள் சட்டம் (1947) வழங்கும் பாதுகாப்பை ஊழியர்கள் கோர முடியாது. நியாயமான ஊதியத்திற்காகவும் தரமான பணிச்சூழலுக்காகவும் பேரம் பேசும் உரிமை உட்படப் பல உரிமைகளை இந்தச் சட்டம் வழங்குகிறது. மேலும், பணியாளர்கள் தகவல்களை வெளியில் சொல்வதற்குத் தடை விதிக்கும் ஒப்பந்தத்தில் கையொப்பமிட வேண்டும். பணியிடத்தில் நிலவும் முரண்பாடுகள், குறைகள் ஆகியவற்றைப் பணியாளர்கள் பொதுமக்கள் அல்லது பத்திரிகைகளிடம் கூறுவதை இந்த ஒப்பந்தம் தடை செய்கிறது. ஏராளமான சிசிடிவிகள் மூலம் தாங்கள் தொடர்ந்து கண்காணிப்பில் உள்ளதாகவும், மிகவும் எச்சரிக்கையுடன்தான் பேசவும் செயல்படவும் வேண்டியிருக்கிறது என்றும் தொழிலாளர்கள் கூறுகின்றனர்.

இறைச்சிக் கூடத்தில் நிலவும் மிகக் கொடூரமான தூழ்நிலைகளைப் பொதுமக்களிடமிருந்து மறைப்பதற்கான கண்காணிப்பு, கட்டுப்பாடுகள் ஆகியவை பற்றி. 2011ஆம் ஆண்டு வெளியான *Every Twelve Seconds: Industrial Slaughter and the Politics of Sight*, என்னும் தன்னுடைய நூலில் திமோத்தி பாச்சிராட் எழுதியிருக்கிறார். இறைச்சிக்கூடங்களில் நடக்கும் கொடுமையான நடைமுறைகளைப் பொதுமக்களின் பார்வையிலிருந்து மறைப்பதன் மூலம் அவர்கள் தட்டில் உள்ள இறைச்சி "நாகரிக"மானதாக ஆக்கப்படுகிறது. கால்நடைகளைக் கொல்லும் இடத்துடனான ஒப்பீடு அதீதமானதாகத் தோன்றினாலும், பாச்சிராட்டின் வாதத்தின் சாராம்சம் மெட்ரோ நிறுவனச் சூழலுக்குப் பொருந்தக்கூடியது: மெட்ரோ சேவையை "நல்ல"தாகவும் "தூய்மை"யானதாகவும் பராமரிக்க, அங்கே நடப்பவற்றை வெளியுலகிலிருந்து மறைக்க வேண்டிய கட்டாயம் ஏற்படுகிறது.

மாறிவரும் ஒரு நகரத்திற்கும் நாட்டிற்குமான இதன் பொருள் என்ன? இடங்கள், மனிதர்கள், நகரத்தின் அன்றாட வாழ்வு ஆகியவற்றில் ஏற்படுத்தும் தாக்கத்தின் அடிப்படையில் "பொதுமக்க"ளிடையே படிநிலையை மெட்ரோ பாதைகள் உருவாக்குகின்றன. மெட்ரோவைக் குறித்த புகழுரைகள் - அவற்றில் சில

உண்மையிலேயே பாராட்டுக்குரியவைதான் என்றாலும் - மெட்ரோவின் இருண்ட பக்கத்தைப் பற்றிய கதைகளை மூடிமறைக்கின்றன. மேலும் பல நகரங்கள் மெட்ரோ சேவையைப் பெறுகின்றன (விரைவில் மேலும் 50 நகரங்களில் மெட்ரோ வரவிருக்கிறது). இவற்றிலும் சிக்கலான நிறுவன நடைமுறைகளும் வெளிப்படைத்தன்மையும் அனைவரையும் உள்ளடக்கும் தன்மையும் அற்ற பணி நிலவரங்களும் இருக்கும். கண்ணுக்குப் புலப்படாத களத்தில் போரிடும்போது, வாழத் தகுந்த நகரத்துக்கான குடியிருப்பாளர்களின் போர்கள் கடினமாகிவிடுகின்றன.

இந்த விவாதங்களின் மூலமாக எல்லோர் நலனையும் உள்ளடக்கிய நகரத்தை உருவாக்குவதில் பங்குபெறும் கூட்டாளியாக மெட்ரோ மாறலாம். அல்லது கற்பனையான ஒரு நகரை உருவாக்குவதற்காக மக்கள்மீதும் இடங்களின் மீதும் தன்னுடைய அழுத்தமான தடங்களை அதிரடியாகப் பதித்துச் செல்லும் ராட்சத இயந்திரமாக மாறலாம்.

உஷா ராவ் (ஐஐடி தில்லியில் மானுடவியல் துறையில் ஆராய்ச்சிப் பட்டம் பெற்றவர்) சுயேச்சையான ஆய்வாளர், ஊடகவியலாளர், மானுடவியலாளர். தன்னுடைய முனைவர் ஆய்வுப் பட்டத்திற்காக பெங்களூர் மெட்ரோ குறித்து 2015-19 காலகட்டத்தில் இவர் மேற்கொண்ட களப்பணிகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு எழுதப்பட்ட கட்டுரை இது. பண்டா மைதானம் குறித்த ஆய்வைத் தற்போது மேற்கொண்டுவருகிறார்.

புகைப்படங்களை எடுத்தவர் கட்டுரையாளர். எல்லாப் பெயர்களும் மாற்றப்பட்டுள்ளன.

19. ஐபிஎல்: மும்பையின் வெற்றியால் பலனடைந்த பெங்களூரு