

## நிறைவேறுமா எம்.ஜி.ஆரின் கனவுத் திட்டம்?

சென்னையின் வரலாற்றோடு பின்னிப் பிணைந்தது பக்கிங்காம் கால்வாய். பிரிட்டிஷ் ஆட்சிக் காலத்தில் 1857 - இல் சென்னை ராஜதானியில் கொடிய பஞ்சம் ஏற்பட்டது. அப்போது மாகாண ஆளுநராக இருந்த பக்கிங்காம் தமிழகத்தில் உள்ள மரக்காணத்தில் தொடங்கி ஆந்திர மாநிலத்தில் உள்ள கிருஷ்ணா, கோதாவரி ஆகிய ஆறுகளின் கழிமுகப் பகுதிகள் வழியாக பெத்தகஞ்சம் என்ற இடம் வரை கால்வாய் வெட்டினார். இதனால் பஞ்சத்தில் வாடிய மக்களுக்கு வேலை கொடுத்து கூலியும் வழங்கப்பட்டது. இத்திட்டம் ரூ.30 லட்சம் செலவில் 1876 - இல் தொடங்கி இரண்டு ஆண்டுகளில் முடிக்கப்பட்டது.

இரண்டாம் உலகப் போரின்போது ராணுவப் பணிகளுக்கு ரயில்கள் மற்றும் வாகனங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டபோது கிராமப்புறங்களிலிருந்து காய்கறிகள், பால், உப்பு, மீன், கருவாடு, இறைச்சி, உணவு, ஆடு, கோழி, அரிசி, தேங்காய், வைக்கோல், விறகு மற்றும் ஆத்தியாவசியப் பொருள்கள் படகுகள் மூலம் சென்னைக்குக் கொண்டு வரப் படகில் பயணிப்பது மிக ரம்மியமாகப் பயன்பட்டது. இந்தக் கால்வாயில் இரவு நேரத்தில் அமைதியாக நிலவைப் பார்த்துக் கொண்டு நீரில் பயணம் செய்வது இனிமையாக இருக்கும். மறைந்த திரைப்பட இயக்குநர் ஸ்ரீதரும், சின்ன அண்ணாமலையும் இந்த அனுபவத்தை மிகவும் அனுபவித்துச் சொல்வார்கள். விடுமுறை நாள்களில் வேடிக்கை பார்க்க சிறுவர்களும், இளைஞர்களும் மெரினா கடற்கரையைப் போன்று பக்கிங்காம் கால்வாய் பகுதிக்குச் செல்வார்கள்.

இக்கால்வாயில் படகுப் போக்குவரத்து 1950 - ஆம் ஆண்டு வரை நடைபெற்றது. அப்போது மரக்காணத்திலிருந்து வேதாரண்யம் வரை விரிவு செய்திட அரசு திட்டமிட்டது. ஆந்திர மாநிலம் காகிநாடாவில் இக்கால்வாய் பெரிதும் பயன்பட்டது. மரக்காணத்திலிருந்து அடையாறு வரை 105 கி.மீ. அத பின் சென்ட்ரல் ரயில் நிலையம் வரை 7.7 கி.மீ. தமிழக எல்லையான மூசாமணி வரை 58 கி.மீ. ஆக தமிழகத்தில் இக்கால்வாயின் மொத்த நீளம் 170.7 கி.மீ. ஆகும். இக்கால்வாயின் மொத்த நீளம் சுமார் 420 கி.மீ. ஆகும். இது எழும்பூர் கால்வாய் என்றும் அழைக்கப்பட்டது எனவும், இதன் பயணக் கட்டணமும் மலிவு என்றும் சென்னை பற்றிய வரலாறு ஆய்வாளர் எஸ்.முத்தையா குறிப்பிட்டுள்ளார்.

கடல் பகுதியில் இருந்த கடற்கழிவுகள் (Creek), ஓடைகள், நீர் நிலைகள் ஆகியவை இந்தக் கால்வாய் மூலம் இணைக்கப்பட்டன. அதன் பின்னர் ஆந்திரம் வரை தோண்டி இணைத்து நீட்டப்பட்டது. இவ்வளவு முக்கியத்துவம் வாய்ந்த கால்வாய் காலப்போக்கில் உரிய பராமரிப்பின்றி பயனற்ற நிலைக்குள்ளாகி விட்டது. இதைக் கவனிக்க நாம் தவறிவிட்டோம். இக்கால்வாயின் மேல் பெரிய தூண்கள் அமைத்து சென்னை துரித ரயில் சென்னை கடற்கரை - வேளச்சேரி திட்டம் சென்ட்ரல் ரயில் நிலையம் வரை ரயில் பாதை அமைக்கப்பட்டது. இதனால் இக்கால்வாய் தற்போது மிகவும் குறுகிவிட்டது. இருப்பினும், மழைக் காலத்தில் வெள்ள நீரை வெளியேற்றி சென்னை மக்களைக் காக்கும் அரணாக இந்தக் கால்வாய் உள்ளது.

வடசென்னையில் பெரம்பூர், வில்லிவாக்கம், செங்குன்றம், மாதவரம் ஆகிய பகுதிகளில் சேரும் நீர் இந்தக் கால்வாயின் மூலம் எண்ணூர் அருகே வங்கக் கடலில் கலக்கிறது. இக்கால்வாயில் பல கழிவுகள் சேர்வதால் இதன் ஆழம் குறைந்துவிட்டது. சி.பி.சி.எல். நிறுவனத்திலிருந்து வெளியேறும் கச்சா எண்ணெய்க் கழிவுகள், எண்ணூர் அனல் மின் நிலையம், வடசென்னை அனல் மின் நிலையம் திடக் கழிவுகள், நீர்க் கழிவுகள் யாவும் இந்தக் கால்வாயின் மூலமே வெளியேறுகின்றன. இதனால் எண்ணூர் முகத்துவாரத்தில் மீன்வளம் மிகவும் குறைந்துவிட்டது. இக்கால்வாயின் ஆழம் குறைந்துவிட்டதால் மழைக் காலத்தில் வடசென்னையின் சில பகுதிகள் வெள்ள நீரில் மிதக்கின்றன. இக்கால்வாயை ஆழப்படுத்த 2001 - இல் திட்டமிடப்பட்டது. அதற்கு மேல் பணிகள் நடைபெறவில்லை.

கடந்த 2004 - ஆம் ஆண்டு தமிழகத்தை சுனாமி தாக்கியபோது கடல் நீர் இக்கால்வாயின் உள்ளே சென்று கடலுக்குத் திரும்பியது. இதனால் சென்னை மாநகருக்கு ஏற்பட இருந்த பெரும் பாதிப்புகள் தடுக்கப்பட்டன. இக்கால்வாய் மாமல்லபுரம், திருப்போரூர், திருவான்மியூர், சென்னை, பழவேற்காடு, நெல்லூர், ஓங்கோல், மசூலிப்பட்டினம், விஜயவாடா, காகிநாடா, போலவரம், வாசிராபாத் வரை நகரங்கள் வழியே செல்கிறது. இன்னும் சில ஆறுகள், நீர் நிலைகளை இணைத்திருந்தால் விசாகப்பட்டினம், ஸ்ரீகாகுளம் வரை சென்று ஓரிசா மாநிலம் வரை இக்கால்வாய் தொட்டிருக்கும். இன்று நம்மால் பேசப்படும் நதிகள் இணைப்புக்கு முன்னோட்டமாகவும் அமைந்திருக்கும்.

தமிழக முதல்வராக எம்.ஜி.ஆர் இருந்தபோது பக்கிங்காம் கால்வாயை ஆழப்படுத்தும் திட்டத்தை நிறைவேற்ற மிகவும் விரும்பினார். இந்தக் கால்வாயில் தான் பயணம் செய்ததாகவும் அவர் கூறியுள்ளார். 1985 - இல் இதை நிறைவேற்ற மத்திய அரசிடம் வாதாடினார். இக்கால்வாய்த் திட்டம் மற்றும் 777.3 கி.மீ. தூரம் அமையவுள்ள கிழக்குக் கடற்கரை சாலைத் திட்டங்கள் எம்.ஜி.ஆரின் கனவுத் திட்டங்களாகும். தமிழக சட்டமன்றத்தில் பழ.நெடுமாறன் இந்த இரண்டுத் திட்டங்கள் குறித்துப் பேசியபோது தனக்கும் இதை நிறைவேள்ள ஆசையும் உள்ளதாக அன்றைய முதல்வர் எம்.ஜி.ஆர். கூறியது சட்டப்பேரவை குறிப்பில் இருக்கிறது. 1985 - இல் இத்திட்டம் குறித்து எம்.ஜி.ஆர். ஒரு குழுவை அமைத்தார். அந்தக் குழு தனது அறிக்கையை மத்திய அரசுக்கு அனுப்பியது. 1987 - இல் சேவியர் அரைக்கல், உள்நாட்டு நீர் போக்குவரத்துக் கழகத் தலைவரிடம் ஆய்வு செய்தார். ஆனால், இதைக் கிடப்பில் போட்டுவிட்டனர்.

2007 - ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் நாடாளுமன்ற நிலைக்குழு இக்கால்வாய் குறித்து ஆய்ந்து மதிப்பீடு செய்து வழங்கியது. அதில் இக்கால்வாயை தமிழகத்திலிருந்து மேற்கு வங்கம் வரை நீட்டிக்கலாம் என்று கூறியது. அதில் புதுவையிலிருந்து காகிநாடா வரையுள்ள தூரம் 1,095 கி.மீ. நீட்டித்து அதன் பின்னர் காகிநாடா கால்வாய் மற்றும் எல்லா கால்வாய்களை இணைத்து பத்ராசலம், இராஜமுந்திரி வரை மேலும் இணைக்கலாம். இதன் தொடர்ச்சியை மகாநதி வழியாக ஓரிசா வரை சென்று வங்கத்தை இணைக்கலாம் என்ற ஆலோசனையைத் தெரிவித்தது. இதில் மொத்த நீளம் ஆந்திரத்தில் 907 கி.மீ., தமிழகத்தில் 186 கி.மீ., புதுவையில் 200 கி.மீ. ஆகும். இதை 'ரைட்ஸ்' என்ற நிறுவனம் ஆய்வு செய்து மொத்த திட்ட மதிப்பீடு ரூ.542 கோடி வரை ஆகும் எனக் குறிப்பிட்டது.

நீண்டகாலமாகக் கிடப்பில் உள்ள திட்டம் கடந்த 2003 - இல் மத்திய அரசு திரும்பவும் ஆய்வு செய்து படிப்படியாக ரூ.542 கோடி செலவில் இக்கால்வாயை ஆழப்படுத்தி சீர் செய்யத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. கால்வாயை ஆழப்படுத்தி அதன் கரையோரத்தில் உள்ள ஆக்கிரமிப்புகள் அகற்றப்பட்டு கரைகளை நன்கு கட்டி அதன் ஓரங்களில் மரங்களை நட்டு பசுமையாக்க வேண்டும். இதைச் செயல்படுத்த ஆட்சியாளர்களின் இதயசுத்தியான உறுதியான நடவடிக்கைத் தேவை. இக்கால்வாய் அமைந்தால் ஏற்படும் பயன்கள்:

1. புதுவையிலிருந்து சென்னை, ஆந்திரா வட எல்லை வரை சரக்குப் போக்குவரத்து நடைபெறும். சாலைப் போக்குவரத்தின் நெரிசல் குறையும். அத்துடன் பெட்ரோலியப் பொருள்களின் பயன்பாடு பெருமளவில் குறையும்.
2. சுற்றுச்சூழல் பாதுகாக்கப்படும். பூமி வெப்பமயமாதலைத் தவிர்க்கலாம்.
3. இதனால் இதன் வழியே உள்ள நீர் நிலைகள் பாதுகாக்கப்படும். உதாரணத்திற்கு கூவம் ஆறு சுத்தமாகும். பழவேற்காடு, கிருஷ்ணா - கோதாவரி நதிகள் பராமரிக்கப்பட்டு பாதுகாக்கப்படும்.
4. இக்கால்வாய் மக்களைக் கவர்ந்து சுற்றுலாப் பயன்பாடும் ஏற்படும். லண்டனில் உள்ள தேம்ஸ் நதியைப் போன்று இக்கால்வாய் செல்லும் வழியில் அமைந்துள்ள நகரங்கள், கிராமங்கள் அனைத்தும் சுற்றுலா வளர்ச்சி அடையும்.
5. இக்கால்வாய் மூலம் தேவையற்ற கழிவுகள் சேர்வது தடுக்கப்படும்.
6. மீன் வளம் பெருகும்.
7. 18.07 மில்லியன் டன் சரக்குகள் இக்கால்வாய் போக்குவரத்து மூலம் கையாளலாம்.

இப்படிப் பல வகையில் பயன்தரத்தக்க வகையில் இக்கால்வாயின் சீரமைப்புப் பணிகளை உடனடியாக நிறைவேற்றுவது காலத்தின் கட்டாயத் தேவையாகும். இதோ வருகிறது புலி என்ற கதைதான் இக்கால்வாய்த் திட்டத்தில் தொடர்கிறது. எம்.ஜி.ஆர். கனவுத் திட்டம் நிறைவேறுமா?

தினமணி, 18.12.2008