# ആണ്ടവൻ തുണൈ, അദാനി തുണൈ

ഡി. ബാബു പോൾ

കുന്നത്തുനാട് താലൂക്കിൽ കുറുപ്പംപടി എന്ന ദേശത്ത് ഒരു കൊലുന്നുപെണ്ണ് ഉണ്ടായിരുന്നു. ക്ഷയം, അപസ്മാരം, കാലിൽ ആണി എന്നീ രോഗങ്ങൾ അവളെ അലങ്കരിച്ചിരുന്നു. നേരെ നിൽക്കുമ്പോൾ 'എസ്' കത്തിപോലെയിരിക്കും. മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ പ്രൈവറ്റ് സെക്രട്ടറിസഖാവിൻെറ മുന്നിൽ അങ്ങനെ നിൽക്കുന്ന ഒരു ഐ.എ.എസ്സുകാരനെ പിൽക്കാലത്ത് കണ്ടിട്ടുണ്ട്. ആ ചിത്രം മായാതെ മനസ്സിലുണ്ടെങ്കിലും മുഖ്യമന്ത്രിയുടെയോ പീയെസിൻെറയോ പേരുപറയാത്തത് ആ ഉദ്യോഗസ്ഥനെ ആരും തിരിച്ചറിയാതിരിക്കാനാണ്. അത് കഥ വേറെ.

ഈ കൊലുന്നുപെണ്ണ്– സഹതാപാർഹയായ കമലാക്ഷി– ഗർഭിണിയായി. കുഞ്ഞുവർക്കി എന്നൊരു നാട്ടുചട്ടമ്പിയുമായി ലൈംഗികബന്ധത്തിൽ ഏർപ്പെട്ടതിനാലാണ് ഗർഭം ധരിച്ചത്. അന്നൊക്കെ അങ്ങനെയാണ്. ഗർഭം ധരിക്കണമെങ്കിൽ ലൈംഗികബന്ധം നിർബന്ധമാണ്. പീഡിപ്പിച്ചാൽ ഗർഭം ധരിക്കും എന്ന തലത്തിലേക്ക് മലയാളഭാഷ വളർന്നിട്ടില്ല. കമലാക്ഷിയുടെ ഗർഭം ഭാഷയ്ക്ക് നൽകിയ സംഭാവനയാണ് 'പണ്ടേ ദുർബല, പിന്നെ ഗർഭിണി' എന്നായിരുന്നു എൻെറ വിചാരം. അധ്യാപികയായിരുന്ന അമ്മ ഹെഡ്മാസ്റ്ററായിരുന്ന അച്ഛനോട് നാട്ടുവിശേഷം പറഞ്ഞ കൂട്ടത്തിൽ കമലാക്ഷിയുടെ ദുഃഖത്തെക്കുറിച്ചുള്ള കഥാപ്രസംഗം, 'പണ്ടേ ദുർബല...' എന്നുപറഞ്ഞ് ഉപസംഹരിച്ചതുകൊണ്ടാണ് ബുദ്ധിമാനായ ബാബു ബാല്യത്തിൽത്തന്നെ ഈ ശൈലിനിഷ്പത്തി ഗ്രഹിച്ചത്.

ഈ ചട്ടമ്പിക്കുഞ്ഞുവർക്കി ഒരിക്കൽ അന്തിച്ചന്തയുടെ നേരത്ത് പെറ്റതള്ളയെ അടിച്ചു. ഉണക്കമീനും ചക്കക്കുരുവും ഇരിമ്പൻപുളിയും വിൽക്കുന്ന അമ്മയോട് കള്ളുകുടിക്കാൻ കാശ് ചോദിച്ചു. അമ്മ കൊടുത്തില്ല. മകൻ കൊടുത്തു, ഒറ്റയടി. അത് നാട്ടിൽ വലിയ ചർച്ചയ്ക്ക് വഴിവെച്ചു. ഉണക്കമീൻ ത്രേസ്യയെ ആരായാലും തല്ലിപ്പോകും എന്ന് ഒരുപക്ഷം. ആൾ എത്ര മോശമായാലും തള്ള തള്ളയല്ലേ എന്ന് മറുപക്ഷം. മദാമ്മയുടെ വിവർത്തകനിൽ പുനരുക്തിദോഷം ആരോപിച്ച 'ഹയർ' പതിവുപോലെ രംഗത്തെത്തി. 'തസ്യാജനനീ ശേവാസ്തു ജനനീക്ലേശകാരണഃ' എന്ന് 'ശിശുപാലവധ'ത്തിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടത്രേ. ത്രേസ്യക്ക് പ്രസവക്ലേശം നൽകാൻ മാത്രമാണ് കുഞ്ഞുവർക്കിയുടെ ജനനം ഉതകിയിട്ടുള്ളത് എന്ന് 'ഹയർ' സ്ഥാപിച്ചു. അതോടെ, 'മുന്നിരുട്ടാണ്, പോട്ടെ' എന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് മാന്യന്മാർ ഓരോരുത്തരായി സ്ഥലംവിട്ടു.

അങ്ങനെ ആ ചർച്ച അവസാനിച്ചു. കുഞ്ഞുവർക്കിയുടെ ജനനത്തെക്കുറിച്ച് 'ശിശുപാലവധ'ത്തിൽ എന്താണ് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതെന്ന് ഗ്രഹിക്കാതെ ബാബു എന്ന ജ്ഞാനദാഹിക്ക് ഉറങ്ങാനാവുമായിരുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് നേരെ സംസ്കൃതഗുരു അമ്പാടി ഭാസ്കരമേനോൻ സാറിൻെറ അടുക്കൽ പോയി. സന്ദർഭം വിവരിച്ചപ്പോൾ സാറിന് ആശയം വിശദീകരിക്കാനായി. ശ്ലോകം അന്നുതന്നെ കുറിച്ചെടുത്തു. ആദ്യ വരി മറന്നുപോയി. ജീവിതം എത്ര നിന്ദ്യമാകാം എന്നോ മറ്റോ ആണ് ശ്ലോകസാരം. ശ്ലോകം മറന്നെങ്കിലും പാഠം മറന്നില്ല. മകൻ അമ്മയെ തല്ലിയാലും നാട്ടുകാർ രണ്ടുപക്ഷമായി തിരിഞ്ഞ് തർക്കിക്കും. 'അമ്മേ തല്ലിയാലും രണ്ടുപക്ഷം'. അത് മേനോൻ സാറിൻെറ സൂക്തം എന്നായിരുന്നു അന്ന് ധരിച്ചത്. സാർ പറഞ്ഞിട്ടാണല്ലോ ഞാൻ അത് ആദ്യം കേട്ടത്. ഇങ്ങനെ രണ്ട് പഴഞ്ചൊല്ലുകൾ ഓർമ്മവരാൻ കാരണം വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് കേൾക്കുന്ന വാദപ്രതിവാദങ്ങളാണ്. വിഴിഞ്ഞം വന്നാൽ നാട് മുടിയും എന്ന് ഒരുകൂട്ടർ. ഭൂമി സ്വർഗ്ഗമാകും എന്ന് മറുപക്ഷം. അദാനിയെ സൂക്ഷിക്കണം എന്ന് വേറെ ചിലർ. 'വേണ്ടണം' എന്ന് നാലാംകൂർ.

തുടക്കം മുതൽ തുടങ്ങാം. കേരളതീരത്ത് കപ്പലുകൾ അടുത്തതിനെക്കുറിച്ച് ബൈബിൾ പറയുന്നുണ്ട്. മൂവായിരത്തിലേറെ വർഷങ്ങൾക്കപ്പുറം, ജീവിച്ചിരുന്ന ശലോമോൻ(സോളമൻ) കപ്പലുകൾ പണിതു. ആ കപ്പലുകളിൽ 'മൂന്ന് സംവത്സരത്തിൽ ഒരിക്കൽ പൊന്ന്, വെള്ളി, ആനക്കൊമ്പ്, കുരങ്ങ്, മയിൽ എന്നിവ കൊണ്ടുവന്നു' (പഴയനിയമം, രാജാക്കന്മാരുടെ പുസ്തകം) പോരെങ്കിൽ അതിനും നൂറ്റാണ്ടുകൾ മുമ്പ് സുഗന്ധലവംഗവും വഴനത്തൊലിയും സമാഗമന കൂടാരത്തിൽ ഉപയോഗിക്കാനും കല്പനയുണ്ടായിരുന്നു. രണ്ടും നമ്മുടെ മലനാട്ടിൽ മാത്രം കിട്ടിയിരുന്നവ.

ക്രി.മു. 100 മുതൽ രണ്ട് നൂറ്റാണ്ടുകാലം മുസിരിസ് വഴി വാണിജ്യം നടന്നു. 1341ൽ കൊടുങ്ങല്ലൂരിൽ മണ്ണടിയുകയും കൊച്ചിയിൽ അഴിമുഖം തുറക്കുകയും ചെയ്തു എന്ന് നമുക്കറിയാം. എന്നാൽ, ഇരുപതാംനൂറ്റാണ്ട് വരെ കപ്പലുകൾ നങ്കൂരമിട്ടത് പുറംകടലിൽ ആയിരുന്നു.

മുസരിസിന് ശേഷം കൊച്ചി. ഗാമ, കബ്രാൾ, വാൻറീഡ്, ആസ്പിൻവോൾ തുടങ്ങി ബ്രിസ്റ്റോ വരെയുള്ള ചരിത്രം ഇവിടെ പ്രസക്തമല്ല. ബ്രിസ്റ്റോയുടെ 'കൊച്ചിൻ സാഗ'യും എൻെറ 'എ ക്വീൻസ് സ്റ്റോറി' എന്ന ചരിത്രകൃതിയും താല്പര്യമുള്ളവർക്ക് വായിക്കാം. ഏതെങ്കിലും ലൈബ്രറിയിൽ കാണാതിരിക്കയില്ല.

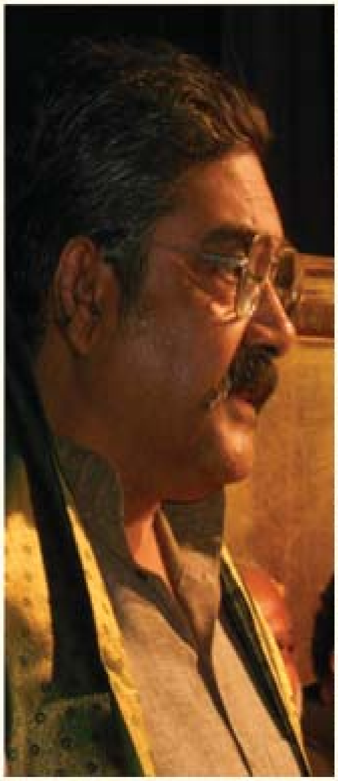
ഇന്ന് തിരിഞ്ഞുനോക്കുമ്പോൾ കൊച്ചിയിൽ വേണ്ടിവരാവുന്ന ഡ്രഡ്ജിങ്ങിനെക്കുറിച്ച് ബ്രിസ്റ്റോ പറഞ്ഞതിനേക്കാൾ ശരി, മദ്രാസ് തുറമുഖം രൂപകല്പന ചെയ്ത റോബർട്ട്സൺ, കൊളംബോ തുറമുഖത്തിൻെറ കൺസൾട്ടൻറുമാരായിരുന്ന കൂഡ്, സൺ ആൻഡ് മാത്യൂസ് എന്ന കമ്പനി, ചിറ്റഗോങ് തുറമുഖത്തെ ചീഫ് എൻജിനിയർ ആയിരുന്ന ബെൽ എന്നിവരും മദ്രാസിലെയും ബോംബെയിലെയും എൻജിനിയർമാരും പറഞ്ഞതായിരുന്നു എന്ന് സമ്മതിക്കേണ്ടിവരും. കൊച്ചി അഴിമുഖം കപ്പലുകൾക്ക് കടന്നുപോകാൻ പാകത്തിൽ നേരെയാക്കിയാലും വമ്പൻ ബ്രേക്ക്‌വാട്ടറുകൾ കൂടാതെ പടിഞ്ഞാറുനിന്നുള്ള മണ്ണടിയൽ തടയാനാവുകയില്ലെന്നും കിഴക്കുനിന്ന് വന്നടിയുന്ന എക്കൽ ഗുരുതരമായ പ്രശ്നം സൃഷ്ടിക്കുമെന്നും ഒക്കെയായിരുന്നു അവർ കരുതിയത്. ഏതായാലും ബ്രിസ്റ്റോ ജയിച്ചു.

കൊച്ചി ഒരു മേജർ തുറമുഖം ആയത് ആലപ്പുഴയ്ക്കും തിരുവിതാംകൂറിനും ക്ഷീണമായി. ആലപ്പുഴയെ കൊച്ചിയുടെ ഉപഗ്രഹമാക്കി സംരക്ഷിക്കാൻ ബ്രിസ്റ്റോ ഒരുഘട്ടത്തിൽ തയ്യാറായിരുന്നുവെങ്കിലും എത്ര മെലിഞ്ഞാലും ആനയെ തൊഴുത്തിൽ കെട്ടരുത് എന്ന് സർ സി.പി. വാശിപിടിച്ചു. വൈസ്രോയിയോട് മല്ലുപിടിക്കുന്നതിന് പകരം കൊച്ചിയുടെ സാധ്യതകൾ തിരുവിതാംകൂറിനുവേണ്ടി പ്രയോജനപ്പെടുത്തുകയാണുവേണ്ടത് എന്ന് തിരിച്ചറിഞ്ഞ സി.പി., കൊച്ചിയോട് ഏറ്റവും അടുത്ത് തിരുവിതാംകൂറിൻെറ മണ്ണിൽ ഉദ്യോഗമണ്ഡൽ എന്ന വ്യവസായ മേഖല രൂപപ്പെടുത്തി. കൊച്ചിയുടെ തുറമുഖം തിരുവിതാംകൂറിൻെറ വികസനത്തിന് ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ ആ ധിഷണാശാലിക്ക് കഴിഞ്ഞു. ഒപ്പം സി.പി. കണ്ടെത്തിയ ഒരു സാധ്യതയായിരുന്നു വിഴിഞ്ഞം. കൊച്ചിയെക്കുറിച്ച് നടന്ന ചർച്ചകളും പഠനങ്ങളുമെല്ലാം ആ ബുദ്ധിരാക്ഷസൻ വിശദമായി ഗ്രഹിച്ചിട്ടുണ്ടാവണം.

അവിടെനിന്ന് കിട്ടിയ അറിവുകളുടെ വെളിച്ചത്തിൽ, വിഴിഞ്ഞത്ത് കടലിൽ ഒരു തുറമുഖം, ബ്രേക്ക്‌വാട്ടറുകൾകൊണ്ട് സംരക്ഷിക്കുന്ന തുറമുഖ കവാടത്തെ വെള്ളായണിക്കായലുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഒരു കപ്പൽച്ചാൽ, വെള്ളായണിയിൽ കയറ്റിറക്കുസൗകര്യങ്ങൾ എന്നിങ്ങനെയാണ് സി.പി. സങ്കല്പിച്ചത്. കടലോരത്ത് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ആഘാതം പരിസ്ഥിതിക്ക്. ഇരുപതാം നൂറ്റാണ്ടിലെ സങ്കല്പമനുസരിച്ചുള്ള യുദ്ധങ്ങളിൽനിന്ന് തുറമുഖത്തെ കപ്പലുകൾക്ക് സംരക്ഷണം. വെള്ളായണിയിൽനിന്ന് എം.സി. റോഡ് വഴി തിരുവിതാംകൂറിൻെറ വടക്കേയറ്റം മുതൽ തെക്കേയറ്റം വരെ ഗതാഗതസൗകര്യം. ടി.എസ്.

കനാലും റെയിൽവേയും വേണമെങ്കിൽ ഉപയോഗപ്പെടുത്താനും കഴിയും.

സ്വതന്ത്ര തിരുവിതാംകൂർ എന്ന ആശയം പോയതോടെ ശ്രദ്ധ മുഴുവൻ കൊച്ചിയിലായി. മറ്റൊരു ചരക്കുതുറമുഖം തിരു-കൊച്ചി സംസ്ഥാനത്ത് ആരും പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കുമായിരുന്നില്ല. കറാച്ചി പാകിസ്ഥാനിലേക്ക് പോയതിന്റെ കേടുതീർക്കാൻ ഗുജറാത്തിൽ ക



ണ്ട്ല വികസിപ്പിക്കുന്നതിനായിരുന്നു, സ്വാഭാവികമായും മുൻഗണന. ചിറ്റഗോങ്ങും നഷ്ടപ്പെട്ടുവെങ്കിലും അവിടെ പെട്ടെന്ന് വികസിപ്പിക്കാൻ മറ്റൊരു തുറമുഖം ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. ഒഡീഷയിലെ പാരാദ്വീപ് പോലും സ്ഥാനംപിടിച്ചത് രണ്ടാം പഞ്ചവത്സരപദ്ധതിയിലാണ്.

അങ്ങനെ വിഴിഞ്ഞവും സർ സി.പി.യുടെ സ്വപ്നവുമൊക്കെ പരണത്തായി. അമ്പതുകളുടെ തുടക്കത്തിൽ ഇൻഡോ-നോർവ്വീജിയൻ പദ്ധതി നീണ്ടകരയിൽ തുടങ്ങി. ആ പദ്ധതിയുടെ വിജയം മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങളിലേക്ക് ശ്രദ്ധതിരിക്കാൻ സന്ദർഭമൊരുക്കി. അങ്ങനെയാണ് വിഴിഞ്ഞം വീണ്ടും ശ്രദ്ധിക്കപ്പെട്ടത്. 1962-ൽ എസ്.കെ.പാട്ടിൽ കേന്ദ്രത്തിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്ത് വിഴിഞ്ഞത്ത് ഒരു മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന് ശിലപാകി. അന്ന് പട്ടംതാണുപിള്ളയായിരുന്നു നമ്മുടെ മുഖ്യമന്ത്രി.

മുന്നൂറ് മീറ്റർ നീളത്തിൽ ഒരു ബ്രേക്ക്വാട്ടർ ആയിരുന്നു പ്രധാന ഘടകം. പൊതുമരാമത്തുവകുപ്പിന്റെ കീഴിൽ ഒരു സർക്കിൾ. മുഹമ്മദ്കുട്ടി, അബ്രഹാം, പി.തോമസ് എന്നിങ്ങനെ ആ തലമുറയിലെ അതിപ്രശസ്തരും സത്യസന്ധരും ആയിരുന്ന എൻജിനിയർമാർ 1974-ൽ ആ പണി പൂർത്തിയാക്കി. കോൺട്രാക്ടർ ഇട്ടിട്ടുപോയതാണ് ഈ പ്രഗത്ഭമതികൾ വകുപ്പിന്റെ ചുമതലയിൽ പൂർത്തീകരിച്ചത്.

അന്ന് ആറ്-പത്ത് മീറ്റർ ആഴം ഉണ്ടായിരുന്നതിനാൽ വലിയ ഫിഷിങ് നൗകകൾക്കും ഈ ജലാശയം മതിയായിരുന്നു. ക്രമേണ ആഴം കുറഞ്ഞു. കുരുക്കുപിടിച്ച പലയിടങ്ങളിലും എന്നെ എത്തിച്ച ഈശ്വരൻ 1980-ൽ ഇവിടെയും എന്നെ നിയോഗിച്ചു. എന്റെ സീനിയറായി സി.ഇ.ടി.യിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന ശിവരാജവിജയനായിരുന്നു വിഴിഞ്ഞത്തെ മേധാവി. വിശദമായ ചർച്ചകൾക്കൊടുവിൽ ഒരു പുതിയ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കാൻ തീരുമാനമായി. പൊതുമരാമത്തിന്റെ കഴുത്തിൽ അജഗളസ്തനമായി അവഗണിക്കപ്പെട്ടുകിടന്ന വിഭാഗത്തെ ഹാർബർ എൻജിനിയറിങ് വകുപ്പായി സ്വതന്ത്രമാക്കി എന്നതാണ് എന്റെ സംഭാവന. ചന്ദ്രഭാനു സാർ അഡ്വൈസറായിരിക്കുന്ന പ്രസിഡന്റ് ഭരണകാലത്തായിരുന്നു അത്. വിജയനും സഹപ്രവർത്തകരായ ബേബി, ഇടിക്കുള, അപ്പുക്കുട്ടൻപിള്ള തുടങ്ങിയവരും ചേർന്ന് ഒരു പുതിയ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കി. റിപ്പോർട്ടിലെ നിർദ്ദേശങ്ങളിൽ മിക്കവയും 1983-84 കാലത്ത് വിജയനും കൂട്ടരും പൂർത്തിയാക്കി എന്നാണ് ഓർമ്മ.

വിഴിഞ്ഞം ഒരു മൈനർപോർട്ട് ആയതിനെത്തുടർന്ന് മാലിയിലേക്കുള്ള ചരക്കുഗതാഗതം തുടങ്ങി. ക്രൂയിസ് കപ്പലുകളും വിഴിഞ്ഞത്ത് വരാൻ തുടങ്ങി.

അമ്പതുകളിൽത്തന്നെ പശ്ചിമാർദ്ധഗോളത്തിൽ കണ്ടെയ്നറുകൾ സുസാധാരണമായിരുന്നെങ്കിലും എഴുപതുകളുടെ തുടക്കത്തിലാണ് അവ ഇന്ത്യയിൽ എത്തിയത്. 1973-ൽ കൊച്ചിയിൽ ആദ്യമായി കണ്ടെയ്നർ എത്തി. അന്നത്തെ ചെയർമാൻ എ.കെ.കെ.നമ്പ്യാരുടെ നിശ്ചയദാർഢ്യവും എം.കെ.രാഘവൻ, എ.എ.കൊച്ചുണ്ണി എന്നീ തൊഴിലാളിനേതാക്കന്മാരുടെ ആജ്ഞാശക്തിയും ഇവിടെ അനുസ്മരിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

വല്ലാർപാടം ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനൽ ഞാൻ ആദ്യം പറഞ്ഞ കാലത്ത് നടന്നിരുന്നെങ്കിൽ കഥ മറ്റൊന്നാകുമായിരുന്നെങ്കിലും കോഴിക്കൂടിന്റെ കാവൽ കുറുക്കനെ ഏല്പിച്ചതുപോലെ വല്ലാർപാടത്തിന്റെ പണി ദുബായിക്കാരെ ഏല്പിച്ചതോടെ അതിന്റെ ശിരോലിഖിതം മാറി. ഇനി അത് രക്ഷപ്പെടുമെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. പോരെങ്കിൽ ഇരുപത് വർഷത്തെ അക്ഷന്തവ്യമായ കാലവിളംബം കണ്ടെയ്നയർ കപ്പലുകളുടെ രൂപകല്പനയിലെ മാറ്റങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളാൻ തടസ്സമാണുതാനും. ഇതാണ് വിഴിഞ്ഞത്തിന്റെ പ്രസക്തി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന ഒരു പ്രധാന സംഗതി.

ഭാവനാസമ്പന്നനായ ആർ.രാമചന്ദ്രൻനായർ ചീഫ് സെക്രട്ടറിയായിരുന്ന കാലത്ത് ശിവരാജവിജയനും ഡോ. ജയകുമാറും ചേർന്ന് തയ്യാറാക്കിയ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് എങ്ങുമെത്തിയില്ലെങ്കിലും ഇപ്പോൾ അദാനിയെ ഏല്പിച്ചതോടെ വിഴിഞ്ഞത്തിന് ശാപമോക്ഷമായി എന്ന് കാണുന്നത് സന്തോഷകരമാണ്.

അതേസമയം, വിഴിഞ്ഞത്ത് അദാനി നടത്താൻ പോകുന്ന വലിയ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ കടലിന്റെ ആവാസവ്യവസ്ഥയെ എങ്ങനെയൊക്കെ ബാധിക്കുമെന്ന് വിശദമായി പഠിക്കാതിരിക്കുന്നത് ആത്മഹത്യാപരമാവും.

ഒന്നാമത്, കടലിനെ തൊട്ടുകളിക്കാൻ കടൽ സമ്മതിക്കയില്ല എന്ന് നാം അറിയണം. വിഴിഞ്ഞത്ത് മണ്ണെടുത്താൽ അങ്ങ് വർക്കലയെങ്കിലും പ്രകൃതി അത് തിരിച്ചിടും. നാല് കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ പുലിമുട്ട്, പത്തെഴുപത് ഹെക്ടർ നികത്ത്, വിഴിഞ്ഞം പ്രദേശത്ത് ആഴത്തിലുള്ള പാറക്കെട്ടുകളിലെ മനുഷ്യാക്രമണം എന്നിങ്ങനെ നാം കടലമ്മയെ ഒരുപാട് അലോസരപ്പെടുത്താൻ പോവുകയാണ്. ഇതൊക്കെ സംബന്ധിച്ച് ഇതുവരെ നടന്നിട്ടുള്ളത് ഗണിതമാതൃകകളുടെ സഹായത്തോടെയുള്ള പഠനങ്ങളാണ്. അത് പോരാ. അടിയന്തരമായി ജലമാതൃക ഉണ്ടാക്കി പഠിക്കണം. പുണെയിലെ സി.ഡബ്ല്യൂ.പി.ആർ.എസ്സിൽ ഇന്ത്യയിലെ എല്ലാ മേജർ തുറമുഖങ്ങളുടെയും മോഡൽ ഉണ്ട്. കൊച്ചിയിൽ ഒരു നിർമാണം നടത്തിയാൽ അത് വെള്ളത്തിന്റെ ഒഴുക്കിനെ എങ്ങനെ മാറ്റിമറിക്കും എന്നറിയാൻ ആ മോഡലിൽ വെള്ളം കയറ്റി നിരീക്ഷണം നടത്തിയാൽ മതി. തിരുവനന്തപുരത്ത് ടെക്നിക്കൽ യൂണിവേഴ്സിറ്റിയുടെ ആസ്ഥാനത്തോ സി.ഇ.ടി.യിലോ അടിയന്തരമായി ഒരു മോഡൽ നിർമിക്കണം. വർക്കല മുതൽ തെക്ക് തെക്ക് അതിര് വരെയുള്ള തീരക്കടലും വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖവും മറ്റും ചേർത്ത് മോഡൽ നിർമിച്ചെടുക്കാൻ അമ്പതുലക്ഷം രൂപ വേണ്ടിവന്നേക്കാം. അദാനിയുടെ അമ്പതുലക്ഷം പാറായിയുടെ പത്തുതേങ്ങയേക്കാൾ നിസ്സാരമാണ്. പരമാവധി രണ്ടുമാസം മതി പഠനം തുടങ്ങാൻ. അദാനി വിശ്വപ്രശസ്തരായ ഏതോ ഡച്ചുകമ്പനിയെയാണ് ഇത്തരം പഠനങ്ങൾ ഏല്പിക്കുന്നതത്രെ. അവരുടെ ഉപദേശവും സഹകരണവും കേരള സർക്കാരിനും സി.ഇ.ടി.ക്കും ലഭ്യമാക്കിയാൽ മതി. അവർക്കും സൗകര്യം, നമുക്കും സൗകര്യം. പൈ, ഈറ്റ, തീറ്റ, ഡെൽറ്റാ, സിഗ്മാ എന്നൊക്കെ ഞങ്ങൾ എൻജിനിയർമാർ പറയുന്ന ഗ്രീക്കക്ഷരങ്ങൾ കേട്ട് കടലോരജനത പേടിക്കയില്ല. ഇവിടെ ഒരു മോഡൽ ഉണ്ടായാൽ ഓരോ ഘട്ടത്തിലും കടലിന്റെ മക്കളെ കാര്യം ബോധ്യപ്പെടുത്താം.

രണ്ടാമത്, കപ്പൽച്ചാലുകൾ മറികടന്ന് വാഡ്ജ്ബാങ്കിലോ അഞ്ചുതെങ്ങിന് പത്ത് നോട്ടിക്കൽ മൈൽ അകലെ വിമ്മേനും എന്ന കപ്പൽ 1754-ൽ മുങ്ങി കപ്പൽപ്പാര് രൂപപ്പെട്ടിടത്തോ തത്തുല്യമായ ഇതരസ്ഥാനങ്ങളിലോ നമ്മുടെ സാദാ മുക്കുവർക്ക് പോകാനുള്ള വഴി കൃത്യമായി അടയാളപ്പെടുത്താൻ കഴിയണം. പതിനഞ്ച് മീറ്റർ ഡ്രാഫ്റ്റുള്ള കപ്പൽ ഒന്ന് തുമ്മിയാൽ മതി, നമ്മുടെ കട്ടമരക്കാരന്റെ കക്കൂസ് പൊട്ടി പൊളിഞ്ഞ് വീർക്കാൻ. അടിമലത്തുറ മുതൽ പൊഴിയൂർ വരെ, മത്സ്യബന്ധനം നിരോധിക്കുന്നത് മറ്റെവിടെയെങ്കിലും അതിന് വഴിതുറന്നിട്ടാവണം. മീൻ പിടിച്ച് നടന്നവനെ ബാജി വിറ്റ് ജീവിക്കാൻ വിടരുത്. അവൻ കടലിന്റെ മണം ഏറ്റുതന്നെ ജീവിക്കട്ടെ. അമ്മയെ തൊട്ടാൽ മക്കൾ സഹിക്കയില്ല. മക്കളുടെ കഞ്ഞിമുട്ടിച്ചാൽ അമ്മ ഈറ്റപ്പുലിയാകും. അതാണ് കടലിന്റെ കണിച്ചം.

അദാനിയെ വിഴിഞ്ഞം ഏല്പിച്ചത് നന്നായി. മുന്ദ്രയിലെ തുറമുഖം ഉൾപ്പെടെ തൊട്ടതൊക്കെ പൊന്നാക്കിയതാണ് അദാനിയുടെ ചരിത്രം. ഇത്രയേറെ തുറമുഖങ്ങൾ നടത്തുന്നവരും സ്വന്തം വ്യവസായസാമ്രാജ്യത്തിന് തുറമുഖങ്ങൾ വഴിയുള്ള കയറ്റിറക്ക് അനിവാര്യമായവരും വേറെയില്ല. പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ കൂട്ടുകാരൻ എന്ന കീർത്തിയുള്ളതുകൊണ്ട് പ്രധാനമന്ത്രിക്ക് ചീത്തപ്പേരുണ്ടാവാൻ സമ്മതിക്കയില്ല. തീരദേശത്തെ മനുഷ്യാവാസവ്യവസ്ഥയെയും തീരക്കടലിലെ മത്സ്യാവാസവ്യവസ്ഥയെയും ഉപാസകന്റെ മനസ്സോടെ സമീപിച്ച്, ആരാധനയുടെ വിശുദ്ധിയോടെ വിഴിഞ്ഞത്തിന്റെ നിർമാണം പൂർത്തിയാക്കാൻ ആർക്കെങ്കിലും കഴിയുമെങ്കിൽ അത് അദാനിക്കാണ്. എന്നാൽ, അദാനി ചെയ്യുന്നത് ജനം തെറ്റിദ്ധരിക്കാതിരിക്കാൻ സർക്കാരും അദാനിയും പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

സുതാര്യമായ ഹൈഡ്രോളിക് മോഡൽ പഠനം ഞാൻ നിർദേശിക്കുന്നതിന്റെ പ്രധാന കാരണവും മറ്റൊന്നല്ല. "തണ്ടാനാ-ഏലേ തണ്ടുമില്ലെ-താങ്കുമരം, താങ്കുമരം -കോലെടുത്ത്": മുക്കുവരുടെ ഈ ഏലാംപാട്ടുകൾ മുറിയാതിരിക്കാൻ ആണ്ടവനും അദാനിയും തുണയ്ക്കണം.