സഞ്ചാരാധുനികതയും കുടിയേറ്റവും

യാക്കോബ് തോമസ്

അസി. പ്രൊഫസർ, കെ. കെ. ടി. എം. ഗവ.കോളേജ്, പുല്ലൂറ്റ്

സംഗ്രഹം

ജാതിസമൂഹമായിരുന്ന കേരളത്തിൽ അയിത്തംപോലുള്ളവ കാരണം റോഡുകളിൽ യാത്രകൾ കാര്യമായി നടന്നിരുന്നില്ല. ആധുനികത വരുന്നതോടെ റോഡുകൾ വ്യാപകമാവുകയും ജാതിയെ നിരാകരിച്ച് ജനങ്ങൾ പ്രത്യേകിച്ച് കീഴാളർ സഞ്ചരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഈ പ്രക്രിയയാണ് സഞ്ചാരാധുനികതയെന്നു പറയുന്നത്. റോഡുകളും നഗരീകരണവും വ്യാപകമായപ്പോൾ സംഭവിച്ച കുടിയേറ്റം എന്ന പ്രക്രിയ സഞ്ചാരാധുനികതയെ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോയ ഒന്നാണ്. മനുഷ്യരെ നിഷേധിച്ച് കാടും മലയും ഉള്ള പ്രദേശങ്ങൾ അധ്വാനംകൊണ്ട് കീഴടക്കി സാമൂഹികജീവിതം സാധ്യമാക്കിയ കുടിയേറ്റം പട്ടണങ്ങളും അവയെ ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് റോഡുകളും പണിത് സഞ്ചാരപ്രവണതകൾക്ക് പുതിയമാനം നല്കുന്നു. ആധുനികകേരളത്തെ സാധ്യമാക്കിയതിൽ സഞ്ചാരാധുനികതയ്ക്ക് വ്യക്തമായ പങ്കുണ്ടെന്നു വാദിക്കുകയാണ് ഈ പഠനം.

താക്കോൽവാക്കുകൾ: സഞ്ചാരാധുനികത, ജാതി, ഫ്യൂഡലിസം, കുടിയേറ്റം, കോളണീകരണം

ആമുഖം

യാത്രയെന്നു പറയുന്നത് സമൂഹത്തിലെ വിവിധ ഘടനകളിലൂടെ സംഭവിക്കുന്ന സാംസ്കാരികപ്രക്രിയയാണെന്നു പറയാം. വർഗപരവും ലിംഗപരവും ജാതിപരവുമായ അതിരുകൾക്കകത്താണ് ഓരോരുത്തരുടെയും യാത്രകൾ നടക്കുന്നത്. ഉദാഹരണമായി സ്ത്രീയാത്രകളെയെടുത്താലിതു വ്യക്തമായിക്കാണാം. എപ്പോഴൊക്കെ സഞ്ചരിക്കണമെന്നും എപ്പോഴൊക്കെ വീട്ടിലിരിക്കണമെന്നും ഉള്ള അനുശാസന മിക്ക സ്ത്രീകളുടെയും മേൽ

സമൂഹം അടിച്ചേല്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത്തരം മർദ്ദനസമ്മർദ്ദങ്ങളെ അതിജീവിച്ച് വേണം സ്ത്രീക്ക് യാത്രചെയ്യാൻ. എന്നാൽ പുരുഷനെയെടുത്താൽ ഇത്തരം വിലക്കുകകൾ കാര്യമായിട്ടില്ലെന്നുകാണാം. അതായത് സമൂഹത്തിലെ വഴക്കങ്ങളും നിയന്ത്രണങ്ങളും യാത്രയെന്ന സംവിധാനത്തെ സവിശേഷം രൂപപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. ലിംഗപരവും വർഗ്ഗപരവും ജാതിപരവുമായ ഘടകങ്ങൾ യാത്രയെ നിർണയിച്ചത് നമ്മുടെ സമൂഹത്തിൽ കാണാം. വ്യക്തിയെ രൂപപ്പെടുത്തുന്നത് സമൂഹികവ്യവഹാരങ്ങളായതിനാൽ യാത്രയിലെ ആഹ്ലാദത്തെയും കാഴ്ചയെയും നിർവചിക്കുന്നതും ഇത്തരത്തിൽ പലതരം ഘടകങ്ങളാണ്. സ്ത്രീയുടെ യാത്രയും പുരുഷന്റെ യാത്രയും കറുത്തവർഗക്കാരന്റെ യാത്രയും വെളുത്തവർഗക്കാരന്റെ യാത്രയും തീർത്തും വ്യത്യസ്തമായ അനുഭവങ്ങളാണെന്നു വ്യക്തം. അതിനാൽ യാത്രയെ കേവലമായ ആഹ്ലാദമായിട്ടുകാണുന്നതിലുപരി സങ്കീർണമായ സാമൂഹികതയായിക്കാണുകയും വിശകലനംചെയ്യുകയുമാണ് വേണ്ടത്. സാമൂഹികാധികാരബന്ധങ്ങളെങ്ങനെ യാത്രയെ ചരിത്രപരമായ രൂപപ്പെടുത്തിയെന്ന പരിശോധന കേരളത്തിന്റെ ചരിത്രപശ്ചാത്തലത്തിൽ നോക്കിക്കാണുകാണുകയാണ് ഈ പഠനം. കേരളചരിത്രത്തിൽ യാത്ര പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രവർത്തനമായി മാറുന്നത് കൊളോണിയൽ ഭരണത്തോടെ രൂപപ്പെടുന്ന ആധുനികതയിലാണ്. ആധുനികമായ വാഹനങ്ങളും മറ്റും പ്രത്യക്ഷപ്പെടുന്നതോടെ ഫ്യൂഡൽ സാമൂഹികത ഭേദിച്ച് മനുഷ്യർ സഞ്ചരിക്കുന്നു. ഇതിനെ മലയാളിയുടെ സഞ്ചാരാധുനികതയെന്നു[1] പറയാം. സഞ്ചാരാധുനികതയിലൂടെയാണ് മലയാളി കുടിയേറ്റത്തിലൂടെയും പ്രവാസത്തിലൂടെയും സഞ്ചരിച്ച് ആഗോളപൗരരായി മാറുന്നത്.

ചരിത്രത്തിലെ ജാതിയാത്രകൾ

ചരിത്രപരമായി കേരളത്തിലെ യാത്രയെ നിശ്ചയിച്ചത് ജാതിവ്യവസ്ഥയായിരുന്നു. ഇരുപതാംനൂറ്റാണ്ടിന്റെ ആരംഭകാലം വരെ കേരളത്തിലെ ഓരോ ജാതിയും ഒരു പ്രദേശത്തിലെ ഓരോ സ്ഥലത്തായിരുന്നു പാർത്തിരുന്നത്. അവർതമ്മിൽ പരസ്പരം വർജിക്കുകയും തീണ്ടലും തൊടീലും ആചരിക്കുകയും ചെയ്തുവന്നു. അതായത് പൊതുവായ ഒരിടത്തുവച്ച് മനുഷ്യർതമ്മിൽ കൂടിക്കാണുക സാധ്യമല്ലെന്നുള്ള നിലയാണ് ജാതിവ്യവസ്ഥയിലൂടെ രൂപപ്പെട്ടിരുന്നത്. പഴയകാലത്ത് കേരളത്തിൽ റോഡുകളോ മറ്റ് യാത്രാസംവിധാനങ്ങളോ ഇല്ലായിരുന്നുവെന്ന് കാണാം. മൃഗങ്ങൾ വഹിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾ കേരളത്തിൽ വന്നത് കൊളോണിയൽകാലത്തിനുശേഷമാണ്. റോഡ് വെട്ടിയത് ടിപ്പുവിന്റെ വരവിനുശേഷമാണ് (ഭാസ്കരനുണ്ണി,

2000:1150). പൊതുവിൽ കേരളത്തിൽ യാത്രകൾക്കായി ഉപയോഗിച്ചിരുന്നത് നദികളെയാണ്. വഞ്ചികളിലൂടെയുള്ള യാത്രകളും ചരക്കുനീക്കവുമാണ് നടന്നിരുന്നത്. അതിനുശേഷം കരയിലൂടെ ഒറ്റയടിപ്പാതികളിലൂടെ നടക്കുക എന്നതായിരുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ റോഡും മറ്റു സൗകര്യങ്ങളുമില്ലാതിരുന്നതിനുകാരണം പരസ്പരം ബന്ധം അനുവദിക്കാത്ത ജാതിവ്യവസ്ഥയായിരുന്നു (അതേകൃതി:1149). പലരുകൂടി യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ തീണ്ടൽ സംഭവിക്കുകയും അശുദ്ധിക്കുകാരണമാവുകയും ചെയ്യും. ഇതുകാരണം ഹോയ് എന്ന് ഒച്ചയാട്ടിയാണ് ഓരോ ജാതിക്കാരും ഒറ്റയടിപ്പാതകളിലൂടെ നടന്നിരുന്നത്. ഓരോ ദേശത്തിലേക്കും പോകുമ്പോൾ അശുദ്ധിയാകുമെന്ന വിശ്വാസം പല ജാതിക്കാർക്കും ഉണ്ടായിരുന്നതായി കാണാം. ഇങ്ങനെ യാത്രചെയ്യാനനുവദിക്കാതെ മലയാളിയെ ജാതിവ്യവസ്ഥ കെട്ടിയിട്ടതിന്റെ ചരിത്രം പി കെ ബാലകൃഷ്ണൻ വിശദീകരിക്കുന്നുണ്ട് (1992: 212-220). ജാതിവ്യവസ്ഥയിലൂടെ അർദ്ധട്രൈബൽ സമൂഹങ്ങളായി ജീവിച്ച കേരളീയർ പ്രകൃതിയെ കീഴടക്കി നിർമാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്താനുള്ള സാങ്കേതികവൈഭവമുള്ളവരായിരുന്നില്ലെന്നും വൻതോതിൽ കാടെരിച്ച് കൃഷിനടത്താനോ റോഡുപോലെയുള്ളവ നിർമിക്കാനോ ശ്രമിച്ചില്ലെന്നും അദ്ദേഹം ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നു. അങ്ങനെ പുഴയിലൂടെ മാത്രം വള്ളങ്ങളിലൂടെ സഞ്ചരിച്ച് ഒറ്റയടിപ്പാതകളിലൂടെ നടന്ന് തന്റെ ദേശത്തിനകത്ത് ഓരോ ജാതിയും ജീവിച്ചു. റോഡുപോലുള്ളവ ഭരണകൂടത്തിന്റെ വിപുലമായ വികസനചിന്തകളിലൂടെ രൂപപ്പെടുന്നവയായിരിക്കെ അത്തരത്തിലൊന്നും ഇവിടെ നടന്നില്ലെന്നുള്ളതിന്റെ കാരണം പ്രകൃതിയെ കീഴടക്കി നിർമാണം നടത്താനുള്ള പ്രക്രിയകളെയാകെ ജാതി ഭിന്നിപ്പിച്ചു നിർത്തിയെന്നുള്ളതാണ്. കാടുകളെ കീഴടക്കാനാവാതെ കാടുകൾക്കിടയിൽ അപരസമൂഹങ്ങളെ വർജ്ജിച്ച് പ്രകൃതിയിൽനിന്നു കിട്ടുന്നതുകൊണ്ട് ഏറിയപങ്കും ഭക്ഷിച്ചു ജീവിച്ച കേരളീയഫ്യൂഡൽസമൂഹം ആധുനികതയിലേക്കു കടന്നപ്പോൾ കാടുകളെ യന്ത്രങ്ങൾക്കൊണ്ട് ഇല്ലാതാക്കി നഗരങ്ങളാക്കുകയായിരുന്നു. ഈ പ്രക്രിയയാണ് കുടിയേറ്റത്തിലൂടെ തുടർന്നതെന്നും ശ്രദ്ധിക്കണം.

റോഡുകളും സഞ്ചാരാധുനികതയും

കോളനീകരണം ശക്തിപ്പെട്ടുമ്പോൾ ടിപ്പുവിന്റെ പിന്നാലെ നാട്ടുനീളെ റോഡുകൾ വെട്ടുന്നു. അതിനായി എഞ്ചിനീയർ വകുപ്പു തുടങ്ങുകയും വിപുലമായ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുകയും ചെയ്യുന്നു (ഭാസ്കരനുണ്ണി, 2000: 1153). നദീയാത്രകളിൽനിന്ന് കേരളത്തെ മോചിപ്പിച്ചത് റോഡുകളാണ് . അതോടുകൂടി നദികളെയും വഞ്ചികളെയും

മറന്നുപോകുന്നവിധത്തിൽ റോഡുകൾ സമൂഹത്തിന്റെ ചലനത്തിന്റെ അടയാളങ്ങളായി മാറുന്നു (രാജഗോപാലൻ, 2015: 49). ആധുനികത വരികയും പലതരത്തിൽ റോഡുകൾ നിർമിക്കുകയും ചെയ്തപ്പോൾ ആ റോഡുകളിൽ എല്ലാവരെയും നടത്തുവാൻ സവർണ്ണർ സമ്മതിച്ചില്ല. റോഡിലൂടെ നടക്കുവാനവകാശം സവർണ്ണർക്കുമാത്രമായി നല്കപ്പെട്ടു. റോഡുകൾ ഉപയോഗിക്കുവാൻ കീഴാളർ ശ്രമിച്ചപ്പൊഴൊക്കെ കലാപങ്ങൾ നടന്നിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിലെ ക്ഷേത്രങ്ങളുടെ സമീപത്തുള്ള റോഡുകളുപയോഗിക്കാൻ സവർണ്ണർക്കൊഴികെയുള്ളവർക്ക് പറ്റില്ലായിരുന്നു. അതിനെതിരേയാണ് പലതരം സമരങ്ങൾ നടന്നത്. സവർണക്ഷേത്രങ്ങളിൽ ഉത്സവം നടന്നാൽ സമീപത്തുള്ള കീഴാളരെയെല്ലാം ഉത്സവം കഴിയുന്നവരെയും ഒഴിപ്പിച്ചിരുന്നു. 1858ൽ തിരുനെൽവേലിയിൽ വഴിയെച്ചൊല്ലി ഹിന്ദുക്കളും ക്രിസ്ത്യാനികളും കലഹം നടന്നപ്പോൾ ബ്രിട്ടീഷ് സർക്കാർ എല്ലാവഴികളും പൊതുസ്വത്താണെന്നും എല്ലാ ജാതിമതസ്ഥർക്കും അവ ഉപയോഗിപ്പാൻ അവകാശമുണ്ടെന്നുമുള്ള ഉത്തരവ് നല്കി (ഭാസ്കരനുണ്ണി, 2000;141). പക്ഷേ ഇത്തരം ഉത്തരവുകൾ അന്ന് സവർണരായ ഉദ്യോഗസ്ഥർ നടപ്പിക്കില്ലായിരുന്നുവത്രേ. റോഡ് എല്ലാവർക്കുമാകുന്നതോടെയാണ് യാത്ര ആരംഭിക്കുന്നത്. മലയാളിയുടെ ആധുനികമായ യാത്രകളൊക്കെ സംഭവിച്ചത് ആധുനികമായ റോഡും അതിൽ സഞ്ചരിക്കുവാൻ എല്ലാവർക്കും സ്വാതന്ത്ര്യവും ലഭ്യമായപ്പോഴാണ്. അത് ലഭ്യമാക്കിയ പ്രക്രിയയാണ് നവോത്ഥാനം എന്നു പറയുന്നത്.

കൊളോണിയലാധിപത്യം കാരണം നാട്ടുനീളെ വലിയ റോഡുകൾ നിർമിച്ചപ്പോൾ ആ റോഡുകളിലൂടെ സഞ്ചരിക്കുവാൻ കീഴാളർക്ക് സമരം ചെയ്യേണ്ടിവന്നു. സവർണർക്കു ലഭ്യമായിരുന്ന വഴികൾ അവർണർ പിടിച്ചെടുക്കാനുള്ള പോരാട്ടങ്ങളാണ് ഇരുപതാംനൂറ്റാണ്ടിനെ കലുഷമാക്കുന്നത്. കീഴാളർ പോതുവഴികളിലോ ക്ഷേത്രവഴികളിലോ പ്രവേശിച്ചാൽ അവിടെ കലാപംനടന്ന നൂറുകണക്കിനു സംഭവങ്ങൾ ചരിത്രത്തിൽക്കാണാം. കീഴാളരുടെ ശവം തെരുവിൽക്കൂടികൊണ്ടുപോയാൽ അശുദ്ധിയായെന്നുപറഞ്ഞ് കീഴാളരെ മർദ്ദിച്ച സംഭവങ്ങൾ നിരവധിയാണ്. വഴിയിലൂടെ നടക്കുമ്പോൾ ഒച്ചയാട്ടുന്നത് നിർത്തിക്കുന്നതിന് ബ്രിട്ടീഷുകാർ പലവട്ടം നിർത്തിക്കാൻ ശ്രമിച്ചിട്ടും നടന്നില്ല എന്നത് ജാതിവ്യവസ്ഥ എങ്ങനെ യാത്രയെ ബാധിച്ചുവെന്നത് തെളിയിക്കുന്നു. കേരളത്തിൽ നടന്നിട്ടുള്ള സമരങ്ങളിലൊരുപങ്ക് സഞ്ചാരസ്വാതന്ത്ര്യത്തിനു വേണ്ടിയുള്ളതായിരുന്നു. അയ്യങ്കാളിയുടെ വില്ലുവണ്ടിയാത്രയും വൈക്കംസത്യഗ്രവും

പാലിയംക്ഷേത്രസമരവും പോലെ നൂറുകണക്കിന് ചെറുതും വലുതുമായ സമരങ്ങൾ പൊതുവഴി എല്ലാവർക്കും ഉപയോഗിക്കുന്നതിനായി നടന്നു. അതായത് കേരളത്തിൽ യാത്രയെന്നത് ജാതിപരമായ പ്രക്രിയയായിരുന്നുവെന്നും അത് തിരുത്തിയത് ആധുനികതയാണെന്നുമാണ്.

വ്യക്തികളുടെ സ്വാതന്ത്ര്യബോധത്തിൽ അധിഷ്ഠിതമായ ചലനമാണ് ആധുനികതയുടെ കാതൽ. ഇതിനെ തടയുകയായിരുന്നു ജാതിവ്യവസ്ഥ. അവിടെയാണ് നവോത്ഥാനത്തിന്റെ സംഘർഷം രൂപപ്പെടുന്നത്. അയ്യൻകാളിയുടെ വില്ലുവണ്ടിസമരത്തെ സഞ്ചാരാധുനികതയുടെ ശക്തമായരൂപമായി കരുതാം. ചെന്താരശേരി അതിങ്ങനെ വിവരിക്കുന്നു- വില്ലുവണ്ടിസമരത്തോടുകൂടി വെങ്ങാന്നൂരിലുള്ള അയിത്തജാതിക്കാർ അയ്യൻകാളിയെ അവരുടെ നേതാവായി അംഗീകരിച്ചു. വഴിനടക്കുവാനുള്ള പ്രാഥമികമായ സ്വാതന്ത്ര്യം പുനഃസ്ഥാപിക്കുന്നതിന് പരിപാടികൾ തയാറാക്കിയിട്ട് അതിന്റെ അനുയായികളെ വിളിച്ചുകൂട്ടിയിട്ട് അയ്യൻകാളിപ്പട എന്ന് പ്രസിദ്ധിയാർജ്ജിച്ചിരുന്ന പ്രസ്തുതസംഘം 1898ൽ വെങ്ങാന്നൂർ ചന്തയിൽനിന്നും ബാലരാമപുരത്തു ആറാലുംമൂട്ട പുത്തൻകടചന്തയിലേക്ക് പൊതുനിരത്തിലൂടെ ഒരു പദയാത്രയാരംഭിച്ചു. ബാലരാമപുരം ചാലിയത്തെരുവിലെത്തിയപ്പോൾ ഒരടി മുന്നോട്ടുനീങ്ങാനാകാത്തവണ്ണം എതിർപ്പുണ്ടായി. അതുവലിയ സംഘട്ടത്തിനു വഴിയൊരുക്കി (1991;6). രക്തരൂക്ഷമായ സംഘട്ടനങ്ങളിലൂടെയാണ് കേരളത്തിൽ കീഴാളർ വഴിയിലൂടെ നടക്കാനും പൊതുവാഹനങ്ങളും സ്ഥാപനങ്ങളും ഉപയോഗിക്കുവാനും അവകാശം നേടിയെടുത്തതെന്നു വ്യക്തം. അതായത് സഞ്ചാരാധുനികതയുടെ പ്രയോഗം കേരളത്തിന്റെ ഫ്യൂഡൽസ്ഥലരാശിയെ മാറ്റിമറിക്കുകയും പുതിയ, ജാതിവരുദ്ധമായ പൊതുവിടങ്ങൾ സാധ്യമാക്കുകയും ചെയ്തു.

ഇത്തരത്തിൽ യാത്രചെയ്തു കീഴാളർ ഇടങ്ങൾ പിടിച്ചെടുത്തതിന്റെ വിവരണം പ്രത്യക്ഷരക്ഷാദൈവസഭയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽകാണാം. പൊയ്കയിൽ അപ്പച്ചൻ നിരന്തരം സഞ്ചരിച്ച് യോഗങ്ങൾ നടത്തിയാണ് തന്റെ പ്രസ്ഥാനം കെട്ടിപ്പടുത്തത് ഇതിനെയാണ് സഞ്ചാരപ്രസംഗങ്ങൾ എന്നു വിളിക്കുന്നത് (സ്വാമി, അനിൽ, 2010: 39). സഞ്ചരിച്ചുകൊണ്ട് നടത്തിയ പ്രസംഗങ്ങളിലൂടെ തിരുവിതാംകൂറിലെ സ്വകാര്യവഴികൾ പൊതുവഴികളാക്കുകയും കീഴാളരുടെ ഇടങ്ങളെ കൂടുതൽ തെളിച്ചത്താക്കുകയും ചെയ്തതായി നിരീക്ഷിക്കപ്പെടുന്നു. ചന്തകൾപോലെയുള്ള പൊതുസ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് കീഴാളർ കൂടുതൽ പ്രവേശിക്കുന്നു. ഇതിന്റെ ശക്തമായൊരു പ്രകാശനമാണ് പ്രത്യക്ഷരക്ഷദൈവസഭ 1912 ൽ കോഴഞ്ചേരിയിൽനിന്ന്

ഇരവിപേരൂരിലേക്ക് നടത്തിയ ലക്ഷക്കണക്കിനാൾക്കാർ പങ്കെടുത്ത പദയാത്ര. ഇത്തരത്തിലുള്ള ഇടപടലുകൾ സഞ്ചാരമെന്നതിനെ സാമൂഹികചലനാത്മകതയുടെ ലക്ഷണമാക്കുകയും സമൂഹത്തെ നിരന്തരം സഞ്ചരിച്ചുതീർക്കാവുന്ന ആധുനിക ഇടമാക്കുകയും ചെയ്തു. എല്ലാവരും മനുഷ്യരാകുന്ന നവോത്ഥാനബോധ്യങ്ങളിലൂടെ ജാതിയെ വെല്ലുവിളിക്കുന്ന രാഷ്ട്രീയമാണ് സഞ്ചാരാധുനികതയെന്നത്.

സഞ്ചാരം ചരിത്രപരമായി ലിംഗപരമായി സങ്കീർണമായ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉന്നയിക്കുന്നു. എല്ലാ അർഥത്തിലും സ്ത്രീകൾക്ക് യാത്ര എന്ന ആശയം തന്നെ പരിമിതമായ ചുറ്റുവട്ടത്തിലുള്ള നടപ്പായിരുന്നുവെന്ന് കോരപ്പുഴവിലക്കും മറ്റനേകം പുഴവിലക്കുകളും മണ്ണാപ്പേടി, പുലപ്പേടി പോലുള്ള ആചാരങ്ങളും സൂചിപ്പിക്കുന്നു (ബാലകൃഷ്ണൻ, 1992: 209). വ്യാപാരവും മറ്റും പുരോഗതി പ്രാപിക്കുന്ന, വിദ്യാഭ്യാസരീതികൾ വളരുന്ന കാലത്തും തീവണ്ടി പോലുള്ള ആധുനിക യാത്രാവാഹനങ്ങൾ യഥേഷ്ടം പുറത്തിറങ്ങുന്ന കാലത്തും സ്ത്രീകളുടെ യാത്രയെന്നത് എതിർക്കപ്പെട്ടിരുന്നുവെന്നുകാണാം. തന്റെ കുട്ടിക്കാലത്തെ യാത്രകളെക്കുറിച്ചോർക്കുന്ന കാണിപ്പയ്യൂർ തീവണ്ടിയിൽ അന്തർജനങ്ങളെ യാത്രചെയ്യാൻ അനുവദിക്കാതിരുന്നത് എഴുതുന്നുണ്ട്. ഷോർണൂരിൽനിന്ന് തൃശ്ശൂരിലേക്കു യാത്രനടത്തിയത് ആദ്യകാലത്ത് നടന്നായിരുന്നു. ഏതാണ്ട് നാലുദിവസം നടക്കണമായിരുന്നു. തീവണ്ടിവന്നപ്പോൾ അത് ഏതാനും മണിക്കൂറായി ചുരുങ്ങി. എന്നാൽ തീവണ്ടിവന്നപ്പോൾ നമ്പൂതിരി പുരുഷന്മാർ തീവണ്ടികളിൽ യാത്രചെയ്യുകയും സ്ത്രീകൾ കുട്ടികളെയുംമെടുത്ത് പഴയപോലെ നടക്കുകയും ചെയ്തുവെന്നാണ് അദ്ദേഹം പറയുന്നത്. ഇക്കാലത്ത് സ്ത്രീകൾ കാളവണ്ടി കയറിയപ്പോൾ അതും വിലക്കിയതായും അദ്ദേഹം പറയുന്നു (2005:12). ഇതെല്ലാം വിരൽചൂണ്ടുന്നത് ദേശംവിട്ടു യാത്രയെന്നത് ആധുനികതയുടെ പ്രക്രിയായിരുന്നുവെന്നും കേരളത്തിൽ നവോത്ഥാനം സാധ്യമാക്കിയതിൽ യാത്രയ്ക്കും പുതിയ വാഹനങ്ങൾക്കും വലിയപങ്കുണ്ടായിരുന്നുവെന്നുമാണ്.

ജാതിനിശ്ചയിച്ചിരുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽനിന്ന് ഓരോരുത്തരും വ്യക്തികളായി അവരവർക്ക് ഇഷ്ടമുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് നിരന്തരം സഞ്ചരിച്ചുകൊണ്ട് പുതിയപുതിയ സ്ഥലങ്ങളും ഇടങ്ങളും പിടിച്ചെടുക്കുകയും സ്ഥലത്തെക്കുറിച്ചുതന്നെയുള്ള ജാതിബോധത്തെ മാറ്റിയെടുക്കുകയുംചെയ്ത പ്രക്രിയയാണ് സഞ്ചാരാധുനികതയുടെ കാതൽ. ജാതിവിരുദ്ധമായ സഞ്ചാരാധുനികതയാണ് പല നാട്ടുരാജ്യങ്ങളായി മുറിഞ്ഞുകിടന്ന, നദികളാലും കായലുകളാലും വിഭജിക്കപ്പെട്ടുകിടന്ന കേരളത്തെ ഒരുപ്രദേശമാക്കി

നവോത്ഥാനകേരളം സൃഷ്ടിച്ചത്. ജാതിയുടെ അപരത്വചിന്തയെ റദ്ദാക്കി എല്ലാവരെയും മനുഷ്യരായിക്കണ്ടുകൊണ്ട് പാരസ്പര്യമുള്ള മനുഷ്യരിലേക്കുള്ള സഞ്ചാരവും ഇവിടെയുണ്ടാകുന്നു. കീഴാളർ സ്കൂളിൽ പ്രവേശിക്കുന്നതും സർക്കാർ ജോലിയിൽ പ്രവേശിക്കുന്നതും ആധുനികമായ ഈ ചലനത്തിലൂടെയാണ്.

കുടിയേറ്റത്തിന്റെ സാമൂഹികപശ്ചാത്തലം

കേരളസമൂഹം ജാതിവ്യവസ്ഥയിൽനിന്ന് ആധുനികതയിലേക്ക് പ്രവേശിക്കുന്നത് നാണയസമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയിലൂടെയാണ്. നെല്കൃഷിമാത്രം ചെയ്തിരുന്ന മലയാളി കോളനീകരണത്തിലൂടെ നാണ്യവിളകളിലേക്കും തോട്ടങ്ങളിലേക്കും ഫാക്ടറികളിലേക്കും പ്രവേശിച്ചതിലൂടെയാണ് ഇത് സാധ്യമായത്. ഇത്തരം മാറ്റങ്ങളിലൂടെ സംഭവിക്കുന്ന നവോത്ഥാനപ്രസ്ഥാനങ്ങൾ പുതിയമാറ്റങ്ങളെ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നു. നാണയസമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയിലേക്കുള്ള കേരളസമൂഹപരിണാമത്തിന്റെ നിർണായകമായ സന്ധിയാണ് 1930-40കാലം. 1930കളിലെ സാമ്പത്തികതകർച്ച ലോകത്താകെ വലിയ പ്രതിസന്ധികൾ സൃഷ്ടിച്ചപോലെ കേരളത്തിലും പ്രതികരണം സൃഷ്ടിച്ചിരുന്നു. സാമ്പത്തികതകർച്ചയും അതിനു പിന്നാലെ ലോകമഹായുദ്ധവും ഭക്ഷ്യക്ഷാമവും ഇവിടെ സംഭവിക്കുന്നു. ആധുനികതയുടെ ശക്തിപ്പെടലോടെ ഫ്യൂഡൽ തൊഴിൽ, കുടുംബസംവിധാനങ്ങളാകെ ഉലയുകയും പാരമ്പര്യസ്വത്തുകൊണ്ട് ജീവിക്കാനാവുകയില്ലെന്ന് തിരിച്ചറിവുണ്ടാവുകയും ചെയ്തു. പ്രവാസം ശക്തിപ്പെടുന്നതും കേരളത്തിന്റെ തന്നെ പല ഭാഗങ്ങളിലേക്കുമുള്ള കുടിയേറ്റം വ്യാപമാകുന്നതും ഇക്കാലത്താണ്. കോളറയും വസൂരിയും വ്യാപകമായി പടർന്നുപിടിച്ച കേരളത്തിൽ 1943-44 കാലത്ത് ഏതാണ്ട് ഒരുലക്ഷത്തോളം ആളുകൾ മരിച്ചുവെന്ന കണക്കാക്കപ്പെടുന്നു (ഇ എം എസ്, 1946:9). ഇങ്ങനെ ഭക്ഷ്യക്ഷാമവും ഇതരദുരിതങ്ങളും ജനജീവിതത്തെ ഉലച്ചപ്പോഴാണ് കൃഷിക്കായി മറ്റിടങ്ങളിലേക്ക് കുടിയേറുന്നചിന്തകൾ ശക്തിപ്പെട്ടതും മധ്യതിരുവിതാംകൂറിൽനിന്നും മറ്റും മലബാറിലേക്ക് കുടിയേറ്റം രൂപപ്പെടുന്നതും. കേരളത്തിലെ കുടിയേറ്റത്തിന്റെ ചരിത്രം ബ്രിട്ടീഷുകാർ തുടങ്ങുന്ന തോട്ടങ്ങളിൽനിന്നാണെന്നു പറയാം. തോട്ടംരീതികളിലുള്ള വാണിജ്യകൃഷിയുടെ വ്യാപനമാണ് കുടിയേറ്റത്തിന്റെ ആദിമരൂപം. കുടിയേറ്റത്തെക്കുറിച്ച് വിശദമായ പഠിച്ച മൈക്കൾ തരകൻ കുടിയേറ്റത്തിന് റബർകൃഷിയുമായുള്ള ബന്ധം ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നുണ്ട്. ചെറിയരീതിയിൽ ചെയ്താലും ലാഭകരമാക്കാൻ കഴിയുന്ന റബർകൃഷിയുടെ പ്രത്യേകത വാണിജ്യകൃഷിയുടെ സാധ്യതവർധിപ്പിക്കുകയും കർഷകരെ

ആകർഷിക്കുകയും ചെയ്തു (വർഗീസ് തോട്ടയ്ക്കാട്, 2015: 21). 1930കളിലെ സാമ്പത്തികമാന്ദ്യം വാണിജ്യകൃഷിയെ പ്രതിസന്ധിയിലാക്കിയപ്പോളാണ് കർഷകർ മലബാറിലെ മണ്ണ് ലക്ഷ്യംവച്ചതും യാത്രചെയ്തതും. കുടിയേറ്റം മലബാറിലേക്കും ഹൈറേഞ്ചിലേക്കുമാണ് പ്രധാനമായി നടന്നിട്ടുള്ളത്.[2] 2 ക്രിസ്ത്യാനികളാണ് ഏറെയെങ്കിലും മറ്റു സമുദായങ്ങളും കുടിയേറ്റത്തിൽ സജീവുമായിരുന്നു. ഏകപക്ഷീയമായി, കുടിയേറ്റക്കാരാൽ നടന്ന വികസനപരമായ ഒന്നായിരുന്നില്ല കുടിയേറ്റമെന്നു വ്യക്തം. തദ്ദേശീയ സമൂഹവും ആദിവാസികളുമായുള്ള സംഘർഷവും കൂടിക്കുഴയുന്ന സങ്കീർണമായ ഒരുപ്രക്രിയയാണിത്.

തലച്ചുമടിൽനിന്ന് കാറിലേക്ക്

കുടിയേറ്റത്തെ സി ജെ ജോർജ് ഇങ്ങനെ നിർവചിക്കുന്നു: ജനിച്ചുവളർന്ന ഊരുവിട്ടുള്ള യാത്ര. മറുനാട്ടിലെവിടെയെങ്കിലും വാസമുറപ്പിക്കൽ. ഇതാണ് ലളിതമായി പറഞ്ഞാൽ കുടിയേറ്റം (അതേകൃതി: 152). മറ്റൊരു നിരീക്ഷണം ഇങ്ങനെയാണ്-കുടിയേറ്റം എന്നാൽ വികസിത മേഖലയിൽ നിന്ന് ഒരു ജനസമൂഹം അവികസിതമായ മേഖലയിലേക്ക് നടത്തിയ അതിസാഹസികമായ മഹാപ്രവാഹമാണ് (അതേകൃതി, 92). ഒരു കാലത്ത് പലതരം കാരണങ്ങളാൽ മെച്ചപ്പെട്ട അഥവാ അതിജീവനം ലക്ഷ്യമിട്ട് ഒരു ജനസമൂഹം/ കൂട്ടം ഒരിടത്തുനിന്ന് മറ്റൊരിടത്തേക്ക് പലായനം ചെയ്ത് ജീവിതമുറപ്പിക്കുന്നതാണ് കുടിയേറ്റം. കേരളത്തിൽ നടന്ന കുടിയേറ്റങ്ങൾ പ്രധാനമായും മധ്യതിരുവിതാംകൂറിൽനിന്ന് മലബാർ- വയനാട്- ഹൈറേഞ്ച് പ്രദേശത്തെ ഭൂമിതേടിയായിരുന്നു. ജനവാസം അധികമില്ലാത്ത ഭൂപ്രദേശങ്ങൾ വാങ്ങി കൃഷിക്കുപയുക്തമാക്കിയാൽ ഭക്ഷ്യക്ഷാമത്തെ അതിജീവിക്കാമെന്നും സാമ്പത്തികമായി വളരാമെന്നുമുള്ള ചിന്തയാണ് ഈ കുടിയേറ്റത്തെ അനിവാര്യമാക്കിയത്. ഏറെ ഭൂമി സ്വന്തമാക്കി കൃഷിനടത്തി സാമ്പത്തികവളർച്ച കൈവരിക്കാനാകും എന്ന ലക്ഷ്യം അർഥവത്തായി പരിണമിച്ചുവെന്ന് കുടിയേറ്റത്തിന്റെ ചരിത്രം വ്യക്തമാക്കുന്നു. മധ്യതിരുവിതാംകൂറിലെ ക്രിസ്ത്യാനികൾ കുടിയേറിയ മേഖലകൾ പലതും പട്ടണങ്ങളായി വളരുകയും ആധുനികീകരണം സാധ്യമാക്കുകയും മലബാറിലെ പരമ്പരാഗത തൊഴിൽമേഖലയിൽ നിരവധി പരിവർത്തനങ്ങൾ സാധ്യമാവുകയും ചെയ്തു.

കാടും മലയുമായിരുന്ന പല പ്രദേശങ്ങളും ആധുനികകേരളത്തിന്റെ സാമൂഹികഭൂപടത്തിലേക്കുവന്നത് കുടിയേറ്റത്തിലൂടെയാണെന്നു വ്യക്തം. യാത്രയുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുമ്പോൾ കുടിയേറ്റപ്രക്രിയ കേരളനവോത്ഥാനത്തിലെ സഞ്ചാരാധുനികതയെ വിപുലമാക്കുന്ന ഒന്നാണെന്നു കാണാം.

മനുഷ്യർ സഞ്ചരിക്കാൻ മടിച്ച ഇടങ്ങൾ സഞ്ചാരയോഗ്യമാക്കുകയും പുതിയ ടൗണുകളും മറ്റും സൃഷ്ടിച്ച് ധാരാളം റോഡുകൾ വെട്ടി പുതിയ ഇടങ്ങളിലേക്ക് വഴികൾ വെട്ടുകയും യാത്ര എന്ന സങ്കല്പത്തെ കൂടുതൽ വിശാലമായ ലോകത്തിലേക്കു തുറന്നിടുകയും ചെയ്തു. പുഴയുടെ വക്കത്ത് അവസാനിച്ചിരുന്ന കേരളത്തിലെ റോഡുകളെ പുഴക്കക്കരയിലേക്ക് പാലത്തിലൂടെ ബന്ധിച്ച് എല്ലാവർക്കും അതിലൂടെ സഞ്ചരിക്കാനുള്ള വഴിതുറന്നിടുകയാണ് സഞ്ചാരാധുനികത ചെയ്തതെങ്കിൽ കാടുകൾക്കടുത്തും മനുഷ്യവാസമില്ലാത്ത പ്രദേശത്തും മനുഷ്യരെ കടത്തിവിട്ട് സഞ്ചാരത്തെ വികസിപ്പിച്ചതാണ് കുടിയേറ്റം.[3] കുടിയേറ്റംകൂടി ചേരുന്ന വിശാലമായ സഞ്ചാരത്തിന്റെയും മനുഷ്യ ഇടപടലിന്റെയും സാമൂഹികതയാണ് സഞ്ചാരാധുനികതയെന്നു പറയുന്നത്. ജാതി, ലിംഗ, വർഗ്ഗ, പ്രാദേശിക പരിമിതികൾക്കുള്ളിൽ വിറങ്ങലിച്ചുനിന്ന മനുഷ്യരെ പുറത്തേക്ക് ആനയിച്ച വലിയൊരു പ്രവർത്തനമാണ് ഇതിലൂടെ നടന്നത്. കേരളത്തിൽ വ്യാപകമായ ആധുനികവിദ്യാഭ്യാസവും ആരോഗ്യ രംഗവും ഇത്തരം പ്രക്രിയകളെ മുന്നോട്ടുനയിച്ചു.

1926 മുതൽ കോഴിക്കോട്ടുഭാഗത്ത് കുടിയേറ്റം ആരംഭിക്കുന്നുണ്ട് (അതേകൃതി, 30). തുടർന്ന് കണ്ണൂർ, വയനാട്, കാസർഗോഡ് തുടങ്ങിയ ഇടങ്ങളിലേക്കും വ്യാപിക്കുന്നു. 1940- 50കളിൽ മലബാറിലെ മിക്കമേഖലകളിലും കുടിയേറ്റക്കാർ വലിയൊരു സാന്നിധ്യമായിക്കഴിഞ്ഞിരുന്നു. ആദ്യഘട്ടത്തിൽ കുടിയേറിയവർ മലമ്പനിമൂലവും കാട്ടുമൃഗങ്ങളുടെ ആക്രമണംമൂലവും തിരിച്ചുപോവുകയും മരിക്കുകയും ചെയ്തുവെങ്കിലും മലബാറിൽ ചുരുങ്ങിയ തുകയ്ക്ക് കൂടുതൽ ഭൂമികിട്ടുമെന്ന ചിന്തയിൽ നിരവധിപേർ വരുകയും വളരെപ്പേർക്ക് വരാനുള്ള പ്രേരണയാവുകയും ചെയ്തു. തരിശുഭൂമികളും വനഭൂമികളും കൃഷിയിടമാക്കി പ്രകൃതിയോടും രോഗത്തോടും പോരാടി പുതിയജീവിതം കുടിയേറ്റക്കാർ കെട്ടിപ്പടുത്തു. മിക്കവരും വലിയ സമ്പന്നതയിലേക്കുയർന്നു. കുടിയേറ്റപ്രദേശങ്ങൾ പട്ടണങ്ങളാവുകയും അവിടെ സ്കൂളും ആശുപത്രികളും മറ്റനേകം സൗകര്യങ്ങളും വരികയും ചെയ്തു. ആദ്യകാലകുടിയേറ്റ പ്രദേശമായ തിരുവമ്പാടിയെ മുൻനിർത്തി ജിസ് മാൻ ചെറിയാനിതു പറയുന്നുണ്ട്–1942-ൽ ഒറ്റപ്പെട്ട കുടിയേറ്റമാരംഭിച്ച തിരുവമ്പാടി ഇന്ന് ജനനിബിഡമാണ്. കോഴിക്കോടുനിന്നു തലച്ചുമടുമായി 22 മൈൽ നടന്ന് തിരുവമ്പാടിയിലെത്തിയ പലരും ഇന്നു കോഴിക്കോടിനു പോകുന്നത് സ്വന്തം കാറിലും ജീപ്പിലുമാണ് (അതേകൃതി, 68). ഇവിടെ വിവരിച്ച സൂചനകളെല്ലാം യാത്രയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണെന്നുള്ളത് ശ്രദ്ധിക്കണം. കുടിയേറ്റം കഷ്ടപ്പാടുകൾ നിറഞ്ഞ യാത്രയായിരുന്നു. കുടിയേറ്റം ദുരിതപൂർണമായ യാത്രയാണ്.

വാഹനങ്ങൾ കാര്യമായി ഇല്ലാതിരുന്ന അക്കാലത്ത് കൊട്ടുംകാടുകളിലൂടെ നടന്നാണ് ലക്ഷ്യസ്ഥാനത്ത് എത്തിയിരുന്നത്. കക്കാടംപൊയിലിലേക്കു ള്ള കുടിയേറ്റം ഉദാഹരണമാണ്. കാട്ടിലൂടെയുള്ള ഒറ്റയടിപ്പാതയിലൂടെയുള്ള യാത്രകളും തണുപ്പും ശീതക്കാറ്റും കുടിയേറ്റക്കാരെ തളർത്തി (അതേകൃതി, 71). എന്നാലിന്ന് കുടിയേറ്റക്കാർക്ക് ആധുനികീകരിക്കപ്പെട്ട യാത്രാസം വിധാനങ്ങൾ ലഭ്യമായിരിക്കുന്നു. നടപ്പിൽ നിന്ന് കാളവണ്ടിയിലേക്കും അവിടെനിന്ന് മോട്ടാർവാഹനങ്ങളിലേക്കും പരിണമിച്ച മലയാളിയെ സവിശേഷം വളർത്തിയ പ്രക്രിയായിരുന്നു കുടിയേറ്റം.

കാളവണ്ടിയും തീവണ്ടിയും

കുടിയേറ്റം അടിസ്ഥാനപരമായി ഒരു യാത്രാബിംബമാണെന്ന് കുടിയേറ്റ നോവലായ ഒറോത വ്യക്തമാക്കുന്നുണ്ട്. ഒറോതയും കുടുംബവും പാലാ യിൽനിന്ന് കണ്ണൂരിലെ ചെമ്പേരിയിലേക്ക് കുടിയേറുന്ന കഥയാണിത്. കാളവണ്ടികളിലാണ് അവർ കൊച്ചിവരെ യാത്രചെയ്തത്. വഴിക്കു ചുങ്കംപി രിവും അതിർത്തികടക്കലും മറ്റും ഒറോതയ്ക്കു രസകരമായി തോന്നി. സ്വന്തം വീടുവിട്ടുപോവുന്നതിലുള്ള ദുഃഖത്തേക്കാളേറെ പുതിയതേതോ തേടിപ്പോവു ന്നു എന്ന ആവേശമാണ് അവളിൽ മുന്തിനിന്നത് (2017;47). ചിലതൊക്കെ നഷ്ടപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് മറ്റുചിലതൊക്കെ നേടാനുള്ള യാത്രയാണത്. പലയാനസ്വഭാവം ഇതിനുണ്ട്. മിക്കവരും നിലവിലുള്ള സ്ഥലത്തെ വസ്തു വൊക്കെ വിറ്റിട്ടാവും കുടിയേറ്റത്തിനൊരുങ്ങുന്നത്. തിരിച്ചുവരവില്ലാത്ത യാത്രയാണത്. കുഗ്രാമങ്ങളിൽ അക്കാലത്ത് പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുവാഹനം കാളവണ്ടിയാണ്. നഗരത്തിലെത്തുന്നതോടെ കാളവണ്ടികൾ മോട്ടോർവാ ഹനങ്ങൾക്കു വഴിമാറുന്നു.

ഒറോത യാത്രയ്ക്കിടയിൽ നഗരം കാണുന്നു: എറണാകുളം പട്ടണം കണ്ടപ്പോൾ അവൾ അന്തംവിട്ടുപോയി. അവൾ അന്നോളം കണ്ടിട്ടുള്ളതി ൽവച്ചേറ്റവും വലിയ പട്ടണം പാലായായിരുന്നു. എറണാകുളം കണ്ടുകഴി ഞ്ഞപ്പോൾ പാലാ വെറുമൊരു കാലിത്തൊഴുത്താണെന്നുപോലും ഒറോതയ്ക്കു തോന്നി. കൂറ്റൻ കെട്ടിടങ്ങൾ, വീതിയേറിയ നിരത്തുകൾ, നിരത്തുകളിൽ തിരക്കിട്ടൊഴുകുന്ന വാഹനങ്ങൾ ആൾക്കാരുടെ തിരക്ക്... (അതേകൃതി, 46). തീവണ്ടി അതിലേറെ അത്ഭുതമായിരുന്നു. നാലരവയസ്സുള്ള വക്കച്ചൻ അലറിവിളിച്ച് തീ തുപ്പി. അത്യുച്ചത്തിൽ ഛക്- ഛക് ശബ്ദം പുറപ്പെടുവിച്ച് ചീറി, ചീറ്റിനില്ക്കുന്ന ഈ അപരിചിത മൃഗത്തെ കണ്ടപ്പോൾ പേടിച്ചരണ്ട് അമ്മയെ കെട്ടിപ്പിടിച്ച് നിലവിളിക്കാൻ തുടങ്ങി.....പല സ്റ്റേഷനികളിലും വണ്ടി നിന്നു. ചില സ്റ്റേഷനുകളിൽ വണ്ടികൾ കാത്തുനില്ക്കുന്നുണ്ടായിരുന്നു.

റയിൽവേസ്റ്റഷനുകളുടെ പേരുകൾ വായിച്ചുകൊണ്ട് കല്ലരിക്കഷണങ്ങളെ കയ്യാൽ തടഞ്ഞുകൊണ്ട് ഒറോത വണ്ടിയുടെ ഓരം ചേർന്നുതന്നെ നിന്നു (അതേകൃതി, 47). പിറ്റേന്ന് ഉച്ചയ്ക്ക് കണ്ണൂരിൽ വണ്ടിയിറങ്ങി കരിഗ്യാസ് കൊണ്ടോടുന്ന ലൈൻബസ് പിടിച്ച് പിന്നെ കാളവണ്ടി പിടിച്ച് പിന്നെ നടന്ന് നേരമിരുട്ടിയപ്പോഴേക്കും അവർ ചെമ്പേരിയിൽ വട്ടയ്ക്കാട്ട് ഇട്ടിവിരാച്ചേട്ടന്റെ സ്ഥലത്ത് എത്തി (അതേകൃതി, 48). നീണ്ടൊരുയാത്രയായിരുന്നു അവരുടെ കുടിയേറ്റം. മലമ്പനിയെയും കാട്ടുമൃഗങ്ങളെയും അതിജീവിച്ച് കൃഷിചെയ്ത് അവിടെ കുടിയേറിയവർ ചെമ്പേരി ഒരു പട്ടണമാക്കുന്നു. അവിടെ പുതിയ റോഡുകളും ആശുപത്രികളും നിർമിക്കുകയും കൂട്ടുതലാളുകൾ കുടിയേറുകയും ചെയ്യുന്നു. മനുഷ്യവാസമില്ലാത്ത പ്രദേശം മനുഷ്യർപാർത്ത് ആ പ്രദേശത്തെ മറ്റിടങ്ങളിലേക്കു തുറന്നുവിടുന്ന പ്രക്രിയയാണ് കുടിയേറ്റം.

വിവിധയിടങ്ങളിൽ കിടന്നവർ പലയിടത്തായി കൂടിച്ചേരുകയും പലദേശങ്ങളുടെയും സംസ്കാരങ്ങളുടെയും ഇടകലരൽ സംഭവിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. തദ്ദേശീയരുമായിപ്പോലും ആഴത്തിലുള്ള ബന്ധങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുകയും ജാതി, പ്രാദേശിക വ്യത്യാസങ്ങൾ മെല്ലെമെല്ലെ മായിച്ചുകളയുകയും ചെയ്യുന്നു. നഗരവല്കരണപ്രക്രിയകൾ ഇതിനാക്കംകൂട്ടുകയും ചെയ്യുന്നു. വർഗീസ് തോട്ടയ്ക്കാട് ഇതിന്റെയൊരു ചിത്രം ഇങ്ങനെ വിവരിക്കുന്നു: 1950 കളോടെ ഏതാണ്ട് 5 ലക്ഷത്തിലധികം കുടിയേറ്റക്കാർ വന്നുകഴിഞ്ഞു....കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലെ മുള്ളേരിയ, ബന്തടുക്ക, രാജപുരം, തോമാപുരം, പാലവയൽ തുടങ്ങിയ മലയോരമേഖലകൾ തുടങ്ങി കണ്ണൂർ, കോഴിക്കോട്, മലപ്പുറം ജില്ലകളിലെ കിഴക്കൻ മലയോര വിഭാഗങ്ങൾ - തെക്ക് മണ്ണാർക്കാട്, പാലക്കയം, പൊറ്റശ്ശേരി മുതൽ സ്ഥലങ്ങളും ഇന്ന് മധ്യതിരുവിതാംകൂറിലെ ചെറുഗ്രാമങ്ങളായ പൊൻകുന്നം, കറുകച്ചാൽ, ഏറ്റുമാനൂർ, പുതുപ്പള്ളി മുതലായവ പറിച്ചുനട്ടപോലെ തോന്നും (അതേകൃതി, 33). ഇങ്ങനെ കുടിയേറുന്നവർ ദേശങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസങ്ങളെ ഇല്ലാതാക്കുന്നു.

ചലനങ്ങളും പാതകളും

കുടിയേറ്റം കേരളീയജാതിസമൂഹത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനസ്വഭാവമായ നിശ്ചലതയ്ക്കു നേരെ വിരുദ്ധമായ ചലനത്തിന്റെ രൂപമായിരുന്നു[4]. ചലനത്തെ രണ്ടുരീതിയിലാണ് കുടിയേറ്റസ്ഥലങ്ങൾ നിർമിച്ചതെന്നു പറയാം. ഒന്ന്, തദ്ദേശീയ ഇടങ്ങളിലെ ജാതിയടിസ്ഥാനപ്പെട്ട കാർഷികോല്പാദനക്രമങ്ങളെ മാറ്റിമറിക്കുന്നതിലൂടെ. രണ്ടാമത്, കാടുകളും മറ്റുമായിരുന്ന പ്രദേശത്ത് പുതിയ

റോഡുകൾ വെട്ടുകയും അവയെ ഇതര നഗരങ്ങളിലേക്കു ബന്ധിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തതിലൂടെ. റോഡുകൾ കുടിയേറ്റക്കാർക്കും തദ്ദേശീയർക്കും പുതിയ സ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് വഴികാട്ടുന്നു, അവരുടെ ഉല്പന്നങ്ങളെ വിപണിയിലേക്ക് എത്തിക്കാൻ വഴിയൊരുക്കുന്നു. പുതിയ വിപണികളും അതിനോടനുബന്ധിച്ച് വാഹനസൗകര്യങ്ങളും ഉണ്ടാവുകയും ഗ്രാമം പട്ടണമായി മാറുകയും ചെയ്യുന്നു. അങ്ങനെ റോഡുകളുടെ ചങ്ങലകൾ രൂപപ്പെടുകയും പ്രധാനപ്പെട്ട പാതകളുമായി ഇവ ബന്ധിക്കപ്പെടുകയും കേരളമൊന്നാകെ പരസ്പരം ബന്ധിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. അതിലൂടെ മറ്റിടങ്ങളിലേക്ക് നിരന്തരം സഞ്ചരിക്കാനുള്ള പ്രവണതകൾ സൃഷ്ടിക്കുകയും പുതിയ തൊഴിലിടങ്ങളിലേക്കു പോകുവാനും മറ്റും വഴിയൊരുങ്ങുകയും ചെയ്യുന്നു.

കുടിയേറ്റക്കാർ വഴിനിർമിച്ചതിന്റെ സൂചനകൾ മേല്പറഞ്ഞ പുസ്തകത്തിലുള്ള ചിലത് ഇവയാണ്: 1944 ൽ കള്ളിവയലിൽ ചാക്കോച്ചൻ മുൻകൈയെടുത്ത് കുടിയേറ്റക്കാരുടെ സഹകരണത്തോടെ പാലേരിയിൽനിന്നും ചെമ്പനോടയ്ക്ക് മൂന്നാഴ്ചകൊണ്ട് ഒരു റോഡ് വെട്ടിത്തീർത്തു (അതേകൃതി, 56). കോടഞ്ചിരിയിൽ ആയിരക്കണക്ക് ആൾക്കാർ ഒരു ദിവസംകൊണ്ട് പുതിയറോഡ് വെട്ടി പുറംലോകത്തേക്ക് വഴിയുണ്ടാക്കുന്നു (അതേകൃതി, 75). റോഡുകളാണ് വയനാട്ടിലേക്കുള്ള കുടിയേറ്റത്തെ സൃഷ്ടിക്കുന്നത്. വയനാടൻ ചുരത്തിലൂടെയുള്ള റോഡുനിർമാണത്തിനു ശേഷം വയനാട്ടിലേക്കുള്ള യാത്ര സുഗമമാവുകയും കുടിയേറ്റം നടക്കുകയും ചെയ്തു (അതേകൃതി, 92) വയനാട്ടിലെ നടവയലിൽ നിന്ന് പനമരത്തേക്ക് റോഡ് വെട്ടിയത് നടവയൽ കുടിയേറ്റത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട അധ്യായമാണ്. തദ്ദേശീയരായ ഭൂവുടമകളുടെ എതിർപ്പ് അവഗണിച്ച് നിർമിച്ച ഈ റോഡ് പിന്നീട് സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുകയും ചെയ്തു (അതേകൃതി,107). കുടിയേറ്റ പ്രദേശങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന വലിയൊരു ശക്തിയായിരുന്നുവെന്ന് ഇത് സൂചിപ്പിക്കുന്നു. അതിലൂടെ മറ്റിടങ്ങളിലുള്ളവർ പലസ്ഥലങ്ങളിലേക്കു സഞ്ചരിക്കുകയും വിദ്യാർഥികൾക്ക് കോളജിലേക്കും മറ്റും പോകുവാനും കഴിയുകയും വാണിജ്യവും വ്യവസായങ്ങളും വ്യാപിക്കാൻ വഴിയൊരുങ്ങുകയും ചെയ്തു. ഈ ആധുനികീകരണം ജാതിയെ ഇല്ലാതാക്കുകയും എല്ലാവർക്കും ഒന്നിച്ചു യാത്രചെയ്യുവാനും ജീവിക്കാനുമുള്ള പരിതസ്ഥിതികളെ സാധ്യമാക്കുകയും ചെയ്തു. ക്രമേണ ഈ വഴികൾ ടാറുചെയ്യപ്പെടുകയും പ്രധാനപ്പെട്ട വഴികളായി മാറുകയും ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ പെരുകുകയും ചെയ്യുന്നു. അങ്ങനെ ആ കുടിയേറ്റസ്ഥലം പ്രധാനപ്പെട്ട പട്ടണമായി മാറുകയും ജന്മിത്വത്തിന്റെ യുക്തികളെ നിരാകരിക്കുന്ന ആധുനികവാണിജ്യസമൂഹമായി മാറുകയും ചെയ്തു.

അടിക്കുറിപ്പുകൾ

1 ആധുനികതയെന്ന സങ്കല്പനം കേരളത്തിന്റെ പൊതുമണ്ഡലത്തിൽ സജീവമാണ്. കോളണീകരണത്തിലൂടെ സംഭവിച്ച സാമൂഹികപരിണാമങ്ങളെയാണ് ഈ സങ്കല്പനം സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. കോളോണിയൽ ആധുനികതയെന്നൊക്കെ പറയും. ഫ്യൂഡലിസത്തിന്റെ നിരാകരണമാണ് അതിന്റെ കാതൽ. ഇതിനെയാണ് നവോത്ഥാനമെന്നും പൊതുവിൽ പറയുന്നത്. ഇതിന്റെ ഒരു ഭാഗമായിട്ടാണ് സഞ്ചാരാധുനികതയെ കാണുന്നത്. സഞ്ചാരം, ആധുനികത എന്നീ പദങ്ങളെ കൂട്ടിച്ചേർത്താണ് സഞ്ചാരാധുനികതയെന്നു പറയുന്നത്. ജാതിയെ നിരാകരിച്ച് ഒരു സമൂഹത്തിനുള്ളിൽ യാത്ര എന്നത് സവിശേഷപ്രശ്നമായത് ഇത്തരമൊരു സങ്കല്പനത്തിൽ മറ്റാരെങ്കിലും വിശദീകരിച്ചതായി അറിയില്ല. കീഴാളാധുനികതപോലുള്ള സങ്കല്പനങ്ങളുമായി ഇവയ്ക്ക് സാധർമ്യവുമുണ്ട്. കേരളനവോത്ഥാനത്തെയും ആധുനികതയെന്ന പ്രക്രിയയെയും കൂട്ടതലായി വിശദീകരിക്കുവാൻ സഞ്ചാരാധുനികതയെന്ന സങ്കല്പനത്തിനു കഴിയും.

2 കുടിയേറ്റം വളരെ ആഴമുള്ള സാമൂഹികവിശകലനം ആവശ്യപ്പെടുന്ന ഒന്നാണ്. മലയാളത്തിൽ അത് ചുരുക്കം ചിലതിൽ ഒതുങ്ങി നിൽക്കുന്നു. പ്രധാനമായും രണ്ട് വാദങ്ങൾ കുടിയേറ്റത്തിന്റെ കാര്യത്തിലുണ്ട്. ഒന്നാമത്, കുടിയേറ്റം സാമൂഹികപുരോഗതി സാധ്യമാക്കിയെന്നുള്ള വാദമാണ്. രണ്ടാമത്, കുടിയേറ്റത്തിന്റെ പ്രതിസന്ധിയനുഭവിച്ച് തദ്ദേശീയരുടെയും കീഴാളരുടെയും പരിസ്ഥിതിയുടെയും വിശകലനമാണ്. കുടിയേറ്റം പ്രധാനമായും ക്രൈസ്തവരിലെ സുറിയാനികളുടെ വിജയമായിട്ടാണ് പറയപ്പെടുന്നത്. കീഴാളരായവർ കുടിയേറ്റത്തിൽ കാര്യമായ നേട്ടം നേടിയില്ലെന്ന വസ്തുത ഉയരുന്നു. കീഴാളരോടു വലിയ വെറുപ്പുകാണിക്കുന്നവരാണ് സുറിയാനി ക്രിസ്ത്യാനികളെന്നതും പ്രധാനമാണ്. കുടിയേറ്റം നടന്ന മേഖലകളില ആദിവാസികൾക്കുണ്ടായ സാമൂഹികവും പാരിസ്ഥിതികവുമായ കോട്ടങ്ങളെ ഗൗരവമായി വിലയിരുത്തേണ്ടതുണ്ട്. ആദിവാസികളെ അടിമകളാക്കുകയായിരുന്നു കുടിയേറ്റക്കാരെന്നും അവരുടെ ഭൂമി തട്ടിപ്പറിക്കുന്നതിൽ അവർ മുന്നിലുണ്ടായിരുന്നുവെന്നുമുള്ള വിമർശനങ്ങൾ ശക്തവുമാണ്. ആദിവാസികൾക്ക് വിദ്യാഭ്യാസവും തൊഴിലാളികളെന്ന നിലയിലുള്ള പരിഗണനയും നല്കിയതിൽ കുടിയേറ്റത്തിനു പങ്കുണ്ടെന്ന വാദവും ഉണ്ട്. പ്രബന്ധം പ്രധാനമായും കാടുവെട്ടിത്തെളിച്ച് പട്ടണങ്ങൾ രൂപപ്പെടുത്തിയതിലൂടെ സംഭവിച്ച നഗരീകരണത്തിലാണ് ഊന്നുന്നത്.

3 കാടുവെട്ടിത്തെളിച്ചതിലൂടെ സംഭവിച്ച് പാരിസ്ഥിതികനാശം കുടിയേറ്റക്കാരെ പൊതുസമൂഹത്തിന്റെ മുന്നിൽ വലിയ കുറ്റവാളികളാക്കി നിർത്തുന്നുണ്ട്. പരിസ്ഥിതിവാദികളുടെ ശത്രുവായിട്ടാണ് പൊതുവിൽ കുടിയേറ്റക്കാർ നില്ക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ പൊതുപരിസ്ഥിതിവാദത്തിന്റെ സമീപനങ്ങൾ പ്രശ്നവല്കരിക്കേണ്ടതുമുണ്ട്. ആധുനികതയും നഗരീകരണവും നാശമാണെന്നും പഴമയാണ് നല്ലതെന്നുമുള്ള വാദങ്ങൾ ജാതിപ്രത്യയശാസ്ത്രം നിറഞ്ഞിരിക്കുന്നതാണെന്ന് വ്യക്തം. ആദിവാസികൾ വസിച്ചിരുന്ന കാടും സ്ഥലങ്ങളും സ്വന്തമാക്കിയതിലൂടെ ആദിവാസികളുടെ ഇടം നഷ്ടപ്പെട്ടതൊക്കെ നിരവധി ആഖ്യാനങ്ങളിൽ പ്രത്യക്ഷപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. കുടിയേറ്റക്കാരും കാടും തദ്ദേശീയരും തമ്മിലുള്ള സംഘർഷം ചരിത്രപരമായിത്തുടരുന്നതാണ്. കുടിയേറ്റം ഏകപക്ഷീയമായി ചിലർക്ക് നേട്ടങ്ങളും ചിലർക്ക് നാശങ്ങളും വരുത്തിവച്ചുവെന്ന വാദം നിരർഥകമാണ്. ആധുനികീകരണവുമായി തദ്ദേശീയസമൂഹം പ്രതിപ്രവർത്തിച്ചത് മനസ്സിലാക്കുകയാണ് വേണ്ടത്.

4 ജാതിയെക്കുറിച്ചുള്ള പൊതുവായ നിരീക്ഷണം അത് നിശ്ചലമായ വ്യവസ്ഥയാണെന്നാണ്. എന്നാൽ ജാതി പലരൂപത്തിലും പലതരം പരിണാമത്തിനും വിധേയമാണെന്നാണ് ചരിത്രസൂചനകൾ. ബാഹ്യമായി വരുന്ന മാറ്റങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് ജാതി- ഉപജാതി ഘടനകൾക്കും അതിന്റെ ക്രമങ്ങൾക്കും പുറമേ മാറ്റം

വരുന്നതായിക്കാണാം. എന്നാൽ ജാതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടു പ്രവർത്തിക്കുന്ന സാമൂഹികതയിലെ ആചാരങ്ങളും ഉല്പാദനവ്യവസ്ഥയും കാര്യമായി മാറ്റങ്ങൾ പ്രകടിപ്പിക്കുന്നില്ലെന്നും കാണാം. ആധുനികത വന്നപ്പോൾ മിക്കപ്പോഴും ജാതി ആധുനികതയെ ചെറുക്കുകയായിരുന്നുവെന്നും കാണണം. ആ അർഥത്തിലാണ് നിശ്ചലത കാണപ്പെടുന്നത്.

ഗ്രന്ഥസൂചി

1. കാക്കനാടൻ 2017 ഒറോത, പൂർണപബ്ലിക്കേഷൻസ്, കോഴിക്കോട്
2. കാണിപ്പയ്യൂർ 2005 എന്റെ സ്മരണകൾ, പഞ്ചാംഗംപുസ്തകശാല, കുന്ദംകുളം.
3. കുന്നുകുഴി എസ് മണി, അനിരുദ്ധൻ പി എസ് 2013 മഹാത്മാ ആയ്യൻകാളി, ഡി സി ബുക്സ്, കോട്ടയം.
4. ഗണേഷ് കെ. എൻ 2017 കേരളത്തിന്റെ ഇന്നലെകൾ, കേരളഭാഷാ ഇൻസ്റ്റിട്യൂട്ട്, തിരുവനന്തപുരം.
5. ചെന്താരശ്ശേരി, ടി.എച്ച്.പി. 1991 അയ്യൻകാളി നടത്തിയ സ്വാതന്ത്ര്യസമരങ്ങൾ, മാതൃഭൂമി, കോഴിക്കോട്.
6. … …. ….2009 അയ്യങ്കാളി, പ്രഭാത് ബുക്ഹൗസ്, തിരുവനന്തപുരം.
7. ബാലകൃഷ്ണൻ പി.കെ. 1992 ജാതിവ്യവസ്ഥിതിയും കേരളചരിത്രവും, സാഹിത്യപ്രവർത്തകസഹകരണസംഘം, കോട്ടയം.
8. ഭാസ്കരനുണ്ണി, പി. 2000 പത്തൊമ്പതാംനൂറ്റാണ്ടിലെ കേരളം, കേരളസാഹിത്യ അക്കാദമി, തൃശ്ശൂർ.
9. രാജഗോപാലൻ, സി ആർ 2015 പാമരം- കേരളത്തിന്റെ ഉൾനാടൻ ഗതാഗതം: ചരിത്രം സംസ്കാരം ജൈവവൈവിധ്യം, പ്രകാശനവിഭാഗം, കേരളസർവകലാശാല, തിരുവനന്തപുരം.
10. വർഗീസ് തോട്ടയ്ക്കാട് 2015 മലബാർ കുടിയേറ്റം- ചരിത്രം വർത്തമാനം, കേരളഭാഷാ ഇൻസ്റ്റിട്യൂട്ട്, തിരുവനന്തപുരം.
11. സ്വാമി, വി.വി, & അനിൽ ഇ വി 2010 പ്രത്യക്ഷരക്ഷാദൈവസഭ: ഓർമ്മ പാട്ട് ചരിത്രരേഖകൾ, ആദിയർദീപം പബ്ലിക്കേഷൻ, ഇരവിപേരൂർ.

yacobthom6@gmail.com