

विश्व स्तरको सहरको अवधारणा : दक्षिण एशियाको सहरि योजनामा यसको प्रभाव

आरिफ हसन

१२ अक्टोबर २०१२

आजको प्रवचनको विषय 'विश्वस्तरको सहरको अवधारणा: दक्षिण एशियामा यसको प्रतिध्वनि' रहेको छ। तर यस विषयलाई बदलेर संसारभरकै सहरहरूमा यसको प्रतिध्वनि राखे पनि हुन्छ। प्रथम विश्वमा पनि यस अवधारणाले सहरिकरणलाई प्रभावित पारेको छ, यसले प्राज्ञिक शिक्षणमा प्रभाव पारेको छ, यसले विश्वव्यापी संस्थाहरूको नीतिमा प्रभाव पारेको छ। यसर्थ यो अवधारणा कहाँबाट आएको हो र कल्याणकारी राज्यको अवधारणालाई कसरी पाखा लगाइयो भनी हेर्न रमाइलो हुन्छ।

युरोपमा कल्याणकारी राज्यको मोडेलको प्रादुर्भाव पूँजीवाद र यसका विरोधीहरूबीचको असहज समझदारीको फलस्वरूप भएको थियो। यसका सिद्धान्तहरूलाई दक्षिण एशियाले मात्र होइन पूरै एशियाका नवस्वाधीन मुलुकहरूले अवलम्बन गरे। त्यो दोस्रो विश्वयुद्धपछिको समय थियो, जुन बेला यी मुलुकहरूले भर्खर भर्खर स्वाधीनता प्राप्त गरेका थिए। त्यस मोडेलको भित्री आसय त बाँकी रहयो, तर त्यससित सम्बन्धित नीतिहरू पूरै असफल सावित भए। न भारत, न पाकिस्तान न आजको बाङ्लादेशले नै यस मोडेललाई अपनाउन सक्यो। यो हुनाको कारण मेरो विचारमा राजनीतिक इच्छाशक्तिको कमी हो र शायद संस्थान र स्रोतहरू नहुनाले पनि हो। तै पनि यसको भित्री आसय जीवित रहयो। यसको कारण चाहिँ क्रान्तिकारी चीन र सैन्य शक्ति भएको सोभियत सङ्घको संयुक्त राष्ट्र सङ्घमा उपस्थिति थियो।

यस्तो अवस्थामा विश्वव्यापी बजार अर्थतन्त्र संभव थिएन। सोभियत सङ्घको पतन र चीनको सांस्कृतिक क्रान्तिको असफलताबाट उत्पन्न परिस्थितिले ठूलो परिवर्तन निम्त्यायो। राजनीतिक हिसाबमा पूँजीवाद विश्वमा हावी भयो। यसको परिणामस्वरूप आज हामी तीनवटा विश्वव्यापी संस्थाहरूबाट सञ्चालित हुन पुगेका छौं। तिनीहरूले हाम्रा नीतिहरू तय गर्छन्, तिनीहरूले नै हाम्रा व्यापारिक सम्बन्धहरू निर्धारण गर्छन्। तर यी तीनैवटा संस्थाहरूको प्रकृति अलोकतान्त्रिक छ। तिनमध्ये एउटा संस्था संयुक्त राष्ट्र हो, यसमा दोस्रो विश्वयुद्ध विजयी पाँचवटा शक्ति राष्ट्रहरूको हालीमुहाली छ। उनीहरूसित भिटो वा विशेषाधिकार छ। दोस्रो चाहिँ ब्रेटन-उड्स (मौद्रिक र विनिमय दर व्यवस्थापन प्रणाली) हो, जसका संस्थाहरू एक डलर एक भोटको सिद्धान्तबाट परिचालित छन्। यो वास्तवमा अलोकतान्त्रिक कुरा हो। तेस्रो हो विश्व व्यापार सङ्गठन, जसको जन्म जेनरल एग्रीमेन्ट अन ट्यारिफ एन्ड ट्रेड (गाट) भएको थियो। यो आफैँमा अलोकतान्त्रिक छ।

यी संस्थाहरूले सामूहिक रूपमा 'स्वतन्त्र बजार अर्थतन्त्र'लाई वढावा दिने काम गरेका छन्। यसको सबभन्दा महत्वपूर्ण पक्ष भनेको पूँजी जहाँसुकै जानपाउने स्वतन्त्रता हो। स्वतन्त्र बजार अर्थतन्त्रलाई टेवा दिन 'संरचनागत समायोजन' आयो। ऋणको भारीले थिचिएका देशहरूले व्यापार भुक्तानी सन्तुलन गर्न, आफ्नो ऋण तिर्न र धान्न सकिने अर्थतन्त्रको निर्माण गर्न संरचनागत समायोजन गर्नु पर्ने भयो। अनि संरचनागत समायोजनलाई संभव बनाउन ती देशहरूले स्वास्थ्य, शिक्षा र आवासका लागि राज्यले दिने अनुदान कटौती गर्न, आवश्यक सेवा-सुविधामा कर वढाउन, राज्य अधिनस्थ औद्योगिक र अचल सम्पत्ति नीजि क्षेत्रका राष्ट्रिय तथा अन्तरराष्ट्रिय कम्पनीहरूलाई बिक्री गर्न र आयात-निर्यातमाथिको प्रतिवन्ध हटाउन मञ्जुर गरे। यसले नीतिहरूलाई पूरै बदलिदियो। वास्तवमा भन्ने हो भने यसले गर्दा संसारै बदलियो। यसबारे म पछि चर्चा गर्नेछु।

त्यसले गर्दा राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा परेको असरका कारण गरिब राष्ट्रहरू पूर्वाधारका लागि लगानी गर्नु त के अनुदान पनि दिन नसक्ने अवस्थामा पुगे। त्यसको मतलब पूर्वाधारहरू निर्माण गर्न टेन्डरद्वारा राष्ट्रिय र अन्तरराष्ट्रिय कम्पनीहरूलाई डाक्नु पर्ने भयो। यो ठूलो परिवर्तन थियो। यो प्रकृया चालु राख्नलाई 'बनाउ-चलाउ-हस्तान्तरण गर' र 'बनाउ-चलाउ-स्वामित्व लेऊ' प्रणालीको आविष्कार गरियो। यी दुबै प्रणाली अन्तर्गत बनेका पूर्वाधारहरूको लागत पहिले हेरी दोब्बर हुने भयो र त्यसको भार राष्ट्रिय सरकारमाथि पर्ने भयो। त्यस अतिरिक्त राष्ट्रिय सरकारले लगानीकर्ताहरूलाई हकभोगको पूर्ण ग्यारेन्टी दिन पर्ने भयो। ब्याङ्कहरू सामान्यतया यसप्रकारले कार्य गर्दैनन्, तर अचेलभरि देखिएको राष्ट्रिय सरकार र लगानीकर्ताहरूबीच देखिएको सम्बन्ध यस्तै किसिमको छ। अहिले त्यसमा किञ्चित परिवर्तन आएको छ- अचेल सार्वजनिक र नीजि क्षेत्रको साझेदारीको अवधारणा पनि आएको छ। तर सार्वजनिक क्षेत्र यति कमजोर छ कि त्यस्तो साझेदारीको कुनै अर्थ रहँदैन।

अहिले बजार अर्थतन्त्रलाई समर्थन र प्रवर्धन गर्नका लागि एकदमै नयाँ नयाँ अवधारणाहरू आएका छन्। केही अवधारणाहरू यस्ता छन् : 'सरकारको काम ब्यापार गर्ने होइन'; 'सहरहरू आर्थिक वृद्धिका इन्जिन हुन्'; 'प्रत्यक्ष विदेशी लगानी'; 'कुल गार्हस्थ उत्पादन वढ्यो भने खुशहाली वढ्छ' आदि आदि । यी सबै अवधारणा सन् १९९० को दसकपछि आएका हुन्।

प्रत्यक्ष वैदेशिक लगानीका लागि पहिले एशियाका सरकारहरूले र अहिले दक्षिण एशियाका सरकारहरूले औद्योगिक क्षेत्रहरूको निर्माणमा ठूलो लगानी गरे अनि कृषिमा करपोरेट फार्मिङको अवधारणालाई अँगाले। त्यसो गर्नेमा भारत पनि एउटा हो। सन् १९९० को दसकको मध्यतिर भारतले आफ्नो अर्थतन्त्रको उदारीकरण सुरु गरेपछि भारतको आर्थिक वृद्धि दर ७ देखि ९

प्रतिशत रहयो, जो एकदमै ठूलो कुरा हो। गएको एक दसकभित्र प्रत्यक्ष विदेशी लगानीलाई आकर्षित गर्नका लागि भारतले लगभग ५०० वटा विशेष आर्थिक क्षेत्रको सृजना गरेको छ र कर्पोरेट फार्मिडलाई वढावा दिएको छ । तर यसको परिणामस्वरूप सन् २०१५ सम्ममा ४० करोड मानिसहरू चाहेर होस् या नचाहेर होस् गाउँवस्तीबाट सहरी इलाकामा छिर्ने छन्। यो अनुमान भारतीयहरू आफैले गरेका हुन्। यो भनेको बेलायत, जर्मनी र फ्रान्सको जनसङ्ख्या मिलाउँदा जति हुन्छ त्यसको दोब्बर हो। यसबाट आउने सङ्कटबारे पनि प्रशस्तै चर्चा भइसकेको छ। म यसबारे कुरा नगर्छौं, यहाँहरू आफै अनुमान लगाउन सक्नुहुन्छ। यसका साथै प्रत्यक्ष विदेशी लगानीलाई अघि वढाउनलाई माथि उल्लेखित तीनवटा विश्व संस्थाहरूले स्थानीयस्तरका निकायहरूलाई शक्तिशाली बनाउने विकेन्द्रित शासन प्रणालीलाई प्रवर्धन गर्न थालेका छन्। यसप्रकार प्रत्यक्ष वैदेशिक लगानी भित्र्याउनका लागि स्थानीय निकायहरूलाई प्रयोग गरेर प्रान्तीय र राष्ट्रिय सरकारलाई पन्छाउने काम भइरहेको छ।

पाकिस्तानमा विकेन्द्रित स्थानीय सरकारी निकायहरू बन्न थालेको अहिले दस वर्ष बितिसकेको छ। हामी दुइवटा प्रश्न गर्न चाहन्छौं। पहिलो, विकेन्द्रीकरणका कारण सहर प्रशासनले वढी शक्ति र स्रोतहरू पाएका छन्, हो? त्यसको उत्तरमा भन्न सकिन्छ, अवश्य हो। दोस्रो प्रश्न, यसप्रकार सहर प्रशासनको क्षमता वढेबाट सहरका गरिब समूहहरूले फाइदा पाउँछन् त ? त्यसको उत्तरमा भन्नु पर्छ, अहँ, फाइदा पाउँदैनन्। संसारभरिका कैयन् उदाहरणबाट यस कुरालाई प्रमाणित गर्न सकिन्छ। धेरै देशमा गरिएको स्थानीय सरकारहरूको सुधारबाट कैयन् समस्याहरू देखा परेका छन्।

निर्वाचित जनप्रतिनिधिहरूलाई जवाफदेहीपूर्ण बनाउन र उनीहरूका कृयाकलापलाई पारदर्शी पार्न निर्वाचित जनप्रतिनिधिहरू तथा जनताबीच एउटा मध्यवर्ती व्यवस्था हुनु पर्छ। त्यस्तो दुई प्रकारले हुन सक्छ। एउटा त सहभागितामूलक लोकतन्त्रबाट त्यो हुन सक्छ, जो दक्षिण एशियामा छैन र त्यस्तो लोकतन्त्र विकसित हुन धेरै समय लाग्नेछ। अर्को चाहिँ शक्तिसम्पन्न नोकरशाहीबाट त्यसो हुन सक्छ। ती दुवै तत्व नहुँदा निर्वाचित जनप्रतिनिधिहरू आफ्ना निर्वाचन क्षेत्र, आफ्ना जात-बिरादरी, नातागोतालाई मात्रै हेर्छन्, जस्तो हाम्रो हकमा भइरहेको छ। फलस्वरूप, सहर टुक्रिन्छ र प्रशासनिक निकायहरू कमजोर हुन जान्छन्। हामीकहाँ त्यही भइरहेको छ। आज कराँचीमा यदि तपाई आफ्नो बच्चालाई स्कूलमा भर्ना गराउन चाहनुहुन्छ, तपाई आफ्नो मानिसलाई प्रहरी हिरासतबाट छुटाउन चाहनुहुन्छ या जागिर खान चाहनुहुन्छ भने तपाई सोझो बाटो जानुहुन्छ, तपाई आफ्नो जातीय सङ्गठनमा जानुहुन्छ। यो एकदमै गम्भिर विभाजन हो र त्यतिकै हदमा नभए पनि मुम्बइमा पनि यस्तो प्रवृत्ति वढ्दो छ।

यी सुधारहरूको अर्को प्रभाव घरजग्गाको कारोबारमा परेको छ, जसले गर्दा भूमि सम्बन्धी विकासको राजनीतिलाई पूरै बदलिदिएको छ। प्रायः सबै ठूला सहरहरूमा विदेशी मुद्रा, सुन तथा भन्सार महसुल दर अधिक भएका वस्तुहरूका भूमिगत अर्थतन्त्र चलेका थिए र त्यस्तो अर्थतन्त्रलाई प्रहरी र भन्सारमा रहेका बदमासहरूको सहयोग हुन्थ्यो। तर अर्थतन्त्रको उदारीकरण भएपछि यस्तो भूमिगत अर्थतन्त्र चलन नसक्ने भयो। तर ग्याङहरू जिउँदै रहे, पैसा पनि छँदै थियो र साठगाँठका सूत्रहरू पनि यथावत थिए। ती सबै जग्गा-जमीनतिर मोडिए। यसरी मोडिनाले प्रहरी र भन्सारको नियन्त्रण पनि ग्याङहरूमा रहेन। अब उनीहरूलाई राजनीतिक धापको खाँचो थियो, राजनीतिज्ञ र राजनीतिक पार्टीहरूको समर्थनको जरूरत थियो।

कराँचीमा तिनीहरू जग्गा-जमीनको ब्यापारमा बडो जोडतोडले लागे। मुम्बईमा तिनीहरूले फिल्म निर्माणको काममा पनि हात हाले। भारतीय सिनेमाबारे थोरै पनि जानकारी राख्ने सबैलाई थाहा भएकै कुरा हो असफल सावित भएका कैयौं फिल्महरू बनाउनमा तस्करीको पैसा लागेको थियो। यसले गर्दा जग्गा-जमीनमा हानाथाप वढ्न गयो। छिद्रयुक्त सिमाना र पूँजीको उपलब्धताले गर्दा दक्षिण एशियाका मुम्बई, कराँची, लाहोर र ढाका जस्ता ठूलठूला सहरमा जग्गाजमीनको कारोबार चर्किन पुग्यो र सकेसम्म जग्गा आफ्नो अधीनमा पार्ने होडबाजीले हिंसा जन्मायो।

राज्य भनों या राजनीतिज्ञहरूले बजारतन्त्रको यस दवाबलाई नयाँ विकास योजना बनाएर, विकासका लागि जग्गा उपलब्ध गराएर तथा अनुमतिबिना बनेका बस्तीहरूलाई हटाएर साथ दिए। यस प्रकृतिलाई चुनौती दिने गैसस र समुदायिक संगठनहरूले धेरै मुश्कीलको सामना गर्नु पर्‍यो। पहिलो त मिडीया हो जसको यस विषयप्रति कहिल्यै सहानुभूति रहेन। हो, कराँची र मुम्बईका केही पत्रकारहरू नीजि तवरमा भूमाफियाको खिलाफमा काम गर्दै आएका छन्, तर मिडीया कम्पनीका मालिकहरूको ब्यबहार भने त्यसको विपरित रहँदै आएको छ। किनभने घरजग्गाको विज्ञापनबाट उनीहरूलाई ठूलो रकम मिल्दछ। म कराँचीका कैयन् उदाहरण दिन सक्दछु, जहाँका पत्रकारहरू न्यायको पक्षमा आफ्नो ज्यान न्यौछावर गर्न तयार छन्, तर उनीहरू काम गर्ने मिडीया कम्पनीहरूबाट उनीहरूले साथ पाउँदैनन्।

खुला बजारतन्त्रलाई सही तरिकाले थग्न सक्ने क्षमता नभएका मुलुकहरूमा गरिबी वढ्न गएको छ- धनी र गरिबबीचको खाडल वढेको छ। शिक्षाको नीजिकरणले यस खाडललाई सबैभन्दा बढ्ता वढाएको छ। यसले दुई प्रकारको शिक्षा प्रणालीको सुरुवात गरेको छ- धनीहरूका लागि नीजि स्कूल र गरिबहरूका लागि सरकारी स्कूल। यसको दीर्घकालीन असर बडो गम्भीर हुनेछ। काठमाडौंमा मैले हरेक गल्ली र सडकमा नीजि स्कूलहरूका विज्ञापन गरिएको पाएँ। मेरो देशमा पनि यस्तै भइरहेको छ।

यस संकटबाट जोगिनका लागि अन्तरराष्ट्रिय वित्तीय संस्थाहरूले केही सुरक्षा जालको व्यवस्था पनि नगरेका होइनन्, तर ती यस्ता छन् जसले समस्या समाधानमा छोप पनि पुग्दैन। अनि त्यस्ता सुरक्षा-जालका साथ आउने ऋणको भार चाहिँ ठूलो हुन्छ। तथ्याङ्कहरूबाट के देखिएको छ भने केही ठूला देशहरूलाई छाडेर संरचनागत समायोजन गर्ने देशहरू प्रायः सबैको ऋणभार झनै वढेको छ। अर्को कुरा चाहिँ त्यस्तो ऋण रकमको धेरै जसो हिस्सा त नभनी एउटा ठूलो हिस्सा प्राविधिक सहयोग बापतको रकम तिर्नमा खर्च हुन्छ (कम्बोडिया जस्तो मुलुकको हकमा भने ठूलो हिस्सा नै प्राविधिक सहयोग बापत खर्च हुन्छ)। समग्रमा ऋणको ३८ प्रतिशत रकम प्राविधिक सहयोगको नाउँमा उतै फर्केर जान्छ र ठूला निर्माण आयोजनाका ठेक्का लिने ठेकेदारहरूले लैजाने रकमको कुरा फेरि बेग्लै छ।

यसप्रकार आउने ऋणहरूको अनुगमन गर्न भनेर भारत, पाकिस्तान र अन्य मुलुकहरूमा अनेकन् सङ्घ-संस्थाहरू खडा भएका छन्। धेरै आयोजनाहरू असफल सिध्द भएका कुरा आयोजनाउपर लगानी गर्ने संस्थाहरू आफै नै स्वीकार गर्छन्। सुरक्षा-जालको जुन कुरा छ त्यसलाई गैससहरू मार्फत् अघि बढाइन्छ, जसले गर्दा गैससहरूको संस्कृति र कार्य शैलीमा आनका तान फरक आएको छ। सन् १९९०को दसकको सुरुको बेलासम्म धेरै देशका गैससहरू ती देशका बृहतर सामाजिक आन्दोलनको हिस्सा रहेका थिए भन्न सकिन्छ। तर अहिले त्यस्तो अवस्था छैन। अहिले गैससहरू आयोजनाहरूमा रूपान्तरित भएका छन्, उनीहरूका दाता हुन्छन्, उनीहरूका आफ्नै प्रभाव क्षेत्र हुन्छन् र वढ्दो सङ्ख्या पेशेवरहरू गैससहरूमा छिर्न थालेका छन्। गैसससित जोडिएको परोपकारवादी सोचाइ लगभग मरिसकेको छ।

माथि उल्लेखित सबै कुराहरूको गहिरो प्रभाव हाम्रा सहरहरूको राजनीतिक स्वरूपमा पर्न गएको छ। हाम्रा सहरहरूले जुन स्वरूप लिइरहेका छन् त्यो घरजग्गामा पैसा लगाउने लगानीकर्ता (जसमध्ये कतिपय सन्दिग्ध पृष्ठभूमिका हुन्छन्) र आफ्ना सहरलाई पश्चिमा संसारको स्वरूपमा ढाल्नका लागि वाह्य पूँजीको खोजीमा रहेका सरकारी निकाय र तिनका हाकिमहरू तथा राजनीतिज्ञहरूको साठगाँठको परिणाम हो। विश्वव्यापी संस्थाहरूले पनि त्यस्तै पश्चिमा शैलीका सहर विकासलाई प्रतिमान बनाएर त्यसैमा जोड दिइरहेका हुन्छन्। यस्तो प्रतिमानलाई म “नयाँ उदारवादी सहरी विकासको प्रतिमान भन्न रूचाउँछु। यस प्रतिमानको समर्थनमा ‘विश्व-स्तरको’ र ‘भूमण्डलीय’ सहर जस्ता अवधारणालाई अघि सार्ने गरिन्छ। यो अवधारणा निकै शक्तिशाली छ र यसलाई राष्ट्रिय सरकारका नीतिनिर्माताहरू, उदीयमान मध्यम वर्ग र प्राजिक वर्गले सर्वत्र स्वीकार गरेका छन्। कराँची, मुम्बई, दिल्ली सबै विश्व- स्तरको सहर बन्न चाहन्छन्, लिखित विवरणहरूमा उनीहरूको यही इच्छा प्रकट हुन्छ। मुम्बई साङ्घाइ हुन चाहन्छ, कराँची दुबई बन्न चाहन्छ। यद्यपि उनीहरूको सन्दर्भ भने फरक छ।

विश्व-स्तर सहर भनेको के हो भनेर बाङ्लादेशका एक जना लब्धप्रतिष्ठित प्राज्ञ महाबुबुर रहमानले बडो सुन्दर तरिकाले परिभाषित गरेका छन्। विश्व-स्तरको सहरको परिभाषा अनुसार कुनै पनि सहरमा अन्य कुराका अतिरिक्त सबैले सजिलै चिन्न सक्ने विशिष्ट वास्तुकलाको कुनै नमूना प्रस्तुत गर्न सक्नु पर्छ, जस्तै संसारको सबभन्दा अग्लो भवन वा फोहोरा। कराँची सहरको प्रशासनलाई संसारको सबभन्दा अग्लो फोहोरा बनाएमा त्यो कराँचीको प्रतिकात्मक स्मारक हुन्छ र त्यसमा वाह्य लगानी हुन सक्छ भनेर जापान अन्तर्राष्ट्रिय सहयोग संस्था (जाइका)ले सल्लाह दियो। अनि हामी संसारको सबभन्दा अग्लो फोहोरा बनाउने प्रयासमा लाग्यौं। दुर्भाग्यवश त्यो दोस्रो अग्लो फोहोरा ठहरिन गयो। त्यसबाट हामीलाई केही फाइदा भएन। त्यसलाई चालु राख्ने काम एकदम खर्चालु थियो। त्यसैले हप्ताको सातै दिन त्यसलाई चलाउनुको साटो दुई दिन मात्र चलाउने गरिन्छ।

त्यसैगरि कुनै पनि सहर कुनै खास सांस्कृतिक, औद्योगिक वा अन्य कृयाकलापसित जोडिएको हुनु पर्छ, जस्तै इस्तानबुल फर्मुला १ कार रेससित जोडिएको छ। सहरमा ओलम्पिक्स जस्ता अन्तर्राष्ट्रिय खेलकुद प्रतियोगिता, उत्सव, मेला, कार्यक्रमको आयोजना हुनुपर्छ जसले गर्दा व्यापारमा वढोत्तरी हुन्छ र प्रत्यक्ष विदेशी लगानी भित्रिन्छ। सहरमा गगनचुम्बी एपार्टमेन्ट बिल्डिङहरू हुनुपर्छ कम उचाइका ससाना घरहरू होइन। सहर पर्यटनमुखी हुनुपर्छ। सहरमा परम्परागत पसलहरू भएका बजार होइन ठूलठूला मलहरू हुनुपर्छ। अनि ट्राफिकको वढ्दो समस्या समस्याको समाधानार्थ फ्लाइओवर्स, भूमिगत मार्ग र एकसप्रेसवेजको निर्माण गरिनु पर्छ। कार र गाडीहरूको उत्पादन, आयात र खरिदमा नियन्त्रण गरेर ट्राफिक समस्याको समाधान खोजिनु हुँदैन। अचेल गाडी खरिद गर्नका लागि जति पनि रकम ऋण पाउन कुनै समस्या छैन।

प्रत्यक्ष लगानी भित्र्याउनलाई लगानीका लागि उपयुक्त पूर्वाधारहरूको विकास गर्नु पर्‍यो र विश्व-स्तरको सहर हो भन्ने छवि स्थापित हुनुपर्‍यो। त्यो छवि स्थापित गर्नका लागि गरिबीलाई धकेलेर सहरबाहिर पुऱ्याउनु पर्छ। सहरका ऐन-नियमहरू यसै पनि गरिबको हितमा छैनन्। अझ तिनमा परिवर्तन गरेर तिनलाई गरिबका हकमा झनै अहितकारी बनाइन्छ र वातावरणीय तथा सामाजिक दृष्टिले अनुपयुक्त भू-उपयोगलाई अनुमति दिइन्छ। तपाईंलाई थाहा छ ब्याङ्ककमा किन वाढी आउँछ? कराँचीमा किन वाढी आउँछ? मुम्बईमा किन वाढी आउँछ? त्यो जलवायुमा आएको परिवर्तनले भएको होइन। यी सहरहरू बन्दरगाह भएका सहरहरू हुन् अनि घर-जग्गा विकासका कारण पानीको निकास थुनिएर त्यहाँ वाढी आएको हो। बीस वर्ष अगाडि यस्तो हुन संभव थिएन। यो आज भइरहेको छ र यसका कारण विकेन्द्रीकरण, नयाँ अवधारणा, घर-जग्गा व्यापारीको शक्ति तथा अन्तर्राष्ट्रिय कर्पोरेटको पकड हुन्।

यसका परिणामहरू तीनवटा देखिएका छन् । पहिलो, अन्तरराष्ट्रिय पूँजीले वढ्दो रूपमा कुनै पनि सहरको भौतिक र सामाजिक स्वरूपलाई निर्धारण गर्न थालेको छ। दोस्रो, भू-उपयोग जग्गाको मूल्यद्वारा निर्धारित हुन्छ वातावरण र सामाजिक दृष्टिबाट होइन जस्तो पहिले हुने गर्थ्यो। तेस्रो, योजनालाई आयोजनाले विस्थापित गरिदिएको छ।

अब गगनचुम्बी भवनहरूको कुरा गरौं। हामीले यसबारे निकै अध्ययन गरेका छौं। एशियाका अन्य सहरहरूमा पनि अध्ययन भएका छन्। गगनचुम्बी भवनहरूको घनत्व हेरी निर्माण लागत कम हुने भएकाले सरकार यसको पक्षमा रहेको बताइन्छ। तर यो सरासर गलत हो। यसबारे हामीले गहिरोसित अध्ययन गरेका छौं र भुईँ तला समेतको तीन तले भवनको घनत्व पनि त्यति नै हुन्छ भन्ने पाएका छौं। गगनचुम्बी भवनहरूको मूल्याङ्कन गर्दा हामीले के पाएका छौं भने मानिस तिनमा बस्न चाहँदैनन्। पहिलो कुरा त यो ज्यादै महँगो छ- ४०० वर्गफीटको एउटा सानो एपार्टमेन्टलाई सरदर ५,४०० अमेरिकी डलर पर्छ। दोस्रो, सामूहिक सेवा-सुविधाको मर्मत-सम्भार बापत लाग्ने खर्च अत्यधिक छ। तेस्रो, फ्ल्याटमा बस्नेहरूले यहाँबाट कुनै प्रकारको आर्थिक गतिविधि गर्न पाउँदैनन्। उदाहरणका लागि, हामीले यस्ता मानिसहरू भेट्यौं जो घरमा खानेकुरा बनाएर बाहिर बेच्ने गर्थे। तर गगनचुम्बी भवनमा बसेर उनीहरू त्यसो गर्न नपाउने भए। माछा पकाएर बेच्ने महिलाहरूले घरमा माछा पकाउन नपाउने भए। सडक छेउमा गाडी मर्मत गर्ने मेकानिकले पनि त्यसो गर्न नपाउने भयो।

समुद्र छेउमा रहेका यी सहरहरूका जमीन हस्तगत गरेर घर-घडेरीको विकास गर्दा विशेषतः सुमुद्री तट, कन्डोमिनियम र रेसोर्ट बनाउने काममा ध्यान दिने गरिन्छ। त्यसले गर्दा माछा मारेर जीविका चलाउने समुदायहरू मर्कामा पर्न जान्छन्। उनीहरू ती ठाउँहरूबाट विस्थापित हुन्छन्। हामीसित यस सम्बन्धित डरलाग्दा आँकडाहरू छन्। सुन्दर दृष्य देखिने ठाउँहरू राजनीतिज्ञहरूको मिलोमतोमा पुनर्वासको विकल्प बिना नै हत्याउने काम हुन्छ। यसप्रकार बेघरबार हुनेहरूको सङ्ख्या तीव्र गतिले वढिरहेको छ। सन् २००४ मा मात्रै दक्षिण एशियाका तीनवटा लगायत सात वटा मुलुकमा ३००,००० मानिसहरूको घरबास उठ्ठा भएको थियो। सन् २००५ मा २० लाख मानिस विस्थापित भएका थिए र सन् २०१०मा विस्थापित हुनेहरूको सङ्ख्या ३८ लाख पुगेको थियो। तिनलाई सहरबाट धपाइएको थियो। उनीहरूका घरबास भएका ठाउँमा महङ्गा डिपार्टमेन्ट स्टोरहरू, धनीमानीका मनोरञ्जन स्थलहरू र पर्यटक केन्द्रहरू बनेका थिए। यसले गर्दा ती ठाउँमा बसोबास गर्दै आएका समुदायको हालत खराब भएको छ र उनीहरू झनै गरिब भएका छन्। उनीहरूका सदियों पुराना समुदाय तितरबितर हुन पुगेको छ। काम गर्ने ठाउँबाट आउन-जान टाढा पर्ने भएकाले महिलाहरू काममा जान सक्दैनन्। पुरुषहरूले पनि काममा आउन-जान वढी खर्च गर्नु पर्ने भएको छ। पुरुषहरू बिहान सखारै घर छाड्छन् र राती अबेर घर फर्कन्छन्। यसप्रकार

पुरुषहरू लामो समय घरबाट अनुपस्थित हुने हुनाले त्यसको नराम्रो असर परिवारमा पर्दछ। केटाकेटीहरूको पढाई बिग्रन्छ। सुन्दा बिचित्र लाग्छ, तर यो सत्य हो। फिलिपिन्समा यस्ता बस्तीहरूमा विध्यार्थीहरूको वार्षिक परिक्षा हुने बेलामा बुलडोजर चलाउन नपाइने नियम छ। सहरबाट टाढा धपाइएका यस्ता मानिसहरू मनोरञ्जन, स्वास्थ्य र क्रीडाका केन्द्रहरूबाट पनि विमुख हुन जान्छन्। उनीहरू झन् झन् गरिब हुँदै जान्छन् र सहरमा धनी र गरिबबीचको खाडल झनै फराकिलो भएर जान्छ।

मेरा गुरु सधैं भन्ने गर्नु हुन्थ्यो कराँची सहरको छेउछाउमा बसेका बस्तीहरू बिस्फोट हुन तयार ज्वालामुखीहरू हुन् भनेर। नभन्दै ती बिस्फोट भए। हामीले सहरका योजनाविद् र राजनीतिज्ञहरूसित कुरा राख्यौं र भन्यौं सहरभित्रै यतिका जमिन छ, उनीहरूलाई यहीं किन बसोबास नगराउने? उनीहरूले जग्गाको मोल तिर्न सक्दैनन् भन्ने जवाफ हुन्थ्यो, जो साँचो थिएन। पन्ध्र वर्षको अवधिमा उनीहरू जग्गाको मोल तिर्न सक्थे। योजनाविद्हरूको अर्को डर गरिबहरूलाई सहरभित्रै बसोबास गराउनाले जग्गाको मूल्य घट्छ भन्ने थियो। मैले योजना र नीतिहरूमा गरिबविरोधी पूर्वाग्रह छ भनेको यही हो र यो पूर्वाग्रह एकदमै गहिरो छ।

म केही तथ्याङ्कहरू प्रस्तुत गर्न चाहन्छु। एपार्टमेन्टहरूको मूल्य सरदर ५,४०० अमेरिकी डलर पर्छ, तर अहिलेको बस्तीलाई सुधार गर्ने हो भने प्रति एकाई खर्च अमेरिकी डलर ३०० मात्रै पर्न आउँछ। दक्षिण एशियाका कुनै पनि गरिब परिवारले ५,४०० अमेरिकी डलर पर्ने एपार्टमेन्ट खरिद गर्न सक्दैन र खरिद गर्नलाई ऋण पनि पाउँदैन। यो संभव छैन। अर्को कुरा के हो भने विश्व-स्तरको सहरमा अनौपचारिक ब्यापार र सडकमा सामान बेचिहिँड्ने ब्यापारीको कुनै ठाउँ छैन। सडकमा सामान बेचिहिँड्ने व्यापारीहरू लखेटाइमा परेका छन्। उनीहरू लखेटिएपछि उनीहरूका साथै गरिब र सडकमा हिँड्नेहरू पनि लखेटिन्छन्। कुनै ठाउँलाई भलाडीकरण गरिएको हामीले कराँचीमा देखेका छौं। हामीले त्यहाँबाट गरिबहरू पुरै गायब भएका देखेका छौं। त्यसैले यसका बिरुद्ध हामी लड्यौं र केही ठाउँ फिर्ता पाउन हामी सफल पनि भयौं। तर ठाउँ फिर्ता पाएर मात्र हुँदैन। सडक ब्यापारी र अनौपचारिक ब्यापारलाई इज्जतको स्थान दिने नियम पनि आयोजनाहरूमाथि अनिवार्यरूपमा लागु गरिनु पर्छ।

अब म यहाँ ट्राफिकको चर्चा गर्नु चाहन्छु। किन हामीकहाँ यतिविधि ट्राफिक छ? खुला बजारको अर्थतन्त्रका कारण ब्याङ्क र ऋणप्रदायक कम्पनीहरूमा नगद तरलता निकै वढ्न गयो। त्यसको उपयोग कार खरिदका लागि ऋण दिने काममा भयो। अहिले घरका लागि ऋण पाउनुभन्दा कारका लागि ऋण पाउन सजिलो छ। घरका लागि कुनै व्यक्ति ऋण दिन योग्य छ कि छैन भनेर हेरिन्छ। तर कारका लागि भने ऋण तुरुन्तै पाइन्छ। दक्षिण एशियामा कार खरिदका लागि कैयौं अर्ब डलरको ऋण प्रवाह गरिएको छ। कराँचीमा सन् २००६-७मा झन्डै दुई अर्ब अमेरिकी

डलर बराबरको ऋण कार खरिदका लागि दिइएको थियो र प्रत्येक दिन ५०६वटा कारको खरिद हुन्थ्यो। दिल्लीमा प्रत्येक दिन १२०० वटा कार दर्ता हुन्थे र ब्याङ्ककमा हरेक दिन १७०० वटा कार दर्ता हुन्थे। यसप्रकार वढ्न गएका कारहरूलाई ठाउँ दिन ठूलो खर्चमा एक्सप्रेसवे, भूमिगत मार्ग र रिङ्ग रोडहरू बनाइए।

झन्डै दुई अर्ब अमेरिकी डलरको राशि कार खरिदमा खर्च भएको देख्दा म र मेरा एक जना मित्रलाई चिन्ता लाग्यो। कार खरिदमा यतिका ठूलो रकम कसरी खर्च हुन दिने? हामी सरकारी ब्याङ्कको गभर्नरलाई भेट्न गयौं र उनलाई भन्यौं, “यो रकम हामीले आवासमा किन उपयोग नगर्ने?” उनी बडा उत्साहित भए र भने, “अवश्य, यस्तो गर्न सकिन्छ।” अनि हामीलाई प्रधानमन्त्रीलाई गई भेट्ने सल्लाह दिए। प्रधानमन्त्रीलाई मेरा मित्रले भेटे। प्रधानमन्त्रीले पनि उत्साह देखाए। उनले सबै ब्याङ्कका प्रमुखहरूको भेला गराएर यस विषयलाई प्राथमिकतामा राखी छलफल गराउने भए। १८ वटा ब्याङ्कका प्रमुखहरूको भेला पनि भयो। तर उनीहरूले भने, “माफ गर्नुोस्, हामीले गरिबहरूसित कहिल्यै पनि ब्यबहार गरेका छैनौं। हामी उनीहरूलाई चिन्दैनौं। उनीहरूले ऋण चुक्ता गर्छन् कि गर्दैनन् हामी भन्न सक्दैनौं।” कारको ऋण वढीमा सात वर्षका लागि हुन्छ, तर घरका लागि १५ वर्ष चाहिन्छ भन्ने पनि उनीहरूको तर्क थियो। घरका लागि ऋण दिन इन्कार गरे। वैठकबाट बाहिरिँदै गर्दा एउटा ब्याङ्कका प्रमुखले मलाई भने, “तपाईं कुरा बुझ्नुहुन्न। ब्याङ्क व्यवसाय, कार उद्योग र तेल उद्योग एकअर्कासित गाँसिएका छन्। यो कुरा तपाईंले बुझ्नु पर्छ। आफ्नो समय खेर नफाल्नुोस्।” यसप्रकार घरका लागि पैसा उपयोग गर्ने हाम्रो प्रयास विफल भयो।

धेरै सहरहरूले ‘मास ट्रान्जिट’ र रेल परिवहनका लागि धेरै रकम खर्चेका छन्। तर तिनको निर्माण लागत महङ्गो पर्छ। त्यसको स्केल पनि सानो हुन्छ त्यसबाट वृहत्तर जनसङ्ख्यालाई त्यसले सेवा पुऱ्याउन सक्दैन, यद्यपि तिनको उपयोगितामा शंका छैन। जमीनबाट माथि उचालेर बनाइएको रेल परिवहनको लागत एक किलोमिटरका लागि साढे दुई करोड देखि ४ करोड अमेरिकी डलरसम्म पर्छ। द्रुत बस परिवहन सेवाका लागि एक किलोमिटरको लागत साढे दुई करोड अमेरिकी डलर पर्न जान्छ। त्यसैहुनाले द्रुत बस परिवहन सेवा लोकप्रिय भएको छ। यस कार्यका लागि कुनै अनुदान उपलब्ध छैन, तर लगानी त उठाउन पर्‍यो। त्यसले गर्दा यस्ता सेवाको टिकट दर सामान्य बस सेवाको भन्दा तीन या चार गुणा वढी हुने गर्छ। रेल परिवहनको फाइदा चाहिं के छ भने यो ५० वर्षसम्म टिक्छ, तर बस सेवालाई प्रत्येक छ-सात वर्षमा पूरै फेरु पर्ने हुन्छ। दक्षिण एशियामा सार्वजनिक परिवहन एकदमै असुविधाजनक छ र रेल परिवहन सेवा अपर्याप्त छ। त्यसकारण मानिसहरू मोटरसाइकल किनिरहेछन्, किनभने यो खरिद गर्न मात्र होइन चलाउन सजिलो छ र यसको मर्मत संभार पनि सस्तो छ।

मेरो विचारमा अबको अर्को दसक मोटरसाइकलको हुनेछ। सन् २००६मा कराँचीमा ४ लाख मोटरसाइकल थिए, अहिले त्यो सङ्ख्या १२ लाख पुगेको छ। त्यसैले म सोध्ने गर्छु, सबैले मोटरसाइकल चलाउने हो भने यो 'मास ट्रान्जिट सिस्टम' किन चाहियो? मैले आज विहान मात्रै नेपालमा एउटा मोटरसाइकलको मोल कति पर्छ भनेर बुझेको थिएँ। एउटा मोटरसाइकलको डेढ लाख नेपाली रूपियाँ अर्थात् १६०० जति अमेरिकी डलर पर्ने रहेछ। यो निकै महङ्गो हो। खैर, किन्दा महङ्गो परे पनि यसको सञ्चालन सस्तो छ। यो जहाँसुकै जान्छ, बस्ने सिटलाई लामो पारेर पूरै परिवार यसमा अटाउन सकिन्छ। कुन ठाउँमा मोटरसाइकल चलाउन पाइने कुन ठाउँमा नपाइने लगायत यसको पार्किङ र सुरक्षा सम्बन्धी नयाँ नियमहरू बनाउनु जरूरी भएको छ। हाल हामी दक्षिण एशिया र दक्षिण पूर्वी एशिया वट्टिरहेको मोटरसाइकल प्रयोगबारे तुलनात्मक अध्ययन गरिरहेका छौँ।

कुनै समयमा गरिबलाई अँगाल्ने दक्षिण एशियाका सहरहरू गरिबप्रति असहिष्णु बनेका छन्। सहरका गरिब दुई खालका छन्- गाउँबाट आउने आप्रवासीहरू र पहिलेदेखि नै बस्दै आएका गरिबहरू। यहाँनेर म जग्गाको मूल्यबारे कुरा गर्न चाहन्छु र म मेरै सहरका बारे कुरा गर्छु। वास्तवमा भन्ने हो भने मेरो सहर दक्षिण एशियाका सहरहरूमा गरिबहरूका लागि सबैभन्दा अनुकूल सहर हो। किनभने हामीकहाँ यति अराजकता छ भनेर साध्ये छैन। वस्तुतः त्यस अराजकताबाट गरिबहरू लाभान्वित भएका छन्। यस्तो प्रतीत हुन्छ जति ऐन नियम बन्छन् र राजनीति जति संरचनायुक्त हुँदै जान्छ त्यति नै गरिबहरूलाई दुःख हुन्छ। किनभने ऐननियमहरू यस्ता मानिसले बनाउँछन् जसले गरिबलाई चिन्दैनन् र उनीहरूमा गरिबहरूप्रति पूर्वाग्रह रहेको हुन्छ। तपाईंहरूलाई जानकारी दिउँ, सन् १९९१मा कराँचीको बाहिरी भागमा एक वर्ग मिटर जमीनको मूल्य एक जना अर्ध दक्ष श्रमिकको वर्ष दिनभरिको ज्याला बराबर हुने गर्थ्यो। अहिले त्यसको मूल्य चालिस गुना वढी छ। जग्गा खरिद गर्नु भनेको श्रमिकहरूको बुता बाहिरको कुरा हो। त्यसको नतिजास्वरूप विध्यमान बस्तीहरूमा जनघनत्व वढ्न जान्छ। त्यो जनघनत्व कतिसम्म कहालीलाग्दो छ भने एउटै कोठामा आठ-दस जना मानिस कोचिएर बसेका छन्। हामीले सन् १९७८मा केही एपार्टमेन्ट बिल्डिङहरूको सर्वेक्षण गरेका थियौँ। त्यसबेला हरेक एपार्टमेन्टमा पाँच जना मानिस बस्थे। अहिले तिनै एपार्टमेन्टमा १५-१६ जना मानिस बसेका छन्। हुन त जनघनत्व वढेका बस्तीहरूमा साक्षरता, सरसफाइ र खानेपानीको आपूर्ति वढेको छ, तर सुत्ने ठाउँ र चर्पीको समस्या भने त्यहाँ ठूलो छ। नवविवाहित जोडीका लागि यो समस्या अकथनीय छ। घरभित्र सुत्ने ठाउँ नभएकाले बाबुले बाहिर पार्कमा गएर सुत्नु पर्ने अवस्था छ। अनि एपार्टमेन्टलाई बिकाउ बनाउनका लागि तिनको साइज सानोबाट झन सानो बनाउने काम भइरहेको छ। यहाँ प्रश्न उठ्छ, एउटा परिवारका लागि कत्रो साइजको एपार्टमेन्ट आवश्यक पर्छ?

अब तेस्रो फैलिएका झुप्रे बस्तीहरूका ठाउँमा के हामी ठाडो खडा भएका बस्तीहरू निर्माण गर्न लागेका हौं त ?

कराँची सहरको गुरु योजना बनाउने बेलामा मलाई पनि एउटा समितिमा राखिएको थियो। हामीले योजनाविद्हरूलाई “यो विश्वस्तरको सहर बनाउनेतिर किन लाग्ने, बरू पैदलयात्रु र परिवहनका बस लगायत अरु साधन प्रयोग गर्ने सामान्यजनलाई सुविधा हुने सहरको परिकल्पना गरौं न” भन्यौं। तर उनीहरूले भने, “यस्ता कुराका भरमा पैसा ल्याउन सकिन्छ भन्ठान्नुहुन्छ तपाईं? विश्व-स्तरको सहरमा मात्रै त्यस्ता अवयवहरू हुन्छन् जसबाट लगानी आकर्षित हुन्छ।” हामीले अनेकओली प्रयास गरेका छौं र सफल पनि भएका छौं, तर केवल आयोजना ल्याउनका लागि। त्यसमा हामी किन सफल भएका छौं भने यहाँ एउटा सञ्जाल विकसित भएको छ जसमा गैसस, सामुदायिक सङ्गठनहरू, सहरका गन्यमान्यहरू र कहलिएका नागरिकहरू तथा सर्वोच्च अदालतका अवकाशप्राप्त न्यायाधीसहरू आदि पर्छन्। तर वास्तविक सफलता भने सर्वहाराहरूकै कारणबाट प्राप्त भएको छ। उदाहरणका लागि सुमद्री किनारको उपयोग गर्ने मामिलामा फिसरफोक फोरमले गरेको सङ्घर्षलाई लिन सकिन्छ। त्यस्तै मुम्बइको धारावीमा रहेका झुप्रे बस्तीलाई हटाउन अन्तर्राष्ट्रिय टेन्डर गर्ने योजनालाई बदल्न न्यासनल स्लम इवेलर्स फेडेरेसनको अडानले ठूलो काम गर्‍यो।

एक वास्तुविद्का रूपमा कहिलेकाँही म सोच्ने गर्छु किन मैले पढाएका विध्यार्थीहरू पछि गएर यस्ता बेढङ्गा डिजाइन गर्ने वास्तुविद्हरू हुन्छन्। हाम्रो शिक्षा पद्धतिमै कही कतै खोट छ। जवानीमा समानताका आदर्शका लागि लड्ने हाम्रा वकिलहरू किन पछि गएर सैनिक सरकारका महान्यायधिवक्ता बन्छन्? मेरो विचारमा हाम्रो प्राज्ञिक प्रशिक्षणमै कतै खोट छ र सरकारको प्रशासनिक अधिकारीहरूलाई दिइने तालिम नै त्रुटिपूर्ण छ। पाकिस्तानमा मैले वास्तुविद् र योजनाविद्हरूका लागि डाक्टरहरूले लिने ‘हिपोक्याटिक ओथ’ जस्तै सपथ लिनु पर्ने सुझाव राखेको छु। मैले यस्तो सपथ सन् १९८३ मै लिएको थिएँ, जब मैले वास्तुविद्हरूका कारण वातावरणको संहार भइरहेको र गरिब समुदायहरूलाई मर्का परिरहेको देखें। त्यसबेला मैले लिएको सपथ यस्तो थियो: “म त्यस्तो कुनै आयोजनामा हात हाल्ने छैन जसले आयोजनास्थलको पर्यावरण, वातावरणलाई अपूरणीय क्षति पुऱ्याउँछ। गरिबीलाई वढाउने, जनतालाई विस्थापित गर्ने र सहरमा बस्ने समुदायहरूको दृष्य अदृष्य सांस्कृतिक सम्पदालाई नष्ट गर्ने कुनै आयोजनामा संलग्न हुने छैन। म त्यस्तो आयोजनामा हात हाल्ने छैन जसले सबै वर्गले उपयोग गर्ने सार्वजनिक स्थलको नास गर्छ । म भवन निर्माण तथा भूक्षेत्रको उपयोग सम्बन्धी नियम कानुनको बर्खिलाफ गर्दिनँ। अनि यस्ता काम गर्ने संवेदनहीन आयोजनाहरूको विरोधमा हुनेछ र संभव भएसम्म तिनको विकल्प प्रस्तुत गर्नेछु।” मैले आफ्नो वचनको पालना गरेको छु, तर केही

कानून र भूक्षेत्रको उपयोग सम्बन्धी नियम मिचेको स्वीकार्छु। तै पनि मेरो पुस्ताका अरु बीस जना वास्तुविदले सन् १९८३मा मैले लिए जस्तो सपथ लिएको भए आज कराँचीको मुहार अर्के हुने थियो।

यति भनेर म बिसाउँछु। धन्यवाद!

यो प्रवचन कार्यक्रम हिमाल साउथ एशिएनसितको सहकार्यमा आयोजना गरिएको थियो।