



सामान्य नागरिकांच्या व्यथा - मुंबईची कथा

विद्याधर दाते

अलिकडच्या काळात महाराष्ट्रातील वरिष्ठ दर्जाचा एक मंत्री आणि एक उच्चस्तरीय सनदी अधिकारी या दोघांनाही पर्यावरणाविषयक संकेत आणि सर्वोच्च न्यायालयाचे निदेश धुडकावून लावल्याबद्दल तुरुंगात जावे लागले. समाजातील असे चित्र पाहिले तर मुंबईतील राजकीय परिस्थिती नागरीजीवन आणि भौगोलिक रचना या सर्व घटकांमध्ये बदल घडून आले - आणि तेही विपरित असेच - तर ती बाब आश्चर्याची ठरणार नाही. उत्तुंग इमारती, भरमसाट वाहनसंख्या, आलिशान हॉटेल आणि शॉपिंग मॉल्स, या सर्वांमुळे मुंबईतील सर्व निसर्गदत्त बाबींवर ताण पडल्याने मुंबईचा चेहरामोहराच बदलू लागला आहे. परंतु याचा सर्व दोष गरीबांच्या माथी मारला जातो. मध्यमवर्गीयांच्या धकाडेबाज मोहिमांचे ते बळी ठरत आहेत.

मुंबईतील इतर कोणत्याही इमारतीपेक्षा उंच अशा 57 मजल्यांच्या दोन इमारती (ट्विन टॉवर्स) मुंबईमध्ये बांधल्या जाणार आहेत. कापड गिरण्या बंद झाल्यामुळे व्यापारीवर्गाने हाकलून लावलेल्या कामगारांच्या जखमांवर मीठ चोळण्यासाठीच की काय चिंचपोकळी येथे अपोलो कापड

गिरणीच्या जागेवर निवासी घरांचे बांधकाम होणार आहे. या इमारती अपोलो या ग्रीक देवताप्रमाणे सैद्ध्यपूर्ण तर दिसतीलच पण त्या निर्दयी आणि निष्ठूरसुद्धा भासतील.

या इमारतीचे पहिले तीन मजले मोटारांसाठी वाहनतळ म्हणून राखून ठेवलेले असतील. जागतिक स्तरावर विकसित होत असलेल्या या शहरात माणसांपेक्षा मोटारींचीच अधिक काळजी घेतली जाते असेच यावरून दिसते.

शहरांमध्ये अशा प्रकारे विकास होत असताना पावसाळ्यात रस्ते तुंबले नाहीत तरच नवल! आणि 31 मे रोजीच्या मोसमातील पहिल्याच पावसाने कहरच केला. वाहनांची तासून तास कोंडी झाली व रस्ते जलमय झाले आणि मोसमी पावसाला तोंड देण्यास आम्ही सज्ज आहोत या शासकीय यंत्रणेच्या दाव्याचा पार धुव्वा उडाला.

सामान्य माणसामुळे जनजीवन विस्कळीत होत नसते तर जनजीवन विस्कळीत झाले तर सामान्य माणसेच बळी ठरत असतात. सोसावे लागते ते सामान्य माणसांना! परंतु सत्ताधीश दूषण देतात ती सामान्य माणसांनाच! शहरात बेपरवाई

आणि बेमुर्वतपणा वाढीला लागल्याने आपली गाऱ्हाणी मांडण्यासाठी किंवा तोंड उघडण्यासाठीही वाव राहिलेला नाही.

नागरी क्षेत्रातील प्रकल्पांचे तथाकथित सुशोभीकरणाचे काम कठोरपणे करणारे अधिकारी म्हणून ओळखले जाणारे मुंबई महानगरप्रदेश विकास प्राधिकरणाचे आयुक्त श्री. टी. चंद्रशेखर यांची प्रतिक्रिया उदाहरणादाखल पाहता येईल.

लोकशाही मार्गाने विरोध करणाऱ्यांचा 'तथाकथित सामाजिक कार्यकर्ते व तथाकथित मानवी हक्करक्षण कार्यकर्ते' असा उल्लेख करून ते त्यांच्यावर आगपाखड करत असतात. भारतातील लोकशाही यंत्रणेचा गैरफायदा घेणारे असा आरोप ते त्यांच्यावर करत असतात. 'टाइम्स ऑफ इंडिया' (19 मे, 2006) मधील आपल्या लेखात त्यांनी असे म्हटले आहे की, 'पाश्चात्य देशांमध्ये लोकशाहीचा गैरफायदा घेणारे लोक फार कमी आहेत.' परंतु ही बाब खोटी आहे. नागरी समस्यांच्या बाबतीत विरोध करण्याची मजबूत परंपरा पाश्चात्य देशांमध्ये आहे. भारतात मात्र सामान्यतः औदासिन्यच दिसून येते. विख्यात नागरी नियोजन तज्ज्ञ जेन जेकब यांनी आयुष्यभर अबाधित हक्कांसाठी खंबीरपणे लढा दिला.

या वर्षीच्या एप्रिलमध्ये जेन जेकब यांनी वयाच्या 89व्या वर्षी आपल्या मृत्यूच्या काही दिवसच अगोदर पाणथळ जमिनीसाठी धोकादायी ठरणाऱ्या एका अडचणीच्या महामार्गाच्या विरोधात व्हॅक्वुर येथील रहिवाशांना पाठिंबा देणारे पत्र त्यांना पाठवले होते. आणि प्रख्यात अर्थतज्ज्ञ जे. के. गॅलब्रेथ यांनी आपल्या वयाच्या 97व्या वर्षी अगदी अलिकडेच त्यांच्या मृत्यूपूर्वी केलेले अखेरचे सार्वजनिक कार्य म्हणजे अमेरिकेतील स्थलांतरितांच्या राष्ट्रव्यापी चळवळीमध्ये स्थलांतरितांच्या मोर्चामधील त्यांची उपस्थिती! या मोर्चाने ते इतके प्रभावित झाले होते की 'गार्डियन' मधील एका लेखामध्ये या घटनेला त्यांनी अमेरिकेची नवप्रभात असे म्हटले होते.

सामान्य माणसांच्या बाबतीतील आकसाची कारवाई श्री. चंद्रशेखर यांनी ज्या दिवशी सुरू केली नेमक्या त्याच

दिवशी महाराष्ट्र शासनातील नोकरशाहीमधील त्यांचेच एक वरिष्ठ अधिकारी, अतिरिक्त मुख्य सचिव श्री. अशोक खोत यांना मुंबई विमानतळावर पोलिसांनी पकडले. श्री. खोत यांना आणि राज्याचे वनमंत्री श्री. सुरुपसिंग नाईक यांना अनेक वर्षे न्यायालयाचे निदेश धुडकावून लावल्याबद्दल आणि लाकूड कापण्याची गिरणी बेकायदेशीरपणे चालू ठेवू दिल्याबद्दल आणि बेकायदेशीररित्या वनसंपत्तीचा नाश केलेल्याबद्दल सर्वोच्च न्यायालयाने एक महिन्याच्या कारावासाची शिक्षा ठोठावली.

पर्यावरणाला हानी पोहोचवणारे, हे दोन उच्चस्तरीय अधिकारी असताना पर्यावरणाचे रक्षण करणाऱ्यांनाच यात दोषी ठरवले गेले. श्री. चंद्रशेखर आणि त्यांच्या सारखेच अन्य अधिकारी यांनी, संपूर्ण डोंगर सपाट करणाऱ्या, तलाव दूषित करणाऱ्या, समुद्रात व तलावात राडारोडा टाकणाऱ्या, खाजणातील विवरे नष्ट करणाऱ्या बांधकाम व्यावसायिकांना मात्र क्वचितच विरोध केलेला आहे.

अशा या परिस्थितीमध्ये गरीबांचे पुनर्वसन करण्याचे काम मात्र अग्रक्रमाचे असल्याचे दिसत नाही. मुंबई महानगरप्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या रस्ते व रेल्वे प्रकल्पांमुळे विस्थापित झालेल्या लोकांच्या पुनर्वसनाच्या कामाच्या बाबतीत जागतिक बँकेने तीव्र निषेध व्यक्त केला तर त्यात काहीच आश्चर्य नाही. मुंबईतील बँक सहाय्यित प्रकल्पांना सहाय्य करण्याचे जागतिक बँकेने थांबवले आहे. त्यामुळे श्री. चंद्रशेखर संतापले. बँकेचे सहाय्य घ्यायलाच नको होते असे ते म्हणत आहेत आणि त्यांचा हा विरोध हा काही वैचारिक कारणास्तव करण्यात आलेला नाही.

काही महिन्यांपूर्वी राज्याचे पर्यावरण मंत्री श्री. गणेश नाईक यांनी शासनाची वाढती कर्जे चुकती करण्यासाठी मुंबईतील मोकळ्या जागा बांधकाम व्यावसायिकांना विकण्यात याव्यात असे विधान केले आणि ते सुद्धा 1000 रहिवाशांमागे सर्वात कमी खुली जागा असल्याबद्दल कुख्यात असलेल्या अतिगर्दीच्या शहराच्या बाबतीत श्री. नाईक यांनी पत्रकार

परिषदेत हे विधान अगदी विचारपूर्वक केलेले होते आणि ते अनधिकृत असेही नव्हते.

अतिक्रमण केल्याबद्दल गलिच्छ वस्तीत राहणाऱ्यांना दोषी ठरवण्यात येते. परंतु त्यांनी व्यापलेली जागा ही गेल्या वर्षी ज्या शेकडो गिरण्या बंद झाल्या आणि त्यांच्या ज्या हजारो एकर जमिनी खाजगी बांधकाम व्यावसायिकांच्या घशात गेल्या त्या जमिनींच्या तुलनेत अगदी अत्यल्प आहे. थोडाफार विचार करण्यात आला असता तर, अत्यंत निकडीच्या नागरी सुविधांसाठी त्या जमिनींचा वापर करता आला असता.

उत्तुंग इमारती, फ्लायओव्हर, विमातळांचा विस्तार व वांद्रे-कुर्ला कॉम्प्लेक्सचा विकास या विकासाच्या बाबींमुळेच मुंबईच्या मोठ्या समस्या निर्माण झालेल्या आहेत, तथाकथित गलिच्छवस्त्यांच्या अतिक्रमणामुळे नव्हे 26 जुलै, 2005 रोजीच्या जलप्रपातामुळे मुंबई शहराचा फार मोठा भाग पाण्याखाली गेला आणि शेकडो लोक वाहून गेले. तेव्हा कुठे सत्ताधीशांना अशा विकासामागील विकृतीची जाणीव झाली. तो प्रसंग इतका भीषण होता की त्याची आठवण आता 26/जुलै अशी केली जाते.

शासकीय यंत्रणा, नगरपालिका आणि महामंडळे (कार्पोरेट) यंत्रणा बंद पडल्याने शहरातले सारेच व्यवहार ठप्प झाले होते. अशा प्रसंगी धीरोदात्तपणे उभा राहिला तो सामान्य माणूस! त्याने इतर हजारो लोकांचे प्राण वाचवले, त्यांना आश्रय दिला. इतके असूनही उच्चभ्रूंनी सामान्य माणसाची खिल्ली उडवली. 'लाफ्टर चॅलेंज' या हिंदी वाहिनीवरील एका कार्यक्रमांमध्ये पूरपरिस्थितीत निवारा शोधणाऱ्या लोकांची टर उडवण्यात आली होती.

या भीषण प्रसंगानंतर, फ्लायओव्हर, मॉल्स, मल्टिप्लेक्स आणि वेगवान मोटारी या सर्वपिक्षा या शहरासाठी आणखी काहीतरी करण्याची आवश्यकता आहे अशी जाणीव राज्यकर्त्यांना झाली. जलनिस्सारणासारख्या मूलभूत अत्यावश्यक सोयींची या शहराला गरज आहे. मुंबईचे शांघाय करण्याच्या शानदार घोषणा आता कमी झाल्या आहेत. परंतु उच्चभ्रूंची वृत्ती अद्याप अरेरावीचीच आहे.

मोटारींची वाहतूक सुरळीत व्हावी म्हणून रस्ते बांधणे, रस्ते रुंद करणे हा या विकासकार्यातील मुख्य कार्यक्रम आहे. परंतु अशा कामांमुळे उच्चशिक्षणकार्यातील मानाचा तुरा मिरवणारी भारतीय तंत्रशास्त्र संस्था, पवई, या संस्थेवरही विपरीत परिणाम होणार आहे. जागतिक बँक सहाय्यित जोगेश्वरी-विक्रोळी यांच्या जोडमार्गासाठी होणाऱ्या रस्त्याच्या कामासाठी संस्थेच्या परिसराभोवतालची भिंत 9 मीटरपर्यंत आत घ्यावी लागेल आणि नऊ निवासी इमारती जमीनदोस्त कराव्या लागतील.

उच्चभ्रू लोक तर राजकारण्यांवर आणि वरिष्ठ नोकरशाहांवर आपली जरब बसवण्याइतके मुर्दाड झाले आहेत. 'टाइम्स ऑफ इंडिया' आणि 'टाइम्स नॉऊ' यांनी 20 मे रोजी सेंट झेविअर्स या प्रतिष्ठित महाविद्यालयातील वैचारिक आदानप्रदानाचा एक कार्यक्रम आयोजित केला होता तेव्हा हे स्पष्ट झाले होते. नाट्यक्षेत्रातील मान्यवर दिग्दर्शक आणि जाहिरात विश्वातील गुरू अँलेक पदमसी यांनी केंद्र सरकार मुंबईसाठी अधिक निधी का उपलब्ध करून देत नाही अशी विचारणा मानभावीपणाने केली. अशा प्रकारची अभिव्यक्ती केली जाण्याचा विचारही कोणी काही वर्षांपूर्वी केला नसता. श्रोतृवर्ग उंचउंच इमारतींचे बांधकाम करत असल्याचा तोरा मिरविणाऱ्या हफीज कॉन्ट्रॅक्टर यांची वारंवार टर उडवत होता. त्यांचा दिमाख हा भ्रष्ट राजकारण्यांच्या वरदहस्ताचा परिणाम आहे. परंतु मुंबई शहरासाठी तो भयावह ठरणारा आहे.

जागतिकीकरणाच्या नावाखाली समाजातील उच्चभ्रू लोक बलशाली होत चालले आहेत तर सामान्य माणसाला समाजातील पणन व्यवस्थेमधून टप्प्याटप्प्याने दूर केले जात आहे व त्यांचा आवाजच बंद केला जात आहे. सामान्य माणसे नोकरशाहाची भेटही घेऊ शकत नाही. स्वतःला सिटीझन्स ग्रुप किंवा नागरिक मंच असे म्हणवून घेणाऱ्या उच्चभ्रूंच्या संघटनांना गेल्या काही वर्षांमध्ये बरेच महत्त्व प्राप्त झालेले आहे. आणि नोकरशाहा आणि राजकारणी यांच्याकडे सातत्याने कोणत्या ना कोणत्यातरी मागण्या करत ते स्वतःला प्रस्थापित करवून घेत

आहेत. गलिच्छ वस्तीत राहणाऱ्यांना आणि फेरीवाल्यांना हुसकावून लागण्याच्या मागे ते लोक लागलेले आहेत. हजारो चौरस मीटर क्षेत्रफळाची घरे आणि 'शॉपिंग मॉल्स' यांच्या बांधकामासाठी मुंबईमध्ये जागा मिळू शकते पण ज्या ठिकाणी दरडी कोसळू शकतील किंवा इतर धोके संभवू शकतील अशा अत्यंत निकृष्ट जागा गरीबांनी वापरल्या तर ते मात्र उच्चभू लोकांना चालत नाही हा दैवदुर्विलासच म्हणावा लागेल.

गरीबांसाठी राखून ठेवण्यात आलेल्या ऐन मोक्याच्या ठिकाणच्या एका भूखंडावर 'शॉपिंग मॉल' उभा राहीला आहे. मोठमोठ्या धरणांच्या कामांमुळे विस्थापित झालेल्या आदिवासी लोकांच्या लढ्यांमधील अग्रणी मेधा पाटकर यांनी हे प्रकरण न्यायप्रविष्ट केले आहे. लोकशाही व समाजवाद यांचे पुरस्कर्ते जवाहरलाल नेहरू यांचे स्मारक असलेल्या नेहरू सेंटरच्या जवळचा उभा राहिलेला हा 'मॉल' हा काळाचाच महिमा असावा! अलिकडेच सुरू झालेले राष्ट्रीय नागरी नवकिरण अभियान हे देखील नेहरू यांच्याच नावाचे आहे हा एक विरोधाभासच आहे. नागरी नवकिरण हे गरीबांच्या विरोधात जाणारे असेच असणार आहे. नरिंमन पॉइन्ट येथील राज्याच्या विधानमंडळाच्या बाजूलाही एक 'शॉपिंग मॉल' आणि एक 'मल्टिप्लेक्स' सिनेमागृह दिमाखात उभारण्यात आलेले आहे.

नवीन चंगळवादी जीवनशैलीमुळे 'शॉपिंग मॉल्स' आणि 'शॉपिंग आर्केड' ही जागोजागी उभी राहत आहेत. मालाडसारख्या पूर्वीच्या एका मामूली उपनगरामध्ये 550,000 चौ.फूट इतक्या विस्तीर्ण जागेवर 'इनऑर्बिट मॉल' तयार झालेला आहे. मुंबईतील सर्व 'शॉपिंग मॉल्स'चे बांधकाम क्षेत्र 2007 पर्यंत 17 दशलक्ष एकर एवढे असेल (टाइम्स ऑफ इंडिया 31 मे, 2006) याचा अर्थ असा आहे की, मुंबईत प्रत्यक्षात पुरेशी जागा उपलब्ध आहे. जागेचे वाटप असमान आहे ही खरी समस्या आहे. गरीबांचा वाटा यात अत्यल्प आहे आणि तो अत्यल्प वाटाही त्यांच्याकडून काढून घेण्यात येतो. फेरीवाल्यांनी गजबजलेल्या आणि मध्यमवर्गीयांच्या डोळ्यात खुपत असलेल्या या सार्वजनिक जागा, शॉपिंग

मॉल्सच्या एकूण जागांपेक्षा बऱ्याच कमी क्षेत्रातील आहेत. एका आकडेवारीमध्ये तर असे दिसून आले आहे की, शहरातील मोटारगाड्यांनी जेवढी जागा व्यापलेली आहे त्यापेक्षा कितीतरी कमी जागा गलिच्छ वस्त्यांनी व्यापलेली आहे.

त्याचप्रमाणे उच्चभूसाठी घरांचे बांधकाम करण्याच्या उद्योगामध्येही बरीच तेजी आलेली आहे. उंचउंच इमारतीमधील सदनिकांच्या वृत्तपत्रांमधून येणाऱ्या पानभर जाहिराती आणि घरबांधणी क्षेत्राच्या संबंधातील पुरवण्यातून हेच स्पष्ट होते. गलिच्छवस्त्यामध्ये राहणारे लोक शहराच्या अर्थव्यवस्थेत भर घालत असतात व श्रीमंतापेक्षा फारच कमी जागा त्यांनी व्यापलेली आहे. परंतु श्रीमंतांना तर त्यांचे दर्शनही नको असते. गलिच्छ वस्तीत राहणारे लोक गलिच्छ असतात असे नाही. त्यांच्या घरांमधील भांडीकुंडी स्वच्छ नि लखलखीत असतात. त्यांच्या घराभोवतालचा परिसर नागरी यंत्रणेकरवी स्वच्छ केला जात नाही ही खरी समस्या आहे.

विकासक आता दूरचित्रवाणीवरील जागाही बळकावू लागले आहेत. शोभिवंत इमारती, व्यायामशाळा, टेनिस कोर्ट, अश्वारोहण, गोल्फ मैदान आणि इतर आलिशान जीवनशैलीचे दर्शन आपल्या जाहिरातींमधून ते दाखवत असतात. 'डीएलएफ' विकासक हे त्यापैकी एक असून आपल्या विस्तीर्ण प्रकल्पाच्या जाहिराती दाखवून आधुनिक भारताचे रूप ते दाखवत असतात.

फेरीवाले हे बऱ्याच लोकांच्या गरजा पुरवत असतात आणि शॉपिंग मॉलमधील मालापेक्षा अधिक निकडीच्या व खऱ्याखऱ्या गरजूंच्या गरजा ते भागवत असतात. लोक फेरीवाल्याकडून खरेदी करतात. कारण खचाखच भरलेल्या लोकल गाड्यांमधून खडतर आणि शीण आणणारा प्रवास करून आल्यावर रेल्वे स्थानकापासून घरी जात असताना वाटेत भाजीपाला इत्यादी खरेदी करणे हे अत्यंत सोयीचे असते. फेरीवाल्याच्या बाबतीत कोणत्याही प्रकारचे नियोजन करण्यात आलेले नाही की कोणतीही जागा कायदेशीररित्या त्यांच्यासाठी ठेवण्यात आलेली नाही. उच्चभू लोकही स्वतःसाठी आपापल्या

व्यापारी पेठा आणि खाद्यमहोत्सव आयोजित करतात. पण रस्त्यावर धंदा करणाऱ्यांकडे तुच्छतेने पाहतात.

प्रख्यात वास्तुरचनाकार चार्ल्स कोरिआ यांचे म्हणणे योग्यच आहे. मुंबई बकाल झाली आहे ती शासनाच्या बेपरवाईमुळे. शासनाची बांधिलकी असल्याखेरीज भव्य स्वरूपाच्या इमारतींचे बांधकाम आणि चांगले नगर नियोजन होऊच शकत नाही. विपरीत परिस्थितीत इतर अन्य कलांचा विकास होऊ शकतो, वास्तुरचनेचा नव्हे. फेरीवाल्यांच्या संबंधातील त्यांचे अवलोकनही लक्षणीय आहे. नगरपालिका यंत्रणा जाणूनबुजून रस्त्यावर फेरीवाल्यांचा गोंधळ निर्माण करते. वस्तुतः यंत्रणेकरवी फेरीवाल्यांना क्रमांक देता येतील. परंतु तसे केले जात नाही. कारण फेरीवाल्यांच्या गदारोळामुळे भ्रष्ट पालिका कर्मचाऱ्यांना फेरीवाल्यांकडून पैसे उकळता येतात.

केवळ राजकारणी आणि नोकरशहा हेच दोन घटक मुंबईच्या आजच्या अवस्थेस कारणीभूत आहेत असे नव्हे तर उच्चभ्रू लोकांचा नाकर्तेपणाही त्यास कारणीभूत आहे. अधूनमधून उच्चभ्रू लोक काहीतरी करत असतात, परंतु केवळ आपल्या परिसराचे सुशोभीकरण व्हावे म्हणूनच! ओव्हल मैदानासमोर राहणाऱ्या लोकांनी 'कॉर्पोरेट' जगताच्या औदार्यानि मैदान व वृक्षराजी यांचे रक्षण केले हे अशाच प्रकारचे एक उदाहरण आहे.

शिवसेना हा एकाधिकारशाहीचा पुरस्कार (प्रो-फॉसिस्ट) करणारा प्रादेशिक पक्ष आहे. स्थानिक संस्कृती आणि अस्मिता त्यांचा उदोउदो करणारा हा पक्ष प्रत्यक्षात मोठमोठे विकासक आणि उद्योजक त्यांच्या हातात हात घालून वाटचाल करत आहे. शिवसेनेतून फुटून बाहेर निघून नवीन पक्षाची स्थापना केलेले एकेकाळचे शिवसेनेचे धडाडीचे नेते श्री. राज ठाकरे हे शिवसेनेचे आणखी एक धुरंधर नेते आणि भारताच्या लोकसभेचे भूतपूर्व सभापती श्री. मनोहर जोशी त्यांच्या मुलाच्या बरोबरीनेच एका कापडगिरणीचे रुपांतर एका 'शॉपिंग मॉल' मध्ये करत आहेत.

न्यूयॉर्कचे भूतपूर्व महापौर रुडी गुलियानी यांचा आदर्श

काँग्रेसच्या काही लोकांनी आपल्यासमोर ठेवलेला आहे. नागरिकांना काही नागरी स्वातंत्र्य देण्याच्या बाबतीत आणि निदर्शनाबाबत त्यांच्या मनात अढी होती. मुंबईच्या दृष्टीने विचार करता भूतपूर्व बोगोटा महापौर एन्निक पेनालोसा हे अधिक महत्त्वाचे ठरू शकतील. त्यांनी आपल्या शहरात सायकलीसाठी स्वतंत्र मार्गिका तयार करवून घेतल्या मोटारींचा वापर कमी करायला लावला आणि शहरातील फार मोठा भाग पादचाऱ्यांसाठीच राखून ठेवला. आपल्याकडील धनवंतांना त्यांची दखलही घ्यायची नाही आहे. एका अर्थी, पेनालोसा यांनी ज्या लष्करी राजवटीत आपले कार्य केले होते त्यापेक्षाही आपली लोकशाही ही गरीब जनतेच्या बाबतीत निष्ठूर आहे.

अलिकडेच मुंबईतील बऱ्याच नोकरशाहांचा एक गट मोटारगाड्यांचे प्राबल्य असलेल्या अमेरिका व इंग्लंड येथे अभ्यास दौऱ्यावर गेला होता. डेन्मार्क, जर्मनी व नेदरलँडसारख्या सायकलीप्रधान आणि पादचाऱ्यांना सोयीस्कर असलेल्या देशांमध्ये ते गेले नव्हते.

बेघर आणि बेकार लोकांच्या समस्यांच्या बाबतीत अत्यंत कठोर शब्दांमध्ये निर्णय देऊन न्यायव्यवस्थाही अधिकाधिक निष्ठूर होऊ लागली आहे. हे इतके होऊ लागले आहे की, काही कार्यकर्त्यांनी उच्च न्यायालयाचे निवृत्त न्यायाधीश एच. सुरेश यांच्यासह मे महिन्यामध्ये एक निषेध सभाही शहरामध्ये घेतली.

खुल्या जागा हा मुख्यतः मनोरंजनासाठी असतात असा एक समज आहे. परंतु लोकशाही राज्यामध्ये जनमताच्या अभिव्यक्तीसाठीही या जागा महत्त्वाच्या ठरतात. भांडवलशाहीचा बालेकिल्ला असलेल्या अमेरिकेतही इराकबरोबरचे युद्ध किंवा स्थलांतरीतांवर होणारे हल्ले यांच्याविरोधात निषेध व्यक्त करण्यासाठी लाखो लोकांचा मोर्चा रस्त्यावर निघू शकतो. अमेरिकेच्या राज्यसत्तेचे केंद्र असलेल्या 'वॉशिंग्टन मॉल' या ठिकाणी किंवा अगदी लंडनमधील अगदी मोक्याच्या ठिकाणीही लोक निदर्शने करत असतात, परंतु मुंबईतील मोर्चे मात्र राज्य शासन जेथून राज्य करत असते त्या मंत्रालयाकडे नेता येत नाहीत. एके काळी

झुंजार कामगारवर्ग, निदर्शने, शिस्तबद्ध आंदोलने आणि संप त्यासाठी नावाजलेल्या शहरामध्ये हे घडत आहे. इंग्रजांच्या राजवटीमधील आझाद मैदानावर निदर्शकांना अडवण्यात येत असते आणि काटेरी तारांच्या कुंपणाच्या त्या मैदानामध्ये त्यांना अडवून त्यांचा अवमानच केला जातो. कामगारवर्गावर शिस्तबद्धरीतीने हल्ले करून निषेध मोहीम बऱ्याच प्रमाणात दुर्बल झालेली आहे आणि तरीही निदर्शकांवरील दबाव अधिकाधिक वाढत आहे. चर्चिगट स्टेशनजवळ अगदी गर्दीच्या वेळीही शेकडो लोक निदर्शने करत असत. आता त्यांना कुठेतरी अशा एका कोपऱ्यात उभे राहावे लागते की ते कोणाच्या नजरेसही पडत नाहीत.

शिवाय निदर्शने करण्यासाठी फारच थोडे लोक येत असतात. कारण घामाघूम होऊन प्रचंड गर्दीतून प्रवास करून जी येणे विलक्षण जिकीरीचे असते. लोकांचे येणे-जाणे अनेक प्रकारांनी बाधित होत असते तर श्रीमंतांकडे अधिक संख्येने आणि वेगवान व सेकंदामध्येच गतिमान होणाऱ्या गाड्या त्यांच्या दिमतीला असतात. आलिशान मोटारी व एसयूव्ही (स्पोर्टस युटिलिटी वेहिकल्स) सातत्याने नजरेसमोर असल्याने त्यांच्या जाणीवा बोथट होत असाव्यात.

पॅरिसमध्ये 1968 च्या दरम्यान लोकांना अडवण्यासाठी अडथळे उभारणी (बॅरिकेड्स) हे विरोध दर्शवण्याचे हत्यार होते. परंतु मुंबईत मात्र सर्वसामान्य माणसांनी मोटारींचा रस्ता अडवू नये म्हणून त्यांना अडविण्यासाठी पोलिसांच्या हातातील ते अस्त्र झालेले आहे. अशा प्रकारचे अडथळे आता पदपथावरही उभारण्यात येत असतात. त्यामुळे चालण्यासाठी जागाही कमी पडू लागली आहे आणि अगदी रस्त्याच्या मधोमधही असे अडथळे उभारण्यात येत असतात व लोकांना रस्ता ओलांडणेही शक्य होत नाही. मुंबईमध्ये जागेच्या बाबतीत भेदभाव करण्यात येतो हे मात्र निश्चित!

शहरामध्ये ज्या थोड्याफार हिरवाईच्या जागा आहेत त्यापैकी बऱ्याचशा जागा या अलिशान खाजगी क्लबच्या आणि इतर संस्थांच्या नियंत्रणाखाली असल्याने सामान्य माणसांना

तेथे जाता येत नाही. नगरपालिकांच्या बऱ्याच उद्यानांचे खाजगीकरण झालेले असल्याने तेथे प्रवेश शुल्क आकारण्यात येतो व तो गरीबांसाठी परवडणारा नाही. तेव्हा अशा जागांना सार्वजनिक जागा म्हणणे निरर्थक ठरते. वांद्रे येथील अल्मेडा उद्यानामध्ये अजूनही लोकांची सर्रास ये-जा चालू असते हे मी दररोज तेथे जातो तेव्हा पाहत आलो आहे. त्यामुळे सार्वजनिक जागा या लोकांसाठी किती महत्त्वाच्या आहेत हे मला दिसून येत आहे. आर्थिक दृष्ट्या कमकुवत वर्गातील जोडप्यांना जो थोडाफार एकान्त या ठिकाणी मिळत असतो तो त्यांच्यासाठी अत्यंत आवश्यक असतो. काही जोडपी एकमेकांच्या जवळ बसतात तर काही कॉफ्रीटच्या बाकावर पहुडतातही परंतु त्यात अश्लील असे काहीच नसते. प्रणयासाठी काही ते तिथे येत नसतात. एकमेकांशी जीवाभावाच्या गप्पा करण्यासाठी वा केवळ एकमेकांच्या सहवासासाठी ते तेथे येत असतात. सामान्यतः वांद्र्यासारख्या सहिष्णु उपनगरात त्यांना कोणी फारसा त्रासही देत नाही. परंतु अन्यत्र मात्र तरुण युगुलांना भ्रष्ट पोलिसांकरवी नित्येनेमाने त्रास देण्यात येत असतो. सर्वसामान्य माणसाला सार्वजनिक ठिकाणी जाणे प्रत्यक्षात अधिकाधिक दुर्धर होत चालले आहे हेच खरे आहे.

स्वतंत्रपणे मतप्रदर्शन करण्यासाठी ज्या काही थोड्याफार जागा आपल्याला उपलब्ध आहेत त्यापैकी एक जागा म्हणजे हॉर्निमन सर्कल उद्यान ही होय. या जागेचे व्यवस्थापन टाटा या उद्योगसमूहाकडून करण्यात येते. या उद्यानातील हिरवळीचा काही भाग हा सामान्य माणसांना आपले खाणे-पिणे करण्यासाठी खरोखरच राखून ठेवण्यात आला आहे. सर्वसाधारणपणे सामान्य माणसांना हिरवळीवर बसून दिले जात नाही की त्यांना फेरफटकाही मारू दिला जात नाही मग तेथे खाणे-पिणे करणे तर दूरच! जवळच आणखी एक जागा आहे, ती म्हणजे 'टाऊन हॉल' मधील 'सेंट्रल लायब्ररी' या ठिकाणी कोणीही जाऊ शकतो. तेथे ठेवलेली वृत्तपत्रे, नियतकालिके व पुस्तके वाचू शकतो. अशा सोयीसुविधा खास करून लोकशाही राजवटीमध्ये आणि माहितीच्या युगामध्ये सर्वत्र उपलब्ध होणे

आवश्यक आहे. पण तसे होत नाही. 'टाऊन हॉल'च्या पायऱ्या रात्रीच्या वेळी गरीब विद्यार्थ्यांना अभ्यास करण्यासाठी उपयोगी ठरतात. वरळी येथे पोद्दार रुग्णालयाच्या मागे गल्ली आहे. विद्यार्थ्यांची ती वाचन करण्याची जागा झालेली आहे.

ज्या शहरात राहणारे उच्चभू लोक ते शहर जागतिक दर्जाचे शहर बनवू इच्छित आहे अशा भारतातील सर्वात श्रीमंत शहरामध्ये स्वातंत्र्योत्तर काळामध्ये एकही सुसज्ज असे ग्रंथालय निर्माण करण्यात आलेले नाही.

गरीब लोक जाऊ शकतील अशी उपहारगृहे आता बंद होऊ लागली आहेत. ऐतिहासिक 'इराणी हॉटेल' आपल्या जागांचा वापर दुसऱ्या प्रयोजनार्थ करू लागले आहेत किंवा उच्च उत्पन्न गटातील लोकांसाठी दर्जा वाढवू लागले आहेत. गुजराथी लेखक जे. पी. शुक्ला यांनी मला एकदा सांगितले की, 30 वर्षांपूर्वी चौपाटीवरील एका इराण्याच्या 'हॉटेल'मध्ये त्यांच्या माहितीतला रस्त्यावर काम करणारा एक चर्मकार आणि ते स्वतः एकाच टेबलावर चहा पीत असत. आज हा विचारही संभवत नाही. केवळ किंमतीचा हा प्रश्न नाही तर संपूर्ण वातावरणातील हा बदल आहे. म्हणून सामान्य माणूस हा अपरिहार्यपणे रस्त्यावरील अन्नपदार्थ खाऊ लागला आहे. श्रीमंतांसाठी रस्त्यावरील अन्नपदार्थ खाणे हा रुचिपालट असतो. परंतु दिवसभर राबून आणि दमछाक करणारा खडतर प्रवास करून आलेल्या गरीबाला स्वस्थपणे बसून भोजन करायला मिळालेच पाहिजे. नरीमन पॉइन्ट येथे गेल्या 30 वर्षांपूर्वी उंच उंच इमारती उभारल्या गेल्या आणि एक व्यवसायाचे केंद्र निर्माण झाले. स्वाभाविकपणे परिसरातील रस्त्यांवर खाद्यपदार्थांचे ठेले ठायी ठायी दिसू लागले. परंतु ते कॉर्पोरेट जगाच्या डोळ्यात खुपू लागले. या परिसरातील नियोजनाच्या बोट्या वाजलेला असल्याने इमारतींकडे जाणारा मार्गच नसल्याने लोकांना अगदी थोड्या अंतरासाठी आपल्या मोटारगाड्या लांबलचक वळसा घेऊन चालवाव्या लागतात.

आता पदपथवासीयांच्या विरोधात रण माजवले जात आहे. गलिच्छ वस्तीत राहणारे व फेरीवाले यांच्या विरोधात

पदपथ अडवल्याबद्दल बरीच ओरडही करून झाली. मुंबईच्या बाबतीत वस्तुस्थिती अशी आहे की बऱ्याच भागांमध्ये भारतातील सर्वात श्रीमंत नागरी अधिकरणाकडून पदपथ बांधले गेलेलेच नाहीत. हे म्हणजे सर्वात मूलभूत सुविधा नाकारणे, खरे तर मूलभूत मानवी हक्क नाकारणे असेच आहे. शिवाय नगरपालिकेच्या अधिकाऱ्यांनी हुतात्मा चौक ते चर्चगेट स्थानक यांच्या दरम्यानच्या पदपथावरील पुस्तक विक्रेत्यांनाही हुसकावून लावले आहे. येणारे-जाणारे हजारो लोक या पुस्तक विक्रेत्यांचे आश्रयदाते होते. पुस्तकांमुळे वाहतुकीला अडथळा येतो असे कारण देण्यात आलेले आहे. पदपथावर मोटारगाड्या उभ्या केल्या गेल्या तर चालणाऱ्यांना त्रास होत नाही. परंतु पुस्तकांच्यामुळे मात्र त्यांना त्रास होतो हे त्यामागचे अजब तर्कशास्त्रही आहे. या एका बाबतीत पूर्वीचे वसाहतवादी राज्यकर्ते तरी बरे होते असे म्हणावे लागते. त्यांनी पादचाऱ्यांची अधिक चांगल्याप्रकारे काळजी घेतली होती. पदपथांच्या बाबतीत पूर्वीच्या गोऱ्यापेक्षा आपले सावळ्या रंगाचे राज्यकर्ते सरळसरळ आकसाची भावना बाळगून आहेत. आपले राज्यकर्ते पदपथ संपवायला निघाले आहेत आणि गाड्या उभ्या करण्यासाठी गाड्यांच्या मालकांच्या हवाली करत आहेत, किंवा पदपथ पूर्णतया नष्ट करत आहेत.

नव्याने बांधलेले पदपथ हे तर, परपीडनात आनंद मानणाऱ्या विकृत व्यक्तींकडून बांधण्यात आलेले असावेत असे वाटते. ते इतके उंच आहेत की पदपथावर चढणे व त्यावरून उतरणे हे एक दिव्यच ठरते. वस्तुतः पदपथांचे बांधकाम करण्यासाठी काही खास अभियांत्रिकी कौशल्याची आवश्यकता असते असे नाही, तरीही हे पदपथ इतक्या वाईट रीतीने बांधण्यात आलेले आहेत की त्यावर चालण्याची कल्पनाही अंगावर काटा आणते. हा जनतेचा अपमान तर आहेच पण त्यामुळे पैशाचाही बट्ट्याबोळ होतो. पादचाऱ्यांसाठी कोणत्याही इंधनाची आवश्यकता नसते, त्यांच्यामुळे प्रदूषणही होत नसते आणि त्यांना जागाही अत्यल्प लागते. तरीही अन्यायाचे बळी तेच ठरतात.

अशा सर्व परिस्थितीची दखल अभिजन सहसा घेतच नाहीत. तरीही आश्चर्याची गोष्ट अशी की, प्रख्यात उद्योगपती आनंद महेंद्र यांनी एक आगळीवेगळी गोष्ट केली, त्यांनी (टाइम्स ऑफ इंडिया - 30 मे, 2006 रोजीच्या) आपल्या लेखामध्ये असे नमूद केले की, आपली वृत्ती आणि संस्कृती या दोहोंमधील विकृतीचे दर्शनच या पदपथांमुळे होत असते. बारीकसारीक बाबींकडे पूर्णपणे दुर्लक्ष करण्यात आलेले आहे. सामान्यतः ते कोणत्याही वेळी सफाईदारपणे तयारही झालेले नसतात आणि सदैव अस्वच्छ असतात.

केवळ व्यवस्थित आखणी करून पदपथ बांधण्यात आले तर मुंबई किती देखणी बनेल याची कल्पना करून तर पाहा. चांगल्या पदपथांमुळे मुंबई दिसायला सुंदर आणि चालायला सुखकर अशी बनेल. सद्यस्थितीत चालणे कठीण झाल्यामुळे बस आणि ऑटोरिक्षा करून जेवढ्या फेऱ्या होतात त्या सर्व चालत चालतच केल्या जातील.

धावणे आणि पळणे यासाठी सोयीस्कर असा फेरफटका मारण्याच्या संख्येमध्ये बरीच वाढ होत आहे. अशा जागा आहेत व सुखवस्तू रहिवाशांनी 'कॉर्पोरेट'च्या सहाय्याने किंवा शासनाकडून मिळालेल्या निधीमधून निर्माण करण्यात आलेल्या आहेत. परंतु अशा जागा या श्रीमंत वस्त्यांपुरत्या मर्यादित आहेत. राज्यकोषातील 30 कोटी रुपये एवढ्या खर्चाने मरीन ड्रायव्हच्या सुशोभीकरणाचे काम चालू आहे. वस्तुतः या परिसरासाठी थोड्याफार देखभालीचीच गरज होती. आता ते इतके चकाचक आणि देखणे करण्यात येणार आहे की गरीब लोक तेथे जायलाही कचरतील किंवा ते तेथे गेलेच तर बावरून जातील. 'टाइम्स ऑफ इंडिया'मध्ये अनेक वर्षे काम करत असताना त्या ठिकाणी असे घडत असल्याचे मी पाहिलेले आहे. आपले जाणे अयोग्य ठरेल असे वाटून सर्वसामान्य माणसे आपापली गाऱ्हाणी घेऊन तेथे येईनासे झाले.

'टाटा' उद्योगसमूहाशी निगडित असलेल्या 'नॅशनल सेंटर फॉर परफॉर्मिंग आर्ट्स' या उच्चभू संस्थेच्या समोरील समुद्रकिनारी एका टोकाला मरीन ड्राईव्हच्या सुभोभीकरणाच्या

कामाचा प्रारंभ या वर्षाच्या सुरुवातीला एक सोहळा आयोजित करून करण्यात आला होता. सर्वसामान्य माणसांना दूर ठेवण्याचे तंत्र अशाप्रकारे अगोदरच अनुसरले गेले होते. समुद्रकिनार्याचे दुसरे टोक म्हणजे चौपाटी हे वस्तुतः योग्य स्थळ होते कारण याठिकाणी दररोज संख्येने सर्वसामान्य माणसे येत असतात.

गरीब जनतेला देण्यात येणाऱ्या अर्थसहाय्याच्या बाबतीत उच्चभू लोकांकडून ज्या कालखंडात जोरदारपणे विरोध करण्यात येत आहे. त्याच कालखंडामध्ये राज्यशासन अभिजन संस्कृतीसाठी अर्थसहाय्य देत असल्याचे 'एनसीपीए' हे एक उत्तम उदाहरण असून तो एक प्रकारे कालविपर्यासच आहे. राज्य शासनाने समुद्रकिनार्यालगतची अगदी मोक्याचा मोठा भूखंड या केंद्राला जवळजवळ मोफत दिलेला आहे आणि लंडन किंवा न्यूयॉर्क येथील जमिनीच्या भावापेक्षा अधिक भाव असलेल्या या भूखंडावर आलिशान निवासी इमारतींचे बांधकाम करण्याची मुभाही दिलेली आहे.

मुंबई महानगरप्रदेश विकास प्राधिकरणाने मरीन ड्राईव्ह येथे आयोजित केलेल्या समारंभामध्ये अग्रगण्य उद्योगपती श्री. रतन टाटा यांची उपस्थिती लक्षणीय होती आणि यावरूनच जागतिकीकरणाच्या प्रक्रियेत कसे बदल होत चालले आहेत हे दिसून येते. महाराष्ट्राचे मुख्यमंत्री श्री. विलासराव देशमुख यांनी श्री. रतन टाटा यांचे हार्दिक स्वागत केले होते, आणि काही दिवसांच्या कालावधीनंतर त्यांना महाराष्ट्राचा सर्वोच्च बहुमान 'महाराष्ट्र भूषण' प्रदान करण्यात आला.

प्रख्यात अर्थतज्ज्ञ जे. वेन. गॅलब्रेथ यांनी उल्लेखिल्याप्रमाणे, खाजगी ऐषारामी जीवन आणि सार्वजनिक कंगाल जीवन या दोन बाबी मुंबईमध्ये अधिकाधिक प्रमाणात निदर्शनास येत आहेत. मुंबईत ठिकठिकाणी अलिशान हॉटेले, पब्स (मदिरालये), मल्टिप्लेक्स, शॉपिंग मॉल्स, जिम्स (व्यायामशाळा) तयार होत असतानाच लोकांची गरीबीही वाढतच आहे. वांद्रे या सुखवस्तु अशा उपनगरात राहणारा मी सामान्य माणूस आहे. या ठिकाणी होत असलेल्या बेसुमार

बहुमजली इमारतींच्या बांधकामांच्या परिणामी गटारे तुंबत असल्याने वांद्रे बकाल होऊ लागलेले आहे. पायाभूत सोयीसुविधांवर त्यामुळे विलक्षण ताण पडू लागलेला आहे. मोटारगाड्यांची प्रचंड वाहतूक आणि योग्य पदपथांचा अभाव यामुळे पायी चालणे धोक्याचेच ठरू लागले आहे.

‘जॉर्जस पार्क’ या एटबाज ठिकाणाच्या अगदी समोरच दिव्यलहरी ही 15 वर्षांची मुलगी गटाराच्या उघड्या तोंडामधून 20 फूट खोल पडली. ती मुलगी धीट होती आणि तिला पोहता येत होते. म्हणूनच ती वाचली अन्यथा जवळच असलेल्या समुद्रामध्ये ती कोठल्या कोठे वाहून गेली असती. ही घटना इतकी हादरवून टाकणारी होती की या वर्षीच्या 24 मार्च रोजीच्या ‘टाइम्स ऑफ इंडिया’च्या पहिल्या पानावरील बातमी म्हणून ती झळकली. एरव्ही पहिल्या पानावरील बातम्या या चकाकीत दुनिया (रलॅमर), सेक्स, फॅशन, कापेरिट घडामोडी आणि क्रिकेट या विषयांवरीलच असतात. प्रसिद्धी माध्यमांनी उपरोक्त उघड्या गटाराबद्दल बराच उहापोह केलेला होता तरीही ते उघडेच राहिले.

सर्वसामान्य माणसांसाठी पायाभूत सोयीसुविधा या अशा प्रकारच्या आहेत आणि सुखवस्तू श्रीमंत सातत्याने मुंबई शहर हे जागतिक दर्जाचे शहर करण्याच्या कल्पनेचे तुणतुणे वाजवत बसतात. नव्याने होणाऱ्या विकासासाठी गरीबाला फार मोठी किंमत मोजावी लागते त्याची कोणाला फिकिरही नसते. नवी मुंबई येथे एका ‘शॉपिंग मॉल’चे बांधकाम चालू असताना गेल्या एप्रिलमध्ये सहा कामगारांचा भिंत पडल्याने मृत्यू झाला. फ्लायओव्हर, महामार्ग आणि विमानतळ यांच्या बांधकामावर जोर देत असतानाच सामान्य माणसांसाठी टपाल कचेऱ्या, प्राथमिक शाळा, रुग्णालये आणि अन्नधान्याची दुकाने यांच्यासारख्या मूलभूत सोयीसुविधा अत्यल्प होत आहेत आणि त्या ढासळू लागलेल्या आहेत.

दक्षिण मुंबईमधून गरीब जनता ही ज्या ठिकाणी स्वस्त घरे उपलब्ध होत आहेत अशा ठिकाणी आपला मुक्काम हलवत असल्याने तेथील प्राथमिक शाळा बंद होत आहेत आणि ज्या

ठिकाणी गरीब लोक अधिक आहेत त्या ठिकाणी विद्यार्थ्यांना जिन्यांवर व इतर वर्गाबाहेरील मोकळ्या जागेत बसावे लागते आणि ते वर्गही जवळजवळ मोडकळीस आलेले असेच असतात.

मुंबई शहर हे काही वर्षांपूर्वी गरीबांसाठी चांगल्या पायाभूत सोयीसुविधा देऊ शकणारे सर्वांना सामावून घेणारे शहर होते. परळसारख्या कामगारांच्या भरवस्तीच्या ठिकाणी, मुलांसाठी एक आणि महिलांसाठी एक अशी वाडिया रुग्णालये, केइएम रुग्णालय, टाटा कॅन्सर रुग्णालय आणि आरोग्य विमा रुग्णालय अशी उच्च दर्जाची सुसज्ज रुग्णालये अगदी जवळजवळ अशीच आहेत. संपूर्ण देशभर ख्याती पावलेली अशी ही रुग्णालये मोठी आणि अत्युत्कृष्ट सुविधा असलेली अशीच आहेत. निष्णात डॉक्टर आणि अध्यापक विद्या आचार्य म्हणतात त्याप्रमाणे रुग्णालयांचा हा परिसर संपूर्ण जगभरातील अलौकिक परिसर आहे. डॉक्टरांच्या अनेक पिढ्या येथेच शिकल्या आणि कामगारांच्या अनेक पिढ्या येथेच शिकल्या आणि कामगारांच्या अनेक पिढ्या येथेच जन्माला आल्या. शिवाय या रुग्णालयांचे वास्तुशास्त्रीय व त्याचप्रमाणे वारसामूल्या (हेरिटेज) फार मोलाचे आहे. परंतु त्यांच्यापैकी खास करून वाडिया रुग्णालयाला खाजगीकरणानाच धोका संभवत आहे आणि याचाच अर्थ असा की वाडिया रुग्णालय हे गरीबांच्या आवाक्याबाहेरचे रुग्णालय ठरेल. रेल्वे स्थानक, बस सेवा यासारख्या मूलभूत गरजा सहजासहजी उत्तमरीत्या भागवल्या जातील अशा भागामध्ये ते आहे. चांगली देखभाल होत नसली तरीही रुंद असे पदपथ या ठिकाणी आहेत. तरीही कापडगिरण्या बंद पडल्यामुळे या परिसरातून गरीब लोकांना बाहेर पडणे भाग पडले आहे आणि अलिशान निवासी इमारतींमुळे हा परिसर गजबजू जाऊ लागला आहे. भारतात औद्योगिकक्रांतीचा पाया रोवणाऱ्या कापडगिरण्यांमधील कामगारांना आता केळी व भाजीपाला विकून आपली गुजराण करावी लागत आहे. काही कामगारांना तर आपले वेतनही अद्याप मिळालेले नाही.

उंच उंच बहुमजली इमारतींचे बांधकाम करण्यासाठी

सध्या ज्या प्रमाणात कापड गिरण्या उध्वस्त करण्यात येत आहेत, त्याची तुलना दुसऱ्या महायुद्धाच्या वेळी युरोपमधील शहरांमध्ये वर झालेल्या बॉम्बवर्षावामध्ये उध्वस्त झालेल्या शहरांशी करता येईल. रॉबिन बेव्हन यांनी आपल्या 'डिस्ट्रक्शन ऑफ मेमरी - आर्किटेक्चर ऑफ वॉर' या पुस्तकामध्ये जर्मनीमधील अत्यंत दाटीवाटीने उभ्या असलेल्या 'जळाऊ' लाकडी इमारतींची यादीच ब्रिटनमध्ये होती असा उल्लेख केलेला आहे. नफा कमावण्यासाठी बहुमजली उंच इमारतींचे बांधकाम करता यावे म्हणून पाडता येण्याजोग्या इमारतींची अशीच यादी आपल्याकडील विकासकांकडेही असू शकेल.

राज्य शासनाने गरीबांसाठी घरे बांधण्याचे काम हल्ली बंद केलेले आहे. घरबांधणी क्षेत्रामधून गरीब लोक घरांची खरेदी करू शकत नाहीत, कारण अधिकाधिक नफा मिळवून देणाऱ्या मोठमोठ्या सदनिकांचेच बांधकाम खाजगी विकासक करत आहेत. मुंबईमध्ये गृहनिर्माण मंडळाने बांधलेल्या मोठमोठ्या वसाहती आता मोडकळीस आलेल्या अवस्थेत आहेत, परंतु अशा वसाहतींमध्ये सुस्थितीतील मोकळ्या जागा आहेत, मानवी पैलू लक्षात घेऊन या वसाहतींचे बांधकाम करण्यात आलेले आहे. अंगावर येऊ पाहणाऱ्या उंच बहुमजली इमारतींच्या बाबतीत असा विचार नसतो. माणूस अशा ठिकाणी स्वतःला खुजा आणि असुरक्षित असा समजू लागतो.

बेघर लोकांच्या बाबतीत न्यायव्यवस्था आणि उच्चभू सुखवस्तू लोक अधिकाधिक असहिष्णु होत चालले आहेत. लॉस एंजेलिससारख्या शाही राजधानीमध्येही बेघर लोकांच्या बाबतीत न्यायव्यवस्था ही अधिक सहिष्णु आहे. गेल्या वर्षीच्या एप्रिलमध्ये रस्त्यावर झोपणाऱ्या बेघर लोकांना अटक करणाऱ्या पोलिसांच्या विरोधात न्यायनिर्णय दिला गेला. माणसे कायमस्वरूपी एका ठिकाणाहून दुसऱ्या ठिकाणी आपला मुक्काम हलवू शकत नाहीत आणि त्यांना विसाव्याचे ठिकाण असणे अत्यावश्यक असते असे न्यायधीशांनी नमूद केले. माणसांना हकलवून देण्यापूर्वी त्यांच्या निवाऱ्याची व्यवस्था प्राधिकरणाने करणे अनिवार्य आहे. त्याचप्रमाणे गेल्या मे

महिन्यात लॉस एंजेलिस नदीतील एका बेटावर अडकून पडलेल्या एका बेघर माणसाला हेलिकॉप्टरच्या सहाय्याने वाचवण्यात आले होते. (लॉस एंजेलिस टाइम्स 23-5-2006) मुंबईमध्ये असे घडणे हे अगदीच दुरापास्त आहे.

विकासाच्या या नव्या प्रक्रियेचा बळी ठरणारा आणखी एक वर्ग म्हणजे मुले! बरेच विकासक, इमारतीच्या आवारामध्ये मोकळी जागा ठेवणे बंधनकारक केलेले असूनही अशी मोकळी जागा ठेवत नसल्याने मुलांना खेळण्यासाठी, गाड्या ठेवण्यासाठी किंवा अग्निशामक यंत्रणेला आत येण्यासाठी जागाच राहत नाही. जर थोडीफार मोकळी जागा असलीच तर ती मोटारगाड्यांनीच व्यापलेली असते.

काही मुले आपले स्नायू बळकट करण्याच्या हेतूने व्यायामशाळेत (जिम) जात असतात. परंतु त्यांच्या कोवळ्या वयात ते हानिकारक ठरू शकते. काही बेरकी व्यायामशाळा व्यवस्थापक आणि अज्ञ पालक या प्रथेला उत्तेजन देत आहेत. संपूर्ण मुंबईमध्ये मदिरालये (पब्ल) आणि रेस्तराँ, यांच्याप्रमाणेच या व्यायामशाळाही उभ्या राहत आहेत. मानवी देहाचे जणू काही 'कॉर्पोरेट'मध्ये रूपांतर करण्यासारखेच हे आहे. उत्पन्नामध्ये भीषण तफावत असलेल्या या शहरामध्ये अगदी मध्यमवर्गातील लोकांनाही चालणे आणि व्यायामाचे नित्याचे प्रकार करणे कमीपणाचे वाटू लागलेले आहे. म्हणून ते व्यायामशाळेत जाऊन कृत्रिम स्नायूवर्धन करण्यासाठी आणि आपण पुरुषांच्या नजरेत मर्द दिसावे म्हणून आणि स्त्रियांच्या नजरेत आपण एखाद्या मर्दासारखे भरावे म्हणून, आपले शरीर यंत्राच्या स्वाधीन करतात.

क्रिकेटसारख्या खेळांमध्ये मुंबईमध्ये अनेक सामनावीर तयार झालेले आहेत. मुंबईतील छोट्या-छोट्या गल्ल्यांमध्ये आणि रस्त्यांवर हा खेळ खेळून त्यांना क्रिकेटचे बाळकडू मिळालेले आहे. वाढत्या वाहतुकीमुळे निर्माण झालेल्या धोक्याच्या परिणामी असा खेळ संपुष्टात आलेला आहे. यापुढे 'कॉर्पोरेट' यंत्रणेकडून चालवण्यात येणाऱ्या बंदिस्त जागेतील क्रिकेट शिकवणी केंद्रांमध्ये मुलांना जावे लागेल अशीच शक्यता

आहे. मोठमोठाल्या शॉपिंग मॉलमध्येही मुलांची दखल घेतली जाते, काही मॉल्समध्ये तर प्रवेशद्वारापाशीच त्याची खेळायची सोय केलेली असते. परंतु कॉर्पोरेट यंत्रणेने निर्माण केलेल्या या नफा कमावण्याच्या जागा या मुलांसाठी उपवने आणि उद्याने यामध्ये असलेल्या पण कमी होत चाललेल्या सार्वजनिक जागांची जागा घेऊ शकत नाहीत. कॉर्पोरेट यंत्रणेच्या खाजगी उद्यानांमध्ये खेळण्यास मनाई असते इतकेच नव्हे तर एखाद्याला हिरवळीवर बसायलाही बंदी असते. ही एक प्रकारे निसर्गाशी प्रतारणाच आहे. भूमातेशी तिच्या हिरवाईशी जवळीक साधणे ही माणसांची आंतरिक तळमळ असते आणि माणसांना त्यापासूनच तोडले जाते. शहरात काही ठिकाणी हिरवाईचे पट्टे आहेत पण ते निर्मनुष्य असतात. वरळी येथील नेहरू सेंटरची हिरवाई ही अशाच प्रकारची आहे.

भरपूर उकाड्याच्या आणि घामाघूम करणाऱ्या या शहरांमध्ये आपापले उद्योग करत असताना बरेच लोक रस्त्याने चालताना दिसतात परंतु रस्त्यांवर कसल्याच सोयी नाहीत. उपनगरांची स्थिती तर त्याहूनही वाईट आहे. विसाव्यासाठी थोडावेळ बसावेसे म्हटले तर बाके आहेत. छत्रपती शिवाजी टर्मिनस आणि चर्चगेट स्थानक यांसारख्या महत्त्वाच्या स्थानाकांवरही हीच परिस्थिती आहे. पूर्वीच्या काळातली जी बाके आहेत ती जरा बरी आहेत. स्टील उद्योगांमध्ये तयार करण्यात आलेल्या बाकांवर बसणे अत्यंत जिकीरीचे आणि कंटाळवाणे ठरते.

काही मूलभूत सोयींसाठी काही फार मोठे कौशल्य लागते असे नाही आणि फारसा पैसाही लागत नाही. सामान्य माणसाची कदर नसणे ही मुख्य समस्या आहे. एकोणिसाव्या शतकात बांधण्यात आलेली वास्तुशास्त्राच्या दृष्टीने आलिशान आणि शाही अशी व्हिक्टोरिया टर्मिनस म्हणजेच आताची छत्रपती शिवाजी टर्मिनस ही इमारत आणि अलिकडच्या काळातील चर्चगेट टर्मिनसची इमारत या दोन्हीमधील तफावत पहा. व्हिक्टोरियन काळात बांधण्यात आलेली ही इमारत अधिक सुंदर, हवेशीर, अधिक प्रशस्त असल्याने तिथे बसायला बाके

नसली तरीही माणसाला उभे राहायलाही काही वाटत नाही. या तुलनेत चर्चगेट स्थानकाची स्थिती दयनीय ठरते. फारसे उंच नसलेले छत, हवा खेळती नसणे आणि लोकांसाठी मोकळी जागा नसणे त्यामुळे तेथे घुसमटल्यासारखे होते आणि दररोज लाखो लोकांची ये-जा असलेले हे सर्वाधिक वर्दळीचे स्थानक आहे. केनेडी विमानतळावर नृत्यासाठी जशी जागा तयार करण्यात येत आहे तशा जागेची कुणी अपेक्षा करत नाही परंतु, जनावरांसारखी माणसे कोंबलेल्या गाड्यांमधून प्रवास करायला लागण्यासारखी परिस्थिती असताना तर खास करून माणसांसाठी अत्यावश्यक सोयी असणे क्रमप्राप्त आहे.

रस्त्यांची जागा ही, रस्त्यांचा वापर करणाऱ्या निरनिराळ्या घटकांनी विभागून घेतली पाहिजे ही पष्ठात्य देशांमध्ये रुजलेली कल्पना आपल्याकडे माहितच नाही. युरोपमध्ये रस्त्यांचा भाग पादचाऱ्यांसाठी वाढवण्यात येत असतो आणि मोटारींसाठी तो कमी करण्यात येत असतो.

मुंबईमध्ये अद्याप सरंजामशाही आहे. मोटारवाला हा राजा असतो आणि इतर प्रजेने त्याला वाट करून द्यायची असते, जोरजोरात वाजवण्यात येणाऱ्या 'हॉर्न'चे आवाज ऐकून, गाडीतून सोडल्या जाणाऱ्या गरमगरम धुराने पोळून निघून अवमानित व्हायचे असते आणि गाडीखाली चिरडले जाण्यासाठी अथवा ठोकरल्यासाठी तयार रहायचे असते. भरीसभर म्हणून रस्त्याच्या कडेला असणाऱ्या बँका, कार्यालये आणि दुकाने त्यांच्या वातानुकूलन यंत्रणांमधून बाहेर पडणारे गरमगरम झोतही पादचाऱ्यांना झेलावे लागतात.

अधूनमधून जनतेच्या क्षोभाचा उद्रेक होतो आणि वाहने पेटविण्यात येतात. त्यामुळे इतर निष्पाप लोकांचा बळी ती वाहने घेतात. परंतु बहुतेक वेळा, अमेरिकाव्याप्त काबूलमधील लोकांपेक्षा आपली जनता अधिक सोशिक असते. अमेरिकेच्या सैनिकांची सुसाट वेगाने बेदरकारपणे धावणारी वाहने आणि त्यांच्यामुळे जाणारे बळी यामुळे गेल्या 1 मे रोजी काबूलची जनता इतकी खवळली की, तालिबानांचा पाडाव झाल्यानंतर प्रथमच संचारबंदी लागू करण्यात आली. (इंटरनॅशनल हेरल्ड ट्रिब्यून 3-606)

मुंबईतील उच्चभू लोकांच्या बाबतीत समस्या अशी आहे की त्यांना रस्त्याच्या संबंधातील संकेताबद्दलच्या मुक्त विचार प्रणालीबाबत ते अनभिज्ञ आहे. मुंबईतील श्रीमंत माणूस त्याला चालत जाताना कोणीतरी पहाण्यापेक्षा मरण पत्करेल. तो एखाद्या उद्यानातच चालेल किंवा धावेल. रस्त्यावरून फेरफटका मारणे येणाऱ्या-जाणाऱ्यांशी संवाद साधणे हे संपत चालले आहे. मुंबईमध्ये रस्त्यांचे पुनःप्रसरण करण्यासारखी एखादी चळवळ सुरू करण्याची नितांत गरज आहे. अमेरिकेचे अध्यक्ष बुश हे आपल्या विस्तीर्ण मळ्यामध्ये सायकलवरून फिरत असल्याने पहायला मिळू शकेल पण आपल्याकडील श्रीमंत माणसे कधीही सायकल चालवणार नाहीत, चालणार नाहीत, बसने अथवा लोकलने प्रवास करणार नाहीत. पाश्चात्य देशांमध्ये मात्र श्रीमंत लोक जरासुद्धा खळबळ न करता 'मेट्रो' गाडीने प्रवास करतील पण आपल्याकडे मात्र असे होणे नाही. ही बाब पुनश्च एकदा गरीब-श्रीमंत अशा वर्गवारीशी निगडित आहे. श्रीमंतांना 'सामाजिक दृष्ट्या' खालच्या वर्गात असणाऱ्या लोकांच्या खांद्याला खांदा भिडवून चालणे कमीपणाचे वाटते.

परिणामी सार्वजनिक जागा आणि रस्ते यांच्याकडे अत्यंत दुर्लक्ष करण्यात येते. सार्वजनिक मुताऱ्या बऱ्याच कमी आहेत आणि त्यांची रचनाही - अगदी वास्तुशास्त्र महाविद्यालयातीलही अतिशय वाईट आहे. सहा फूट किंवा त्याहून अधिक उंचीच्या पाश्चात्य घाटणीच्या पुरुषांचा विचार करून हेंगाड्या पद्धतीने त्यांचे बांधकाम करण्यात आलेले आहे. भारतीय पुरुषांच्या सरासरीने उंचीचा जरासुद्धा विचार करण्यात आलेला नाही. मुलांसाठी तर कोणत्याही प्रकारची स्वतंत्र सोय करण्यात आलेली नाही. जणू काही मुलांचे अस्तित्त्वच नसते किंवा त्याची दखलही घेण्याची गरज नसते. केवळ पंचतारांकित हॉटेले, ब्रिटीश कौन्सिल, अमेरिकन सेंटर आणि अशाच काही मोजक्या ठिकाणी अशा प्रकारे वापरण्यायोग्य मुताऱ्या असल्याचे दिसून येते. आणि बायकांच्याबाबतीत तर परिस्थिती वाईट असल्याचेच एका निरीक्षणावरून दिसून येते. अग्रगण्य नागरी अभ्यासक मार्लक डेव्हिस यांनी नमूद केलेल्या

अवलोकनाचे या ठिकाणी स्मरण होते. त्यांनी असे नमूद केले की लॉस एंजेलिसमध्ये सार्वजनिक मुताऱ्या बंद करणे ही बाब, गरीब जनतेच्या विरोधात सुरू केलेल्या नियोजनबद्ध मोहिमेचा भाग होती.

मुंबई शहरात पुरेसे पिण्याचे पाणी, जलनिस्सारण, प्राथमिक शाळा आणि टपालसेवा यांसारख्या प्राथमिक पायाभूत सुविधा नसूनही मुंबईच्या 'कॉर्पोरेट' जगताने मुंबई शहराचे जागतिक स्तरावरील शहरात रुपांतर करण्याची मोठी मोहीमच सुरू केलेली आहे.

मुंबई शहराचे नियमन प्रभावशाली जगतामधून आलेल्या एखाद्या सीइओमार्फत करण्याबद्दलच्या कॉर्पोरेट जगाच्या रंजक कल्पना, विदेशी अनुभव लक्षात घेता वास्तववादी नसतीलही. इतिहासातील सर्वात मोठ्या कॉर्पोरेट घोटाळ्यामध्ये दोषी ठरवण्यात आलेल्या एरॉनच्या केनेथ ले याला ब्रूस्टनचा महापौर करण्याचा एक प्रयत्न करण्यात आलेला होता ही बाब लक्षात घेणे गरजेचे आहे. न्यूयॉर्कचा महापौर म्हणून रुडी ज्युलियानी काही अंशी यशस्वी ठरलेला असला तरी तो एक लोकशाही विरोधी असल्याचेच समजण्यात आले.

गलिच्छ वस्तीत राहणाऱ्यांना अतिक्रमण केल्याबद्दल नेहमीच दूषणे देण्यात येतात. परंतु समुद्रावर, बोरीवली येथील राष्ट्रीय उपवनाच्या जमिनीवर आणि इतर क्षेत्रांमध्ये सत्ताधऱ्यांनी केलेल्या अतिक्रमणाबद्दल कुणी अवाक्षरही काढलेले नाही.

प्रिन्स चार्ल्स यांनी नोव्हेंबर 2003 मध्ये आपल्या भेटीच्या वेळी कार्यालयात कामे करणाऱ्यांना जेवणाचे डबे पोहचवण्याचे काम करणाऱ्या डबेवाल्यांची खास भेट घेतली. हे डबेवाले म्हणजे विलक्षण आगळीवेगळी जमात आहे असे म्हणता येईल. गांधी टोपी आणि पायजमा घालणाऱ्या या साध्यासुध्या माणसांवर फॉर्च्युन मासिक, गार्डियन आणि टाइम्स ही वृत्तपत्रे यामधून आणि व्यवस्थापन गुरुंकडून स्तुतीसुमनांचा वर्षाव करण्यात आला.

प्रिन्स चार्ल्स यांनी पश्चिम रेल्वे मुख्यालयाच्या ठिकाणी डबेवाल्यांशी गप्पा मारल्या आणि त्यावेळी ते स्वतःच अस्वस्थ

झाले आणि त्यांनी, आपल्या भेटीमुळे डबेवाल्यांच्या कामाला विलंब तर होत नाही ना अशी विचारणाही केली. परंतु रेल्वे अधिकारी आणि पोलीस आणि मुंबईचे नगरपालिका अधिकारी यांच्याकडून डबेवाल्यांना मदत मिळणे तर दूरच, प्रत्यक्षात या कष्टाळू, प्रामाणिक आणि हुशार डबेवाल्यांसाठी काहीही न करता ते केवळ त्यांना त्रासच देत असतात.

डबे गोळा करणे, वेगवेगळ्या ठिकाणी ते हातगाड्यांवर, बसमध्ये आणि लोकलगाड्यांमध्ये चढवणे, ते उतरवून घेणे या काहीशा गुंतागुंतीच्या यंत्रणेतून पार पडून एका टोकाकडून कित्येक किलोमीटर दूरवरच्या दुसऱ्या टोकाला ज्या अचूकपणाने डबेवाले डबे पोहोचवतात त्यामध्ये लाखात एखादेवेळीच चूक होऊ शकते असे म्हणतात. भारतीय व्यवस्थापन संस्था आणि इतर व्यावसायिक चर्चासत्रे यामध्ये डबेवाल्यांची भाषणे काळजीपूर्वक ऐकली जातात यात काहीच नवल नाही.

डबेवाले फ्लायओव्हरची किंवा महामार्गाची मागणी करत नाहीत. एका पैशाचाही खर्च येणार नाही अशी एक सोय व्हावी एवढीच त्यांची मागणी आहे. चर्चगेट स्थानकाच्या बाजूने पश्चिम रेल्वेचे मुख्यालय असलेल्या दुसऱ्या बाजूकडे जाण्यासाठी रस्ता ओलांडता यावा म्हणून थोडीशी जागा देण्यात यावी एवढीच त्यांची मागणी आहे. रस्ता ओलांडण्यासाठी अशी जागा त्यांना मिळाली तर इतर हजारो प्रवाशांनाही त्याचा फायदाच होईल.

आपली सर्व यंत्रणाच एवढी कठोर आणि क्रूर आहे की मोटारमालकांच्या फायद्याठी खुल्या रस्त्यांचे (फ्री वे) बांधकाम करण्यासाठी कोट्यवधी रुपये खर्च करण्यात येतात आणि डबेवाले व इतर सामान्य माणसे यांच्याएवढी साधीसुधी सोय नाकारण्यात येते आणि हे सर्व कशासाठी तर काही मूठभर मोटारवाल्यांना सामान्य माणसांपेक्षा अग्रक्रम मिळालाच पाहिजे यासाठी! सर्वाधिक वर्दळीच्या या लोकलच्या टर्मिनसकडच्या त्या रस्त्यावर, तो ओलांडण्यासाठी जागा केली जाणे हे किती निकडीचे आहे हे 2 मार्च, 2006 रोजी हिंदुस्थान टाइम्सने

प्रसिद्ध केलेल्या एका छायाचित्रावरून स्पष्ट होते. गणवेशधारी एक वाहतूक हवालदार रस्ता-दुभाजकावरून उडी मारून जाताना या छायाचित्रात दाखवले आहे. सर्वसामान्य माणसाने असे काही केले तर त्याला दंड होईल व त्याला तुरुंगातही टाकले जाईल. एका पोलिसाने नियमाचा भंग केला एवढीच ही बाब नाही. मी त्याला दूषण देणार नाही. कारण संपूर्ण अडवणच (बॅरिकेड) अन्यायकारी, अमानुष आणि सर्व संकेतांना धुडकावून लावणारी अशी आहे. त्या पोलिसाचे तशाप्रकारे रस्ता ओलांडणे, यावरून रस्ता ओलांडण्यासाठी जागा करण्याची किती नितांत गरज आहे, किती आवश्यकता हेच दिसून येते.

अगदी तीन वर्षांपूर्वीसुद्धा लोकांना त्याठिकाणी अलगद रस्ता ओलांडता येत होता आणि त्या ठिकाणी वाहतूक दिवासुद्धा (ट्रॅफिक सिग्नल) होता. नंतर प्राधिकाऱ्यांकडून चर्चगेटच्या बाजूला एक भिंत बांधण्यात आली, महर्षी कर्वे मार्गावर एक दुभाजक भिंत बांधण्यात आली आणि वाहतूक दिवा काढण्यात आला.

प्राधिकाऱ्यांच्या सारासार विवेकाबद्दल काही म्हणायचे झाल्यास ते पराकोटीचे अडाणी आहेत असे म्हणता येईल. पाश्चात्य देशातील वाहतुकीच्या चुकीच्या प्रणालींचे ते अविश्रान्त अनुकरण करत असतात परंतु युरोपमध्ये सर्वसामान्य माणसांना अत्यंत मूलभूत अशा ज्या सोयी-सवलती सर्रासपणे देण्यात येतात त्या आपल्याकडील सामान्य माणसांना नाकारण्याचा त्यांचा निर्धार अगदी पक्का असतो. लोकल गाड्यांचे अखेरचे स्थानक असलेल्या चर्चगेट स्थानकामधून बाहेर पडणाऱ्या हजारो लोकांनी भराभर बाहेर पडावे म्हणून त्यांच्यासाठी जास्तीत जास्त सोय करण्यात आली पाहिजे याची जाणीव असणे ही बाब ओघाने येतेच. जगातील इतर कोणत्याही ठिकाणी, लोकांचे इतके लोंढेच्या लोंढे आणि तेही सर्व शहराच्या अर्धव्यवस्थेला हातभार लावणाऱ्या चाकरमान्या लोकांचे, रेल्वे स्थानकामधून बाहेर पडत नसावेत. परंतु मुंबईमध्ये प्रवाशांचे मार्ग रोखून त्यांना बोगद्यामध्ये उतरायला व चढायला लावून बोगद्यातून

जाणे येणे सक्तीचे करून त्यांच्यासाठी सर्वाधिक अडथळे निर्माण करण्यात येत आहेत आणि हे सर्व कशासाठी तर प्राधिकार्यांना मोटारवाहतुकीला प्राधान्य द्यायचे म्हणून. परंतु याबाबतीतही ते चुकत आहेत कारण पाश्चात्य देशातही मोटार वाहतूक कमी केली गेलीच पाहिजे याची जाणीव वाढत चालली आहेत. मोटारींच्या फेऱ्या कमी करण्याच्या दृष्टीने वाहतूक नियमन म्हणून समजण्यात येणारी एक परिपूर्ण तत्त्वप्रणाली अस्तित्वात आहे.

मुंबईतील छत्रपती शिवाजी टर्मिनस आणि चर्चगेट टर्मिनस येथे पादचाऱ्यांसाठी बांधण्यात आलेले बोगदे हे लाखो प्रवाशांचा दररोज उपमर्द करणाऱ्या अवहेलनेचे उदाहरण आहे. गुदमरून टाकणारी उष्णता व घामाघूम करणाऱ्या वातावरणाचा सामना करत त्यांना बोगद्यातून चालावे लागते. अभियंत्यांचा ताफा बाळगणारी महानगरपालिका आणि या भुयारी मार्गाचे संकल्पचित्र तयार करणारे अभियंते हेसुद्धा या भयावह परिस्थितीला तेवढेच जबाबदार आहेत. पादचाऱ्यांना त्यांचा दुहेरी कहर झालेला आहे. त्यांना जिने चढावे आणि उतरावे तर लागतातच आणि शिवाय उष्णता व घुसमटही त्यांच्या वाटेला येते. आणखी असे की, या भुयारीमार्गामध्ये बऱ्याच दुकानांना जागा देऊन भुयारीमार्गाचा वाममार्गी बाजार करून या महाकाय भुयारीमार्गाच्या प्रकल्पाचा खर्च वसूल झालेला आहेच. परंतु या दुकानांच्यामुळे भुयारीमार्गातील उष्णता वाढते आणि परिणामी प्रवाशांच्या यातनांमध्ये आणखीनच भर पडते. अशाप्रकारे नागरी प्राधिकरण यंत्रणा ही पादचाऱ्यांना केवळ यातनाच देत आहे असे नाही तर त्या साऱ्या प्रक्रियेत पैसाही कमवत आहे.

भुयारीमार्गात पुरेशी हवा खेळत नसल्यामुळे दुकानदारांसाठी आरोग्याच्या समस्या निर्माण झाल्या आहेत. त्यांना श्वसनाचे विकार जडले आहेत व त्वचेच्या विकारांनाही त्यांना तोंड द्यावे लागत आहे. छत्रपती शिवाजी टर्मिनस येथील बांधकामाचे तपकिरी छटा असलेले पारदर्शी पॉलिकॉर्बोनेटचे नरसाळ्यासारखे दिसणारे छत त्याच्या परिसरातील गोथिक

शैलीतील कमानींशी सुसंगत दिसतही असेल. परंतु त्या बांधकामाच्या संकल्पनेमध्ये माणसांचा विचार केला गेलेला नाही. छत्रपती शिवाजी टर्मिनस येथे 2870 चौ. मीटर क्षेत्रावर, 15 कोटी रुपये खर्च करून बांधलेला व 1999 मध्ये वापर सुरू केलेला हा बोगदा इतका भयानक आहे की, घरी जाण्यासाठी नेहमीची गाडी चुकणार असली किंवा कार्यालयात पोहोचायला उशीर होणार असला तरीही प्रवासी नाईलाजाने या भुयारीमार्गातून जाण्याचे टाळतात. हे सर्व घडत असते अशा राजधानीच्या ठिकाणी की जेथे जीवन इतके गतीमान झालेले आहे की प्रत्येक सेकंद मोलाचा असतो आणि ज्या ठिकाणी दैनंदिन अस्तित्वाची अवस्था इतकी अमानुष झालेली आहे. एखाद्याला अगदी चक्रावून टाकेल अशा वाहतूक व्यवस्थेने प्रवाशांसाठी सर्वत्र अडचणी (बॅरिकेड्स) उभारलेल्या असल्याने त्यांना लांबलचक वळसा घ्यावा लागतो.

या भुयारीमार्गामध्ये एकदम कोडल्यासारखे होते आणि धड श्वासही घेता येत नाही. नगरपालिकेच्या भ्रष्ट अभियंत्यांना दररोज काही तास या भुयारीमार्गामध्ये काम करायला लावण्याची शिक्षा देणे हीच एक नामी युक्ती आहे.

चर्चगेट येथील रस्ता ओलांडण्यासाठी केलेल्या भुयारीमार्गामध्ये दोन प्रकारच्या तापमानातील उष्णता जाणवते. ज्या भागामध्ये दुकाने नाहीत तो भाग थोडा सुसह्य आहे तेथे कमी उष्णता जाणवते आणि ज्या भागात सर्व प्रकारची दुकाने आहेत व खाद्यपेयांच्या दुकानांना परवानगी देण्यात आलेली आहे त्या भागात असह्य उष्णता असते आणि जीव कासावीस होतो.

बरेचसे नोकरशहा आणि राजकारणी यांच्यामध्ये अद्यापही वसाहतवादी बेमुर्वत वृत्ती आहे. वाहतुकीचा विचार केला तर ब्रिटीश लोक खरोखरच चांगले म्हणायला हवे कारण त्यांनी मुंबईमध्ये सध्या आहेत त्यापेक्षा त्यावेळी पादचाऱ्यांची आणि मोटारगाड्यांची संख्या बरीच कमी होती तरीही योग्य प्रकारचे आणि रुंद असे पदपथ बांधले आणि सदैव बेफिकर असलेल्या आपल्या विद्यमान सत्ताधीशांनी स्वातंत्र्यपूर्व काळातील

या सवलतीसुद्धा पूर्णतया नाहीशा केलेल्या नसल्या तरी कमी केलेल्या आहेत.

मुंबईतील वाहतूक पोलिस यंत्रणेमध्ये सध्या पोलीस महासंचालक असलेले भूतपूर्व वाहतूक पोलीस आयुक्त डॉ. पी. एस. पसरिचा ही एकमेव व्यक्ती अशी होती की जिला आपल्या कार्याची नेमकी जाण होती. या विषयावर त्यांनी बरेच लिखाण केलेले आहे आणि पादचाऱ्यांचे वाहतुकीचे महत्त्व ते जाणून आहेत. या पदावर नेमलेल्या इतर बऱ्याच अधिकाऱ्यांकडे त्यांच्या कामाच्या संबंधात अगदी अत्यल्प अथवा कोणतीही पार्श्वभूमी नसते. एखादा अधिकारी सामान्य माणसाचे हित जपणारा असेल तर अशी पार्श्वभूमी नसल्याच्या बाबीकडे दुर्लक्ष करता येते. मोटारीबद्दलच्याच विचारांनी प्रेरित होऊन रस्ते रुंद करण्याबाबतचा जो झपाटा लावण्यात आलेला आहे त्यात अनेक भुयारीमार्ग व पादचारी पूल बांधण्याच्या योजना आहेत. पादचाऱ्यांसाठी देण्यात येणाऱ्या सवलतीही त्या योजनांमध्ये असल्याचे सांगण्यात येत आहे. वस्तुतः मोटारवाल्यांना वेगाने जाता यावे म्हणून त्या योजना पादचाऱ्यांसाठी त्रासदायकच ठरणार आहेत. अधिकाऱ्यांना विरोध करणारे कार्यकर्ते? जाणकार नसल्यामुळे अधिकारी जनविरोधी योजना राबवू शकतात.

मुंबईतील सर्वात प्रसिद्ध स्थळ असलेल्या मरीन ड्राईव्ह येथेही चालणे जिकीरीचे होऊन जाईल. मरीन ड्राईव्ह येथे रु. 30 कोटी एवढा खर्च करून ते ऐटबाज आणि चकाचक बांधण्यात येणार आहे. अतिवेगाने वाहने चालवणारे श्रीमंत आणि परिणामी बळी जाणारे निष्पाप पादचारी यांच्यासाठी कुप्रसिद्ध असलेल्या या मार्गावर हा प्रकल्प पूर्ण झाल्यानंतर मोटारवाले मोकटाट सुटतील.

या भुयारी मार्गांमध्ये दुकानांसाठी जागा देण्यात येणार आहेत ही आणखी एक वाईट गोष्ट आणि त्यामुळे दुकानांच्या परिणामी जी उष्णता निर्माण होईल त्याने पादचाऱ्यांची अवस्था ही इतर भुयारी मार्गांमध्ये होते तशीच दयनीय होईल. राजकोषातील पैशांचा वापर, पादचाऱ्यांना यातना देण्यासाठी

आणि चंगळवादी वृत्ती व मोटारवाहतूक यांना उत्तेजन देण्यासाठी वापरण्यात येईल.

कोठेही गेले तरी पादचाऱ्यांबद्दल अधिकाऱ्यांच्या मनात आकसच असतो. चेन्नईमधील तांबरम येथील अगदी नवीन भुयारी मार्गांमध्ये 2005च्या पावसाळ्यामध्ये पावसाचे पाणी इतक्या जोरात गळायला लागले की, भुयारी मार्गामुळे अगोदरच त्रस्त झालेल्या पादचाऱ्यांच्या हालअपेष्टांमध्ये आणखीनच भर पडली.

तीन वर्षांपूर्वी जपानमधील ताकामात्सु नावाच्या छोट्या गावात मी गेलो होतो. त्या गावात पायी चालणारे लोक अगदी कमी होते तरीही त्यांना बरेच महत्त्व देण्यात येत होते. चौरस्त्यावरील वाहतूक दिव्यापाशी (ट्रॅफिक सिग्नल) मोटारी शिस्तित येऊन थांबत होत्या आणि लोकांना रस्ता ओलांडण्यासाठी पुरेसा वेळ देण्यात येत होता. वाहतूक दिवे अगदी सर्वत्र होते.

भारतामध्ये सौजन्याची बाब तर दूरचीच, पण अशा प्रकारच्या मूलभूत सोयी पुरवणे हे अधिकपतीने महत्त्वाचे आहे कारण आपल्याकडे पायी चालणाऱ्यांची संख्या बरीच अधिक आहे.

अधिकाऱ्यांची वृत्ती इतकी मुर्दाड आहे की, दोन वर्षांपूर्वी चर्चगेट, छत्रपती शिवाजी टर्मिनस या व इतर ठिकाणी भुयारी मार्गांचा वापर न करणाऱ्या लोकांवर रुपये 100 दंड आकारायला सुरुवात केली. पोलिसांना खरोखरच आपले काम अगदी कर्तव्यदक्षतेने पार पाडायचेच असेल तर ते आणखी इतर चांगल्याप्रकारे करता येते. आपल्याकडे पादचाऱ्यांसाठी असलेल्या विद्यमान सोयी बेधडकपणे काढून घेतल्या जातात रस्त्यांवर हजारांच्या आणि लाखोंच्या संख्येने वाहने उभी करून ठेवलेली असतात त्यामुळे वाहतुकीला अडथळा निर्माण करीत असतो परंतु त्यास प्रतिबंध करण्यासाठी अधिकारी कोणतीही उपाययोजना करत नाहीत. प्रत्यक्षात अधिकारी, वाहने उभी करण्यासाठीच अधिकाधिक सवलती देत असतात. पोलीस कर्मचारी आपले स्वतःचे काम योग्य प्रकारे पार पाडत नसताना

सामान्य माणसाला शिक्षा ठोठावण्याचा नैतिक अधिकार काय असतो पोलिसांना? शिवाय, काही पोलीस अधिकारी भ्रष्टाचाराच्या कुकर्मता गुंतलेले असतात. पोलीस कर्मचारीवर्गातील सर्वोच्च पदावरील अधिकारी असलेले पोलीस महासंचालक श्री. राहुल गोपाल यांना डिसेंबर 2004 मध्ये पोलीस गृहनिर्माण कार्यासाठी ज्या कंत्राटदारांनी काम केलेले होते त्या कंत्राटदारांना निधीच्या रकमा देण्यासाठी, त्यांच्याकडून लाच घेतल्याबद्दल अटक करण्यात आली होती. ही गोष्ट धक्कादायक आहे. पण त्यापेक्षाही धक्कादायक गोष्ट अशी की 1991 मध्ये श्री. राहुल गोपाल हे पोलीस उपमहानिरीक्षक असताना त्यांच्या वाहनाच्या पुढे, राज्य विधान मंडळाचे उपसभापती श्री. मोरेश्वर टेंबुर्डे यांची गाडी श्री. टेंबुर्डे यांच्या चालकाने नेली म्हणून श्री. राहुल गोपाल यांनी श्री. टेंबुर्डे यांच्या चालकाला धमकी दिली त्यांनी आपले रिव्हॉल्व्हरही बाहेर काढले होते असे सांगण्यात येते. 22 डिसेंबर, 2004च्या टाइम्स ऑफ इंडियाने हे वृत्त दिले होते. राज्य शासनाने त्यांना तंबी दिली आणि विधानसभेतही हा प्रश्न उपस्थित करण्यात आला होता.

पोलीस अधिकारी असे आक्रस्ताळपणे वर्तन करून सुटू शकतात पण मोटारवाल्यांचे स्वास्थ्य आणि त्यांची सोय यासाठी सामान्य माणसाला मात्र जबरदस्त किंमत मोजावी लागते.

मुंबईतील काही ठिकाणी भुयारी मार्गाचा वापर न करता रस्ता ओलांडणाऱ्या लोकांच्या विरोधात पोलीसांनी मोहीम सुरू केलेली असतानाच, 23 डिसेंबर, 2004 रोजी मध्य मुंबईतील महालक्ष्मी येथे दारूच्या एका बेकायदेशीर गुप्त्यावर एथेनॉलमिश्रित दारू पिऊन मरण पावलेले 13 लोक आणि गंभीररीत्या आजारी पडलेले अन्य कित्येक लोक हे पोलिसांच्या बेफिकीर वृत्तीचे बळी ठरलेले होते. अर्थात् रस्त्यावर सामान्य माणसांना अडवणे आणि मोटारींना महत्त्व देणे हे पोलिसांसाठी अधिक महत्त्वाचे आहे आणि पोलिसांच्या भ्रष्टाचारामुळे व बेकायदेशीर दारू गाळण्याचे व दारूची विक्री करण्याचे काम

करणाऱ्यांना संरक्षण दिल्यामुळे इतर ठिकाणी काही माणसे मेली तर त्यांचे त्यांना काहीच वाटत नाही.

पोलीसांनी चर्चगेट स्थानकाकडे आणि इतर काही ठिकाणी प्रवाशांसाठी 'निष्काळजीपणे चालणे हे आरोग्यास धोकादायक आहे' असे फलक लावले होते पण प्रदूषण कमी व्हावे, रस्त्यावर दाटीवाटी कमी व्हावी आणि इंधनाचा वापर कमी व्हावा म्हणून पोलिसांनी मोटारवाल्यांसाठी सार्वजनिक वाहनांचा वापर करावा असे त्यांना सांगणारे फलक पोलिसांनी कधीतरी लावलेत काय?

याबाबतीत फ्लोरिडा येथील परिवहन विभागातील राज्य, सायकल व पादचारी समन्वयक डॉन बर्डेन यांनी एक महत्त्वाचा मुद्दा उपस्थित केला आहे. वाहतूक दिव्यापाशी रस्ता ओलांडायला पुरेसा वेळ मिळत नसेल तर रस्ता ओलांडण्यासाठी पादचाऱ्यांना अर्धा मैल अंतर का चालायला लागावे? भारतातील परिस्थिती तर अगदीच वाईट आहे. वाहतूक दिव्यांच्या ठिकाणी (ट्रॅफिक सिग्नल) हिरवा दिवा चालू असताना पादचाऱ्यांनी चालत रस्ता ओलांडणे हे सुरक्षित असण्याऐवजी धोक्याचेच आहे. कारण पादचाऱ्यांसाठी ठेवलेली जागा आणि त्यापलिकडील जागा ही अगोदरच वाहनांनी व्यापलेली असते. पादचाऱ्यांनी चालायला सुरुवात करताच अकस्मातपणे वाहनांचा ताफाच समोर येतो. या परिस्थितीची तुलना काही चित्रपटांमध्ये नाझीकडील रक्त हुंगत गुरगुरणाऱ्या हिंस्र कुत्र्यांबरोबरच करता येईल.

अधिकारी, पादचाऱ्यांना उष्ण आणि घुसमटवून टाकणाऱ्या बोगद्यामधून चालायला भाग पाडत असतात पण त्यावेळी ते बोगदे किती वाईट रीतीने बांधण्यात आलेले आहेत याचा विचार करत नाहीत. पावसाळ्यांमध्ये तेथे पाणी साचते. नव्या मुंबईतील वाशी येथे नव्याने बांधण्यात आलेल्या भुयारी मार्गामध्ये इतके पाणी साचले की रहिवाशांनी केलेल्या आंदोलनाच्या परिणामी अधिकाऱ्यांना भुयारी मार्गाचे बांधकाम पुनः करावे लागले. प्रत्येक ठिकाणी बांधण्यात आलेल्या या भुयारी मार्गांचे बांधकाम इतके निकृष्ट दर्जाचे आहे की, लोक

त्यांचा वापर करत नाहीत आणि रस्त्यावर चालल्याबद्दल आणि मोटारवाहनांच्या मार्गात आल्याबद्दल त्यांनाच दूषण देण्यात येते.

वस्तुतः सामान्य वाहतूक पोलीस शिपायांनी प्रत्यक्षात पादचाऱ्यांचीच बाजू घेतली पाहिजे आणि मोटारगाड्यांच्या विरोधातच असले पाहिजे कारण प्रदूषणाने बळी तेच ठरतात आणि मोटारचालकांनी बेदरकारपणे वाहने हाकल्यामुळे काही पोलीस मारले गेलेले आहेत वा जखमी झालेले आहेत.

वाहनांची वाहतूक मंदगतीने होण्यास पादचारी जबाबदार आहेत असे समजून त्यांनाच दोषी समजण्यात येते तर चित्रपटाचे चित्रीकरण करण्यासाठी आलेल्या तारे-तारकांसाठी सारी वाहतूक रोखून धरताना अधिकाऱ्यांना यत्किंचितही वावगे वाटत नाही. तथापि, महानगरपालिकेच्या अधिकाऱ्यांना पुरेशी लाच दिली तरच केवळ चित्रीकरणाला परवानगी देण्यात येते.

रेल्वे अधिकारी भ्रष्टाचारासाठी फारसे कुप्रसिद्ध नसले तरीही त्यांनी लोकांच्या बाबतीत अधिक जबाबदार असण्याची गरज आहे हे निश्चित. हे अधिकारी प्रशस्त अशी सदनिकांमध्ये रहात असतात, रेल्वे गाड्यांच्या खास सुसज्ज यानांमधून प्रवास करतात आणि सर्व सवलती आणि ऐष उपभोगत असतात. रेल्वे स्थानकांवर स्वच्छतागृहे आणि बाके यांच्यासारख्या मूलभूत साध्यासुध्या सोयी करण्याची आवश्यकता आहे असे या अधिकाऱ्यांना जरासुद्धा वाटत नाही. लोकांनी आंदोलन करायला लागावे अशी ही समस्या आहे काय? साम्यवादी रशियाने काही कमी चुका केल्या नाही पण जगातली सर्वात सुंदर म्हणता येईल अशी मेट्रो रेल्वे त्यांनी निर्माण केली. प्रत्येक स्थानक हे कलेचा एक उत्तम नमूना आहे.

मुंबईमध्ये राज्य शासनाने, आपल्या नागरिकांचे रक्षण करण्याचे काम जवळजवळ सोडून दिलेले आहे. रस्त्यावरच्या लोकांना ठार मारण्याबद्दल राज्य शासनच थेट जबाबदार आहे. मोटारगाड्या रस्त्यांवरून किती बेदरकारपणे चालवण्यात येत असतात आणि पादचाऱ्यांचे रक्षण करण्यास अधिकारी किती कसूर करत असतात ते पाहिले तर पादचाऱ्यांचे जवळजवळ

खूनच करण्यात येतात असेही म्हणता येईल. गेल्या डिसेंबर 21 रोजीच्या एका बातमीतील छोट्या परिच्छेदातील असे नमूद करण्यात आले होते. मरीन ड्राईव्ह येथे 18 वर्षे वयाच्या एका मुलाने आपले वाहन चालवत असताना किसन पवार वय 10 वर्षे या मुलाला गाडीखाली चिरडले व तो मरण पावला आणि अन्य दोन मुलांना त्याने जखमी केले. तो मुलगा मोटार सायकल चालवत होता आणि ती मुले रस्त्याच्या दुभाजकार झोपलेली होती. ती मुले रस्ता ओलांडत नव्हती हे तर उघडच आहे. त्यांची गरीबी हा त्यांचा एकमात्र गुन्हा होता.

वाहन चालकांकडून दंड वसूल केल्याने अशा वर्तनास आळा बसणार नाही. आणखी कठोर उपायाची गरज आहे.

पोलीस दुसरेच काहीतरी गोळा करत असतात, तेम्हणजे हप्ता किंवा लाच होय. पण एक नाविन्यपूर्ण गोष्ट अशी आहे की, वरिष्ठ निरीक्षक आर. जी. वेसावे यांनी आपले वरिष्ठ भ्रष्ट असल्याचा आरोप उघडपणे केला आणि शिपायांना आपल्या वरिष्ठांना पैसे द्यावे लागत असल्याने ते पैसे गोळा करत असतात असेही त्यांनी म्हटले. सहआयुक्त सतीश मयुर यांनी आयोजित केलेल्या सभेच्यावेळी त्यांनी हे सांगितले. एका अधिकाऱ्याने, पान चघळण्याची त्याची सवय असल्याने आपले पानवाल्याचे 3000 रुपयांचे देणे आपल्या कनिष्ठ कर्मचाऱ्याने द्यावे असे सांगितले आणि इतर कनिष्ठ कर्मचाऱ्यांनी त्याच्या महिनाभराच्या वाणसामानाची आणि दारुच्या बाटल्यांची देणी चुकती करावीत अशी त्याची अपेक्षा आहे. (एस. बालकृष्णन, टाइम्स ऑफ इंडिया 13-1-2006).

नगरपालिकाच्या अधिकाऱ्यांनी पराकोटीच्या मस्तवालपणाने केलेले आणखी एक काम म्हणजे मुंबई उच्च न्यायालयाच्या अगदी नेमके समोर ओव्हल मैदानाच्या कडेचे पादपथ मोटार वाहने ठेवण्यासाठी अरुंद केले. अशा प्रकारे तेथे ठेवण्यात येणाऱ्या वाहनांमुळे पादचाऱ्यांसाठी असलेली जागाही अडते. उच्च न्यायालयाने स्वतः होऊन (स्वाधिकारे) कारवाई करावी आणि नागरी अधिकाऱ्यांना चांगलेच धारेवर धरावे यासाठी अत्यंत उचित अशीच ही बाब आहे.

राज्य शासनाच्या 'दूरदर्शन' या वाहिनीवर अधूनमधून एक अत्यंत सुमार दर्जाची चित्रफीत दाखवण्यात येते. चौरस्त्यावरील वाहतूक दिव्याच्या ठिकाणी (ट्रॅफिक सिग्नल) वाहतूक दिव्यांकडे लक्ष न देता लोक इतस्ततः धावत आहेत असे या चित्रफीतीमध्ये दाखवण्यात आले आहे. त्याचवेळी हिरवा दिवा सुरू झाल्याबरोबर, एक कुत्रा अगदी शिस्तीत रस्ता ओलांडत असल्याचे दाखवण्यात आले आहे. याचा अर्थ असा होतो की माणसे कुत्र्यांपेक्षाही कमी दर्जाची आहेत. ही चित्रफीत करणाऱ्यांची नावे देण्यात आलेली नाहीत पण ती वाहतूक पोलिसांनी केलेली किंवा निदान त्यांनी तिला संमती दिलेली असावी हे अगदी उघड आहे. वाहतूक पोलिसांनी रस्त्यावरून चालणाऱ्यांना किंवा पादचाऱ्यांना अत्यंत प्राथमिक सुविधा दिल्या तरच त्यांच्या अशाप्रकारच्या टीकेचे समर्थन होऊ शकते. मंत्रालयाकडील वाहतूक दिव्याची जागा गेली तीस वर्षे मी पाहत आलो आहे आणि बऱ्याच वेळा मोटारगाड्या वाहतूक दिव्यांचा संकेत बेधडक धुडकावून लावत पादचाऱ्यांच्या अंगावर येतील अशाप्रकारे जात असतात हे माझ्या निदर्शनास आलेले आहे. त्यातील काही वाहने तर खुद्द पोलीसांचीच असतात.

केवळ काही निवडक लोकांनाच नव्हे तर सामान्य माणसाला मदत करण्याच्या बांधिलकीची जाणीव अधिकाऱ्यांना असण्याची गरज आहे. मोटार वाहतूक जलदगतीने होते आहे एवढेच पाहण्याचा उद्देश वाहतूक पोलीसांचा असावा असे वाटते आणि वाहनांपेक्षा अधिक संख्येने असणाऱ्या व त्याचप्रमाणे शहराच्या व देशाच्या आर्थिक विकासाला हातभार लावणाऱ्या पादचाऱ्यांची आणि रस्ते वापरण्यांची मात्र त्यांना जरासुद्धा पर्वा नाही.

उपनगरी रेल्वे स्थानकांच्या बाहेर सुव्यवस्था राहिल एवढे तरी पोलिसांनी करावे. ऑटोरिक्षांच्या गर्दीमधून रेल्वे स्थानकामधून बाहेर पडणेही प्रवाशांना जिकीरीचे होत असते.

पोलिसांकडून किमान एवढी सहानुभूती लाभावी अशी अपेक्षा करणे चुकीचे आहे काय?

अधिकारीवर्ग फ्लायओव्हर आणि फ्रीवे बांधण्यासाठी एवढी उधळपट्टी करत असताना लोकांना मात्र मूलभूत सुविधा नाकारण्यात येत असतात. हस्तिदंती मनोऱ्यात ऐषारामात राहणाऱ्या अधिकाऱ्यांना आणि राजकारण्यांना काही रेल्वे स्थानकावर साधा पूल ओलांडायचा झाला तर 15 ते 20 मिनिटे लागतात याची जाणीव नाही. आणि पुलांची तर दुर्दशाच झालेली असते त्यामुळे झिजलेल्या व तुटक्या पायऱ्यांवरून चालणे कठीण असते. प्रवाशांना सुविधांपासून वंचित ठेऊन गर्तेत लोटले जाते ते हे असे!

नागरी जमिनीचा वापर आणि लोकांची ये-जा ही बाब माझ्या घराजवळच एका नेपाळी गुरख्याशी नेहमीसारखाच बोलत असता अचानक माझ्या लक्षात आली. हा गुरखा, वांद्रे येथील अल्मेडा उद्यानाजवळ विक्रीसाठी ठेवण्यात आलेल्या आणि 24 तास विनामूल्य त्या ठिकाणी उभ्या असलेल्या डझनभर मोटोरींवर रात्रभर पहारा देत असतो. वर्षानुवर्षे सेवा करून त्याला दरमहा जेमतेम 2000 रुपये मिळतात. हा गुरखा साठीच्या घरातला आहे. तो स्वतः मोटारगाड्यांचे रक्षण करतो पण त्याला स्वतःला सार्वजनिक वाहनाने येणे-जाणेही परवडत नाही. सांताक्रूझ येथील आपल्या लहानशा घरापासून त्याच्या उघड्या जागेतील कामाच्या ठिकाणापर्यंतचे 5 किलोमीटर एवढे अंतर तो दररोज चालत पार पाडतो. एवढे असूनही प्रत्येक दिवशी सकाळच्या वेळी बासरी वाजवण्याइतपत कलासक्त मन त्याच्याकडे आहे आणि अर्थातच कलेची जाण त्याच्याकडे आहेच. दुसऱ्या कोणाकडून त्याच्या बासरीबादनाबद्दल मी ऐकले असते तर मला असे वाटले असते की विनाकारणच सामान्यमाणसाचा तो उदोउदो करत आहे. परंतु दररोज माझ्या नजरेला पडणारे हे दृश्य आहे.

अनुवादक : सरल धीर



