'వేదిక' పేజీ కోసం సమకాలీన అంశాలపై వ్యాసాలను
ఈ చిరునామాకు పంపించండి. మీ వ్యాసం 700 పదాలకు మించకుండా ఉండాలి.
చిరునామా: 8-2-603, 1/7,8,9 కృష్ణాపురం, రోడ్ నం.10, బంజారాహిల్స్, హైదరాబాద్-500034.
e-mail: editpage@ntnews.com

తెలంగాణ జాతి సంపద కాళేశ్వరం

గోసుల శ్రీనివాస్ యాదవ్
98498 16817

ప్రపంచంలో ఏ ప్రాజెక్టుపై జరగనంత దాడి బహుశా ఒక్క కాళేశ్వరం ప్రాజెక్టు మీదనే జరిగి ఉండవచ్చు. తిప్పిపోతల పథకమని ఒకరు.. కరెంటు చార్జీలు భారమని మరొకరు.. తెల్ల ఏనుగని ఇంకొకరు.. లక్షల కోట్లు వృథా అని.. ఇలా ప్రాజెక్టుకు రూపకల్పన చేసింది మొదలు ఇప్పటివరకు ప్రతి దశలోనూ, ప్రతి అడుగులోనూ విమర్శలు గుప్పిస్తూనే ఉన్నారు. సాంకేతిక కారణాలతో మేడిగడ్డ బరాజ్ కుంగుబాటునకు గురవడంతో ఇదే అదనుగా మరింత విష ప్రచారానికి పూనుకుంటున్నారు. ప్రాజెక్టు సమగ్ర స్వరూపం గురించి తెలియక కొందరు.. అది పూర్తిగా తెలిసినా కూడా రాజకీయ స్వప్రయోజనాల కోసం దుష్ప్రచారం చేస్తున్నవారు ఇంకొందరు. ఎవరి ప్రయోజనాలు వారివి.

కాళేశ్వరం ప్రాజెక్టుపై ప్రతిపక్ష పార్టీగా కాంగ్రెస్ ఆది నుంచీ ఏ ఆరోపణలనైతే చేసిందో, అధికారం చేపట్టిన తర్వాత కూడా అవే వాదనలు వినిపిస్తున్నది. అందుకనుగుణంగా ప్రాజెక్టు ప్రయోజనాలను చిన్నదిగా చేసి చూపేందుకు యత్నిస్తున్నది. శ్వేతపత్రం పేరిట, పర్యటనల పేరిట కాళేశ్వరాన్ని విఫల ప్రాజెక్టుగా ముద్ర వేసేందుకు పూనుకున్నది. ప్రాజెక్టులో తలెత్తిన సాంకేతిక లోపాన్నే సాకుగా చూపి మొత్తంగా ప్రాజెక్టును మూలన పడేసే కుట్రకు తెరలేపింది. మరి వాస్తవం ఏమిటీ? కాళేశ్వరంతో తెలంగాణకు ఏ ప్రయోజనం లేదా? రీ డిజైన్ చేయకుండా పాత డిజైన్ ప్రకారమే కడితే లాభం జరిగేదా? కాళేశ్వరం ప్రాజెక్టు ఆవశ్యకత ఏమిటీ? దాన్ని కాపాడుకోవాల్సిన అవసరం ఏమిటీ? ప్రాజెక్టు నిజంగానే ఇప్పుడు పనికిరాదా? పునరుద్ధరించలేమా? అనేది తెలుసుకోవాల్సిన ఆవశ్యకత తెలంగాణవాదులపై, తెలంగాణ సోయి ఉన్నవాళ్లపై ఉన్నది. అది అవసరమే కాదు, అత్యంత ఆవశ్యకమైన అంశం కూడా. అందులో భాగంగానే నా ఈ వ్యాసం.

ఎగువన మహారాష్ట్ర ఇష్టారాజ్యంగా కేటీ వియర్లు, బరాజ్‌లు, బాబ్లీ ప్రాజెక్టును నిర్మించడంతో దిగువన ఉన్న తెలంగాణకు వరద రావడమే తగ్గిపోయింది. గోదావరి ఒడ్డున ఉన్న పల్లెలకు చుక్క నీరందని దుస్థితి. కేవలం ప్రాణహితలోనే ఏడాదిలో దాదాపు 10 నెలలకు పైగా ప్రవాహాలుంటాయి. అయినప్పటికీ ఏనాడూ ప్రాణహిత దిగువన ప్రాజెక్టును కట్టి తెలంగాణ ప్రాంతానికి నీరివ్వాలని భావించలేదు ఉమ్మడి పాలకులు. ఎంతసేపూ పడ్డ చినుకు పడ్డట్టుగా ధవళేశ్వరం చేరాలనేది వారి లక్ష్యం. ఈ కుట్రను పసిగట్టిన తెలంగాణవాదులు ప్రాణహిత దిగువన ప్రాజెక్టు కట్టాలనే డిమాండ్‌ను ముందుకు తీసుకువచ్చారు. తెలంగాణ ఉద్యమం నేపథ్యంలో ఇది మరింత జోరందుకున్నది. ఆ విధంగా ఉమ్మడి రాష్ట్ర పాలకులు అయిష్టంగానైనా జలయజ్ఞంలో భాగంగా ప్రాణహిత-చేవెళ్ల సుజల స్రవంతి ప్రాజెక్టును తుమ్మిడిహెట్టి వద్ద ప్రతిపాదించారు. అక్కడ బరాజ్ నిర్మించి మొత్తంగా 160 టీఎంసీలను 21 దశల్లో ఎత్తిపోసి 16 లక్షల ఎకరాలకు సాగునీటిని అందించాలని నిర్ణయించారు. అయితే తుమ్మిడిహెట్టి దగ్గర లభ్యమయ్యే నీళ్లు 165 టీఎంసీలున్నా అందులో 63 టీఎంసీలు ఎగువన మహారాష్ట్ర వాడుకొనేవే. మహారాష్ట్ర ఆ జలాలను వాడుకుంటే నికరంగా అక్కడ లభించేది 102 టీఎంసీలే. అందులో మనం ఎత్తిపోసుకోగలిగేది 80 టీఎంసీలే. ఎందుకంటే 25 శాతం ఆవిరి, ప్రవాహ నష్టాలే ఉంటాయి. అది కూడా తుమ్మిడిహెట్టి బరాజ్ 152 మీటర్ల ఎఫ్ఆర్ఎల్‌తో కడితేనే. అంతకంటే తక్కువ ఎత్తుతో కడితే నీటి మళ్లింపు సామర్థ్యం కూడా తగ్గిపోతుంది. ఇక ఈ ప్రాజెక్టులో మరో కుట్ర కూడా దాగి ఉన్నది. ప్రాజెక్టు మొత్తంలో నీటి నిల్వ సామర్థ్యం 14 టీఎంసీలే. అంటే నిరంతరాయంగా మోటర్లు నడిస్తే తప్పితే ఆయకట్టుకు నీరు అందించలేమన్న మాట. ఎక్కడన్నా ఒక దగ్గర పంపు చెడిపోయిందంటే.. మొత్తం నీటి సరఫరా ఆగిపోతది. ఆ ఉద్దేశంతోనే కుట్రపూరితంగానే నాటి ఉమ్మడి పాలకులు ప్రాజెక్టును నీటి సామర్థ్యం లేకుండా అక్కడ ప్రతిపాదించారు. ఆ తర్వాత అంతర్రాష్ట్ర వివాదాల నేపథ్యంలో బరాజ్ నిర్మాణమే ముందుకు కొనసాగలేదు.

ఇక తెలంగాణ ఏర్పాటు తర్వాత ఈ ప్రాజెక్టుపై కేసీఆర్ ప్రత్యేక దృష్టి సారించారు. అంతర్రాష్ట్ర వివాదాలు, నీటి లభ్యత తదితర అంశాలన్నింటిపై కూలంకషంగా అధ్యయనం చేయించారు. తెలంగాణ ప్రయోజనాలకు అనుగుణంగా ప్రాజెక్టును రెండు భాగాలుగా విడగొట్టి రీ డిజైన్ చేశారు. డాక్టర్ బీఆర్ అంబేద్కర్ ప్రాణహిత ప్రాజెక్టును కేవలం ఉమ్మడి ఆదిలాబాద్‌లో 2 లక్షల ఎకరాలకే పరిమితం చేశారు. మేడిగడ్డ వద్ద బరాజ్‌ను నిర్మించి మరో 16.25 లక్షల ఆయకట్టుకు మొత్తంగా 18.25 లక్షల కొత్త ఆయకట్టుకు నీరందించాలని నిర్ణయించారు. ఎస్సారెస్పీతో పాటు, నిజాంసాగర్, వరద కాలువ, సింగూరు తదితర ప్రాజెక్టుల కింద మొత్తంగా మరో 18.82 లక్షల ఎకరాలకు పైగా ఆయకట్టును కూడా దీనిద్వారా స్థిరీకరించాలని నిర్ణయించారు. ఈ మొత్తం ప్రాజెక్టుకు కాళేశ్వరం అని నామకరణం చేశారు. సూటిగా చెప్పాలంటే మేడిగడ్డ, అన్నారం, సుందిళ్ల మినహా ప్రాణహితకు, కాళేశ్వరం ప్రాజెక్టుకు పెద్ద తేడా ఏమీ లేదు. ఎల్లంపల్లి నుంచి మేడారం ట్యాంకుకు, అక్కడి నుంచి మిడ్ మానేరు రిజర్వాయర్‌కు, మిడ్ మానేరు నుంచి దిగువన లోయర్ మానేరు డ్యామ్‌కు, ఎగువన మలక్‌పేట, అప్పర్ మానేరు, మిడ్‌మానేరు నుంచి అనంతగిరి, అక్కడి నుంచి రంగనాయకసాగర్, అక్కడి నుంచి మల్లన్నసాగర్‌కు, అక్కడినుంచి కొండపోచమ్మ రిజర్వాయర్‌కు, దాంతోపాటు గంధమల్ల, బస్వాపూర్ రిజర్వాయర్లలోకి నీళ్లను తరలించడమంతా ఎక్కువ భాగం పాత ప్లాన్ 'ప్రాణహిత-చేవెళ్ల' ప్రకారమే కొనసాగింది. నిర్మాణ, ఎత్తిపోతల దశల్లో, నీటి సరఫరా పద్ధతిలో రెండింటికీ మధ్య స్వల్ప వ్యత్యాసమే. తుమ్మిడిహెట్టి నుంచి ఎల్లంపల్లికి ఎత్తిపోయాల్సి ఉండగా, దానికి బదులు సాంకేతిక కారణాల రీత్యానే మేడిగడ్డ నుంచి రివర్స్ పంపింగ్ ద్వారా ఎల్లంపల్లికి నీటిని ఎత్తిపోయాలని నిర్ణయించారు. ముంపు, సాగుభూములు, బొగ్గు గనుల రక్షణ కోసమే తప్ప మరొకటి ఇందులో లేదు. ఇక ప్రాణహితలో 14 టీఎంసీల స్టోరేజీ మాత్రమే ఉండగా కాళేశ్వరంలో అది 141 టీఎంసీలకు పెంచారు. ఇక పూడికతో నీటి నిల్వ సామర్థ్యం పడిపోతున్న నిజాంసాగర్, సింగూరు, ఎస్సారెస్పీ ప్రాజెక్టులను సైతం కాళేశ్వరం ప్రాజెక్టుతో అనుసంధానం చేయడం విశేషం. వేలాది చెరువులను ప్రాజెక్టుకు అనుసంధానం చేశారు. ఇప్పుడు కాంగ్రెస్ తుమ్మిడిహెట్టి వద్ద బరాజ్‌ను నిర్మించినా మేడిగడ్డ, అన్నారం, సుందిళ్ల మినహా కాళేశ్వరం ప్రాజెక్టులో ఏర్పాటు చేసిన కెనాల్ సిస్టమ్‌నే యథావిధిగా వినియోగించుకోవాలి. ఇదే సత్యం. అయినా లక్షల కోట్లు వృథా అని ప్రచారం చేయడమే ఇక్కడ విచారకరం.

> లక్షల కోట్లు వెచ్చించినా కాళేశ్వరం ప్రాజెక్టు ద్వారా ఒక్క ఎకరాకు కూడా నీళ్లు ఇవ్వలేదని కాంగ్రెస్ నేతలు, ప్రభుత్వం ఆరోపణలు చేయడం సిగ్గుచేటు. ఏ ప్రాజెక్టులోనైనా మొదట హెడ్‌వర్క్స్‌ను అంటే, నీటి నిల్వకు కావాల్సిన డ్యాంలు, బరాజ్‌లు, ఎత్తిపోసేందుకు పంప్‌హౌజ్‌లు, నీటి తరలింపునకు ప్రధాన కాలువలు, ఆ తర్వాత పంట పొలాలకు సాగునీటిని అందించే డిస్ట్రిబ్యూటరీ, మైనర్లు, సబ్‌మైనర్లు, ఫీల్డ్ చానెళ్లను నిర్మిస్తారు. ఇది రివాజు. ఎవరికీ తెలియంది కాదు.

ఎస్సారెస్పీ ప్రాజెక్టును నిర్మించిన పన్నెండేండ్ల తర్వాత గానీ సాగునీటిని అందించడం ప్రారంభం కాలేదనేది వాస్తవం. రాష్ట్ర ఏర్పాటు నాటికి కూడా స్టేజ్-1లో చివరి ఆయకట్టుకు సైతం నీరందలేదు. 1996లో ప్రారంభించిన స్టేజ్-2 పనులే పూర్తికాలేదు. అవేకాదు, నాగార్జునసాగర్, తుంగభద్ర డ్యాం ఇలా అనేక ప్రాజెక్టులే అందుకు సజీవ సాక్ష్యాలు. కానీ, కాళేశ్వరం ప్రాజెక్టు ఇందుకు పూర్తి భిన్నం. అత్యంత స్వల్పకాలంలోనే రైతులకు ప్రయోజనాలను అందించిన ప్రాజెక్టు ఏదైనా ఉన్నదా అంటే అది కాళేశ్వరమే. అదే కేసీఆర్ వ్యూహం, గొప్పతనం. మైనర్లు, సబ్‌మైనర్లు, ఫీల్డ్ చానెళ్ల నిర్మాణం ఆలస్యమవుతుందని తెలుసు కాబట్టే ప్రాజెక్టును ఎక్కడికక్కడ తొలుత చెరువులతో అనుసంధానం చేశారు. తద్వారా చెరువులను నింపి దాని కింది ఆయకట్టుకు రెండు పంటలకు ఢోకా లేకుండా చేసి రైతాంగానికి సాగునీటి భరోసాను కల్పించారు. ఆ విధంగానే 18 లక్షల ఆయకట్టును స్థిరీకరించారు. అది కాళేశ్వరం ప్రాజెక్టులో భాగమే. చెరువుల ద్వారా మత్స్య పరిశ్రమ పెరిగింది. గ్రామీణ ఆర్థిక వ్యవస్థ బలోపేతమైంది. కానీ, కాంగ్రెస్ సర్కారుకే కాదు, గుడ్డిగా విమర్శించే వారికిదేదీ కనపడదు.

> ఇక్కడ మరొక విషయం చెప్పాలి. ఇక ఉమ్మడి రాష్ట్రంలో ఇదే కాంగ్రెస్ ప్రభుత్వం ప్రాజెక్టుల హెడ్‌వర్క్స్‌ను పూర్తి చేయకుండా, జేబులు నింపుకొనేందుకు కేవలం తేలిక పాటి మట్టి పనులనే చేసి చేతులు దులుపుకొన్నది. అందుకు ప్రాణహిత ప్రాజెక్టే నిదర్శనం. కానీ, ఆ నేతలే ఇప్పుడు కాళేశ్వరం ద్వారా ఒక్క ఎకరానికి నీరివ్వలేదని ప్రచారం చేయడమే ఆక్షేపణీయం. కాళేశ్వరంపై వారి కుట్రలకు నిదర్శనం.

ఇక కాళేశ్వరం తెలంగాణకు పెను భారమంటూ కాంగ్రెస్ చేస్తున్న ప్రచారమూ అబద్ధమే. ప్రాజెక్టుపై సమగ్ర అవగాహన ఉన్న ఏ ఒక్కరూ ఆ వాదనను సమర్థించరు. ముందుకు తీసుకురారు. దూపైనప్పుడే బావి తవ్వుకుందాం అనేవాళ్లను తెలివిహీనులంటారు. అలాంటివారే కాంగ్రెస్ నేతలు. ఎందుకంటే కాళేశ్వరం ప్రాజెక్టు అనేది ఇంట్లో ఉన్న ఎక్స్‌ట్రా సిలిండర్ లాంటిది. సంసిద్ధంగా ఉన్న సైన్యం లాంటిది. యుద్ధం లేదు కదా సైన్యం ఎందుకు, వారికి జీతాలు ఎందుకు దండగా అంటామా? సిలిండర్ అయిపోకముందే ఎక్స్‌ట్రా బుక్ చేసుకోవడం ఎందుకు? డబ్బు దండగ అంటామా? ఇదీ అలానే. ఇకపోతే ప్రాజెక్టులోని అన్ని పంపులు ఒకేసారి నడిస్తేనే ఆ మాత్రం కరెంటు చార్జీలు వస్తాయి. అది సహజమే. కానీ, ఆ పరిస్థితులు రావనేది కూడా అంతే సత్యం. కాళేశ్వరం ప్రాజెక్టులో ఒక్క మేడిగడ్డ నుంచి ఎత్తిపోసుకోవడం ఒక్కటే మార్గం కాదు. వరద సమయంలో ఎస్సారెస్పీ నుంచి జలాలను తరలించుకోవచ్చు. ఎల్లంపల్లి నుంచీ తీసుకోవచ్చు. అలాంటప్పుడు కాళేశ్వరం ఎందుకు? అని అడిగే మేధావులు కూడా ఉంటారు. ఎందుకంటే ప్రధాన గోదావరిలో నవంబర్ చివరి నాటికే ప్రవాహాలు తగ్గిపోతాయి. కానీ, ప్రాణహితలో మార్చి వరకు సూటిగా చెప్పాలంటే ఏడాదిలో గరిష్ఠంగా 10 నెలల పాటు నీటి ప్రవాహాలు కొనసాగుతాయి. అంటే ఆయకట్టుకు ఎప్పుడు, ఎక్కడ నీళ్లు తక్కువైనా కాళేశ్వరం నుంచి ఎత్తిపోసుకునే వెసులుబాటు ఉంటుంది. అదే ప్రాజెక్టు విశిష్టత. ఎప్పుడు, ఎలాంటి కరువొచ్చినా ఆదుకునే ఏకైక ప్రాజెక్టు ఇదే. ఇది అనుభవంలో ఉన్న సత్యం.

ఇప్పుడు కాళేశ్వరంలోని ఏడో బ్లాక్‌లో 20వ నంబర్ పిల్లర్ కుంగింది. దానికి అటూఇటూ ఉన్న మరో రెండు పిల్లర్లు కూడా దెబ్బ తిన్నాయి. అయితే దానికే 'కాళేశ్వరం ప్రాజెక్టే తెలంగాణకు కళంకం. ఇక బరాజ్ ఏ మాత్రం పనికిరాదు, పూర్తిగా వృథా' అంటూ ప్రచారం చేస్తున్నారు. వాస్తవంగా బరాజ్‌లో జరిగిన ఘటన విచారకరం. దురదృష్టకరం. అదే సమయంలో సాంకేతిక ఇంజినీరింగ్ నిర్మాణాల్లో, మరీ ముఖ్యంగా ప్రాజెక్టుల్లో ఇలాంటి లోపాలు తలెత్తడం అత్యంత సహజం. అందుకు చరిత్రలో సాక్ష్యాలు కోకొల్లలు. నాగార్జునసాగర్ డ్యాం కుడివైపు కట్ట 1989లో పూర్తిగా కుంగిపోయింది. కడెం డ్యాం పరిస్థితి అంతే. ప్రకాశం బరాజ్, ఫరక్కా బరాజ్‌లోనూ అనేక సాంకేతిక లోపాలు తలెత్తాయి. ఇక మన కండ్ల ముందు జరిగినవి కూడా ఉన్నాయి. మిడ్‌మానేరు ప్రాజెక్టు నిర్మాణ దశలోనే బండ్‌తో సహా కొట్టుకుపోయింది. ఇది కాంగ్రెస్ హయాంలోనే. ఇక నిర్మాణానంతరం నీటి నిల్వ ప్రారంభించగానే ఎడమవైపున బండ్‌కు పెద్ద బుంగ పడింది. ఎల్లంపల్లి ప్రాజెక్టు, పాలెం ప్రాజెక్టు మరో ఉదాహరణ.

అంతవరకు ఎందుకు ప్రస్తుతం కేంద్ర ప్రభుత్వమే నిధులను కేటాయిస్తూ ప్రత్యక్షంగా పర్యవేక్షిస్తున్న పోలవరం ప్రాజెక్టే నిలువెత్తు సజీవ సాక్ష్యం. డ్యాంకు సంబంధించిన అత్యంత కీలకమైన డయాఫ్రం వాల్ పూర్తిగా దెబ్బతిన్నది. వాటన్నింటినీ అలా వృథాగా మూలకు పడేశారా? నాటి పాలకులు కారణాలను అన్వేషించి పునరుద్ధరించారు. ఇప్పుడు పోలవరం ప్రాజెక్టును సైతం పునరుద్ధరించేందుకు గతేడాది కాలంలో కేంద్ర ప్రభుత్వం సీడబ్ల్యూసీ ఇంజినీర్లతో కసరత్తు చేస్తున్నది. మేడిగడ్డ బరాజ్ కూడా అంతే. కానీ, కాంగ్రెస్ పాలకులు ఆ పనిని మానేసి కేవలం ప్రాజెక్టును బదనాం చేయడమే లక్ష్యంగా ముందుకుసాగడమే ఇక్కడ విచారకరం.

> మేడిగడ్డ పర్యటనంటూ, శ్వేతపత్రమంటూ అబద్ధాన్ని పదే పదే చెప్పి నిజం చేయాలని ప్రయత్నిస్తున్నారు. కానీ, ఇప్పటికైనా పాలకులు భేషజాలకు పోకుండా బరాజ్ పునరుద్ధరణపై దృష్టిపెట్టాలి. కేంద్ర ప్రభుత్వ సంస్థల సహాయం తీసుకొని పిల్లర్ కుంగుబాటునకు గల కారణాలను అన్వేషించాలి. తగు నివారణ చర్యలు చేపట్టాలి. బరాజ్‌ను పూర్తిస్థాయిలో వినియోగంలోకి తీసుకురావాలి. ఎందుకంటే, కాళేశ్వరం ప్రాజెక్టు తెలంగాణ ప్రజల జీవనాడి. అది సత్యం. నేడు అది అబద్ధమని ప్రచారం చేసినా, రేపటి రోజున అనుభవంలోకి తప్పక వస్తుంది. తస్మాత్ జాగ్రత్త.

(వ్యాసకర్త: అధ్యక్షులు, సెంటర్ ఫర్ సోషల్ ట్రాన్స్‌ఫార్మేషన్)

> భారతీయులకు విదేశాలపై మోజు పెరుగుతున్నది. చదువు కోసం, ఉపాధి కోసం, సమాజంలో గుర్తింపు కోసం అనేకమంది ఇతర దేశాల వైపు చూస్తున్నారు. పాశ్చాత్య దేశాల్లో ఉండటాన్ని ఓ హోదాలాగా భావిస్తున్నారు. పై కారణాల వల్లనే ఏటా లక్షల మంది భారత్‌ను వీడుతున్నారు. అయితే ప్రపంచంలోనే ఐదో అతిపెద్ద ఆర్థిక వ్యవస్థగా గొప్పలు చెప్పుకొనే పాలకులు దేశంలోని యువతకు ఉపాధి చూపకపోవడమే భవిష్య భారతం తరలిపోవడానికి ప్రధాన కారణం.

భారతమా ఎటు వెళ్తున్నావు?

జి.రాజేష్ నాయక్
96035 79115

భారత విదేశీ వ్యవహారాల మంత్రిత్వ శాఖ ప్రకారం.. 3.21 కోట్ల మంది భారతీయులు వివిధ దేశాల్లో ఉంటున్నారు. వీరే కాకుండా ఏటా సుమారుగా 25 లక్షల మంది మన దేశాన్ని వీడుతున్నారు. విదేశాల బాట పట్టేవారిలో భారతీయులే అత్యధికం కావడం గమనార్హం. ఈ విషయంలో భారత్ ప్రథమ స్థానంలో ఉన్నది. విదేశాలకు వెళ్తున్నవారిలో అనేకమంది కొన్నేండ్లకు భారత పౌరసత్వాన్ని వదిలేస్తున్నారు. విదేశీ వ్యవహారాల శాఖ ప్రకారం.. 2020లో 85,256 మంది పౌరసత్వాన్ని వదిలేసుకున్నారు. 2021లో 1,63,370 మంది, 2022లో 2,25,650 మంది పౌరసత్వాన్ని వదులుకున్నారు. వీరిలో కోటీశ్వరుల సంఖ్య సుమారు 8 వేలు. 2011 నుంచి చూసుకుంటే 17 లక్షల మందికి పైగా భారతీయులు విదేశీయులుగా మారారు. అంటే సుమారుగా ఒక్కరోజుకు 604 మంది అన్నమాట. 2014లో ఈ సంఖ్య 304 మాత్రమే. యూఏఈ, యూఎస్ఏ, సౌదీ అరేబియా, ఆస్ట్రేలియా, కెనడా, యూకే, కువైట్, ఒమన్ తదితర దేశాల్లో ఎక్కువమంది సెటిల్ అవుతున్నారు.

మన దేశంలో జనాభాకు తగ్గట్టుగా విశ్వవిద్యాలయాలు లేకపోవడం, జేఈఈ, నీట్‌కు పోటీ ఎక్కువగా ఉండటం తదితర కారణాల వల్ల విద్యార్థులు విదేశాలకు తరలిపోతున్నారు. మన దేశంతో పోలిస్తే విదేశీ యూనివర్సిటీల్లో నాణ్యమైన విద్య అందడం, వసతులు, ఉపాధి అవకాశాలు తదితర కారణాల వల్ల భారతీయ విద్యార్థులు పాశ్చాత్య దేశాలవైపు చూస్తున్నారు. విద్యార్థులతో పాటు ఇతర వయసుల వారు దేశాన్ని వీడుతున్నారు. ఎక్స్‌ప్యాక్ట్ ఇన్‌సైడర్ 2021 ప్రకారం.. విదేశాలకు వెళ్తున్న భారతీయుల సగటు వయస్సు 38.7 ఏండ్లు. అత్యధికులు పురుషులే. కెరీర్ కోసం విదేశాలకు వెళ్లేవారి ప్రపంచ సగటు 47 శాతం ఉండగా, ఈ విషయంలో భారతీయుల సగటు 59 శాతంగా ఉన్నది.

> భారతీయులు ఎక్కువగా విదేశాలకు ఎందుకు వెళ్తున్నారనే అంశంపై 'టైమ్స్ ఆఫ్ ఇండియా' 2023లో సర్వే చేసింది. ఆ సర్వే ప్రకారం.. విదేశాల్లో 8 గంటలే పని చేయాలన్న నిబంధనను కచ్చితంగా అమలుచేయడం, ఎక్కువ గంటలు పనిచేస్తే అందుకు నగదు చెల్లింపులు, తక్కువ ట్రాఫిక్, తక్కువ గాలి కాలుష్యం, అవినీతి తక్కువగా ఉండటం తదితర కారణాలను సర్వేలో పాల్గొన్నవారు చెప్పారు. అదే సమయంలో భారత్‌లో ప్రభుత్వాలు రాజకీయ నాయకుల నిర్ణయాలపై నడవటం.. కులం, మతం, ప్రాంతం ప్రాతిపదికన అభివృద్ధికి విరోధం కలిగించడం.. అవినీతి, లంచం తదితర కారణాల వల్ల విదేశాల బాట పడుతున్నట్టు మరి కొంతమంది చెప్పుకొచ్చారు.

ఉపాధి అవకాశాలు లేకపోవడం కూడా మరో కారణం. 'సెంటర్ ఫర్ మానిటర్ ఇన్ ఇండియన్ ఎకానమీ- 2022' నివేదిక ప్రకారం.. ఆ ఏడాది మొదటి 9 నెలల నిరుద్యోగ రేటు 7 శాతంగా ఉంటే డిసెంబర్‌లో 8.3 శాతానికి పెరిగింది. అర్బన్ నిరుద్యోగ రేటు 10.9 శాతంగా ఉండటం గమనార్హం. పత్రికా స్వేచ్ఛ లేకపోవడం, పెద్దనోట్ల రద్దు, జీఎస్టీ అమలుతో ఆర్థికవ్యవస్థ మందగమనం కూడా వలసలకు కారణాలే. ఎంతో ప్రతిభ ఉన్నవారు వలసలు పోవడం వల్ల మన దేశం భారీగా నష్టపోతున్నది. నాణ్యమైన విద్య, ఉపాధి, ఉద్యోగాలను కల్పించి ప్రజల జీవన ప్రమాణాలను పెంచి వలసలను తగ్గించాలి. కేంద్ర, రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు దీనిపై దృష్టిసారించాలి.

బస్సులకు వేలాడుతున్న జీవితాలు

> మా ఊరు కర్విరాల కొత్తగూడెం. తాటివనం మధ్య నుంచి రోడ్డు. తాటివనం దాటి ఫర్లాంగు పోతే లింగమంతుల సామి పెద్దగుట్ట. పెద్దగుట్ట అంచుకే.. 'బహుజనుడా..! నిలబడు.. పోరాడు' అని చెప్తున్నట్టు మారోజు వీరుని ధ్వజ స్థూపం. ఒత్తా.. పోతా దేవున్ని ఏమో..! గానీ వీరున్ని స్మరించందే బాటసాగం. బాట సాగటం అంటే జీవన సంచారం. చలనశీల జగత్తులో నిత్య కదలికే సంచారం. బైరాగిది గాన సంచారం.. విద్యార్థిది జ్ఞాన సంచారం. విప్లవకారునిది పోరు సంచారమైతే.. సగటు మనిషిది బతుకు సంచారం. ఎన్కటికి ఊరు నుంచి చెరువు దిక్కు గమనం ఉండేది. పొద్దంతా కాయకష్టం చేసుకొని, పొద్దుగూకి తాటివనం తట్టేది. కష్టం మరిచిపోయి, ఇంటికొచ్చి నులకమంచం ఆల్చుకొని సుక్కలను చూస్తూ.. రేపటి భవిష్యత్తును తలుస్తూ రెప్ప వాల్చేది.

వర్ధెల్లి వెంకటేశ్వర్లు

ఇప్పటి ప్రస్థానమంతా పల్లె నుంచి పట్నానికే. పట్నంతోనే బతుకు పరుగు. పరుగులు పెట్టే జనాన్ని మలుపుకోవటానికి 'బస్సుల్లో ప్రయాణం సురక్షితం-శుభప్రదం' అనే నినాదం అందుకున్నది ఆర్టీసీ. జనం కోరుకున్నట్టుగా బస్సు నడిచింది. నొప్పులొచ్చిన తల్లికి అంబులెన్స్ అయి దవాఖానకు చేర్చింది. ఆపద మీద ఉన్నప్పుడు అదునుకు గమ్యాన్ని తాకింది. చెయ్యెత్తిన చోట బస్సు ఆగింది. కోరిన చోట దించింది. అట్లా ఎక్కేటోళ్లు.. దిగేటోళ్లతో బస్సు కళకళలాడింది.

స్వరాష్ట్రం సిద్ధించి కొలువుకొచ్చిన కేసీఆర్ దశబంధ చెరువులను నింపి సాగుకు జీవం పోసిండు. కూరగాయల తట్టలు.. ఆకుకూరల కట్టలు.. పండ్ల బుట్టలతో పల్లె తెల్లారేది. ఎవుసం వర్తకం స్థాయికి ఎదిగింది. పల్లె పంటను పట్టణం రైతు బజారుతో 'పల్లె వెలుగు' బస్సులు అనుసంధానించారు. కోడి కూతతోనే ఊరు నుంచి బస్సు బైలెల్లితే.. వెలుగు రేఖలు పొడిచే యాళ్లకు బస్తీ చేరేది. నిగనిగలాడే రైతు వర్తకాలను జనం ముందు దించేది. అటు పట్నంలోనైనా, ఇటు పల్లెల్లోనైనా పదేండ్లుగా సాఫీ జీవనమే. అయినా మనసెందుకో కొత్త నీరు కోరింది.

ఓట్ల పండుగొచ్చింది. బతుకపోయినోళ్లందరం బండ్లు కట్టుకొని పట్నం నుంచి పల్లెకొచ్చి ఓట్లేసినం. సీట్లిచ్చినం. ముఖ్యమంత్రి రేవంత్ రెడ్డొచ్చి, 'మహాలక్ష్మి' పథకం పెట్టిండు. ఆడోళ్లంత ఉత్తగనే బస్సెక్కొచ్చన్నడు. అంతా బాగానే ఉన్నట్టనిపిచ్చింది. పొద్దు పొడిచినట్టు.. మబ్బులు చెదిరినట్టు.. మంచేదో జరగబోతున్నట్టు.. మనసు మంచి ఊహల మీదుంది. వెంబడించే వెర్రి జ్ఞాపకాలు లేని 'సంచారమే ఎంతో బాగున్నది.. దీనంత ఆనంద మేమున్నది' అని నిత్య సంచారికి ధీటుగా మహిళా 'తిరుగు'బాటు జరుగుతదని పొంగిపోయినం. తీరా..! దినం గడుస్తున్న కొద్దీ భ్రమలు కరిగి పోతున్నయి. బస్సంటే భయం పట్టుకుంది. టికెట్ల ఇక్కట్లు లేవు గానీ రాకట్లు.. పోకట్లు.. అన్ని తాకట్లే. హేతువుకు అందకుండా.. తార్కికతకు తావులేకుండా.. మైసమ్మ, పోచమ్మ తల్లుల బలికి గొర్రె జీవాలను తోలుకుపోయినట్టుగా బస్సుల్లో జనాలను జారగొడుతున్నరు. 49 సీట్ల సామర్థ్యం ఉన్న బస్సుల్ల 200 మంది వేలాడుతున్నరు. ఫుట్‌బోర్డులు, అద్దాలు, కిటికీలు పట్టుకొని వేలాడుతూ స్కూలు పిల్లలు, కాలేజీ విద్యార్థులు, ప్రైవేటు ఉద్యోగులు నిత్యం మృత్యు ప్రయాణం చేస్తున్నరు. బ్రేక్ వేస్తే జారి టైర్ల కింద పడే ప్రయాణం సాగుతున్నది. మృత్యువు ఎటు దిక్కు నుంచి పొంచి కాటేస్తుందో తెలియని అగమ్యగోచర ప్రయాణమైంది. ఈ మధ్య లోతుకుంట వద్ద కిక్కిరిసిన బస్సులో ఫుట్‌బోర్డ్ ప్రయాణం చేస్తూ ఓ మహిళ అదుపు తప్పి పడిపోయింది. సుశిక్షితులైన డ్రైవర్లు ఉండటం ఆర్టీసీకి ఓ వరం. వాళ్ల అప్రమత్తతతో ఇప్పటికైతే పెద్ద ప్రమాదాలేవీ జరుగలేదు.

సీటు కోసం సిగపట్లు.. చోటు కోసం అగచాట్లు.. అరుపులు.. కేకలతో బస్సు బైలెల్లుతున్నది. కండబలం ఉండి, ఒంట్లో సత్తువ ఉన్న వాళ్లదే బస్సు. ముసలి, ముతక, దివ్యాంగులకు సీటు కాదు చోటే లేదు. అడిగిన చోట దించటం లేదు. చెయ్యెత్తితే ఆపేది లేదు. అడిగిన చోట బస్సు ఆపలేదని హైదరాబాద్ శివరాంపల్లి వీకర్ సెక్షన్ కాలనీకి చెందిన ఓ మహిళ.. కండక్టర్ చెంప చెల్లుమనిపించింది. మంచిర్యాల జిల్లా నెన్నెల మండల కేంద్రంలో చెయ్యెత్తి బస్సు ఆపాలని కోరినా.. ఆపకుండా వెళ్లిపోతున్నరని మహిళా టీచర్లు మంచిర్యాల డిపో మేనేజర్ రవీంద్రనాథ్‌కు ఫిర్యాదు చేశారు. సిద్దిపేట జిల్లా గజ్వేల్ మండలం అహ్మదీపూర్ స్టేజీ వద్ద దిగేందుకు ఓ యువతి బస్సు ఆపాలని కోరింది. బస్సు ఆపలేదు. ఆటోలో బస్సును వెంబడించిన ఆమె బంధువులు వెంకట్రావుపేట స్టేజీ వద్ద బస్సును ఓవర్‌టేక్ చేసి, డ్రైవర్‌పై దాడి చేశారు. ఇటువంటి సంఘటనలు నిత్యకృత్యం. దీన్ని ప్రజాపాలన దిశగా ముందడుగు అని ప్రభుత్వం గొప్పగా చాటింపేసింది. 'మహాలక్ష్మి' పథకం కింద 60 రోజుల్లో 15.21 కోట్ల మంది మహిళలు ఆర్టీసీ బస్సుల్లో ఉచిత ప్రయాణం చేసినట్టు చెప్పుకొన్నది. 550 కోట్లు మహిళలకు మిగిలినట్టు లెక్కగట్టింది. ఆర్టీసీకి 10,460 బస్సులుండగా, ఇందులో 3,508 పల్లెవెలుగు బస్సులు. ఇంకో 3,500 ఎక్స్‌ప్రెస్ బస్సులు. ఇవి 36,593 రూట్లలో నడుస్తున్నయి. 60 రోజులకు మొత్తం సామర్థ్యం ప్రకారం.. 10.5 కోట్లు మంది ప్రయాణిస్తారని అంచనా. కానీ, మహిళలే 15.21 కోట్ల మంది ప్రయాణించింద్రు. అంటే..! ఒక్క బస్సులో ఎంత మంది ఎక్కి ఉంటారో ఊహించవచ్చు. 49 మంది పట్టే ఒక బస్సులో సగటున 150కి పైగా కిక్కిరిసి పోతున్నరు. దీన్ని ప్రజా పాలన దిశగా ముందడుగుగా అభివర్ణించడం చూస్తుంటే.. భవిష్యత్తు బస్సు గమనం, గమ్యం కండ్ల ముందు కనిపిస్తున్నది.

> ఆర్టీసీ ప్రయాణం ఇప్పుడు సురక్షితం కాదు- శుభప్రదమూ కాదు. బస్సంటే ఓ నిరీక్షణ. అక్కరకు రాని అతేర. ఎదిగిన పోరలను కాలేజీకి పంపిస్తే బస్సుకు వేలాడుతూ పోతున్నరు. బస్సెక్కిన పోరలు క్షేమంగా ఇంటికి తిరిగొస్తరో.. లేదోనని తల్లిదండ్రుల గుండెల్లో గుబులు పట్టుకున్నది. ప్రగతి రథచక్రాలే మృత్యుశకటాలుగా రోడ్ల మీద తిరుగుతుంటే..! గుండెల్లో దడ పుడుతున్నది. ఈ 'మహాలక్ష్మి' ఏ ఇంటి దీపం ఆర్పుతుందోనని ఆందోళన పడుతున్నరు.

కట్టెలు ఏరుకోవాల్సిందే!

రానున్న పార్లమెంట్ ఎన్నికల్లో బీజేపీని గద్దె దించాలి. ఒకవేళ ఆ పార్టీ మళ్లీ గెలిస్తే ఇప్పటికే ఆకాశాన్నంటిన నిత్యావసరాల ధరలు సామాన్యులకు అందవు. మరీ ముఖ్యంగా గ్యాస్ సిలిండర్ ధర రూ.2000కు చేరుతుంది. మళ్లీ మనం పొయ్యి కట్టెలు ఏరుకోవాల్సిన దుస్థితి ఏర్పడుతుంది.

- మమతా బెనర్జీ, పశ్చిమబెంగాల్ ముఖ్యమంత్రి