



**ലോകത്ത്,  
നിങ്ങളെല്ലാവരും സമയം  
നോക്കി  
കണ്ടോ?**

**വിനീത പാൽ**



ലോകരെ ! നിങ്ങളെല്ലാരും നമ്മളുടെ റോഡു കണ്ടോ..!?

വിനിൽ പോൾ

"വലിയ കുതിര സവാരിക്കാരനായ ഒരു നായർ പ്രമാണി തെക്കൊരു കുതിരയുടെ ജനുസ്സും ചന്തവും തലയെടുപ്പും കണ്ടു മോഹിച്ച് കുതിരയെ മോഹവില കൊടുത്ത് വാങ്ങിയതും, ആ ചുണകുതിരയുടെ പുറത്ത് കയറി സഞ്ചാരം തുടങ്ങിയാൽ റോഡിലൂടെ ഓടാതെ, നടക്കാതെ, ഓടയിലൂടെയും ഓരത്തുകൂടിയും മാത്രം അത് ഓടുന്നത് കണ്ട്, ആശ്ചര്യപ്പെട്ടതും ഒടുവിലതൊരു ഈഴവ പ്രമാണിയുടെ കുതിരയായതിനാലാണ് തീണ്ടലുള്ള വഴിയേ സഞ്ചരിച്ചു പരിചയപ്പെട്ടുപ്പോയതെന്നു മനസ്സിലാക്കി കുതിരയെ കൗശലപൂർവ്വം വിറ്റു (സി കേശവൻ, 1988)."

19 ആം നൂറ്റാണ്ടിന്റെ സാഹചര്യത്തിൽ രൂപംകൊണ്ട ഈ ഫലിതത്തിന്റെ സത്യാവസ്ഥ എന്തായാലും ഒരു കാര്യം വ്യക്തമാണ്, ഈ സംഭവത്തിൽ ജാതിയുടെയും, ഉടമസ്ഥാവകാശത്തിന്റെയും, പൊതു ഇടങ്ങളുടെയുമെല്ലാം ബഹുമുഖങ്ങളായ പാഠങ്ങൾ നമുക്ക് വായിച്ചെടുക്കാൻ സാധിക്കും. കേരളത്തിൽ റോഡുകൾ എന്നത് വെറുമൊരു യാത്രാമാർഗ്ഗം മാത്രമായിരുന്നില്ല, അതിലുപരിയായി ജാതിവ്യവസ്ഥിതിയെ സംരംക്ഷിച്ചിരുന്ന ഒരു ഹൈന്ദവ സംവിധാനം കൂടിയായിരുന്നു. വളരെ പരിമിതമായ തോതിൽ നിലനിന്നിരുന്ന ഈ റോഡുകൾ ഹൈന്ദവരാഷ്ട്ര സങ്കല്പത്തെയും, ജാതിമേധാവിതത്തിനെയും സംരക്ഷിക്കുകയെന്ന ധർമ്മമാണ് പ്രധാനമായും നിർവ്വഹിച്ചിരുന്നത്. കൊളോണിയൽ കാലത്ത് ജാതിയെ സൂക്ഷിച്ചിരുന്ന ഈ വിശാല ഇടങ്ങൾക്ക് പലഘട്ടങ്ങളിലായി വിള്ളലുകളും, വെല്ലുവിളികളുമുണ്ടായി. പ്രൊട്ടസ്റ്റന്റ് മിഷണറിമാരുടെ സഭകളുടെയും, മറ്റ് പ്രസ്ഥാനങ്ങളുടെയും പ്രവർത്തനം, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ സ്ഥാപനം, തോട്ടം മേഖലയുടെ നിർമ്മാണം തുടങ്ങിയവയും, യൂറോപ്യൻമാരുടെ സഹായത്താൽ ദലിതർ അവർക്കുവേണ്ടി

പല ഇടങ്ങളിലായി തുടങ്ങിയ പള്ളിയും, പള്ളിക്കൂടവും, ദലിതരുടെ റോഡ് നിർമ്മാണവുമെല്ലാം തിരുവിതാംകൂറിന്റെ ജാതി സൂക്ഷിപ്പുകാരനായിരുന്ന റോഡിനെതിരെ വെല്ലുവിളി ഉയർത്തി. എന്നാൽ കീഴാളരിൽ നിന്നും ഏറ്റവും കരുത്താർന്ന ഒരു വെല്ലുവിളി ഉണ്ടായതാകട്ടെ 19-ാം നൂറ്റാണ്ടിന്റെ അന്ത്യപാദത്തിൽ അയ്യൻകാളിയുടെ വില്ലു വണ്ടിയാത്രയിലൂടെയായിരുന്നു.

റോഡുകളുടെ ചരിത്രം വെട്ടിയെടുക്കുമ്പോൾ

കേരളത്തിലെ റോഡുകൾ എന്ന ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ സംവിധാനത്തെ (infrastructure) കേന്ദ്രീകരിച്ചുള്ള പഠനങ്ങൾ വിരളമാണ്. പ്രത്യേകിച്ച് പ്രശസ്ത ചരിത്രകാരനായ രവി അഹൂജയുടെ 'Pathways of Empire Circulation, Public Works and Social Space in Colonial Orissa, c.1780-1914 '(2009)' പോലെയുള്ള പഠനങ്ങൾ ഒന്നും തന്നെ കേരളത്തെക്കുറിച്ചുണ്ടായിട്ടില്ല. അതേസമയം പത്തൊൻപതാം നൂറ്റാണ്ടിന്റെ തുടക്കം മുതലെ കേരളത്തിന്റെ റോഡുകളെയും, അവയുടെ പോരായ്മകളെയും കൊളോണിയൽ എഴുത്തുകാർ പരാമിർശിതമാക്കിയിരുന്നു. ഉദാഹരണമായി ടിപ്പു സുൽത്താന്റെ ആക്രമണാനന്തരം രൂപം കൊണ്ട ഒരു സംവിധാനമാണ് റോഡുകൾ എന്ന് വിശദമാക്കുന്ന വില്യം ലോഗന്റെ എഴുത്തുകൾ മലബാർ മേഖലയിലെ റോഡിന്റെ ചരിത്രത്തിനെ മനസ്സിലാക്കാൻ നമ്മെ സഹായിക്കുന്ന ഒന്നാണ്. മദ്രാസ് ഗവൺമെന്റിന്റെ അധീനതയിലായിരുന്ന മലബാർ മേഖലയിലെ റോഡു നിർമ്മാണത്തിൽ നിന്നു തികച്ചും വ്യത്യസ്തമായിരുന്നു കൊച്ചിയുടെയും, തിരുവിതാംകൂറിന്റെയും അവസ്ഥ. വാർഡിന്റെയും, കോണറിന്റെയും റിപ്പോർട്ടുകളും, പ്രൊട്ടസ്റ്റന്റ് മിഷണറിമാരുടെ ലേഖനങ്ങളും, കത്തുകളും, P.W.D റിപ്പോർട്ടും, സ്റ്റേറ്റ് മാനുവലുകളും, ചുരുക്കം ചില ആത്മകഥകളുമെല്ലാം തിരുവിതാംകൂറിന്റെ റോഡുകൾ എത്തരത്തിലുള്ളതായിരുന്നു എന്ന് വിശദമാക്കുന്നവയാണ്. കൊളോണിയൽ ഉപാദാനങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പിൽക്കാലത്ത് ചുരുക്കം ചില വിശകലനങ്ങൾ പ്രത്യക്ഷപ്പെട്ടു. ജോവാൻ മെൻചറുടെ 'Kerala and Madras: A Comparative Study of



Ecology and Social Structure (1966), പി. ഇബ്രാഹിമിന്റെ The Development of Transport Facilities in Kerala : A Historical Review (1978) തുടങ്ങിയവ ആദ്യകാല ലേഖനങ്ങളായിരുന്നു. വളരെകുറച്ച് പേജുകൾ മാത്രമാണ് നീക്കിവെച്ചിരുന്നതെങ്കിലും സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക ചരിത്രത്തിൽ റോഡുകളുടെ പങ്ക് വ്യക്തമാക്കി തീർത്തത് റോബിൻ ജഫ്രിയുടെ 'നായർ മേധാവിത്വത്തിന്റെ പതനം (1979)' എന്ന പഠനത്തിലൂടെയാണ്. കെ.ടി.റാംമോഹന്റെ 'Material Processes and Developmentalism Interpreting Economic Change in Colonial Tiruvitamkur, 1800-1945 (1996) എന്ന ഗവേഷണ പ്രബന്ധം സാമ്പത്തിക ചരിത്ര രചനയിൽ റോഡുകളുടെ ചരിത്രത്തിനെ പരാമർശിക്കുന്ന ഒന്നാണ്.

1983ൽ പുറത്തിറങ്ങിയതും, നിലവിലുള്ള കേരളചരിത്ര രചനകളെ പിടിച്ചുലച്ചതുമായ പി.കെ.ബാലകൃഷ്ണന്റെ 'ജാതി വ്യവസ്ഥിതിയും കേരള ചരിത്രവും' എന്ന പുസ്തകം 'റോഡുകളുടെയും തോടിന്റെയും കാടിന്റെയും ചരിത്രം' എന്ന അധ്യായത്തിനായി കുറച്ചു പേജുകൾ നീക്കി വെച്ചിരുന്നു. അച്യുതമേനോന്റെ കൊച്ചിൻ സ്റ്റേറ്റ് മാനുവലിൽ നിന്നും, നാഗമയ്യയുടെ ട്രാവൻകൂർ സ്റ്റേറ്റ് മാനുവലിൽ നിന്നും, മലബാർ ഡിസ്ട്രിക് ഗസറ്റിയിൽ നിന്നും കടം എടുത്ത ചെറിയ ഓരോ ഖണ്ഡികകളിലൂടെ അദ്ദേഹം കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ ചരിത്രത്തെ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. '1880 നടുത്ത കാലത്തു നടന്ന കോട്ടയം-കുമളി റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണെന്നും' ഇദ്ദേഹം പറയുന്നു. 1988ൽ ഇറങ്ങിയ പി. ഭാസ്കരനുണ്ണിയുടെ 'പത്തൊമ്പതാം നൂറ്റാണ്ടിലെ കേരളം' എന്ന ബൃഹത്ഗ്രന്ഥത്തിലും റോഡുകൾ പരാമർശിതമാണ്. ലോഗനിൽ നിന്നും കടമെടുത്ത വാക്കുകൾ ഉപയോഗിച്ച് ടിപ്പുവിന്റെ റോഡുനിർമ്മാണത്തെ വിശദമായി പ്രതിപാദിച്ചിട്ടുണ്ട് ഇദ്ദേഹം. 'വാണിജ്യ-വ്യവസായ പുരോഗതി മുന്നിൽ കണ്ടുകൊണ്ടാണ് തിരുവിതാംകൂറിൽ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കപ്പെട്ടതെന്നാണ്' ഭാസ്കരനുണ്ണിയുടെയും വാദം.

പ്രധാനമായും രണ്ട് ആശയങ്ങളാണ് ബഹുഭൂരിപക്ഷം ചരിത്രകാരന്മാരും വികസിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. തിരുവിതാംകൂറിൽ

റോഡുകൾ ഇല്ലായിരുന്നു എന്നതാണ് ഒന്നാമത്തെ പ്രബലവാദം. രണ്ടാമത്തേതാകട്ടെ കോട്ടയം- കുമളി റോഡ് സമം തിരുവിതാംകൂർ റോഡ് ചരിത്രം എന്ന സമവാക്യത്തിന്റെ നിർമ്മിതിയുമാണ്. തോട്ടം മേഖലയാണ് റോഡുകളുടെ ആവശ്യകത ഉണ്ടാക്കിയതെന്നാണ് ഒന്നടങ്കം പറയുന്നത്. ഏറ്റവും രസകരമായ വ്യാഖ്യാനം ഒരു പ്രശസ്ത ദലിത് എഴുത്തുകാരന്റെയാണ്. 'കോട്ടയം-കുമളി റോഡിലൂടെയാണ് കേരളത്തിലെ ദലിതർ ആദ്യമായി സഞ്ചരിച്ചതത്രേ, തോട്ടം മേഖലയിലെ വളർച്ചയാണ്പോലും ദലിതരെ പൊതു റോഡുകളിൽ ഇറങ്ങാൻ അനുവദിച്ചത്.' 1860 ൽ സ്ഥാപിതമായ PWD വകുപ്പിന്റെ നിർമ്മിതി മാത്രമായി ഉണ്ടാക്കപ്പെട്ടതല്ലാ തിരുവിതാം കൂറിലെ റോഡുകൾ. റോഡുകൾക്ക് പറയാനുള്ളത് ബഹുമുഖ ചരിത്രങ്ങളാണ്, ജാതീയതയും അധിനിവേശവും കൂടിക്കലർന്ന ഒരു ചരിത്രം തന്നെയാണത്. നിലനിന്നിരുന്ന സാമൂഹ്യവ്യവഹാരത്തിൽ റോഡുകൾ പുതുതായി ഉണ്ടാക്കപ്പെട്ടതും, നിലനിന്നിരുന്നതിനെ പൊതു ഇടമാക്കി തീർത്തതിനും പിന്നിൽ വലിയ ഒരു സംഘർഷത്തിന്റെ ചരിത്രം കൂടിയുണ്ട്. റോഡ് നിർമ്മാണം എന്നാൽ തിരുവിതാംകൂർ എന്ന ഹിന്ദുരാഷ്ട്രത്തിനു എതിരായിരുന്ന ഒരു പ്രക്രിയയായിരുന്നു. പല തലങ്ങളിലാണ് റോഡുകൾ ഉണ്ടാക്കപ്പെട്ടത്. പുതിയ റോഡുകൾ ഉണ്ടാക്കപ്പെട്ടതിനു ചില ഉദാഹരണങ്ങൾ നമ്മൾക്ക് നോക്കാം.

ലോകരെ നിങ്ങളെല്ലാരും നമ്മളുടെ റോഡുകളുണ്ടോ? 2;  
ബ്രാഹ്മണർ നിർദ്ദേശിച്ച വഴികൾ - വിനിൽ പോൾ

1853 ഫെബ്രുവരി 22-ാം തീയതി തിരുവിതാംകൂറിൽ നടന്നതായി ലണ്ടൻ മിഷണറിമാർ രേഖപ്പെടുത്തിയ ഒരു സംഭവം:  
"മിഷണറിമാരുടെ ഒരു സംഘം പല്ലക്കുകളിൽ ഒരു പള്ളിയിൽ പോയിട്ടു മടങ്ങുകയായിരുന്നു. ശുചീന്ദ്രത്തുവെച്ച് ക്ഷേത്രത്തിലെ എഴുന്നള്ളത്ത് അവർക്കെതിരെ വന്നു. ബ്രാഹ്മണരായിരുന്നു എഴുന്നള്ളത്തിൽ പങ്കെടുത്തിരുന്നവരിലധികം പേരും. മിഷണറിമാരുടെ സാന്നിധ്യം അവർക്ക് പൊറുക്കാനായില്ല. അവർ കോപം കൊണ്ട് കലിതുള്ളി. പല്ലക്കുകൾ റോഡിന്റെ വക്കത്ത് ഏറ്റവും ഒതുക്കി വെച്ചിട്ട് മിഷണറിമാർ പുറത്തിറങ്ങി,

എഴുന്നള്ളത്തിനും തങ്ങൾക്കും പോകാൻ സ്ഥലമുണ്ടെന്ന് വിനയമായി പറഞ്ഞപ്പോൾ മൃഗമൃഗത്തുകൊണ്ട് അവർ പോയി. എന്നാൽ ലെവിസ് എന്ന മിഷണറിയുടെ പല്ലക്ക് വളരെ പിന്നിൽ നിന്നും വരികയായിരുന്നു. അദ്ദേഹവും പല്ലക്കിൽ നിന്നും പുറത്തിറങ്ങി എഴുന്നള്ളത്തിനു സ്ഥലം കൊടുത്തു. എന്നാൽ കോപാക്രാന്തരായ ബ്രാഹ്മണയുവാക്കൾ ലെവിസിനെ കഠിനമായി മർദ്ദിക്കുകയും, അദ്ദേഹത്തെയും പല്ലക്കിനെയും റോഡിൽ നിന്നും താഴ്ചയുള്ള നദിയുടെ മണൽപ്പരപ്പിലേയ്ക്കു തള്ളിയിടുകയും ചെയ്തു (Agur, 1990 )"

മറ്റൊരു സംഭവം:

"1868 ഒക്ടോബർ 5 നു ലണ്ടൻ മിഷണറിയായ വില്യം ലീ തന്റെ ഒരു മിഷൻ സ്റ്റേഷനിലേയ്ക്ക് ബ്രാഹ്മണ ഗ്രാമമായ പഞ്ചലിംഗ പുരത്തുകൂടെ നടന്നു പോകുകയായിരുന്നു. മുമ്പ് പല തവണ ഈ റോഡിലൂടെ അദ്ദേഹം നടന്നുപോയിരുന്നെങ്കിലും ഈ പ്രത്യേക ദിവസം ആ റോഡിലൂടെ നടക്കരുതെന്നും മറ്റൊരു വഴിയെ പോകണമെന്നും ചില ബ്രാഹ്മണർ അദ്ദേഹത്തോട് പറഞ്ഞു. അദ്ദേഹം അനുസരിക്കുകയും, പോകുന്ന വഴി ശരിയല്ലെങ്കിൽ മടക്കയാത്രയിൽ ഗ്രാമത്തിലൂടെ വരുമെന്നും പറഞ്ഞു. വഴി ശരിയല്ലാത്തതിനാൽ ലീ തിരികെ വന്നപ്പോൾ ഗ്രാമത്തിലെ റോഡിലൂടെ തന്നെ നടന്നു. ബ്രാഹ്മണർ കൂട്ടമായി ചേർന്ന് അദ്ദേഹത്തെ ആക്രമിച്ചു. അപ്പോൾ അവിടെ വന്നു ചേർന്ന ഒരു മുക്കുവന്റെ സഹായത്താൽ ലീ കഷ്ടിച്ചു രക്ഷപ്പെട്ടു (ഗ്ലാഡ്സ്റ്റൺ, 2004)".

മുകളിൽ പരാമർശിച്ച രണ്ട് സംഭവങ്ങളിലും നടപടിയെടുക്കണമെന്ന് മിഷണറിമാർ തിരുവിതാംകൂർ ഗവൺമെന്റിൽ പരാതി നൽകിയിരുന്നു. തിരുവിതാംകൂർ ദിവാൻ കൈകൊണ്ട നടപടിയെന്നത് "ബ്രാഹ്മണർ നിർദ്ദേശിച്ച വഴി വണ്ടിപോകുന്ന റോഡാക്കിമാറ്റുക, മറ്റുള്ളവർക്ക് നടക്കുവാനായി പുത്തൻ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുകയെന്നതായിരുന്നു."

തിരുവിതാംകൂറിലെ 32 ജില്ലകളുടെയും അവസ്ഥ ഇത് തന്നെയായിരുന്നു. നിലവിലുള്ള റോഡുകളെ ജാതി അടിസ്ഥാനത്തിൽ സംരക്ഷിക്കുക, കീഴാളരെ റോഡിൽ കണ്ടാൽ ഉപദ്രവിക്കുകയോ കൊല്ലുകയോ ചെയ്യുക, റോഡിലേക്ക് പുതിയ ശാവയുടെ കൂട്ടിച്ചേർക്കലുകൾ തടയുക തുടങ്ങിയവയെല്ലാമായിരുന്നു സവർണ്ണ വിഭാഗത്തിന്റെ ദൗത്യങ്ങൾ. ഇത്തരത്തിൽ ജാതീയത കാത്തുസൂക്ഷിച്ചിരുന്ന ഭൂപ്രദേശത്താണ് യൂറോപ്യൻ മിഷണറിമാർ അവരുടെ പ്രവർത്തനാലയങ്ങൾ ആരംഭിച്ചത്. തിരുവിതാംകൂറിന്റെ ഭൂമിയുടെ മേലുള്ള ജാതി അധീശത്വത്തിനേറ്റ കനത്ത പ്രഹരമായിരുന്നു യൂറോപ്യൻമാർ കീഴാളർക്കായി ആരംഭിച്ച പള്ളിയും, പള്ളിക്കൂടവും. തിരുവിതാംകൂറിൽ 1850 കൾക്ക് ശേഷം മിഷണറി പ്രവർത്തനം വളരെ ശക്തമായി തീർന്നു. തിരുവിതാംകൂറിലെ മിക്ക ജില്ലകളിലും അവർ സഭകൾ സ്ഥാപിച്ചു. 1864ൽ ലണ്ടൻ മിഷണറിമാർ 220 സഭകളും, ചർച്ച് മിഷണറി സമൂഹം 53 സഭകളും നടത്തുന്നുണ്ടായിരുന്നു (Foulkes, 1864). കേന്ദ്രീകൃത ഭരണത്തിൻ കീഴിലും, ഉടമസ്ഥാവകാശത്തിനും വിധേയമായിട്ടാണ് ഈ 273 സഭകളും നിലനിന്നിരുന്നത്. പിൽക്കാലത്ത് സഭകളുടെ എണ്ണം ഇതിന്റെ ഇരട്ടിയായി. തിരുവിതാംകൂറിൽ ചിതറികിടക്കുന്ന സഭകളെ സായിപ്പിനു സന്ദർശിക്കുന്നതിനും, പ്രത്യേകിച്ച് വിദേശത്തുനിന്നുള്ള സന്ദർശകരെയുമെല്ലാം മുൻകൂട്ടി കണ്ടുകൊണ്ട് പുതിയ റോഡുകളോട് കൂടിയാണ് ഈ സഭകൾ സ്ഥാപിതമായത്. യൂറോപ്യൻ ബിഷപ്പിന്റെ സന്ദർശനത്തിനായിട്ട് വെട്ടിയ റോഡാണ് ഇത് എന്നുള്ള വാമൊഴികൾ പല പ്രാദേശികമേഖലയിലും ഇന്നും പ്രചാരത്തിലുണ്ട് (യേശുദാസൻ, 2010). കാടുകളിലും, ചതുപ്പുകളിലും ഉൾപ്പെടെ രൂപംകൊണ്ട ദലിത് ആരാധനാ ഷെഡുകൾ പ്രാദേശിക മേഖലയിലെ സ്ഥല നിർണ്ണായക (Land mark) കേന്ദ്രവും, പുത്തൻ റോഡിന്റെ ആവശ്യകത ഉണ്ടാക്കിയതുമായ ഒന്നായിരുന്നു. ചർച്ച് മിഷണറി സൊസൈറ്റി അവരുടെ ആസ്ഥാനത്ത് നിന്നും 1857 മുതൽ വർഷാവർഷം ഇറക്കുന്ന "The Church Missionary Atlas" എന്ന ജേണലിൽ



തിരുവിതാംകൂറിൽ നിന്നും രേഖപ്പെടുത്തപ്പെട്ടതിൽ ഈ ചെറിയ സഭകളുമുണ്ടായിരുന്നു.

ലോകരെ നിങ്ങളെല്ലാരും നമ്മളുടെ റോഡുകളുണ്ടോ? 3; കോട്ടയം കുമളി റോഡിലെ ചില കാഴ്ചകൾ - വിനിൽ പോൾ

കോട്ടയത്തിനു കിഴക്കൻ മേഖലയുമായി തുടർച്ചയായ ഒരു ബന്ധം സ്ഥാപിച്ചെടുത്തതിനു കാരണമായത് ഹെൻ‌ട്രി ബേക്കർ ജൂനിയർ (1819-1878) എന്ന യൂറോപ്യൻ പാതിരിയാണ്. മലയരയ എന്ന ആദിവാസി വിഭാഗത്തിന്റെ ക്രിസ്തുമത പരിവർത്തനവുമായിട്ടാണ് ഇത് ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. 1862 ൽ ഹെൻ‌ട്രിബേക്കർ എഴുതിയ 'The Hill Arrians of Travancore and the Progress of Christianity Among Them' എന്ന ഈ പുസ്തകം ഈ ചരിത്രത്തിന്റെ നേരിട്ടുള്ള വിവരണമാണ് നമ്മുക്ക് തരുന്നത്.

"ഞാൻ പള്ളത്ത് എന്റെ പഠന മുറിയിൽ ആയിരിക്കുമ്പോൾ എന്നെ കാണുവാൻ കാഴ്ചയ്ക്ക് അസാധാരണമായ ചില ആളുകൾ വന്നിരിക്കുന്നു എന്ന് എന്റെ ഇളയ മകൾ മുറിയിൽ വന്നു പറഞ്ഞു. ഇത് 1848-ലായിരുന്നു. അവർ കിഴക്ക് മലകളിൽ നിന്നും വന്ന അഞ്ചു പേരായിരുന്നു. തങ്ങളുടെ സ്ഥലത്ത് വന്ന് സ്കൂളുകൾ തുടങ്ങണമെന്ന് അപേക്ഷയുമായിട്ടാണ് അവർ വന്നത്. കപ്പാർ കുര്യൻ എന്നു പേരുള്ള ഒരു റോമൻ സുറിയാനിയാ‍യിരുന്നു അവരുടെ വഴികാട്ടി. ഇങ്ങനെയാണ് ഞാൻ മലഅരയരുമായി പരിചയപ്പെടുന്നത്. വീണ്ടും വീണ്ടും ഇതേ ദൗത്യവുമായി അവർ എന്റെ അടുക്കൽ വന്നു. എന്റെ തിരക്കുകളും, വളർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പുതിയ സഭകളും കാരണം ഞാൻ വിസമ്മതിച്ചു. കാടിനുള്ളിൽ 45 മൈലുകൾ ദൂരത്തുള്ള ഈ പ്രദേശത്ത് റോഡുകളുമില്ലായിരുന്നു. ഇതേ ആവശ്യമായി വീണ്ടും അവർ വന്നു. അഞ്ചു പ്രാവശ്യം ഞങ്ങൾ അങ്ങയെ ഞങ്ങളുടെ പ്രദേശത്തേക്ക് വിളിച്ചു.

ശരിയായിട്ടുള്ളതൊന്നും ഞങ്ങൾക്ക് അറിഞ്ഞുകൂടാ, അവിടന്ന് ഞങ്ങളെ പഠിപ്പിക്കുകയില്ലയോ? ഞങ്ങൾ മൃഗങ്ങളെപ്പോലെ ചാകുകയും, നായ്ക്കളെപ്പോലെ കുഴിച്ചിടുകയും ചെയ്യുന്നു. അവിടുന്ന് ഞങ്ങളെ ഉപേക്ഷിക്കുകയാണോ? മലമ്പനിയും മറ്റും

ഞങ്ങളുടെ കുടുംബാംഗങ്ങളെ കാർന്നുതിന്നുന്നു. ധാരാളം നെല്ല്  
ഞ

ങ്ങൾക്കുള്ളതിനാൽ സാമ്പത്തിക സഹായം ഒന്നും  
ഞങ്ങൾക്കാവിശ്യമില്ല"

ഇത്തരത്തിലുള്ള തുടർച്ചയായ സമ്മർദ്ദത്തിനു വഴങ്ങിയാണ്  
ബേക്കർ കിഴക്കൻ മേഖലയിലേക്ക് കടന്നുചെല്ലുന്നത്.

1849ൽ മുണ്ടക്കയത്തും, 1852ൽ കൂട്ടിക്കലിലും, 1853ൽ  
മേലുകാവിലും, ഇടക്കുന്നത്തും ഹെൻട്രിബേക്കർ സഭകൾ  
സ്ഥാപിച്ചു. അങ്ങനെ വനപ്രദേശത്ത് നിന്നും വളരെ കൃത്യമായ  
ഒരു നടപ്പാത കോട്ടയത്തേയ്ക്കു തുറക്കപ്പെട്ടു. പിന്നീട് കിഴക്കൻ  
മലകളിൽ പലയിടങ്ങളിലായി സഭകൾ സ്ഥാപിതായി.

ഇംഗ്ലീഷുകാരുടെ കുടിയേറ്റം കണ്ടു റോമൻ ക്രിസ്ത്യാനികൾ  
പുലയരെയും മലഅരയരെയും, ഈഴവരെയും അവരുടെ  
സഭയായ കത്തോലിക്കാസഭയുടെ ഭാഗമാക്കുകയും ഇവരെ  
കിഴക്കൻ മേഖലയിലെ കാട് വെട്ടി തെളിക്കാനും, കത്തോലിക്കാ  
സഭയ്ക്ക് ഭൂമി സ്വന്തമാക്കാനും ഉപയോഗപ്പെടുത്തുകയും  
ചെയ്തു. 1850 കൾക്ക് ശേഷം കിഴക്കൻമേഖല  
ക്രിസ്ത്യാനികളുടെ ഒരു മുഖ്യ സ്ഥലമായി മാറ്റപ്പെടുകയായിരുന്നു  
(സെബാസ്റ്റ്യൻ, 2002).<sup>1</sup>

1862ൽ പീരുമേട് കാണാൻ പോയ പാലാക്കുന്നേൽ മത്തായി  
മറിയം അച്ചന്റെ (1831-1900) രേഖപ്പെടുത്തലുകൾ  
ഇത്തരൂണത്തിൽ ശ്രദ്ധേയമാണ്.

"(ഹെൻറി ബേക്കർ എന്ന പാദ്രി സായിപ്പ്) അരയന്മാരിൽ ചിലരേ  
മാർഗ്ഗം അനുസരിപ്പിക്കാം എന്നുള്ള ഭാവം പാതിരിയുടെ മനസ്സിൽ  
ആയതിനാൽ മുണ്ടക്കയത്ത് ഒരു ആനമാടവും കെട്ടി 15 ദിവസം  
അവിടെ താമസിച്ചു. ആ പാതിരി ഇംഗ്ലീഷു മതക്കാരനെങ്കിലും  
ആ മതത്തിന്മേൽ താല്പര്യവാൻ തന്നെ എന്ന് ആ  
ബുദ്ധിമുട്ടുകൊണ്ട് ഞാൻ നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നു. പിന്നീട് അയാൾ  
പള്ളത്തുവന്നു താമസിക്കുകയും ഇങ്ങനെ പോയിയും വന്നും  
നിന്നും... കാഞ്ഞിരപ്പള്ളിയിൽ നിന്നും ഏതാനും  
സത്യക്രിസ്ത്യാനികൾ കൃഷിക്കായിട്ടു മുണ്ടക്കയത്തു ചെന്നു

ചേർന്നു. സായിപ്പ് ഇവർക്ക് വിത്തും നെല്ല് കൊടുക്കുകയും പാർക്കാൻ ചെല്ലുന്നവർക്ക് വീടു പണിയിച്ചു കൊടുക്കുകയും ഇങ്ങനെ ഏഴു സംവത്സരത്തിനകം മുണ്ടക്കയം ഒരു ചെറിയ നഗരി ആയി തീർന്നു... മുണ്ടക്കയത്തു വീടുകൾ വെക്കുന്ന സമയം ഒരു വണ്ടിപാതയ്ക്ക് സ്ഥലം നടുവേ ഇട്ടുകൊള്ളണമെന്ന് സായിപ്പ് പറഞ്ഞിരുന്നു. അയാളുടെ അഭിപ്രായം പ്രകാരം അവിടെയുള്ള ഇംഗ്ലീഷുകാർക്ക് മുമ്പിലത്തെ 'ഉപ്രശുമാ' ചെയ്യുന്നതിനു ബിഷോപ്പ് സായിപ്പ് അവിടെ ചെന്നപ്പോൾ വഴി ഇല്ലാഴിക നിമിത്തം കോട്ടയത്തുനിന്നും മുണ്ടക്കയത്ത് ചെന്നു അന്വേഷിക്കുന്നതിനു പാടില്ലാ എന്നും..... മാൾവി സായിപ്പ് റെസിഡണ്ടായിട്ട് വന്നപ്പോൾ സായിപ്പ് അവരുടെ അഭിപ്രായങ്ങൾ ബോധിപ്പിച്ചു. അതിനാൽ റെസിഡണ്ടും തിരുവിതാംകൂർ മഹാരാജാവും കൂടി കണ്ടപ്പോൾ നല്ലപ്പോൾപറഞ്ഞ വർത്തമാനം ഇതാകുന്നു. "മഹാരാജാവിന്റെ നാട്ടിൽ നടക്കാൻ ഒരു നല്ല വഴി ഇല്ല. ആയതിനാൽ കോട്ടയത്തുനിന്നും മുണ്ടക്കയം വഴി പാണ്ടിയിൽ എറങ്ങുവാൻ തക്കവണ്ണം ഒരു വണ്ടിപ്പാത തെളിപ്പിക്കണമെന്നും ആയത് അതിൻ വണ്ണം പൊന്നു തമ്പുരാൻ അനുസരിക്കണമെന്നു ബോധിപ്പിച്ചു (സെബാസ്റ്റ്യൻ, 2002)".

1850 ൽ ഒരു ബ്രാഹ്മണ ജന്മിയിൽ നിന്നുമാണ് ബേക്കർ മുണ്ടക്കയം ഭൂമി വാങ്ങുന്നത്. അവിടെ, ഓടിപ്പോന്ന പുലയ അടിമകളേയും, മലയരയരേയും താമസിപ്പിച്ചു. അവർക്ക് കൃഷിചെയ്യുന്നതിനായി സ്ഥലങ്ങളും നൽകിയിരുന്നു. അവിടത്തെ വിവരങ്ങൾ പുറംലോകത്തെ അറിയിക്കുന്നതിനായി ബേക്കർ മുണ്ടക്കയത്ത് ഒരു അച്ചടിശാലയും തുടങ്ങി. ഹെൻട്രി ബേക്കറിന്റെ പ്രവർത്തനഫലമായി കിഴക്കൻ മേഖലകൾ അങ്ങനെ തുറക്കപ്പെടുകയും, സായിപ്പൻമാർ വ്യാപകമായി കിഴക്കൻ മേഖലകളിൽ ഒറ്റയ്ക്കും, സംഘമായും തോട്ടങ്ങൾ ആരംഭിക്കാനും തുടങ്ങി. ഇതിന്റെ ഫലമായി ഒന്നാംകിട കൊളോണൈസർ എന്ന പേരും ബേക്കറിന് ലഭിച്ചു. പിന്നീടുള്ള കാലങ്ങളിൽ ധാരാളം സി.എം.എസ് പള്ളികൾ കിഴക്കൻ മേഖലയ്ക്കും കോട്ടയത്തിനും ഇടയിൽ രൂപംകൊണ്ടു.

അവയെല്ലാം തന്നെ പുതിയ കോട്ടയം കുമളി റോഡുമായി ബന്ധിപ്പിച്ച ചെറിയ റോഡുകളുമായിട്ടായിരുന്നു രൂപം കൊണ്ടത്.

ലോകരെ നിങ്ങളെല്ലാരും നമ്മളുടെ റോഡുകളുണ്ടോ? 4;  
ചരിത്രമെഴുത്തിൽ ഇല്ലാത്ത റോഡുകൾ - വിനിൽ പോൾ

ഇനി റോഡുകളുടെ നിർമ്മിതി എങ്ങനെയെല്ലാമായിരുന്നു എന്ന് നമുക്ക് നോക്കാം. ബഹുഭൂരിപക്ഷം പ്രദേശങ്ങളിലും റോഡുകളുടെ നിർമ്മിതിക്ക് കാരണമാകുന്ന ഒന്നാണ് യുദ്ധങ്ങൾ. മധ്യകാലം മുതലേ സേനക്കും മറ്റ് സാമഗ്രികൾക്കും വളരെ വേഗത്തിൽ പോകുന്നതിനായി റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കാറുണ്ടായിരുന്നു. എന്നാൽ കേരളത്തിന്റെ ചരിത്രം തികച്ചും വ്യത്യസ്തമായിരുന്നു. പി കെ ബാലകൃഷ്ണന്റെ വാക്കുകളിൽ പറഞ്ഞാൽ ഭരണകൂടം എന്ന പേരുവിളിക്കുന്നതുപോലും ശരിയല്ലാത്ത രാജസ്ഥാനങ്ങൾക്കുള്ള പ്രധാന ചുമതല കീഴാചാരമാകുന്ന ജാത്യാചാരം നിലനിർത്തുക എന്നതായിരുന്നു. അവരുടെ യുദ്ധമാകട്ടെ മൈതാനങ്ങളിൽ മുൻകൂട്ടി നിശ്ചയിച്ചു നടത്തുന്ന യുദ്ധകേളിയുമായിരുന്നു. ആ ഭരണനടപടികൾക്കും യുദ്ധങ്ങൾക്കും ഗതാഗതസൗകര്യം ഒരുപ്രശ്നമായിരുന്നില്ല. പിന്നീട് 18 ആം നൂറ്റാണ്ടിന്റെ തുടക്കവും ഒടുക്കവും മാർത്താണ്ഡവർമയുടേയും, ടിപ്പു സുൽത്താന്റെയും ഇടപെടൽ കേരളത്തിന്റെ ഭൂമിശാസ്ത്രത്തെ മാറ്റിത്തീർക്കുകയുണ്ടായി.

വാണിജ്യങ്ങൾക്കും കച്ചവട ആവശ്യങ്ങൾക്കും കാളവണ്ടി ഉപയോഗിക്കുന്നതിലൂടെയാണ് റോഡുകൾ പുതുതായി ഉണ്ടാക്കപ്പെടുന്നത്. ഇവിടെയും കേരള ചരിത്രം വ്യത്യസ്തമാകുന്നു. ഫ്രാൻസിസ് ബുക്കാനന്റെ മലബാർ യാത്രയിൽ അദ്ദേഹം പ്രത്യേകം എടുത്തുപറയുന്ന ഒന്നാണ് മലബാറിലെ സാധനങ്ങൾ കൊണ്ടുപോകാൻ കന്നുകാലികളെപ്പോലും ഉപയോഗിക്കുന്നില്ല, ആളുകൾ തലച്ചുമടായിട്ടാണ് സാധനങ്ങൾ കൊണ്ടുപോകുന്നതെന്ന്. തിരുവിതാംകൂറിലും കന്നുകാലികളെ ഉപയോഗിച്ചുള്ള ഗതാഗതം ഇല്ലായിരുന്നുവെന്നാണ് നാഗമയ്യയും വേലുപ്പിള്ളയും പറയുന്നത്.

ജാതീയമായ നിരോധനംകൂടിയിരുന്നു ഇത്. പ്രത്യേകിച്ച് തിരുവിതാംകൂറിൽ ചക്രങ്ങൾ ചേർത്തുള്ള കന്നുകാലി ഉപയോഗം നിരോധിച്ചിരുന്നു. 1865 ലാണ് ഈ നിരോധനം പൂർണ്ണമായി മാറ്റുന്നത്. തിരുവിതാംകൂറിൽ പ്രവർത്തിച്ചിരുന്ന ജോൺ കെയിലി എന്ന സിഎംഎസ് മിഷനറി എഴുതുന്നു; 1876 ആയപ്പോഴേക്കും എല്ലാ മിഷനറിമാർക്കും കുതിരപ്പുറത്ത് സവാരിചെയ്യുന്നതാണ് സൗകര്യം എന്ന അവസ്ഥവന്നു. ഏതാനും കൊല്ലങ്ങൾക്കുമുമ്പ് പല്ലക്കുകളിലും വള്ളങ്ങളിലുമായിട്ടായിരുന്നു ആളുകൾ യാത്രചെയ്തിരുന്നത്.

തിരുവിതാംകൂറിലെ വീഥികളെ രാജപാതയെന്നും, പൊതുപാതയെന്നും രണ്ടായി തിരിച്ചിരുന്നു. അടിമജാതികളെ ഒഴിവാക്കി നിർത്തി ജാതി അടിസ്ഥാനത്തിലായിരുന്നു ഇതിന്റെ ഉപയോഗം. ബ്രിട്ടീഷ് ഭരണത്തിന്റെ കടന്നുവരവാണ് റോഡുകളുടെ നിർമ്മിതിയ്ക്കു കാരണമായി തീർന്നത്. പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളോ പുതിയ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിനുള്ള ചെലവോ ഒന്നും തന്നെ തിരുവിതാംകൂർ ഗവൺമെന്റിനില്ലായിരുന്നു. 1809ൽ വേലുത്തമ്പിയുടെ കലാപത്തിനുശേഷം ബ്രിട്ടീഷ് സൈന്യങ്ങളുടെ നീക്കം സാധ്യമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി റോഡുകൾ നിർമ്മിച്ചിരുന്നെങ്കിലും 1845 ആയപ്പോഴേയ്ക്കും ആ റോഡുകൾ ഉപയോഗശൂന്യമായി (ജെഫ്രി, 1979). പൊതുമരാമത്ത് ജോലികൾ തിരുവിതാംകൂർ ഗവൺമെന്റിന്റെ വീക്ഷണപരിധിയ്ക്കു പുറത്തായിരുന്നു. പ്രത്യേകിച്ച് ബ്രിട്ടീഷ് റസിന്റുമാരുടെ വരവിനുശേഷം ലൗകീകമെന്നതിനെക്കാളേറെ മതപരമായിരുന്നു തിരുവിതാംകൂറിലെ രാജാക്കൻമാർ എന്നാണ് റോബിൻ ജെഫ്രിയെപ്പോലുള്ളവരുടെ അഭിപ്രായം. ഉദാഹരണമായി ജെഫ്രി പറയുന്നത് 1838ൽ സംസ്ഥാനത്ത് തെക്കുവടക്ക് ഒരു റോഡു നിർമ്മിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചുള്ള ബ്രിട്ടീഷ് റസിഡന്റിന്റെ നിർദ്ദേശത്തെ മുറജപമഹോത്സവത്തിന്റെയും, രാജാക്കന്മാരിൽ ഒരാളിന്റെ പൂണൂൽ കല്യാണത്തിന്റെയും പേരുപറഞ്ഞ് തള്ളിക്കളയുന്ന നടപടിയാണ് തിരുവിതാംകൂർ ഹിന്ദു ഗവൺമെന്റ് കൈക്കൊണ്ടു

എന്നതാണ്. യൂറോപ്യൻമാരുടെ നിരന്തര സമ്മർദ്ദത്തിനു വഴങ്ങി 1860 ൽ പൊതുമരാമത്തുവകുപ്പ് സ്ഥാപിതമാകുകയും, ഊഴയവേല നിരോധിക്കുകയും ചെയ്തു (ജെഫ്രി, 1979).

തിരുവിതാംകൂർ എന്ന നാട്ട് രാജ്യത്തിൽ റോഡുകളുടെ ആവശ്യകത വർദ്ധിക്കുന്നത് പത്തൊൻപതാം നൂറ്റാണ്ടിന്റെ രണ്ടാം പാദത്തിലാണ്. എന്നുകരുതി തിരുവിതാംകൂറിൽ റോഡുകൾ ഇല്ലായിരുന്നു എന്ന് ഇതിനർത്ഥമില്ല. വ്യത്യസ്ത സാമൂഹ്യ സാഹചര്യങ്ങളാണ് ഇതിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനു കാരണമായത്. എന്നാൽ ചരിത്രമെഴുത്തിൽ ജാതീയതയുടെ ഈ സംഘർഷാവസ്ഥയെ സൂചിപ്പിക്കാതെ കൃത്യമായി ജനളെ ഇവിടെ മുതൽ ഇവിടെ വരെ ഇന്നു റോഡു നിർമ്മിച്ചു എന്നുള്ള ഒഴുക്കെൻ മട്ടിലാണ് ബഹുഭൂരിപക്ഷവും വിവരിക്കുന്നത്. റോഡുകളുടെ സാമൂഹ്യചരിത്രം എന്താണ്? കീഴാള വിഭാഗങ്ങളുമായി റോഡുകൾ എന്ന പൊതുസ്ഥലം എങ്ങനെ ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു എന്ന് ആരും അന്വേഷിച്ചിട്ടില്ല. പൊതുവഴികൾ എന്ന സങ്കല്പം കീഴാളരിൽ രൂപംകൊണ്ടതിനു തികച്ചും സങ്കീർണ്ണമായ ചരിത്ര പശ്ചാത്തലമാണുള്ളത്.

ഇത്തരം ഒരു ജാതീയ പശ്ചാത്തലത്തിൽ 1860 കൾക്കുശേഷം വ്യാപകമായി ആരംഭിക്കുന്ന കീഴാള ആരാധനാലയങ്ങളുടെയും, പള്ളിക്കൂടങ്ങളുടെയും ചരിത്രം വിട്ടുകൊടുക്കുന്നതല്ല. ഇന്നും വലിയ കെട്ടിടങ്ങളായി ഉയർത്തപ്പെടാതെ നിലകൊള്ളുന്ന അവ പത്തൊൻപതാം നൂറ്റാണ്ടിൽ അതാതിടങ്ങളിലെ സ്ഥല നിർണ്ണായകമായിരുന്നു എന്നതിനു ഒരു സംശയവും വേണ്ട. ക്രിസ്തുമതം സ്വീകരിച്ച കീഴാളർ സഭാനിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ സ്വയം പര്യാപ്തത നേടിയവരാണെന്നാണ് മിഷണറിമാർ രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. സ്വയം കണ്ടെത്തിയ പണംകൊണ്ട് പല ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിലും അവർ ഷെഡ്ഡുകൾ നിർമ്മിച്ചിരുന്നു. ആദ്യ തദ്ദേശീയ മിഷണറി ജോർജ്ജ് മാത്തൻ 1858-ൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത് ഇപ്രകാരമാണ്- "പല സ്ഥലങ്ങളിലും മേൽജാതിക്കാരുടെ എതിർപ്പനെ ചെറുക്കാൻ നിൽക്കാതെ പരിവർത്തിതർ പുതിയ താമസസ്ഥലം തേടിപ്പോയി. പുതിയ താമസസ്ഥലത്തവർ പുതിയ പള്ളി പണിതു.



മിഷണറിമാർ അവർക്കു അധ്യാപകരെ അയച്ചുകൊടുക്കുക മാത്രമാണ് ചെയ്തത്." സങ്കീർണ്ണ സാഹചര്യത്തിൽ രൂപംകൊണ്ട ഈ കീഴാള ഷെഡ്യൂൾപോലും ഒരു പ്രദേശത്തിന്റെ പ്രധാന ഇടമായി മാറ്റപ്പെട്ടു. അതിലുപരിയായി 'സായിപ്പി' എന്ന അധീശപ്രതീകമാണ് ഇതിന്റെ ഉടമസ്ഥനും സംരക്ഷകനും. സായിപ്പിന്റെയും മറ്റ് നേതാക്കളുടെയും വരവ് പ്രതീക്ഷിച്ചു കൃത്യമായ ഒരു പാത പ്രധാന റോഡുമായി ബന്ധിപ്പിച്ചിട്ടുമുണ്ടായിരിക്കും. അതായത് പ്രാദേശിക മേഖലകളിൽ ഉയർന്നുവന്നിരുന്ന ആരാധന ഷെഡ്യൂൾ സഞ്ചാരസ്വാതന്ത്ര്യത്തിന്റെയും, പുതിയറോഡിന്റെയും നിർമ്മിതിക്കു വഴി തെളിച്ചു. വഴിയും സഞ്ചാരവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട അടിയാളരുടെ പ്രശ്നങ്ങളിൽ സായിപ്പൻമാർ തൽപ്പരരായിരുന്നു. എന്നു കരുതി കീഴാളർക്കായി പൊതുറോഡുകൾ എല്ലാം തുറന്നുകൊടുത്തു എന്ന് അർത്ഥമില്ല. സായിപ്പിന്റെ സാന്നിധ്യത്തിൽ പലപ്പോഴും ഇവർ പൊതുറോഡുകളിൽ ഇറങ്ങി നടന്നിട്ടുണ്ട്. കലയപുരം എന്ന സ്ഥലത്തെ കുറവർ ആദ്യമായി നിരത്തിലൂടെ നടന്നത് ജോൺ കോക്സ് എന്ന മിഷണറിക്കൊപ്പം നോൾസ് എന്ന മിഷണറിയുടെ സന്ദർശന വേളയിലായിരുന്നു. പക്ഷേ അന്നേ ദിവസം അവരുടെ പള്ളിയ്ക്ക് സവർണ്ണർ തീവെച്ചു. അതോടൊപ്പം രണ്ട് കുറവരുടെ കുടിലുംകൂടി കത്തിച്ചുകളഞ്ഞു (ഗ്ലാഡ്സ്റ്റൺ, 2004). എന്നാൽ പൊതുവഴികൾ ആർക്കും ഉപയോഗിക്കാമെന്ന നിയമത്തെ നടപ്പിലാക്കാൻ അനുവദിക്കാതിരുന്ന സവർണ്ണ ഭീഷണിയെ വെല്ലുവിളിച്ച ഏക കീഴാള വ്യക്തി അയ്യൻകാളി മാത്രമാണ്.

"1893ൽ സവർണ്ണമേധാവിത്വത്തെ വെല്ലുവിളിച്ചുകൊണ്ട് അയ്യൻകാളി വ്യക്തിസ്വാതന്ത്ര്യവും സഞ്ചാര സ്വാതന്ത്ര്യവും പ്രകടമാക്കുന്നതിനായി വില്ലുവണ്ടിയാത്ര നടത്തി. എന്നാൽ സഞ്ചാര സ്വാതന്ത്ര്യം എന്നത് കീഴാളർക്ക് വീണ്ടും വിദൂരതയിലുള്ള ഒന്നായിരുന്നു എന്നാണ് ആലുമൂട്ടിൽ ചാന്നാന്റെ ചരിത്രം നമ്മൾക്ക് കാണിച്ചു തരുന്നത്. "1918ൽ തിരുവിതാംകൂറിൽ സ്വന്തമായി കാറുണ്ടായിരുന്ന രണ്ടുപേരിലൊരാൾ മാവേലിക്കരക്കാരൻ ആലുമൂട്ടിൽ

ചാന്നാനായിരുന്നു. ഈ പ്രതാപമൊന്നും ക്ഷേത്രറോഡ് വകവെച്ചുകൊടുത്തിരുന്നില്ല. ചാന്നാരുടെ കാറ്റ് ക്ഷേത്രറോഡിന്റെ കിഴക്ക് വശത്ത് വന്നാൽ ഇറങ്ങിക്കൊള്ളണം. വടക്കുവശത്ത് ഊടുവഴികളിൽകൂടി ചാന്നാൻ കൊടികളെല്ലാം താഴ്ത്തി പതുങ്ങി ഹൈസ്കൂളിനടുത്തു വന്നു കാറിൽ വീണ്ടും കയറിക്കൊള്ളണം. ഇതിനകം ഡ്രൈവർ (ഈഴവനല്ല) കാറു ക്ഷേത്രറോഡിൽ കൂടി ഇരപ്പിച്ചു പായിച്ചു ഹൈസ്കൂളിനടുത്തു കൊണ്ടുവന്നു നിർത്തിയിരിക്കും". തിരുവിതാംകൂറിൽ റോഡുകൾ എന്നത് ജാതിയെയും, തീണ്ടലിനെയും സംരക്ഷിക്കുന്ന ഒരു സംവിധാനമായിരുന്നു. ജീവിത വ്യവസ്ഥിതിയെ ആധുനികത എന്ന സങ്കല്പത്തിലെത്തിക്കാൻ ശ്രമിക്കുകയും, അതേ സമയം ജാതിയെ കാത്ത് സൂക്ഷിക്കാൻ നിർബന്ധിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ഒന്നായിരുന്നു പുത്തൻ റോഡുകൾ. സാമ്പത്തിക സാഹചര്യം മാറിയാലും സാമൂഹ്യ അനുഭവങ്ങളിൽ മാറ്റമില്ലാതെ തുടരുന്നു എന്നുകൂടി ആലോചിച്ച് ചാന്നാന്റെ അനുഭവം നമ്മെ കാണിക്കുന്നു.

ബ്രിട്ടീഷ് പൗരന്മാർക്ക് തിരുവിതാംകൂറിന്റെ കിഴക്കൻ മേഖലകളിൽ തോട്ടംകൃഷി ആരംഭിക്കുന്നതിനും, തൊഴിലാളികളെ അവിടേയ്ക്കു ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുമായിട്ടാണ് അടിമത്ത നിരോധനപ്രസ്ഥാനം യൂറോപ്യൻമാർ നടത്തിയതെന്നാണ് സാമ്പ്രദായിക ചരിത്രകാരന്മാരുടെ ഒരുവാദം. 1855-ലെ അടിമത്ത നിരോധനാനന്തരം മുൻകാല അടിമകൾക്ക് പുതിയ തൊഴിലിടങ്ങൾ അന്വേഷിക്കേണ്ടിവന്നു എന്നും, അങ്ങനെ പുതിയ ഒരു കൂട്ടം അടിമകൾ സൃഷ്ടിക്കപ്പെട്ടു എന്നും അവർ വിശദമാക്കി. ഈ ചരിത്രകാരന്മാരുടെ എഴുത്തുകൾ വായിച്ചാൽ അടിമത്ത നിരോധനം നടപ്പിലാക്കിയതിന്റെ അടുത്ത ദിവസം തന്നെ തിരുവിതാംകൂറിലെ പുലയരെയും, പറയരെയുമെല്ലാം ഒരുമിച്ച് കൂട്ടി വരിവരിയായി കിഴക്ക് തോട്ടത്തിലേക്ക് പണിക്കുകൊണ്ടുപോകുകയായിരുന്നു എന്നു തോന്നിപ്പോകും. 1847 മാർച്ച് 9 നാണ് 12 യൂറോപ്യൻമിഷണറിമാർ അടിമത്ത നിരോധന നിയമം ആവശ്യപ്പെട്ട് ഒരു സംയുക്ത ഹർജ്ജി

സമർപ്പിക്കുന്നത്, 1855 ലാണ് ഇത് നിയമമായി വിളംബരം ചെയ്തത്, തിരുവിതാംകൂറിൽ തോട്ടം മേഖല വ്യാപകമായി ആരംഭിക്കുന്നതാകട്ടെ 1860- കൾക്കുശേഷവും. ഇത്തരത്തിൽ നീണ്ട് കിടക്കുന്ന ചരിത്രപ്രക്രിയയെ വളരെ നിസാരമായി തിട്ടപ്പെടുത്തിയാണ് കോട്ടയം-കുമളി റോഡിന്റെ ചരിത്രം വികസിപ്പിക്കപ്പെടുന്നത്. തോട്ടം മേഖലയെ ചരിത്രമെഴുതിക്കൊണ്ടുവന്ന എഴുത്തുകാരുടെ ചരിത്രം നിറയെ പ്രശ്നങ്ങൾ നിറഞ്ഞതായിരുന്നു. തിരുവിതാംകൂറിന്റെ കിഴക്കൻ മേഖലകളിലെ തോട്ടങ്ങളിൽ പണിയെടുക്കുന്നതിനു ആവശ്യമായ തൊഴിൽശക്തി നൽകിയത് സ്വതന്ത്രരാക്കപ്പെടുന്ന അടിമകളാണെന്നു കരുതാൻ മതിയായ തെളിവുകളില്ല. പഴയ അടിമവിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ടവർ മുതലാളിത്ത കാർഷകവ്യവസ്ഥയിൽ തൊഴിലാളികളായി മാറി എന്ന് കൃത്യതയോടെ പറയാനുമാകില്ല. തോട്ടം മേഖലയിലെ ആദ്യകുടിയേറ്റ തൊഴിലാളികൾ തമിഴ് വിഭാഗക്കാരായിരുന്നു. തിരുവിതാംകൂറിൽ നിന്നും വെറും 20% മാത്രമാണ് തൊഴിലാളികളായിചെന്നവർ (മോഹൻ, 2015).

എന്നാൽ ബഹുഭൂരിപക്ഷം ചരിത്രകാരന്മാരും കാലഗണന, കിഴക്കൻ മേഖലയുടെ പരിണാമം, ആദ്യകാല കുടിയേറ്റം, കിഴക്കോട്ട് ഒളിച്ചോടിയെത്തിയ പുലയരുടെ ജീവിതം, ആദ്യകാല തോട്ടം തൊഴിലാളികൾ ആരായിരുന്നു (തമിഴ് സ്വദേശികൾ) തുടങ്ങിയവ ഒന്നും തന്നെ ശ്രദ്ധിക്കാതെ സാമ്പത്തിക മേഖലയിൽ എന്തോ വലിയ മാറ്റം അടയാളപ്പെടുത്താനുള്ള തിടുക്കമായിരുന്നു കേരളത്തിലെ മാർക്സിസ്റ്റ്-സാമ്പ്രദായിക ചരിത്രകാരന്മാർക്ക്. ജാതിസംഘർഷത്തെ അടയാളപ്പെടുത്താതെ വർഗസംഘർഷത്തെ സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനു വേണ്ടി സാമൂഹ്യതലത്തിലെ അനുഭവങ്ങളെ ഒഴിവാക്കി ഉല്പാദന മേഖലയിലെ വ്യതിയാനത്തെ കൂടുതൽ വികസിപ്പിക്കുകയായിരുന്നു ഈ ചരിത്രകാരന്മാർ. സാമ്പത്തികാധിഷ്ഠിതമായ ഈ വാർപ്പുമാതൃകയുടെ വാലുപിടിച്ചുകൊണ്ട് പിന്നീട് ചില ദലിത് ചരിത്രകാരന്മാർ ഈ തെറ്റായ കിഴക്കൻ ചരിത്ര പാതയിലൂടെ പുലയരുടെ ചരിത്രത്തെ

അവതരിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ ചരിത്രത്തിലും ഇത്തരത്തിലുള്ള സാമ്പത്തിക വീക്ഷണ അപഗ്രഥനങ്ങൾ മാത്രമാണ് നിലവിലുള്ളത്.

19-ാം നൂറ്റാണ്ടിന്റെ രണ്ടാംഭാഗത്തിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയ തദ്ദേശീയ, വിദേശീയ എഴുത്തുകളിൽ നിന്നും തെളിഞ്ഞുവരുന്ന കിഴക്കൻ പ്രദേശത്തിന്റെ സാമൂഹ്യചരിത്രത്തിനെ തിരസ്ക്കരിക്കുകയും, കിഴക്കൻ പ്രദേശത്തെ കേവലം സാമ്പത്തിക ബീജതത്വത്തിൽ അപഗ്രഥിക്കുകയുമാണുണ്ടായത്. ലഭ്യമായ സ്രോതസ്സുകളിൽ നമ്മൾ കാണുന്നത് 1850കളിൽ തന്നെ മുണ്ടക്കയം ഒരു പ്രത്യേക പ്രദേശമായി മാറ്റപ്പെട്ടു തുടങ്ങി എന്നാണ്. മുണ്ടക്കയത്ത് കുടി കടന്നുപോകുന്ന റോഡുകൾക്കും ഇത്തരത്തിലുള്ള സാമൂഹ്യചരിത്ര പശ്ചാത്തലമാണുള്ളത്. പുതിയ ആവാസ ഇടങ്ങളും, യൂറോപ്യൻ ബന്ധവും, തമിഴ് കുടിയേറ്റവും തുടങ്ങിയതിനെയെല്ലാം ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ടാണ് കിഴക്കൻമേഖല വികസിക്കുന്നത്.

സാമൂഹ്യ അനുഭവങ്ങളെയെല്ലാം തിരസ്ക്കരിക്കുകയും തോട്ടംമേഖലയെ മാത്രം മുൻനിർത്തിയാണ് കിഴക്കൻ മേഖല ചരിത്രവൽക്കരിക്കപ്പെട്ടത്. ക്രിസ്ത്യാനി കുടിയേറ്റവും, മിഷണറി പ്രവർത്തന പശ്ചാത്തലവും പരാമർശിക്കപ്പെടുന്നില്ല. തിരുവിതാംകൂർ ഗവൺമെന്റിന്റെ പിന്തുണയെ സൂക്ഷ്മമായി നോക്കിയാൽ നമ്മൾക്ക് കാണാൻ സാധിക്കുന്ന ഒന്നാണ് കിഴക്കൻ ഭാഗത്തേയ്ക്ക് പാരമ്പര്യം അവകാശപ്പെടുന്നതായ ക്ഷേത്ര കേന്ദ്രീകരങ്ങളായ അഗ്രഹാരങ്ങൾ ഒന്നും തന്നെയില്ല എന്ന കാരണത്താൽ റോഡുനിർമ്മാണം വേഗത്തിൽ നടന്നു എന്നുള്ളത്.

ലോകരെ! നിങ്ങളെല്ലാരും നമ്മളുടെ റോഡുകളേക്കാ! 5; മൂലൂരും റോഡുകളുടെ സാഹിത്യവും - വിനിൽ പോൾ

ഇരുപതാംനൂറ്റാണ്ടിന്റെ തുടക്കംമുതൽ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തെ കേന്ദ്ര പ്രമേയമാക്കി പദ്യരചന നടത്തിയ മൂലൂർ എസ് പത്മനാഭപ്പണിക്കരുടെ എഴുത്തുകളെ പരാമർശിക്കാതെ

കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ സാമൂഹ്യചരിത്രത്തിനു മുന്നോട്ടുപോകാൻ സാധിക്കുകയില്ല. സരസകവി മൂലൂരിന്റെ സാമൂഹ്യപ്രവർത്തനങ്ങളിലെ മുഖ്യധനം സ്ഥലത്തും, പരിസര പ്രദേശങ്ങളിലും റോഡു വെട്ടിക്കുകയെന്നതായിരുന്നു. റോഡ് വെട്ട് ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യുന്നത് സന്തോഷമുള്ള കാര്യമായിരുന്നെന്നും, ഇത്തരത്തിലുള്ള അദ്ദേഹത്തിന്റെ പ്രവൃത്തികൾ സഹപ്രവർത്തകരിൽ ആവേശം ജനിപ്പിച്ചിരുന്നു എന്നുമാണ് അദ്ദേഹത്തിന്റെ ജീവചരിത്രത്തിൽ നിന്നും നമ്മൾക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കുന്നത് (സത്യപ്രകാശം, 1988). റോഡുപണി നടക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ കാൽനടയായി ചെന്ന് അതിൽ മുഴുകി ജോലി ചെയ്യുന്നവർക്ക് പ്രോത്സാഹനം നൽകാനും മൂലൂർ ശ്രമിച്ചിരുന്നു. ജോലിക്കാരെ അഭിനന്ദിച്ചുകൊണ്ടും അവർക്ക് ഊർജ്ജം പകർന്നുകൊണ്ടും ഉള്ള അനേകം കവിതകൾ അദ്ദേഹം രചിച്ചിട്ടുണ്ട്. റോഡുവെട്ടു ഗാനങ്ങളിൽനിന്ന് ചില വരികൾ.

"ലോകരേ! നിങ്ങളെല്ലാരും നമ്മളുടെ റോഡു കണ്ടോ  
വൈകുണ്ഠത്തിലേക്കുള്ള സോപാനംപോലെ  
ശ്രീകൃഷ്ണവിലാസമെന്നീ റോഡിനു നാം പേരിടണം"  
(സത്യപ്രകാശം, 1988)

മുളക്കുഴ-കിടങ്ങൂർ, തുമ്പമൺ-ഇലന്തൂർ, തുമ്പമൺ-കോഴഞ്ചേരി, കുളനട-ഇലവുന്നിട്ട, മുളക്കുഴ-ആറന്മുള, കുറിയാനപ്പള്ളി-മെഴുവേലി, അരീക്കര-തലച്ചിറ തുടങ്ങിയ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കപ്പെട്ടത് മൂലൂരിന്റെ നേതൃത്വത്തിലാണ്. റോഡുനിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കിയാൽ അതിനൊരു സമ്മേളനവും ഇദ്ദേഹം നടത്തിയിരുന്നു. ഇത്തരം സമ്മേളനങ്ങളിലും ഇദ്ദേഹത്തിന്റെ കവിതകൾ പ്രധാന പങ്ക് വഹിച്ചിരുന്നു. 1926ൽ എഴുതിയവതരിപ്പിച്ച തുമ്പമൺ-കോഴഞ്ചേരി റോഡിന്റെ ഉദ്ഘാടനം ഇത്തരത്തിൽ ശ്രദ്ധേയമാണ്. സഞ്ചാരസ്വാതന്ത്ര്യവും മൂലൂരിന്റെ കവിതകളിലൂടെ വെല്ലുവിളിക്കപ്പെട്ടിരുന്നു. 1920ൽ ഈഴവർ മുതലായ താണ ജാതിക്കാർ ഇതിലേ നടന്നുകൂടാ എന്നെഴുതിയ എട്ടുബോർഡുകൾ തിരുന്നകര ക്ഷേത്രത്തിനു ചുറ്റുമുള്ള

വഴികളിൽ അനധികൃതമായി നാട്ടുകയുണ്ടായി. കുറച്ച് ഈഴവർ അത് മൂന്നാംപക്കം അവിടെ നിന്നും പിഴുതെടുത്തുകളഞ്ഞു. ഈ സംഭവത്തെ ആധാരമാക്കി മൂലൂർ 1920ൽ എഴുതിയിട്ടുള്ള ഹാസ്യകവിതയാണ് 'തിരുനക്കര റോഡിലെ എട്ടുബോർഡിന്റെ ചരമഗീതം' എന്നത് (മൂലൂർ, 1993).

റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണ ചരിത്രവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഇത്തരത്തിലുള്ള തദ്ദേശീയ രേഖപ്പെടുത്തലുകളെ സൂക്ഷ്മമായി പരിശോധിച്ചാൽ അത് ജാതിക്കെതിരായ നീക്കങ്ങൾക്കും, സാമൂഹ്യ പരിഷ്കരണ പ്രസ്ഥാനങ്ങളുടെ ചരിത്രത്തിലും വലിയപങ്ക് വഹിക്കുന്നതായി കാണാൻ സാധിക്കും. പ്രത്യേകിച്ച് മൂലൂരിന്റെ ഇടപെടലുകൾ തികച്ചും ജനകീയവും, പുത്തൻ വ്യവസ്ഥിതിയുടെ തുടക്കം കുടിയായിരുന്നു. കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ ബഹുമുഖങ്ങളായ സാമൂഹ്യചരിത്രങ്ങൾ എഴുതപ്പെടേണ്ടതാണ് എന്നതാണ് ഇവ നമ്മൾക്ക് നൽകുന്ന പാഠം.

സാമൂഹിക വികസന പ്രക്രിയയുടെ ഭാഗം കുടിയായിരുന്ന റോഡുനിർമ്മാണത്തിന്റെ വ്യത്യസ്തമുഖങ്ങളുള്ള ചരിത്രമെഴുതപ്പെടണമെന്നതാണ് ഈ പഠനം കൊണ്ട് ലക്ഷ്യമാക്കുന്നത്. നടത്തപ്പെട്ടത്. കേരളത്തിൽ ജാതിയധിഷ്ഠിതമായുള്ള ഭൂമിയുടെ മുകളിൽ യൂറോപ്യൻ അധിനിവേശത്തിന്റെ ഇടപെടലാണ് പ്രധാന വെല്ലുവിളിയായി മാറിയത്. പിന്നീട് പല തലങ്ങളിലായി നിർമ്മിക്കപ്പെടുന്ന റോഡുകൾ എല്ലാംതന്നെ വരേണ്യതയ്ക്കെതിരെ ഉണ്ടാക്കപ്പെട്ടതാണ്. ദേശീയ പ്രസ്ഥാനങ്ങളുടെയും നേതാക്കൻമാരുടെയും ഇടപെടലുകളും ഇതിൽ ഉൾക്കൊണ്ടിരുന്നു. എന്നാൽ റോഡുകളുടെ ഉടമസ്ഥാവകാശമാകട്ടെ ഗവൺമെന്റിന്റേതുമാത്രമായിരുന്നു. വളരെയധികം സങ്കീർണ്ണതകൾ നിറഞ്ഞതാണ് റോഡുകളുടെ സാമൂഹ്യചരിത്രം. ആധുനിക കേരളത്തെ ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമായി നിർത്തുന്നതിൽ ഗ്രാമങ്ങളും പട്ടണങ്ങളും തമ്മിലുള്ള റോഡുമാർഗ്ഗം വലിയപങ്ക് വഹിക്കുന്നുണ്ട്. കൊളോണിയൽ കാലത്തെ ജാതി



സംഘർഷങ്ങളുടെയും പ്രതിഷേധങ്ങളുടെയും തെളിവുകൾ അവശേഷിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത് ഇന്ന് നാം കാണുന്ന പല റോഡുകളിലുമാണ്.

കുറിപ്പുകൾ

1. കത്തോലിക്കാ സഭയിലേയ്ക്കു പുലയരെയും ഈഴവരെയും ചേർക്കുന്നതിന്റെ ഒരു പ്രധാന ലക്ഷ്യം കിഴക്കൻ മേഖലയിലെ സ്ഥലങ്ങൾ തെളിച്ചെടുക്കുക എന്നതായിരുന്നു. പ്രത്യേകച്ച് ഇംഗ്ലീഷ് മിഷണറി നേതൃത്വത്തിൽ മതപ്രചരണവും, ഭൂമിവെട്ടിപ്പിടിക്കലും വളരെ വേഗത്തിൽ തുടർന്നുവരുന്ന സാഹചര്യമായിരുന്നു അത്. താഴ്ന്ന ജാതിക്കാരെ കത്തോലിക്കാ സഭയോട് ചേർത്താൽ കൂടുതൽ വേഗത്തിൽ ഭൂമി പിടിച്ചെടുക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് ഇതിനു നേതൃത്വം നൽകിയ മത്തായി മറിയം അച്ചന്റെ നാളാഗമത്തിൽ നിന്നും നമ്മൾക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കുന്നത് (സെബാസ്റ്റ്യൻ 2000).

സഹായകഗ്രന്ഥങ്ങൾ

ജോസ് പീറ്റർ, കലഹിക്കുന്ന ചരിത്രം, തിരുവല്ല; ക്രൈസ്തവ സാഹിത്യസമിതി, 2003.

എം.സത്യപ്രകാശം, സരസകവി, മൂലൂർ എസ്.

പത്മനാഭപ്പണിക്കർ, തിരുവനന്തപുരം: സാംസ്കാരിക പ്രസിദ്ധീകരണ വകുപ്പ്, 1988.

ജെ.ഡബ്ല്യു.ഗ്ലാഡ്സ്റ്റൺ, കേരളത്തിലെ പ്രൊട്ടസ്റ്റന്റ് ക്രിസ്തുമതവും ബഹുജനപ്രസ്ഥാനങ്ങളും, തിരുവനന്തപുരം: സിദ്ധിപബ്ലിക്കേഷൻസ്, 2004.

റോബിൻ ജെഫ്രി, നായർ മേധാവിത്വത്തിന്റെ പതനം, കോട്ടയം: ഡി.സി.ബുക്സ്, 1979.

(എഡി.).പി.ജെ. സെബാസ്റ്റ്യൻ, പാലകുന്നേൽ വല്യച്ചന്റെ നാളാഗമം, ചങ്ങനാശ്ശേരി: പാലാകുന്നേൽ മത്തായി മറിയം കത്തനാർ ചരമശതാബ്ദിക്കമ്മറ്റി പ്രസിദ്ധീകരണം, 2000.

സനൽ മോഹൻ, വിനിൽ പോൾ, വിശ്വാസവും വിമോചനവും കൈപ്പറ്റ ഹാബേൽ, തിരുവല്ല:

ക്രൈസ്തവ സാഹിത്യ സമിതി, 2015.

(എഡി.). എൻ.കെ. ദാമോദരൻ, മൂലൂർ സാഹിത്യവല്ലരി

(ഒന്നാംഭാഗം), ഇലവുന്തിട്ട: സരസകവി മൂലൂർ

സ്മാരകക്കമ്മറ്റി, 1993

പി. ഭാസ്കരനൂണി, പത്തൊമ്പതാം നൂറ്റാണ്ടിലെ കേരളം, തൃശ്ശൂർ:

കേരള സാഹിത്യ അക്കാദമി, 1988.

പ്രകാശത്തിലേയ്ക്കുള്ള നമ്മുടെ പ്രയാണം, സി.എസ്.ഐ

ദക്ഷിണ കേരള മഹായിടവക രജത

ജൂബിലി, സ്മരണിക, 1984.

English

Agur, C. M.[1903]1990. Church History of Travancore. New Delhi: Asian Educational Services.

Ahuja, Ravi. 2009. 'Pathways of Empire Circulation, Public Works and Social Space in

Colonial Orissa, c.1780-1914. Hyderabad: Orient Blackswan.

Baker, Henry.1862. The Hill Arrians of Travancore and The Progress of Christianity Among

Them. London: Wertheim, Macintosh and Hunt.

Foulkes, T. 1864. A Class Book of the Geography of Travancore.

Trivandrum: Sircar Book

Press.

Ibrahim, P, The Development of Transport Facilities in Kerala: A Historical Review. Social Scientist.

Vol. 6, No. 8 (Mar., 1978), pp. 34-48.

Mateer, Samuel.1883. Native Life in Travancore. New Delhi: Asian Educational Service.

Mencher, P. Joan. Kerala and Madras: A Comparative Study of Ecology and Social Structure.

Ethnology, Vol. 5, No. 2 (Apr., 1966), pp. 135-171.

Mohan, P Sanal. 2015. Modernity of Slavery. New Delhi: Oxford University Press.

Ward and Conner. [1863]1994. Memoir of the Survey of the Travancore and Cochin States

Vol.1. Trivandrum: Government of Kerala.