

ঢাকা যখন মেঘে ঢাকা



রুড ইয়ার্ড কিপলিং কলকাতা শহরকে 'ভয়ংকর রাত্রির শহর' হিসেবে বর্ণনা করেছিলেন। বর্তমান ঢাকা শহরকে কীভাবে দেখতেন তা অজানা হলেও অকল্পনীয় নয়। অমর্ত্য সেন তার শৈশবে ঢাকা দেখেছিলেন অপেক্ষাকৃত শান্ত এবং ছোট জায়গা, যেখানে জীবন ছিল মধুর ও ধীর।

আজ থেকে ৫০ বছর আগে, অর্থাৎ স্বাধীনতার শুভলগ্নে ঢাকা ছিল গাছপাছালিতে ঢাকা মোটামুটি মধ্যম সাইজের ছিমছাম একটা শহর। কার্জন হলসংলগ্ন দোয়াল চত্বর থেকে তেজগাঁও পুরনো বিমানবন্দর হয়ে

মহাখালী পর্যন্ত রাস্তার দুই পাশে বড় বড় গাছের পল্লবিত শাখার ছায়া পথিকের প্রশান্তি এনে দিত। অন্য জায়গায় এর ব্যতিক্রম ছিল না। খাল ছিল বেশ কয়টা, সহনীয় মাত্রায় নানা-নর্দমা, বৃষ্টিপাতের পরিষ্কার পানির প্রবাহ। তখনকার ১৬ লাখ মানুষের শহরটিতে রিকশা ছিল অপেক্ষাকৃত অনেক কম, তবে সাইকেল নেহাত কম নয়। বাস বলতে 'মুড়ির টিন', ঘোড়ার গাড়ির শব্দ নবাবী আমলের নিদর্শন; অক্সিজেনের প্রবাহ অব্যাহত। তাছাড়া আফসান চৌধুরীর বর্ণনায়, 'ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের একজন ছাত্র মাত্র পাঁচ টাকায় দ্বিদিপিত পাত করতে পারত। এক টাকার বাস টিকেটে প্রায় সব জায়গায় যাওয়া-আসা, এক প্যাকেট স্ট্রার সিগারেট দেড় টাকা, এক প্যাকেট বিরিয়ানি এক টাকা, এক কাপ চা পঞ্চাশ পয়সা। বাকি টাকায় বাসায় ফেরা এবং এর মধ্যে রাজনীতি এবং স্বপ্ন দিয়ে উদরপূর্তি' (আফসান চৌধুরী, সত্তরের ঢাকা)।

দুই-গেলে ৫০ বছরে বাংলাদেশে যেমন অভাবনীয় পরিবর্তন প্রত্যক্ষ করা যায়, তেমনি এর রাজধানী ঢাকার বেলায়। বাংলাদেশের রাজধানী এখন পৃথিবীর

দ্রুততম গড়ে ওঠা মেগা

সিটি—জনসংখ্যা দুই কোটি ছুই ছুই,

প্রতি বছর বাড়ছে প্রায় ৪ শতাংশ

হারে, প্রতি বর্ষিকলোমিটারে প্রায় ৫০

হাজার মানুষের বাস! গাছ কেটে,

নাল, নদী, খাল দখলে নিয়ে প্রবৃদ্ধির

প্রমত্ত জোয়ারে গা ভাসায় ঢাকা

শহর। কথায় বলে, 'মুখে মুখে শেখ

ফরিদ, বগলে ইট—বটম আপ ধ্যানিং

মুখে মুখে কিন্তু তলে তলে টপডাউন

পদ্ধতিতে প্রশাসন চলে আসছে

অনাদিকাল থেকে। কথায় বলে, অল

রোডস লিড টু রোম, বাংলাদেশে ঠিক

তেমনি—অল রোডস লিড টু ঢাকা।

প্রতিদিন নাকি দুই হাজার মানুষ

ঢাকায় ঢেকে সুখের সন্ধান। কুড়ি

বস্তির এক নারীর কথায়, 'ঢাকা ভালো

লাগে না, তবে স্বপ্ন আছে গ্রামে গিয়া

এক ষণ্ড জমি কিনবাম।'

ঢাকা অর্থনৈতিক, রাজনৈতিক ও

সাংস্কৃতিক কেন্দ্র। দক্ষিণ এশিয়ার

বড় শহরগুলোর একটি। পূর্ব-দক্ষিণ

এশিয়ার সবচেয়ে বড় বিশ্বব্যাংক

বলছে, মেগা সিটিগুলোর মধ্যে দেড়

কোটি মানুষসমেত ঢাকার বিশেষত্ব

হচ্ছে দ্রুততম বর্ধনশীল। ২০২৫

সালের মধ্যে দুই কোটিরও বেশি

মানুষ নিয়ে ঢাকা মেট্রিকো, রেভিনিউ

কিংবা সাংহাইয়ের চেয়ে বড় হবে।

সবই সুখবর ওই গানটির কথার

মতো, 'ঢাকা শহর আইশা আমার

আশা ফুরাইছে, আরে লাল লাল নীল

নীল বাতি দেইখ্যা নয়ন জুড়াইছে।'

তিন, তবে বিআইডিএস আয়োজিত

এক কনফারেন্সে 'ওয়ার ক্রাউডেড'

ঢাকার বেলায় সব ভালো ভালো

নয়—এমন কিছু যেন বলতে চাইলেন

আহমদ আহসান, পরিচালক, পলিসি

রিসার্চ ইনস্টিটিউট। ঢাকা শুধু জনবহুল নয়,

বায়বহুলও বটে। বাংলাদেশে মোট

নগরবাসীর এক-তৃতীয়াংশের বসত ঢাকায়,

অন বড় শহর মিলিয়ে চার ভাগের

ভাগীদার। গত ১০ বছরে ঢাকার জনসংখ্যা

বেড়েছে ৫০ শতাংশের বেশি।

ঢাকা অতিরিক্তভাবে বেড়ে ওঠার কারণে

বাংলাদেশ জিডিপির এক-দশমাংশ

হারাচ্ছে। আর ঢাকার আকৃতি সবচেয়ে

অনুকূল অবস্থা অতিক্রান্ত হওয়ার ফলে

বাংলাদেশ হারাচ্ছে তার জিডিপির ৬-১০

শতাংশ। ঢাকার এই 'অতিবৃদ্ধি'

সার্বিক নগর দারিদ্র্য হ্রাসের হার তাৎপর্যপূর্ণভাবে



অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের পুঞ্জীভবনের পেছনে

প্রায়ই কাজ করে দক্ষ বাজারশক্তি, রিটার্নস টু

স্কেল, এগলোমারেসন অর্থনীতি, স্থানীয়করণ

এবং নগরায়ণ—সব মিলিয়ে সৃষ্টি করে নগর

কেন্দ্র ও শহর। নিঃসন্দেহে এসব উন্নয়ন

প্রবৃদ্ধির কেন্দ্রবিন্দুতে থাকলেও সীমার বাইরে

অর্থনৈতিক কেন্দ্রীকরণের কুফল যে আছে তা

দিবালোকের মতোই স্পষ্ট। তত্ত্ব বলে, শহরের

একটা চূড়ান্ত আকৃতি থাকে। তারপর

ক্রমহ্রাসমান প্রান্তিক উৎপাদন বিধির মতো

উৎপাদন মাত্রার অর্থনৈতিক অসুবিধা ও

নেতিবাচক বহিস্থ প্রভাবে খরচ বাড়ে

অন্যান্য শহর ও অঞ্চল উন্নয়নে মনোযোগী হওয়া,

বিশেষত চট্টগ্রাম বাণিজ্যিক

শহরকে প্রাধান্য দেয়া; গণসেবা ও বিনিয়োগ পরিবেশ

উন্নত করা, শহর-সরকারকে বিকেন্দ্রীকরণের মাধ্যমে

শক্তিশালী করা, শহরের কৃতিত্ব পরিমাপ,

তথ্য ও গবেষণা বৃদ্ধিকল্প আরো বিনিয়োগ

ইত্যাদি সময়ের দাবি।

বাংলাদেশের ৩৪০টা শহর ও পৌরসভার

পরিকল্পনা ও ব্যবস্থাপনা ঢাকায়

থেকে ৩৫টি উন্নয়ন সম্পর্কিত মন্ত্রণালয়ের

পক্ষে কথনো সম্ভব ছিল না, আজও

সম্ভব নয়। এসব সরকারি দপ্তর ঢাকায়

ভিড় না বাড়িয়ে বিকেন্দ্রীকরণের

ছায়ায় ঢাকার বাইরে অন্যান্য শহরে

স্থানান্তর করা উচিত।

ঢাকা সারা বাংলাদেশের প্রতিনিধিত্ব

করে না। মুখ দেখে শরীর চেনা যায়

না—করু আগে বলেছিলেন রবীন্দ্রনাথ

ঠাকুর; পল স্যামুয়েলসন তার

'ইকোনমিকস' বইয়ের সূচনায় ফ্যালাসি

উৎপাদন মাত্রার অর্থনৈতিক অসুবিধা ও নেতিবাচক বহিস্থ প্রভাবে খরচ বাড়ে। যেমন গাদাগাদি অবস্থা এবং দুঃখের খরচ। ফলে স্কেল ও এগলোমারেসনের সুবিধা টপকে অসুবিধা জায়গা দখল করে। সম্ভবত এ কারণেই শহরগুলো সীমাহীনভাবে বাড়তে পারে না। তাছাড়া প্রাইমেটের (সবচেয়ে বড় শহর) অতিবৃদ্ধি অন্যান্য শহরের বৃদ্ধির ভিত্তি দুর্বল করতে পারে। আর অতিমাত্রায় শহর বিস্তৃতির ব্যাখ্যা সবার জানা—বাজারের ব্যর্থতার সুযোগে ভারী বিনিয়োগ, স্থির খরচ ও এক্সটার্নালিটিজ, নেটওয়ার্ক প্রভাব এবং গুনার মিরডেলের বৃত্তাকারে ক্রমবর্ধমান সংগঠন (Circular cumulative causation) ইত্যাদি ইকোনমিক্স অব স্কেল পাইয়ে দিতে অবদান রাখে। রাজনৈতিক, অর্থনৈতিক কারণটিও কম গুরুত্বপূর্ণ নয়—রাজনৈতিক অভিজাত শ্রেণী প্রাইমেট শহর/অঞ্চল পছন্দ করে—ঈশ্বর বাস করেন ওই ভদ্র পর্যায়ে' (মৌনিক বন্দ্যোপাধ্যায়)। তবে ব্যক্তি পর্যায়ে যা সবচেয়ে ভালো সিদ্ধান্ত, সামাজিক দুঃস্থিকোণ থেকে তা না-ও হতে পারে এবং সেজন্যই সংশোধনক্ষম ব্যবস্থা নেয়া উচিত। বস্তুত, বাংলাদেশের জন্মই হয়েছে দুর্বল নীতি ও ইকোনমিক জিওগ্রাফির বিষয়ে বিচার-বিম্বাটের কারণে।

সাধারণত অর্থনৈতিক উন্নয়ন ডিসকোর্সে অর্থনৈতিক ভূবিজ্ঞানের তথ্য ইকোনমিক জিওগ্রাফির জোরালো কোনো জায়গা থাকে না, যদিও আন্তর্জাতিক বৈষম্য কিংবা বিনিয়োগের বেলায় ভূবিদ্যার প্রত্যক্ষ প্রতিক্রি উঠে আসে। অর্থনৈতিক ভূবিদ্যা মানে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড, সম্পদ, উৎপাদনের উপকরণের অবস্থান নিয়ে অধ্যয়ন। আহমদ আহসান সৈদন আমাদের রাজধানী ঢাকা শহরের অভিজ্ঞানাকীর্ণতা এবং এর পরিণাম নিয়ে প্রাণবন্ত আলোচনা করলেন; জনবহুল ঢাকা কীভাবে ব্যয়বহুল হলো, সে আলোচনায় অর্থনৈতিক ভূবিদ্যার কথা তুলে ধরলেন ওই কনফারেন্সে। আমরা জানি, উৎপাদনশীলতার প্রধান চালক হচ্ছে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড, ব্যক্তি, ফর্ম কিংবা খাতে সম্পদের বরাদ্দ। অর্থনৈতিক ভূবিদ্যা জানতে চায় কোথায়, কেন এবং কীভাবে এ বিন্যাস ঘটে। আর এই বটিন ও পুনরায় বটিন প্রক্রিয়ায় উপাদানের চলমানতা গুরুত্বপূর্ণ সহণ হয়ে ওঠে, যা কিনা প্রায়ই উপেক্ষিত থাকে আমাদের চিন্তা ও চেতনায়।

অর্থনৈতিক উন্নয়নের বিষয়ে অস্তুষ্টি দান করে।

ইকোনমিক জিওগ্রাফি-বিষয়ক

দুটো প্রশঙ্গ উল্লেখ না করলেই

নয়—এক, দরিদ্র জেলাগুলোর

দারিদ্রের প্রকোপ অপেক্ষাকৃত বেশি;

দুই, প্রবৃদ্ধির জন্য টেকসই শহর

উন্নয়ন জরুরি, বিশেষত এর গুণগত

মান। মধ্যম আয়ের দেশের ফাঁদে

পড়তে যাওয়া বাংলাদেশের চিন্তা

হওয়া উচিত মানসম্মত নগর, শুধুই

নগর নয়। যেন বলতে না হয়,

'ফিরিয়ে দাও সে অরণ্য, লহ এই

নগর।' যেমন উড়েজাহাজে বসে

রাতে রবেলায় জানালায় উঁকি মেরে

দেখি বাংলাদেশ অন্ধকারে ডুবে

আছে, হারিকেনের মতো শিটিমিট

আলোয় কিছু শহর আর একমাত্র

ঢাকা শহরের যত কাছাকাছি ততই

আলোর হাতছানি। ভিয়েতনাম,

খাইল্যান্ড বা অন্য কোথাও দেশের

ভেতর গেলন চুকলে আলোর ঝলকানি

বিস্তৃত শহর থেকে শহরে। ঢাকা ১৬

কোটি মানুষের দেশে সবচেয়ে বড়

শহর; মোট জনসংখ্যা দুই কোটি

(প্রায় এক-তৃতীয়াংশ) ধারণ করে।

এ দেশে ১০ লাখের ওপর মানুষ

নিয়ে আছে মাত্র চারটা শহর, অর্থাৎ

এমন শহর ভিয়েতনামে ৭,

ইন্দোনেশিয়ায় ১৪, ভারতে ৫৪, চীনে

১০২, এমনকি পাকিস্তানে ১৪টি।

বৃথতে বাকি থাকে না যে বাংলাদেশে

নগর বলতে একমাত্র ঢাকাই।

পাঁচ, তা মোটেও ঠিক নয়। দেশের

সবচেয়ে বেশি মানুষের বাস করা

শহরটিতেই। আর তার জন্য চাই

পরিষ্কার নগর বিস্তৃতি ও উন্নয়ন। যত

তাড়াতাড়ি উপলব্ধি তত দ্রুতই মঙ্গল।

আব্দুল বায়েস: অর্থনীতির অধ্যাপক, জাহাঙ্গীরনগর বিশ্ববিদ্যালয়ের সাবেক

উপাচার্য ও ইস্ট ওয়েস্ট ইউনিভার্সিটির খণ্ডকালীন শিক্ষক

