## ಬಂಡೀಪುರದಲ್ಲಿ ಹುಲಿ ಹೆಜ್ಜೆಗಳು

ಬಂಡೀಪುರ ರಕ್ಷಿತಾರಣ್ಯಕ್ಕೆ ಎಂಟು ದಶಕದ ಇತಿಹಾಸವಿದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಮೊದಲು ಅರಣ್ಯ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಕಾಯಿದೆಯಡಿ ತಂದಿದ್ದು 1931ರಲ್ಲಿ. ಆಗ "ಮೈಸೂರು ಅರಣ್ಯ ಸಂರಕ್ಷಣಾ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣಾ ಕಾಯಿದೆ 1931'ರ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ 90 ಚದುರ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಗುರುತಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ನಂತರ 1941ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದವರ ಖಾಸಗಿ ಬೇಟೆಗೆ ಮೀಸಲಾಗಿದ್ದ ಈ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು "ವೇಣುಗೋಪಾಲ ವನ್ಯಜೀವಿ ಉದ್ಯಾನ" ಎಂದು ಹೆಸರಿಸಿದರು. ಅದರ ಮರುವರ್ಷವೇ ಅಕ್ಕಪಕ್ಕದ ಕಾಡಿನ ಭಾಗವನ್ನೂ ಸೇರಿಸಿ ಒಟ್ಟು 800 ಚದುರ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ವನ್ಯಜೀವಿ ಉದ್ಯಾನಕ್ಕೆ ಮೀಸಲಿಟ್ಟರು. ಇಲ್ಲಿ ಮೊದಲಿನಿಂದಲೂ ಹುಲಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಿತ್ತು. ಇದರಲ್ಲಿ 683.5 ಚದುರ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರದೇಶವನ್ನು 1973ರಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಮಹತ್ವಾಕಾಂಕ್ಷಿ ಯೋಜನೆಯಾದ "ಹುಲಿ ಯೋಜನೆಗೆ" ಮೀಸಲಿಡಲಾಯಿತು. ಇದು ದೇಶದ ಮೊದಲ ಒಂಬತ್ತು 'ಹುಲಿ ಮೀಸಲು' ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದೆಂದು ಗುರುತಿಸಿಕೊಂಡಿತು.

ಇದಕ್ಕೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಉದ್ಯಾನದ ಸ್ಥಾನಮಾನ ಸಿಕ್ಕಿದ್ದು 1974ರಲ್ಲಿ. ಅಕ್ಕಪಕ್ಕದ ಇನ್ನಷ್ಟು ಮೀಸಲು ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಸೇರಿಸಿ, ಈಗ ಸುಮಾರು 1100 ಚದುರ ಕಿ.ಮೀ. ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಂಡೀಪುರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಉದ್ಯಾನ ಹರಡಿದೆ.

ಸದ್ಯ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟು ಐದು ಹುಲಿ ಮೀಸಲು ಅಭಯಾರಣ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಮೊದಲನೆಯದು ಮತ್ತು ಅತಿದೊಡ್ಡದು ಎಂದರೆ ಬಂಡೀಪುರ ಹುಲಿ ಮೀಸಲು ಎಂಬ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆ ಇದಕ್ಕಿದೆ. ಇನ್ನುಳಿದ ನಾಲ್ಕು ಹುಲಿ ಮೀಸಲು ಎಂದರೆ ಭದ್ರಾ, ನಾಗರಹೊಳೆ, ದಾಂಡೇಲಿ–ಆನ್ಶಿ ಮತ್ತು ಬಿಆರ್‌ಟಿ.

ಬಂಡೀಪುರ, ಒಂದು ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ನಾಗರಹೊಳೆ, ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ಬಿಆರ್ ಹಿಲ್ಸ್, ಮಲೆ ಮಾದೇಶ್ವರ ಬೆಟ್ಟ, ಕೆಳಗಿನ ವಯನಾಡು ಅರಣ್ಯ, ಈ ಕಡೆ ಪಕ್ಕದ ಮಧುಮಲೈ ಮತ್ತು ಸತ್ಯಮಂಗಲಂ, ಹೀಗೆ ಪರಸ್ಪರ ಕೊಂಡಿಯಾಗಿರುವ ಏಳು ವನ್ಯಪ್ರದೇಶಗಳು ಸೇರಿ, 'ನೀಲಗಿರಿ ಜೀವವಲಯ' ರೂಪಿತವಾಗಿದೆ. ಇಡೀ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯೇ ಅತಿಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಹುಲಿಗಳಿರುವುದು ಬಂಡೀಪುರದಲ್ಲಿ, ಈಗ ಸುಮಾರು 130 ಹುಲಿಗಳಿರಬಹುದು. ಬಂಡೀಪುರವು ಹುಲಿಗಳಿಗೆ ತವರಾದಂತೆಯೇ ಏಷ್ಯಾದ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಸಂಖ್ಯೆಯ ಆನೆಗಳ ಆವಾಸವೂ ಆಗಿದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಚಿರತೆ, ಜಿಂಕೆ, ನಾಲ್ಕಾರು ಜಾತಿಯ ಮಂಗಗಳು, ಕಾಡುಕೋಣ, ಪುನುಗು ಬೆಕ್ಕು, ಇನ್ನಿತರ ಕಾಡುಪ್ರಾಣಿಗಳ ನೆಚ್ಚಿನ ನೆಲೆಯೂ ಹೌದು.

ಚಿತ್ರ: ವಿಕಾಸ್ ಶಾಸ್ತ್ರಿ

8 ಅಡಿ ಎತ್ತರದ ಉಕ್ಕಿನ ತಂತಿಬೇಲಿ ಬಿಗಿಯಲಾಗಿದೆ. ಹೆದ್ದಾರಿ 24 ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲವೂ ವರ್ಷದ ಎಲ್ಲ ದಿನಗಳೂ ಎಲ್ಲ ಬಗೆಯ ವಾಹನಗಳಿಗೂ ತೆರೆದಿರುತ್ತದೆ. ಮತ್ತೆ ಕಾಡುಪ್ರಾಣಿಗಳು ಎಲಿವೇಟೆಡ್ ಕಾರಿಡಾರುಗಳ ಕೆಳಗೆ ಮಾತ್ರವೇ ಬಂಡೀಪುರದ ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆಗೆ ಓಡಾಡಬಲ್ಲವು.

ನಮ್ಮ ಯೋಜನೆಗಳು ಸ್ಪಷ್ಟವಿದೆ. 'ಕಾಡಿರುವುದೇ ನಮಗಾಗಿ, ರಸ್ತೆಯಿರುವುದೇ ಮನುಷ್ಯರು ಓಡಾಡಲು'. ನಾವು ಹಾಗೆ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ನಾಗಾಲೋಟದಿಂದ ಸಾಗುವಾಗ ಈ ಕಾಡುಪ್ರಾಣಿಗಳು 'ಬಿಗ್ ಕ್ಯಾಟ್' ಎಂದು ಹೆಸರಾದ ಹುಲಿರಾಯನ ಜೊತೆ ರಸ್ತೆಯಂಚಿನಲ್ಲಿ (ಬೇಲಿಯೊಳಗೇ) ಕ್ಯಾಟ್ ವಾಕ್ ಮಾಡಿ ಮನಸ್ಸಿಗೆ ಮುದ ನೀಡಿ, ನಮ್ಮ ಕ್ಯಾಮೆರಾ ಕಣ್ಣಿಗೆ ಫೋಸು ಕೊಟ್ಟರೆ ಸಾಕು! ಅದು ಬಿಟ್ಟು ಅವ್ಯಾಕೆ ಹಗಲು, ರಾತ್ರಿ ರಸ್ತೆ ದಾಟಬೇಕು ಹೇಳಿ? ದಾಟುವುದಿದ್ದರೆ ಎಲಿವೇಟೆಡ್ ಕಾರಿಡಾರುಗಳ ಕೆಳಗೆ ದಾಟಿಕೊಳ್ಳಲಿ. ಬೇಡವೆಂದವರು ಯಾರು? ನಾವೇನು ಅವುಗಳ ಜೀವಕ್ಕೆ ಕುತ್ತು ತರುತ್ತಿದ್ದೇವೆಯೇ. ಅವೂ ಕೂಡ 'ಜಿಡಿಪಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ' ಸನ್ನಿವೇಶಗಳಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೊಂದಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದನ್ನು ಕಲಿಯುವುದು ಬೇಡವೇ? ಇದು ಡಾರ್ವಿನ್ 'ವಿಕಾಸ ವಾದ'ವಲ್ಲ, ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ 'ನವ ವಿಕಾಸ'ವಾದ!

### ಈಗ ವಾಸ್ತವಕ್ಕೆ ಬನ್ನಿ!

ಕೇಂದ್ರ ಭೂ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಚಿವಾಲಯವು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದ ಎಲಿವೇಟೆಡ್ ಕಾರಿಡಾರು, ಹೆದ್ದಾರಿ ಅಗಲೀಕರಣ ಹಾಗೆ ಅನಾಮತ್ತಾಗಿ ಕಣ್ಮುಚ್ಚಿ ತೆರೆಯುವುದರ ಒಳಗೆ ಸಾಕಾರಗೊಳ್ಳುವ ಯೋಜನೆ ಅಲ್ಲ. ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಈಗಿರುವುದರ ಎರಡು ಪಟ್ಟು ಅಗಲ ಮಾಡಲು, ಮಧ್ಯೆ ಮಧ್ಯೆ ಒಂದು ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ನಾಲ್ಕು ಎಲಿವೇಟೆಡ್ ಕಾರಿಡಾರುಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು, 27 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಎರಡೂ ಕಡೆ 8 ಅಡಿ ಎತ್ತರದ ಉಕ್ಕಿನ ಬೇಲಿ ಬಿಗಿಯಲು ಜೆಸಿಬಿಗಳು, ಕ್ರೇನುಗಳು ಇನ್ನಿತರ ನೂರಾರು ಬೃಹತ್ ಯಂತ್ರೋಪಕರಣಗಳು ಬಂಡೀಪುರಕ್ಕೆ ಲಗ್ಗೆ ಇಡುತ್ತವೆ. ಸಾವಿರಾರು ಕೆಲಸಗಾರರು ಹಗಲಿಡೀ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಲಕ್ಷಗಟ್ಟಲೆ ಲೀಟರ್ ಡೀಸೆಲ್ ಇನ್ನಿತರ ಇಂಧನ ಉರಿಯುತ್ತದೆ. ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್, ಬೇಡದ ಕಾಂಕ್ರೀಟು ಇನ್ನಿತರ ಮಣಗಟ್ಟಲೆ ತ್ಯಾಜ್ಯ ಕಾಡಿನ ಒಡಲನ್ನು ಸೇರುತ್ತದೆ.

ಇಷ್ಟು ದೊಡ್ಡ ಕಾಮಗಾರಿ ಹಾಗೆ ಆರು ತಿಂಗಳು ಅಥವಾ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಮುಗಿಯುವಂತದಲ್ಲ. ಅಡೆತಡೆಯಿಲ್ಲದೇ ಎಲ್ಲ ಸುಗಮವಾಗಿ, ಯುದ್ಧೋಪಾದಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ನಡೆದರೂ ಕನಿಷ್ಟ 2– –3 ವರ್ಷ