Journal of Advances and Scholarly Researches in Allied Education
Vol. 19, Issue No. 3, April-2022, ISSN 2230-7540

महानगर में रिक्शा: गरीबी व प्रवास

विनोद कुमार*

असिस्टेंट प्रोफेसर, समाजशास्त्र विभाग, पंजाब विश्वविद्यालय, चंडीगढ़

***सार -** यह रिसर्च पेपर मुख्यतः चंडीगढ़ में रिक्शा चालकों पर किए गए रिसर्च का वर्किंग पेपर के तौर पर लिखा गया है। चंडीगढ़ एक महानगर होने के साथ-साथ देश की पहली प्लानिंग करके बनाई गई सिटी भी है। इसको बनाने में फ्रांसीसी आर्टिटेक ली. कार्बूजियर का अहम योगदान रहा और इसे भारत को समर्पित करने के लिए नेहरू जी ने दिल खोलकर हर तरह से बनाने में मदद की।*

----------X----------

परिचय

इस शहर को बसाने के पीछे सबसे बड़ा मकसद था कि ज्यादा से ज्यादा सरकारी कर्मचारी इस शहर को आबाद करें और आम जनता भी यहां पर आकर रहना चालू कर दें ताकि एक जीता जागता शहर बस जाए। इस शहर को बसाने के लिए कई गांव उजड़े गए और यहां से उजाड़े गए लोग कुछ चंडीगढ़, व बाकी अलग-अलग राज्यों में अपने रिश्तेदारों के पास जाकर बस गए और उन्होंने अपने जमीन संस्कृति सभ्याचार से हाथ धोएं।

लेकिन इस शहर में अपार संभावनाएं उन लोगों के लिए भी पैदा की जो देश के अलग-अलग हिस्सों में दबी कुचली जिंदगी गुजार रहे थे और जाति व्यवस्था या धर्म की कुरीतियों की वजह से नारकीय जीवन जी रहे थे।

जिनमें से ज्यादातर लोग उत्तर प्रदेश और बिहार से आए और धीरे-धीरे चंडीगढ़ को ही अपना घर बना कर बस गए। उनके यहां पर आने के पीछे जाति व्यवस्था, जमीन का ना होना, दिहाड़ी ना मिलना, जातीय हिंसा, व ज्यादा बेहतर जिंदगी के लिए आना, मुख्य कारण रहे। ज्यादातर रिक्शा चालक शेड्यूल कास्ट, शेड्यूल ट्राइब से हैं। जबकि 2 से 3% रिक्शा चालक सामान्य श्रेणी से भी आते हैं। जिसमें ब्राह्मण वह बनिया भी शामिल हैं। उत्तर प्रदेश में गोरखपुर में बिहार में बलिया के आसपास से ज्यादा रिक्शा चालक आए हैं क्योंकि यहां पर रेलवे का साधन है और ज्यादातर रिक्शा चालक ग्रामीण क्षेत्रों से आते हैं शहरी क्षेत्र से मात्र 5% रिक्शा चालक होंगे।

अनुसंधान क्रियाविधि

यह पेपर रिसर्च करके ऑब्जर्वेशन के ऊपर लिखा गया है जिसमें तकरीबन 10 साल का अनुभव शामिल किया गया है। इस अनुसंधान की क्रिया विधि क्वालिटेटिव/गुणात्मक होगी। इस रिसर्च पेपर में ज्यादातर फील्ड से इकट्ठा किए गए डेटा को नृवंशविज्ञान तकनीक के माध्यम से प्रस्तुत करने की कोशिश की जाएगी ताकि पाठक के लिए मुख्य बिंदुओं को समझने में आसानी हो। इस रिसर्च पेपर में डेटा का इस्तेमाल कम व उनके जिंदगी से जुड़े अनुभव, बड़े शहर में उनके लिए चुनौतियां, गरीबी व प्रवास से जुड़े मुद्दों को ज्यादा त्वज्जो दी जाएगी।

सिद्धांत

दिए गए अनुसंधान के विषय में जैसा कि पहले ही बता दिया गया है, कि रिक्शा चालक ज्यादातर उत्तर प्रदेश व बिहार से हैं। जो कि आज भी लगभग बीमारू और गरीब राज्यों में अपना नाम रखते हैं। वहां से चलकर चंडीगढ़ में काम करने और रहने के पीछे कई कारण रहे। जिनमें से गरीबी और जातीय दमन मुख्य कारक रहे। इसलिए इस पेपर को लिखने के लिए पुश एंड पुल फैक्टर थ्योरी के साथ- साथ, चैन माइग्रेशन व स्ट्रक्चरल थ्योरी (Structural theories focuses on demographic and labor market, that resuls in to behavior and poverty)। गरीबी अक्सर इंसान को पढ़ाई लिखाई है अच्छे इन्वायरमेंट से दूर कर देती है जिसका सीधा असर उनके आने वाली पीढ़ियों और परिवार के ऊपर पड़ता है व गरीबी का कुछ चक्कर चलता रहता है। इसलिए इस पेपर में इनफॉरमल

www.ignited.in

सेक्टर में काम कर रहे रिक्शा चालकों कि जिंदगी के कुछ पहलुओं को छुआ जाएगा।

असंगठित क्षेत्र में कामगार

भारत में असंगठित क्षेत्र में काम करने वाले लोगों की तादाद सर्वाधिक है (86%, 2016 के भारत सरकार के डेटा के मुताबिक)। और दिन प्रतिदिन यह तादाद बढ़ती जा रही है क्योंकि सरकारी नौकरियां घट रही है और ज्यादातर प्राइवेट व सरकारी संस्थान ठेकेदारी प्रथा के साथ कार्य कर रहे हैं। इसके पीछे केंद्र व राज्य सरकारों की नीतियों के साथ-साथ, वर्ल्ड बैंक व इंटरनेशनल मॉनेटरी फंड द्वारा कैपिटालिज्म को बढ़ावा देने के साफ साफ संकेत भी जिम्मेदार हैं। असल में आज की मार्केट आधारित अर्थव्यवस्था लोगों के लिए नहीं बल्कि कंपनियों के लिए चल रही है।

1950 से 1960 के दशक में जब चंडीगढ़ के निर्माण का कार्य जोरों पर था तब बहुत बड़ी मात्रा में मजदूरों की जरूरत थी। इसके लिए पहले पहल हरियाणा, पंजाब हिमाचल व चंडीगढ़ इत्यादि से बहुत बड़ी संख्या में मजदूर आते रहे व चंडीगढ़ के बनने में अपना योगदान देते रहे। लेकिन ज़ोही, ग्रीन रिवॉल्यूशन या हरित क्रांति का दौर चालू हुआ तब हरियाणा व पंजाब में बहुत बड़ी मात्रा में लोगों की जरूरत खेती में पड़ने लगी, और यहां के मजदूर अपने यहां जाकर खेती करने लगे।

वैसे तो 1950 में ही कुछ मजदूर उत्तर प्रदेश व बिहार के सुदूर इलाकों से आकर यहां काम करने लगे परंतु 1960 के दशक के बाद में कामगारों की ज्यादा जरूरत को देखते हुए उत्तर प्रदेश व बिहार से रेलवे, और ट्रकों के माध्यम से ज्यादा से ज्यादा मजदूरों को ठेकेदारों द्वारा बुलाया गया। उस समय भी मजदूरों को अपने लोकल एरिया की बजाय चंडीगढ़ में ज्यादा अधिकारी मिल रही थी और वह लोग विभिन्न कार्यकलापों में संभवतः ज्यादा पैसे कमा रहे थे। फील्ड वर्क के माध्यम से यह भी जानने को मिला कि उस समय सरकारी नौकरी में काफी कम पैसे मिलते थे इसलिए लोगों का ज्यादा रुझान सरकारी नौकरी की बजाए छोटे-मोटे काम धंधे करने गए रिक्शा आदि चलाने में रुझान ज्यादा था। उस समय में अनपढ़ लोगों को भी नौकरी में लगा लिया जाता था और थोड़े पढ़े लिखे लोगों को भी अच्छी नौकरी मिल जाती थी। परंतु, जैसा कि एक रिक्शा चालक राममहर ने बताया कि वह ₹60 महीना (1960s) पर सरकारी दफ्तर में पक्का चपरासी के पद पर कार्य कर रहा था। लेकिन उसी समय उसके बाकी दोस्त व रिश्तेदार रिक्शा व मजदूरी करके ज्यादा पैसे कमा रहे थे। इसलिए उसने नौकरी छोड़ कर रिक्शा चालक बनना मंजूर किया। रिक्शा चलाकर वह लगभग 3 गुना पैसा कमा रहा था और सोने वह रहने के लिए बहुत सस्ते झोपड़े या मकान किराए पर मिल जाते थे। परंतु बाद में लगभग 1980 के आसपास किराया महंगा होने की वजह से दुकानों के बरामदे में उन्होंने सोना चालू कर दिया था।

जब रिसर्चर ने 2013 में चंडीगढ़ के रिक्शा चालकों पर रिसर्च करना चालू किया तब लगभग 15,000 से ज्यादा रिक्शा चालक थे और उनकी यूनियन भी थी। परंतु जैसा कि हम अलग-अलग थ्योरी के माध्यम से जानते हैं कि 1991 में डॉक्टर मनमोहन सिंह ने लिबरलाइजेशन, प्राइवेटाइजेशन, ग्लोबलाइजेशन (LPG) के सिस्टम को अडॉप्ट किया और इकोनामी में बहुत तेजी से बदलाव आना चालू हो गया।।

1991 से पहले चंडीगढ़ में गिनती के यातायात के मोटर चालित वाहन, बस व लोरी हुआ करते थे। निजी कार, मोटरसाइकिल, वगैरह बहुत बाद में आने चालू हुए। तब तक रिक्शा चलाने वालों के सुनहरे दिन थे और वह अपने परिवार का भरण पोषण अच्छे से करने के बाद खुद भी अच्छा भोजन खा पा रहे थे।

2001 आते-आते ग्लोबलाइजेशन व लिबरलाइजेशन के दौर में आसानी से लोन मिलने लगे और सड़कों पर निजी कारों व वाहनों का दबदबा बढ़ता गया। और इसके साथ मोटर चालित ऑटो रिक्शा, व अन्य साधन भी सवारियों की सुविधा के लिए बड़ी मात्रा में आने चालू हो गए। इसके साथ ही रिक्शा चालकों के लिए काम धीरे-धीरे कम होता गया और उनके लिए मुश्किल भरे दिनों की शुरुआत हो गई। लाखों की संख्या में साइकिल सड़कों से गायब होते गए और रिक्शा भी धीरे-धीरे कम हो गए और उनको मिलने वाली सुख सुविधाओं में भी कटौती कर ली गई।

रिक्शा चालक और गरीबी: जब अन्य लोगों के लिए लिबरलाइजेशन, प्राइवेटाइजेशन, ग्लोबलाइजेशन के माध्यम से बहुत सारी संभावनाएं बढ़ रही थी तब रिक्शा चालकों के लिए धीरे-धीरे रोटी कमाना भी मुश्किल होता जा रहा था। ज्यादा मोटर चालित साधन आने की वजह से रिक्शा चालकों को कम सवारिया मिल रही थी वह लोगों के साथ में उनका संपर्क कम होता जा रहा था। जिन लोगों को वह अपनी सेवाएं दशकों से दे रहे थे उन्होंने धीरे-धीरे अपने लिए निजी वाहन खरीद लिए और रिक्शा चालकों को निकालना चालू कर दिया। पहले बुजुर्ग, महिलाएं व बच्चों (को स्कूल में लाने ले जाने के लिए) ज्यादातर रिक्शा चालकों व उनके पुराने संबंधों पर यकीन करते हुए उन्हें काम दिया जाता था। परंतु अब यह काम स्कूल की बस व अन्य वाहनों ने ले लिया।

2001 से लेकर 2011 तक रिक्शा चालकों की यूनियन धीरे-धीरे खत्म हो गई और बहुत कम रिक्शा चालक सड़कों पर बचे। 2013 में मात्र 15000 रिक्शा पुलर 10 लाख की आबादी के महानगर को सेवाएं देने के लिए बचे। सवारिया कम मिलने की वजह से ज्यादातर रिक्शा चलाने वालों ने अपनी रिक्शा को रेहडी में तब्दील कर दिया और सामान ढोने के काम में लग गए।

प्रवास व रिक्शा चालक

क्योंकि ज्यादातर रिक्शा चालक अपने गांव के संपर्क में थे व परिवार को पीछे छोड़ कर यहां पर अकेले पुरुष कमाने के लिए आए हुए थे। इसलिए समय-समय पर ट्रेन के माध्यम से रिक्शा चालक अपने घर चले जाया करते थे और इस दौरान रिक्शा चोरी ना हो इसके लिए वह अपने बड़े ग्रुप के साथ में रहते थे ताकि उनको खर्चा भी कम हो और खाने पीने रहने में भी सहूलियत हो। परंतु धीरे-धीरे उनके बड़े समूह छोटे होते गए और ज्यादातर रिक्शा चालकों ने अपने खुद के रिक्शा की बजाए किराए पर रिक्शा लेना ज्यादा अच्छा समझा क्योंकि जब वह अपने गांव जाए तब किराएदार को अपना रिक्शा सौंप दें और आने के बाद दोबारा से किराए पर लेकर काम धंधा चालू कर दें। इस तरह से एक बार तो ठेकेदारों के पास से रिक्शा लेकर चलाने की प्रथा बहुत तेजी से बढ़ी और धीरे-धीरे दिहाड़ी ना मिलने की वजह से रिक्शा चालकों ने रिक्शा चलाने ही कम कर दिए। बहुत सारे रिक्शा चालक दूसरे काम धंधों में निकल गए। काफी चेन्नई व साउथ इंडिया के अलग-अलग भागों में जाकर मजदूरी व अन्य काम करने लगे।

2018 तक आते-आते ज्यादातर बुजुर्ग रिक्शा चालकों का या तो देहांत हो गया, या उन्होंने बुढ़ापे की वजह से रिक्शा चलाना छोड़ दिया। नए रिक्शा चालक इस धंधे में आना बंद हो गए। इस समय तक मोबाइल चालित (ऐप बेस्ड) बहुत सारे ऑटो रिक्शा, बिजली रिक्शा, टैक्सी बाइक रिक्शा इत्यादि सड़कों पर दौड़ने लगे। स्कूल, कॉलेज व यूनिवर्सिटी इत्यादि में बस व निजी वाहनों का दबदबा बढ़ने लगा और इस तरह रिक्शा चालकों को इस शहर में टेक्नोलॉजी के माध्यम से गैर जरूरी साबित कर दिया। इनमें से बहुत सारे रिक्शा चालकों ने ऑटो रिक्शा व विद्युत चालित रिक्शा को भी अपनाया परंतु ज्यादा कीमत होने के कारण बहुत कम लोग इस काम आ पाए व इस नई मार्केट को बड़ी-बड़ी कंपनियों ने काबू कर लिया। इस तरह रिक्शा चालक गरीबी व बेरोजगारी के चक्कर में फसतें गए और धीरे धीरे या तो अपना रोजगार बदला या फिर शहर छोड़कर जाने को ही मजबूर हो गए।

पुश-पुल फैक्टर

जिन फैक्टर की वजह से रिक्शा चालक चंडीगढ़ में पहुंचे उन्हें वजह से धीरे-धीरे या तो चंडीगढ़ के बदले दक्षिण भारतीय शहरों में जाना चालू कर दिया, या फिर अपने काम धंधे को बदल लिया। क्योंकि बदलते हालातों में यहां पर अपने स्किल को बढ़ाए बगैर इन रिक्शा चालकों के लिए बड़ा मुश्किल हो गया यहां पर काम करना आज के दिन (2022) चंडीगढ़ में मुश्किल से 500 रिक्शा चालक भी नहीं बचे हैं। क्योंकि टेक्नोलॉजी के माध्यम से चलने वाले यातायात के साधनों ने उनकी आजीविका को पूर्णतया खत्म कर दिया है और उनके पुराने सामाजिक रिश्ते लोकल लोगों से लगभग खत होते जा रहे हैं।

रिक्शा चालकों को आप अब केवल सब्जी मंडी के आसपास या इक्का-दुक्का मार्केट में ही देख पाएंगे क्योंकि अभी उनको ना ही प्रशासन ज्यादा जगह दे रहा है ना ही लोग उनकी सेवाएं ले रहे हैं। अलग-अलग बाजारों में जाने से आप देखेंगे कि या तो रिक्शा स्टैंड खत्म कर दिए गए हैं या उनके चारों तरफ बैरिकेड लगाकर उनके लिए बहुत कम जगह छोड़ा गया है। जिसका सीधा मतलब है कि अभी रिक्शा वालों की जरूरत नहीं है। इस तरह महानगर में रिक्शा चलाने वाले या तो रिक्शा की जगह सामान ढोने वाली रेहड़ी चला रहे हैं या अपने गांव जा रहे हैं, या फिर अपना काम धंधा बदल रहे हैं।

गरीबों का श्रम चाहिए; लेकिन गरीब नहीं चाहिए: यदि आप प्रशासन व लोकल नेताओं का व्यवहार देखेंगे तो पाएंगे कि धीरे धीरे सभी मार्केट में से सालों से रह रहे रिक्शा वालों को हटाया जा रहा है और उनके लिए रिक्शा स्टैंड के नाम पर बहुत कम जगह छोड़ी जा रही है। दुकानों के मालिक रिक्शा चालकों से बेगारी भी करवाते हैं और उनके बदले में उन्हें अपनी दुकान के सामने रहने के लिए भी छूट देते हैं। इसके साथ ही रिक्शा चालक रात को उस दुकान की चौकीदारी भी करता है। ज्यादातर रिक्शा चालकों को उनके बेगारी व चौकीदारी के बदले में मोबाइल चार्ज करने के लिए कनेक्शन भी दुकानदार बहुत कम मात्रा में देते हैं या नहीं देते। रिक्शा चालक धीरे-धीरे दूसरे धंधों में जा रहे हैं और शहर से बाहर बसे एक गांव में या झुग्गी बस्तियों में जाकर रह रहे हैं ।और दिन में काम करने के लिए

www.ignited.in

शहर में आ जाते हैं। इस तरह से शहर को श्रम तो चाहिए, लेकिन श्रमिक नहीं चाहिए। क्योंकि जब भी श्रमिक शहर में आकर अपना डेरा लगाते हैं तब उन्हें हटाने के लिए भरपूर प्रयास किए जाते हैं लेकिन उनके कार्य के लिए उनको आसपास से इकट्ठा किया जाता है और उसके बाद में चलता किया जाता है।

आज की स्थिति (2022)

जिस तरह से मशीनें श्रमिक व श्रम को बदलती जा रही हैं, जल्दी ही लगभग सभी वह काम आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस व रोबोट या रोबोट चालित मशीनें करने लगेंगे जिसमें आज इंसानों की जरूरत है।

इस स्थिति में कामगार गरीब होते जा रहे हैं और रिक्शा चालक समय के साथ शहर छोड़कर दूसरे जगह या दूसरे काम में शामिल हो रहे हैं।

निष्कर्ष

यदि शहर के बनने से और आज तक रिक्शा चालकों के इतिहास को देखा जाए तो कोई सारी बातें कही जा सकती हैं। जिनमें से बहुत सारी जरुरी ऑब्जरवेशन है और उन्हें जानने के बहुत लंबा समय शहर में गुजरा गया है और रिक्शा चालक उसे समय समय पर उनकी स्थिति वह रहन सहन के बारे में जानकारी ली गई है।

1) 90% से सबसे ज्यादा रिक्शा चालक समाज के निचले तबके से आते हैं। जिनमें शेड्यूल कास्ट सबसे ज्यादा है उसके बाद शेड्यूल्ड ट्राइब।

2) महादलित माने जाने वाले मुसहर जाति से भी कुछ लोग रिक्शा चला रहे हैं और यही पर रह कर अपना गुजर-बसर कर रहे हैं।

3) कुछ रिक्शा चालक ब्राह्मण व बनिया और यादव कास्ट से भी आते हैं। परंतु यह लोग पूरी तरह रिक्शा चालक के तौर पर केवल रिक्शा से आने वाली कमाई पर निर्भर नहीं है। बल्कि खाली समय में अतिरिक्त कमाई के लिए इस पेशे में आते हैं। और वापिस जाकर अपनी खेती या अन्य काम धंधा भी करते हैं। जबकि बाकी जातियों के लोग लगभग पूरी तरह से परिवार पालने के लिए रिक्शा पर ही निर्भर करते हैं। उत्तर प्रदेश व बिहार में उनके परिवार के बचे हुए घर वाले कभी कभार दिहाड़ी मजदूरी भी करते हैं।

4) समाज के निचले तबके से आने वाले ज्यादातर रिक्शा चालक सेहत के मामले में काफी कमजोर थे क्योंकि वह लोग खाने पर कम खर्च कर रहे थे और ज्यादा पैसे बचा कर अपने गांव में परिवार को सपोर्ट करने के लिए भेज रहे थे।

5) मोटर चालित वहीकल आने की वजह से रिक्शा पुलर का काम बहुत कम हो गया। इसके बाद दूसरा दौर आया जिसमें एप्लीकेशन आधारित यातायात के साधन जैसे टैक्सी, कार, बाइक, इत्यादि घर तक आने लगी। तब उनका धंधा पूरी तरह चौपट हो गया। इलेक्ट्रॉनिक रिक्शा भी पैडल से चलने वाली रिक्शा को रिप्लेस कर गई।

6) चैन माइग्रेशन, यानी एक दूसरे रिश्तेदार को लाकर रिक्शा चलाने के काम में लगाने का चलन अब ना के बराबर रह गया है। क्योंकि इस काम में अभी ना ही पैसे हैं और ना ही इज्जत। रिक्शा चालक घर जा कर यह भी नहीं बता पाते कि वह रिक्शा चलाते हैं। क्योंकि इसकी वजह से उनकी कम्युनिटी उन्हें नीचा समझना चालू कर देती है।

7) 1990 से पहले आए हुए रिक्शा चालक अक्सर मार्केट के वेरांडे में अपना बिस्तर लगा कर सोते थे। और सुबह जल्दी उठकर वहीं पर खाना बना कर, नहा धोकर, दुकानदार के आने से पहले, अपना रिक्शा लेकर काम पर निकल जाते थे। व दोपहर का खाना बनाकर अपने साथ रखते थे। जिसकी वजह से उनका रहने व खाने का खर्चा काफी कम होता था। यदि उनका कोई साथी सब्जी मंडी में होता तो उन्हें कुछ फल सब्जियां या अनाज भी फ्री या कम दामों में मिल जाता था। लेकिन अभी धीरे-धीरे यह प्रथा कम होती जा रही है, और दुकानदार भी पहले की तरह रिक्शा चालकों को अपने यहां आसानी से रहने देने के लिए राजी नहीं है। इसके साथ नगर निगम भी उन्हें चंडीगढ़ के बाहरी इलाके में भेजने को मेहनत कर रही है। इस तरह से पॉलिसी और लोकल लोगों की वजह से इनका काम धंधा और सर्वाइवल मुश्किल होता जा रहा है।

अंततोगत्वा

इस बात को कहने में कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी कि, समय के साथ साथ बदलाव तो होना ही था। परंतु पिछले 5 साल में

जिस तरह से रिक्शा चालकों की पूरी जिंदगी ही खत्म सी हो गई है। और उन्हें कोई काम अभी मिलना लगभग नामुमकिन हो गया है। पहले के मुकाबले में वह आधा भी नहीं कमा पा रहे हैं। एक जगह माइग्रेशन करके बड़ी मुश्किल से जो लोग सेटल हुए थे वह अब दूसरी जगह माइग्रेशन कर चुके हैं, या करने की तैयारी कर रहे हैं। इसके साथ-साथ अपना नया काम धंधा भी तलाश रहे हैं। क्योंकि पेडल से चलने वाला रिक्शा हाड़ तोड़ मेहनत मांगता है और उसके बदले में पैसे भी नाममात्र ही मिलते हैं। मुट्ठी भर बुजुर्ग रिक्शा चालक सब्जी मंडी या वीकली मार्केट के आसपास मिल जाते हैं जिनके ग्राहक भी अक्सर बुजुर्ग या बीमार लोग होते हैं जो उन्हें लंबे समय से जानते हैं। रिक्शा का दौर खत्म समझिए।

Corresponding Author

विनोद कुमार*

असिस्टेंट प्रोफेसर, समाजशास्त्र विभाग, पंजाब विश्वविद्यालय, चंडीगढ़

Email: vinodchoudhary09@gmail.com