

मिडियामा महिला जीवनवृत्ति चालक महिलासम्बन्धी छापा-सामग्रीको एक अध्ययन

रमेश पराजुली

पृष्ठभूमि

काठमाडौं उपत्यकाका सडकमा हजारौं यान्त्रिक वाहन—साइकल, मोटरसाइकल, कार, जीप या बस, ट्रक—अहोरात्र गुडिरहेका हुन्छन्। केही वर्षको अन्तरालमा यस्ता वाहनको सङ्ख्या त्वात्तै वृद्धि भएको छ। यातायात व्यवस्था विभागको तथ्याङ्कअनुसार २०५९ साल मङ्सिरसम्म नेपालभर दर्ता भएका ३५४,९५५ वाहनमध्ये १९८,६६७ वाहन वाग्मती अञ्चलमा मात्र दर्ता भएको देखिन्छ (पोखरेल २०५९)। औसत वार्षिक १५ प्रतिशतका दरले बढिरहेका यी साधन प्रायः पुरुषले नै सञ्चालन गरेको देखिन्छ। तर, सङ्ख्यात्मक वृद्धिसँगै यी वाहन हाँक्ने महिलाहरूको सङ्ख्या पनि उल्लेख्य रूपमा बढिरहेको छ।

विशेषगरी तराई क्षेत्रमा थुप्रै महिलाहरूले साइकल चलाएको देखिन्छ। त्यस्तै, उपत्यकालगायतका शहरी क्षेत्रमा उनीहरू दुई पाङ्ग्रे मोटरसाइकल अथवा चार पाङ्ग्रे कार/जीप हाँकिरहेका हुन्छन्। महिलाहरूले साइकल, मोटरसाइकल, कार, जीपजस्ता साधन निजी प्रयोगको लागि चलाएको पाइन्छ। तर पछिल्ला दिनहरूमा भने महिलाहरूले टेम्पो, रिक्सा वा हवाइजहाजसमेत चलाएका छन्। र, यी साधनमा उनीहरूको संलग्नता जीविकोपार्जन वा रोजीरोटीका लागि हो।^१ साइकल सस्तो र सर्वसुलभ भएकाले धेरैले चढ्न

^१ फुलमाया धिमाल नेपालकी पहिलो रिक्सा चालक भएको उल्लेख पाइन्छ। उनले २०५३ वैशाखमा विर्तामोड भागामा आय आर्जनका लागि रिक्सा चलाएकी थिइन्। आफ्ना पति विरामी परेपछि सो पेशा अपनाएको र उनको कार्यलाई सराहना गर्दै पत्र पत्रिकामा समाचार छापिएको तथा उनीलाई अभिनन्दनसमेत गरिएको थियो (ढकाल २०५७)। त्यस्तै, २०५७ सालसम्ममा नेपालमा १० जना महिलाहरूले पाइलटको लाइसेन्स लिएको बताइएको छ। तीमध्ये केहीले जहाज उडाइरहेका छन् भने एक महिला पाइलट शर्मिला गुरुङको जहाज दुर्घटनामा परेर मृत्युसमेत भइसकेको छ (रिजाल र चापागाईं २०५७)। मुना भण्डारी अर्की महिला हुन् जो एक्सकेभेटर, क्रेन, जोजर, आदि सञ्चालन गर्छिन्। आफ्ना चालक पतिसँग सिकेकी भण्डारीले ४ वर्ष अघिदेखि यस्ता गर्भौं सवारी साधन भीर-पाखामा चलाइरहेको कान्तिपुरमा छापिएको छ। यद्यपि, उनीसँग सो सवारी साधन सञ्चालन गर्ने लाइसेन्स भने थिएन। त्यस्तै, वसन्ती गुरुङले भण्डारीको सहायकको रूपमा काम सिक्दै गरेको पनि जानकारी दिइएको छ, उक्त आलेखमा (अतुल मिश्र २०५७)। सुमित्रा दङ्गालले पनि टूली बसलगायत

सक्छन् जबकि मोटर, जीप महङ्गो हुनाले धेरै संलग्न हुँदैनन् । त्यस्तै, जति महिला निजी साधनमा संलग्न देखिन्छन् त्यति भाडाका/सार्वजनिक^२ या सरकारीमा देखिँदैनन् । सार्वजनिक सवारीमा महिलाको सहभागिता (दूरी पारगर्न उपयोग गर्ने) देखिए पनि संलग्नता (चलाउने या परिचालक हुने) कमै देखिन्छ ।^३

तर, २०५५ सालदेखि सवारी साधनहरूको भीडमा काला प्लेट भएका (भाडाका) तीन पाङ्ग्रेहरूको अग्रभागमा बस्दै केही महिलाले काठमाडौंमा यात्रु ओसार-पसार गर्न थाले । 'ल लगेनखेल', 'ल कलङ्गी, कलङ्गी' वा 'बौद्ध जोरपाटी एक सिट मात्रै' भन्दै यात्रुहरूलाई आफ्नो वाहनमा चढ्न आकर्षित/आग्रह गरिरहेका महिला स्वरहरू सुन्नु अनौठो रहेन । शहरको मुटु सुन्धारा, आरएनएसीअगाडि पालो कुरेर बसिरहेका तीन पाङ्ग्रे टेम्पो चढ्न जाने जो सुकैले पनि यस्ता आवाजहरू माझ गुञ्जनु परेको हुनुपर्छ । हो, आजकाल जो सुकैलाई पनि गन्तव्य पुऱ्याउनु तत्पर भएका पाङ्ग्रे टेम्पो चालक महिलाहरू । धेरै काठमाडौंवासीले महिलाले हाँकेको टेम्पो चढेको/देखेको या यसवारे सुनेको/पढेको हुनुपर्छ ।^४

त्यसो त नेपालमै आधुनिक सवारी साधनको इतिहास लामो छैन भने महिलाहरूको सवारी साधनको क्षेत्रमा संलग्नता पुरानो नहुनु नौलो होइन ।^५ मछरीदेवी चित्रकारले जेठ २००९ मा सवारी-चालक-अनुमति-पत्र प्राप्त गरेको हिसाबले सवारी साधन चालनमा प्रत्यक्ष महिला संलग्नताको इतिहास आधा शताब्दीको छ भन्न मिल्छ (अर्याल २०५७) ।^६ तर, सार्वजनिक सवारी

सडकमा गुड्ने प्रायः सबैखाले सवारी साधनको सवारीचालक अनुमति पत्र प्राप्त गरिसकेको उल्लेख पाइन्छ (लुईटेल २०५९, घिमिरे सन् २००९) ।

^२ स्वामित्वका हिसाबले निजी भए पनि भाडा लिएर सार्वजनिक उपयोगका लागि सञ्चालन गरिने वाहनलाई सार्वजनिक सवारी साधन भन्ने गरिएको छ । यो लेखमा पनि सार्वजनिक र भाडाका सवारी साधनलाई पर्यायवाचीको रूपमा प्रयोग गरिन्छ ।

^३ सवारी साधन चलाउनुवाहेक यसैसम्बन्धित अन्य कार्य जस्तै: कन्डक्टर, हेल्पर, मेकानिक्स आदिमा महिलाहरूको संलग्नता नितान्त कम छ । यद्यपि, फाट्टफुट्ट समाचारमा महिलाले भाडाका सवारी साधनमा कन्डक्टर/ हेल्परको काम गरेको समाचार आउने गरेको छ तर त्यसले निरन्तरता पाएको देखिँदैन । हवाइजहाजमा भने महिला परिचारिका (एअर होस्टेस/ फ्लाइट अटन्डेन्ट) राख्ने चलन पुरानो भैसकेको छ ।

^४ २०५९ सालदेखि भरतपुर नगरपालिकामा पनि आधा दर्जन महिलाहरूले सफा टेम्पो चलाउनु शुरु गरेका छन् (रासस सन् २००२) ।

^५ १९९५ सालमा राणा प्रधानमन्त्री चन्द्रसमशेरले पहिलोपल्ट काठमाडौं उपत्यकामा मोटर भित्र्याएका थिए (पराजुली सन् २००२) ।

^६ उनीभन्दा पहिला वा पछि नेपालका तराई क्षेत्रमा महिलाहरूले सवारी साधन (साइकलसमेत) चलाएका हुनसक्ने आधार नै छैन भन्न मिल्दैन ।

साधन सञ्चालनमा महिला संलग्नता भने निकै नयाँ हो । सुमित्रा दङ्गलले सन् १९९७ मा सफा टेम्पो चलाउन शुरु गरेपछि अन्य महिलालाई पनि यस क्षेत्रमा तान्ने कोशिश गरिन् ।^९ उनले नै तालिम दिएर शुरूका केही महिला यस क्षेत्रमा होमिएका हुन् । यो सङ्ख्या क्रमशः बढ्दै गयो र २०५९ सालको अन्ततिर करिब सयजना महिलाले सफा टेम्पो चलाइरहेका थिए (गौतम २०५९) ।^९

महिलाहरूको सहभागिता जसरी सार्वजनिक सवारी साधन (सफा टेम्पो) मा बढ्दै गयो त्यो स्वयंमा चाखलाग्दो छ । अपारम्परिक पेशा अपनाएकाले थुप्रै जिज्ञासु आँखाहरूले महिलाहरूको सो कार्यलाई नियालिरहेकै थिए; नेपाली मिडियाले पनि उनीहरूलाई सामग्री बनायो— लेखका रूपमा, सामाचारका रूपमा, फिचरका रूपमा ।

महिला र मिडिया

मिडिया क्षेत्रमा पनि शुरुदेखि नै पुरुषहरूको आधिपत्य रहँदै आएको छ । अहिले पनि महिलाहरूको सङ्ख्या पुरुषको तुलनामा निकै कम छ ।^९ मिडियामा कार्यरत पुरुषहरूको, अर्कोतर्फ, एकाङ्गी सोचाइ छ । फलस्वरूप महिला-सम्बन्धित सामग्रीले मिडियामा एक त कम स्थान पाउने गरेको र दोस्रो पाएका ठाउँमा पनि ती नकारात्मक, पुरातन र यथास्थितिलाई मलजल गर्ने खालका हुने विभिन्न अध्ययनहरूले पुष्टि गरेका छन् ।^{१०} छापा तथा विद्युतीय माध्यमबाट प्रकाशित/प्रसारित सामग्रीको अध्ययन-विश्लेषण गरी यी निष्कर्ष निकालिएका हुन् । सन् १९९५ मा बेइजिङमा भएको चौथो विश्व महिला सम्मेलनको घोषणपत्रमा पनि विभिन्न सञ्चारमाध्यमहरूले गरिरहेका महिलाको नकारात्मक र अपहेलित चित्रणको प्रस्तुतिलाई परिवर्तन गर्नुपर्छ भनिएको छ (थापा २०५९: ४३) । धेरै देशका नारीवादी कार्यकर्ता (एक्टिभिस्ट) या महिला उत्थानमा संलग्नहरूले मिडियाले पस्किरहेका सामग्रीको नियमित रूपमा चिरफार गरिरहेका र कतिपय स्थानमा मिडियाबाट भएका कमी

^९ हेनुहोस् यसै लेखको 'को पहिलो ?' भन्ने विवाद ।

^९ २० जेठ २०६० मा नेपाल टेलिभिजनबाट प्रसारित हुने जागृति कार्यक्रममा सफा टेम्पो चालक महिलाबारे छलफल गरिएको थियो । कार्यक्रममा नेपाल सफा परिवहन महासङ्घका सचिवले उपत्यकामा करिब ६५ महिलाहरूले टेम्पो चलाइरहेको बताएका थिए ।

^९ सामाजिक विकास तथा अनुसन्धान केन्द्रले २०५७ सालमा देशभरका ११४ पत्रिकाहरूमा गरेको अनुसन्धानले नेपालमा मिडिया उत्पादनमा महिलाहरूको उपस्थिति करिब ५ प्रतिशत देखाएको छ (पराजुली र गौतम २०५८) ।

^{१०} सन् १९९५ मा मिडिया वाच नामक संस्थाले ७१ देशका छापा र विद्युतीय सञ्चार माध्यमहरूका सामग्रीको अनुगमन गरेको थियो । अध्ययनले विश्वभरका समाचारका विषयमध्ये महिलाहरूले १७ प्रतिशत मात्र ओगटेका देखाएको थियो (गालाघेर सन् २००१: ४) ।

कमजोरीहरूलाई सच्याउन सङ्गठित रूपमा दबाव दिने, लविड गर्ने गरिरहेका छन्।^{११}

मिडियाको अनुगमन गर्नेहरूले मुलतः समाचार या तथ्यपरक सामग्रीमा महिला या महिला-सम्बन्धित विषयवस्तुको उपस्थिति (अथवा अनुपस्थिति) र कथानक या मनोरञ्जक सामग्रीमा महिलाहरूलाई कसरी प्रस्तुत गरिन्छ भन्ने तथ्यलाई ध्यान दिने गरेका छन् (गालाघेर सन् २००१: ४९)। यस्ता अध्ययनहरू सङ्ख्यात्मक (क्वान्टिटेटिभ) र गुणात्मक (क्वालिटेटिभ) दुवै पाइन्छन्। तर गुणात्मक अध्ययन पद्धति नै महत्वपूर्ण र धेरैले पछ्याएको पाइन्छ। मिडियामा आएका कूल सामग्रीमा या प्रथम पृष्ठमा छापिएका सामग्रीमा या लेख/ फिचरमा महिलासम्बन्धी विषयवस्तुहरूको मात्रा हेर्ने कार्य सङ्ख्यात्मक पद्धतिमा गरिन्छ। त्यस्तै ती सामग्रीलाई हिंसा, बलात्कार, यौनसम्बन्धी समाचार या महिला हकहित या विकाससम्बन्धी विभिन्न विषयमा विभाजन गरेर पनि सङ्ख्यात्मक अध्ययन गरिन्छ। कतिपयले सङ्ख्यात्मक र गुणात्मक दुवै अध्ययन गरेका छन् भने कतिपयले गुणात्मक मात्रै (वन्त, पराजुली र पराजुली २०५९)। त्यस्तै, विषय चयन गर्दा कतिले महिलासम्बन्धी सबै सामग्रीलाई अध्ययनको विषयवस्तु बनाएका छन् भने केहीले कुनै घटना या मुद्दाबारे आएका सामग्रीलाई चिरफार गरेका छन्।

महिला र मिडियाबारे अन्यत्र र नेपालमा गरिएका अनुसन्धानका साभ्ना निष्कर्ष हुन्— महिलासम्बन्धी सामग्री हत्या, हिंसा, बलात्कार, यौन, मनोरञ्जनका क्षेत्रमा अड्किएका छन्; तिनले महिलालाई परम्परागत भूमिकाहरूमा बाँधेर यथास्थितिको पक्षपोषण गर्छन्; त्यहाँ व्यवसायिक महिला या उनीहरूले गरेका उन्नति, प्रगति सायदै छाउँछन् (हेर्नुहोस् आचार्य २०५६; जोसेफ र शर्मा सन् १९९४; भा सन् १९९२; थापा २०५७, २०५९, सन् २००२; बाथ्ला सन् १९९८; आदि)।

मिडियामा महिला प्रस्तुतिसम्बन्धी अध्ययनका निष्कर्ष निराशाजनक हुँदाहुँदै पनि त्यहाँ आशाका किरण पनि देखिन्छन्। मञ्जु थापा (२०५९: ४६) लेखिछन्— “महिला आन्दोलनमा उठेका नयाँनयाँ सवालहरूलाई र महिला हितसँग सरोकार राख्ने घटना र प्रक्रियाहरूलाई कभरेज दिने काममा नेपाली सञ्चारमाध्यममा सुधार देखिँदै आएको छ।”^{१२} सायद त्यही सुधारका सङ्केत हुन् सफा टेम्पो व्यवसायी (चालक) महिलाबारेका मिडिया सामग्री।

^{११} मारिेट गालाघेर (सन् २००१: ४६-५९) मा पश्चिमा देशमा महिलावादी कार्यकर्ताहरूले सङ्गठित रूपमा मिडियाले पस्किएका विभिन्न मुद्दाहरूको चिरफार गर्दै त्यस्ता कृत्यलाई सच्याउन गरेका केही उदाहरण दिइएको छ।

^{१२} यस सन्दर्भमा थप विश्लेषणका लागि (थापा २०६०) हेर्नुहोस्।

तर महिलावारे छापिएका सामग्री सधैं सकारात्मक हुन्छन् भन्ने छैन । तसर्थ छापिएका सामग्रीमा सफा टेम्पो चालक महिलाहरूले कस्तो स्थान पाएका छन्, तिनको प्रस्तुति कसरी भैरहेको छ (सकारात्मक/नकारात्मक) भनेर केलाउनु जरुरी हुन्छ । यसले मिडियाको धारणा प्रष्टचाउँछ । त्यसबाहेक, मिडियाले महिलालाई सामग्री बनाउँदा केलाई प्राथमिकता दिएका छन्; कुन कोणबाट हेरिएका छन्; कुन मुद्दा/पक्षलाई केलाएका छन्; अरू पक्षबाट केलाउन सकिन्थ्यो/सकिन्थेन जस्ता प्रश्नहरूको जवाफले मिडियाको क्षमता, हेराइको दायरा, विषयवस्तुलाई गहिराइमा पुगरे विश्लेषण गर्ने सक्षमता, आदि प्रष्टचाउँछन् । मिडियाको विषयवस्तु/अन्तर्वस्तु विश्लेषण गर्दा ध्यान पुऱ्याउनु पर्ने सवालहरू हुन् ती ।

सफा टेम्पो चालक महिलाहरूवारे छापामा आएका केही सामग्रीहरूको आधारमा उल्लिखित सवालहरूको जवाफ खोज्ने प्रयास यो लेखमा गरिन्छ ।^{१३} शुरुमा चालक महिलाहरूको पेशाप्रति मिडियाको दृष्टिकोण र त्यसपछि मिडियाले रोजेका विषय/मुद्दाहरू केलाइन्छ । मिडियाले ध्यान नदिएका केही पक्षहरूको चर्चा अर्को खण्डमा गरिन्छ । अन्तमा निष्कर्ष प्रस्तुत छ ।

मिडियाको हेराइ: रोजिएका विषय/ पक्षहरू

शहरी क्षेत्रहरूमा वाहन-चाप बढ्नुको मुख्य कारण निजी वाहनको सङ्ख्यामा उल्लेख्य वृद्धि हुनु हो । निजी सवारी साधनका धनीहरू धेरैले आफैँले साधन हाँकेको पाइन्छ । उनीहरूले वाहनलाई इच्छाएको ठाउँमा सजिलो र छरितो गरी पुग्नका लागि उपयोग गरे पनि यसले सँगसँगै व्यक्तिको 'क्लास' वा 'स्टेटस' पनि प्रष्टचाउँछ । र, साधारणजनले पनि अदब साथ उनीहरूलाई हेरेको पाइन्छ । तर, भाडाका या सार्वजनिक सवारी साधनका चालकलाई पनि सोही हिसाबले हेरिन्छ भन्ने छैन ।^{१४}

विषम परिस्थितिमा पनि 'डाइभिड'लाई पेशा बनाएका, बनाउन लागिपरेका महिलालाई नेपाली मिडियाले सकारात्मक दृष्टिकोणबाट हेरेको देख्न सकिन्छ । महिलाको टेम्पोमा संलग्नतालाई लिएर छापिएका समाचार, लेख, फिचर, 'प्रोफायल' आदिको अध्ययनले मिडियाले उनीहरूको कार्यलाई स्वागत गरेको

^{१३} २०१५ सालपछि सफा टेम्पो चालक महिलावारे छापामा आएकामध्ये २३ वटा सामग्री मात्र यस अध्ययनमा परेका छन् । केही सामग्री पक्कै छुटेका होलान् तर समेटिएका सामग्रीले समष्टिमा ती सबैको प्रतिनिधित्व गर्छन् भन्ने विश्वास गरिएको छ ।

^{१४} एचआइभी/एड्सवारे सचेत तुल्याउन बनाइएको एउटा विज्ञापन डाइभरहरूतर्फ लक्षित थियो जसमा उनीहरू एचआइभी/एड्स सार्नमा जिम्मेवार भएकोतर्फ इङ्गित गरिएको थियो । त्यस्तै, डाइभर, कन्डक्टरलाई एड्सवारे सचेत गराउन विभिन्न कार्यक्रम गरिएका समाचार पनि पत्रिकामा आएका छन् (हेर्नुहोस् यसै पुस्तकको अबना वन्तको लेख) ।

र उनीहरूको कदमलाई सराहना गरेको पाइन्छ।^{१५} अस्मितामा छापिएको शान्ता भण्डारीको लेखमा भनिएको छ—

नेपाली महिलाहरूले टेम्पो डाइभरको रूपमा काम गरेर जीविकोपार्जनको राम्रो बाटो फेला पारेका त छन् नै, उनीहरूको कामबाट महिलाहरू पनि पुरुषहरू सरह छन् भन्ने प्रमाणित भएको छ। उनीहरूले नयाँ क्षेत्रमा पाइला टेकेर महिलाको काम घरभित्र मात्रै हुन्छ भन्ने कुरालाई चुनौती दिएका छन्। लैङ्गिक समानता, महिला-पुरुष समविकास वा जेण्डर इक्विटी आदि नाममा महिलाहरूको नयाँ भूमिकाको व्याख्या गर्नेहरूले सुमित्रा र गोमाहरूबाट धेरै कुरा सिक्नु आवश्यक छ (२०५७: ४३)।

त्यस्तै, सहारामा वसन्तकुमार श्रेष्ठ (२०५७) लेख्छन्— “नेपाली महिलाहरूले पनि यस्तो चुनौतीपूर्ण पेशामा पुरुषहरूको प्रतिस्पर्धामा आउनु अति राम्रो पक्ष हो।” यसबाहेक, ‘पुरुषसँग प्रतिस्पर्धा गर्दैछन् टेम्पो चालक महिलाहरू’ शीर्षकको समाचार (अधिकारी २०५७) होस् या ‘टेम्पो चालक महिलाहरू अभिनन्दित’ शीर्षकको समाचार होस् (राइजिड नेपाल सन् २०००) प्रायःले महिलाहरूको प्रयासलाई स्वागत गरेका छन्, हौसला बढाएका छन्। तसर्थ, टेम्पो चालकवारे छापिएका सामग्रीमा महिलालाई होच्याउने या उनीहरूले अपनाएको पेशालाई हियाउने खालका सामग्री छैनन्। जति सामग्री छापिएका छन् तिनले महिला-हरूको सो पेशा अपनाउने अभियानलाई उच्च मूल्याङ्कन गरेको पाइन्छ।

त्यसबाहेक, यी सामग्रीहरू कुन पानामा र कतिको महत्वसाथ छापिए भन्ने सवाल पनि आउँछ। हेरिएका सामग्रीमध्ये एउटा तस्वीर र दुइटा समाचार (एउटा जुलुससम्बन्धी) पत्रिकाको मुखपृष्ठमा छापिएको थियो। म्यागेजिनमा आएका सामग्रीमध्ये कुनै पनि आवरण कथा बनेका थिएनन् तर युवामञ्चमा अरू केही तस्वीरसँगै चालक महिलाको पनि तस्वीर छापिएको थियो। मुखपृष्ठ या आवरण कथा नबने पनि फिचर र लेखका रूपमा छापिएका सामग्रीहरूले पाएको स्थान (क्षेत्रफल) साथै तस्वीरहरूको पनि यथेष्ट प्रयोगले मिडियाको प्रस्तुति यो मामलामा सकारात्मक रहेको छ भन्न सकिन्छ। तर काठमाण्डू पोष्ट (सन् २००९) बाहेक छापाले यी व्यवसायी महिलालाई सम्पादकीयको विषयवस्तु बनाएको पाइँदैन। यसबाट पत्रिकाहरू महिला व्यवसायीप्रति सकारात्मक हुँदाहुँदै पनि त्यसलाई उस्तो महत्वको विषय ठान्दैनन् भन्न मिल्छ होला।

^{१५} चालक महिलाहरूसँग लिइएको अन्तर्वार्तामा एक महिलाले आफू टेलिभिजनमा सुमित्रा दशालको अन्तर्वार्ता सुनेर यो क्षेत्रतर्फ आकर्षित भएको बताएकी थिइन् भने अर्की महिलाले एफएममा महिला चालकको अन्तर्वार्ताले आफूलाई यतातर्फ डोच्याएको बताएकी थिइन् (पराजुली सन् २००२)। यसले विद्युतीय मिडियामा पनि महिला चालकहरूले स्थान पाएको पुष्टि गर्छ र तिनमा पनि उनीहरूको कार्यलाई सराहना गरिएको या सकारात्मक रूपमा लिइएको थियो भन्न सकिन्छ।

टेम्पो चालक महिलाबारे छापिएका सामग्रीमध्ये १२ वटांमा लेखकहरूको नामसमेत उल्लेख गरिएका छन् । 'बाइलाइन' सहितका ती लेखहरूमध्ये आधा (६ वटा) सञ्चारकर्मी महिलाले लेखेको पाइयो । तुलनात्मक हिसाबले पुरुषले भन्दा महिलाले लेखेका सामग्रीमा यी व्यवसायी महिलाबारे विस्तृत चर्चा पाइन्छ । यद्यपि, पुरुषले लेखेका सामग्रीमा पनि कुनै नकारात्मकता महसुस हुँदैन । 'महिलासम्बन्धी विषय/मुद्दालाई महिला सञ्चारकर्मीहरूले राम्ररी बुझ्न र प्रस्तुत गर्न सक्षम हुन्छन्' अथवा "'न्यूज रुम'मा महिलाको सङ्ख्या बढ्दै जाँदा महिलाबारे छापिने सामग्री पनि बढ्छ' भन्ने तर्कलाई यी तथ्यले बल पुऱ्याउँछन् ।

महिलाहरूको जीवनवृत्तिबारे मिडियाको सकारात्मक दृष्टिकोण भए पनि ती सामग्रीमा के-कस्ता विषयले प्राथमिकता पाए भन्ने कुरा उक्तकै महत्वपूर्ण छ । तसर्थ मिडियाले रोजेका केही विषय/पक्षहरूलाई तल चर्चा गरिन्छ ।

को पहिलो भन्ने विवाद

हिजोआज जुनसुकै काम गरे पनि 'नेपालमै पहिलो' वा 'विश्वमै दोस्रो' वा 'फलानो टोलको पहिलो' जस्ता फुँदा (प्रिफिक्स/सफिक्स) भ्रुण्डचाउने प्रचलन यथेष्ट छ । 'त्यो होइन, यो/ऊ पहिला' भन्दै विवाद गर्ने गरेको पाइन्छ । नेपाली मिडिया पनि यो खेलबाट मुक्त छैन । टेम्पोमा संलग्न महिलाबारे 'को पहिलो ?' भन्ने विवादले छापामा गतिलै स्थान पाएको छ (हेर्नुहोस् प्रतिभा मिश्र २०५७, खबरपत्रिका २०५७, श्रेष्ठ २०५७) ।^{१६}

दुई महिलाहरू-लक्ष्मी शर्मा तथा सुमित्रा दङ्गाल-ले आफूलाई पहिलो महिला टेम्पो चालक भनी दावी गरेका छन् । यी दुवैलाई समर्थन गर्दै भिन्दा-भिन्दै पत्रिकामा समाचारहरू छापिएका छन् । लक्ष्मी शर्मा आफूले नेपालमा सर्वप्रथम टेम्पोको लाइसेन्स लिएको र चलाएकोसमेत दावा गर्छिन् । उनले २०४१ सालमा प्रहरी कार्यालयबाट टेम्पो चलाउने लाइसेन्स लिएको, टेम्पो मेकानिक्सको काम गरेको र टेम्पो आफैँले हाँकेको बताएकी छन् (खबरपत्रिका २०५७) ।

'पहिलो पटक महिला टेम्पो चालक बन्दा' शीर्षकमा लक्ष्मी शर्माको संस्मरण *खबरपत्रिकामा* छापिएको छ । संस्मरणमा शर्माले आफ्नो हक खोसिएको बताएकी छन्- "तर दुःखको कुरा के भने नेपालको प्रथम महिला चालकको हकसमेत अर्कैले खोसेको मैले आफैँ देख्नुपऱ्यो । मैले मेरो लाइसेन्सको प्रमाणपत्र मन्त्री-परिषद् सचिवालयमा पठाएको थिएँ तर त्यसको पनि वास्ता भएन ।" *पिपल्स रिभ्यू*मा शर्माले 'लिडिङ वुमन आन्टिप्रिनिअर' पुरस्कार पाएको

^{१६} महिलाहरूले कुनै क्षेत्रमा उपलब्धि हासिल गरी 'पहिलो'को उपाधि पाएका खण्डमा मात्रै समाचारमा ठाउँ पाउने स्थिति अमेरिकामा पनि उस्तै छ (बाथला सन् १९९८: १८) ।

समाचारको शीर्षक राखियो- 'पहिलो महिला चालकलाई अन्तर्राष्ट्रिय पुरस्कारले सम्मान गरिने' (भट्ट सन् २०००) । शर्माले पुरस्कार टेम्पो चलाएका कारण पाएकी होइनन् अतः शीर्षक चयनमा 'राजनीति' घुसेको अनुमान गर्न सकिन्छ । अर्को पटक सोही पत्रिकामा छापिएको शर्माको अन्तर्वार्ताको शीर्षक 'म टेम्पो चालक हुँदा नै बढी खुसी थिएँ' छ (पिपल्स रिभ्यू सन् २०००) । टेम्पो चलाउँदा आफूलाई पछाडिबाट चुल्ठो तानिएको, पैसा माग्दा ठमेलमा पिटाइ खानु परेको शर्माले अन्तर्वार्ताका क्रममा उल्लेख गरेकी छन् ।

अर्कोतर्फ, सुमित्रा दङ्गल नै नेपालको पहिलो महिला टेम्पो चालक भएको विभिन्न पत्र-पत्रिकामा छापिएको छ । युवामञ्चमा छापिएको दङ्गलको कथन छ- "लक्ष्मी दिदी 'लाइसेन्स होल्डर' मात्र हो" (प्रतिभा मिश्र २०५७) । त्यसो त दङ्गललाई प्रथम महिला टेम्पो चालक भनेर सम्मान गरिसकिएको छ भने उनको टेम्पोमा 'प्रथम महिला सफा टेम्पो चालकद्वारा सञ्चालित' लेखिएको छ । प्रथम महिला टेम्पो चालक जो भए पनि सुमित्रा दङ्गलले नै विद्युतीय (सफा) टेम्पो चलाउने कार्य शुरु गरेको हो भन्नेमा विवाद देखिँदैन ।

सुमित्रा अत्यधिक

टेम्पोमा संलग्न महिलाबारे छापिएका लेख, समाचारलाई हेर्दा सुमित्रा दङ्गलले 'एक्सक्लुसिभ कभरेज' पाएकी छन् भन्नु अत्युक्ति नहोला । दङ्गलले सफा टेम्पो पहिलो पटक चलाएको र उनीले नै शुरुका केही महिलाहरूलाई तालिम दिई यो पेशामा ल्याउन सघाएकाले पनि उनी समाचारमा छाएको हुनसक्छ । २०५४ सालदेखि टेम्पो चलाउन शुरु गरेकी दङ्गलबारे २०५५ सालमा कान्तिपुरमा 'टेम्पो चलाउने प्रशिक्षण दिने उनको योजना छ' शीर्षकमा अतुलकुमार मिश्रको बाइलाइन समाचार छापिएको छ । समाचारमा दङ्गलले नयाँ र विशेषगरी गरिब एवं पिछडिएका महिलालाई ड्राइभिङ पेशामा ल्याउन कोशिश गरिरहेकी र ती महिलालाई 'अर्ध-निःशुल्क' तालिम दिन शुरु गर्न लागेको जानकारी दिँदै उनको ड्राइभिङ पेशा-यात्रा र भविष्य-योजनाबारे चर्चा गरिएको छ (मिश्र २०५५) ।

केही महिनापछि कान्तिपुरमा नै फलोअप समाचारका रूपमा दङ्गलको 'ड्राइभिङ' तालिम र उनका प्रशिक्षार्थीबारे समाचार छापिएको छ । समाचारमा लेखिएको छ- "नेपालको पहिलो टेम्पो चालकमात्र नभएर प्रथम प्रशिक्षकसमेत बनेकी सुमित्रा महिलाहरूका निम्ति केही गरौं र पीडित एवं असहाय महिलाहरूलाई रोजगार दिलाउन दृढ छिन् । हाल उनले अपाङ्ग एवं असहाय १४ महिलालाई आफैँ ड्राइभिङ सिकाइरहेकी छन् ।" 'महिला टेम्पो चालक सुमित्रा दुर्घटनाग्रस्त टेम्पोको क्षतिपूर्ति चाहन्छिन्' शीर्षकमा छापिएको सो समाचारमा दङ्गलले ब्याङ्कबाट ऋण लिएर टेम्पो किनेको एक महिना नपुग्दै

पुरुष ड्राइभरले चलाउँदा दुर्घटनामा परेकोले आवश्यक पर्ने अर्को सेट ब्याट्री किन्न नसकेको उल्लेख पाइन्छ (कान्तिपुर २०५६)।^{१७}

२०५७ सालमा टेम्पो चालक महिलाबारे अन्य वर्षभन्दा धेरै सामग्री पाइन्छन् । ती सामग्रीमा प्रायः सुमित्रा दङ्गलको 'कोट' या 'रेफरेन्स' पाइन्छ । सोही वर्ष दङ्गलले विवाह गरिन् र त्यो पनि समाचारको विषय बन्यो । दङ्गलले दुलहीकै पहिरनमा पतिलाई आफ्नो टेम्पोमा राखेर घर लगेकी थिइन् । *यातायात गतिविधि* (२०५७) ले 'चालक सुमित्राले श्रीमानलाई घर लगिन्' शीर्षकमा समाचार छाप्यो भने *नेपाल समाचारपत्र* (२०५७), *काठमाण्डू पोष्ट* (राई सन् २०००) लगायतका पत्रिकामा तस्वीर छापिएको छ । *नेपाल समाचारपत्र*को पहिलो पृष्ठमा छापिएको तस्वीरको क्याप्सन थियो- "दुलहीले चलाएको टेम्पोमा दुलाहा: महिला टेम्पो चालक सुमित्रा दङ्गल र उनका प्रेमी उज्ज्वलकुमार भट्टराई मङ्गलवार विवाह बन्धनमा बाँधिए । परम्परागत विवाहपछि दुलहीले चलाएको टेम्पोमा यात्री भएर आफ्नो घर जाँदै दुलाहा भट्टराई ।"

टेम्पोपछि दङ्गलले टूली बस चलाउन प्रयास गरेको पाइन्छ । उनको सो प्रयासले पनि पत्रिकामा स्थान पाएको छ । 'सुमित्रा पहिलो महिला टूली बस चालक बन्ने' शीर्षकमा *काठमाण्डू पोष्ट*मा छापिएको समाचारमा पुरुषहरूले तीन महिनासम्म लगाउनेमा उनले १५ दिनमा सिकेको उल्लेख छ (घिमिरे सन् २००१) । समाचार छापिएको भोलिपल्ट दङ्गलको उपलब्धिकै सेरोफेरोमा सो पत्रिकाले सम्पादकीय छापेको छ 'ठूलो उदाहरण' शीर्षकमा (काठमाण्डू पोष्ट सन् २००१) । *कान्तिपुर*मा गुणराज लुईटेल (२०५९) ले दङ्गललाई आफ्नो साप्ताहिक स्तम्भमा विषयवस्तु बनाउँदै उनले ट्रक, डोजर, क्रेन जस्ता भारी सवारी साधनको समेत 'चालक-अनुमति-पत्र' प्राप्त गरेको उल्लेख गरेका छन् ।

पत्रिकामा अत्यधिक छाप पनि दङ्गलबारे केही नकारात्मक टिप्पणी पनि पत्रिकामा पाइन्छन् । पत्रिकाहरूले दङ्गल "राम्ररी सिकाउन्नन्, धेरै पैसा लिन्छन् र असहयोगी छन्" भन्ने दङ्गलका शिष्य-चालकहरूको आरोपलाई पनि स्थान दिएका छन् । उनकी शिष्य सुनिता फुयाँलका अनुसार दङ्गलले उनलाई 'छुट' त दिइन् नै, २० दिनमा सिकाइदिन्छु भनेर ५ महिना लगाइदिइन् । त्यस्तै, विनिता श्रेष्ठ भन्छिन्- "५ हजार रुपियाँ नबुझाएसम्म त सुमित्राले टेम्पोमा बस्न पनि दिन्थिनन्" (राई सन् २०००) ।

^{१७} यो समाचारमा 'पुरुषले चलाउँदा' भन्ने उल्लेख भए पनि दङ्गल दुर्घटनामा परे नपरेको उल्लेख पाइन्न तर २०५८ सालमा छापिएको दङ्गलबारेको समाचारमा उनी पनि सो दुर्घटनामा परेको र अस्पतालमा बस्नु परेको उल्लेख पाइन्छ (घिमिरे सन् २००१) ।

सामान्य वैयक्तिक विवरण

टेम्पो चालक महिलाहरूबारे छापिएका प्रायः सामग्रीमा एक वा एकभन्दा धेरै चालक महिलाको सामान्य विवरण र कोट दिइएको हुन्छ। उदाहरणका लागि स्पेसटाइम दैनिकको 'पुरुषसँग प्रतिस्पर्धा गर्दैछन् टेम्पो चालक महिलाहरू' शीर्षकको समाचारको पहिलो अनुच्छेद-

बाइस वर्षीया लक्ष्मी पौडेलको कोमल हातले टेम्पोको स्टेयरिङ घुमाउँदै दिनहुँ कैयन् यात्रुलाई सुन्दारादेखि सिनामङ्गल पुऱ्याउँछिन्। सिमराकी लक्ष्मी आँखाभरि काठमाडौँको भिलिमिली सपना सजाएर ६/७ वर्षअघि राजधानी आइन् तर काठमाडौँको भिलिमिलीले उनलाई खान दिएन। कामको खोजीमा साधारण लेखपढमात्र गर्न जान्ने लक्ष्मी कति भौँतारिऊन्, अन्ततः उनले चर्चित महिला टेम्पो चालक सुमित्रा दङ्गालकहाँ गएर टेम्पो चलाउन सिकिन् र २२ दिनमै सवारी अनुमति पत्रसमेत लिइन्। त्यसपछि उनले काठमाडौँको सडकलाई आफ्नो कर्मक्षेत्र र ३९७८ नं. को टेम्पोलाई कमाइ खाने भाँडोका रूपमा रोजिन्। एक छोरीकी आमा आज आफ्नो पेशाप्रति पूर्ण सन्तुष्ट छिन् र राम्रो आम्दानी हुने कुरा बताउँछिन्। त्यस्तै गोरखाबाट ३ वर्षअघि काठमाडौँ आएकी सरला तामाङ ४०३१ नं. को सफा टेम्पो चलाउँछिन्। दैनिक १० टिप यात्रुहरूलाई आरएनएसीदेखि चावहिल-बौद्धसम्म पुऱ्याउने सरला पनि आफ्नो पेशाप्रति पूर्ण रूपले सन्तुष्ट छिन् (अधिकारी २०५७)।

यस्तै कथा-व्यथा या सामान्य कोट अरू पत्रिकामा पनि छिन्। सहराको समाचारमा रेखा पोखरेल र इन्दिरा ढुङ्गेललाई उद्धृत गरिएको छ (श्रेष्ठ २०५७) भने जनएकतामा निर्मला कार्कीबारे लेखिएको छ (बोहरा २०५७)। सारीका योडपाङ राईले (सन् २०००) को काठमाण्डू पोष्टमा छापिएको लेखमा विनिता श्रेष्ठ, गोमा उप्रेती र सुनिता फुयाँलको जीवनवृत्तिबारे लामै बेलीविस्तार लगाएकी छिन्। रम्यता लिम्बु (सन् २०००) को नेपाली टाइम्समा छापिएको सामग्रीमा अनिता श्रेष्ठ, मिलन श्रेष्ठ र ललिता बलामीको 'उद्धरण' पाइन्छ, भने युवामञ्चमा सीता सापकोटा र लक्ष्मी खड्काको (प्रतिभा मिश्र २०५७)। अस्मितामा छापिएको शान्ता भण्डारीको लेखमा भनिएको छ-

ओखलढुङ्गाबाट कामको खोजीमा परिवारसहित काठमाडौँ आएकी निर्मला कार्की पनि सफा टेम्पो ड्राइभर हुन्। उनका श्रीमान् पनि मोटर वर्कशपमा काम गर्छन्। उनीहरू आफ्ना दुईजना छोरालाई प्राइभेट स्कूलमा पढाउँदैछन्। "परदेश भए पनि छोराहरू पढाउन र गुजारा गर्न राम्ररी पुगेको छ," उनी भन्छिन् (२०५७)।

सामान्यतया: चालक महिलाहरूको उमेर, स्थायी घर र वैवाहिक स्थिति खुल्ने यी सामग्रीमध्ये केहीमा उनीहरू किन या कसरी यस क्षेत्रमा

लागे भन्ने छोटो व्याख्या पाइन्छ । महिलाहरूले यो पेशा अपनाउन कति पैसा खर्चनु पर्‍यो या कति मेहनत/समय लगाउनु पर्‍यो अथवा उनीहरूले सवारी चालक अनुमति पत्र लिंदाका कठिनाइहरू पनि यी सामग्रीमा पाइन्छन् ।

यो क्षेत्रमा विवाहित र अविवाहित दुवैथरी महिला देखिन्छन् । बच्चा भएका केही महिलाले बच्चा हेर्न मान्छे खोजेर हेरचाह गरेका तथा स्कूल जाने उमेरका बच्चा हुनेले आफ्ना बच्चालाई बोर्डिङ स्कूलमा पढाएको देखिन्छ (बोहरा २०५७, भण्डारी २०५७) । घरधन्दा र बच्चाको हेरचाहबारे चालक रश्मी पौडेल “घरमा काम गर्ने एउटी केटी राखेकी छु, खाना पकाउने हेर्ने काम सबै उसैले गर्छे” भन्छिन् । महिनाभरि काम गरेपछि यी महिलाले मासिक चार हजार तलब पाउँछन् र तलबबाहेक छुट्टै पकेट खर्च पनि निस्कन्छ (लिम्बु सन् २०००) । कोट गरिएका महिलाले आफूले अपनाएको पेशाबाट सन्तुष्ट भएको र ‘केही गरेर’ आफ्नै खुट्टामा उभिन पाएकोमा गर्व गरेको पाइन्छ । रेवती उप्रेतीलाई आफ्नो काम ‘राम्रो लागेको छ’ । उनी भन्छिन्— “यसबाट आत्मविश्वास बढेको छ, अनि आम्दानी पनि राम्रै हुन्छ” (भण्डारी २०५७) । अर्की चालकको भनाइ छ— “आत्मनिर्भर भएर बाँच्न पाएकोमा घमण्ड छ” (श्रेष्ठ २०५७) ।

अन्य पक्षहरू

चालक महिलाहरूले भोग्नु परेका बाधा-व्यवधानको पनि पत्रिकाहरूमा चर्चा गरिएको छ । उनीहरूको ट्राफिकप्रति ठूलो गुनासो छ । ट्राफिकले ‘लाइसेन्स’, ‘ब्लू-बुक’ खोस्ने, दुर्वचन बोल्ने गरेको धेरै चालकको भनाइ छ (राई सन् २०००, गौतम २०५९) । यद्यपि, प्रहरीका हाकिमहरू भने “महिलाहरूले प्रायः सडक नियम नतोड्ने र दुर्घटना कम गर्ने” बताउँदै महिलाले ड्राइभिङ पेशा अपनाउनु राम्रो ठान्छन् (प्रतिभा मिश्र २०५७, श्रेष्ठ २०५७) । त्यस्तै, केही यात्रुले पनि महिला चालकलाई दुर्व्यवहार गर्न खोज्ने बताइएको छ । ‘मादक पदार्थ सेवन गरेका र युवाभन्दा पनि वृद्धहरूले बढी गफ गर्न खोज्ने र शरीर स्पर्श पनि गर्न खोज्ने’ सीता सापकोटाको अनुभव छ (प्रतिभा मिश्र २०५७) । हर्मिता श्रेष्ठ पनि त्यसै भन्छिन्— “साँझ परेपछि जाँडचाहाहरूले जिस्काउने, पैसा नै नदिई हिंड्ने गर्छन्” (गौतम २०५९) । अन्य सवारी साधन, विशेषगरी एलपीजी टेम्पो र मिनीबसका चालकले पनि महिला चालकलाई छेडखानी गर्ने, पेल्ने पत्रिकामा उल्लेख छ । चालक रेखा पोखरेललाई मिनीबसका कर्मचारीले ‘लछार-पछार र दुर्व्यवहार’ गर्दा पनि ट्राफिकले कारवाही नगरी उल्टै सफा टेम्पो कब्जामा लिएको विरोधमा टेम्पोसहितको मजदुर जुलुसले प्रहरी कार्यालय घेराउ गरेको थियो (महानगर २०५७, राई सन् २०००) । चालक विनिताका अनुसार अन्य सवारी साधनको यस्तो मिचाहापन महिला

ड्राइभरतर्फ भन्दा पनि सफा टेम्पोप्रति लक्षित छ किनकि उनीहरू सफा टेम्पोलाई रुचाउँदैनन् (राई सन् २०००)।^{१८}

चालक महिलाबारे छापिएका सामग्रीमा सफा टेम्पोप्रति प्रायः सकारात्मक धारणा पाइन्छ। तिनमा सफा टेम्पोको बजार र अन्य समस्याबारे उल्लेख गरिएको छ (हेर्नुहोस् भण्डारी २०५७, श्रेष्ठ २०५७)। सफा टेम्पोप्रति नकारात्मक समाचार छापेको *यातायात गतिविधि*मा सुमित्रा दङ्गलको विवाहको ठूलै समाचार छापिएको छ।^{१९}

मिडियाले नदेखेका पाटाहरू

काठमाडौं उपत्यकाका सार्वजनिक सवारी साधनमा महिलाको संलग्नता हेर्दा उनीहरू सफा टेम्पोमा मात्र सीमित देखिन्छन्।^{२०} अन्य सवारी साधन जस्तै ट्याक्सी, जीप, बस तथा मिनिबस विकल्पका रूपमा रहे पनि किन महिलाहरूले सफा टेम्पो मात्रै चलाएका छन्? सफा टेम्पो जस्तै ग्याँस वा पेट्रोल टेम्पोमा महिलाको सहभागिता पाइँदैन। सफा टेम्पोसँगै वृद्धि भएका र आकार-प्रकारमा पनि करिब उस्तै ग्याँस टेम्पोमा महिला सहभागिता नहुनु अथवा डिजेल टेम्पोलाई प्रतिस्थापन गर्न ल्याइएका माइक्रोबसहरूमा पनि महिलाको सहभागिता नहुनु अनौठो हो। किन महिलाहरू एउटै प्रविधि (या वाहन) तर्फ मात्र एकोहोरिए? यो चाखलाग्दो प्रवृत्ति हो तर यस सवालतर्फ छापिएका सामग्रीहरूको ध्यान पुगेको छैन।

महिला सङ्ख्या अभिवृद्धिमा संस्थागत सहयोग

सफा टेम्पोमा मात्र महिलाहरू केन्द्रित हुनु आकस्मिक या संयोग मात्र होइन भन्न सकिन्छ। यसका लागि थुप्रै व्यक्ति र संस्थागत सहयोग पनि परेको छ। शुरुमा महिलालाई टेम्पोमा संलग्न गराउने सुमित्रा दङ्गललाई बाहिरी सहयोग प्राप्त भए नभएको मिडिया सामग्रीबाट थाहा लाग्दैन। सायद न दङ्गलले सो कुरा प्रष्ट पार्न चाहिन् न पत्रिकाले कोट्याउन चाहे। यद्यपि सहयोग थियो

^{१८} सफा टेम्पोहरू डिजेल टेम्पोलाई रूपान्तरण गरेर बनाइएकाले डिजेल टेम्पोवालाहरूले सफा टेम्पोलाई नसहेको देखिन्थ्यो भने अन्य भाडाका साधनले पनि यी टेम्पोलाई रुचाएका थिएनन्। सवारी साधन व्यवसायीहरूको छाता सङ्गठनमा सफा टेम्पो व्यवसायीहरू सम्मिलित नभएकाले व्यवसायीहरूको ठूलो समूहले पनि सफा टेम्पोप्रति नकारात्मक अडान लिएका थिए (पराजुली २०५९)।

^{१९} काठमाडौं उपत्यकामा सफा टेम्पोको बजार विस्तार हुँदैजाँदा विभिन्न पत्रिकाहरूमा सफा टेम्पोबारे विभिन्न अनर्गल सामग्रीहरू पनि छापिएको थियो। त्यस्ता सामग्री छान्नेमा *यातायात गतिविधि* पनि एक थियो। पत्रिकामार्फत गरिएको यो र अन्य सवारी साधनको राजनीतिका लागि पराजुली (२०५९) हेर्नुहोस्।

^{२०} सुमित्रा दङ्गलले टूली बस सञ्चालन गर्न सवारी चालक अनुमति पत्र हासिल गरे पनि टूली बस सेवा बन्द भैसकेको छ (लुईटेल २०५९)।

भन्ने अनुमानसम्म गर्न सकिन्छ। दङ्गलले राष्ट्रिय वाणिज्य ब्याङ्कबाट ६ लाख ६० हजार ऋण लिएर टेम्पो किनेकी तथा 'महिला मनकामना डाइभिडि सेन्टर' खोलेर असहाय, अपाङ्ग महिलाहरूलाई अर्ध निःशुल्क (कान्तिपुर २०५६) तथा निःशुल्क/स-शुल्क (भण्डारी २०५७, लिम्बु सन् २०००) तालिम दिएको उल्लेख पाइन्छ। *स्पेसटाइम*मा दङ्गललाई उद्धृत गर्दै लेखिएको छ— "सरकारले आजसम्म हामीजस्ता महिलाहरूका लागि केही गरेको छैन। कतिपय एनजीओ, आइएनजीओहरूले त सहयोग गरेका छन्। तर सरकारले खालि बेरोजगारी समस्या हटाऔं भन्ने नारामात्र लगाएको छ" (अधिकारी २०५७)। यो उद्धरणले बाहिरी सहयोग प्राप्त भएको सङ्केत गरे पनि सहयोगको प्रकृति बताउँदैन।

पछिल्ला दिनमा अन्य सङ्घ-संस्थाले महिलाहरूलाई यो क्षेत्रमा आउन सहायता पुऱ्याएका छन्। तर यो कुरा प्रेसमा आएका सामग्रीबाट थाहा लाग्दैन। डाइभिडि पेसामा आउन महिलाहरू पहिलो त तत्पर हुनु जरुरी छ तर त्यसलाई मूर्तरूप दिन अर्को पक्ष (टेम्पो मालिक) राजी हुनु पनि त्यतिकै जरुरी छ। यो किन पनि महत्वपूर्ण छ भने पछिल्ला दिनमा महिलाहरूले अन्य टेम्पो या माइक्रोबस चलाउन सक्ने या त्यस्तो इच्छा राखेको बताएका छन् तर उनीहरूले ती वाहन चलाएका छैनन् अथवा चलाउन पाएका छैनन्।^{२१} यसको मुख्य कारण ती वाहनका मालिकले महिलालाई अभै विश्वास नगर्नु हो। सफा टेम्पोमा महिलाहरूको संलग्नताका लागि सवारी धनीहरूमा विश्वास जगाउने कामका लागि संस्थागत सहयोग उपलब्ध भएको छ तर ती कुराहरूले छापाेमा महत्ता पाएका छैनन्। छापाले यो देखेको छैन। यस्ता कुरा बाहिर नआएसम्म कसरी सफा टेम्पोमा महिला संलग्नता बढ्छो र किन अरू वाहनमा बढेन भन्ने प्रकृया बुझ्न सकिन्न। 'महिला चालक बढे' भन्ने सामग्रीमात्र आउँदा त्यसले समग्र प्रकृयाको एकाङ्की चित्रणमात्र गर्छ।

महिला चालक र सफा टेम्पोको सम्बन्ध जोडिएकाले महिला चालकको वृद्धिलाई सफा टेम्पोको सङ्ख्यात्मक वृद्धिको सरसर्ती चर्चा जरुरी हुन्छ। सन् १९९३ मा अमेरिकी संस्था ग्लोबल रिसोर्सेज इन्टरनेशनलले केही डिजेल टेम्पोलाई बिजुली (सफा) टेम्पोमा सफलतापूर्वक रूपान्तरण त गर्‍यो तर सबै डिजेल टेम्पोलाई बिजुली टेम्पोमा रूपान्तरण गर्ने प्रयासले मूर्तरूप लिन सकेन। सो अभियान असफल भए पनि नयाँ सफा टेम्पोहरू उत्पादन हुने र

^{२१} सफा टेम्पो चलाइरहेका कतिपयले आफूले अन्य सवारी साधन चलाउन सक्ने र आगामी दिनमा त्यतातर्फ प्रयास गर्ने बताएका थिए (पराजुली सन् २००२)। यो लेख तयार हुँदैगर्दा लाजिम्पाट क्लबले महिलाहरूलाई दुई महिने माइक्रोबस डाइभिडि तालिम दिएको समाचार *कान्तिपुर*मा छापिएको छ (अधिकारी २०५९)। पहिले सफा टेम्पो चलाउने एक महिलाले गत वर्षदेखि बेसिक प्राइमरी एजुकेशन प्रोजेक्टको पजेरो चलाउँदैछन् (रोक्का २०५९)।

बजारमा चलने क्रम सानो स्केलमा चल थाल्यो भने प्रदूषित वाहनविरोधी आन्दोलनले पनि गति पकडियो । जसले अन्ततः डिजेल टेम्पोलाई उपत्यकाबाट धपाइछाड्यो । सरकारले धपिएका टेम्पोका धनीलाई माइक्रोबस भिकाउन सहूलियत दियो तर समयमा ती नआइपुगेकाले सफा टेम्पोको माग अझ बढ्यो ।^{२२} र, सँगै बढ्यो टेम्पो चालकको माग ।

चालकको माग बढ्दैमा महिलाहरूले रोजगार पाउनु पर्छ भन्ने थिएन । जो कोही व्यवसायीले पनि आफ्नो व्यवसाय फस्टाओस् भन्ने चाहन्छ र कर्मचारीहरूको नियुक्ति त्यही हिसाबले गर्छ । तसर्थ, महिला चालकलाई नियुक्त गर्नुअघि चालकको कार्यक्षमतामा सो व्यवसायी विश्वस्त हुनु जरुरी थियो । सुमित्राले मेहनतसाथ टेम्पो चलाएर देखाए पनि धेरैले महिलाहरू व्यवसायिक रूपमा टिक्न सक्छन् भन्नेमा विश्वास गरेका थिएनन् । यसअघि महिलाहरूले सार्वजनिक सवारी चालनमा सिद्धहस्तता हासिल नगरिसकेकाले मालिकहरू खतरा लिन चाहन्थेनन् । तर पनि महिलाहरूको सङ्ख्या बढ्दै गयो जसमा विभिन्न सङ्घ-संस्था, विशेषगरी वातावरण तथा वैकल्पिक उर्जा क्षेत्रमा काम गर्नेहरूले पृष्ठभूमिमा रही सहयोग पुऱ्याएका थिए ।

सफा टेम्पोले वातावरण सुधारमा सहयोग पुऱ्याउनु अतिरिक्त स्वदेशमै उत्पादित बिजुली खपत गर्ने हुनाले ती क्षेत्रमा कार्यरत संस्थाहरूले सफा टेम्पो प्रवर्धनमा जोड दिएका हुन् । तर, बजारमा टेम्पोको सङ्ख्या बढ्दै जाँदा केही समस्याहरू पनि देखिएका थिए । तीमध्ये विद्युतशक्ति सञ्चयका लागि टेम्पोमा उपयोग गरिने महङ्गा तर संवेदनशील ब्याट्रीको आयुमा देखिएको समस्या एक थियो । ब्याट्री चार्जिङ प्रकृया र टेम्पो हँकाइले पनि ब्याट्रीको आयुमा फरक पार्ने देखिएकाले टेम्पो प्रवर्धनमा लागेका विनरक इन्टरनेशनल (रेप्सो नेपाल), मार्टिन चौतारीजस्ता संस्थाहरूले यी दुवै समस्याको हल खोजिरहेका थिए । स्वयं धनीले नै टेम्पो चलाएका खण्डमा तथा ब्याट्री र सफा टेम्पोबारे सामान्य सैद्धान्तिक ज्ञान चालकलाई भएमा हँकाइबाट उब्जिएको समस्या निकै हदसम्म घट्ने उनीहरूले देखे । त्यसैले, सम्भव भए चालकलाई मालिक बनाउने र नभए चालकलाई ब्याट्री र टेम्पोबारे सामान्य सैद्धान्तिक ज्ञान दिने लक्ष्य उनीहरूले राखे ।^{२३}

^{२२} सफा टेम्पोको प्रवर्धनमा भएका संस्थागत प्रयासहरूबारे विस्तृत चर्चाका लागि बराल, पराजुली र अर्याल (सन् २०००) हेर्नुहोस् । काठमाडौं उपत्यकामा चर्किएको वायु प्रदूषणविरोधी आन्दोलनका कारण उपत्यकाबाट डिजेल टेम्पोलाई लखेटिएपछि सो स्थानमा माइक्रोबस ल्याउन व्यवसायीलाई सुविधा दिइएको थियो । विभिन्न वातावरणवादी व्यक्ति/संस्थाहरूको दबावमा सरकारले नयाँ आउने साधन कम्तीमा युरो १ मापदण्डको हुनुपर्ने तोक्यो तर मापदण्डसम्बन्धी अलमल कायमै रहँदा माइक्रोबस भित्रिन समय लागेको थियो (पराजुली २०५९) ।

^{२३} चालक (महिला, पुरुष दुवै)लाई मालिक बनाउने तथा ब्याट्री चार्जिङ स्टेशनमा महिलालाई सहभागी बनाउने प्रयासले मूर्तरूप लिन सकेन ।

बजारमा टेम्पो चालकहरूको माग भैरहेको थियो र महिलाले टेम्पो राम्ररी चलाउन सक्छन् भन्ने केहीले चलाएर सिद्ध गरिसकेका थिए । तसर्थ, नयाँ चालकहरू सकेसम्म महिला होऊन् र सैद्धान्तिक ज्ञानसहित यो क्षेत्रमा आऊन् भन्नेतर्फ विनरक, चौतारीहरूको प्रयास रह्यो । सफा टेम्पो परिचालनमा लागेको सामूहिक सेवा सहकारी संस्थालाई सैद्धान्तिक ज्ञानसहितको तालिम केन्द्र खोल्न उनीहरूले सहयोग गरे । तालिममा महिलालाई प्राथमिकता दिई शुल्कमा केही छुट दिने र तालिमप्राप्तलाई रोजगारीका लागि पनि सहयोग गर्ने व्यवस्था थियो । त्यसबाहेक, अन्यत्र तालिम लिएर 'डाइभिड लाइसेन्स' प्राप्त गरेका महिलाहरूलाई निःशुल्क 'हातसाफी' गराइदिने व्यवस्था टेम्पो उत्पादक-हरूको सहयोगमा चौतारीले मिलाएको थियो । पुरुषको तुलनामा महिलाले होसियारी र इमान्दारीपूर्वक टेम्पो चलाएकाले प्रवर्धकहरूले टेम्पो उत्पादक र चार्जिङ स्टेशन सञ्चालकहरूसँग टेम्पो धनीहरूलाई महिला चालकको सिफारिश गर्न लविड गरेका थिए । र, यो उपाय धेरै हदसम्म कारगर पनि भयो- उनीहरूकै सिफारिशमा प्रायः महिलाले सवारी चालन गर्न पाए ।

महिला चालकलाई प्राथमिकता दिएर अघि बढाउनुमा ती संस्थामा रहेको महिलाप्रतिको सकारात्मक सोचाइ र त्यसले समग्र क्षेत्रलाई दिने 'छुट्टै इमेज'ले काम गरेको थियो । पछिल्ला दिनमा डेनिश सरकारको सहयोगमा सञ्चालित वातावरणीय क्षेत्र सुधार परियोजनाले महिलालाई निःशुल्क टेम्पो चालक तालिम उपलब्ध गराएको पाइन्छ । तसर्थ, महिलाको यो क्षेत्रमा सहभागिता बढ्नुमा दाताको सहयोग, स्थानीय संस्थाहरूको सक्रियता साथै उद्योगीहरूको सकारात्मकता महत्वपूर्ण छ ।

महिलाहरूको टेम्पोमा संलग्नता बढ्नुपछाडि रहेको संस्थागत सहयोगले छापामा महत्ता नपाउनुमा मिडियामा संस्थालाई भन्दा व्यक्तिलाई महत्ता दिइने प्रचलन मुख्य कारक हुनसक्छ । पत्रिकामा छापिने थुप्रै 'प्रोफायल'हरूमा व्यक्तिहरूकै प्रधानता देखिन्छ । संस्थाहरूको प्रोफायल त साथै पढ्न पाइन्छ । निश्चय पनि व्यक्तिले संस्था बनाउँछ, एउटा व्यक्तिको सक्रियता या निस्क्रियताले धेरै नै फरक पार्छ । तर सो व्यक्ति 'पर्सनालिटी' या 'सेलिब्रिटी' बन्नुमा संस्था (इन्स्टिच्युशन)को ठूलै भूमिका हुन्छ, भन्नेतर्फ प्रायः हेक्का राखिदैन । सो संस्थाबाट भविष्यमा अरू व्यक्ति त्यसैगरी अगाडि बढ्न सक्छन् भन्ने सोचिदैन । टेम्पोमा महिला संलग्नतामा सुमित्राको योगदान र साहसलाई कसैले पनि नकार्न नसक्ला तर उनीलाई सहयोग गर्ने संस्थाहरू (यदि गरेका छन् भने) र सो क्षेत्रमा कार्यरत अन्य संस्थाहरूको भूमिकालाई पनि कोट्याउनु जरुरी छ । यसले ती संस्थाहरूलाई अझ अगाडि बढ्न सघाउने त छुट्टैछ, उनीहरूलाई आफ्ना कार्यहरू पारदर्शी बनाउन पनि केही हदसम्म सचेत तुल्याउँछ । किन महिलाहरू अन्य वाहनमा सक्रिय भएका छैनन् या हुन सकेनन् भन्ने पनि यसले केही हदसम्म बुझाउँछ । त्यस्तै, सो क्षेत्रमा

कार्य गर्न अथवा खोज अनुसन्धान गर्न चाहने जोसुकैलाई ती जानकारीहरू सहयोगी हुन्छन् । सहयोग लिने र दिनेबीचको मिलिभगतमा अथवा एक्लाएक्लै कसैले बदमाशी गरेको रहेछ भने पनि ती जानकारी उपलब्ध हुँदा त्यसलाई रोक्न या उदाङ्ग पार्नमा सघाउ पुग्छ ।

अन्य पक्षहरू

छापामा आएका सामग्रीमा टेम्पो धनी र चालक महिलाको सम्बन्धबारे कुनै उल्लेख पाइँदैन । जति तालिम लिए पनि या बाहिरी संस्थाले जस्तै सहयोग गरे पनि महिलालाई जागिर दिने टेम्पो धनीहरू नै हुन् । त्यसैले, महिलालाई उनीहरूले किन रोजगारी दिए अथवा महिला चालकको कार्यसँग उनीहरू सन्तुष्ट/असन्तुष्ट के छन् भनेर खोज्दा त्यसले महिलाहरूको 'पर्फरमेन्स'बारे अरु थाहा लाग्थ्यो । यद्यपि महिला चालकको सङ्ख्या लगातार बढ्दै गएकाले मालिकहरू सन्तुष्ट नै छन् भन्ने अनुमान लगाउन सकिन्छ । त्यस्तैगरी अन्य वाहनमा महिलाले किन रोजगारी नपाएका होलान् भनेर अन्य वाहन व्यवसायीसँग या व्यवसायीहरूको सङ्घ-सङ्गठनसँग पनि सोध्न सकिन्थ्यो । जसले गर्दा भोलि त्यहाँ महिलाहरूका लागि रोजगारीका अवसर खुल्न सक्थ्यो ।

महिलाहरू तलबलगायत अन्य सुविधाका लागि 'गलफती' नगर्ने र ट्रेड युनियनहरूमा पनि कम संलग्न हुनाले पनि उद्योग धन्डामा उनीहरूलाई काममा लिन मालिकहरू रुचाउँछन् भन्ने गरिन्छ (मानन्धर २००१) । सफा टेम्पोमा संलग्न महिलाहरूले पुरुष बराबर नै तलब पाएको बताइए पनि अन्य सुविधा (यदि छन् भने)बारे उल्लेख पाइँदैन । त्यसबाहेक, सवारी चालकका रूपमा महिलाहरूको सङ्ख्या बढ्दै जाँदा महिलाहरूको ट्रेड युनियनमा छुट्टै सेल खुलेको पाइन्छ (प्रतिभा मिश्र २०५७) । महिलाहरू मजदुर सङ्गठनको सदस्य पनि बनेका छन् (गौतम २०५९) तर ट्रेड युनियनमा उनीहरूको उपस्थिति (कम/धेरै, सक्रिय/निष्क्रिय) बारे चर्चा हुन सकेको छैन ।

पत्रिकामा छापिएका सामग्रीहरूमा उल्लेख गरिएका वैयक्तिक विवरणलाई केलाउँदा सामान्यतः काठमाडौं वरपर र काठमाडौंभन्दा पूर्वबाट आएका जवान महिलाहरू नै यस क्षेत्रमा सामेल देखिन्छन् । सफा टेम्पो चलाउने महिलाहरूको जातीय बनोट हेर्दा बाहुन, क्षेत्री, नेवार तथा अन्य जनजातिको संलग्नता छ (पराजुली सन् २००२) । यद्यपि जातीय विविधता या क्षेत्रगत विविधताबारे कुनै सामग्रीमा उल्लेख छैन । किन दलित या तराईवासी महिलाहरू यो क्षेत्रमा आउन सकेनन् अथवा किन काठमाडौंदेखि पश्चिमका महिलाहरूको सहभागिता छैन भनेर हामीकहाँ देखिएको जातीय या क्षेत्रगत विषमताबारे चर्चा गर्ने स्थान छ । त्यस्तै, टेम्पो चालक महिलाहरूको परिवारमा उनीहरूले काम गर्न थालेपछि आएको परिवर्तनबारे पनि छापामा

उल्लेख पाइँदैन । न त एक हिसाबले नौलो यो पेसामा सहभागी हुन उनीहरूले परिवारमा गर्नुपरेको सङ्घर्ष (यदि छ भने) बारे नै चर्चा पाइन्छ ।

निष्कर्ष

सार्वजनिक सवारी चालक महिलाहरूबारे छापामा आएका सामग्रीहरूको अध्ययनले नेपाली मिडिया लैंगिक सवालमा सचेत हुँदै गैरहेको देखिन्छ । यी सामग्रीहरूमा महिलालाई या उनीहरूको पेसालाई होच्याउने प्रवृत्ति देखिँदैन । मिडियाका सामग्रीले महिलाहरूले सार्वजनिक सवारी चालन गरी परम्परा तोडेर आत्मनिर्भर हुने प्रयासलाई सकारात्मक तवरले प्रस्तुत गरेका छन् । महिलाहरूको साहसप्रति सहमति व्यक्त गर्दै उनीहरूलाई प्रोत्साहित गर्ने सामग्री नै छन् मिडियामा । यो राम्रो उपलब्धि मान्नु पर्छ । छापिएका सामग्री अध्ययन गर्दा तुलनात्मक हिसाबले पुरुषले भन्दा महिलाले लेखेका सामग्रीमा विस्तृत चर्चा छ भने आधा सामग्री महिलाले लेखेका छन् । यसले महिलाले महिलाबारे लेख्ने सामग्री बढी सकारात्मक हुन्छन् र 'न्यूज रुम'मा महिलाको सङ्ख्या बढ्दै जाँदा महिलाबारे छापिने सामग्री पनि बढ्छ भन्ने तर्कलाई बल पुऱ्याउँछ ।

महिलाको पेशाप्रति मिडिया सकारात्मक भए पनि सफा टेम्पो चालक महिलाबारे छापिएका सामग्री हेर्दा हर्षित हुन नसकिने पक्ष पनि देखिन्छ । प्रायः सामग्रीको विषयवस्तु एउटैखाले छ— भाषा (अङ्ग्रेजी/नेपाली) मा अन्तर होला, लेखाइको गुणस्तरमा अन्तर होला (कुनै राम्रा छन् भने कुनै ठिकै) तर विषयवस्तुको दायरामा तात्विक अन्तर छैन । प्रायःमा सुमित्रा दङ्गल छन् र छन् केही महिलाहरूको सामान्य वैयक्तिक विवरण । निर्मलाको ठाउँमा हर्मिता या गोमाको ठाउँमा सरला पाइन्छ तर नौलोपना छैन । विभिन्न पत्रिकाहरूमा छापिएका त्यस्ता सामग्रीहरूमध्ये धेरै करिब ३-४ महिनाको हाराहारीमा छापिएका देखिन्छन् । अर्थात् एउटाले छाप्यो अनि अर्कोले पनि । तर विना कुनै नयाँ तत्व, पक्ष । यसले मिडियाको नयाँ कोणबाट हेर्ने अभ्यास छैन भन्न सकिन्छ ।

मिडियाले सफा टेम्पो चालक महिलाहरूको सङ्ख्यामा भएको वृद्धि त देख्यो, त्यसलाई सामग्रीका रूपमा स्थान पनि दियो तर त्यो वृद्धिको प्रकृतिलाई देखेन । सफा टेम्पोमा महिलालाई रोजगारी दिलाउन गरिएका प्रयासहरूलाई मिडियाले चाल पाएन । कुनै विषय/मुद्दा/पक्षलाई एकभन्दा बढी कोणबाट हेर्न नसक्ने वा अन्य आयामलाई खोज्ने भ्रञ्जट नगर्ने र एउटाले खनिदिएकै गोरेटोमा हिँड्ने मिडियाको यो कमजोरी यही मुद्दामा मात्र होइन, अन्य थुप्रै मुद्दाहरूमा पनि देखिन्छ । अर्थात् समग्रमा भन्दा हाम्रो मिडिया बगैचामा फुलेको फूल त देख्छ तर फूलको बीज, फूललाई आवश्यक पर्ने मलजल या वातावरणको व्यवस्था, हेरचाह गर्ने माली, आदिलाई देख्दैन ।

समाजमा भैरहेका परिवर्तनहरू र त्यसपछाडि हुने विभिन्न संस्थागत सहयोग/भूमिकावीचको सेतु (कनेक्सन्स) लाई देख्न या अनुभूत गर्न नसक्नु मिडिया तथा मिडियाकर्मीमा रहेको कमजोरी हो। पत्रकार अथवा पत्रिकाको सम्पादकीय समूहले *स्टडिज इन नेपाली हिस्ट्री एण्ड सोसायटी* (बराल, पराजुली र अर्याल सन् २०००) मा छापिएको सफा टेम्पोसम्बन्धी लेखमात्र पढेको भए यस क्षेत्रमा भएको संस्थागत सहयोगबारे थाहा लाग्थ्यो र त्यसलाई सन्दर्भका रूपमा प्रयोग गरेर अन्य थुप्रै रोचक तथ्य/जानकारी दिन सकिन्थ्यो। धेरै नयाँ पत्रकारहरू स्नातक या माथिको विज्ञता हासिल गरेर यस क्षेत्रमा आउन थालेका र स्वयं पत्रिका-संस्था पनि धेरै मानेमा बलियो हुँदै गएको अवस्थामा उनीहरूबाट सामान्य र औपचारिकभन्दा पर गएर गहन र विभिन्न कोणबाट हेरिएका सामग्री आउनुपर्छ भन्ने मान्यता राख्ने समय आयो। आशा गरौं आउँदा दिनमा हाम्रा मिडिया/मिडियाकर्मीले यी कमजोरी हटाउँदै लानेछन्; सामग्रीहरूमा निखार ल्याउने छन्।

धन्यवाद

शुरुका मस्यौदाहरू पढी टिप्पणी गर्ने तथा परिमार्जनका लागि सुझाव दिने प्रत्युष वन्त, रमा पराजुली र कोमल भट्टलाई धन्यवाद।

सन्दर्भ सामग्री

- अधिकारी, अनुपमा. २०५७. पुरुषसँग प्रतिस्पर्धा गर्दैछन् टेम्पो चालक महिलाहरू. *स्पेसटाइम*, २० कार्तिक, पृ. ३.
- अधिकारी, शारद. २०५९. ड्राइभिङ सिकेर आत्मनिर्भर बन्न चाहन्छन् महिला. *कान्तिपुर*, २९ फागुन, पृ. २.
- अर्याल, भीमराज. २०५७. प्रथम नेपाली महिलाहरू. *युवामञ्च* १३(९): ४३.
- आचार्य, विधान. २०५६. नेपाली छापामा महिला प्रस्तुति. 'छापा सञ्चार माध्यम र महिला' विषयक गोष्ठीमा प्रस्तुत कार्यपत्र, अस्मिता.
- कान्तिपुर. २०५६. महिला टेम्पो चालक सुमित्रा दुर्घटनाग्रस्त टेम्पोको क्षतिपूर्ति चाहन्छन्. १६ जेठ, पृ. २.
- खबरपत्रिका. २०५७. पहिलो पटक महिला टेम्पो चालक बन्दा. २७ मङ्सिर, पृ. ७.
- गौतम, नारदमुनि. २०५९. सफा टेम्पो चालकहरू आन्दोलनमा: 'माग पूरा नभए २६ गतेदेखि गाडी निकाल्ने छैनौं'. *गोरखापत्र*, ९ मङ्सिर, पृ. १०.
- ढकाल, लोकराज. २०५७. प्रथम महिला रिक्सा चालक. *युवामञ्च* १३(९): २५.
- थापा, मञ्जु. २०५७. *सञ्चारमा नियाल्दा 'महिला'*. काठमाडौं: अस्मिता महिला प्रकाशन गृह, सञ्चार तथा स्रोत संस्था.
- थापा, मञ्जु. २०५९. सञ्चारमाध्यममा महिला चित्रण: निर्मित, यथार्थ र अपेक्षित छवि. *पत्रकारितामा महिला प्रश्न*. अञ्जु क्षेत्री, मञ्जु थापा र सरोज पन्त, पृ. ३८-६८. काठमाडौं: नेपाल प्रेस इन्स्टिट्यूट.

- थापा, मञ्जु. २०६०. महिला र लैङ्गिकतासम्बन्धी सवालहरूमा सकारात्मक हुँदैछ
नेपाली सञ्चार माध्यम. *मिडिया उत्पादन र अन्तर्वस्तु*. रमेश पराजुली र प्रत्यूष
वन्त, सं. काठमाडौं: मार्टिन चौतारी र सामाजिक विकास तथा अनुसन्धान केन्द्र.
नेपाल समाचारपत्र. २०५७. दुलहीले चलाएको टेम्पोमा दुलाहा (तस्वीर). २१ भदौ,
पृ. १.
- पराजुली, रमेश. २०५९. वायु प्रदूषणविरोधी आन्दोलन र छापा माध्यम. *मिडियाको
अन्तर्वस्तु: विविध विश्लेषण*. प्रत्यूष वन्त, रमेश पराजुली र रमा पराजुली, सं. पृ.
१०७-१९३. काठमाडौं: मार्टिन चौतारी र सामाजिक विकास तथा अनुसन्धान
केन्द्र.
- पराजुली, शेखर र भास्कर गौतम. २०५८. प्रिन्ट मिडियामा दलित र जनजाति
सहभागिता: राष्ट्रिय सर्वेक्षण. *नेपाली मिडियामा दलित तथा जनजाति*. प्रत्यूष
वन्त र शेखर पराजुली, सं., पृ. २१-५६. काठमाडौं: एकता बुक्स.
पोखरेल, नवीन. २०५९. नयाँ भित्रचाउने पुराना थन्क्याउने. *राजधानी*, २९ फागुन,
पृ. ५.
- बोहरा, देवबहादुर. २०५७. सफा टेम्पोहरूमा महिला चालकको आकर्षण. *जनएकता*,
१० पुस, पृ. ७.
- भण्डारी, शान्ता. २०५७. तीन पाङ्ग्रे सवारी महिलाका लागि नयाँ रोजगारी. *अस्मिता*
६१: ४०-४३.
- महानगर. २०५७. महिला चालकमाथि हातपात, ट्राफिक कार्यालय घेराउ. १६ भदौ,
पृ. १.
- मिश्र, अतुलकुमार. २०५५. टेम्पो चलाउने प्रशिक्षण दिने उनको योजना छ. *कान्तिपुर*,
५ फागुन, पृ. १६.
- मिश्र, अतुलकुमार. २०५७. कडा स्टेयरिङमा नरम हात. *कान्तिपुर (कोसेली)*, ११ चैत,
पृ. ग.
- मिश्र, प्रतिभा. २०५७. टेम्पो चालक महिलाहरू. *युवामञ्च १३(९)*: १०.
- यातायात गतिविधि. २०५७. चालक सुमित्राले श्रीमानलाई घर लगिन्. ४ असोज, पृ. ७.
- रिजाल, शारदा र विद्या चापागाईं. २०५७. नेपाली महिला विमान चालकहरू.
युवामञ्च १३(९): ८-९.
- रोक्का, शङ्कर. २०५९. आँटिली माया. *नेपाल समाचारपत्र*, १३ चैत, पृ. ५.
- लुईटेल, गुणराज. २०५९. सडक सान्निध्य. *कान्तिपुर*, २८ माघ, पृ. ७.
- वन्त, प्रत्यूष, रमेश पराजुली र रमा पराजुली. २०५९. परिचय. *मिडियाको अन्तर्वस्तु:
विविध विश्लेषण*. प्रत्यूष वन्त, रमेश पराजुली र रमा पराजुली, सं., पृ. १-११.
काठमाडौं: मार्टिन चौतारी र सामाजिक विकास तथा अनुसन्धान केन्द्र.
- श्रेष्ठ, वसन्तकुमार. २०५७. टेम्पो चालन: महिलाहरूको नयाँ व्यवसाय. *सहारा*, ११
मङ्सिर, पृ. ३.
- Baral, Anil, Ramesh Parajuli and Bimal Aryal. 2000. Institutional
Responses to Electric Vehicle Promotion in Nepal. *Studies in
Nepali History and Society* 5(1): 89-125.

- Bathla, Sonia. 1998. *Women, Democracy and the Media: Cultural and Political Representations in the Indian Press*. New Delhi: Sage Publications.
- Bhatta, Bibek. 2000. First Woman Driver to be Felicitated with International Award. *The People's Review*, 16 March.
- Gallagher, Margaret. 2001. *Gender Setting: New Agendas for Media Monitoring and Advocacy*. London: Zed Books & WACC.
- Ghimire, Pragya. 2001. Sumitra Set to Become First Woman Trolley Bus Driver. *The Kathmandu Post*, 13 August, p. 1.
- Jha, Rama. 1992. *Women and the Indian Print Media: Portrayal and Performance*. Delhi: Chanakya Publications.
- Joseph, Ammu and Kalpana Sharma. 1994. *Whose News? The Media and Women's Issues*. New Delhi: Sage Publications.
- Limbu, Ramyata. 2000. Women in the Driver's Seat. *Nepali Times*, 6 September, p. 5.
- Manandhar, Narayan. 2001. Women and Trade Unions. *Across* 5(1): 11-13.
- Parajuli, Lok Ranjan. 2002. Participation of Women in the Operation of Electric Three-wheelers. MA Thesis, Sociology/ Anthropology, Tribhuvan University.
- Rai, Sareeka Yongpang. 2000. Hands that Steer the Wheel. *The Kathmandu Post (Sunday Supplement)*, 17 September, p. i.
- Thapa, Manju. 2002. A Study on Gender Representation on Nepal Television and A Satellite Channel. Paper presented at a seminar on "Women and Media: Towards a Regional Advocacy Initiative," Delhi.
- The Kathmandu Post. 2001. Great Example (editorial). 14 August, p. 4.
- The Rising Nepal. 2000. Women Tempo Drivers Honored. 14 September, p. 3.
- RSS. 2002. Safa Tempo in Chitwan. *The Kathmandu Post*. 12 June, p. 3.
- The People's Review. 2000. I was Happier Being a Tempo Driver (Interview with Laxmi Sharma). 23 November.