

## धरान-धनकुटा राजमार्गले मानव बस्तीमा पारेको प्रभाव

जनार्दन घिमिरे<sup>1</sup>

Email: j7gothale@gmail.com

### सार

धरान-धनकुटा राजमार्ग पूर्वी नेपालको पहाडी क्षेत्रका धनकुटा, तेह्रथुम, सङ्खुवासभा, भोजपुरलगायत पूर्वी पहाडी जिल्लाहरूमा प्रवेश गर्ने एकमात्र सडकमार्ग हो। यसलाई कोशी राजमार्गको नामले समेत चिनिन्छ। यो राजमार्ग निर्माण हुनुपूर्व नै यी पहाडी जिल्लाहरूमा आवतजावत गर्नका लागि पैदलमार्ग बनेको थियो। अहिले पनि त्यो क्षेत्रका ज्येष्ठ नागरिकहरू यो पैदलमार्ग हुँदै धरानबाट नुन लिएर आवतजावत गरेको स्मरण सुनाउने गर्छन्। यस लेखलाई आवश्यक सूचनाहरू पुराना बस्तीमा बसोबास गर्ने ज्येष्ठ नागरिक र पैदल मार्गीहरूसँगको अन्तर्वार्तामा आधारित छ। कोशी राजमार्गले प्राचीन पैदल मार्गमा रहेका धेरै बस्तीहरूलाई छुन सकेन जसले पुरानो बस्ती र त्यसको वरिपरिका वासिन्दाहरू प्रभावित हुन थाले। धेरै बस्तीहरू अन्यत्र सरे, केही मानिसहरू आफ्नो थातथलो छोडेर बसाइँ गए। कोशी नयाँ सडकको वरिपरि बसाइँ सरे भने सडकभन्दा माथिका बस्तीहरूबाट पनि सडकको छेउछाउमा बसाइँ सरेर नयाँबस्ती र बजार केन्द्रहरूको विकास भएको देखिन्छ। सडकमार्ग र पैदलमार्ग जोडिएका स्थानहरूमा बस्ती विकासले निरन्तरता पाएको देखिन्छ भने सडकमार्गले नछोएका पैदलमार्गका बस्तीहरूको अस्तित्व विस्तारै हराउँदै गएको यो लेखको निष्कर्षले देखाएको छ।

**मुख्य शब्दावली :** पैदलमार्ग, राजमार्ग, देउराली, कन्दरा, कछाड, जगर-वगार

### परिचय

नेपालको प्रदेश नम्बर १ को मुख्य व्यापारिक केन्द्र सुनसरी जिल्लाको धरान बजार र प्रशासनिक केन्द्रका रूपमा परिचित धनकुटा जिल्ला तत्कालीन पूर्वाञ्चल विकास क्षेत्रको क्षेत्रीय सदरमुकाम पनि हो। विक्रम संवत् २०३७ सालभन्दा अगाडि धरान-धनकुटा जोड्ने सडकमार्ग बनेको थिएन (घिमिरे, २०५८)। पैदल मार्गको इतिहास पहिल्याउदा किरात राज्य कालिन समयभन्दा अगाडिदेखि नै पूर्वको प्रमुख पैदलमार्ग रहेको कुरा सजिलै अनुमान गर्न सकिन्छ। किरात राज्य भन्नाले नेपालको पूर्वी क्षेत्रलाई बुझिन्छ र वैदिक कालमा वर्णित भारत खण्ड, हिमालभन्दा दक्षिणको भूभागमा किरात राज्य भन्नाले मेची कोशी क्षेत्रका जिल्लाहरू नै पर्दछन्। कोशी पहाडी क्षेत्रका सबै जिल्लाहरूसँग सहज पहुँच भएको मुख्य पैदलमार्ग यही नै हो।

वि.सं.१८३१ ताका पृथ्वी नारायण शाहले नेपाल एकीकरण गर्ने क्रममा प्रयोग गरेको पैदल मार्ग पनि यही हो (साँगुरी गडी तथा नेपाल एकीकरण, २०७६, पृ. १)। लामो दुरीको पैदल यात्रा गर्दा बटुवाहरूलाई सेवा

1. लेखक धनकुटा बहुमुखी क्याम्पस धनकुटामा भूगोल शिक्षा विषयको उपप्राध्यापक हुनुहुन्छ।

दिने गरी बाटो-बाटोमा अस्थायी र स्थायी प्रकारका बस्तीहरू विकास भएको पाइन्छ । तात्कालीन समयमा बनाइएका चौतारा, ढुङ्गे फलैँचा, कुवा, पाटीपौवा, बाटो निर्माण, घरहरूको बनोट आदि पक्षलाई अध्ययन गर्दा बस्ती विकासमा पैदल मार्गको भूमिका र सडक मार्ग (राजमार्ग)को भूमिका उत्तिकै रहेको देखिन्छ । हिँडेर यात्रा गर्ने, कुनै सवारी साधनको उपयोग नगरी गोडाले नै हिँड्ने बाटोलाई पैदलमार्ग तथा फराकिलो र लामो पक्की सडकलाई राजमार्ग भनिन्छ(नेपाल प्रज्ञा प्रतिष्ठान, २०७५) ।

धरान-धनकुटा राजमार्गको विकासले पुरानो बस्तीलाई विस्थापित गर्‍यो र राजमार्गमा नयाँ बस्तीविकास गर्‍यो भने सडक तथा पैदल मार्ग एकै ठाउँमा परेका क्षेत्रहरूमा नयाँ नयाँ अवसरका कारण बस्तीहरू व्यापक बन्दै गएको देखिन्छ ।

मानिसले प्रयोग गर्ने पैदलमार्गको इतिहास धेरै पुरानो भएको पाइन्छ । सुरुमा जनावरले प्रयोग गरेका मार्गलाई नै मानिसले पैदलमार्गको रूपमा अपनाएका थिए । इ.पू.६००० वर्षतिर जेरिको नजिकै सुरुवाती पैदलमार्ग र इ.पू.४००० वर्षतिर इराकको प्राचीन सहर अल माक्वायरमा ढुङ्गा बिछ्याइएको मार्गको रेकर्ड पाइएको छ । (Benson, 1947-80) ।

पैदलमार्ग विकसित भई फराकिलो बनाउने कार्यको सुरुवातको इतिहासको रूपमा भारतमा इ.पू.३००० वर्षको सुरुवातमा इँटा बिछ्याइएको बाटोबाट भएको पाइन्छ (Lay, 1992) । १८ औं शताब्दीमा इराकको बगदादमा सुविधायुक्त सडकको विस्तार भएको थियो ब्रह्म ब्चक (1992) । सन् १८७० मा अमेरिकाको पेन्सिलभेनियामा पहिलो पटक कालोपत्रे सडक निर्माण भएको थियो (Rickie, 2017) ।

नेपालमा पैदलमार्गको विकास प्राचीनकालदेखि नै भएको पाइन्छ । एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा आवतजातको रूपमा पैदल यात्रा गरिएको र सामान ढुवानी गर्न मानिस र जनावरको प्रयोग भएको पाइन्छ ।

नेपालमा सन् १९५० मा पहिलोपटक काठमाडौँ रक्सौल जोड्ने सडकमार्गको विकास भएको थियो । प्रथम पञ्चवर्षीय योजनामा नेपालमा ६०० कि.मि. मौसमी सडक बनेको थियो । सन् १९८९ सम्ममा पूर्व पश्चिम महेन्द्र राजमार्गको प्रस्ताव गरिएको १०५० कि.मि. मध्ये ८५० कि.मि. सम्पन्न गरिएको थियो । अरनिको राजमार्गले नेपाल र चीनको तिब्बतलाई जोड्ने कार्य पनि यसै समयमा भएको थियो । (CIA, World Factbook, 1991) । सन् २०१९ सम्ममा नेपालमा ९१५५६ किलोमिटर सडक सञ्जाल रहेको छ, जसमध्ये १८०४८ कि.मि.मा कालोपत्रे भइसकेको छ । (अर्थ मन्त्रालय, २०७५) ।

## सामग्री र विधि

यो लेख मिश्रित(परिमाण्नात्मक एवम् गुणात्मक)अनुसन्धान पद्धतिमा आधारित छ । यसमा प्राथमिक र द्वितीय तथ्याङ्कहरू प्रयोग गरिएका छन् । प्राथमिक तथ्याङ्क पुरानो पैदलमार्ग र राजमार्गका आसपासमा बसोबास गर्ने ज्येष्ठ नागरिकहरूबाट सङ्कलन गरिएको छ । तथ्याङ्क सङ्कलनका लागि १९ जना सूचनादाताहरू प्रतिनिधिमूलक तरिकाबाट छनोट गरिएको छ । जसमा पुरानो पैदलमार्गबाट ९ जना र राजमार्गको वरिपरि बसोबास गर्ने १० जनालाई समावेश गरिएको छ । उनीहरूसँग गरिएका कुराकानी र अनुभवलाई टिपोट गरिनुका साथै तथ्याङ्क सङ्कलनको लागि प्रश्नावली फारमको प्रयोग गरिएको छ । यो लेखमा आवश्यक पर्ने द्वितीय तथ्याङ्कहरू विभिन्न लेख र रचनाहरूबाट सङ्कलन गरिएका छन् । सङ्कलित तथ्याङ्कहरूलाई वर्णनात्मक र विवरणात्मक विधिबाट विश्लेषण गरी यो लेख तयार पारिएको छ ।

## परिणाम र छलफल

यस अध्ययनमा सडक मार्गको ऐतिहासिक अवस्था, सुनसरी जिल्ला (फुस्रे बजारदेखि साँगुरी डाँडासम्मका बस्तीहरू), धनकुटा जिल्ला (साँगुरीदेखि फेदी लेउतीसम्मको ओरालोका बस्तीहरू), मूलघाटदेखि धनकुटासम्म उकालो र बस्तीहरू, सडक मार्ग निर्माण पूर्वका पैदल मार्गमा हुने गरेका विविध क्रियाकलापहरू, पाटीपौवा र सडक विस्तारको प्रभाव उपशीर्षकमा चर्चा गरिएको छ ।

### सडक मार्गको ऐतिहासिक अवस्था

कोशी राजमार्ग निर्माण हुनुभन्दा पहिले (२०३७ साल) धरान देखि धनकुटासम्म आवतजावत गर्ने सडक यातायातको सुविधा थिएन (बराल, २०५८) । तर प्राचीनकाल देखि नै पूर्वी पहाडकासङ्खुवासभा, तेह्रथुम, भोजपुर, ताप्लेजुङ र पाँचथर जिल्लाका मानिसहरू धरान हुँदै मधेससम्म पुग्न पैदल मार्गको प्रयोग गर्दथे । यो मार्ग धरानबाट शुरू भएर साँगुरीगढी, धारापानी, फेदी, मूलघाट धनकुटा बजार हुँदै हिले बजारबाट विभिन्न दिशामा विभाजित हुन्थ्यो । एउटा बाटो तमोर नदीको किनार हुँदै ताप्लेजुङसम्म पुग्थ्यो । अहिले त्यही मार्ग भएर तमोर कोरिडरको सडक निर्माण भइरहेको छ ।

वर्षाको समयमा सोलुखुम्बु, ओखलढुङ्गा र खोटाङ जिल्लाका धेरैजसो यात्रुहरू पनि यही बाटो हिँड्ने गर्थे भन्ने ज्येष्ठ नागरिकाहरूको भनाइ छ । हिउँदको समयमा गाईघाट अथवा सुनसरीको चतरा हुँदै हिँड्दा पनि वर्षाको समयमा असुविधायुक्त थियो । हालको धनकुटा बजारमा वि.सं. १८३१ पश्चात् मात्र बस्ती विकास भएको मानिन्छ । (साँगुरीगढी तथा नेपाल एकीकरण २०७६, पृ. १) । सो समयपूर्व धनकुटा बजारभन्दा पश्चिम बेलहारा (करिब १० किलोमिटर पश्चिम) मा सामान्य बस्ती रहेको थियो । पहाड मधेस गर्ने बाटो पनि सोही बेलाहाराबाटहुने गर्दथ्यो । वैदिक कालमा वर्णित भारत खण्ड हिमालभन्दा दक्षिण भूभागमा किरात राज्य अन्तर्गतकामाथि वर्णित जिल्लाहरू नै पर्दछन् । यही समयदेखि नै धरान धनकुटाको पैदल बाटो कायम भएको मान्न सकिन्छ । यो पैदल मार्ग वि.सं. २०३७ सालसम्म अति प्रचलित बाटो थियो । जब सडक मार्गले धरान-धनकुटालाई जोड्यो त्यसपछिको पैदल बाटोको अवस्था, यहाँ भएका बस्ती (बाटो) हिँड्दा ताकाका क्षेत्रमा बसोवास गर्ने जातिहरू, उनीहरूको दिनचर्यामा परिवर्तन भएको पाइन्छ । साथै सडक मार्गको निर्माण भए पछि आसपासका स्थान र अन्य स्थानबाट बसाइँ सरेर आउनेहरूले सडक आसपासका स्थानमा नयाँ बस्ती विकास भएको र पैदल मार्ग आसपासमा बसोवास गर्ने मानिसहरू बसाइँ सरेर कोशी राजमार्गका आसपास र अन्यत्र जाने क्रम पाइयो ।

धरानबजार सुनसरी जिल्लामा पर्दछ । पहाडको फेदीमा अवस्थित यो सुन्दर बजार पूर्वी पहाडी जिल्लाको प्रमुख व्यापारिक केन्द्रको रूपमा परापूर्वकालदेखि अद्यावधि व्यापारिक केन्द्र कै रूपमा छुँदैछ । माथि उल्लिखित सम्पूर्ण पहाडी जिल्लाहरूमा यसै बजारदेखि खाद्यान्न, लताकपडा, नुन, तेल र अन्य घरायसी सामग्रीहरू युगौंदेखि पैदल बाटो भएर जान्थे भने लेकाली चिरैतो, पाखनवेद, छुर्पी, कस्तुरीको छाला जस्ता सामग्रीहरू यही बाटो भएर तराईतिर लगिन्थ्यो । हिउँदमा तराई भर्ने र वर्षायाममा पहाडतिर गोठ सार्ने गाईवस्तुको ताँती, बढी जाडो भएर लेखबाट जाडो छल्ल ल्याइएका चौरी गाईहरूको ताँती र अमिलो गुन्दुक र लेकाली बस्तीका मानिसहरूकोओहोर-दोहोर, गाईवस्तुको घाँटीमा बाँधिएका घन्टीहरूको ट्याडट्याड टुडटुड र सुइसुई सुसेला बजाउँदै वस्तु धपाउनेहरूको दृश्य र उनीहरूले गाउने गीत“गाई चर्न्यो लेकमा, के फिकर मान्छौ नि लै लै पैसा छ बेगमा” लामो लय हालेर गाइने गीतहरू र अन्त्यमा कुलुलुलु गरी थपिएका स्वरहरू अर्को थप आकर्षक वातावरण हुने गरेको थियो । दिनको हजारौंको सङ्ख्यामा ओहोरदोहोर गर्ने बटुवा तथा ढाकेहरू, उनीहरूले गाएका हाक्पारे गीतहरू, साँगिनी, वालन र लोकलहरी गीतहरू, गीतका भाकामा पाइला चाल्ने, भुक्के चप्पल पट्काएर

निकालिएको आवाज, तोक्मा ठोकेर निकालिएको एउटै ताल, सगोलमा कराएको कुलुलुलु तोक्मा कमाढाकर अड्याएर ढाकरमा बाँधेको पसिना पुछ्ने चोया तथा रूमालको प्रयोग, बाट-बाटै थकाइ मारेको, खाजा खाएको, पानी भएको ठाउँमा चम्का जोडेर भात पकाएको यी सम्पूर्ण सामूहिक कार्यहरू अभै थप रमाइला दृश्यहरू हुने गर्दथे । यसैगरी बेला बेलो पुलको लठारो बोक्ने जत्था, थकाइ मार्दा र बास बस्ने ठाउँमा पात बजाउने, बिनायो रुवाउने, मुरली र बासुरी फुक्ने, उन्मुक्त र निष्कलङ्कित हाँसो, युवायुवतीहरूको दोहोरी गीत “धनकुटा मुनि घुमाउने चौतारो त्यो माथि छत्रे वर, चिनेको छैन जानेको छैन कहाँ हो, हजुरको घर” ? जस्ता लोक भाकाहरूबाट सम्पूर्ण उकाली-ओरालीलाई गुन्जायमान बनाउँथ्यो । जुनदृश्यहरू ४० वर्ष अगाडिका हुन्, पछिल्लो पुस्ताले यस्तो दृश्य देख्न पाएनन् ।

### सुनसरी जिल्ला (फुस्रे बजारदेखि साँगुरी डाँडासम्मका बस्तीहरू)

धरानभन्दा केही उत्तर फुस्रे बजारसम्म यातायातको सुविधा धेरै अगाडिदेखि नै थियो । यो अति चल्तीको बजार थियो । पहाडको फेदीमा अवस्थित यो व्यापारिक केन्द्र हो । पहाडबाट भरेका अधिकांश भरियाहरू यहीं आफ्नो भारी बनाउने गर्थे । लगभग २०० घरहरू दोहोरी लाइनमा रेखाकार बस्तीका रूपमा अवस्थित यस बजारमा पहाडबाट भरेका जो कोही भरियालाई माडवारी व्यापारीहरूले जेठा, माइला, साइला, कान्छा भनी बोलाउँदै गरेको व्यापारको दृश्य एक अलग्गै र अपनत्व बोकेको हुन्थ्यो । त्यो बजारमा बसोबास गर्ने अधिकांश बस्ती नेवार, राई, लिम्बू र तरायन जातिका रहेका थिए । ४० वर्षअगाडिको सुनसरी जिल्लाको आर्थिक कारोबार हुने प्रमुख केन्द्र हाल आएर बसोबास क्षेत्रमा मात्र सीमित रहेको छ किनभने यो बजारभन्दा करिब चार किलोमिटर दक्षिणबाट धरान-धनकुटा प्रवेश गर्ने सडक मार्गको जिरो पोइन्ट बनेपछि यो क्षेत्रको व्यापार धरान सहरतिर केन्द्रीकृत भयो । फुस्रेमा बसोबास गरेर सहरमा रोजगार तथा व्यापार-व्यवसाय सञ्चालन हुन थाल्यो । केही घर परिवार व्यापारिक उद्देश्य लिएर जता-जता सडक विस्तारहुन्छ, तिनै-तिनै ठाउँमा आफ्नो व्यापार पनि सार्ने उद्देश्यमा व्यापारीहरू बसाइँ सरेको पाइन्छ । हाल यो स्थलमा सुरक्षा निकायका कार्यालय तथा सैनिक आवासीय विद्यालय लगायत कार्यक्रमहरू सञ्चालनमा रहेका छन् । विगतको प्रसिद्ध व्यापारिक केन्द्र हाल आवासीय, कृषि र घर वहालमा दिने कार्यको क्षेत्रमा परिणत भएको छ । फुस्रे बजारबाट उत्तर सर्दु खोला तरेपछि तल्लो सर्दु भन्ने ठाउँ आउँछ । त्यसताका लगभग २२-२५ घरहरू र केही माथि माथिल्लो सर्दु भन्ने ठाउँ छ । माथिल्लो सर्दुमा पनि १८-२० घरहरू रहेका थिए । यी स्थानमा तामाड, राई, मगर र नेवार जातिको बसोबास रहेको थियो । उनीहरूको प्रमुख व्यवसाय व्यापार हो ।

व्यापारमा साना साना होटल, लज, चिया पसल, जाँड रक्सी पसल बास बस्नेलाई दाउरा तथा भाँडाकुँडा उपलब्ध गराएर सेवा गरे वापत जनही प्राप्त गरिने पैसाले जीविकोपार्जन गर्ने र कोही पशुपालन र खेतीपाती गर्दथे । सडक यातायात चालु भएपछि एकपछि अर्को गर्दै हिजोआज एक घर पनि बसोबास गर्दैनन् । सर्दुबाट ठाडै उकालो हिँडेपछि चिउरीबास भन्ने ठाउँ आउँछ । यहाँ १८-२० घर भएको सानो बजार जस्तो थियो । यहाँ पनि तामाड, राई र नेवार जातिको बसोबास रहेको थियो । यिनीहरूको प्रमुख पेसा माथि उल्लेख गरिएभैं व्यापार नै थियो । हाल यो ठाउँमा एक घर मात्र बाँकी छ । ठाडै उकालो हिँडेर आउने क्रममा साँगुरी डाँडा आउँछ । त्यसताका १९-२० घर लिम्बू तथा तामाड जातिका घर रहेका थिए । व्यावसाय माथि उल्लेख गरिएभैं व्यापार नै प्रमुख रहेको थियो । हाल सम्पूर्ण घर परिवार विस्थापित भएका छन् । यो डाँडाबाट देखिने धरान बजार, चारकोसे फाडी र धनकुटाको वनपाला आदि दृश्यहरूले सम्पूर्ण थकाइ मेटिएको अनुभूति र आनन्ददायक लाग्दथ्यो । “साँगुरी वारि नि हौं त्यो धारा पानी गड्तीरको है हजुर बालुबा” भन्ने लोकगीतमा वर्णित साँगुरी र धारापानी

थिनै ठाउँहरू हुन् । साँगुरी डाँडामा पहिलोचोटि पुगेर मधेस हेर्ने मान्छेले 'पन्थे' तिर्नु पर्छ भन्ने जनश्रुति पनि रहेको थियो । 'पन्थे' भन्नाले आफूसँग जाने साथीहरूलाई मुख रसिलो बनाउन नरिबल, मिश्री आदि खानेकुरा दिनु पर्छ भन्ने हो ।

## धनकुटा जिल्ला (साँगुरीदेखि फेदी लेउतीसम्मको ओरालोका बस्तीहरू

साँगुरीडाँडाका देउरालीमा पाती चढाउने बटुवाहरू उत्तरतिर सिधै ओरालो, ओसिलो, चिसो बाटो भएर भर्दा आइपुग्ने ठाँउ धारापानी हो । यो एउटा सानो गाउँकै रूपमा अवस्थित र बजारी क्षेत्रमा बाटोको दुबैपट्टि गरेर २५-३० घरहरूको बजार थियो । यिनीहरूको पनि प्रमुख पेसा माथि उल्लेख गरिएभैं व्यापार नै थियो । हाल यहाँ ४-५ परिवारले मात्र खेती गर्दछन् भने अन्य सम्पूर्ण बस्तीहरू विस्थापित भएका छन् । अझै ओरालो भरेपछि लेउतीखोलाका गडतिरमा अवस्थित फेदी आँउछ । यहाँ लिम्बू र राई जाति गरेर ६-७ घर रहेका थिए । यहाँको प्रमुख पेसा पनि माथि उल्लेख गरिएभैं व्यापार नै रहेको थियो । हाल यो फेदी र घण्टे राजमार्गमा नै परेकोले पेसामा परिवर्तन देखिएन, खाना तथा नास्ता पाउने होटलहरू र कृषि कार्य गर्ने समेत २२ घर परिवार बसोबास गर्दछन् । लेउती खोलाको गडतिर हुँदै आउँदा उखुडाँडा भन्ने ठाँउ आउँछ । यो ठाँउ उखुका लागि परापूर्व कालदेखि नै चर्चित भएकोले यस ठाउँको नाम उखुडाँडा रहेको हो । त्यसताका ६-७ घर मात्र रहेको यो ठाउँहाल सानो सानो बजारको रूपमा अवस्थित छ । जसमा लगभग ४० घर जति रहेका छन् । यहाँ लिम्बू, राई र नेवार जातिको बसोबास रहेको छ । हाल यो बजारलाई लावरबोटेभनिन्छ । यो भाग लेउती र तमोरको दोभान (कछाड) अति गर्मी हुने भएकाले बम विक्रम राणाले लावरको बोट रोप्न लगाएका थिए (बराल, २०५८, पेज १२) । त्यही समयदेखि यो ठाउँको नाम लावरबोटे हुनगएको हो ।

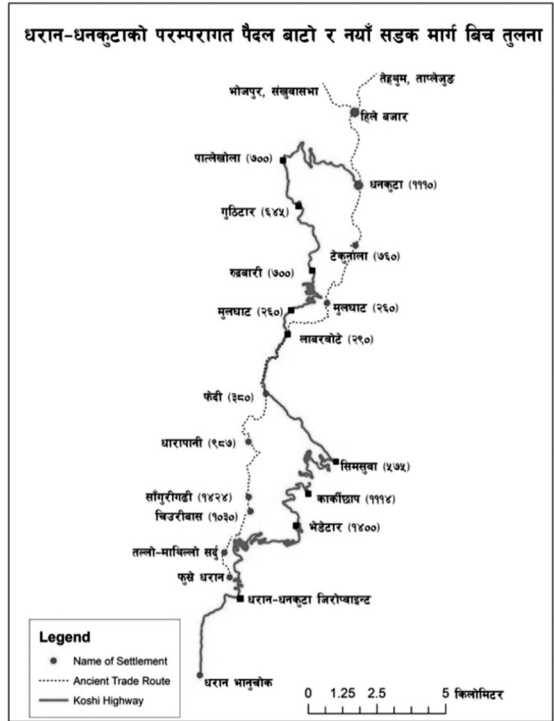
उत्तर पूर्वबाट पश्चिमपट्टि बगेको तमोर नदीको किनार हुँदै केही समय हिडेपछि बहुचर्चित स्थान मूलघाट आउँछ । मूलघाट पारि १५ घर सङ्ख्या र वारिपट्टि २५ घर गरी जम्मा ४० घरहरू बजारको रूपमा बसोबास गर्दथे । यहाँको प्रमुख व्यवसाय पनि व्यापार नै थियो भने केही परिवार खेती पनि गर्दथे । नेवार, लिम्बू, ब्राह्मण, क्षेत्री, तामाङ मिलेर बसोबास भएको यस ठाउँमा लेकवाट भर्नेदेखि धरानबाट आउने सहित अधिकांशको बास बस्ने पर्ने ठाउँ पर्दथ्यो । तमोर नदीको कत्ले र असला माछा, टमाटरको अमिलो अचार, गिलासमा जमाइएका एकराते दही, आदि यहाँका मन लोभ्याउने खानेकुराहरू हुन् । वि.सं.१९८३ सालमा हालको भोलुङ्गे पुल निर्माण भएको हो (स्थलगत अध्ययनतथा पुलको शिलालेख) । पुल माथि तोक्माले ढाकर अड्याएर पसिना पुछि सकेर प्रायः भरियाले नजिकै देखिने घिर्लिङलाई हेर्दै गीत गाउने गर्दथे । “दश पैसे सलाई, घिर्लिङको बाटो नि लै लै डर लाग्छ मलाई” नदीको छुवाङछुवाङ र पुलमा ठोक्किएर आएको बतासको आवाजलाई जित्ने गरी गाइएका स्वरहरू वारिपारिका कन्दरामा ठोक्किएको प्रतिध्वनित लहरहरू तमोर नदीभैं बगेर गए । मूलघाटमा रहेको थप आकर्षणमा कर्णेल नरराज शमशेरले लगाएको आँप बगैँचा हो (घिमिरे, २०५७, पृ.७५-७७) । त्यसबेला निसन्तानको सम्पत्ति सरकारीकरण हुने भएकाले नरराज शमशेरको उक्त जग्गा पनि उनी निःसन्तान भएकाले सरकार लागेको हो भन्ने भनाइ छ । यो बगैँचाको आँपको स्वादसँग अधिराज्यको आँपहरूको प्रतिस्पर्धा हुँदैन भन्ने गरिन्छ । कटहर रानीबेल र ठूला खालका फडिर यो बगैँचाको अर्को थप आकर्षण रहेको छ । पाँचथर, ताप्लेजुङ र तेह्रथुम आठराईका केही बटुवाहरू तमोर नतर्दै गडतिरको बाटो पूर्व उत्तर लाग्दथे । रातको दुई प्रहर छोडी सबै समय ओहोर दोहोर र गुलजार भएको यस बजारमा हाल एकै घर पनि स्थायी बसोबास गरेर बसेका छैनन् ।

## मूलघाटदेखि धनकुटासम्म उकालो र बस्तीहरू

मूलघाटबाट साम्बाखोला (धनकुटे खोला) तरेपछि निकै विकटको उकालो रमितेको उकालो सुरु हुन्छ । रमिते डाँडा चौतारा सहितको डाँडाको थाप्लो हो । खोलाबाट धापिएर आएका जो कोही बटुवा चौतारामा चल्ने चिसो बतासका लागि निकै व्यग्र देखिन्थे । स्थानीय बस्तीका अस्थायी पसलहरू चिया, सर्वत, जाँड-पानी बेचनका लागि व्यस्त देखिन्थे । रमितेलाई छोडे पछि टेकुनाला सुरु हुन्छ । यो ठूलो गाँउ हो । बाटाका दुबैपट्टि गरेर ३५-४० घरहरू रहेका थिए भने केही घरहरू गाँउतिर थिए । बाटोको छेउमा भएका घरमा पसल तथा परदेशीलाई सेवा गर्नु र कृषि कार्य गर्नु प्रमुख व्यवसाय थियो । हाल केही घरहरू विस्थापित भए तापनि अधिकांश घरहरू छँदैछन् । यिनीहरूको प्रमुख व्यवसाय खेती गर्नु र बजारमा आएर मजदुरी गर्नु रहेको छ । पाङ्ग्रेपाटी हुँदै पुनः उकालो लागेका बटुवाहरू पूर्वकै अति प्रख्यात चौतारा घुमाउने चौतारामा आइपुग्थे । यहाँ स्थायी बसोबास गर्ने मगर तथा नेवारका ६-७ घरहरू भए तापनि

अस्थायी रूपमा बजारबाट पसल थाप्न भालेका डाँकमा भर्रेका महिला पसलेहरू राति फर्कने गर्दथे । धनकुटाका लागि ऐतिहासिक लाग्ने किसिमको ढुङ्गाले निर्माण गरिएको यो चौतारो घुमाउरो गरी बनाइएको थियो । त्यसताका “ल अब धनकुटाबजार आयो” भनेर हातमुख धुने, बजारमा हिँड्दा लगाइने पहिरन लगाउने कपाल कोर्ने र राम्रो भएर हिँड्ने गर्दथे । हाल यो चौतारो संरक्षणको अभावमा अपाङ्ग हुँदै गएको छ भने स्थायी रूपमा बसोबास गर्ने पनि दुई घर मात्र बाँकी छन् । यहाँबाट क्रमशः चिरबिरे चौतारो अथवा सिरुवानीको थालनी हुन्छ । यसलाई विगतमा मेजरपाटी पनि भन्ने गरिन्थ्यो । वि.सं. १८८६ मा राणा मेजरले निर्माण गरिएको पाटी भएकोले यसलाई पौवाटोल भनिएको हो । सिरुवानीमा त्यसताका ३५-४० घरहरू भएका भएता पनि धनकुटा बजार नजिक भएकाले वजार विस्तारका कारण हाल घरहरू बहदो अवस्थामा छन् । विगतको समयमा परदेशीको सेवा, कृषि र बजारमा कर्मी काम गर्नु दिनचर्या हुन्थ्यो भने हाल अन्य व्यवसायका साथमा घरका कोठाहरू बहालमा पनि लगाउने गर्दछन् । सिरुवानीको सिरानबाट धनकुटा बजारको मुख्य भाग प्रवेश हुन्छ । हाल धनकुटाको बसपार्क यही ठाउँमा छ । उपरोक्त पैदल मार्ग तथा सडक मार्गलाई नक्साबाट हेर्दा धनकुटाबाट हिँडेका बटुवा चार चौतारा, लहरे चौतारा, कागते, पाँडे पसल हुँदै हिले पुग्थे । हिलेबाट सङ्खुवासभा, भोजपुर, खोटाङ, ओखलढुङ्गा जाने बाटो छुटिन्छ भने सङ्खुवासभा पूर्व उत्तरका ताप्लेजुङ, तेह्रथुमका मानिसहरू सिधै उत्तर लाग्दछन् ।

धरान-धनकुटाको बाटो पृथ्वीनारायण शाहको पूर्व दिग्विजयपश्चात् व्यवस्थित भएको मानिन्छ । घुमाउने चौतारा पनि त्यसै समयमा बनेको अनुमान छ । बाटो ३-४ मिटर फराकिलो थियो र यसको संरक्षण गर्ने काम स्थानीय तहमा यही समयदेखि नै जिम्मा दिइएको हो भन्ने जनधारणा रहेको छ । त्यसै गरी ‘ठिग्रोमुग्रो’ दिने भनी ४ पैसा तिरो लिने त्यसवापत जगर-बगर, लडे, मरे लडे ढुङ्गा, बगेपानी, भिर माउरी (खाग) चकचके आदिभोग गरी खान भनी ताम्र पत्रमा लेखी जिम्मावाललाई दिइन्थ्यो । सोहीमुताविक संरक्षण पनि हुने गर्दथ्यो ।



पृथ्वीनारायण शाहले नेपाल एकीकरणको अभियानमा प्रयोग गरेका देशभरिका पैदलमार्गलाई नेपाली सेनाले पहिचान गरी सरसफाइ, मर्मत समेत गर्न थालेको पाइन्छ। उक्त पैदलमार्गलाई ऐतिहासिक धरोहरको रूपमा स्थापित गराउन, पर्यटकीय आकर्षणको क्षेत्र बनाउन र इतिहासलाई जीवित बनाउन पृथ्वी जयन्तीका अवसरमा नेपाली सेनाली सेना, स्थानीय समाजसेवी, बुद्धिजीवी, सङ्घ संस्थाका प्रतिनिधि लगायतको सहभागितामा छोटो दुरीको गन्तव्य बनाउँदै पैदल यात्राको अभियान चलाएका छन्। धरान-धनकुटा पैदलमार्ग पूर्वी नेपाल एकीकरणमा प्रयोग भएको मार्ग भएकाले यो अभियान नेपाली सेना र स्थानीयको सहभागितामा भव्य रूपमा सञ्चालन हुने गरेको छ। यस कार्यले पुरानो पैदलमार्ग पर्यटकीय गन्तव्यको रूपमा स्थापित भई पुनर्जीवित हुने आधारहरू पाइएका छन्।

## पाटीपौवा

यस्तै धरानदेखि धनकुटासम्म आउँदा ठाउँठाउँमा परापूर्व कालदेखिका धर्मशालाहरू (पाटी) पनि थिए। जस्तै चिउरीबास पाटी, धारापानी पाटी, मूलघाटमा दुईवटा मूलघाट पाटी र धनञ्जय पाटी, टेकुनालामा आँपगाछी पाटी, पाङ्ग्रेपाटी, गोबापाटी, घुमाउनेमा धनञ्जयपाटी, सिरुवानीमा मेजरपाटी र सिरुवानीपाटी र वीचबजारमा दशघरे (दशवटा पाटी) आदि प्रमुख हुन् (स्थलगत अध्ययन तथा कुराकानी, २०७८)। हालदुई तीनवटादेखि बाहेक अन्य पाटीहरूको नाम निशाना भेटिँदैनन्। त्यसै गरी चौताराहरू पनि संरक्षणको अभावमा मासिँदै गएका छन्।



सडक मार्ग निर्माण पूर्वका पैदल मार्गमा हुने गरेका विविध क्रियाकलापहरूका तस्वीरहरू



तोक्मा लगाएर आराम गरेका भरिया बोकेर गडतिरको बाटोमा तमोर गडतिरका बस्ती



भारि बिसाएर खाना खाँदै भरियाखाना खाए पछि भारी



नदीमा भोलुङ्गे पुल निर्माण हुँदै



तमोरमा निर्माण सम्पन्न भइसकेको भोलुङ्गे पुल



खाली खुट्टामा सामान ओसारपसार गरेका भरिया

## बस्तीको अवस्था

तालिका १ : पैदल मार्गका प्रमुख बस्तीको अवस्था

क्र.सं.	बस्ती रहेको स्थान	जम्मा घर संख्या	जात जाति	हाल बाँकी रहेको बस्ती	पेसा परिवर्तन	बसाइ सरेको स्थान
१	फुस्रे बजार सुनसरी	२०० घर	नेवार, राई, लिम्बू, शाह तथा मारवाडी	२०० घरभन्दा बढी बसोवासका लागि	कृषि र बसोवास क्षेत्र तथा खुद्रा व्यापार घर भाडालगाउने	धरान बजारमा व्यापार गर्ने र सडक विस्तारसँगै
२	तल्लो सर्दु र माथिल्लो सर्दु	४०-४५ घर	तामाङ, राई, लिम्बू, मगर आदि	००	अधिकांश मानिस सडक विस्तारसँगै हिडेका र केही तराईमा वप्पाएकाहुनव्यापार र खेति	सडक मार्गसँगसँगै अगाडि बढे तराईमा कृषि
३	चिउरीबास	१८-२० घर	तामाङ, राई, लिम्बू, मगर आदि	१ घर	थाकथलो छोडे तराई भरे	तराई
४	साँगुरीडाँडा	१८-२० घर	तामाङ, राई, लिम्बू, मगर आदि	७-८ घर	दायाबाँया बैँसीमा खेती गरे	भेडेटार स्थानीय बैँसी क्षेत्र



५	धारापानी	२५-३० घर	तामाङ, राई, लिम्बू, मगर आदि	४-५	कृषि	सडक मार्ग क्षेत्र तराई
६	फेदी	६-७ घर	तामाङ, राई, लिम्बू, मगर आदि	हाल २२ घर सडक मार्गमा परेकोले	होटल तथा नास्ता गाडीको मार्ग	धारापानीबाट पनि आएका छन् ।
७	उखुडाडा लावरबोटे	६-७ घर	तामाङ, राई, लिम्बू, मगर आदि	हाल ४० घर सडक मार्गमा परेकोले	व्यापार र कृषि	व्यापार र कृषि
८	बारी मूलघाट र पारी मुलघाट	४० घर	नेवार, लिम्बू, दलित, माझी, तापाङ्ग, ब्रामण	२-४ घर	सडकमार्गपट्टि बसाइ सरे धनकुटा बजार र धरानमाबसाई सरी व्यापार र कृषि पेशा	सडकमार्गपट्टि बसाइ सरे धनकुटा बजार र
९	टेकुनाला	३५-४०	नेवार, राई, मगर	२०-२५ घर	मजदुरी, कृषि	धनकुटा बजार
१०	श्रीवानी	३५-४०	नेवार, राई, मगर, ब्राम्हण, सार्की, दमाई	७०-८० घर सङ्ख्या बजारको नजिकभएकोले बढ्दो छ ।	मजदुरी, कृषि, बजारमा गएर व्यापार	बढेको छ ।

स्रोत: स्थलगत अध्ययन, २०७८ ।

## तालिका २ : सडक मार्गमा नयाँ बस्तीहरूको विवरण

क्र.सं.	बस्ती बसेको स्थान	जम्मा घर सङ्ख्या	जात जाति	कहाँबाट आएका	पेसा
१.	धरान जिरोप्वाइन्ट	करिब २०० घर पुरानो बस्ती २५-३० घर मात्र थियो	नेवार, लिम्बू, राई, क्षेत्री, ब्राम्हण	धनकुटा, तेहथुम, ताप्लेजुङ, भोजपुर	व्यापार तथा घर भाडा लगाउने
२	भेडेटार	करिब १०० घर पुरानो बस्ती थिएन	लिम्बू राई, नेवार, मगर, क्षेत्री आदि	चिउरीबास, साँगुरी, धारापानी धनकुटा र धरानबाट पर्यटकीय स्थल भएकोले व्यापार गर्न आएका	व्यापार होटल
३	मूलघाट बजार	८० घर पुरानो बस्ती थिएन	लिम्बू राई, ब्राम्हण, नेवार, मगर, क्षेत्रीमाझी दशनामी	पुरानो मूलघाट र अन्य पहाडी जिल्ला तथा अन्य गाउँपालिकाबाट	होटल मजदुरी कृषि
४	रूद्रवारी र गुठी	५०-६० घर पुरानो बस्ती १०-१२ घर रहेको थियो	मगर क्षेत्री, राई, लिम्बू	स्थानीय ठाउँबाट धेरै जसो र अन्य जिल्लाबाट	कृषि र खुद्रा व्यापार
५	पाल्ते खोला	२८-३० घर	मगर क्षेत्री, राई, लिम्बू, ब्राम्हण	स्थानीय ठाउँबाट धेरै जसो र अन्य जिल्लाबाट	कृषि र खुद्रा व्यापार

स्रोत: स्थलगत अध्ययन, २०७८ ।

उपरोक्त तालिका नं. १ र २ लाई हेर्दा धरानदेखि धनकुटासम्म हिँडेर आउने बटुवाका भरमा बाँचेका करिब ४५० घरपरिवारको व्यापारिक आधार भेटिएको देखिन्छ। जसमध्ये कुनै ठाउँ सडक मार्गमा परेकोले विस्तार भएका पनि छन्। लगभग २०० घर परिवारले बसाइ सर्नु परेको छ भने २५० घर सङ्ख्या पैदलमार्ग सडकमार्गमा परेकोले बस्तीमा घर सङ्ख्या थप पनि भएको छ। बसाइ सर्नेहरूमा धेरैले आफ्नो पुरानो व्यवसाय व्यापारलाई र कृषि पेसालाई नै लिएका छन्। सडकमार्ग विस्तारसँगै मजदुरी गर्ने, व्यापार गर्ने उद्देश्यमा आफ्नो पुरानो थातथलो रित्तो बनाएका छन्। कतिपय धरान र तराइका विभिन्न क्षेत्रमा कृषि तथा व्यापार गरेर बसेको तथ्याङ्क पाइन्छ।

त्यस्तै सडकमार्ग निर्माणले विकास गरेको नयाँ बस्तीहरूको तालिकालाई हेर्दा मुख्य गरी भेडेटार एक पर्यटकीय गन्तव्य स्थल बनेको छ। धनकुटा जिल्लाको सबैभन्दा बढी पर्यटकीय चहलपहल रहेको व्यापारिक क्षेत्र हो। त्यस्तै धरानको जिरोप्वाइन्ट लाहुरेहरूको बसोबास, व्यापार र आवासीय क्षेत्रका रूपमा रहेको छ। मूलघाट, रूद्रवारी, गुठीटार, पात्लेखोला आदि क्षेत्रको नयाँ बस्ती विकास सामान्य नै रहेको छ। नयाँ सडकमार्ग निर्माणले नयाँ बस्ती विकासमा करिब ५०० घरपरिवार थपिएका छन्। पैदल मार्ग भएका ठाउँबाट नै सडक मार्ग पनि विस्तार भएकोले सो सङ्ख्या देखिएको छ। पहाडी असुविधायुक्त भूमि भएकाले अपेक्षाकृत रूपमा बस्ती फस्टाउन सकेको छैन सीमित बसोबास योग्य भूमिमा अरु धेरै बस्ती विकास हुने सम्भावना कम रहेको छ।

## सडक विस्तारको प्रभाव

२०३७ सालपूर्व तथा सडक मार्ग निर्माणपछिको पैदल बाटो तथा बस्तीको तुलनात्मक चित्र



पुरानो भेडेटार



वर्तमान भेडेटार



पुरानो पैदल मार्ग



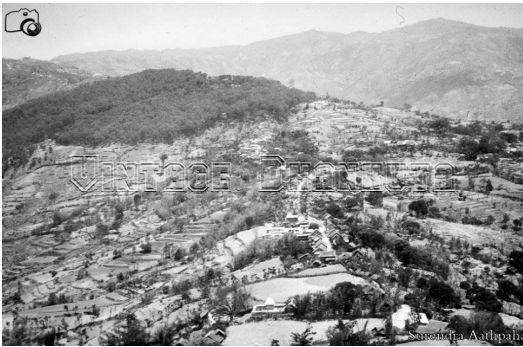
चिउरीबास



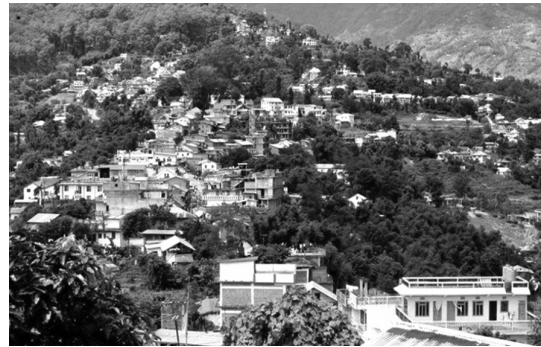
पुरानो घुमाउने चौतारा



वर्तमान घुमाउने चौतारा



पुरानो धनकुटा



वर्तमान धनकुटा बजार

स्रोत : भिन्टेज धनकुटा (फेसबुक पेज) तथा गुगल

## निष्कर्ष

सदियोंदेखि सञ्चालनमा रहेको धेरै जिल्लाको निर्विकल्प पैदल मार्ग सञ्चालनको आफ्नै प्रकारका विशेषता रहेका छन् । सडक मार्ग निर्माणको क्षेत्र पैदलमार्ग क्षेत्रभन्दा विपरीत स्थलमा भयो भने सडक मार्गका सम्पूर्ण बस्ती नै खतरामा परेको, बस्तीका सबै घरहरू अन्यत्रै बसाइ सरेको, व्यवसाय परिवर्तन भएको तथ्य धरान धनकुटा राजमार्गको विकासले स्पष्ट पारेको देखिन्छ । ४० वर्षमा पुरानो पैदल मार्गको कुनै निशाना नै नदेखिने गरी भाडी र जङ्गल बढ्ने गरेको देखियो । पुरानो पाटी, पौवा, चौतारा, कुवा सबै कुराहरूको अस्तित्व नै नदेखिने भएको छ । पैदल मार्गमा रहेको बस्ती क्षेत्र हुँदै सडक मार्ग गयो भने त्यो ठाउँमा अझ बढी बस्ती विकास भएको, सञ्चालित व्यापार व्यवसाय अझ बढी व्यवस्थित र परिष्कृत भएको पाइयो ।

सडक मार्ग विस्तारसँगै धरान धनकुटा राजमार्गका कतिपय स्थानले बोकेको विशेषता उजागर हुने, सम्भावनाहरू थप खोजी हुने गरेको पाइयो । भेडेटार हाल पर्यटकीय क्षेत्रमा विकास भएको छ । सहायक बाटो परेका स्थानहरूमा नयाँ व्यापारिक क्षेत्र विकास भएको पाइएको छ । यातायातको सुगमताले गर्दा सानातिना उद्योगहरूको विकास हुने र बाटोको किनारी भागमा भरना परेकोले त्यो क्षेत्रमा पनि पर्यटन सेवा बढेको, नयाँ बस्ती विकास भएको पाइन्छ । आर्थिक गतिविधि बढ्ने भएकोले अत्याधुनिक र सुविधा सम्पन्न होटल रेस्टुरेन्ट र

लजहरूको व्यवस्था सहित आवासीय क्षेत्रको विकास भएको पाइयो । हिले, भेडेटार, लेउती, नमस्ते भरना आदि क्षेत्रहरूका आधुनिक र सुविधायुक्त बस्तीहरू सडकमार्गले ल्याएको प्रभावका रूपमा लिइन्छ । पैदलमार्गीहरूले प्रयोग गरेका कतिपय पाटी पौवा, चौतारा र अन्य सम्पदालाई ऐतिहासिक धरोहरका रूपमा ग्रहण गरी तिनको जिर्णोद्धार गरिएको र पर्यटकीय आकर्षणका रूपमा विकास गर्न खोजिएको पाइन्छ भने पुराना बस्तीहरू विस्थापित भएको पाइन्छ । जसलाई यस अध्ययनमा प्रस्तुत गरिएका फोटोहरूले समेत पुष्टि गरेका छन् ।

सहर नजिकका बस्तीहरूमा सडक सुविधा प्राप्त हुँदा दैनिक सहरमा गएर रोजगारी तथा व्यवसाय गर्ने र बेलुकी आवासीय क्षेत्रमा फर्किने सकिने भएकाले ती स्थानहरूमा पनि बस्तीको थप विकास भएको पाइयो । ४० वर्षको अन्तरालमा सडकमार्गका कारण पैदलमार्ग सामान्यतया विस्थापित भएको पाइन्छ । मानवीय क्रियाकलाप, मानिसको दैनिकी, आर्थिक गतिविधि, शिक्षा, रोजगारी, व्यवसायीकरण आदि सबै पक्षमा अनुमानै गर्न नसकिने आमूल परिवर्तन भएको पाइन्छ ।

### सन्दर्भसामग्रीहरू

Lay, Maxwell G (1992). *Ways of the world : A History of the World's Roads and of the Vehicles that Used them*. Rutgers University, New Brunswick. Retrived from: [https://en.wikipedia.org/wiki/Road#cite\\_note-Ways\\_of\\_the\\_World-1](https://en.wikipedia.org/wiki/Road#cite_note-Ways_of_the_World-1)

sem, Ajram(1992). *The Miracle of islam science* (2nd ed.). knowledge House Publishers. ISBN978-0-911119-43-5

Rickie, Longfellow(2017). Retrived from: <https://www.fhwa.dot.gov/infrastructure/back0506.cfm> .

CIA World Factbook (1991). *The Library of Congress Country Studies : CIA World Factbook* . Retrived from : <https://dokumen.tips/engineering/history-of-road-in-nepal.html?page=40>

अर्थ मन्त्रालय, (२०७५). आर्थिक सर्वेक्षण. नेपाल सरकार, Retrived from: <https://www.newbusinessage.com/Articles/view/10783>

घिमिरे, जनार्दन (२०५७). इतिहासमा धरानदेखि धनकुटासम्म. धनकुटा गौँडा. (२), पृ. ७५-७७ ।

घिमिरे, जनार्दन (२०५८). प्रशासनिक केन्द्र धनकुटा प्रथम प्रशासक गजदल राई. कर्मचारी स्मारिका. (१), ४७-५० ।

पोखरेल, बालकृष्ण र अन्य. सम्पा. (२०७५). नेपाली बृहत् शब्दकोश नेपाल प्रज्ञा-प्रतिष्ठान ।

बराल, ठाकुरप्रसाद (२०५८). धनकुटा बोल्छ- परिवेशको टिपन. १२, सप्तकोशी प्रकाशन प्रा. लि. ।

श्री बरखगण, धनकुटा (२०७६). साँगुरीगढी तथा नेपाल एकीकरणका लागि प्रयोग भएको मार्ग सम्बन्धी संक्षिप्त जानकारी. पृ. १ ।

