

Bombay *Meri Jaan*

A vida, a cidade e a arquitectura em Bombaim

Tânia Teixeira

Prova Final de Licenciatura em Arquitectura
Orientada pelo Professor Doutor Paulo Varela Gomes
dARQ | FCTUC | Coimbra
2008/2009

*Il viaggiatore gira gira e non ha che dubbi:
non riuscendo a distinguere i punti della città,
anche i punti che egli tiene distinti nella mente gli si mescolano.*

Italo Calvino, *Le città invisibili*

Agradecimentos

Antes de mais quero agradecer todo o apoio do Professor Doutor Paulo Varela Gomes na preparação da viagem, nas visitas guiadas às cidades ocultas dentro da cidade de Bombaim, nas conversas tão inspiradoras em Goa, por tudo isto e por me ter seguido mesmo a 7000km de distância, obrigada!

Também à Patrícia Vieira os sinceros agradecimentos pelos Perimperan que me salvaram a vida e pelos agradáveis serões onde as conversas se saborearam ao ritmo lento e lânguido goês. Ao Professor Walter e ao Sid pela paciência.

Aos meus pais o imenso apoio e a pressão em doses equilibradas. Aos meus avós a presença constante e o carinho, não agora, mas sempre.

Aos meus tios e primos a alegria das reuniões familiares, como pausa no trabalho.

A ti Gisel, pelo esforço na correção e por saber que onde quer que eu vá, lá estarás tu!

Ao Tó e à Cristina não só pelas conversas de revisão sobre a Índia, mas também por todas as outras conversas e pela presença inspiradora.

Às *Fantastic Four*, Carina, Carolina (agora já és grande), Joana e Liliana, por todo o nosso percurso conjunto. O dARQ seria mais cinzento sem vocês.

À Carina e à Carolina agradeço ainda as incansáveis correções.

À menina Inês por me ter salvo a vida após o falecimento inesperado do meu PC, mas também por tantas outras experiências conjuntas.

Ao menino Emmanuel pelas dicas de edição e por todos estes anos de amizade, diversão e 'patafísica'.

À Filipa pelo nº28 e pelo nº14 de duas ruas belíssimas de Coimbra que por serem partilhadas contigo ganharam outra luz e a mil e uma aventuras sem igual.

À CAT pelo nº28 e pela tua energia, pelas conversas partilhadas e por outras tantas aventuras.

Ao Rui por ser um ótimo companheiro de viagem.

A todos os outros meninos e meninas que aqui não menciono sob risco de tornar esta lista demasiado extensiva, pela partilha de experiências, de aventuras e desventuras (vocês sabem quem são).

Ao Chalet Pedrosa pela hospitalidade.

À D^a Licínia, às duas incansáveis D^{as} Lurdes, à D^a Graça, ao Sr. Rodrigues e à Dr^a. Graça por tornarem o dARQ uma verdadeira casa!

Ao professor Adarkar, ao UDRI, ao Rahul Srivastava e a todas as pessoas que me acolheram nesse mundo do *lado de lá*, com imensa simpatia.

Agradeço por fim ao pequeno André pela infinita paciência, pela dedicação e cumplicidade.

Sumário

Prólogo	8
Introdução 1	10
SensCity2	16
Maximum Cities 1	18
Learning from Mumbai 2	24
Psicogeografias 3	30
À Deriva 4	38
DreamCity3	58
A Era Portuguesa 1	60
A Era Britânica 2	68
Plano B 3	80
Cidade Global? 4	90
IconCity4	96
Bombaim® 1	98
Visões para Bombaim 2	104
Mumbai Makeover 3	110
Morte de Bombaim? 4	138
Conclusão5	146
Epílogo	154
Biografias	156
Bibliografia	160

Prólogo

A descontextualização

Longa, a espera. Longa, a viagem. Saí de Lisboa na manhã de ontem, aterrei em Bombaim 24 horas depois. Um dia para que se revele a quente, densa e abafada Bombaim, com um véu de calor que torna a paisagem tão baça como se fosse um sonho.

Ainda vestida com as roupas que me protegeram do Inverno londrino dou um passo enfrentando o longo túnel que liga o avião, como um cordão umbilical, a um pavilhão-aeroporto. Fico a transpirar por todos os poros com o calor que acentua todos os odores. No túnel, cheira a caril misturado com alcatifa velha e poeirenta. Procuo seguir à risca as mül e uma instruções dadas por outros tantos India lovers. O táxi pré-pago deve ficar já à direita, antes da saída. No balcão, entrego a morada do hostel que marquei previamente por telefone, uma vez que a reserva on-line não era possível. Indicam-me um táxi. Escolhi e paguei um sem ar condicionado. A meio do percurso o taxista, que já devia estar farto do calor, acabou por ligá-lo. Que cidade é esta que parece circular num meio líquido, quente e húmido? A cidade flúi numa dança orgânica, numa coreografia sem coreógrafo.

O percurso de táxi até ao hotel é longo. Através dele a cidade revela-se amontoada, heterogénea, caótica. Extraordinariamente, esse caos flúi sem atropelos.

Cada paragem em semáforos vermelhos é vista como uma hipótese de negócio. Não faltam crianças e homens que vendem livros e revistas que exibem estilos de vida ocidentais: a Vogue, a Elle, e algumas revistas de carros e romances cor-de-rosa.

Por todo o lado erguem-se favelas. Parecem uma espécie de tecido de preenchimento da cidade. O táxi passa em frente de telhados de zinco, pedaços de madeira, tijolos, qual escultura de Cabrita Reis. Vêem-se os pátios onde mulheres orgulhosamente vestidas com os seus coloridos saris lavam a roupa no chão. Por entre os aglomerados de casas, sobressaem os negócios familiares, através de grandes curtain walls, aplicadas a posteriori, que exibem móveis de madeira, tecidos, esculturas de deuses de todos os tamanhos e formas. Aqui e além erguem-se edifícios de habitação colectiva com as suas incontáveis janelas que olham atentamente a realidade cá em baixo. Um grande outdoor publicitário cobre uma das suas paredes cegas com uma imagem que contrasta cruelmente com este mundo: uma mulher muito branca, vestida em alta costura, publicita a Vogue India. Os ícones ocidentais misturam-se pacificamente com as gigantes estrelas de Bollywood, impressas em

tela, que observam o fluir da cidade dos seus altos miradouros, nas fachadas dos edifícios.

Atravessamos também ruas cheias de centros comerciais cintilantes com os seus edifícios em vidro e metal, que não conseguem fugir à sujidade que cobre Bombaim.

O taxista desconhece o meu hostel. No intenso tráfego de hora de ponta, e depois de andarmos duas horas para chegar ao centro histórico da cidade, ainda andamos às voltinhas a perguntar por aqui e por ali onde é a Sai Baba Marg. Como se isso não bastasse, ao tentar explicar-lhe com o mapa onde era, ele passa-mo para as mãos e pede para que seja eu a indicar-lhe o caminho. Se esta situação decorresse na Europa, apesar de os lugares me serem desconhecidos, os mapas seriam fiéis à realidade. Mas não na Índia, não em Bombaim. No mapa que trazia comigo, não só não coincidiam os nomes com as placas, mas também na área onde nos encontrávamos o mapa revelava uma grande mancha sem definição. Por fim, conseguimos encontrar o dito hostel, onde o taxista me largou. Não sem antes me pedinchar mais 500 rupias pelo ar condicionado que não pedi e pela demora a encontrar o destino.

Completamente desorientada, de mochila às costas, olho incrédula para o elevador que tinha duas placas com informações preciosas para o utilizador: "LUGGAGE NOT ALLOWED", "PERSONS USING LIFT MAY DO SO AT THEIR OWN RISK". As escadas tinham um ar sujo, com lixo amontoado nos degraus, a tinta das paredes escamava, escorria sujidade pelas mesmas e pendiam do tecto fios eléctricos descarnados. Degrau a degrau, cheguei ao primeiro piso imaculadamente pintado de prateado com uma placa metálica apresentando um nome indiano. Por fim, depois de mais um lance de escadas imundo, depois de passar ao lado de uma porta metálica que dava para um apêndice tipo varanda ande parecia morar uma família, chego ao último piso. Surpreendentemente, deparo-me com o prometido, uma acolhedora salinha com sofás de bambu e almofadas verdes, onde finalmente me sento. Afinal o coração do prédio, apesar dos espaços comuns se encontrarem muito mal preservados, reservava-se calmo e imaculado comparado com o caos de buzinas, vozes e passarada, que se ouvia lá fora.

Shoe Co.
BY ORDER OF
U.P. GOVT

CENTRAL
COMMERCE
CLASSES
F.Y.J.C.
TO
T.Y.B.COM
M.COM. I&II

CENTRAL COMMERCE CLASSES
F.Y.J.C. TO T.Y.B.Com. M.Com. I, II, C.A.F.C.

CENTRAL COMMERCE CLASSES
F. Y. J. C. to T. Y. B. Com. M. Com. I & II, C. A. PE - I

Santosh रसोिया
PURE VEG. RESTAURANT
CAFE SUNRISE
रेस्टोरेंट

CAFE SUNRISE





1. Introdução

1. Introdução

O mundo como o conhecemos está a mudar. Vive-se actualmente um ponto de viragem histórico: pela primeira vez, cerca de metade da população mundial vive em meio urbano. As cidades atingem, hoje em dia, os vinte milhões de habitantes. Modificam-se os hábitos maioritariamente rurais, em prol de uma vida urbana. Esta mudança ocorre a uma velocidade estonteante, difícil de acompanhar em menos de uma geração. Pleno de contrastes, de incongruências, o progresso avança voraz engolindo rapidamente cidades inteiras. As Memórias e as Identidades de cada lugar vão-se extinguindo, uma a uma, cansadas de lutar contra o tempo.

Esta prova final é uma viagem através dos acontecimentos mais marcantes que despoletaram o desenvolvimento e o crescimento da mega estrutura urbana que é actualmente Bombaim. Pretende constituir um objecto de reflexão sobre a actual situação da megalópole, quer ao nível urbanístico quer, na medida do possível, ao nível político, económico e social. Indagar sobre o seu futuro como uma cidade icónica para a Índia, país em franca expansão económica e conseqüente desenvolvimento social, tecnológico e demográfico. Com o objectivo de compreender este fenómeno de crescimento e as actuais políticas urbanas, senti a necessidade de dar um salto no tempo e fazer uma retrospectiva, levando-me assim aos primórdios da organização espacial daquilo que actualmente constitui a área metropolitana de Bombaim, enveredando também pelo caminho dos símbolos, da memória e da identidade que se foram manifestando à medida que a cidade crescia.

A escolha deste tema prende-se com a curiosidade que sempre nutri pelos fenómenos de desenvolvimento nas grandes cidades, em especial relacionados com as cidades asiáticas. A velocidade, a densidade, a necessidade de abraçar a globalização contrastam fortemente com uma cultura enraizada e tão multifacetada como são as asiáticas.

A fundamentar a pertinência do tema está também a visita à *Biennale di Architettura di Venezia*, no ano de 2006, subordinada ao tema *Città*,

Na Página anterior: os bazares espontâneos que ocorrem um pouco por toda a cidade, questionando constantemente o uso do espaço público. Fotografia da autora.

Architettura e Società, já no final do ano de Erasmus decorrido no *Politecnico di Milano*. Nesse ano, os corredores do Arsenal encheram-se de informação que expunha a mudança de mentalidades e, conseqüentemente, de hábitos, em relação à forma como diariamente se trocam as zonas rurais pela urbe, em particular nos países de rápido crescimento. Países como a Índia ou a China popularizam-se, assim, pelos seus picos de população e densidade. Bombaim, São Paulo, a Cidade do México foram aqui retratadas, não apenas do ponto de vista das suas impressionantes estatísticas mas também das suas particularidades urbanas e sociais.

Por outro lado, lembrei-me de uma aula do Professor Mário Kruger na qual ele afirmava que uma viagem seria mais didáctica para um estudante de arquitectura do que cinco anos numa escola. Decorridos esses cinco anos nesta escola, sentia-me assustadoramente incompleta. Não só por me aperceber da impossibilidade de formar um arquitecto em tão curto espaço de tempo, da impossibilidade de inserir no plano de estudos todas as matérias, mas também pelo facto de sentir que não se pode ser arquitecto sem se conhecer a realidade mundial em que se vive. E se a realidade for um número que cresce desenfreadamente, a realidade então não poderá ser a europeia. É algo que pulula diariamente do outro lado do mundo do qual nos é dado a conhecer apenas um burburinho.

Do ponto de vista metodológico senti, assim, a necessidade de realizar uma viagem a Bombaim para recolher experiências, bibliografia, anotações, para, uma vez de regresso, proceder ao tratamento e organização desses dados.

Esta prova final é, então, o resultado do cruzamento de leituras anteriores e posteriores à minha estada na Índia que decorreu de 15 de Novembro de 2007 a 14 de Fevereiro de 2008, com as anotações, os assuntos emergentes, os jornais, as visitas a Universidades e as conversas com moradores, arquitectos e sociólogos.

Assim, procurarei explorar a actual cidade de Bombaim, a sua identidade

e singularidade em três perspectivas distintas: uma viagem ao passado, a experiência da cidade actual e o futuro que se reserva para Bombaim são, de um modo abrangente, a estrutura da prova.

Em *Senscity*, a cidade dos sentidos, aborda-se o panorama da cidade de Bombaim actualmente - as cores, os odores, os ruídos, a densidade, a velocidade, a globalização, o património. Uma deriva pela cidade de Bombaim, resultado da transcrição de apontamentos do diário de viagem de uma estudante de arquitectura deslumbrada com o *mundo de lá*, abordando o sentido da deriva para a arquitectura, divulgado pela *Internacional Situacionista* na procura de meios mais eficazes de registo das realidades urbanas.

Segue-se *Dreamcity*, a cidade de sonhos. Neste capítulo, deambula-se pelo sonho português de fortalecer o Império, passando pelo sonho inglês de converter uma pequena baía num porto de reputação mundial; pela cidade sonho da economia indiana à cidade idílica do cinema de *Bollywood*; pela cidade formada de pequenas aldeias de pescadores à cidade dos *shopping malls* e dos edifícios de aço e vidro que vão sobrevivendo às provações climáticas; pelas *shanty towns* (bairros da lata) aos sonhos de integração em novos bairros e às imagens que todos os dias irrompem nas publicidades de cidades como a Dubai do Golfo Pérsico; enfim, deambula-se pela cidade congestionada rumo aos planos de solução a fim de atingir novas centralidades.

Em *Iconcity* confrontam-se estas histórias de passado e de presente com os planos actuais que pretendem a transformação de Bombaim. Aborda-se esta questão partindo do primeiro filme *Bollywood* futurista que se desenrola na cidade de Bombaim no ano de 2050 no qual nos são apresentadas imagens da cidade no futuro, como uma Dubai de passado vitoriano (*Love Story 2050*, 2008). Sendo o cinema um fenómeno de massas, verifica-se que na Índia, e mais especificamente em Bombaim, é utilizado como meio de criação de identidade. Reflecte-se sobre o futuro desta cidade com base nos planos que se encontram já em execução e que a cada instante a transformam numa outra cidade, sob o mesmo nome e sobre o mesmo chão. Para terminar, fazem-se ouvir as vozes que diariamente lutam para conservar a identidade de Bombaim, que nela habitam desde sempre ou que, simplesmente, nutrem pela sua dinâmica um afecto incalculável.

Esta prova final pretende ser uma panorâmica da cidade de Bombaim por uma estudante de arquitectura ocidental. De forma transversal, mas abrangente, procura-se responder a algumas questões que surgiram da descontextualização imediata provocada pela experiência de viagem a um país asiático e repensada, após o regresso, com a ajuda da bibliografia.

Estará a cidade única de Bombaim a ceder à pressão para se tornar em mais uma *World Class City* com tudo o que ela tem de genérico e homogéneo? Estará a *Maximum City* de Suketu Mehta [2004] a tornar-se em mais um aglomerado urbano sem escala onde cada oportunidade urbanística é aproveitada, não para fazer cidade, mas para responder a pressões imobiliárias?

Comprometerá a concretização do plano *Mumbai Makeover* (2003) a preservação da identidade urbana e a memória colectiva da cidade? Para quem é a cidade das estruturas de betão e de vidro estilizado numa cidade onde metade da população vive abaixo do limiar de pobreza? Como poderá Bombaim tirar partido da sua identidade de forma a sobreviver?

...talvolta città diverse si succedono sopra lo stesso suolo e sotto lo stesso nome, nascono e muoiono senza essersi conosciute, incomunicabili tra loro.

Italo Calvino, *Le città invisibili*



STAR

POLICE

इरोक्स XEROX STD 150 PCO



2.Senscity

A cidade envolve-nos.

Acarícia ou agride com a mesma violência.

Não podemos ficar indiferentes à sua vitalidade.

E só quando é atacada profundamente, é que ela se fecha e recolhe como uma cidade fantasma, assustada e assustadora.

Mas logo volta a espreguiçar-se, espreita e já de novo se agita e inicia a sua marcha apressada.

É assim Bombaim. Um organismo vivo, cheio de personalidade. Como tantas outras cidades, é certo. Mas algumas são surpreendentemente mais orgânicas e dinâmicas na sua capacidade de alojar milhões de pessoas num verdadeiro melting pot de tolerância e de criatividade.

Senscity é o capítulo que contextualiza Bombaim na situação urbana actual para de seguida descrever, de forma muito subjectiva, a relação do corpo com esta cidade ao sentirmo-nos englobados nessa massa humana que flúi e nos arrasta. É uma colagem de cidade, de experiências de espaços e tempos. Uma colagem dinâmica de imagens que nos marcam, de assuntos que queremos compreender, de uma cultura que em tudo nos é estranha, mas que nos absorve. É o encontrar não só de nomes e apelidos portugueses em olhares nativos, mas também de rituais britânicos em quotidianos vernáculos. É uma colagem de estilos e influências arquitectónicas, com culturas já quase extintas.

2.1 Maximum Cities

Non è in queste due specie che há senso dividere le città, ma in altre due: quelle che continuano attraverso gli anni e le mutazioni a dare la loro forma ai desideri e quelle in cui i desideri o riescono a cancelare la città o ne sono cancellati.

Italo Calvino, *Le città invisibili*

O desejo.

O objecto de desejo.

A cidade como objecto de desejo.

A atracção do homem pela cidade sofreu inúmeras alterações ao longo da história. Desde a complexa e organizada cidade grega, à cidade medieval com o seu intrincado padrão de ruas estreitas, à cidade industrial desejada pela promessa de um trabalho mais rentável, todas estas cidades foram amadas e odiadas e fruto de inúmeros desejos: de poder, de dinheiro, de cultura, de qualidade de vida, de melhores oportunidades. Incontáveis são as razões na origem de tais desejos urbanos.

Não obstante, vários foram os períodos em que o campo foi visto como uma alternativa preferencial à cidade. No entanto, a concentração urbana tem vindo a crescer. A visão aceite por alguns teóricos na qual a densidade e a aglomeração se tornariam obsoletas devido ao desenvolvimento de tecnologias de comunicação virtual revela-se, à luz das grandes cidades emergentes, como pouco provável (Sassen, 2002 [1984]).

Vários foram os autores que perpetuaram o mito da extinção da cidade provocada pela evolução das tecnologias da informação e comunicação, como por exemplo Marshal McLuhan (1964) que defendia que o desenvolvimento do conceito de *aldeia global* levaria a que a cidade como um organismo de grandes dimensões estivesse condenada ao seu inevitável perecer.

Os seguidores de McLuhan continuaram a fomentar esse mito urbano, que defendia que a cidade do passado tornar-se-ia lentamente uma

aglomeração paradoxal na qual as relações de proximidade imediata dariam lugar a inter-relações à distância.

O urbanista e investigador francês Paul Virilio, apesar de defender a criação de uma metacidade, uma cidade virtual, um hipercentro, apoia no entanto a continuação do fascínio pela cidade, o que resulta na metacidade como sendo o centro da megalópole:

Ce phénomène de métropolisation a déjà existe dans le tiers-monde, où les petites villes se désertifient après les campagne au bénéfice de grandes cites. C'est la mondialisation de l'urbain. Le centre n'est plus le centre de la ville, mais certaines ville deviennent centre du monde (...) Parallèlement à cette métropolisation, se met en place un hypercentre, une métacité, une ville virtuelle (...) (Virilio, 1996: 71)

No ano de 2008 ocorreu uma importante mudança na configuração da população mundial. Segundo o relatório das Nações Unidas, atingiu-se o ponto de equilíbrio entre a população urbana e a população rural. Em apenas cem anos, a percentagem mundial de urbanização alterou-se profundamente, passando de um décimo da população mundial, para a actual metade. Estima-se que este crescimento exponencial da população urbana continue, atingindo três quartos em menos de 50 anos (*Population Newsletter*, 2006: 1).

Esta metamorfose origina cidades cada vez mais densas e extensas, com mais exigências estruturais, onde a velocidade e a mutação imperam. A transformação ocorre de tal forma que nos é possível percepção-la em curtos períodos temporais. Saskia Sassen (1984), a socióloga responsável pela introdução do conceito de cidade global no vocabulário urbano, alerta para este período de transição que se vive actualmente e para os fenómenos que dela emergem a uma velocidade estonteante, incapazes de serem interpretados com clareza e fala-nos não só da legibilidade nestes fenómenos urbanos devido à velocidade a que ocorrem, como das

características expressivas das cidades:

Periods of rapid transition make change visible. The speed of change itself makes novel patterns legible. When the object of study is the cities, or more generally urban regions, legibility is even more pronounced – the material reality of buildings, transport systems, and other components of spacial organization are on surface, so to speak. When rapid transformation occurs simultaneously in several cities or urban regions with at least some comparable conditions, what also becomes visible is the variability of spacial outcomes that may result from similar novel dynamics. (Sassen, 2007 [1984]: 276)

Estas dinâmicas resultam na criação de novos padrões urbanos um pouco por todo mundo, numa tentativa de responder às exigências desse aumento de população e, conseqüentemente, de complexidade urbana. Reconheça-se o caso da Cidade do México e da proliferação da habitação de baixa densidade, que apresenta uma morfologia excessivamente homogénea, sendo de notar a falta de pontos de referência, os designados *landmarks*. Ou o caso de Xangai, generalizando-se um pouco por todas as cidades chinesas, as gigantescas colmeias urbanas, que representam o expoente máximo do conceito de habitação colectiva.

Desde 1997, uma equipa multidisciplinar sediada em Madrid, orientada pelos arquitectos Javier Pioz, Eloy Celaya e María Cervera, está a projectar uma verdadeira cidade vertical, a torre biónica. Com um carácter genérico, poderá ser implementada em qualquer cidade que apresente necessidade de habitação em massa, tendo os arquitectos projectado a torre visando os contextos urbanos de Hong Kong, da Cidade do México e de Xangai. A torre estima-se com capacidade para acomodar 100 mil pessoas, que terão acesso aos mais variados serviços: desde hospitais, áreas de lazer e escritórios, encontrando-se estas estruturas inseridas num só edifício (Celaya: *Bionic Tower – Vertical City – Data*).

Fascinado por estes fenómenos, Rem Koolhaas orientou ao longo dos últimos anos o estudo *The Harvard Project on the City*, através do qual estabeleceu contacto com várias realidades urbanas, como Lagos, Dubai, Xangai ou mesmo a Roma antiga (Harvard University: *Rem Koolhaas – Research*). Através de várias visitas aos locais, de entrevistas a responsáveis pela manutenção e alteração urbanas, entre outros métodos,



Em cima: construção produzida em massa e de forma homogênea na Cidade do México. As casas competem por recursos hídricos e elétricos.
Em baixo: construção em massa na cidade de Hong Kong. Fotografia de Michael Wolf, da série intitulada Architecture of Density.

os estudantes de Koolhaas procuram compreender estes novos fenómenos e criar novas teorias urbanas, afirmando, no entanto, haver pouco espaço para a experiência nestes novos mercados, face a esse ritmo exacerbado de construção:

The irony is that many of the regions now urbanizing are tropical. In the marketing machine their tropicality will be countered by air-conditioning, not by regime change, which will make all these imaginary utopias largely irrelevant. The outside is evacuated, the inside conditioned and the public turns into a captive audience. I have listened with appreciation to inventories of architectural studies that could be mobilized in these circumstances and that could provide alternatives but I have experienced too often the problem by which the need for speed will be used against these alternatives, which labeled as experimental and untested and therefore, in the current market economy, as irrelevant. (Koolhaas, 2007: 323)

Iniciado em 1996 o projecto conta actualmente com várias publicações aguardando-se com alguma expectativa a edição do volume *Lagos: How it Works*, que procura reflectir sobre as estruturas urbanas da cidade em vias de desenvolvimento.

Um dos principais factores responsáveis pelo aumento de população urbana em larga escala e sua conseqüente expansão é o fluxo humano, em especial o fluxo migratório das zonas rurais para as cidades, especialmente nos países em desenvolvimento. Este êxodo, adicionado ao crescimento natural das cidades, provocará em Bombaim, no ano de 2015, um aumento de cerca de 42 pessoas por hora (*The Endless City*, 2007: 29). Não será de estranhar as Nações Unidas estimarem que, Bombaim e a Cidade do México sejam por essa altura, as duas cidades mais populosas do mundo com 22 milhões de habitantes, logo a seguir a Tóquio, que continuará a encabeçar a lista com grande destaque, com aproximadamente 35 milhões de habitantes. (*Population Newsletter*, 2006: 4)

Perante a realidade da cidade de Bombaim actualmente, uma das cidades mais densas do mundo, é impossível não perguntar como se equipará a cidade para lidar com este aumento de população de forma a evitar a ruptura da sua complexa estrutura urbana.

A realidade urbana nestas cidades emergentes questiona os modelos

tradicionais. Talvez as existências urbanas mais semelhantes da história ocidental tenham ocorrido durante o período da revolução industrial, em cidades como Londres, que enfrentava uma vaga de migração rural em massa, respondendo à necessidade de mão-de-obra, gerando-se várias situações de falhas estruturais para suportar o rápido aumento da população. Esta realidade urbana foi percebida pelos contemporâneos, de forma paralela ao que acontece actualmente no Oriente e na América do Sul.

Koolhaas realça a complexidade destes meios urbanos procurando reflectir sobre os pontos convergentes e os pontos divergentes das diferentes culturas. Ao visitar Lagos, Koolhaas descobriu uma imensa criatividade urbana, motivada pela sobrevivência, ajudando-o a questionar os estáticos modelos de organização urbana europeus, dando como exemplo o caso do espaço público:

While we agonize over public space in the western world, in developing cities such as Lagos, public space is not an issue, and I believe that public space is a dominant experience of the city. Every square metre is used most intensively for both private and public life, and there is almost a merging of the two. It is rarely possible to witness a larger intensity of urban interaction than in these really poor conditions. (Koolhaas, 2007: 322)

As cidades dos países em desenvolvimento oferecem inúmeras e inovadoras perspectivas sobre a cidade. Aquilo que podemos aprender com elas é cada vez mais objecto de estudo por parte não só das ciências sociais, mas também do urbanismo e da arquitectura.

Todavia, com a crescente pressão de mudança em muitas destas cidades visando o acompanhamento das exigências de progresso e de imagem face aos padrões mundiais, trava-se uma batalha entre autenticidade, identidade e memória *versus* progresso e cidade genérica. Bombaim, como capital económica da Índia, não foge a este confronto, lutando diariamente pela sobrevivência da sua identidade e memória colectiva.

2.2 Learning from Mumbai

Non di questo è fatta la città, ma di relazioni tra le misure del suo spazio e gli avvenimenti del suo passato (...) Ma la città non dice il suo passato, lo contiene come le linee d'una mano, scritto negli spigoli delle vie, nelle griglie delle finestre, negli scorrimano delle scale...

Italo Calvino, *Le città invisibili*

Mombaim, Boa Vida, Bombaim, *Bombay*, *Mumbai*... dezenas de nomes que reflectem a complexa personalidade de uma cidade que, atravessando a história sob domínio e influência de tantos povos e culturas, conseguiu fazer chegar aos nossos dias pedaços físicos de outros tempos. Mas de que matéria é verdadeiramente constituída uma cidade desta dimensão e com esta dinâmica?

O arquitecto Rahul Mehrotra utilizou, para definir as inúmeras cidades dentro da cidade de Bombaim, dois termos que conseguem englobar as várias componentes na sua constituição: a cidade estática e a cidade cinética. Por cidade estática ele compreende a arquitectura e a malha urbana; em suma, todos os elementos imóveis que fazem parte da sua complexa estrutura. Por cidade cinética, todos os elementos dinâmicos, como as pessoas, os transportes, os mercados, os materiais improvisados que constituem as habitações informais dos bairros da lata em constante mutação. Esta é a cidade dos fluxos.

Today in our urban areas there exist two cities – static and kinetic – two completely different worlds that cohabit the same urban space. The static city is represented through its architecture and monuments built in permanent materials. The kinetic city that occupies the interstitial space is the city of motion – the kuttcha city, built of temporary materials.
(Mehrotra, 2006: 166)

É precisamente da dinâmica relação entre estas duas componentes que

é feita a cidade. Os vários estratos urbanos que a constituem sobrepõem-se, acumulam-se e fundem-se. Da soma deste palimpsesto que nos descreve a sua história com as relações estabelecidas no presente, resulta a identidade urbana que, lentamente, vai construindo a memória colectiva da cidade.

A cidade estática, que será então a estrutura física, não é propriamente estática no sentido estrito é, sim, de mutação mais lenta. Tomemos como exemplo a variação dos limites da cidade ao longo dos cerca de 400 anos da sua história, aproveitando para introduzir alguns conceitos fundamentais para a compreensão da sua estrutura.

Como consequência dos vários colonizadores e do próprio crescimento da cidade a palavra Bombaim nem sempre se referiu à mesma extensão de território.

O território denominado por Bombaim, durante a colonização portuguesa, referia-se apenas à ilha em forma de H, situada no extremo sul do arquipélago costeiro de 16 ilhas ou territórios ligados ao continente indiano, apenas na maré vazia, que constituíam a parte sul da Província do Norte do Estado da Índia.

Posteriormente, nos primórdios da era inglesa, Bombaim era sinónimo da zona urbana da ilha, que se traduzia na zona fortificada pelos britânicos e que ainda hoje é conhecida como o Forte. Com os sucessivos assoreamentos das zonas pantanosas adjacentes às ilhas, tornou-se possível a expansão para norte através da implementação de vias pavimentadas e de caminhos-de-ferro. Estabelecia-se, então, o eixo sul-norte através do qual a cidade se desenvolveu. Bombaim significava, assim, a grande ilha que passou a englobar as sete ilhas mais a sul. Decorria então o séc. XIX e assim se manteve até meados do séc. XX. Este território actualmente ainda se designa de *ilha de Bombaim*, ou *cidade de Bombaim*, e cobre cerca de 70km².

Na década de 1950, juntou-se a ilha de Bombaim aos subúrbios criando-



Em cima: no aparente caos prevalecem estruturas complexas e organizadas, os Dobi Ghats, uma lavanderia gigante a céu aberto, é exemplo de uma infra-estrutura de trabalho altamente especializado, pertencente ao sector económico informal. Esta estrutura presta serviços para vários sectores económicos da cidade, inclusive o sector da hotelaria.

Em baixo: exemplo de usos diversificados do espaço público, as barbearias de rua são muito comuns por toda a cidade.



se a *Grande Bombaim*, que cobria uma área de cerca de 600km² e era gerida pela *Corporação Municipal da Grande Bombaim* (GBMC).

Finalmente, aquando do *Plano Regional* de 1970 delimitou-se a *Região Metropolitana de Bombaim* (BMR) que serve de base para o planeamento urbano à escala regional e que é constituída por várias partes de três distritos do estado de Maarastra: a Grande Bombaim e o restante território da ilha de *Salsete*, a cidade de Nova Bombaim, bem como o distrito de *Thane*. Constituída por cerca de 4300km², é uma das mais populosas aglomerações urbanas do mundo (Grancho, 2008: 31).

A morfologia da cidade alterou-se radicalmente: de várias ilhas dispersas formou-se a península que hoje aloja a cidade. É impossível falar do crescimento urbano em Bombaim sem abordar os vários processos de assoreamento que foram realizados desde o séc. XIX até ao final do séc. XX e que permitiram a expansão da cidade e a ocupação de regiões que de outra forma seriam inabitáveis.

Os sucessivos processos de assoreamento e de conquista de terra ao mar foram também amplamente usados em algumas cidades asiáticas, Macau e Hong Kong sendo estes dois dos exemplos cruciais no uso destas técnicas.

É de notar a existência de alguns factores que facilitaram o processo de assoreamento levando a esta grande transformação geográfica. O facto da profundidade entre ilhas na maré-baixa ser reduzida, podendo inclusivamente atravessar-se a pé de ilha para ilha de Bombaim até Salsete, permitiu que alguns dos assoreamentos se fizessem de forma bastante natural. Por exemplo, com o acumular de sedimentos e detritos que as populações costeiras iam amontoando e escoando para a costa. Outro factor predominante foi a efectiva falta de espaço sentida pelos britânicos quando se apossaram da ilha. E também a tentativa de um melhor controlo das cheias, que se faziam sentir ciclicamente, pondo em risco a população e os seus bens e imóveis. Bem como, os charcos que ficavam após a retirada das marés alimentando nuvens de mosquitos que davam origem a muitas doenças na época mais quente do ano. Estes foram os factores mais importantes e que levaram ao verdadeiro planeamento de operações para solucionar estes problemas, originando assim a drástica alteração geográfica do território da cidade.

Bombaim apenas é registado no mapa das grandes cidades mundiais com mais de um milhão de habitantes a partir de meados do século XX. Em 1830, registava somente 229 mil pessoas, passando a 644 mil em 1872 e atingindo perto de um milhão no início do séc. XX (Grancho, 2008: 71). A evolução demográfica é veloz, quadruplicando em apenas um século. No entanto, é na segunda metade do séc. XX que o aumento da população é vertiginoso. No espaço de 50 anos, a cidade que registava cerca de 3 milhões de habitantes em 1950, escala a tabela das mais populosas cidades do mundo para ocupar o quarto lugar com cerca de 18 milhões de habitantes, sextuplicando, neste curto período, a sua população (*Population Newsletter*, 2006: 4).

Bombaim é, a seguir a Hong Kong, a megacidade mais densa do mundo, com 41.863 habitantes por quilómetro quadrado, contando cada habitante com cerca de 20m². Na prática a este espaço são ainda retiradas as áreas de utilidade pública, restando a cada habitante muito menos do que esses escassos metros. Compreende-se desta forma, não só a existência de tantos sem abrigo como também o facto de metade da população habitar espaços de apenas uma divisão. Estes reduzidos metros quadrados acabam ainda por ser partilhados com a família, chegando a residir, nestes quartos cerca de uma dezena de pessoas. Esta situação não se restringe aos bairros da lata. Aliás, generaliza-se numa tipologia de habitação colectiva que surgiu aquando da revolução industrial, tornando-se muito popular: o *chawl* (defino-a em *À Deriva, Relatos de um Diário de Viagem*, entrada *Habitar*: 50). É assim compreensível a recente opção pela construção em altura, procurando aumentar a área útil para cada habitante, apesar do FSI no centro da cidade e subúrbios ser o mais baixo das grandes cidades mundiais.

Bombaim tornou-se, ao longo da sua história, a capital económica da Índia e a par da China, uma das mais promissoras economias emergente do mundo. Reúne a mais elevada concentração industrial e de multinacionais do sul da Ásia, a par com o porto mais importante e o aeroporto de maior tráfego (Grancho, 2008: 10). A Bombaim descrita por Suketu Metha como *Maximum City* (2004) é uma cidade de imenso potencial, plena de contrastes, de sobreposições tanto no seu espaço social e dinâmico como no seu espaço físico.

Deste modo, é possível descrever a cidade estática. Verifica-se, no entanto, a impossibilidade de transmitir a ambiência da cidade cinética, mesmo por meio de elementos gráficos, como o desenho ou a fotografia, que sendo também eles estáticos limitam a liberdade de movimentos. Será possível a cartografia da cidade dinâmica?

2.3 Cartografias e Psicogeografias

Por uma questão de domínio e gestão do território, desde cedo se procurou uma técnica de captar a forma da cidade de Bombaim por uma questão de domínio e gestão do território. Os primeiros registos conhecidos foram levados a cabo durante o século XVII por portugueses, entre os quais se encontra a panorâmica de Mombaim, desenhada por Pedro Barreto Resende, para o levantamento do território das fortalezas portuguesas do Índico, executado por António Bocarro cerca de 1635.

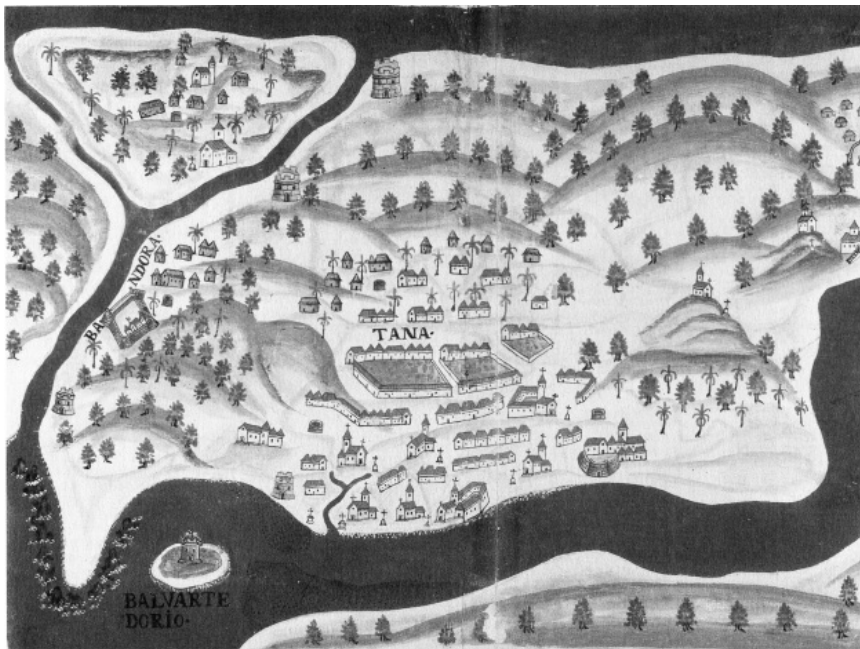
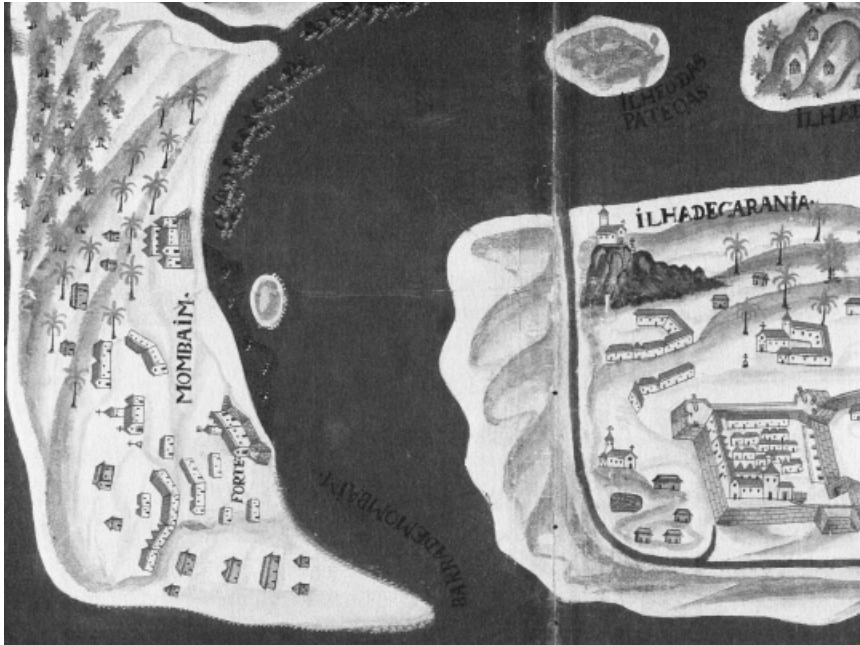
Mas foi durante o período britânico que se assistiu não só ao registo cartográfico rigoroso da cidade, como também ao estudo da forma original do arquipélago.

Durante o séc. XIX, levaram-se a cabo levantamentos do território, designados por *land revenue survey*, que resultaram em mapas que continuam actualmente a constituir material projectual em ateliers de arquitectura e de projecto urbano.

A costa do Concão foi estudada e desenhada à escala de uma polegada para uma milha, entre 1819 e 1830, pelo capitão Thomas Best Jervis com ajuda do grupo de engenheiros de Bombaim. Já então estes estudos eram acompanhados por caracterizações demográficas.

Durante esta época, um membro da *Sociedade Britânica de Geografia*, R. X. Murphy, faz uma importante descoberta sobre o passado da grande ilha de Bombaim: num manuscrito do séc. XIII encontra provas do território já ter sido um arquipélago. Posto isto, e depois de uma longa investigação, em 1844, publica o mapa das ilhas de Bombaim como seria originalmente.

Os militares inglese Dickinson (1812-16) e Laughton (1865-72) elaboraram cartografias completas e rigorosas da cidade, capazes de corresponder às necessidades de clareza de um território que continuava a sua expansão urbana e demográfica, surgindo *no contexto dum Estado desinformado sobre si mesmo e sem regulamentação* (Grancho, 2008: 90).



Nesta página:
Panorâmicas de
Mombaim e Taná,
desenhadas por
Pedro Barreto de
Resende.

Dickinson acreditava que com este trabalho iria contribuir para um melhor controlo sobre as propriedades e rendas. Para além disso, através dos relatórios que preenchia para cada povoação com importantes dados demográficos, ajudaria a conhecer e compreender melhor a população da Bombaim.

Com o crescimento da cidade e a sua forte industrialização, as cartografias de Dickinson tornaram-se obsoletas. Surgiu a vontade de um novo aumento das rendas sobre a propriedade e, com isso, a necessidade efectiva de um melhor domínio do território. A autoridade municipal, *Bombay Presidency* da Companhia Inglesa da Índias, elaborou um plano de acção tendo em vista a cartografia do território, que foi encabeçado por Laughton, que efectuou o levantamento do território à escala 1":100' (1:1200) com aumento de pormenor na zona de *Fort* e da *Native Town*, à escala 1":40' (1:480) (Edney, 1997: 50).

Os revenue surveys *de Dickinson e de Laughton foram essenciais para dotarem o Estado de instrumentos de ordenamento e regulação do território urbano de Bombaim* (Grancho, 2008: 97).

Na procura de uma forma eficaz de garantir a inteligibilidade de um território dinâmico, nos anos de 1960, começaram as pesquisas feitas no sentido de captar e inventariar as inúmeras e inconstantes variáveis urbanas de impossível registo cartográfico.

A edição do livro de Kevin Lynch, *The Image of the City* (1960), despertou um crescente interesse na cartografia cognitiva. Esta obra reflectia sobre a forma como os habitantes de uma cidade a percepcionavam e com ela interagiam, desenhando-a mentalmente e criando mecanismos de identidade e referência urbanos. Como nos explica Lynch:

Moving elements in a city, and in particular the people and their activities, are as important as the stationary physical parts. We are not simple observers of this spectacle, but are ourselves a part of it, on the stage with the other participants. Most often, our perception of the city is not sustained, but rather partial, fragmentary, mixed with other concerns. Nearly every sense is in operation, and the image is the composite of them all. (Lynch, 1960: 2)



Nesta página: mapa de Bombaim baseado no levantamento geográfico do Capitão Thomas Dickinson, 1842-46, após os grandes assoreamentos terem ocorrido.

Esta foi uma época de grande importância para a representação da cidade, bem como para a pesquisa de inovadores modelos urbanos que respondessem às mudanças sociais que se faziam sentir. Com o começo da era global acreditava-se na necessidade de uma nova forma de fazer cidade, mais dinâmica, complexa e apelativa, contrariando o movimento moderno com as suas cidades homogêneas e monótonas.

Era esta complexidade crescente que fascinava Guy Debord e os seus parceiros da *Internacional Situacionista* dando origem às suas incessantes pesquisas em prol de um urbanismo heterogêneo, dinâmico e, conseqüentemente, mais estimulante. Os Situacionistas criaram um método para documentar e localizar zonas atractivas ou interessantes para o estudo urbanístico: a deriva (*drift* ou *derive*). A deriva procurava compreender as razões por de trás de acções muito subjectivas na deambulação pela cidade: porque somos impelidos a virar à esquerda, a circular de determinado lado da rua ou a descansar nesta e não naquela praça. Procuravam a compreensão dos motores perceptivos que tornam determinado local agradável ou incómodo. Destas incursões pelas cidades, nasciam mapas psicogeográficos registando, assim, o percurso realizado, os pontos de interesse, as zonas mais estimulantes e atractivas (Debord, *Introduction à une critique de la géographie urbaine*).

Foi esta a resposta à necessidade de um novo tipo de cartografia, de acordo com os ideais de urbanos procurados pela Internacional Situacionista. A cidade ideal seria aquela que constantemente nos desperta os sentidos. Portanto, como método de pesquisa urbana, a cartografia tradicional falhava no seu propósito de domínio territorial, ao ignorar a cidade cinética.

Como resultado, nasceram mapas conceptuais como *The Naked City* (1957), realizado por Debord e Asger Jorn, que se tornaram marcos históricos e artísticos da representação urbana. *The Naked City* era uma colagem de vários espaços urbanos de Paris ameaçados por novos planos para a cidade, representando as áreas urbanas que mereciam ser conhecidas e visitadas em detrimento de outras de interesse diminuto.

To some extent Debord and Jorg's situationist maps, the Guide psychogéographique de Paris of 1956 and The Naked City of 1957, served

as guides to areas of central Paris threatened by redevelopment, retaining those parts worth visiting and disposing of all those bits that they felt had been spoiled by capitalism and bureaucracy. (...) Rather than float above the city as some sort of omnipotent, instantaneous, disembodied, all-possessing eye, situationist cartography admitted that its overview of the city was reconstructed in the imagination, piecing together an experience of space that was actually terrestrial, fragmented, subjective, temporal, and cultural. (Sadler, 1998: 61, 82)

A genuína intenção por de trás destas pesquisas seria a vontade de ver desenvolvido um novo conceito de cidade, que se destacava da corrente modernista, fortemente criticada pela I.S.. O plano que Corbusier desenvolveu para Chandighard não escapou ao ataque: devido à sua escala e monotonia, ao deslumbramento pelo automóvel, e ao desenraizamento face à cultura na qual se inseria.

O urbanismo unitário não está idealmente separado do terreno actual das cidades. Forma-se a partir da experiência deste terreno e a partir, também, das construções existentes. Devemos explorar os cenários actuais, pela afirmação dum espaço urbano lúdico cujo reconhecimento a deriva estabelece, tanto como devemos construir cenários inteiramente inéditos. Esta interpretação (utilização da cidade presente, construção da cidade futura) implica o manejo do desvio arquitectural. (I.S., 1983 [1959]: 54)

Debord já na altura utilizava o domínio dos audiovisuais para a reflexão arquitectónica e urbanística, registando imagens de zonas de interesse da cidade de Paris, ameaçadas pelo esquecimento colectivo, e construindo documentos que actualmente veêm aumentado o seu valor, pois revelam imagens de situações urbanas já desaparecidas da cidade (Sadler, 1998: 63). Um exemplo disso é o pequeno filme *Sur le passage de quelques personnes à travers une assez courte unité de temps* (1959) que nos dá a conhecer imagens do quotidiano do mercado de *Les Halles*, com o seu buliço, que foi demolido para a implementação de um novo tipo de urbanismo, com uma escala e dinâmica completamente diferentes da que então existia.

À semelhança de Paris, no início do séc. XX, a cidade de Bombaim sofre actualmente de grande pressão imobiliária. Esta constante pressão, aliada à vontade de progresso a todo o custo, eliminam gradualmente

a herança cultural e a memória colectiva da cidade. A dificuldade de registo de algumas especificidades urbanas de Bombaim, potencia o seu constante esquecimento ou a tendência para serem ignoradas, nas mesas de debate político e urbano, aquando da discussão sobre o futuro da *Bombay, Maximum City*.

The often asked question in Bombay is “whose city is this anyway?” This is a question that goes beyond the politics of occupation and forces the issue of “what is the dominant image of the city?” Unfortunately, the Kinetic City has eluded representations and never found its way into the two dimensional maps of planners and thus not been part of this formal debate on the city’s image. (Mehrotra, 2006: 11)

Na tentativa de captar a fugidia cidade cinética de Bombaim, escrevi um diário de bordo que me foi acompanhando ao longo da viagem, entre 15 de Novembro de 2007 e 12 de Fevereiro de 2008. Apesar de ser um instrumento pessoal e subjectivo, creio que será um elemento essencial para a compreensão da cidade actual. Aliás, a cidade que me acolheu poderá até já nem existir no presente instante.

Una mappa (...) dovrebbe comprendere, spegnati in inchiostri di diverso colore, tutti questi tracciati, solidi e liquidi, palesi e nascosti.

Italo Calvino, *Le città invisibili*

À Deriva

Relatos de um diário de viagem

Apropriação

A vivência do espaço público deve ser um dos pontos mais distintos entre a cultura urbana europeia e a indiana. Onde estão as praças e as esplanadas de Bombaim? Largo, praça, rossio, terreiro são termos completamente desconhecidos da vivência espacial desta cidade. Os maiores espaços livres de Bombaim serão talvez os maidan, e encontram-se diariamente cheios de jovens jogadores de críquete. E se praças houvesse certamente tomariam o rumo das acolhedoras arcadas da maioria dos edifícios da cidade: seriam convertidos num animado mercado durante o dia, para à noite se metamorfosearem num acampamento familiar.

As esplanadas dão lugar à grande marginal, Marine Drive, onde milhares de bombaitas se sentam a contemplar o mar, a comer gelados à indiana (kulfi) ou a conversar. A Chowpatti Beach inunda-se durante o fim de tarde de um sábado ou de um domingo. As crianças brincam e os casais partilham um gelado, num cenário já mais familiar.

Os passeios são o lugar para o convívio: joga-se às cartas, refresca-se o corpo cansado do calor abafado da cidade à beira de uma árvore, faz-se uma pausa laboral para o almoço ou o lanche ou aproveita-se mesmo para fazer a barba, numa barbearia improvisada.

Para um ocidental é difícil compreender as questões de privacidade ou de falta de privacidade inerentes ao dia-a-dia indiano. Sentimo-nos frequentemente a invadir as actividades quotidianas de famílias que nas ruas nascem, cozinham, procriam, banham-se, defecam, morrem...

As ruas da cidade são um organismo vivo. Os mercados assumem o controlo dos passeios, variando ao longo do dia os vendedores, bem como os produtos a vender, consoante vai variando também o público-alvo. De manhã são os vendedores de chai e de jornais que povoam as ruas. Ao almoço inundam-se de vendedores de chamuças, bhelpuri ou thali, pequenas refeições rápidas, comidas em pé ou pelos passeios, que rapidamente saciam os trabalhadores acumulados em redor destes pequenos restaurantes de rua. À tarde, são os vendedores de frutas

da época e de novo o chai. Repete-se o ritual do almoço, desta vez a partir das seis da tarde. Os mercados adaptam-se aos fluxos urbanos. Já à noite, são estas estruturas mercantis, efémeras, que dão lugar ao repouso dos corpos cansados, que se aninham em esteiras e se cobrem com lençóis.

A criatividade é o limite do negócio. Um homem usa uma balança comum, para em troca de uma rupia, informar os clientes do seu peso. Ao seu lado, algumas bancas de livros usados, e um grupo de homens que jogam animadamente às cartas sentados no passeio. Tudo isto numa rua congestionada que dá acesso à estação de Churchgate.

Os espaços verdes não abundam na cidade, sendo o índice de espaço verde por habitante dos mais baixos do mundo. Para esses espaços contam também os maidan, que se apinham de jogadores de críquete bem como as rotundas e as alamedas arborizadas. O culto do jardim e do parque parece ser pouco indiano. No entanto, começam a mudar os estilos de vida. Os habitantes iniciam uma luta para a recuperação dos poucos espaços verdes existentes que se encontram fechados e sem manutenção. Diariamente é noticiado em jornais (falo dos escritos em inglês, pois os restantes por impossibilidade de ler marathi, não os tomei em conta) casos de organizações de moradores que reclamam os direitos à manutenção dos espaços verdes das suas áreas de residência, mesmo que para tal seja necessária a sua intervenção. Os habitantes tornam-se mais interventivos exigindo ao poder local os seus direitos urbano.

A substituir a tradição do passeio pelo jardim e pelo parque tão europeia, está o passeio à beira mar, será pela falta de estruturas deste tipo na paisagem urbana?

Criatividade

A primeira coisa que fiz ao chegar a Bombaim foi procurar um local com acesso à Internet para poder comunicar ao mundo de cá, que apesar do choque que se faz sentir, ainda respiro. Assim, saí do hotel Lawrence, na Sai Baba Marg, antiga Rope

Walk Lane, com direcção indefinida. Sair da antiga zona do Forte não foi difícil. A Rope Walk Street actualmente não é muito movimentada. Viam-se uns táxis ao fundo, no seu típico amarelo e preto, a percorrerem as ruas, a passo lento. Continuei a andar em direcção à antiga Apolo Street. Foi nesse momento que pensei “ É impossível atravessar esta rua!”. No lugar onde supostamente deveriam circular duas filas de trânsito amontoavam-se táxis e carros, carrinhas de transporte de alimentos, carros de mão em madeira, cães e pessoas que agilmente atravessavam a rua. Tudo fluía a 25Km por hora no máximo, que aliás é o que indicava a placa de limite de velocidade. Ao lado desta placa redonda, encontrava-se outra com uma buzina cortada a vermelho por uma lista diagonal. Este sinal era interpretado de forma irónica pelos condutores que pareciam buzinar mais do que nunca. Apesar da confusão, a massa de veículos quase nunca parava. Desvio, tangente, buzina, num salve-se quem puder, é o lema! Prossegui em direcção ao Prince of Wales Museum e, quando me apercebi que estava a caminhar num grande semi-círculo, decidi finalmente aventurar-me. Parei uma eternidade até escolher avançar com um grupinho de pessoas que enveredavam na mesma missão. Finalmente consegui atravessar. E com a prática comecei a fazê-lo de forma mais confiante. Interiorizei que este acto é uma espécie de dança atenta na qual os condutores também colaboram, desviando-se dos peões.

Por estas estradas permite-se circular tudo o que tenha patas ou rodas. Desde os comuns cães ou vacas, até autocarros, bicicletas carregadíssimas de bens, todo o tipo de carros de mão e de pequenos triciclos ou motoretas. Cruzei-me com os mais inacreditáveis veículos.

Agora, semanas passaram e o hábito apoderou-se de mim. Já quase não se pára para atravessar. De mão esquerda aberta, num claro sinal de “atenção que se vai atravessar”, os carros abrandam, desviam-se, com ou sem buzínadelas, vão passando ou não uma tangente a outro veículo ou ao peão, e eis a técnica de atravessamento de uma estrada numa cidade indiana.

Extraordinariamente nunca testemunhei nenhum acidente. Apercebi-me de uma ou outra notícia no jornal sobre os mesmos, mas nada de assustador comparado com a primeira impressão.

O uso do espaço público e das infra-estruturas urbanas é feito à medida das necessidades, num uso criativo do espaço, bem à semelhança dos usos rurais, permitindo que apesar do aparente caos o trânsito flua.

Num jornal reparei na intenção de substituir as velhas latinhas amarelas e

pretas em forma de táxi. A imagem da cidade mudará. Os táxis sempre foram uma landmark para a cidade, em Bombaim os Fiat, em Calcutá os Hindustan Ambassador. Bombaim é reconhecível em qualquer imagem pelos seus táxis. Com o seu desaparecimento uma importante parte da sua identidade também desaparecerá.

Densidade

São oito e meia da manhã em Bombaim. Coimbra ainda dorme o primeiro sono. Saio do Forte rumo à Victoria Station. Ao aproximar-me da estação, já a densidade humana começa a aumentar. Os corpos caminham mais juntos e predominantemente na minha direcção. Os choques frontais, sucedem-se entre a massa humana que caminha para a estação de comboios e um ou outro indiano que caminha em sentido contrário. O ritmo é apressado. Ninguém pára para apreciar a beleza lúgubre de um edifício antigo em ruínas que acabo de passar à minha direita. A massa escoá-se pelas várias entradas da estação e não tem tempo na sua azáfama rotineira para se deslumbrar com o espectacular detalhe da arquitectura victoriana na qual é construído este edifício. Um turista, com o seu andar lânguido e de olho entretido na objectiva de uma reflex digital, provoca uma ilha à sua volta e, conseqüentemente, o desviar da atarefada massa humana. As filas enormes de pessoas a comprar bilhete vai diminuindo até chegar a minha vez. Bandra, return ticket! Exclamo com uma nota de dez rupias na mão, cerca de vinte cêntimos. Recebo duas rupias de troco. Os transportes públicos são realmente muito baratos, mas se assim não fosse, seriam inacessíveis à maioria dos habitantes. Procuo nos painéis luminosos qual a minha plataforma. A princípio apenas encontro informações em Marathi. Finalmente encontro, do lado oposto, informações em inglês. As pessoas condensam-se nas plataformas, intercalando-se uma massa em tons térreos com uma massa muito colorida. Assim, distingo instantaneamente onde se encontram as carruagens femininas. Nos comboios indianos existem carruagens com inúmeras estratificações: feminina, masculina, primeira classe, segunda classe, carruagem de transporte de mercadorias, de idosos, de deficientes. Com tanta segmentação é difícil acertar à primeira na carruagem para a qual se tem o bilhete. Muitas foram as vezes em que me enganei na carruagem devido à massa de gente que se amontoava e ao curto espaço de tempo que o comboio efectivamente pára na estação. Ao fim de algum tempo e com o hábito aprendemos

a reconhecer os signos que a priori não nos são inteligíveis. Assim, o amontoado arco-íris é agora reconhecido como lugar a esperar, pois as cores abundantes correspondem aos alegres saris das mulheres indianas. O comboio, enfim, chega à plataforma. Ainda o comboio não parou já há pessoas que saltam do mesmo em andamento, acrobacia que me demorou bastante a conseguir fazer e que tanto é praticada em comboios como em autocarros! A massa precipita-se para o exterior da carruagem e é imediatamente substituída pela que já aguardava na estação. Eu sou arrastada com ela para o interior. É alimentado o mito urbano de que as carruagens femininas são mais agradáveis e nunca ficam tão abarrotadas como as masculinas. Posso desmentir. Viajo agarrada ao varão que divide a porta, que vai aberta toda a viagem tal como as janelas, estas cobertas de grades. E seguro-me com todas as minhas extremidades. A massa pressiona-se no interior e momentos antes de chegar à próxima estação já se rearranja. É que para dificultar a tarefa destas pessoas que viajam em condições desumanas, estes comboios que são os que transportam mais pessoas por carruagem, ainda vão alternando o lado para o qual é efectuada a saída. “Left or right” perguntam no interior. Mais uma vez, antes de o comboio parar, já estão pessoas a saltar das carruagens. E engane-se quem pensar que um sari impede uma saída mais eficaz deste meio de transporte. Na paragem seguinte apercebi-me que o lugar onde me encontrava ‘estacionada’ não era propriamente o mais indicado. É que desta vez a saída fazia-se pela porta onde estava, mas a estação ainda não era aquela onde deveria sair. Sou empurrada pela massa humana que saía apressada. E de novo empurrada para subir. O arranjo espacial deste aglomerado de pessoas é incrível e de uma boa vontade estonteante. Sentadas num banco de madeira supostamente para 4 ou 5 pessoas, estão agora sentadas 8 ou mesmo 10. Algumas partilham colo. Cada centímetro de corredor está ocupado. E a cada estação ainda tenta entrar mais alguém. E o impressionante é que cabe sempre mais alguém. Não é confortável, sofre-se a cada viagem de comboio em hora de ponta, com o corpo amassado pelos restantes corpos. É bastante orgânico, pode dizer-se.

Nas viagens em que o comboio vai menos cheio ainda há espaço para o mercado direccionado para o público-alvo. No caso das carruagens para mulheres, os produtos que se vendem são desde maquilhagem e produtos de beleza aos produtos para cozinha. Cada oportunidade de fazer algumas rupias é aproveitada. E elas mostram-se interessadas e regateiam. Outras vezes são os vendedores de frutas da época ou de chamuças.

O comboio é assim um organismo vivo cheio de odores. Há kolis que entram com as suas espécies de canastras cheias de peixe que foram comprar ao mercado de Colaba para vender onde agora já é impossível pescar, pois muitos foram os canais que se assorearam para construir habitações ou estradas.

As carruagens circulam, como já referi, com portas e janelas abertas. Mas mesmo assim o calor faz-se sentir. Prefiro, assim, o lugar que ocupo junto à porta onde, para além da ventilação, vejo a cidade que se atravessa, as pessoas que lavam a roupa junto às linhas de caminho de ferro, as crianças que correm descalças, as pessoas que ali tomam banho com água roubada à canalização da cidade, ou que fazem, desprotegidas, as suas necessidades. É dura a vida que se desenrola junto às linhas de comboio. Os bairros de lata, que ocupam cada vazio urbano, chegam até aqui. Mas poucos são os que neles reparam após anos de viagens diárias nestes comboios pontuais que são o bote salva-vidas do sistema urbano de Bombaim, assegurando, assim, a chegada pontual dos cerca de dez milhões de passageiros diários.

Construção

De um segundo andar com vista para a rua, observo os trabalhadores que reparam os passeios da cidade. Os carismáticos e remendados passeios de lajetas de betão são agora substituídos por um puzzle amarelo e vermelho, em riscas diagonais. Obsessivamente se arrancam todos os passeios da cidade e a cada dia que passa, mais uma rua inebria o transeunte com o seu padrão colorido. Primeiro colocam-se os pré-fabricados coloridos com argamassas transportadas à cabeça. Depois de todo o padrão amarelo e vermelho executado, é a vez de se escavacar de novo e arrancar algumas peças, para a aplicação de grades que têm como objectivo impedir as pessoas em hora de ponta de usar a estrada, por insuficiência na largura dos passeios. Algumas vezes a técnica resume-se a aplicar as novas lajetas por cima do passeio antigo, tornando quase impossível a sua utilização, por atingir quase meio metro de altura.

A obra avança veloz. Como um vírus, vai-se espalhando por toda a parte sul da cidade. No espaço de um mês, já quase não encontro os antigos passeios cinzentos, muito mais sóbrios.

Os edifícios também se erguem rapidamente em direcção aos céus. Ao longo da linha férrea, nas antigas fábricas devolutas, crescem agora edifícios de escritórios

ou de habitação de luxo, a uma velocidade estonteante. Os edifícios crescem para o céu rodeados das gaiolas de bambu, ou seja, os tradicionais andaimes que cobrem os edifícios em construção e que aqui são feitos de bambu atado com corda de canhâmo. A um olhar mais atento, não podem escapar as senhoras esguias no seu sari sujo e delido e os homens descalços que carregam à cabeça, numa espécie de canastra metálica, cimento, pedra, areia. Estas personagens tão frágeis escalam a gaiola de bambu para continuarem a erguer o edifício para o céu. Do ponto de vista de quem se desloca nas ruas, parece impossível que aquelas formiguinhas, tão longe do chão, consigam efectivamente executar um trabalho tão sólido. Os acabamentos têm uma expressão rude e imperfeita. As modernas intenções arquitectónicas subjugam-se aos pés da tradição construtiva indiana e das suas técnicas ancestrais.

Foi o que sucedeu em Chandigarh. O plano de uma perfeição obsessiva, desenhado por Le Corbusier, para os edifícios do Capitólio da cidade capital do estado do Punjab, ganhou forma pelas mãos dos construtores nativos, que não familiarizados com a arte do betão, lhe adicionam a expressão rude de quem não domina a técnica. O interessante é que este percalço acabou por conferir às obras um traço muito mais de acordo com a identidade estética indiana: a estética da textura e da sobreposição, bem afastada do ar depurado do modernismo.

Reciclar

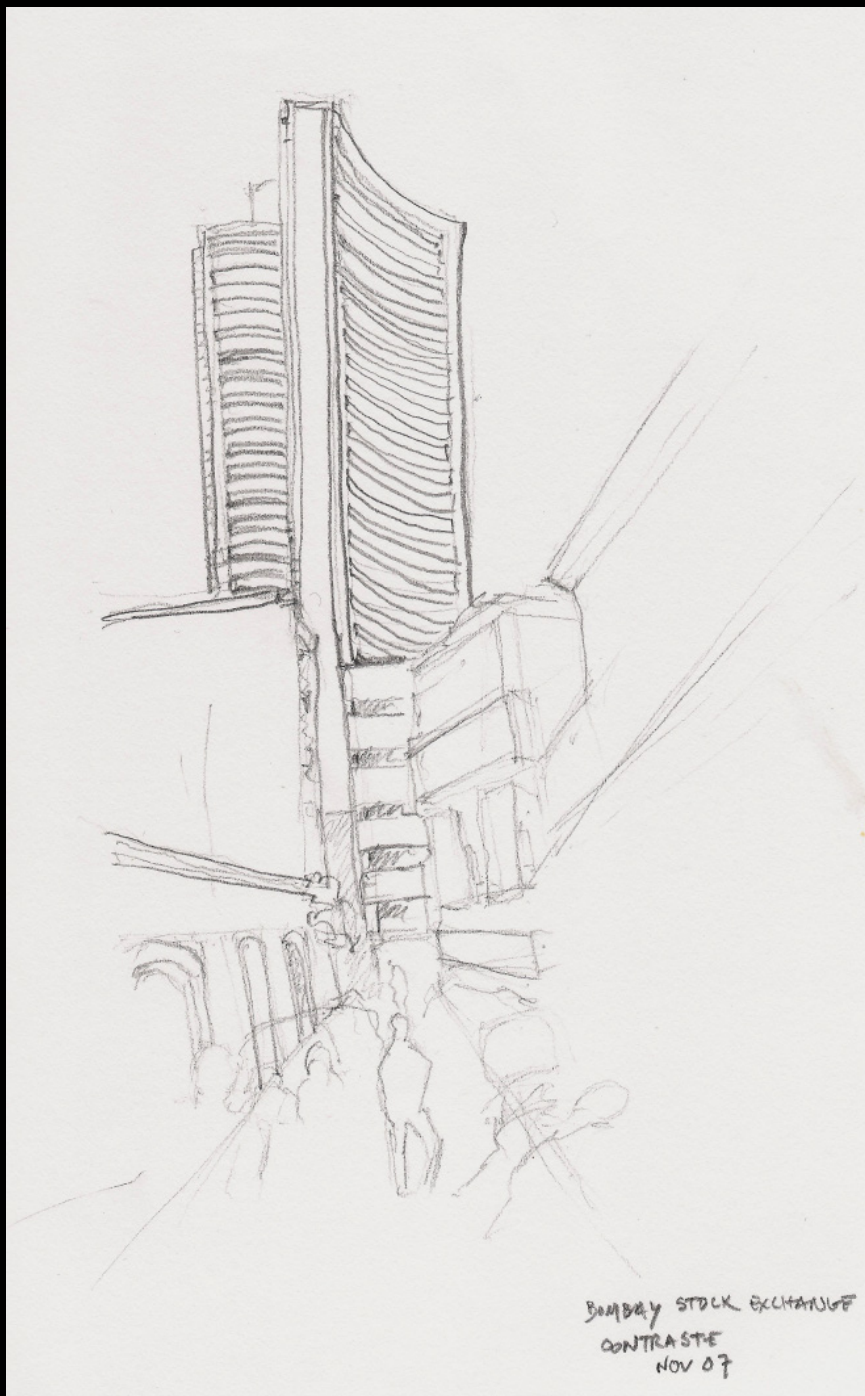
Um dos hábitos urbanos que mais me surpreendeu é o da valorização de tudo o que já não é útil para alguém. O lixo de uns é a riqueza de outros. Recolhe-se exaustivamente todo o lixo passível de ser transformado, e que por isso, tem valor. Desde as organizações familiares que recolhem, porta a porta, não só papel, vidro e embalagens, mas também todo o tipo de electrodomésticos, lâmpadas, ou outros objectos com valor potencial, pagando algumas rupias a quem guarda e separa o material a ser recolhido; aos solitários recolectores de saco na mão que deambulam por várias áreas da cidade em busca de materiais recicláveis.

Depois desta fase os materiais são transportados e entregues em grandes armazéns e pequenas fábricas de transformação, um pouco por toda a cidade, onde rendem entre 100 a 200 rupias diariamente. Algumas destas estruturas encontram-se por exemplo no bairro de Dharavi, sendo um dos meios de subsistência.

Nada se perde, tudo se transforma. Em Bombaim, nada pode ser desperdiçado, entrando sempre no círculo da reciclagem.



Em cima: a Chowpatti plena de movimento num sábado ao fim de tarde. Em baixo: um taxista dorme a sesta enquanto espera por mais uma corrida.



Nesta página: o contraste entre a apertada e baixa malha do forte e o edifício emblemático do Bombay Stock Exchange

Bazar

Os bazares povoam a cidade de Bombaim. Quase com a frequência de quarteirão sim quarteirão não. Das ruas movimentadas abrem-se passagens para o interior dos quarteirões, atravessando edifícios. Criam-se galerias comerciais bastante apertadas, repletas de pessoas em frenesim, que vendem, apregoam e exibem os seus produtos. Um festival de formas e cores vivas que se revela através dos inúmeros tecidos de saris, de lenços, de camisas, de ouro e jóias, de artigos domésticos em metal reluzente, de especiarias, todo o tipo de produtos se podem encontrar num bazar.

O movimento cresce ao fim da tarde, os habitantes que acabaram o seu dia de trabalho, vão às compras. Apesar da maior parte das pessoas ter um poder de compra baixo, estes lugares encontram-se sempre apinhados de potenciais compradores. O negócio é tão natural para um bombaíta como respirar, e isso é importantíssimo para a sustentabilidade do sector de trabalho informal, onde labora grande parte da população da cidade. As pequenas manufacturas encontram-se em simbiose com as habitações. No mesmo espaço, ou num pequeno espaço agregado à casa, nas oficinas elabora-se todo o tipo de cerâmica, de vestuário, de carpintaria. A imaginação é o limite e faz-se de tudo para não perder um cliente cedendo-se a todos os caprichos.

Este híbrido entre a habitação e o local de trabalho poupa longas horas de tráfego congestionado e o atravessamento da cidade em comboios que levam sempre mais um. Numa cidade desta natureza é imprescindível esta relação directa entre os ateliês e a habitação, criando pequenos núcleos independentes.

As actividades comerciais desenrolam-se em qualquer local e as situações mais banais do quotidiano indiano são estímulos para ideias de mercado para novos produtos. O dia-a-dia gera a criação de mercados específicos adequados a determinados bens: o caso dos vendedores nos comboios, que adequam a sua actividade quer ao mercado masculino, que se encontra nas carruagens para homens, quer ao mercado feminino, que se traduz nas coloridas senhoras de sari que viajam nas carruagens exclusivamente a elas destinadas, alternando, por exemplo, a venda de tabacos, com a venda de artigos de beleza ou de cozinha.

Habitar

Hoje almocei com o professor Adarkar, Director do Departamento de Arquitectura de Elphinstone. O almoço tornou-se numa verdadeira viagem pelas tipologias habitacionais mais comuns em Bombaim.

Combinámos encontrar-nos na esquina da rua que acede ao bairro de Kotachiwadi. O pitoresco bairro do século XIX colorido de casinhas de famílias católicas. As moradias de dois andares expõem as escadas em madeira, exteriores mas cobertas, com os telhados rendilhados e as varandas decoradas. Exibem ainda as telhas que resistem ao tempo, bem como as pessoas que se esforçam por manter vivo o espírito bairrista não cedendo às pressões imobiliárias.

À entrada da rua, uma placa pintada à mão, exige-nos a atenção ao excluir: STOP – GO SLOW. Fico a pensar se esta se refere ao trânsito, ou à destruição sucessiva a que este bairro tem estado sujeito nos últimos anos.

O almoço foi servido num pequeno restaurante goês no interior de uma destas casas. Um pequeníssimo e discreto lugar, com mesas individuais, onde os trabalhadores goeses ou de descendência goesa vêm deliciar-se na pausa para almoço.

O bairro é quase difícil de encontrar, bem no coração de um quarteirão. E à medida que vai desaparecendo, mais impossível se torna esse reconhecimento.

Esta tipologia de habitação, comum entre as comunidades católicas contrasta fortemente com a forma da habitação das comunidades hindus.

Mesmo na rua ao lado da rua que acede a Kotachiwadi, encontra-se um chatol hindu. O chatol é um edifício de habitação colectiva, que foi especialmente construído para alojar as comunidades migrantes de trabalhadores que chegavam à cidade para trabalhar nas grandes fábricas, principalmente nas fábricas de fiação de algodão.

A tipologia do chatol é muito simples, mas bastante funcional. Frequentemente em torno de um pátio central, onde normalmente se cozinhava e servia refeições, encontravam-se os edifícios de dois ou três andares. Os mesmos podiam alojar cerca de 400 pessoas, em galeria exterior, virado para aquele pátio ou para a rua. A esta disposição de agrupamento de chawls dava-se o nome de wadis. Os alojamentos têm apenas uma divisão e, normalmente, as casas de banho são comuns, havendo algumas por cada andar. No entanto, nos últimos anos alguns chatols têm sido reabilitados e algumas comodidades introduzidas. Segundo o professor Adarkar,

inicialmente os trabalhadores migravam deixando as suas famílias nas respectivas aldeias, dividindo no chawl os alojamentos de oito por oito pés com oito a dez por quarto. Fazendo turnos diferentes, para que as fábricas não parassem, os trabalhadores revezavam-se nos alojamentos. Cada quarto possuía ainda um pequeno tanque que servia para o armazenamento de água, existindo, por vezes, também uma torneira. Normalmente estes edifícios eram habitados por pessoas da mesma religião ou casta.

Esta tipologia é uma das mais comuns na paisagem urbana de Bombaim, especialmente nas redondezas das antigas zonas industriais.

Ruralidades

O bairro da lata constitui o tecido intersticial de toda a cidade. Propaga-se como os tentáculos de um polvo que aderem aos edifícios públicos, às estações de comboios, ao aeroporto. É impossível entrar e sair de Bombaim sem notar este fenómeno, esta malha urbana tão apertada e homogénea que se estende como um manto, quando vista de fora.

As suas paredes de zinco, madeira, plástico e cartão fundem-se com a plataforma da estação de Bandra. Ouve-se através destas paredes tão finas quanto frágeis, o choro de uma criança, a televisão, o rádio, as conversas que não se compreendem, a vida no seu interior.

Mas um olhar mais atento, um olhar vindo do seu interior revela toda a complexidade destas estruturas sociais.

Após uma visita ao Tata Institute of Social Sciences, onde assisti a uma aula do sociólogo Rahul Srivastava, este teve a gentileza de me dar a conhecer aquele mundo visto de um outro ângulo. Apresentou-me a Bhau Korde, um ex-morador de Dharavi, aquele que é por muitos considerado o maior bairro da lata asiático. Fui recebida em sua casa, uma das habitações sociais que foram concebidas para reabilitar o bairro. Assim, pude perceber melhor o porquê destas habitações acabarem por ser vendidas ilegalmente acabando os recém-instalados por regressar à sua antiga casa ou, quando tal não é possível por demolição desta, a outra casa no bairro da lata.

A caixa de escadas que acedia ao apartamento estava inundada de lixo. O elevador não funcionava. Os espaços entre apartamentos encontravam-se

encardidos. Todavia, mal se entrava no apartamento, sentíamo-nos em casa. Com uma pequena sala que comunicava directamente com a cozinha, havia apenas mais uma porta fechada nessa divisão, que supus ser o acesso ao quarto e talvez à casa de banho. Mas as divisões eram extremamente pequenas.

Alinhavava-se numa rápida conversa alguns pormenores sobre o workshop Urban Typhoon, que iria decorrer em Dharavi e Koliwada em Março.

Findada a conversa fomos finalmente percorrer as intrincadas ruas de Dharavi.

Uma vez dentro do bairro, as imagens que se precipitavam na minha mente eram de um enclave rural dentro de uma densa cidade. As ruas eram incrivelmente estreitas, sendo por vezes difícil a passagem de duas pessoas em simultâneo. A desembocar estes caminhos estavam pequenas praças comunitárias. Muito frequentes estes espaços mais amplos serviam para todo o tipo de actividades que não se podiam desenrolar nas pequenas casas. Numa destas praças decorria o tradicional mercado de peixe, talvez uma das últimas reminiscências dos dias de pescadores que caracterizavam estas comunidades ribeirinhas. Agora que o rio se assoreou para dar lugar a uma estrada em alcatrão, as mulheres têm que se deslocar diariamente de comboio pela manhã ao mercado no extremo sul da cidade, Colaba, para aí comprarem o peixe que depois revendem no mercado.

Bhau Korde continua a fazer a visita guiada pelo bairro onde nasceu, o qual sabe ser designado de "slum" por todos os que lá não vivem. Para ele, que o conhece de fio a pavio, é apenas mais um bairro, o seu.

Um bairro com uma complexa estrutura social, onde as quezílias religiosas são para deixar à porta, especialmente depois do massacre de 1991 de muçulmanos por hindus. Aqui a proximidade procura eliminar as barreiras culturais em prol da comunidade de Dharavi.

Não existem pontos de referência aos quais possa recorrer para me localizar. As casas são todas baixas e as ruas muitas vezes para além de estreitas, estão cobertas com chapas de zinco. A sensação é a de percorrer um verdadeiro labirinto. Mas Bhau já caminha nele como se todos os seus segredos tivessem sido revelados, entre os habitantes que conhece e o saúdam.

É surpreendente ver como as ruas se desdobram entre habitação, mercado e pequenas indústrias familiares. Poucas são as famílias que têm alguém desempregado. A maior parte dos moradores trabalham no sector informal, onde se desenvolvem trabalhos de olaria, recolha e reciclagem de materiais nobres,



Nesta página:
o acto de
transformação
de um muro na
parede de suporte
para habitações
espontâneas. Um
muro pode ser
o suporte para
as mais variadas
actividades,
desde comerciais
a habitacionais.



Em cima: várias famílias brincam com os seus filhos num dos raros parques infantis da cidade, cenário tão comum de encontrar no ocidente.

Em baixo: a marginal Marine Drive plena de pessoas ao pôr do sol.

tecelagem, costura. O resultado deste trabalho é exportado para algumas zonas da cidade, ou mesmo para outras cidades e países, ou então, vendido em pequenas lojas que exibem os produtos através de grandes panos de vidro que se assemelham a parasitas que cresceram a posteriori agarrados aos espaços de habitação.

A vida prossegue com alguma insegurança e apreensão em relação ao futuro e à identidade destes bairros.

Património

A complexidade do contexto urbano de Bombaim, que torna a cidade tão interessante, caracteriza-se principalmente pela sobreposição de estratos históricos e culturais de carácter muito diferenciado.

A importância das estruturas arquitectónicas que preservam a memória colectiva da população deve ser um factor a considerar nas intervenções urbanas. No entanto, na cidade de Bombaim muitos destes extractos têm sido negligenciados, levando à extinção de algumas peças fundamentais para o puzzle histórico.

Da passagem portuguesa pela cidade, existem alguns marcos históricos importantes, entre eles, estruturas militares, religiosas e civis. O estado de conservação e mesmo de identificação destas estruturas é parco, tendo algumas delas perecido ao tempo e outras à mão do homem. Algumas igrejas representativas do estilo indo-português foram demolidas para dar lugar a estruturas modernas sem nenhuma relação com as anteriores, como por exemplo, o caso da igreja da Salvação em Dadar. Outras sofreram ampliações e remodelações danosas. As estruturas militares também sofreram com a falta de conservação. Os fortes portugueses encontram-se em elevado estado de degradação, atingindo-se praticamente um ponto irreversível de degrado, como por exemplo, o caso do forte de Mahim. A conservação destas estruturas é crucial para o entendimento de todos os estratos históricos da cidade.

Sobrevivem ainda alguns exemplares de bairros católicos do século XIX, como Kotachivadi, Mattarpakhadi, e algumas casas em Bandra, mas todas estas casas se encontram ameaçadas pelas exigências da vida contemporânea, avançando o betão que as devora contra o tempo (ver Formas de habitar).

Símbolos da cidade industrial, as fábricas de fiação antigas, que se encontram entre os principais factores responsáveis pelo alcance do estatuto de principal

centro económico do país, tornaram-se também marcos importantes da paisagem de Bombaim. Constantes ao longo das linhas de caminho-de-ferro, que as serviam, desenharam a cidade através das suas estruturas e das estruturas a elas agregadas. Actualmente atravessam uma fase crítica de confronto entre a memória colectiva e o desejo de progresso. As suas estruturas, importantes marcos da história da cidade, estão a desaparecer face à especulação imobiliária. Apesar da tentativa de implementação de leis regulamentares da utilização desses espaços, as estruturas industriais do século XIX, estão a dar lugar a colmeias urbanas para a classe média-alta, com condomínios fechados, desperdiçando-se uma das últimas oportunidades de encontrar espaço central na cidade para a implementação de espaços públicos e de estruturas sociais.

A Opera House, construída em 1911 era considerada um símbolo cultural da cidade do século XX, no entanto encontra-se actualmente ameaçada, embora seja o último exemplo do género em toda a Índia. A sua estrutura, apesar de constar da lista de monumentos da cidade a serem preservados, apresenta claros sinais de degradação, exigindo uma intervenção urgente. Apesar disto, não existem sinais de que tal intervenção venha a acontecer, podendo ser tarde de mais.

Também algumas estruturas do início do século XX, do marcante período Art Deco, têm desaparecido, especialmente ao longo da Marine Drive, cuja paisagem era caracterizada por estruturas habitacionais deste período, que ou estão em estado degradante ou acabam cedendo também à pressão imobiliária.

Estes são apenas alguns dos casos mais flagrantes de perda de memória colectiva que a cidade atravessa. Mas se de alguma forma podem ser justificáveis as perdas ao nível da propriedade privada (unidades de habitação) já ao nível da propriedade pública é mais difícil tal compreensão.

A sensação com que fico é que o património da cidade vitoriana tem prioridade máxima sobre todos os restantes estratos. As restantes camadas históricas, mesmo as respeitantes directamente à cultura hindu, encontram-se negligenciadas. Porquê? Não obstante, os movimentos nacionalistas procurarem deliberadamente um corte com o passado, quando em 1995 o partido maratha no poder, decretou a alteração dos nomes ingleses das ruas e das principais estruturas para marathi, perdendo-se assim a relação toponímica das ruas com o seu passado, a cidade vitoriana clama ainda uma era de glória em que Bombaim estava no centro das rotas europeias, em especial, no centro da rota do algodão. Talvez seja esse cintilar áureo a razão do descurar dos restantes estratos históricos, mesmo os não coloniais

como o tanque de Banganga, ou algumas grutas com esculturas hindus que se encontram em lugares de difícil acesso, rodeadas de bairros da lata.

Exclusividade

4 Fevereiro 08

Hoje assisti a uma manifestação contra a implementação de uma Zona Económica Exclusiva (Special Economic Zone- SEZ) que abrangerá várias aldeias de pescadores no norte de Bombaim. As aldeias de Dongri, Uttan, Gorai e Manori, farão parte de uma Zona Económica Exclusiva dedicada a alargar o parque temático Essel World entre outras estruturas de lazer.

Este projecto vai desalojar dezenas de pescadores e agricultores que habitam estas aldeias, que cultivam os férteis campos vizinhos, que recolhem o sal nas salinas e pescam no Mar Árábico. O seu realojamento será feito na periferia, ficando comprometidos os postos de trabalho e o tipo de actividade a que se dedicam os habitantes, tão ligados ao mar e à terra.

A população reuniu-se na praia de Dongri para ouvir uma activista para os direitos humanos que tem advogado vários casos semelhantes um pouco por toda a Índia. Os polícias aquém e além estavam atentos a qualquer irregularidade dentro dos seus padrões de segurança.

Estes lugares no norte de Bombaim foram antigas povoações portuguesas, onde ainda se podem encontrar igrejas do século XVII. Património esse que poderá estar ameaçado com este decreto de Zona Económica Exclusiva. Apenas tive oportunidade de visitar a igreja de Nossa Senhora do Mar em Uttan e a de Nossa Senhora de Belém em Dongri, esta última datada de 1613, mas ao falar com o Padre Bonaventure que se encontrava também na manifestação, confirmei que um pouco por toda a costa nordeste existem traços da ocupação portuguesa.

A estrutura das igrejas é característica por apresentar apenas uma nave, que corresponde ao volume principal da igreja, constituindo a capela-mor um volume mais baixo, a este agregado. Lateralmente ao volume principal localizam-se duas escadarias exteriores cobertas que dão acesso ao coro alto. No caso da Igreja de Nossa Senhora do Mar, a nave é coberta por um tecto com asnas trabalhadas em madeira, que conferem ritmo a este interior muito singelo. A capela-mor está decorada com flores de lótus na abóbada e no friso, onde se encontra o altar em talha dourada.

Em todas estas igrejas espalhadas por Bombaim tropeçamos em campas com nomes e sobrenomes portugueses: Menezes, Souza, D’Mello, Pereira, Pinto, Fernandes; bem como das suas combinações com nomes indianos e ingleses.

Todo este património religioso e cultural sente-se ameaçado por esta invasão pouco clara do governo, que não esclarece ninguém em relação aos seus objectivos e ao limite das suas intervenções.

Contaminações

Esta cidade, para além de um verdadeiro melting pot cultural, religioso e étnico é uma multiplicidade de universos urbanos e estilos arquitectónico. Muitas vezes de ar tétrico e devoluto, os edifícios tentam persistir ao passar das monções, sussurrando entre o buzinar dos carros a sua áurea história.

A cada passo uma nova cidade faz a sua aparição, como numa colagem: vigorosa como a cidade vitoriana, a inalterável e protegida; ou frágil como o delicado bairro de Kotachiwadi, entre rendilhados de madeira e gigantes de betão.

Da torre da universidade à Victoria Terminal (VT), em torno do recinto do forte, viaja-se através da época colonial com toda a sua imponência.

Um pouco por toda a parte, se descobrem igrejas góticas, o estilo mais apreciado durante o século XIX. Algumas destas, como o caso da igreja de Nossa Senhora do Monte em Bandra, vieram substituir igrejas portuguesas. O gótico era o símbolo de modernidade.

O estilo português, muito depurado, plano e de pouco ornamento contrasta fortemente com a arquitectura gótica e hindu muito exuberantes e plenas de sobreposições. Uma espécie de contraste entre subtracção e adição. A semelhança entre o estilo gótico e a forma tradicional da arquitectura na Índia, especialmente na arquitectura religiosa, explica a afinidade com que o estilo gótico entrou no quotidiano indiano bem como a indiferença com que a arquitectura portuguesa foi retratada.

A antiga igreja de Nossa Senhora do Monte em Bandra, construída ao estilo indo-português, foi substituída por uma nova e imponente igreja em estilo gótico. No entanto, ao entrar nesta igreja, não é a penumbra que nos acolhe entre rosáceas e vitrais, mas sim um interior simples mas colorido.



Nesta página:
método de
construção em
bambu e corda de
cânhamo.



The image is a vertical strip on the left side of the page, showing a historical painting of a coastal city. In the foreground, there are several sailing ships with multiple masts and sails, some of which are dark. In the middle ground, a large, multi-story building with a red-tiled roof and a crenellated stone wall is visible. The background shows a hazy, overcast sky and distant hills. The overall style is that of a 19th-century historical painting.

3. *DreamCity*

Este capítulo pretende contextualizar brevemente o crescimento e desenvolvimento da cidade até à actualidade. A primeira parte refere-se ao período entre o século XVI, época em que os portugueses assumem o controlo de Baçaim e de suas dependências, e o final do século XVIII, período em que os britânicos conquistam Baçaim e outros territórios que tinham sido portugueses (e depois de 1740, Maratas). A segunda parte descreve sucintamente o período britânico na cidade, como impulsionador do grande desenvolvimento económico e urbano, e termina na independência da Índia (1947). A terceira parte, procura reflectir sobre o fenómeno que garantiu a Bombaim a sua geografia: os sucessivos processos de assoreamento que solucionaram a falta de espaço que estrangulava a cidade e que foram responsáveis pela mudança significativa da geografia da cidade. Seguidamente expõe-se o caso de New Bombay, como tentativa de lidar com a densidade que se fazia sentir no centro da cidade e pressionava à exaustão os seus recursos. O plano de New Bombay (1965), elaborado pelo arquitecto Charles Correa e associados, procurava a descentralização da mega cidade, criando novos centros atractivos para a população. Reflecte-se também aqui sobre os factores que levaram ao fracasso do plano. A última parte deste capítulo é uma reflexão sobre a abertura do mercado indiano aos mercados mundiais. O processo de globalização, portanto. Que consequências trouxe ao urbanismo e à arquitectura na cidade. É consequentemente uma retrospectiva pelos diferentes sonhos de uma cidade que devido à sua história abraçou várias culturas e assim várias identidades e memórias.

3.1 A Era Portuguesa

Os portugueses adquiriram os direitos sobre Baçaim e as suas dependências, em 1534. Este território era então constituído pela povoação de Baçaim, a norte da actual Bombaim, e por cerca de dezasseis ilhas parcamemente povoadas a sul.

Mas este já não era um território selvagem como um dia foi encontrado pelo Rajá Bhimdev no séc. XII ou XIII, como nos refere Gerson da Cunha no seu *The Origins of Bombay* [1900]. Este príncipe descobriu-o coberto de selva e habitado por apenas algumas comunidades de pescadores, os kolis. Instalou-se em *Mahikawati* (Maim ou *Mahim*) e iniciou assim o desenvolvimento das ilhas introduzindo novas espécies vegetais, como o coqueiro, desenvolvendo a agricultura e infra-estruturando o território através de instrumentos legislativos e religiosos e da sua divisão em quinze distritos ou *mahals* que por sua vez foram divididos em doze partes, *pakhadis*. Para cada um dos *mahals* foi destinado um governador e para cada *pakhadi* um feudo ou casa senhorial, o que por sua vez atraiu brâmanes e comerciantes provenientes de regiões vizinhas. Foi esta a primeira estratégia para o domínio administrativo do território nas imediações de Bombaim. Em Maim, existia também um fortim, que acabou por ser conquistado pelos portugueses.

Quando os Portugueses assumiram controlo do território os principais aglomerados, seriam Bandorá, Taná e Caranjá. Ainda antes da aquisição de direitos sobre estes territórios, já estas povoações eram obrigadas a pagar tributos aos portugueses após a vitória destes sobre uma armada Guzerate. Destes aglomerados, o de maior dimensão, digno talvez da designação de cidade, era Taná, provavelmente a antiga *Sthánaka*, possível capital da dinastia hindu dos *Siláharas*, que dominaram a região entre os séculos IX e XII. Mais tarde Taná foi densamente fortificada pelos portugueses, o que se justifica pela sua importância e localização estratégica, ao longo de um canal. Esta cidade e mais uma ou outra estrutura foi o que

Na Página anterior: imagem de Bombaim vista da Costa de Malabar de 1760, onde se pode ver o castelo, a igreja de St. Thomas e o edifício da alfândega, bem como numerosos tipos de embarcações que chegavam diariamente ao porto de Bombaim.

encontraram os portugueses quando tomaram em sua posse esta vasta área.

Constituiu-se assim a Província do Norte do Estado da Índia. Esta província tinha a sua capital em Baçaim. Abrangia os distritos de Baçaim e os pertencentes a Damão. Este vasto território foi a maior área controlada e administrada por portugueses fora da Europa até ao domínio dos territórios no Brasil. *A Província do Norte do Estado da Índia Portuguesa, para além do maior território português no Oriente, foi o primeiro caso de domínio e exploração territorial da expansão. Em sentido estrito foi assim a primeira colónia do Império.* (Rossa e Varela Gomes, 2000: 210)

Este território atingiu a sua maior extensão no final do século XVI quando se estendia ao longo de 220 km costeiros dos actuais estados de Maarastra e Guzerate e alargando-se por vezes a 30 km para o interior. *O termo da jurisdição desta cidade de Baçaim he grande, porque começa desd'o rio de Dantora ou Agaçaim, (...) e vem correndo a Mombaim, que são oito legoas E de Mombaim para baico, se estendem, assy pella terra dentro de seis pera sete legoas, como pela costa abaixo, onde esta a ilha de Salcete, ate o rio de Mombaim e Ilha de Caanja (...)* (Bocarro, 1992 [1635]: 110)

A metade sul do território de Baçaim é o que actualmente constitui a mega polis de Bombaim. Era então constituída pela ilha de Salsete, a maior das ilhas e que tinha como principal povoação Bandóra (actual *Bandra*). Bem como as ilhas de Trombé (*Trombay*), Belaflor do Sambayo (*Belapur* actualmente em *New Bombay*), Maim, Varoli (*Worli*), Mazagão (Mazagaon), Bombaim, Paré (*Parel*), Candil (*Colaba*) e alguns ilhéus.

Por conseguinte, procedeu-se ao ordenamento do território sob domínio português, dividindo o distrito de Baçaim em oito caçabés, ou lugares principais, que podiam então ser divididos em várias praganas ou aldeias. Bombaim, Maim, Mazagão, Salsete, Taná eram alguns dos caçabés desenvolvidos pelos portugueses na área que actualmente constitui a Área

Metropolitana de Bombaim. Fora desta área, eram cabeças de pravana Baçaim, Agaçaim, Asserim, Caranjá e Belaflor do Sambayo. As aldeias mais importantes eram as de Paré, Varoli, Sião (*Sion*), Bandorá, Caranjá (*Uran*), Vadalá, Trombé e Chembur. Todo este território era então governado pela capital regional, Baçaim, no que respeitava ao governo político-militar e fiscal, para além de ser a sede de todas as estruturas religiosas.

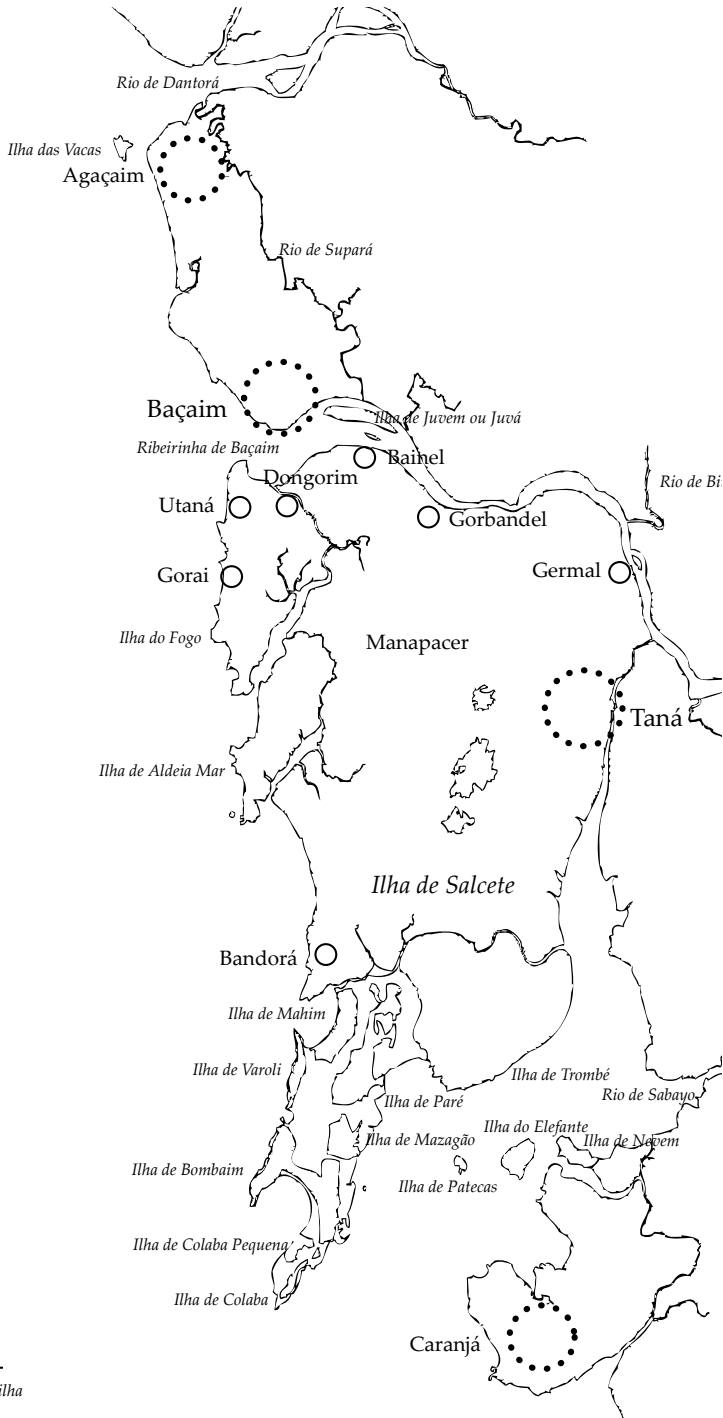
Quando por volta do ano de 1634, António Bocarro, que elaborava a pedido da Coroa o reconhecimento do território português na Índia ao qual aliará os desenhos de Pedro Barreto de Resende, vai a Baçaim, o que escreve sobre a cidade é o seguinte:

Os cazados que averá nesta cidade, brancos, serão quatrocentos, (...) com os pretos christãos virão a fazer seiscentos; todos estes terão, huns pellos outros, a três escravos cada hum. (...) Alguns destes se embarcão a buscar sua vida, mas não muitos, porque os mais vivem das aldeias da jurisdição desta cidade, em a qual há quatro Conventos: hum dos frades Sam Domingos, em que assistem oito até dez religiosos, outro dos frades de Sam Francisco, em que assistem trinta, outro dos frades de Sancto Agostinho, em que assistem oito, outro dos padres da Companhia de JESUS, em que assistem quinze, os quaes todos se sustentão de ordinaria de Sua Majestade. (Bocarro, 1992 [1635]: 109)

Assim nos revela um pouco dos hábitos e formas de vida que levavam os portugueses e cristãos indianos em Baçaim e nas suas aldeias notando-se a forte presença da igreja. Como descrevem Varela e Rossa: *A Província do Norte foi também o território agrícola mais rico do Oriente português e dos poucos onde se experimentou uma ocupação territorial efectiva assente no arrendamento de terras e numa rede de povoações, fortes, estacadas, e casas senhoriais fortificadas.* (Rossa e Varela, 2000: 211)

Bocarro, no seu levantamento, igualmente nos elucida sobre a população da aldeia de Bombaim: *Esta povoação de Mombaim he couza pequena, espalhada. Tem honze portuguezes cazados que, com os naturais pretos, vem a fazer setenta espingardeiros (...)* (Bocarro, 1992 [1635]: 116). Surpreendentemente é afinal a pequena vila que dará lugar à mega cidade e não a próspera cidade de Baçaim, que acaba por cair em decadência e está em ruínas.

Quase meio século depois de Bocarro, foi a vez do inglês Freyer nos fazer viajar, já em território britânico, através das suas descrições:



Na página seguinte: Mapa de Baçaim e suas dependências no século XVI. Mapa elaborado com base no trabalho do Centro de Estudos do DARQ.

O autor inglês Dr. Freyer, que esteve em Bombaim entre 1672 e 1681, designou por «towns» as povoações de Bombaim, Mahim, Mazagaon e referiu-se também às aldeias (villages) de Parel e Sion. O território era inglês há apenas uma década. (...) Freyer descreveu Bombaim como um aglomerado de uma milha de comprimento, construído ao longo da estrada que conduzia a Mazagaon e Mahim. Viviam aí, confusedly, portugueses, índios de várias castas incluindo kolis. As casas eram baixas, caiadas e possuíam janelas de carepas. Estavam cobertas de colmo, excepto a alfândega e alguns armazéns que tinham telhado. A povoação terminava num bazar onde existia a igreja e uma pretty house. (Rossa e Varela, 2000: 216)

Os kolis, a comunidade de pescadores, continuavam a ser os habitantes maioritários nas ilhas mais a sul, Colaba, Colaba Pequena, Bombaim. A ilha em forma de H que mais tarde se veio a designar como Bombaim era já então dotada de um tímido porto natural na costa Sudoeste. António Bocarro descreve esta zona como a zona mais navegável do Estado:

Mombaim he hum rio, o mais larguo e de mais fundo que nenhum que haja neste Estado que seja de Sua Majestade. Está de Baçaim oito legoas para Sul e de Chaul quatro pera o Norte. (...) Quem vier de fora demandar a barra ha-de vir com a proa a nordeste, rezalvando pella barda do mar o Ilheu que chamão Candil e por fundo de oito braças, vai pello meyo do canal. (Bocarro, 1992 [1635]: 116)

As planícies de Girgão situadas na ilha entre os montes de Dongri e Malabar eram cultivados com campos de arroz e florestas de jujubas, amoreiras indianas, bananeiras e figueiras-dos-baianos. Bombaim possuía ainda florestas de coqueiros e tamarindos. Na maré-baixa podia atravessar-se para a ilha de Mazagão e desta para a ilha de Parel. A ilha de Parel era então habitada por Brâmanes e outras castas aristocráticas. A norte da ilha ficava Sião que fazia fronteira com a ilha de Salsete.

Em Salsete viviam milhares de católicos representando o poder da igreja. A ilha de Bombaim separava-se a este da ilha de Varoli. Esta, por sua vez, estava separada de Maim, onde se situava a antiga capital do Rajá Bhimdev, *Mahikawati* com o seu palácio e o importante templo de *Prabadhevi*. As ilhas estavam separadas por braços de água de pouca profundidade que como já referi eram atravessáveis durante a maré baixa. Este facto explica

a facilidade com que mais tarde estas terras acabaram por ser reclamadas ao mar.

A ocupação portuguesa efectiva na então ilha de Bombaim inicia-se em 1554.

Quando os ingleses, conjuntamente com os holandeses, atacaram Bombaim em 1626, designaram a povoação como 'fort, castle and town'. O 'castle' – que seria 'both a warehouse, a priory and a fort – era a 'Great House', a famosa casa «de Garcia da Horta» que ainda existirá no meio da área do 'Fort', inacessível a visitantes. As fotografias antigas mostram uma grande construção de sobrado e varandas corridas. (Rossa e Varela, 2000: 218)

No ano de 1661 celebrou-se o tratado de casamento entre Carlos II Stuart de Inglaterra e Catarina de Bragança, filha do rei D. João IV de Portugal, sendo oferecida como dote, além da ilha de Tânger, a ilha de Bombaim. O processo de transição de poderes dificulta-se por interesses opostos de ambas as partes e por ambiguidades no tratado.

Assim, como todos os tratados por mais explícitos que sejam têm as suas entrelinhas, o processo de transição de poder nas ilhas não foi pacífico nem imediato. Por um lado os habitantes portugueses da ilha temiam pelas suas propriedades e pela preservação da sua identidade e dos seus hábitos. Por outro lado os britânicos ignoravam a verdadeira situação da ilha. Citam Varela e Rossa Lord Clarendon que, referindo-se ao tratado de casamento, escreve o seguinte: *a ilha de Bombaim com as suas cidades e castelos que estão a pouca distância do Brasil...* (Rossa e Varela, 2000: 214)

Não contentes com o pequeno pedaço de terra que legalmente era seu, afirmavam que as restantes ilhas do arquipélago faziam também parte de Bombaim. Para o justificar, alegaram que segundo o tratado de paz, como Bombaim na altura nem sequer tinha estatuto de capital de distrito, sendo uma ilha de pouca relevância, teria forçosamente que pertencer a outras ilhas. As questões de posse de terras ainda não eram claras para todos. A Inglaterra lamentava a quantidade de terras que não podiam ser reclamadas pela Coroa por estarem aforadas a cidadãos portugueses. A maior parte da área que constitui hoje a cidade de *Mumbai* encontrava-se ainda submersa. Segundo Gerson da Cunha:

when the English Governor requested the commissioners to define the position of the territories of Bombay, and of the villages of Mazagão, Parella, Varli, Mahim, Sião, Daravi and Vadala, they replied that they were not instructed to hand over villages, but only the island of Bombay, which, as we all know, lay then surrounded by the sea. (Cunha, 1983 [1900]: 262)

A coroa portuguesa recusou-se a ceder as ilhas de Salsete, Mazação, Varli e Parel, argumentando que estas não faziam parte do acordo matrimonial. Passaram cerca de três anos em longas negociações entre Portugal, a representação da coroa portuguesa na Índia e a Inglaterra, desde que o matrimónio foi celebrado ao momento em que finalmente se assinou um novo tratado, já em Bombaim, no ano de 1665.

O declínio da cidade de Baçaim dá-se no ano de 1739, quando a cidade foi tomada pelos Maratas.

Mas a região só esteve em mãos dos maratas por pouco tempo. Na década de 1770, Lisboa e Goa fizeram um esforço real para reconquistar a próspera Província do Norte no quadro do grande plano pombalino e pós-pombalino de reordenamento do império brasileiro e oriental. Ao saberem disso, os ingleses anteciparam-se e conquistaram Salsete e Taná em 1774 e Baçaim em 1780, segurando assim toda a área. Depois fizeram com que Bombaim entrasse para o clube algo restrito, das maiores cidades do mundo, um destino também reservado para algumas outras fundações urbanas portuguesas, como o Rio e S. Paulo no Brasil. (Rossa e Varela, 2000: 212)

Este gesto de reconquista planeado pela coroa portuguesa revela a importância da cidade para a Província do Norte, bem como para o império português. Como o revela também a rápida tomada de decisão por parte da coroa britânica em conquistar Baçaim, que assumiria assim uma crucial importância ao ser um *ferrolho do território*.

Baçaim, a capital da Província, muitíssimo mais importante que Bombaim, é hoje uma cidade-fantasma em ruínas, inquietante e pitoresca. Pelo contrário, as principais povoações do distrito foram engolidas pelo vasto subúrbio de Bombaim. A antiga vilória, por seu lado, é hoje o coração da grande área metropolitana. (Varela Gomes, 2007: 570)

Muitos historiadores que até hoje levaram a cabo trabalhos sobre a génese da megacidade de Bombaim, especialmente ingleses e indianos,

insistem em abordar a origem da cidade no coração do Forte, que seria construído pelos ingleses no Sul da cidade. Esta teoria de crescimento de forma isolada é pouco sólida. Apenas cruzando este desenvolvimento urbano intramuros, com o que se dava fora muros um pouco por todas as aldeias de fundação portuguesa ou nativa, se pode ter um vislumbre da razão pela qual a cidade alastra por uma tão vasta extensão. Estudos encaçados pelo professor Walter Rossa num projecto denominado *Bombaim antes dos ingleses* e desenvolvido no Centro de Estudos de Arquitectura da Universidade de Coimbra em colaboração com o Centro de História de Além Mar da Universidade Nova de Lisboa, procuram fazer um reconhecimento do território português de Bombaim, bem como do território de identidade católica durante o período britânico. Os autores do projecto explicam resumidamente, em relação às aldeias de formação portuguesa, a sua importância no processo de crescimento da cidade:

Existem inúmeras aldeias de pescadores destas ao longo da costa da Greater Mumbai configurando, em conjunto com os bairros «tradicionais» de Bombaim, os vestígios mais evidentes do distrito de Baçaim da antiga Província do Norte portuguesa.

Terão sido núcleos desse tipo que [...] cresceram ao ponto de, por aglutinação, terem proporcionado a explosão em extensão urbana de Bombaim na segunda metade do século XIX. É uma hipótese de trabalho no sentido de explicar aquilo que tem parecido estranho àqueles que se têm dedicado ao estudo do desenvolvimento urbanístico daquela metrópole asiática. Como bombaitas de marcada formação britânica, têm-no feito de dentro do velho forte para fora sem ensaiarem a simultânea visão de sentido inverso que compete a um olhar português. (Rossa e Varela, 2000: 224)

A vasta estrutura urbana de Bombaim, desenvolveu-se, provavelmente, numa lógica de múltiplas centralidades que organizaram entre si redes de caminhos que cobrindo o imenso território de Baçaim e suas dependências constituíram um factor de estruturação da futura metrópole. Mais tarde, com a tecnologia a vapor introduzida pelos ingleses, com a entrada do porto da cidade para as grandes rotas do comércio mundial, esta rede vai-se preenchendo e sucessivamente adensando até ao que hoje é o aglomerado urbano de 18 milhões de habitantes.

3.2 A Era Britânica

O território que os ingleses herdaram em 1661 e aquele que conquistaram depois de 1770 foi descrito e representado em imagens por viajantes e por oficiais da coroa britânica entre meados do século XVII e meados do século XIX, sempre de modo semelhante: era um território onde existiam duas povoações de dimensão média, Thana (Taná) e Bandra (Bandorá), várias aldeias maiores, Mahim, Mazagaon (Mazagão), dezenas de aldeias pequenas, cujos edifícios mais importantes eram as igrejas, os conventos e as casas senhoriais dos maiores proprietários europeus e católicos indianos. Era território católico, vivendo ao ritmo da agricultura, da pesca e dos rituais da igreja. A língua de comunicação oficial era o português. (Varela Gomes, 2007: 570)

A era britânica coexistiu, como já foi atrás referido, com a era portuguesa, em diferentes áreas da futura mega cidade. Após o fim do domínio português nas terras do norte de Bombaim, os portugueses continuaram a conviver pacificamente com ingleses e indianos um pouco por toda a área. Especialmente nas zonas onde a presença das comunidades católicas era mais notória.

Nesta época, vários são os depoimentos de viajantes na Índia que relatam o verdadeiro *melting pot* que já então se vivia na cidade. Um viajante francês, do século XIX, Louis Rousselet, descreve da seguinte forma a sua passagem pela cidade:

A multidão tem um aspecto muito particular que não ocorre em mais nenhuma cidade do mundo. Os corpulentos Bânias do Kutch ou do Gujerate, com os seus turbantes de musselina na cabeça, tentam apregoar mais alto que os naturais de Cabul ou do Sind; o fakir Hindu, nu e odiosamente sarapintalgado, empurra o padre Português coberto com a sua batina preta. A própria Torre de Babel não continha de certeza amostra

mais completa da raça humana. (cit. Varela Gomes, 2007: 568)

O tratado de paz, que pôs fim aos desentendimentos entre portugueses e ingleses, gerados pelo tratado de 1661, e que finalmente concedeu a posse da ilha aos britânicos foi assinado em 1665 no solar de Garcia da Horta. Esta era então a estrutura construída de maior dimensão e dignidade na ilha.

Como afirma Rahul Mehrotra, os britânicos optaram pela fortificação do solar, constituindo assim o Forte de Bombaim. No entanto, se este se tivesse instalado um pouco mais a Sul, no *Mendham's Point*, teria sido um lugar bem mais estratégico e teriam assim atingido uma melhor posição de comando do porto.

Em 1668, a Coroa Britânica arrendou as ilhas à Companhia Inglesa das Índias Orientais (*East Indian Company*), que já desde o início do século XVII cobiçava o seu estratégico porto, assegurando assim o destino de Bombaim como futuro centro económico. A principal razão para o interesse em Bombaim era, obviamente, o seu isolamento face às invasões terrestres por parte dos povos nativos, ao contrário do que acontecia em *Surat*.

Este foi sem dúvida um dos passos mais importantes na história do urbanismo em Bombaim, pois a partir do estabelecimento do porto como importante centro de trocas a nível nacional e mundial, este constituiu um pólo magnético, atraindo vagas de migração que se fixavam na sua vizinhança. Desenvolve-se um importante centro económico nas imediações do porto que ainda actualmente marca a malha urbana da cidade.

Apesar do número de fortificações construídas e reforçadas pelos ingleses, a sua principal intenção não era bélica mas comercial. Sendo a esperança de instalação de manufactura de controlo britânico um dos maiores objectivos da Coroa britânica, a noção de segurança seria um factor a considerar a fim de assegurar o estabelecimento da população na

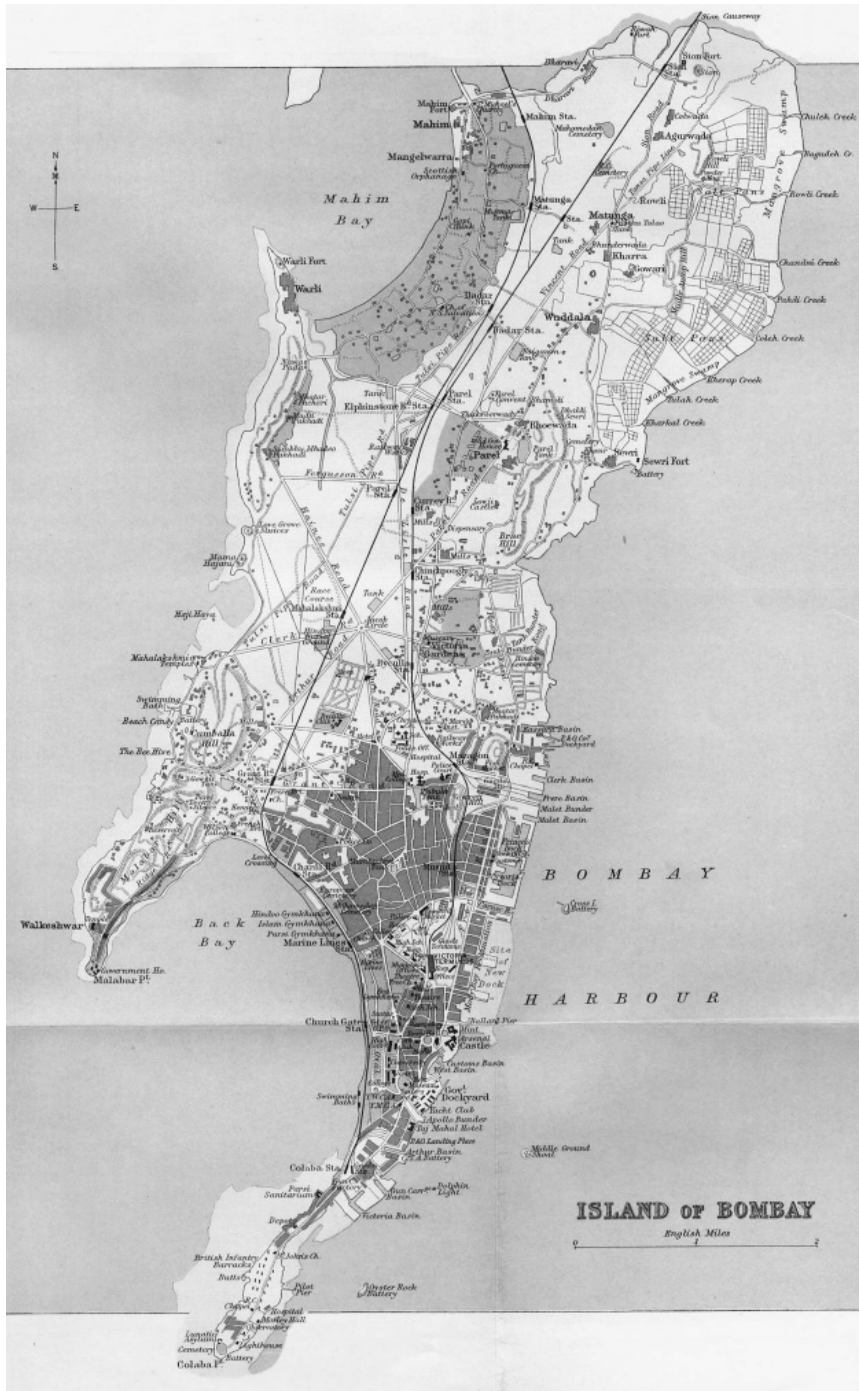
ilha. A Companhia Inglesa das Índias Orientais acabava por desempenhar também funções administrativas na cidade e iniciou a aquisição de terras em torno do forte.

A fim de obter o máximo de sucesso nas trocas e comércio, houve desde cedo a necessidade de estabelecer contacto com o continente, facto que reforça a insistência britânica em adquirir as ilhas pertencentes a Portugal, dado estas serem geograficamente as mais próximas do continente indiano. Os britânicos, sendo uma minoria, definiram como estratégia, para conseguir concretizar os seus objectivos comerciais, a criação de relações com os povos nativos. Esta necessidade de cooperação partilhada pela hermética cultura estrangeira em relação à cultura nativa, que em si era tão plural, reflectiu-se assim na organização urbana da jovem cidade. Persistiam assim os incentivos às comunidades mercantis a residir na cidade, perto do forte, sendo-lhes concedida liberdade religiosa, bem como cidadania britânica a quem ali nascesse. O esforço conjunto entre britânicos e indianos para a criação de uma próspera cidade portuária era notório, numa relação simbiótica com o objectivo claro de colocar Bombaim nas cartas marítimas, como porto de referência.

O facto de a cidade não ter sido planificada desde cedo, é explicado por Mehrotra através da posição de não governo assumida pelos britânicos:

Since the British never envisaged that the newly established trading post would develop into a sizable town, it was not surprising that they did not employ a systematic pattern of symmetrical grids and streets in Bombay. Settlements that are conceived from the outset to become large towns and are built up quickly naturally tend to have a more regular plan than those like Bombay which have grown gradually out of small, dispersed settlements, with a series of random additions made over the centuries. Thus, in the early stages, Bombay was not apparently built on a methodical design or grand master plan. The British still considered themselves as 'traders', not 'rulers', and their effort to acquire and develop land in the environs was therefore fragmented. (Mehrotra, 2005: 20)

Após a instalação da Companhia Inglesa das Índias Orientais, foram tomadas medidas urbanísticas para infra-estruturar a cidade de forma a corresponder às exigências desta nova condição. Durante a Presidência da



Nesta página:
mapa da cidade
de Bombaim em
1909.

Companhia por Gerald Aungier, foi erigida a Casa da Moeda, um Hospital, uma Casa da Imprensa, que vieram dinamizar Bombaim e confirmar-lhe o estatuto de nova Sede da Companhia das Índias. Esse estatuto foi-lhe conferido em 1686, em detrimento de *Surat*, que estava constantemente a ser atacada e que acabou por ser conquistada pelos maratas.

Esta decisão despoletou uma fase de grande desenvolvimento e investimento nas estruturas urbanas.

Foi após esta decisão, e já no início do século XVIII que se decidiu finalmente fortificar a cidade. O forte era acessível por três portas de entrada a *Church Gate* a Oeste, a *Appolo Gate* a Sul e a *Bazar Gate* a Norte. Estas portas instalaram-se no enfiamento dos principais acessos à cidade nativa.

O número de portos com os quais se estabeleceram rotas comerciais aumentou. A influência de Bombaim fazia-se agora sentir em portos como Meca e Basorá. Esta ampliação ao porto da cidade foi um processo que se repetiu e prolongou ao longo de todo o período britânico, vindo assim ao encontro das necessidades estruturais e espaciais de uma economia portuária em franca expansão.

Revelou-se uma época de grandes mudanças, novas infra-estruturas iam surgindo e substituindo as velhas e obsoletas, à medida que a população continuava a crescer.

Nas ilhas adjacentes também se ia sentindo o impacto da acção Britânica e da crescente importância do lugar de Bombaim. Os pequenos fortes de Mazagão, Sião, Maim e Varli foram também apetrechados com canhões para defesa.

Ainda no final da primeira metade do séc. XVIII, a Companhia introduziu pela primeira vez regras urbanísticas para construção de edifícios:

In 1748, the Company introduced building rules for private and comercial structures for the first time. Many buildings constructed in violation of these rules were demolished and a demand grew for new building sites. The demolitions resulted in a redistribution of the population over a wider area made habitable by partial reclamation. (Mehrotra, 2005: 27)

Merotha afirma também, que os edifícios da época não eram alvo de

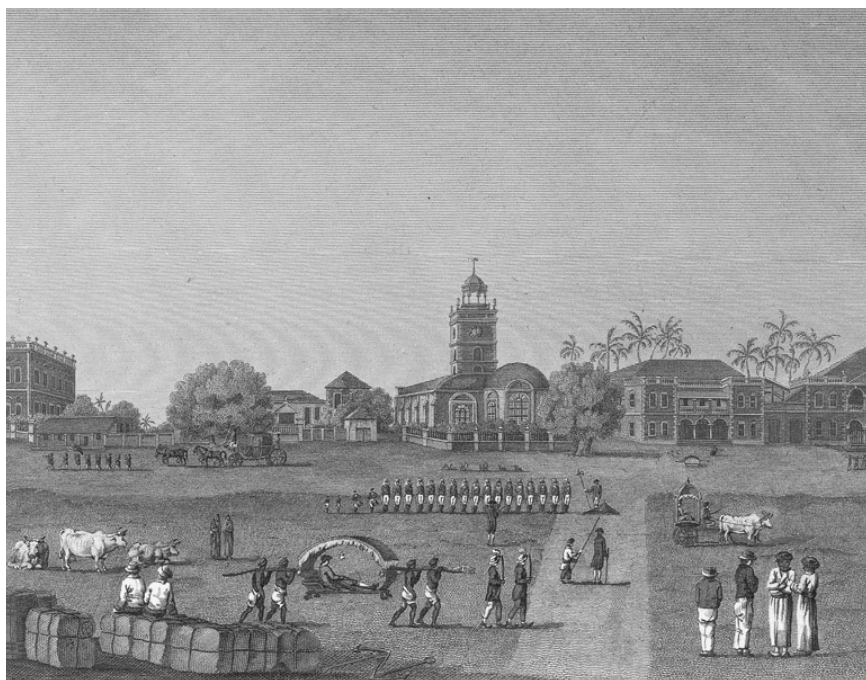
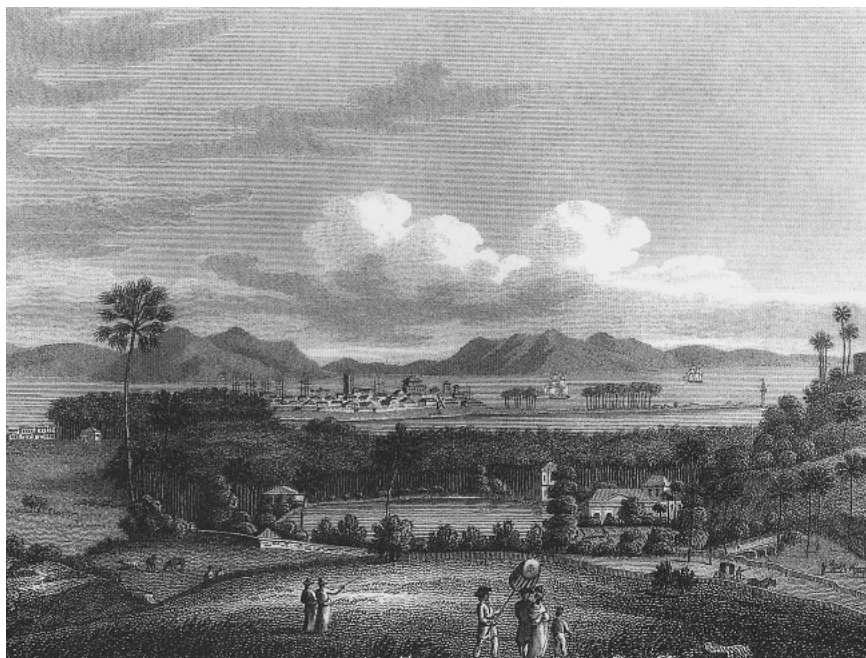
grande interesse arquitectónico, sendo meramente funcionais. Mas esta regra aplica-se especialmente aos edifícios civis, pois os edifícios religiosos acabavam por exemplificar as capacidades criativas dos vários estilos da época.

As sucessivas tentativas de conquista da cidade e consequentemente, do seu cobijado porto, bem como a conquista da cidade de Baçaim pelos Maratas, obrigaram Bombaim a repensar a sua estratégia de defesa. Para isso, os mais influentes mercadores e comerciantes, para quem a segurança da cidade era fulcral, financiaram a construção de um fosso em torno do forte. A medida que se lhe seguiu foi a de libertar e nivelar uma extensa zona semi-circular em torno do forte de forma a aumentar a visibilidade e o alcance de fogo num maior raio. Esta medida foi faseada em três etapas, primeiro na extensão de cerca de 400 jardas, passando em seguida para 800 e, finalmente, no início do séc. XIX, atingiu 1000 jardas de largura. Esta extensão de terra era designada pelo termo canónico na arquitectura militar de *Esplanade*, e ainda hoje desenha a cidade vitoriana, tendo sido transformada parcialmente em *maidan* ou seja, em terreno aberto de serviço colectivo.

A construção, no final do séc. XVIII, do dique definitivo entre a ilha de Bombaim e de *Worli*, que impediu assim as cheias provocadas pelas marés, permitiu a drenagem de uma vasta extensão de terrenos. A acção possibilitou a urbanização na parte central da ilha de Bombaim, do oeste de *Parel* e do sul de *Worli*. Esta medida favoreceu o desenvolvimento e expansão urbana de Bombaim, acabando mais tarde por se revelar, uma das estratégias para lidar com a falta de espaço de uma cidade que cresce enclausurada por barreiras quase incontornáveis. O mar que entra nos seus portos e a faz prosperar é o mesmo mar que estrangula o seu crescimento.

Começa-se a estabelecer uma série de redes de mobilidade que complementam e incentivam esse desenvolvimento. Constrói-se uma rede de saneamento e drenagem. Intensifica-se a rede de estradas. Criam-se rotas de ferry que estabelecem a ligação entre o *Thane* e Bombaim.

O Tratado de Salbai celebrado com os Maratas, no final do séc. XVIII, veio acrescentar a Bombaim o território de Salsete, Elefanta, Karanjá e *Hog* (Ilha de Patecas); várias ilhas que ainda não estavam sob domínio inglês



Em cima: Vista de Bombaim de James Forbes (1749-1819), onde se vê o Forte e o monte Malabar; Em baixo: alinhamento militar na esplanada também de James Forbes.

e que foram trocadas pelo território de Baçaim e de outros que estavam sob domínio britânico na província do Gujate. Isto permitiu criar uma barreira de defesa para a cidade.

Os nativos construía de forma desordenada, rentabilizando os seus lotes de terreno estreitos, construindo em altura e com acessos apertados, que dificultavam a ventilação.

A Companhia criticava esta forma de construir argumentando falta de sanidade urbana. Esta rápida expansão da cidade foi gerando enclaves urbanísticos, de pouca acessibilidade, que ainda hoje persistem.

O papel principal que a Companhia assumia então na cidade, mais do que ligado ao comércio, estava agora ligado ao urbanismo, gerando regras e procurando implementá-las.

A fim de melhorar as condições da cidade estabeleceu-se em 1787 um Comité Especial (*Special Committee*) para a legislação urbana. Estabeleceram-se regras para o alargamento das ruas principais para 50 pés, as transversais para 25 e as vielas para 15 pés. Estabeleceu-se que nenhuma casa de nativos poderia ultrapassar 32 pés. Como potenciais acumuladores de lixo e imundície, nenhuma loja poderia ter avançados que perturbassem o fluir das ruas, sob pena de multa caso essa limpeza não se efectuasse (Mehrotra, 2005: 54).

Embora não possua nenhuma estratégia inicial de planeamento urbano, a cidade desenvolveu-se sob um padrão de especialização funcional bem como sob um padrão social.

A zona do porto assumia o papel de coração comercial da cidade e em torno do forte em semicírculo, desenvolviam-se principalmente as funções administrativa, militar e comercial. Dentro do forte o uso do terreno era comercial e residencial, dado que a maioria dos residentes eram também comerciantes e desenvolviam negócios familiares sedeados nas suas próprias habitações ou nas suas imediações.

À cidade, nesta época, continuavam a chegar diferentes castas e etnias trazidas por novos movimentos migratórios provenientes de Maarastra e do Gujate. Com esta vaga de imigração também diversos ofícios e saberes eram introduzidos nas actividades urbanas.

Durante todo o processo de urbanização de Bombaim o fenómeno da segregação espacial era notório. Raça, comunidade, casta, religião são

termos que originaram a criação de diferentes áreas e urbanizações onde se estabeleciam os migrantes que para ali se deslocavam em busca de asilo religioso e comércio livre.

A partir desta altura apenas os Europeus se podiam fixar a Sul da *Churchgate Street* que funcionava como um eixo Este-Oeste e separava assim o Norte e o Sul do forte. A Norte ficavam os nativos. A Sul ficavam os “brancos”.

O sistema de administração indígena, incentivado por Aungier nas comunidades migrantes era o sistema tradicional designado *Panchayat*: os problemas internos fossem eles religiosos, legislativos ou de ordem pública, eram resolvidos por um conselho constituído por cinco pessoas mais idosas. Assim, de forma natural, os recém-chegados à cidade procuravam juntar-se aos elementos da sua comunidade ou religião. Geraram-se bairros que se apresentavam como pequenas réplicas de outras regiões indianas na sua forma de vida, nos seus hábitos, nos seus trajés e ocupações.

Segregated as they were, Bombay's many communities could socially interact with each other only in the marketplaces, bazaars, public open spaces like maidans and the foreshore beaches, and at the city's judicial and civic centres where issues be discussed on a common platform. (Mehrotra, 2005: 31)

No entanto esta separação, para além dos factores culturais tão distintos inerentes a cada uma destas culturas, devia-se igualmente ao rígido sistema religioso hindu e à sua estratificação em castas. Os hindus consideravam que todos aqueles que não se inserissem no sistema eram considerados sem casta, logo *intocáveis*. Assim sendo a segregação ocorria por necessidade dos nativos hindus se afastarem dos elementos de outras castas.

A segregação levou a actos de deslocamento de comunidades inteiras de *kolis*, entre outras, para diversas localizações da cidade. Isto acontecia especialmente quando os seus bairros se posicionavam em locais para onde a cidade se expandia. Principalmente para expansão das zonas portuárias dado que os *kolis*, sendo comunidades de pescadores ocupavam maioritariamente as zonas costeiras.

Em 1813, foi abolido o monopólio da Companhia das Índias no comércio internacional. Este acontecimento leva a uma explosão no desenvolvimento das actividades comerciais o que se reflectiu no aumento das exportações bem como no surgimento de novas empresas europeias e indianas ligadas ao comércio marítimo.

Os meados do séc. XIX trouxeram a Bombaim a *ag-gadi* ou carruagem de fogo, o comboio. A principal razão para a construção de redes de caminhos-de-ferro na cidade era o transporte de mercadorias, principalmente o algodão. A indústria já então florescia, graças à falha do seu fornecimento pela América depois da Guerra Civil. Isto levou a que a indústria têxtil inglesa procurasse novos fornecedores de matéria-prima, alimentando o desenvolvimento da produção indiana de algodão. Foram estas grandes indústrias que pressionaram a libertação de fundos por parte do Governo britânico para a construção dos caminhos-de-ferro para facilitar os processos de produção e aquisição. Assim, Bombaim acaba por ter acesso a sistemas ferroviários ainda antes de Calcutá, que era então a capital.

Por esta altura começava o território a entrar na sua transformação mais decisiva, duzentos anos depois do casamento de Catarina de Bragança e Carlos II, cem anos depois da conquista marata: em 1854 inaugurava-se em Bombaim a primeira fábrica de fiação de algodão movida por máquina a vapor. Quando rebentou a guerra civil norte americana em 1861 e o mercado britânico de tecidos deixou de poder contar com o algodão do sul dos Estados Unidos, chegou a hora do algodão indiano e de Bombaim. (Varela Gome, 2007: 869)

Durante o século XIX apareceram novos programas na arquitectura bombaíta. Os clubes, os hotéis vieram preencher o coração da vida social dos moradores da cidade. Mas nestes novos espaços residia ainda um antigo costume: a segregação. Os novos programas duplicavam-se consequentemente entre europeus e nativos.

O aparecimento deste tipo de estruturas veio confirmar o estatuto de cidade cosmopolita, contribuindo para a progressiva criação de uma imagem externa, verdadeiramente apelativa. A identidade urbana de Bombaim começou a povoar o imaginário indiano com imagens de estilos de vida aos quais se anseia alcançar, provocando novas vagas de êxodo

para a cidade.

No final do século XIX foi a vez da peste bubónica obrigar à reflexão sobre as questões de salubridade urbana, especialmente nos sectores mais espontâneos da cidade, a norte do forte. A situação dirigiu as atenções do governo e da opinião pública para as condições degradantes, especialmente a densidade populacional, que contribuíam para a natureza pouco saudável de vários bairros. A vaga higienista que procurou pesquisar e implementar soluções com o intuito de controlar e estimular os processos de desenvolvimento urbano, gerou vários departamentos e organizações, privadas e estatais. Intensificaram-se ainda os fóruns e cooperativas de trabalhadores e moradores que ajudavam ao debate.

Assim surgiram a *Bombay Municipal Corporation* (BMC), a *Bombay Port Trust* (BPT), o *Bombay City Improvement Trust* (BCIT) que procuravam gerir projectos de desenvolvimento, a nível urbano, delimitando raios de acção que se distribuíam pelos diversos departamentos.

A *Bombay City Improvement Trust* provou ser uma organização capaz de produzir sérias alterações urbanas fazendo frente aos problemas que há muito se faziam sentir. Com esse objectivo levou a cabo projectos de requalificação e consolidação na malha urbana em zonas mais problemáticas. Em alguns destes casos, o BCIT chegou mesmo a adquirir todas as propriedades na área de intervenção, pertencentes ao tecido urbano mais problemático, reestruturando depois toda a área com novas ruas mais amplas de modo a melhorar a ventilação e descongestionar a densa e insalubre malha, providenciando edifícios mais adequados para realojar a população. Estes casos foram exemplares no modo como conseguiram implementar melhores condições urbanas em curto espaço de tempo, melhorando assim algumas áreas fora do forte.

Complementando este tipo de acções, a BCIT executou projectos de melhoramentos dos subúrbios de Dadar, Matunga e Sião, com o objectivo de atrair a população para essas áreas residenciais, descongestionando o centro. Executou também projectos de assoreamento de terras tendo em vista o aumento da área útil para construção, respondendo assim às exigências do constante aumento da população.

Chegava assim ao final um século que se veio a revelar significativo para o despertar das problemáticas urbanas na cidade já então visivelmente

congestionada.

O novo século acrescentaria aos programas que floresceram no passado um novo estilo arquitectónico que expressava o desejo de progresso de uma cidade tão cosmopolita: o art deco. As ruas da cidade ainda exibem actualmente as marcas profundas dessa época, contando com inúmeros cinemas e teatros, bem como edifícios de habitação que modelaram a paisagem urbana. Resistindo à pressão imobiliária, a zona de *Marine Drive* ainda preserva alguns edifícios desta época, que outrora desenhavam a grande marginal face ao mar arábico.

Em duas ou três décadas, seguindo as grandes fiações de algodão, a cidade expandiu-se por toda a ilha de Bombaim e estendeu os seus tentáculos de carris de ferro, de tijolo, de cimento armado por Salsete acima, ao longo das velhas estradas, caminhos e pontes do território católico, absorvendo as antigas aldeias. Tornou-se a «Urbs Prima in Indis», como passaram a ostentar as suas orgulhosas armas. (Varela Gomes, 2007: 869)

3.3 O Plano B: O caso de New Bombay

No final dos anos de 1960, o arquitecto Charles Correa e seus associados, na tentativa de solucionar os problemas de congestionamento no coração da cidade, propuseram a criação de um novo centro atractivo, que interagisse com o centro de Bombaim, criando deste modo uma estrutura urbana mais polivalente e capaz de responder ao crescimento desenfreado da cidade, numa clara tentativa de implementar um sistema de descentralização.

À medida que a cidade se desenvolvia, Correa notou uma estranha contradição: *As they grew over the last few decades, our urban centres have developed an astonishing paradox: real estate prices rise dramatically even while physical conditions deteriorate day by day.* (Correa, 1997: 312)

Correa já na altura notara o desfasamento entre os preços dos terrenos urbanos, especialmente no sul da cidade, e a concentração de postos de trabalho, o que explicava assim a quantidade de sem abrigo que optavam por morar ilegalmente nas ruas ou nos bairros da lata, mais perto assim dos seus postos de trabalho.

Os preços de habitação e escritórios escalavam consideravelmente de ano para ano, acréscimos esses que não podiam ser justificados pelas razões mais comuns, como o aumento da inflação: *Something far more fundamental was obviously wrong: a grotesque mismatch between the scale of the demand for urban land and the paucity of the supply (given the linear configuration of the island-city).* (Correa, 1997: 312)

A concentração de serviços a sul da cidade converteu os subúrbios da cidade em dormitórios, originando um sobre congestionamento das principais artérias de acesso ao coração da cidade, bem como dos transportes públicos, às horas de ponta.

The difficult of traffic movement in turn has created an intense demand for housing in the already congested southern tip, and many families are

content to live in overcrowded slums in the center of Bombay rather than face the daily time consuming, inconvenient and costly travel entailed in commuting to more open areas further north. (Correa, 1997 [1965]: 319)

A Charles Correa, juntou-se Shirish Patel (engenharia civil e urbanismo) e posteriormente Pravina Mehta (engenharia de estruturas), para a realização de uma pesquisa que visava encontrar novos padrões de crescimento urbano, estabelecendo uma estratégia de reestruturação para a cidade.

At just the same time, the Municipality publishes their new Draft Plan for the city and invited comments and suggestions from the public at large. We didn't need a second invitation – but immediately wrote them a long enthusiastic letter (with illustrations) explaining the need to open up the mainland across the harbor. (Correa, 1997: 313)

Depois desta fase, e por falta de resposta do governo à proposta enviada, não só esta foi publicada pelo jornal *The Sunday Times*, como surgiu mesmo a oportunidade da publicação integral da proposta de Correa numa edição especial ilustrada da revista *Marg*. Este acontecimento gerou uma vaga de agitação por parte dos habitantes em relação ao futuro da sua cidade. Iniciaram-se debates e seminários sobre soluções urbanas para Bombaim. A população reagiu e inundou a editora com críticas e opiniões ao projecto. Em 1968, a ideia de uma nova cidade foi aceite pela *Municipal Corporation*.

In 1970 the Government of Maharashtra accepted the basic planning concepts and notified 55,000 acres of land for acquisition. It set up the City and Industrial Development Corporation – CIDCO – to design and develop the new city called New Bombay. Since the metropolitan region was expected to grow by about 4 million between 1970 and 1985, it was estimated that about half (2 million) would live in the new city. (Correa, 1989: 30)

O CIDCO foi assim criado como uma corporação autónoma, com maior poder de decisão, pois compreendeu-se que a execução de um plano desta natureza iria muito além do poder de um departamento governamental.

O plano previa a intensificação e melhoramento das vias de acesso à nova cidade, criando uma cintura que ligava Bombaim a Nova Bombaim e a vários centros industriais na direcção de Poona. Nessa época já Correa referia a necessidade de integrar a cidade numa rede de auto-estradas (que seria apenas começada em 1998 e que actualmente se encontra praticamente concluída).

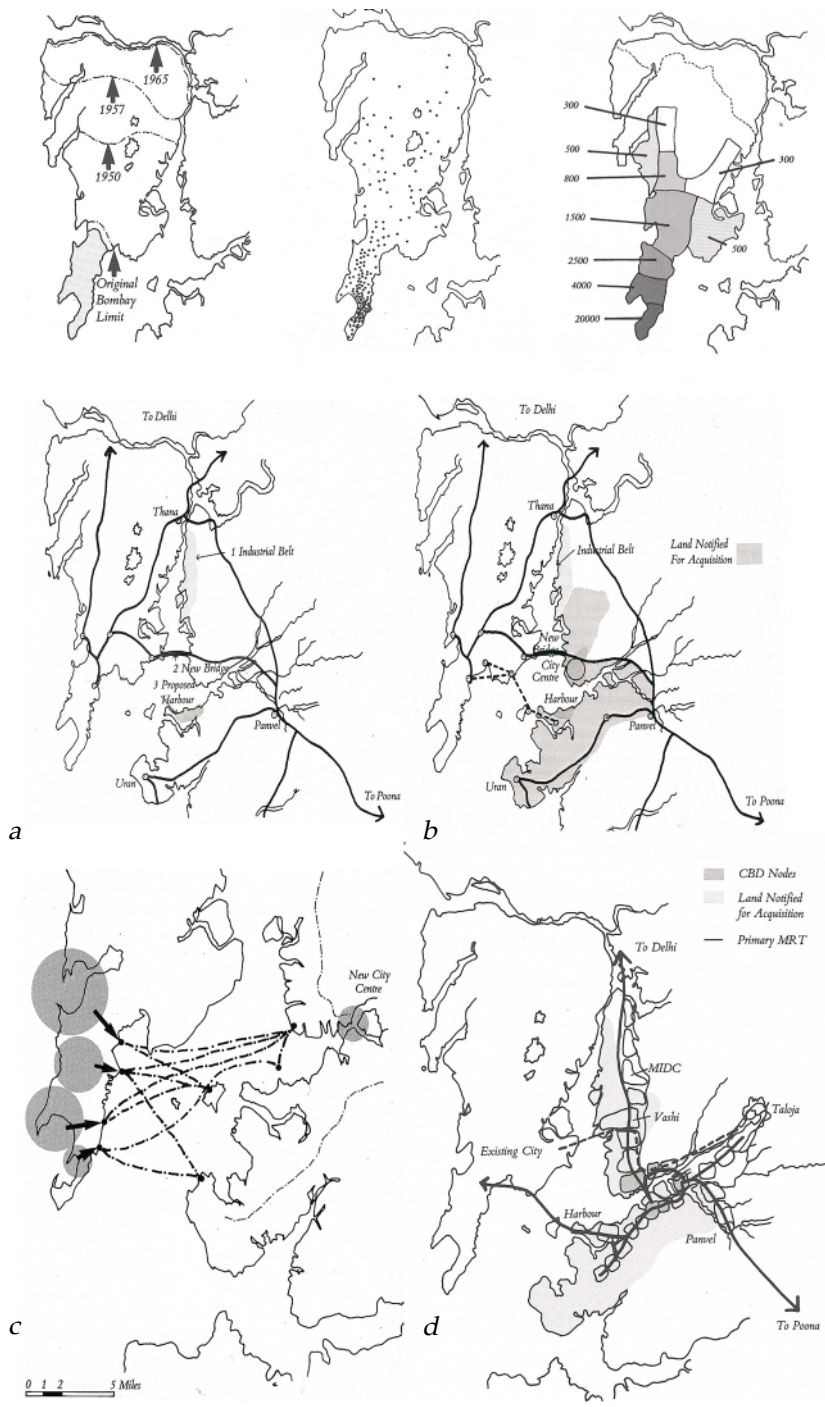
Para além desta integração nas redes de mobilidade, o plano que Correa e seus associados apresentaram procurava criar um pólo de interesse que atraísse então um grande número de novos migrantes para a nova cidade, funcionando simultaneamente como um anti-íman para a cidade de Bombaim.

Como referência para desenvolver a estratégia mais adequada à cidade de Bombaim, estabeleceu-se um paralelismo com Londres. Apesar das diferenças a nível geográfico, Correa pretendeu demonstrar a importância das cidades satélite e da descentralização para o melhoramento da estrutura urbana.

In the case of Bombay, the size of the satellite towns, accommodating up to 10 lacs of people each, would be imposed not only by the need to create a balance against the tremendous pull of Bombay but would be dictated also by the fact that the population in the region of Bombay is expected to grow from 45 lacs to 90 lacs in the near future, and the satellite towns will have to absorb the largest part of this increase. (Correa, 1997 [1965]: 322)

Correa defendia a importância da inter-relação entre a macro escala, a escala da região da Maarastra, e a micro escala, a escala urbana, de forma a estabelecer uma estratégia que simultaneamente resolvesse os problemas de congestionamento urbano, tornando vários pontos ao nível regional bastante atractivos. *The inter-relation of city and region is crucial and it is essential that regional planning be undertaken simultaneously with that of the individual city. (Correa, 1997 [1965]: 318)*

Deve-se reforçar que inúmeras são as cidades indianas que têm crescido sensivelmente ao ritmo de Bombaim. O que torna esta cidade um caso tão



Em cima: mapa da mudança de limites da cidade, mapa do nível de emprego e da variação de preços dos terrenos na cidade. No meio e em baixo: a) Bombaim antes do CIDCO; b) Bombaim depois do CIDCO; c) reestruturando a cidade; d) o plano estrutural de Navi Mumbai.

preocupante para arquitectos e urbanistas é a invulgar geografia que a estrangula, impedindo-a de crescer à medida da sua população.

O plano de Correa procurava contrariar este intenso crescimento no eixonorte-sul, criando um uso mais dinâmico dos eixos transversais, em diálogo directo com o porto e o outro lado do estuário. Propunha também a mudança de algumas entidades governamentais, económicas e industriais para a cidade satélite.

Neste plano, o arquitecto revelou também a preocupação na procura de novas tipologias habitacionais capazes de corresponder às premissas que julgava serem determinantes para formas mais inovadoras, mas eficientes, de habitação de baixo custo: *If there ever is a bill of rights for housing in the Third World, it will surely have to include [...] the cardinal principles: Incrementality, Pluralism, Participation, Income generation, Equity, Open-to-sky-space, and Disaggregation.* (Correa, 1989: 53)

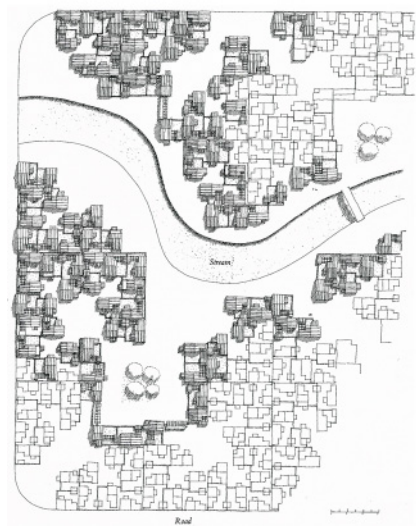
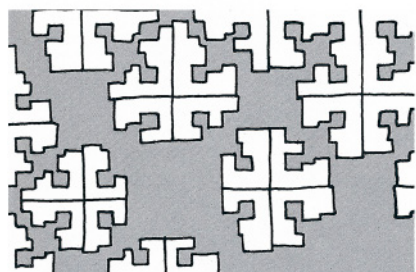
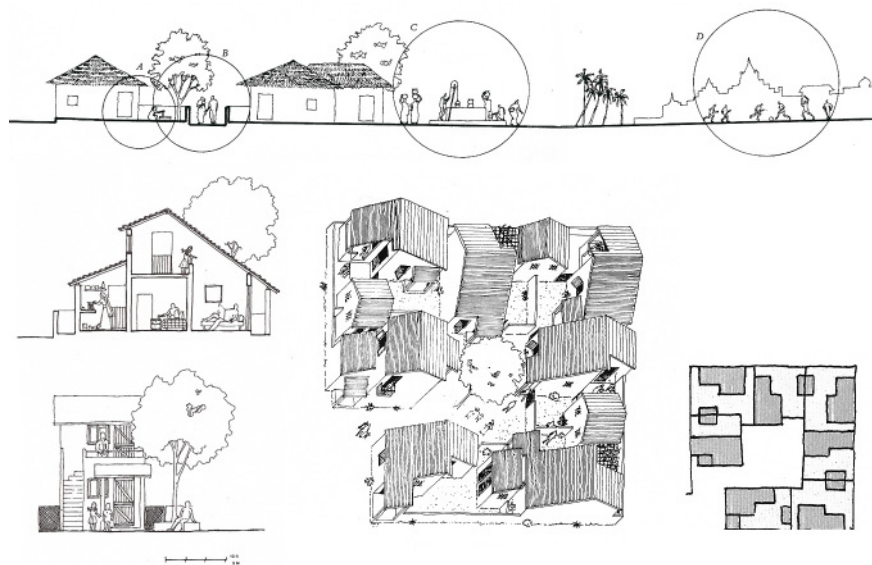
A forma mais interessante resultante desta intensa pesquisa foi a urbanização em Belapur, Nova Bombaim, que previa a exploração da hierarquia espacial da cidade indiana de forma a obter um esquema que pudesse responder às necessidades dos moradores, bem como aumentar acompanhando o crescimento do agregado familiar, tirando partido dos espaços exteriores que envolviam as habitações, criando uma estrutura espacial heterogénea.

O plano para Nova Bombaim dividia-se em 6 fases diferentes.

Na primeira fase, respondendo ao crítico problema do congestionamento dos eixos rodoviários e ferroviários na direcção norte-sul, sugeria-se o desenvolvimento do eixo este-oeste através de uma auto-estrada que ligava *Kurla* a *Karjat* cruzando o rio *Thana* na zona de *Trombay*. Nesta fase, e no mesmo eixo, era também proposta uma linha de caminho-de-ferro. Este seria o começo estratégico da nova cidade.

Para a segunda fase propunha-se o desenvolvimento de *Panvel*, que seria atravessado pela nova artéria e que assim se tornaria um novo centro administrativo e económico, reforçando-se também para isso as ligações marítimas.

A terceira etapa consistia no encorajamento ao desenvolvimento industrial ao longo da via que liga *Panvel* a *Thana*. Este desenvolvimento industrial seria o continuar da cintura industrial que já então se desenvolvia



Em cima: hierarquia espacial nas aldeias indianas. A) quintal B) rua C) praça da fonte D) espaços comunitários, *maidan*, jardins, tanques. No meio e à esquerda: estrutura geradora da complexidade de Belapur, inspirada no sistema hierárquico da aldeia indiana, desenhado por Charles Correa. À direita: a) fotografia de Belapur logo após a construção; b) e c) fotografia de Belapur actualmente, por Rahul Srivastava.

ao longo do rio *Thana*, tirando partido do canal navegável que permitia o transporte de bens da zona industrial ao centro da cidade.

Adar continuidade ao plano proceder-se-ia à quarta fase que responderia à necessidade de alojamento provocada pelas fases anteriores.

A quinta etapa previa o alargamento do porto para a outra margem, junto à nova cidade, nas imediações do centro económico, Panvel. À semelhança do desenvolvimento da cidade de Bombaim, a nova cidade desenvolver-se-ia com a evolução do porto, criando-se para isso novas zonas residenciais e industriais nas imediações do porto, bem como um novo centro de negócios, reforçando-se ainda as ligações navais.

A finalizar a proposta encontrava-se um novo atravessamento entre Bombaim e a cidade nova, o qual responderia à necessidade de reforço do atravessamento entre o continente e a península. Este atravessamento seria executado, ligando *Wadala* e *Trombay* à *Elephanta Island* e por sua vez ao continente. A ilha de *Elephanta* com os seus séculos de história tornava-se o centro da cidade, abraçando a sua história.

O plano, muito bem estruturado e faseado, possibilitando a sua implementação por etapas que se desenvolveriam consoante o crescimento da nova cidade, foi-se revelando ao longo dos anos um fracasso.

Muitas foram as causas desse insucesso e Correa enumera algumas:

Why did this not happen? Partly because some of the assumptions we made in that Marg issue turned out to be wrong. The most glaring: the assumption that urban policy can be formulated and solutions implemented in a political vacuum. The last few decades have made us all much wiser. Cities do not change because of ideas – but because of political will.
(Correa, 1997 [1965]: 314)

O autor refere que o CIDCO cometeu várias falhas que comprometeram, pouco a pouco, a sua execução. A política de aquisição de terrenos foi levada a cabo de uma forma pouco adequada o que resultou na impossibilidade de obtenção de alguns terrenos, dificultando assim os processos de urbanização.

For instance land acquisition – or what is technically called: Land Assemblage. Which means: can we find a process that would encourage everyone to willingly pool their land, so as to develop it within the context of an overall comprehensive Master Plan? (Correa, 1997 [1965]: 314)

O processo de aquisição de terrenos não tinha em conta os valores de mercado, o que conseqüentemente originou objecções ao plano, acabando em algumas situações em processos jurídicos infundáveis, que entalaram o projecto. De forma a diminuir o número de lesados, dever-se-ia, não só determinar o valor de mercado dos terrenos como também prever uma indemnização pelos danos causados. Valores esses, determinados por uma entidade independente.

And there are many other, more sophisticated, methods of Land Assemblage which have been successfully used in other parts of the world. For instance, the farmers could have been given shares in CIDCO in exchange for their land (...) Or then again, equity in New Bombay could be offered to the public at large, turning CIDCO into a Mutual Funds enterprise specializing in urban land. (Correa, 1997: 315)

A proposta de mudança das estruturas governamentais para a nova cidade, de forma a conferir-lhe uma maior importância simbólica, atraindo assim um maior número de habitantes, nunca foi considerada e muito menos executada.

A insistência do governo em implementar dois planos antitéticos, o plano do assoreamento da *Back Bay* e o da nova cidade, investindo no desenvolvimento da antiga cidade e simultaneamente no desenvolvimento da cidade satélite provocou um desvio de interesses.

If New Bombay was to be promoted as a counter-magnet to Greater Bombay, encouragement to commercial expansion in south Bombay would achieve exactly the opposite result. This ambivalence was not, however, accidental. The two incompatible plans were backed by the same business interests who wanted both the projects to materialize because they saw possibilities of profit from both. Although the Estimates Committee appointed by the state government to look the feasibility of the proposal strongly criticized the increase of power of the Back Bay 'commercial beehive' in curbing the attraction of the new city, both the projects proceeded simultaneously. (Banerjee-Guha, 2007 [1995]: 109)

O mesmo erro que ocorreu em Bombaim repete-se na jovem cidade. Em vez de se levar a cabo um desenvolvimento igualitário pelos diversos nódulos urbanos, começou a desenvolver-se predominantemente o

nódulo de *Vashi*. O CBD planeado para o centro físico da cidade, *Belapur*, vai-se desenvolvendo propositadamente e contra o plano de Correa em *Vashi*, pela sua proximidade de Bombaim. Assim revelou-se um maior investimento económico nessa área o que provocou a concentração de serviços e uma vez mais a especulação imobiliária. Mais de metade dos hospitais, hotéis, restaurantes, escolas e zonas comerciais da nova cidade se encontravam concentrados nessa zona.

Novamente a pressão aumenta apenas nesta área, servindo a restante cidade praticamente como dormitório. A concentração provoca assim um novo congestionar das principais vias de acesso a *Vashi*.

Passados cerca de quarenta anos sobre a implementação do plano, a cidade de Bombaim continua saturada e a nova cidade convertida numa cidade dormitório, uma espécie de subúrbio sem grande relevância.

No entanto, de toda esta estrutura, as urbanizações desenhadas pelo arquitecto ainda sobrevivem, agora tomadas de assalto pelos moradores que as fizeram crescer à medida das suas necessidades.

A estrutura destes bairros em *Belapur*, projectados por Correa, era inspirada na hierarquia espacial das aldeias indianas. O clima tropical permite a utilização dos espaços exteriores das habitações, como uma segunda divisão, onde é possível cozinhar, lavar roupa. A estes dois espaços, um interior e outro exterior, adiciona-se a rua como espaço de convívio com os vizinhos. A pequena praça onde se situa normalmente o poço comunitário, interage com as primeiras. Todos estes espaços são complementados por um grande espaço aberto que normalmente serve como jardim, ou recreio, onde se pode jogar críquete e deixar as crianças correr e brincar. A interacção destes espaços permitiu ao arquitecto criar um esquema dinâmico onde a cidade podia crescer consoante a procura, bem como as casas se poderiam adaptar ao crescimento familiar. O que resta intacto deste bairro dos anos de 1980 é precisamente esta hierarquia espacial. As casas foram alteradas, ou mesmo demolidas para construir casas maiores e mais modernas. Mas as ruas, as praças e a relação que estabeleciam com as habitações: a malha urbana, resiste às mudanças de hábitos e de mentalidades.

A nova cidade não conseguiu quebrar o eixo norte-sul que desde cedo se desenvolveu na cidade, facilitando o seu congestionamento.

3.4 Cidade Global

It has now become something of a truism that we are functioning in a world fundamentally characterized by objects in motion. These objects include ideas and ideologies, people and goods, images and messages, technologies and techniques. This is a world of flows. It is also, of course, a world of structures, organizations, and other stable social forms. But the apparent stabilities that we see are, under close examination, usually our devices for handling objects characterized by motion. The greatest of these apparently stable objects is the nation-state, which is today frequently characterized by floating populations, transnational politics within national borders, and mobile configurations of technology and expertise. (Appadurai, 2001: 5)

Na Índia a globalização caminha a par e passo com uma tradição muito enraizada, numa forte dualidade. As famílias ainda arranjam matrimónios para os seus jovens, mas agora através da Internet ou das colunas dos jornais. Os carros novos ainda são abençoados antes da sua primeira viagem e transportam amuletos para a boa sorte. Os saris são orgulhosamente vestidos a par de carteiras *Louis Vuiton*. Os rituais religiosos para a fertilidade de um jovem casal são interrompidos pelo tocar de um telemóvel e os frutos para oferenda aos deuses já trazem selos de importação.

É esta forte dualidade entre a tradição e o progresso, que coexiste pacificamente no dia-a-dia indiano, que Charles Correa afirma ser ignorada por construtores e políticos, quando se desenha e idealiza fragmentos urbanos para Bombaim.

O processo de globalização revelou-se, ao longo da segunda metade do século XX, um fenómeno generalizado. O abandono dos modos de fazer, das tradições e hábitos quotidianos em prol dos símbolos ocidentais de modernidade e progresso, bem como a construção de uma identidade comum, não passa despercebido aos sociólogos indianos:

By the time the fifties came along, the mind-boggling scale of new weapons of mass destruction and the spectacular successes of space exploration had altered human consciousness forever, imbuing it with a powerful sense of a single shared planet. (Deshpande, 2003: 32)

No entanto, como nos refere este autor, os conceitos de modernização, desenvolvimento e progresso, faziam parte de um processo que já vinha a decorrer na Índia desde o início do colonialismo, especialmente desde a segunda metade do séc. XIX:

They were woven into colonialist narratives of the white man's burden and the mission civilisatrice – and also into emergent nationalist narratives of the desire for development thwarted by colonial oppression and economic drain. (Deshpande, 2003: 34)

O desejo de desenvolvimento, especialmente num país como a Índia, onde existem tantas forças centrífugas: a religião, o sistema de castas, a linguagem, a cultura, que constituem um motivo de divisão; adquire um poder de união nacionalista, de missão unificadora.

Todo este intenso processo se reforçou após a importante era *Nehruviana* (1947-1964), que muito contribuiu para o desenvolvimento do país e consequentemente para a criação de uma forte identidade nacional.

In the most general terms, development-as-ideology helps articulate state, nation and economy, and plays a crucial role in securing the coherence of the new post-colonial nations. It provides the former colonies with a dignified and distinctive way of obeying the imperative towards a modernity that is already marked as Western. (Deshpande, 2003: 56)

Apesar do processo de globalização e de liberalização dos mercados na Índia durante este século, a presença do sector informal que se encontra longe de toda esta cadeia económica, continua muito forte. Persevera

um sistema económico paralelo ao sistema em vigor no país, um sistema ancestral. É este sistema que permite a grande parte dos recém-chegados à cidade conseguir os recursos necessários à sua sobrevivência e a sua integração, sem burocracias, mas com trabalho árduo, normalmente em pequenas oficinas familiares partilhadas, ou mesmo desenvolvidas nas pequenas casas dos bairros da lata, recorrendo ao conhecimento empírico ou à herança laboral dos antepassados.

Foi o ano de 1991 que trouxe a abertura da economia indiana aos mercados mundiais:

But from 1991, after the collapse of the Soviet market (an uncompetitive market, but one on which a large part of Bombay textile industry had been able to grow) there was a terrible crunch. Then some mills started expanding. It is not the end of the Bombay industry by any means. As protection declines, we may find that the high-value garment end of the business becomes more deeply entrenched in Bombay. (Harris, 1996: 87)

Que alterações provocou na Índia, e em particular na cidade de Bombaim, este acontecimento?

No final dos anos 1990, o supremo tribunal determinou o final dos assoreamentos de terras na cidade com as chamadas *Coastal Regulatory Zones*, controlando, assim, o processo que se tinha iniciado no início do século XIX e que começou a ficar fora do controlo. Apesar disso, de forma subtil, ainda existem pequenos assoreamentos que se fazem, por exemplo, nas zonas mais pobres, para efeitos de construção.

Esta mudança trouxe para a cidade o aumento dos valores na indústria imobiliária. Nos últimos anos os preços da habitação subiram entre 50 a 100%. Este facto teve um grave impacto na cidade, fazendo aumentar a habitação informal e originando um processo de gentrificação em determinadas áreas da cidade, como *Nariman Point*, por exemplo, onde a predominância de habitações de luxo exclui a possibilidade de ser habitada por classes sociais mais baixas.

Foi também a época em que se intensificou a construção em altura de habitação e escritórios. O *Kanchanjunga*, edifício de habitação desenhado por Charles Correa, no final dos anos 1970, com 84 metros de altura, e causador de inúmeras polémicas, é, agora, um entre muitos.

O ano de 1995 viu ser criada a lista de protecção de monumentos em Bombaim. Esta lista inventariava e categorizava vários edifícios e quarteirões como historicamente importantes, estando dividida em três grandes grupos de interesse. Consoante esses grupos determinavam-se as alterações que se autorizavam a operar nessas áreas ou monumentos de interesse. No entanto, apesar de lugares como *Kotachiwadi* se encontrarem inventariados, isso não impediu que aos dias de hoje apenas uma meia dúzia das casas do antigo bairro católico de *Cavel*, erigidas no séc. XIX, fossem poupadas à pressão imobiliária. O caso da *Opera House* também é notório, pois apesar de protegida, esta encontra-se em avançado estado de degradação, correndo mesmo risco de ruptura.

Esta época também revelou uma oportunidade excepcional para o controlo urbano da cidade. Os antigos complexos industriais obsoletos, que se encontravam mesmo no coração da cidade, e tinham aberto falência ou apenas sido reinstalados em locais fora da cidade, iam agora ser devolvidos à cidade. Foi criada assim uma lei de devolução desses terrenos, a *Development Control Regulation*, nº58, de 1991. Esta lei garantia que por cada fábrica devoluta, o proprietário teria que ceder dois terços do terreno para espaços verdes e alojamento a baixo custo. No entanto a lei nº58 tinha uma falha, apenas tinham que se submeter a divisão os terrenos cujos proprietários demolissem os complexos industriais. Assim, muitos dos edifícios foram utilizados para instalação de centros comerciais, como o caso da fábrica *Phoenix* e da *Kamala* em *Lower Parel*. Devido ao fraco rendimento que obteriam na venda, os proprietários mantinham os terrenos cativos e poucos terrenos estavam efectivamente a ser disponibilizados. Para estimular a cedência de espaço no centro da cidade, houve uma alteração da legislação em 2001, que excluía as estruturas existentes, edifícios fabris, da divisão. Isto reduziu drasticamente os terrenos que teriam que ser cedidos à cidade, pois estes encontravam-se quase na totalidade cobertos por estruturas industriais. (Adarkar e Meenon, 2006)

Contudo, em 2005 o Supremo Tribunal permitiu a venda de cinco complexos industriais, pertencentes à *National Textile Corporation*. Os terrenos foram vendidos à custa da especulação imobiliária e a estes preços, as infra-estruturas, os espaços verdes e a habitação a baixo custo,

não serão certamente as prioridades dos construtores. Estes espaços estão agora a ser invadidos por edifícios de habitação de luxo, de escritórios e de centros comerciais.

Tem-se revelado exponencial, nos últimos anos, a introdução do programa centro comercial, até então inexistente em Bombaim. Agora, proliferam por ruas inteiras em várias zonas da cidade. São desenhados num estilo genérico, em estrutura de aço e vidro, passíveis de serem executados em qualquer ponto do planeta, também constituem uma clara marca da globalização arquitectónica. Povoados pelo branding internacional e num luxo decorativo pós-moderno, deslumbram as famílias indianas que se passeiam nas suas ruas e avenidas cobertas e que se sentam nas suas praças para beber uma *Coca-Cola*.

Mas a exposição da Índia aos media internacionais revelou realidades difíceis de contornar. A pobreza e o sistema de castas foram e são criticados pelos países que partilham acordos com o país.

Na era da informação, onde teoricamente se verificaria a tendência para a dispersão, para a desnecessidade de proximidade física, onde as cidades tenderiam a implodir, encolher, estendendo-se os tentáculos da aldeia global, do subúrbio infindável, tem-se notado precisamente o contrário, isto é, o aumento do número de habitantes urbanos e o crescimento das grandes metrópoles. Este aumento ocorre especialmente nos países subdesenvolvidos, dado que a taxa de urbanização é muito inferior aos países desenvolvidos, estando apenas agora a inverter-se os números. Nos meios onde a tecnologia ainda não é um fenómeno generalizado, a imagem da grande cidade preenche os sonhos de progresso dos habitantes rurais, a terra da oportunidade.

A cidade de Bombaim, neste período de expansão económica, acentuou o seu estatuto de *Gateway of India*, a porta por onde se assimilam novas formas de vida, novas tecnologias e ocidentalismos. Bombaim, nas mentes dos cidadãos indianos representa tudo menos uma cidade caótica. Bombaim significa a prosperidade, um modo de vida cosmopolita, a esperança de um futuro melhor. Aumentam diariamente os recém-chegados à cidade sendo a migração o factor que mais contribui para o crescimento da população.

Bombaim transformou-se no que se pode designar de *Indian Dream*, tornou-se no objectivo a alcançar numa geração, por qualquer família em qualquer parte do país, por mais isolada que esteja.



4. IconCity

Iconcity é uma abordagem ao processo de transformação da cidade de Bombaim, numa *World Class City*, designação que é constantemente usada para referenciar os novos planos e intenções para a cidade. *Vision Mumbai, Mumbai Makeover, Remaking of Mumbai* são apenas algumas formas pelas quais é denominada a mesma vontade de mudança, por parte das organizações políticas mais importantes da cidade. Muitos nomes, o mesmo objectivo: o desenvolvimento, o progresso.

Mas será necessário ignorar o passado e o presente para percorrer esse ansioso caminho? Teremos que esquecer a nossa identidade para podermos responder às exigências da globalização? Será sustentável esta forma de fazer urbanismo, não respeitando o meio social, histórico e cultural em que se insere, em prol de uma imagem desajustada de progresso?

Estabelece-se um paralelismo entre a situação urbana de Bombaim e alguns casos da história do urbanismo na Europa e na América do Norte, focando especial atenção na implementação dos novos planos urbanísticos no âmbito da renovação urbana, para seguidamente focar as principais acções urbanas em curso actualmente na cidade.

Iconcity é uma cidade que se torna um signo, uma marca. Xangai, Dubai, Nova Iorque tornam-se cada vez mais, marcas registadas, capazes de vender estilos de vida e imagens de cidade ideal. Mumbai à sua maneira já o é, pelo menos a nível nacional. Para o conseguir a nível internacional procura agora melhorar a sua imagem perante a comunidade mundial. Mas a que custo?



4.1 Bombaim®

As cidades contemporâneas estão em competição por um lugar mais favorável no palco da globalização. Nesta ânsia por eventos cada vez mais espectaculares na arquitectura e urbanismo, com o objectivo de atrair mais turistas e investimentos, existe a necessidade de se criarem estruturas de marketing urbano cada vez mais sofisticadas.

Ao longo dos últimos séculos, a imagem da cidade de Bombaim tem sofrido alterações: da cidade industrial por excelência à cidade cosmopolita da *belle époque*; da *Bollywood* à cidade dos bairros da lata.

Bombaim atravessa, actualmente, um processo de busca de uma imagem mais contemporânea, vocacionada para o desenvolvimento e progresso. Procura consolidar uma imagem que corresponda ao seu papel na economia do país, perspectivando o simultâneo melhoramento da opinião internacional em relação a alguns patamares de desenvolvimento que ainda estão longe de serem atingidos pela Índia. Com o estatuto de *porta da Índia* a cidade poderia contribuir efectivamente para esse efeito, apesar de não ser a capital política do país. É neste campo que tem incidido o marketing urbano – *place branding* – a fim de melhorar a imagem da cidade.

Actualmente, a cidade tem-se tornado um objecto de consumo e cabe ao marketing urbano a sua venda e promoção como lugar ideal. Esta promoção de uma imagem criada para atrair o interesse quer de investidores quer de turistas ou mesmo moradores faz parte cada vez mais das estratégias de dinamização urbana:

Places are now commodities to be consumed. (...) The primary goal of the place marketer is to construct a new image of the place to replace either vague or negative images previously held by current or potential residents, investors and visitors. (...) One approach of significance is that place marketers do not see their task as purely promoting and advertising, but also as adapting the 'product' (that is, the place) to be more desirable to the 'market'. (Holcomb, 1993: 133)

Na página anterior:
imagem do filme
Love Story 2050.
Observa-se a
discrepância entre
a cidade real e a
cidade virtual,
num contraste
de escala e
expressão.

No caso de Bombaim, essa imagem que se pretende criar é em grande parte direccionada para a classe média-alta e visa apagar a imagem negativa que a pobreza, em que ainda vivem uma parte substancial dos seus habitantes, origina.

Deslumbrados por exemplos de renovação urbana como Xangai e Hong Kong, os dirigentes políticos colocaram em marcha um plano que visa o alcance desse objectivo a todo o custo.

No entanto, será possível acompanhar esta mudança urbana, com uma mudança de mentalidade? A população da cidade, ainda com forte influência rural, conserva muitos dos hábitos e modos de vida da longínqua aldeia que um dia abandonou em prol da cidade. Face às vontades de mudança por parte de uma importante facção política e intelectual revela-se crucial a procura de novos meios difusores de referências e identidade.

Ao passo do avanço tecnológico, também as técnicas de marketing a apelar à identificação com as novas formas de vida na cidade em desenvolvimento, evoluem rapidamente.

Já não são apenas as imagens virtuais a três dimensões de uma cidade completamente diferente da que hoje existe, a exhibir edifícios de cristalinos panos de vidros que povoam os jornais e os cartazes publicitários referindo o apoio do Banco Mundial na reconversão da cidade, mas desenvolvem-se técnicas mais agressivas de marketing urbano através da televisão e do cinema: *Mas hoje os exteriores da televisão e dos filmes de Bollywood são quase sempre filmados nos jardins e cidades da Europa, mais recentemente, nas zonas urbanas high-tech do Golfo Pérsico.* (Varela Gomes, 30.07.2008: *Cinco estrelas*)

Na cidade do *Bollywood*, há muito que o cinema é um meio de comunicação em massa de imenso potencial. A indústria cinematográfica é uma das mais importantes na cidade de Bombaim. A preços bastante acessíveis, os bilhetes esgotam-se e as salas enchem-se. É provavelmente o

fenómeno cultural mais difundido entre a população.

Ao longo de décadas, esta indústria foi diversificando em estilos e abordagens temáticas, mas o contexto urbano de Bombaim é retratado em inúmeros filmes. O cinema que se debruçou sobre Bombaim, inicialmente, incidu sobre temáticas mais sociais, no entanto, essa tendência tem vindo a alterar-se, sendo actualmente grandes êxitos de bilheteira filmes que retratam as classes mais altas, o progresso e desenvolvimento da cidade, bem como a possibilidade de se escalar socialmente numa cidade tão cheia de oportunidades.

Observe-se o caso da curta documental *Colorful Bombay* (1931) onde no decorrer de dez minutos, James FitzPatrick, um realizador americano regista um diário de viagem focando-se nos detalhes da segregação espacial e em vários acontecimentos da paisagem urbana, como as técnicas construtivas na época, finalizando nos lugares onde essa segregação se dissipava como os mercados ou os grandes campos de críquete.

Ou o filme de Mira Nair, *Salaam Bombay* (1988) que colocou Bombaim no olhar da crítica internacional que retrata a dura realidade das ruas da cidade, pela perspectiva de uma criança abandonada. A precariedade dos empregos que esta criança encontra para sobreviver e o oportunismo das pessoas que o rodeiam são reforçados pelas paisagens urbanas de Bombaim. As ruas imundas, as estações de comboio cheias de rostos desconhecidos, a *Falkland Road*, onde as prostitutas se separam dos transeuntes de ar lascivo pelas janelas e portas gradeadas como gaiolas, os bairros da lata são o palco das personagens, onde as sombras, a saturação das imagens e o escuro são explorados de forma a revelarem de forma crua a realidade urbana.

Quando iniciei este trabalho estava longe de imaginar que Bombaim se tornasse tão divulgada nos meios de comunicação internacionais: primeiro, devido aos ataques terroristas que ameaçaram a diversidade urbana; depois, através do badalado *Slumdog Millionaire* do realizador britânico Danny Boyle, que levou a cidade até Los Angeles, à cerimónia dos *Óscares*.

Seguramente que o filme, que inicialmente se previa apenas como um êxito entre a comunidade cinéfila de Bombaim, uma vez que não se trata de um clássico de *Bollywood*, conseguirá esgotar sessões. Não obstante tratar-se de um filme que revela os bairros da lata bombaítas como pano

de fundo, também retrata a ascensão social de forma rápida, um *slumdog* que conseguiu mudar radicalmente de vida e tornar-se milionário. No decorrer do filme revela-se um pouco da realidade urbana: o caos da estação *Victoria* em plena hora de ponta, hora em que Jamal, a personagem principal, combina esperar diariamente Latika, a mulher amada; ou mesmo a alteração do bairro da sua infância pela máfia da construção e a especulação imobiliária.

Neste mundo em mudança também os públicos vão alterando os seus interesses, ansiando por filmes que possibilitem a fuga à realidade urbana de Bombaim e aclamam aqueles que se centram sobre os seus sonhos e desejos.

O mais recente e surpreendente fenómeno no cinema em Bombaim revelou-se durante o ano de 2008 sob a forma de um dos primeiros filmes de *Bollywood* futuristas da história do cinema indiano:

after having seen the shine and glitz of mass-manufactured malls, multiplexes and residential complexes, Bollywood finds it easier to stretch into the limitless possibilities of imagining the future. That explains Love Story 2050 taking liberties with the iconic Gateway of India and dwarfing the colonial monument with gigantic neon-lit structures in one overwhelming photoshopped swoop. (Srivastava e Echanove, 4 de Junho de 2008: *Mumbai Ahead*)

Love Story 2050 retrata uma viagem no tempo à Bombaim do ano de 2050. A importância deste filme está longe de ser pelas suas características cinematográficas, mas sim pela simulação do futuro de Bombaim, numa época em que tanto se debate o destino da cidade. A máquina do tempo aterra em *Cuffe Parade*. Contudo, em vez dos prédios do projecto do assoreamento da *Back Bay* que um dia simbolizaram o progresso, na *Back Bay de 2050*, são ruínas o que se encontra.

A cidade Vitoriana persiste, como num recinto de parque temático, desenhando uma *Euro Disney* colonial. Esta é constituída pela *K. Dubash Marg* que é agora pedonal e plena de jardins verdejantes, podendo inferir-se que todo o percurso até à antiga *Victoria Terminus* faça parte do mesmo circuito. Confrontando esta cidade do passado, está a cidade do futuro, com uma escala completamente diferente. Os arranha-céus de aço e vidro sucedem-se ignorando as monções. O néon e os hologramas revelam

publicidades a hotéis de luxo e a automóveis de última geração. No cabo onde actualmente se situa o palácio do governador, área da cidade onde não é permitida a construção, avançam os arranha-céus. Junto a esta área, no mar Árábico, revelam-se edifícios muito semelhantes às ilhas privadas no Dubai.

O contexto em que este filme surgiu não é inocente. Neste momento crucial no qual diariamente os habitantes da cidade se deparam com imagens do que poderá ou deverá ser a sua cidade em painéis publicitários, em jornais, também o cinema pode funcionar como uma estratégia de marketing através da qual se procura a identificação da população com novos *modus vivendi*. Assim, manifestou-se a intenção, em algumas equipas ligadas a projectos na cidade, de facultar imagens virtuais desses projectos em curso para constituírem a paisagem de Bombaim no ano 2050:

Such image-plays are not just about entertainment. They quickly become an integral part of the business of building cities. Reportedly, the producer of the film had builders and developers knocking on his door to borrow its digital images to sell their own dreams. (Srivastava e Echanove, 4 de Junho de 2008: *Mumbai Ahead*)

Este facto manifesta a necessidade de utilizar todos os meios publicitários possíveis para apelar a uma imagem de cidade que pouco a pouco os moradores vão começando a reconhecer. Trata-se de uma sofisticada forma de marketing urbano, em tudo adaptada ao contexto social bombaíta, sendo talvez uma das únicas formas de identificação com esses modelos urbanos. É também uma forma de modificação de mentalidades, podendo mesmo ser a maneira mais eficaz de levar de outra forma, à lenta alteração da identidade.

O custo desta operação será, à semelhança dos casos das cidades usadas como referência, principalmente nos casos das cidades chinesas, a perda gradual da memória colectiva e da identidade urbana.

No filme, as reminiscências que restam da autenticidade e da diversidade das ruas de Bombaim, estão convertidas em encantadores de serpentes mecânicas e vendedores de robots. Será esta cidade plástica e genérica que representará os desejos dos habitantes da cidade?

Neste país de estrelas de cinema que inspiram a população com as suas tendências de modernidade, a face da sua arquitectura é surpreendentemente anónima. Não é o *star system* da arquitectura mundial que assina os projectos de modernização das cidades. O nome e a face da arquitectura na Índia perdem importância face à imagem do progresso e do futuro.



Nesta página:
frame stills do
filme *Love Story*
2050.

Em cima: pode
ver-se o confronto
entre o recinto
histórico da
cidade Vitoriana
e a aniquilação
de toda a restante
cidade.

No meio: a
construção avança
no cabo onde se
situa o palácio
do governador,
alargando-se
inclusive para
o mar de uma
forma *dubaiésca*.

Em baixo:
a península
artificial que se
assemelha muito
ao Dubai.

4.2 Visões para Bombaim

Com o intuito de propor novas soluções para a cidade, de forma a conseguir concretizar-se o objectivo governamental de tornar a cidade num ícone, numa *World Class City*, em 1995 reuniram-se várias personalidades da indústria imobiliária e do urbanismo e criaram a ONG *Bombay First*. Esta organização tem como objectivo incentivar pesquisas sobre a situação da cidade e de grupos de pressão política identificando pontos nos quais possa ser conveniente a intervenção de indústrias privadas na execução de planos urbanísticos visando o seu desenvolvimento.

A participação activa do sector privado na construção e melhoramento da cidade foi uma constante ao longo de toda a história da cidade, especialmente durante os séculos XVIII e XIX, desde a abertura de novas vias, à criação de estruturas defensivas.

No ano de 2003, foi publicado o relatório encomendado pela *Bombay First* à empresa de consultadoria *McKinsey and Associates*, um estudo sobre as acções mais importantes e urgentes a tomar, tendo em vista a transformação da cidade numa *World Class City* num prazo de dez a quinze anos. Este relatório designa-se por *Vision Mumbai* e é constantemente referido em publicações sobre a situação urbana de Bombaim. Tal acontece sobretudo, actualmente, já que dia-a-dia se noticiam as intenções de dar à cidade uma nova imagem. Isto verifica-se à semelhança do que aconteceu em Xangai, que é vulgarmente referida como modelo, ou do Dubai que se encontra à distância de um mar e que injecta imagens de progresso no imaginário dos cosmopolitas habitantes de Bombaim. Este relatório foi elaborado com a participação activa das principais instituições governamentais encarregadas da gestão urbana: MCGM, MMRDA, *Government of Maharashtra*.

Vários foram os projectos e intervenções urbanas tomadas como exemplo na elaboração do relatório *Vision Mumbai*, desde cidades internacionais como Xangai ou *Cleveland*, às cidades indianas de *Hyderabad* e *Bangalore*.

Xangai é frequentemente referido como um sucesso de reconversão urbana, especialmente no que diz respeito à zona económica exclusiva de *Pudong*, uma zona financeira internacional que despoletou o desenvolvimento económico da cidade, desenvolvida na década de 1990. (MCKINSEY & COMPANY e BOMBAY FIRST: *Vision Mumbai, Transforming Mumbai into a World Class City*)

Mas o caso do rápido desenvolvimento de Xangai como exemplo a seguir por Bombaim é bastante controverso. Grande parte da herança histórica desta cidade tão complexa desapareceu ou foi apagada sem remorsos.

Como resposta a esta vontade de mudança na cidade, especialmente por parte dos políticos e da elite económica, e tendo em conta os moldes de secretismo e omissão declarada dos detalhes que a delinham, bem como as incongruências entre o discurso político e a acção desenvolvida, a comunidade intelectual de Bombaim, a propósito da Bienal de Veneza de 2006, organizou uma espécie de manifesto pela cidade: o *Mumbai Reader*.

The Mumbai Reader is an attempt to undertake a representation of the city that enables innumerable readings through a simultaneous and non linear compilation of multiple voices in the city. (...) The Reader does not claim to be a comprehensive or an exhaustive compilation of readings on the city. It is rather an attempt to provide a glimpse of the complex dynamic of the city of Mumbai. (The Mumbai Reader, 2006: 5)

A publicação foi editada pela UDRI (*Urban Design Research and Development*), uma ONG que teve como um dos fundadores o arquitecto Charles Correa em 1984 e da qual fazem parte actualmente Rahul Mehrotra, Pankaj Joshi, Sharada Dwivedi, entre outros membros que compõem esta equipa pluridisciplinar. Este centro de estudos urbanos tem-se encarregado de organizar seminários e publicações que promovem

a preservação do património arquitectónico e a pesquisa de soluções para o melhoramento urbano.

O Mumbai Reader dá voz a várias pessoas e entidades que lutam por um futuro mais sustentável da cidade e pela preservação da sua identidade histórica e cultural.

Entre estas vozes encontra-se representado o trabalho do Centro de Estudos do Departamento de Arquitectura da Universidade de Coimbra, através de um artigo de Walter Rossa, que introduz a época portuguesa na Província do Norte do Estado da Índia, para depois fazer notar o estado desse património: o marco português cunhado nas redes de caminhos e o que resta ainda da arquitectura portuguesa nesse território.

A representação da identidade industrial que levou Bombaim à sua época áurea revela-se pelo artigo da arquitecta Neera Adarkar e da activista Meena Menon, num breve resumo do longo trabalho destas duas investigadoras: *One Hundred Years, One Hundred Voices*. A obra dá voz aos relatos pessoais de antigos trabalhadores das grandes fiações de algodão, das suas famílias e de outras pessoas com elas relacionadas. Trata-se de um grito para salvar a identidade industrial de Girgão que desaparece diariamente face aos processos de gentrificação que avançam na zona central da cidade.

O jornalista Vidyadhar Date reflecte sobre o processo de transformação da cidade e das incongruências urbanísticas, como a construção desenfreada sem o reforço das redes urbanas, que levou no verão do ano de 2005, à catástrofe das grandes cheias, que provocaram mil mortos e muito mais desalojados.

Pankaj Joshi, arquitecto e actual director do UDRI, desenvolve não só o tema dos bairros da lata em consequência do aumento de procura por habitação de baixo custo e da sua escassa oferta, mas também a relação entre a concentração da densidade populacional e de postos de trabalho, face ao preço da habitação e dos terrenos. O arquitecto procura retratar o bairro da lata, não como o estereótipo de um estilo de vida degradante, mas como *an acceptable culturally diverse solution to the housing issue of Mumbai city*. (Mumbai Reader, 1996: 156)

Estas entre outras vozes relatam várias faces da cidade que contribuem para o seu entendimento dinâmico e plural. Trata-se de um conjunto de

reflexões preciosas para o entendimento da cidade actual, partindo de alguns acontecimentos fulcrais do seu passado.

É neste contexto de defesa da identidade urbana e da memória colectiva de Bombaim, que o UDRI, após a visita do Primeiro-ministro Manmohan Singh à cidade, em Junho de 2006, lhe redigiu uma carta. A carta está publicada no *Mumbai Reader*, tendo sido também divulgada em vários jornais.

Em forma de manifesto, esta reforça as incongruências entre o discurso governamental e o que efectivamente se leva a cabo na concretização dos planos urbanísticos para o desenvolvimento da cidade.

As discrepâncias são dadas a conhecer intercalando pedaços do discurso do Primeiro-ministro com as reflexões da equipa do UDRI, por exemplo: o aclamar de mais envolvimento dos cidadãos nos debates urbanísticos, que no entanto, quando se manifestam, são ignorados; ou o manifestar do desejo em investir em transportes públicos, em melhorar as estradas para os peões, em criar mais espaços verdes e reforçar as redes de água e saneamento e simultaneamente questionar o crescimento desenfreado da cidade, mas o que efectivamente acontece é o investimento em planos antitéticos com consequências graves:

The record of the Government, however, tells a different story. It was your very Government that issued a Notification permitting the de-zoning of the textile mills in the heart of the City (highly congested and lacking in infrastructure) to be the area in which some of the highest densification that the City has ever seen, will now be unleashed. (Mumbai Reader, 2006: 27)

Esta lei provocou a perda de dois terços dos terrenos das antigas fábricas pelos cidadãos, que garantiria que nesses espaços seriam construídas infra-estruturas e espaço público, tendo portanto ficado à mercê dos especuladores imobiliários, que nelas constroem grandes centros comerciais, apartamentos e escritórios luxuosos, condenando a área à inevitável gentrificação.

Da mudança de leis que beneficiam uma minoria na cidade à não obrigação de cumprimento de leis, o urbanismo na cidade salta de interesse em interesse.

Numa cidade tão comprimida e congestionada, onde qualquer metro quadrado conta, depois da mudança da maioria das actividades portuárias para *Navi Mumbai*, foi estipulada uma lei, que data de 1988, prevendo a libertação dos terrenos sob influência da *Mumbai Port Trust* (MbPT) para o propósito específico de aí se constituírem espaços públicos. Mas uma vez mais essas directivas foram ignoradas:

The MbPT, which comes under your Ministry of Shipping, has totally ignored these Directives and is now talking about releasing this land for more dense commercial development so that yet another scam of greater proportion than the Parel textile mills will shortly unfold. (Mumbai Reader, 2006: 28)

Estas são apenas algumas das incoerências no discurso político direccionado ao urbanismo para a cidade de Bombaim.

Quando o Governo contactou várias entidades e personalidades, em Outubro de 2003, a fim de organizar uma equipa, a *Task Force*, para contribuir no processo de transformação da cidade numa *World Class City*, surpreendentemente, nesta equipa, não constava nenhum arquitecto ou urbanista. Como repara Pankaj Joshi, ainda na carta ao Primeiro-ministro:

Although it takes crucial decisions about major projects such as transport, housing and other infrastructure as well as relatively smaller projects such as the redevelopment of Marine Drive or Gateway of India plaza, astonishingly the Task Force does not have a single urban designer, architect or urban historian among the members, nor does it heed any suggestions or complaints from the citizens. (Mumbai Reader, 2006: 27)

A opção de manter fora da equipa profissionais que poderiam dar um contributo, em tudo necessário ao projecto, revela a falta de transparência e a ambiguidade que movem esta vontade de desenvolvimento urbano.

Quais são afinal os moldes por que se rege a vontade de mudança em Bombaim, e quem beneficiará da sua execução, são algumas das perguntas deixadas sem resposta pelos dirigentes urbanos.

É necessário dar voz aos urbanistas, arquitectos e aos cidadãos e garantir mais poder de decisão às pequenas células organizativas, as

wards, para se atingir essa interação essencial entre profissionais e moradores, garantindo que as necessidades dos cidadãos são conhecidas e as soluções analisadas em conjunto.

Não se pode negar a urgência na intervenção urbana em Bombaim, uma cidade que enfrenta ainda um longo percurso face ao alcance do desenvolvimento infra-estrutural básico. O que se deve repensar é a forma como se intervém nesta delicada estrutura urbana e as prioridades máximas nos passos a tomar. Deve ser questionada também a caracterização do alvo maioritário a que se destina este desenvolvimento, numa cidade em que metade da população vive no limiar da pobreza, onde o seu *modus vivendi* não se cruza com qualquer das estruturas actualmente em construção: desde a proliferação das grandes superfícies comerciais, à habitação e escritórios de luxo, às grandes auto-estradas, aos aeroportos...

O tipo de desenvolvimento que avança na cidade é elitista, ao destinar-se à minoria da classe média-alta e ao sector terciário, ficando excluído o sector informal e a população com baixo poder económico.

É esta forma de pensar o futuro desfasada de todo um próspero passado, incapaz de tirar partido das particularidades inerentes à singularidade da cidade que destruirá a identidade bombaíta, o fervilhar urbano, a memória colectiva de uma multiplicidade histórico-cultural.

Bombay's economy and governance structures have a complex and contradictory relationship with the emerging contemporary national regional and global processes and ideologies. This complexity is related to history, the way in which inequalities in the city have arisen, and the policies implemented by the Indian nation-state and the state of Maharashtra. (Patel, 2007: 65)

4.3 Mumbai Makeover

Mumbai Makeover é assim não só o esforço político em conseguir converter o relatório Vision Mumbai em realidade urbana, mas também o resultado de investimentos oportunistas feitos por especuladores imobiliários sem escrúpulos, não existindo uma estrutura capaz de combater os abusos urbanísticos que ocorrem.

Em todos os processos de transformação urbana existe ganho, mas a perda é uma constante: perda de pedaços de história que se traduzem na arquitectura e na malha urbana, destruição de redes sociais que se manifestam no quotidiano dos bairros castiços, perda de identidade ao alterar esse mesmo quotidiano pela destruição dos mercados, das habitações, das oficinas.

Reconhecer-se-á um bombaíta, que acorde um dia na sua cidade metamorfoseada e descaracterizada, convertida em cidade genérica, sem um vislumbre da dinâmica cidade de outrora?

Poder-se-ia acreditar que uma alteração deste nível em Bombaim, pela falta de coordenação política, seria absolutamente impossível. O que é facto, é que ela está a ser operada. A todo o momento se implode o antigo para dar lugar ao novo, sem remorsos ou grandes reflexões. As consequências, são para pensar mais tarde ou para não pensar de todo.

Poderá acontecer em Bombaim, o que aconteceu em Xangai: quando se pensou em recuperar pedaços da identidade urbana da antiga e próspera cidade, era tarde demais. Procuram agora preservar-se o que restas de algumas ruas e fábricas antigas, que se convertem rapidamente em lugares em voga, locais acolhidos pelas culturas alternativas, ou pela moda e pela noite.

O que restará de Bombaim, quando o tufão Mumbai Makeover atravessar a cidade? Incerta a resposta que apenas o tempo esclarecerá.

Habitação

Um dos mais graves problemas das cidades emergentes um pouco por todo o mundo é o da insuficiente resposta aos problemas da habitação. Diariamente chegam às cidades centenas de pessoas com vontade de se estabelecerem. A par deste crescimento acentuado deverá surgir uma nova estratégia para a habitação em massa, acessível a todos. Esta tem sido ao longo dos séculos uma preocupação crescente da arquitectura e do urbanismo, especialmente em cidades que traçam o caminho para os vinte milhões de habitantes, como o caso de Bombaim. Onde os bairros de lata proliferam, onde as ruas acolhem milhares de recém-chegados, onde inúmeros moradores habitam espaços de apenas uma divisão com partilha de zonas comuns e casas de banho, poucas foram as soluções capazes de minimizar o problema (consultar *À Deriva, Relatos de um Diário de Viagem*, entrada *Habitação*: 50). A falta de habitação a baixo custo é considerado um dos problemas mais graves na cidade de Bombaim, no entanto o investimento no sentido de o minimizar, não se tem feito notar. De acordo com o relatório *Vision Mumbai*, é urgente a construção de 1.1 milhões de habitações a baixo custo durante a próxima década, pois actualmente apenas 58000 habitações deste tipo estão disponíveis.

As metas garantidas pelo governo, para a construção a baixo custo em 2007, não foram minimamente atingidas. Estas casas deveriam ser disponibilizadas a preços desde 7 lakh (700000 IR), no entanto com o adiar da construção os preços escalam e as necessidades aumentam.

The country is seeing a housing revolution of sorts but if you look closely, most of what is being built is inaccessible for the lower income masses, resulting in a profusion of slums in our cities. (Sharma, 20 Outubro 2007: Low cost housing attracts realty cos)

O sector da construção a baixo custo, para aliciar investidores, deverá criar meios atractivos e estratégias de compensação. Os factores essenciais para conseguir rentabilizar o investimento, garantindo os preços mais baixos aos compradores traduzem-se em: conseguir terrenos a preços competitivos, o que normalmente se verifica nos subúrbios das grandes cidades, especialmente em Bombaim que é vítima de uma grande pressão

imobiliária no seu centro; conjugar estes projectos com outros mais rentáveis a fim de subsidiar o projecto de habitação económica (habitação de luxo, parques de alta tecnologias, zonas comerciais...); garantir a cobertura destes bairros por uma rede de transportes eficaz e económica, uma vez que frequentemente se situarão nos subúrbios, com o objectivo de fazer chegar os moradores aos seus postos de trabalho; conceder incentivos à construção económica em zonas de coeficiente de ocupação do solo (COS) baixo, através de cedência ao investidor de COS máximo em outros terrenos em que seja permitido.

Acontrariar esta urgente necessidade de construção económica observa-se a proliferação da construção de luxo: os condomínios fechados.

Os espaços libertados pela falência ou deslocação das grandes fábricas de algodão são o palco do rápido crescimento de condomínios fechados, que prometem estruturas colectivas como sejam espaços verdes, piscinas, lugares de estacionamento, grandes superfícies comerciais... A predominância deste tipo de construção em zonas como *Malabar Hill*, *Nariman Point*, *Bandra* e em áreas de crescente interesse económico como as áreas devolutas das grandes fábricas de algodão, como a zona de *Parel* e *Girgão*, origina a segregação espacial e a consequente gentrificação.

Six hundred-odd acres of land in the very heart of Mumbai are at stake. Its value is simply immeasurable. The fact is that the owners of capital - the mill-owners and property developers - are very keen on exchanging vast amounts of money in the process of gentrifying Central Mumbai. So far, some of the land has been sold under dubious circumstances. Other mill properties, like the Phoenix Mills, have been given over to commercial use, again under dubious legal circumstances. (Iyer, Setembro 2004: The voices of the millworkers of Mumbai)

A dupla Neera Adarkar e Meena Menon tem lutado precisamente contra esse processo de gentrificação do coração da cidade, fazendo ouvir as vozes das pessoas que habitam e dão alma a estes bairros que são uma parte tão marcante da história da cidade e simultaneamente preservam ainda muitas das actividades e das características do seu tempo áureo como os bazares de *Girgão*. É uma luta que se trava em contra relógio pois a cada momento podem desaparecer estes pedaços de património habitado, tão dinâmicos.



Nesta página: *chawls* em Colaba. O seu pátio central é o apoio à falta de espaço nestas casas de reduzidas dimensões. Este espaço comum tem múltiplas funções, para além de ser um espaço seguro para as brincadeiras infantis, funciona como oficina, lugar de convívio, cozinha.

O processo de gentrificação urbana começou inicialmente por ser um processo aleatório no qual elementos isolados das classes mais favorecidas convertiam edifícios de bairros operários em moradias de luxo, processo esse que se ia espalhando pela cidade (Smith, 2002). No entanto recentemente estes processos integram decisões políticas para a renovação urbana como explica o antropólogo e geógrafo Neil Smith:

A seemingly serendipitous unplanned process that popped up in the postwar housing market is now, a tone extreme, ambitiously and scrupulously planned. That which was utterly haphazard is increasingly systematized.
(Smith, 2002: 439)

Os projectos de renovação urbana, um pouco por todo o mundo, adoptaram políticas que levaram à gentrificação, ou procuraram justificá-la como uma forma de melhoramento urbano.

Em Bombaim o processo torna-se mais complexo, pois foi a saturação urbana e determinadas políticas de protecção de terreno como o *Urban Land Ceiling Act* (1976) diminuindo o número de terrenos vagos para a construção e o desenvolvimento urbano, facilitando a especulação imobiliária nos restantes terrenos disponíveis:

In Mumbai in particular, market deregulations and global competition in the mid-1990s led to 'extravagantly highly prices' that briefly eclipsed even those in New York, London, and Tokyo (...) the upper end of the Mumbai real estate market now forever finds itself in competition with real estate in cities across the world, a condition which has bought small-scale but very real gentrification to some neighborhoods. (Smith, 2002: 447)

Apesar da proliferação do negócio da habitação de luxo, os investidores começam actualmente a olhar para a habitação económica como um fenómeno rentável, especialmente pela quantidade de procura, que se revela uma fonte inesgotável.

É urgente a pesquisa por soluções económicas para a construção, mas com qualidade e estética. A recente opção pela construção modular pré-fabricada é apenas o início dessa procura de velocidade de construção.

A verticalidade

Bombaim, para uma cidade de dezoito milhões de habitantes, tem o skyline menos vertical das megacidades mundiais, para uma cidade tão densamente povoada esse facto é incrível.

Em 1991 legislou-se o coeficiente de ocupação do solo (COS) máximo para a construção na cidade, prevendo-se 1.33 para o centro e para os subúrbios apenas 1. Alguns edifícios construídos antes da legislação revelam um COS maior, como a zona de *Nariman Point* ou de *Balard Estate*, no entanto em média o COS não ultrapassa 5.

The rules stunting vertical growth are particularly astonishing given Mumbai's shape – a narrow peninsula with no room to expand sideways. Other cities with similar constrains, such as New York and Singapore, have overcome their geographical limitations by going tall. (Ramanan, 3 Dezembro 2007, To shine, Mumbai must rise)

A determinação de um COS homogéneo e baixo ao longo de toda a cidade, revelou-se um erro, levando à sua horizontalidade e dispersão territorial. Este facto causa maiores deslocações entre casa e trabalho, aumento desenfreado do preço da habitação, congestionamento dos transportes públicos.

Vilasrao Deshmukh, o Ministro Chefe do Departamento para o Desenvolvimento Urbano, admite algumas falhas cruciais na política de distribuição do COS na cidade, especialmente o erro relativo ao aumento aleatório de altura em edifícios por toda a cidade, relativo a compensações dadas a construtores que decidam investir na reabilitação de bairros da lata ou por cederem os seus terrenos para a construção de infra-estruturas e projectos de interesse público. Esta lei, designada por *Transfer of Development Rights* (TDR) teoricamente, só pode ser aplicada à construção nos subúrbios. No entanto, ao ser espacialmente aleatório este privilégio provoca falhas nas infra-estruturas urbanas. Apesar desse erro, os privilégios construtivos continuam a ser incentivados.

Um pouco por toda a cidade, e em especial nos terrenos devolutos das antigas fábricas, desenvolvem-se arranha-céus sem qualquer planeamento (ver mapa de localização dos terrenos industriais: 136-137).

O aumento de COS poderá ser um factor benigno para a estrutura urbana de Bombaim, deve contudo ser planeado de forma a não prejudicar o bom funcionamento da cidade, não devendo assim ser um factor homogéneo, mas submetido a rigorosos critérios de planeamento.

Os casos em que poderá (e possivelmente, deverá) ser aumentado o COS traduzem-se em: aumento nas zonas de paragem dos principais meios de transporte, principais estações dos comboios suburbanos e metro; zonas de nós rodoviários; zonas de ancoragem de pontes e túneis; em redor de grandes espaços abertos; resumindo, em zonas com grande intensidade infra-estrutural, diminuindo gradualmente à medida do afastamento destes nós.

Na *Marine Drive* constrói-se actualmente o edifício mais alto da cidade, com 301 metros de altura e 74 andares, que se designará de *India Tower*. O edifício desenhado pelo ateliê de arquitectura *FX Fowle*, sediado em Nova Iorque e no Dubai, alojará um programa misto entre hotel e residências de luxo em associação com um programa comercial. Este híbrido programático origina o desenho da torre, onde cada volume em rotação estabelece a separação do programa.

Um facto curioso nesta mudança de eixo na paisagem urbana, tornando-a mais vertical, é a necessidade de autonomia face às redes urbanas, especialmente de abastecimento de energia. Os edifícios que estão a ser propostos para a cidade integram no projecto princípios de sustentabilidade, não apenas como forma de protecção ambiental, mas especialmente como protecção face às constantes falhas de abastecimento de energia, que seriam fatais para o funcionamento destas estruturas.

Esta situação é bastante característica nas cidades indianas que não têm tradição de implementar complexas redes infra-estruturas e que em muitos casos, Bombaim é exemplo disso, as infra-estruturas existentes são ainda as construídas pelos Ingleses.



Nesta página: construção em altura na antiga Crown Mills. Os edifícios industriais devolutos estão a dar lugar a um processo de gentrificação um pouco por toda a cidade. As torres em betão sucedem-se. A contornar o edifício jaz a memória do que em tempos foi a áurea época industrial de Bombaim.

Mobilidade

O bom funcionamento do tecido urbano depende directamente da eficácia das suas redes de mobilidade, quer sejam as estradas ou os comboios, o metro ou os ferries. A cidade é uma conjugação de fluxos, por conseguinte quanto maior for a capacidade de deslocação de pessoas e bens dentro da cidade, desta para o exterior e vice-versa, mais numerosas serão as relações possíveis de estabelecer visando o desenvolvimento da cidade e o conforto de quem nela se desloca.

Por constatar tudo isto os dirigentes da cidade estão a desenvolver soluções visando o descongestionamento dos actuais meios de deslocação e uma cobertura mais eficaz de todo o tecido urbano, por meio de transportes colectivos.

A este nível os principais projectos que se estão a desenvolver são a criação de duas circulares externas, que procuram descongestionar o tráfego automóvel: a *Western Sea Link* e a *Eastern Freeway*.

O primeiro é um projecto verdadeiramente ambicioso que estabelece a ligação entre *Bandra* e *Nariman Point*, através de uma série de viadutos paralelos à cidade na costa oeste, sobre o mar Árábico. A primeira fase do projecto encontra-se actualmente terminada e faz a ligação entre *Bandra* e *Worli*, procurando descongestionar a *Mahim Causeway*, uma avenida de trânsito bastante saturado. As fases seguintes do projecto farão a ligação entre *Worli – Haji Ali*, deste ponto até *Nariman Point* e deste último até *Cuffe Parade*. A conclusão do projecto perfará um total de 14 km e reduzirá o tempo de viagem de cerca de uma hora para 20 minutos. Discute-se actualmente se o trecho de *Nariman Point* para *Cuffe Parade* deverá ser em túnel, uma vez que cortará a paisagem que se aprecia desde a praia de *Girgaon Chowpatty* até ao final da *Marine Drive*. Planeia-se ainda a ligação desta via rápida directamente ao aeroporto. (MSRDC, *Western Freeway Sea Link Project*)

Na costa leste concretiza-se actualmente a *Eastern Freeways*, uma via rápida que ligará a zona do Forte à *Eastern Express Highway* na zona de *Anik-Wadala*. Destes 16km de via rápida metade será elevada em viaduto, reduzindo também o tempo de viagem para cerca de 20 minutos.

Um grave problema inerente ao tráfego automóvel em qualquer cidade

revela-se na falta de estacionamento e no espaço para este necessário. O espaço necessário para se estacionar todos os veículos da cidade de Bombaim numa área contígua ocuparia cerca de 22 km², ou seja, um terço da área da cidade. A fim de resolver este problema que afecta os peões e os condutores a BMC incentiva organizações privadas a investir na construção de parques de estacionamento subterrâneos ou em altura. Um destes casos foi a proposta realizada pelos residentes da área de *Zaveri Bazaar*, em *Mumbadevi*, que propuseram a criação de duas torres, cada um com seis andares, apenas de estacionamento, descongestionando a área. No entanto, enquanto este tipo de estacionamento for pago e continuar a ser gratuito o estacionamento na rua, não se resolverá o problema. (HT, 9 Fevereiro 2008: 5)

A estes problemas de congestionamento e de falta de estacionamento juntar-se-á um problema designado por *Tata Nano*, o carro económico que custará sensivelmente o preço de um motociclo, que virá a agravar o panorama das ruas da cidade.

O projecto que seguramente terá mais impacto no quotidiano da cidade será a construção da rede de metro, sendo provavelmente a única estrutura capaz de reduzir os congestionamentos diários que fazem o bombaíta mais fiel, perder a paciência.

O metro de Bombaim constituirá a estrutura que faltava para a ligação leste-oeste da cidade, cobrindo de forma mais eficaz uma vasta área da cidade. O plano que se realizará em três fases teve início em Fevereiro de 2008 e deverá estar concluído em 2021. A primeira fase estabelecerá então a importante ligação entre a zona leste da cidade, em *Versova*, com a zona oeste, em *Ghatkopar*. Estabelecerá correspondência com a linha de comboios suburbanos a este na estação de *Andheri (Western Railways)* e a oeste na estação de *Ghatkopar (Central Railways)*. Dentro da primeira fase encontra-se ainda a realização da linha de *Colaba-Mahim-Charkop* e a de *Bandra-Kurla-Mankhurd* que se planeiam concluídas no ano de 2011. (ver mapa x:) A segunda fase prolongará a ligação de *Colaba* a *Charkop* até *Dahisar*, que se executará entre 2011 e 2016. A terceira fase estabelecerá uma importante ligação: o complexo *Bandra-Kurla*, actualmente um dos centros económicos da cidade, com o aeroporto (terminando o percurso em *Kanjur Marg*). Esta fase determina ainda um terceiro atravessamento da

cidade no sentido este – oeste, a ligação entre *Prabhadevi* e *Sewri* (MMRDA, *Mumbai Metro Rail Project*).

Com vista à resolução do problema do atravessamento do metro por várias zonas congestionadas da cidade, a maior parte dos seus eixos circularão em viadutos elevados do solo, fazendo-se o acesso às estações por meio de elevadores e de escadas que farão o contacto com o plano da rua.

O projecto pretende ser um exemplo nas questões da sustentabilidade ambiental, uma vez que é um meio de transporte com níveis muito baixos de ruído, sem emissões de CO₂, contribuindo ainda para a redução do tráfego automóvel e consequente redução da poluição atmosférica.

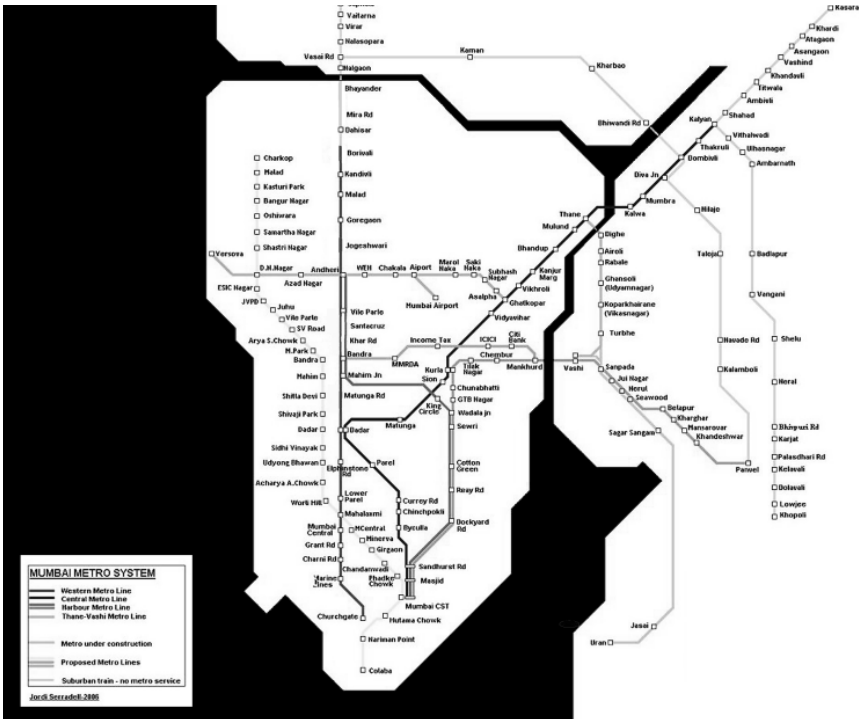
O metro de Bombaim será composto por 146 km de linhas, das quais 111 km serão elevados e 32 km serão subterrâneos.

Este projecto pretende conseguir o que Correa pretendia com o seu plano para *Navi Mumbai*, através da redução do tempo de atravessamento da cidade, a consequente alteração da cidade linear que é Bombaim actualmente, para uma cidade que se relaciona de forma equilibrada com todos os seus eixos e, provavelmente, se relacionará eficazmente com as vilas e cidades vizinhas. Será a oportunidade de uma nova vida para *Navi Mumbai*, situada neste eixo.

Apesar da prioridade que deveria ser dada à construção do metro por constituir um transporte público de grande abrangência e cobertura, esta, não está a ser respeitada:

No attention has been paid to the fact that this city has always had over 80% of its commuters using mass transportation, and that this figure is now close to 88%. Considering that the population of the city has also been growing, the absolute figure that this means is staggering. (Balakrishnan, 2006: 42)

Esta falta de prioridade no desenvolvimento dos transportes públicos denota-se no avançado estado de construção de outro tipo de projectos, que beneficiarão um menor número de habitantes das classes mais favorecidas, como o caso das circulares externas, dado que os transportes de massa constituem o meio mais utilizado para os movimentos pendulares dos habitantes (descrevo uma viagem de comboio suburbano em *À Deriva*,



Em cima: construção do Bandra-Worli Sealink, pedaço integrante da Western Highways.
Em baixo: mapa previsto para o metro de Bombaim.

Relatos de um Diário de Viagem, entrada Densidade: 43).

O engenheiro de tráfego, Bina Balakrishnan, que também contribuiu para o *Mumbai Reader* explica quais deveriam ser os motores do melhoramento da rede de transportes na cidade:

Integrated land use and transportation planning to minimize the need for travel; develop a comprehensive road network, while maximizing its capacity-utilization; manage the car population and the demand for road space to alleviate traffic congestion; optimize usage of rail, water and roadway resources already in place; and provide very good/ high quality public transport choices, as an alternative to the car. (Balakrishnan, 2006: 44)

O autor reforça ainda que a população urbana deverá cada vez mais ser incentivada ao abandono do automóvel como meio primordial de deslocação e adoptar os transportes públicos, quer por razões de sustentabilidade quer como forma de descongestionamento das redes viárias, que servirão assim como meio complementar de deslocamento através dos circuitos de autocarros e táxis. Educar a população para o uso dos transportes públicos é fulcral para o equilíbrio das megalópoles.

reImaginar

A cidade de Bombaim anseia o redesenhar da sua imagem e para esse fim, nada melhor do que reconstruir e reabilitar todos os principais acessos à cidade.

A concretização destes projectos de embelezamento da cidade já está em marcha, diariamente opera-se a substituição dos passeios antigos, por uma versão bicolor, alternado entre amarelo e vermelho.

Em projecto encontram-se ainda alterações mais profundas, como a reabilitação das margens do mar Árábico ou a requalificação do aeroporto internacional *Chhatrapati Shivaji International Airport* (CSIA). Esta última já se encontra em execução com a demolição do terminal 2A que operou até Maio de 2008 (*precisamente o terminal onde aterrei e descolei*), que começou em Janeiro e levará seis meses a concluir. Para manter o normal funcionamento

do aeroporto, a actividade do terminal 2A foi transferida para o terminal 2B que estava inactivo, mas que depois de renovado, assumiu as suas funções. O projecto de ampliação e reconstrução do aeroporto foi entregue ao ateliê de arquitectura nova-iorquino SOM (*Skidmore, Owings & Merrill LLP*), o qual deverá estar concluído em 2014 e servirá um fluxo de 40 milhões de pessoas por ano.

A imagem da chegada a Bombaim mudará completamente. Quem aterrar na cidade será recebido em espaços orgânicos, luminosos e luxuosos, bem de acordo com um novo estilo internacional, que actualmente se desenvolve através de uma arquitectura do espectáculo, impulsionada por arquitectos como Koolhaas, Sejima ou Herzog & De Meuron, no entanto como já referi, de forma completamente anónima. (ver mapa)

As frentes marítimas ocidentais da cidade encontram-se também em vias de serem reabilitadas. Vários foram os arquitectos a desenvolver propostas para as margens do mar Árábico. Entre estas propostas encontram-se duas abordagens diametralmente opostas: a desenvolvida pelo arquitecto Pranab Kishore Das e a apresentada por Hafeez Contractor. Enquanto P.K. Das aposta numa intervenção modesta e compreensiva, que se desenvolverá com poucos recursos produzindo efeitos visíveis a curto prazo, apenas com algum investimento dos municípios envolvidos: *working within the existing realities to progressively restore and preserve the natural beauty of these waterfronts*, declara o arquitecto. A importância do desenvolvimento deste projecto para o melhoramento da qualidade de vida da população é explicada pelo arquitecto pela falta de espaços abertos na cidade:

Moreover, waterfronts were never considered integral parts of the urban fabric in development and planning of the city. Yet for millions in the city they offer the only major open space, be it Marine Drive or Chowpatty, Haji Ali or Band Stand. (Das citado por Deshpande-Aguiar, 8 julho 1999: *Architects open up new green front*)

O arquitecto, fundador da ONG *Mumbai Waterfront Center*, defende mesmo que as zonas costeiras da cidade deveriam ser declaradas como espaço público, sendo criada uma única organização responsável pelo seu desenvolvimento e manutenção, uma *Waterfront Development Authority*.

Já o arquitecto Hafeez Contractor projectou em 1999 uma série de praças e percursos ao longo da costa, entre *Nariman Point* e *Versova*, todos fazendo uso de terrenos assoreados. O arquitecto alega a possibilidade de assim se desenvolver um corredor verde ao longo da costa:

With about an average width of 300 meter, the stretch from Bandra to Versova will add fourfold to the existing green public space. Apart from this, it will give the city a global recognition, and create a healthier environment. It will also change the microclimate of the city and improve the environment. Everyone will get a respite from traffic and noise pollution. With intertwining pathways, jogging, cycling and skating tracks, it will create a large semi-forest area with a cosmopolitan blend. (...)This beautiful Western Waterfront will be next to inhabited area. (Hafeez Contractor citado em *Stretch the green plot*, 22 Dezembro 2007)

Quanto à concretização destes planos, o desenvolvido por P.K. Das foi implementado na zona costeira de *Bandra*, através do auxílio de um grupo de cidadãos; já o plano idealizado por Hafeez encontrou entraves ao nível da legislação costeira, relativa aos assoreamentos.

No entanto continuam num secretismo absoluto, não só as intenções projectuais para o embelezamento e limpeza das zonas costeiras, como vários outros projectos para o desenvolvimento da cidade. Conhecem-se as intenções de mudança, mas a forma como esta ópera, é mantida em sigilo.

Todas estas formas de renovamento urbano são essenciais, algumas delas, sendo até capazes de mudar o dia-a-dia dos seus habitantes, conferindo-lhes um maior número de espaços de lazer. Mas fará sentido que prevaleçam os investimentos e orçamentos milionários em embelezar a cidade em detrimento do investimento em proporcionar a mais de metade da população o ainda insuficiente acesso aos serviços básicos, como água, luz, saneamento básico mas também um melhoramento da congestionada rede de transportes? Estará a pirâmide urbana a ser construída começando na extremidade?

Preservar

Por entre a esmagadora materialidade do que é hoje uma das maiores concentrações populacionais do planeta, subsistem vestígios devolutos ou em uso daquilo que foi o ordenamento territorial e urbanístico desse território, ou seja, a estrutura sobre a qual os Ingleses operaram após a recepção em 1661 da ilha da “boa vida”. (Gomes e Rossa, 2000: 210)

Bombaim foi a primeira cidade da Índia a delinear e aprovar uma lista que enumera o património urbano digno de preservação dentro da cidade, dividindo-o por três graus de importância, decorria então o ano de 1995. Este documento só foi possível de constituir graças aos esforços incansáveis de várias ONG's como a *Bombay Environmental Action Group* (BEAG), encabeçada por Shyam Chainani e Debi Goenka; o UDRI liderado por Rahul Mehrotra, e um grupo de conselheiros (*Board of Trustees*) que incluía Ratan Tata, Deepak Parekh, Keshub Mahindra, Cyrus Guzder e o arquitecto Charles Correa.

Esta lista apenas abrangia a cidade desde *Bandra* até ao sul. Houve a necessidade de expandir a lista pelo resto da cidade aumentando para mais de dois mil o número de edifícios. No entanto, esta ainda não foi aprovada, prevendo-se a sua aprovação durante o ano de 2009.

Enquanto isso várias construções e bairros se encontram em risco ou acabaram por ceder às pressões imobiliárias. Este é o caso de alguns edifícios industriais de interesse histórico, o caso das castiças casas do colorido bairro de *Khotachiwadi*, ou em *Bandra* ou as igrejas em estilo indo-português um pouco por toda a cidade (descrevo esta situação em *À Deriva, Relatos de um Diário de Viagem*, entrada *Exclusividade*: 57).

Um comité multidisciplinar para a conservação do património foi criado, o *Mumbai Heritage Conservation Committee* (MHCC), no qual se integram engenheiros civis, historiadores, arquitectos e promotores para o desenvolvimento, no entanto este grupo não tem o seu próprio orçamento e não lhe é concedida a palavra final, podendo sempre o corpo cívico decidir pela demolição. (HT, 2 Dezembro de 2007: 12)

A preservação e conservação são ainda reservadas a uma elite de edifícios, que marcaram a época áurea da cidade, a época Victoriana. Todos

os edifícios identificados de interesse histórico-cultural que não pertençam à espectacularidade do período gótico e victoriano reduzem drasticamente as suas hipóteses de preservação. O factor localização também se revela importante, a sensação é que quanto mais a sul se encontra o edifício, ou seja mais perto do centro histórico marcado pela ocupação inglesa: o Forte; crescem de novo as hipóteses de conservação. Isto ocorre especialmente por constituírem edifícios de grau I, que são caracterizados por serem os mais importantes e famosos, alguns sendo estruturas de importância nacional. Estando os restantes graus de classificação mais vulneráveis, especialmente os edifícios de grau III.

A arquitecta indiana Abha Lambah manifesta o seu pesar em relação à política de preservação face aos investimentos milionários que ocorrem na execução de outros tipos de maquilhagem urbana:

Perhaps by the time our children grow up, they would require a museum of Mumbai to showcase, like dinosaurs, what fantastic heritage buildings once dotted our wonderful city, which were then replaced by an anonymous mass of towering concrete. (Lambah, 2 Dezembro 2007: Conservation or just conversation?)

Apesar da legislação respeitante aos edifícios de interesse histórico actualmente em vigor, vários foram os casos que a contornaram, diminuindo assim a relevância desta lei, por exemplo em 1999 foi criado um decreto lei permitindo a demolição e aumento de FSI, em edifícios de grau III, localizados em recintos históricos, mas que não se encontravam exaustivamente listados, como o caso de vários bungalows do séc. XIX, perecendo às pressões imobiliárias, o objectivo seria mesmo o de retirar da lista todos os edifícios de grau III:

(this) has resulted not only in a loss of many invaluable buildings but also in vandalism of heritage precincts such as Gamdevi, Matharpakady and Shirley Village in Bandra. The misuse of this ruling has resulted in several needle-like high-rises sprouting all over a city, which lacks basic infrastructure. (Dwivedi cit. Kaur, 26 Julho 2004: A call for conservation)

A legislação mostra-se muito vulnerável a interesses económicos sendo



Em cima: o edifício da Royal Opera House, que aguarda pacientemente uma intervenção, tão necessária. Em baixo: igreja de Nossa Senhora de Belém, de 1613, localizada em Dongri. Esta e outras igrejas de influência portuguesa no norte de Bombaim encontram-se ameaçadas pela construção de uma zona económica exclusiva.

submetida a constantes alterações pelo Supremo Tribunal. Um outro exemplo foi em 2004, modificação que veio permitir a adição de andares em edifícios de grau IIA.

Quando estes casos são recorrentes, como pode o comité para a preservação fazer face a estes crimes cometidos contra a memória colectiva da população?

When the Raj Bhavan's towers were challenged by the Heritage Committee, the government hurriedly redrew the plot boundaries to accommodate the tower. Now if Grade III buildings are exempted from Heritage NOC and if Grade I Crawford Market, is redeveloped at FSI 4, we would have virtually lost whatever remains of the heritage list. (Lambah, 2 Dezembro 2007: Conservation or just conversation?)

O património histórico na cidade de Bombaim encontra-se em risco. Não é apenas o facto de a lei ser moldável a interesses económicos e a pressões imobiliárias, mas principalmente a falta de investimento que permite que mesmo os edifícios identificados como indispensáveis ao estrato urbano que revela a história da cidade estejam completamente degradados.

Existe a necessidade de serem criados estímulos, realmente atractivos, para o investimento na preservação, mas também penas para quem destrua o património urbano.

Manifesta-se uma grande falta de compreensão pelas políticas da conservação, não fornecendo ao comité para a preservação, os meios económicos e práticos para que este consiga desempenhar a sua missão.

Numa cidade com tão diversificada herança histórica: desde templos da era do Rajá Bhimdev, ao património colonial português e britânico; desde os bairros castiços característicos dos vários grupos culturais e religiosos, ao legado arte deco.

Segundo a historiadora Sharada Dwivedi, uma vez que as autoridades não colocam no plano prioritário a preservação, é necessário criar mais consciência no maior grupo de proprietários de edifícios históricos, os cidadãos, a fim de participarem activamente nos movimentos para a conservação. Esta consciencialização poderá ser feita através de publicações dedicadas ao tema, entre os quais inúmeros livros da autora, através de

conferências e seminários abertos à participação dos cidadãos, como os realizados pelo UDRI (*Urban Design and Research Institute*), como também através de páginas na rede que possam receber sugestões, comentários, avisos de abusos, propostas de edifícios de interesse, estando assim, directamente ligados com a população.

Para além do UDRI, também o PUKAR (*Partners for Urban Knowledge, Action and Research*) encabeçado por Arjun Appadurai, é uma ONG que procura, através da consciencialização das camadas etárias mais jovens, alertar para a preservação do património histórico e cultural. Para além da realização de seminários e debates, bem como a publicação on-line desses resultados, o PUKAR procura formas alternativas de sensibilização para o património urbano, tendo no ano de 2008 realizado um festival cultural no bairro de Girgão. Aqui é possível ter um vislumbre do que era a vida do bairro no auge da produção de algodão, através de relatos dos moradores, de exposições e visitas que revelam o que se encontra em risco e o que já foi irremediavelmente perdido, nas páginas da história física da cidade.

A acção desta sensibilização começa a reflectir-se, com o lançamento de um plano urgente de recuperação da *Royal Opera House* dirigido pelo arquitecto e conservacionista Abha Narain Lambah:

The repairs are like pre-monsoon work. But since we have got the permission now with hardly any days left for the onset of monsoon, we will carry the repairs during and after monsoon. The owner — the erstwhile Maharaja of Gondal — wants to bring back the structure to its original glory. (Lambah citado por Desai, 23 Maio 2008: Glorious days set to return for Royal Opera House)

Esta iniciativa revela-se uma luz ao fundo do longo túnel a atravessar na direcção da consciência para a preservação urbana.

Um bairro: Daravi

Daravi era uma das ilhas que pertencia ao arquipélago de Bombaim, povoada por *kolis* (Cunha, 1983 [1900]). Hoje em dia, é um grande bairro da lata que se estende por 175 hectares da cidade, entre as zonas administrativas de *Mahim* e *Sion*, onde moram cerca de um milhão de habitantes (defino-o no *Diário de Vigem*, entrada *Ruralidades*: 51). A densidade é alta sendo aproximadamente uma pessoa por metro quadrado, no entanto como nos descreve o sociólogo Rhul Srivastva:

(Yet,) Dharavi's extreme population density doesn't translate into an oppressive feeling. The crowd is efficiently absorbed in the thousands of tiny streets branching into bustling commercial arteries. Also, you won't be chased by beggars or see depressed people loitering. Dharavi is probably the most active and lively part of an already incredibly industrious city. (Srivastava e Echanove, 21 Fevereiro 2009: Taking the 'Slum' out of Dharavi)

Daravi cresceu da migração rural que diariamente se procura estabelecer na cidade, e que não encontrando habitação económica perto dos locais de trabalho, se estabelecem no bairro, pagando rendas mensais parcimoniosas. Cresceu fruto dos saberes e das formas de fazer destes habitantes que cedo iniciaram os seus negócios familiares: as cerâmicas do Guzerate, os curtumes de *Tamil Nadu*, os bordados do *Uttar Pradesh*, e também pequenas indústrias de reciclagem, de vestuário e calçado, chegando inclusive a exportar produtos para fora do país.

No master plan, urban design, zoning ordinance, construction law or expert knowledge can claim any stake in the success of Dharavi. It was entirely built by successive waves of immigrants who moved there in response to rural poverty, political oppression or natural disasters. They managed to produce a place that is far from perfect but has proved to be amazingly resilient and able to upgrade itself. (Srivastava e Echanove, 21 Fevereiro 2009: Taking the 'Slum' out of Dharavi)

Nas pequenas casas deste bairro e nos pátios que nascem de estreitos acessos desenrolam-se as actividades artesanais e comerciais destas

famílias. As suas pequenas casas, à semelhança de uma casa japonesa, são multi-funcionais: ao acordar, arrumam-se os colchões que ajudaram ao repouso nocturno e dispõem-se as ferramentas de trabalho. Os pátios transformam-se em extensões das minúsculas casa-oficina e não só servem para a secagem das cerâmicas ou das peles, fornecendo também um lugar para cozinhar, bem como são excelentes lugares de convívio.

A organização responsável pelos projectos de desenvolvimento dos bairros da lata é a *Slum Rehabilitation Authority* (SRA) que decidiu apresentar um plano massivo de “desenvolvimento” para o bairro, mas do que nos é dado a conhecer entre algum secretismo formal, este parece verdadeiramente descontextualizado em relação à rede social e urbana que constitui Daravi. Este plano prevê a atribuição homogénea de espaço por família, que consiga provar o seu estabelecimento no bairro antes do ano 2000, de cerca de 28m². Serão 87.200 as famílias a alojar. Rahul Srivastava, o sociólogo e activista por um Daravi dinâmico e compreensivo expõe os moldes em que está a ser pensado o projecto de renovação:

The Slum Rehabilitation Authority (SRA), which is the government agency in overseeing slum redevelopment efforts in Mumbai, has divided Dharavi into 5 sectors and requested proposals from real estate investors from all over the world for each of these sectors. This project, known as the Dharavi Redevelopment Project (DRP), requires developers to provide a 300 sqf flat to each family that can prove that it settled in Dharavi before the year 2000. In exchange for rehousing residents in new buildings, the builders get construction rights in Dharavi. (Srivastava e Echanove, 2 Dezembro 2008: DOT project: Dharavi-Mumbai)

Com a criação desta divisão em super parcelas, comprometem-se as relações sociais e históricas entre os vários sectores, podendo também surgir divisões de escala e textura. Esta situação tornará o bairro numa espécie de manta de retalhos desconexa, sem qualquer respeito pela sua actual complexidade e dinâmica.

Uma vez que o governo parece decidido a apagar a todo o custo a identidade deste bairro tão particular, começam então a surgir propostas que procuram contornar o inevitável, mas que ao mesmo tempo procuram contrapor a proposta desajustada que este pretende implementar.

Surgiram alguns ateliês com propostas mais compreensivas para o bairro, como por exemplo o colectivo *HOK* que desenvolveu uma proposta que afirmam respeitar os hábitos sociais e urbanos dos moradores, quando simultaneamente procura ser realista e prático. O plano foi publicado no sítio criado como ágora para a discussão de qualquer assunto relacionado com o bairro, *Dharavi.org(anic)*, apresentando-se como uma alternativa que apesar de comportar também a destruição física da sua estrutura, procura preservar a sua estrutura social.

O plano orienta-se pelas seguintes premissas:

- 1. Respect for the preservation and enhancement of local culture and its important function in the greater framework of Mumbai;*
 - 2. Creation of transitional development and the maximizing of cultural potential through enhancement of the physical environment;*
 - 3. Recognition of the need to accommodate modern real estate development as part of a larger development strategy for the Bandra Kurla Complex;*
 - 4. The need for commercial and preservation approaches to be integrated and linked harmoniously as part of the strategy that could be a model for "slum" redevelopment throughout greater Mumbai and all of India;*
- (HOK, 14 de Fevereiro de 2009, *Dharavi Evolution: 2*)

O plano prevê a preservação da delicada escala das ruas do bairro, muito influenciada pela escala rural dos locais de proveniência dos migrantes que aí se instalam, sendo esta, essencial à sensação de segurança e à protecção dos modos de vida dos habitantes. A reconstrução é feita no entanto com novas tecnologias, providenciando os níveis básicos de infraestruturas, até então escassas. Segundo os arquitectos, este tipo de urbanismo: *[will] Create opportunities to continue intergenerational lifestyles and trades, and at the same time open doors that lead to transitional development.*

O plano propõe portanto uma visão unificadora de todo o bairro, compreendendo as diferentes relações que o seu tecido urbano pode estabelecer com o tecido circundante, interagindo então com a restante cidade. Deixa não só de ser representada como gueto, como é considerado especialmente por quem nunca o visitou, para também incitar à visita, às trocas comerciais, e à criação de novos postos de trabalho, sendo finalmente cosido ao tecido urbano circundante.

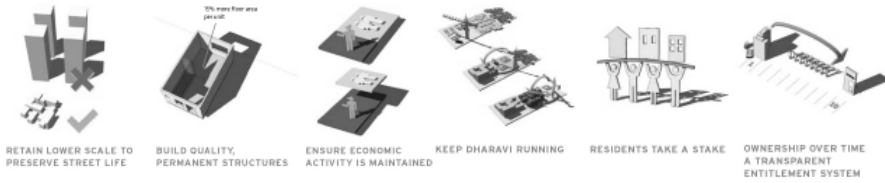
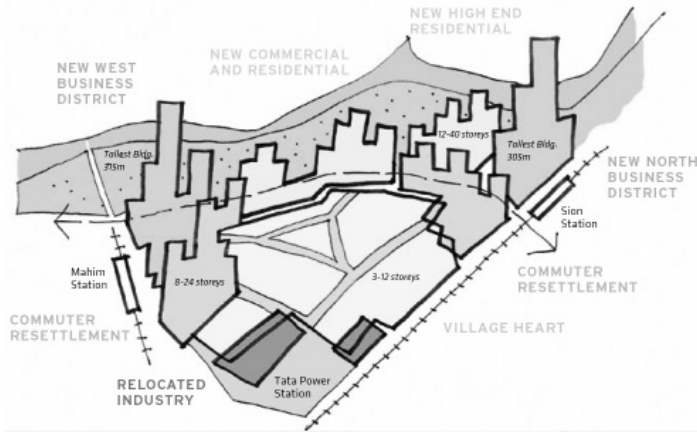


Em cima: o interior de uma casa em Daravi.
Em baixo: uma oficina de reparação de latas de óleo usadas, para entrarem novamente no mercado.

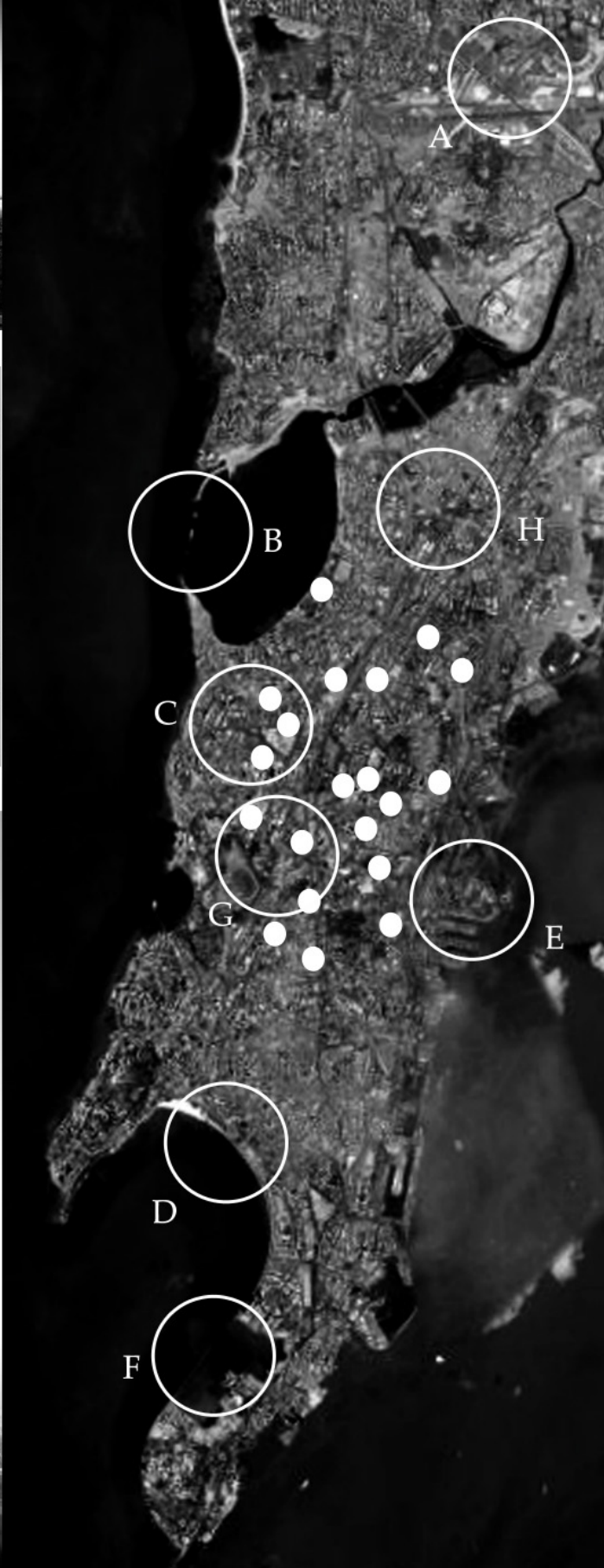
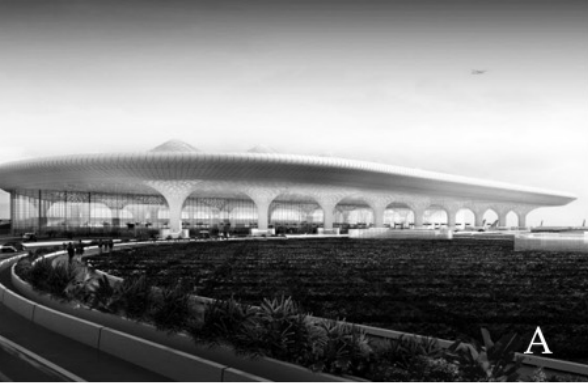
Este plano foi enviado para o governo, sem quaisquer intenções materiais, mas sim com o objectivo, um pouco à boa maneira do já mencionado plano de Charles Correa, de provocar discussão fundamentada e de oferecer novas perspectivas do que poderá vir a ser o novo bairro.

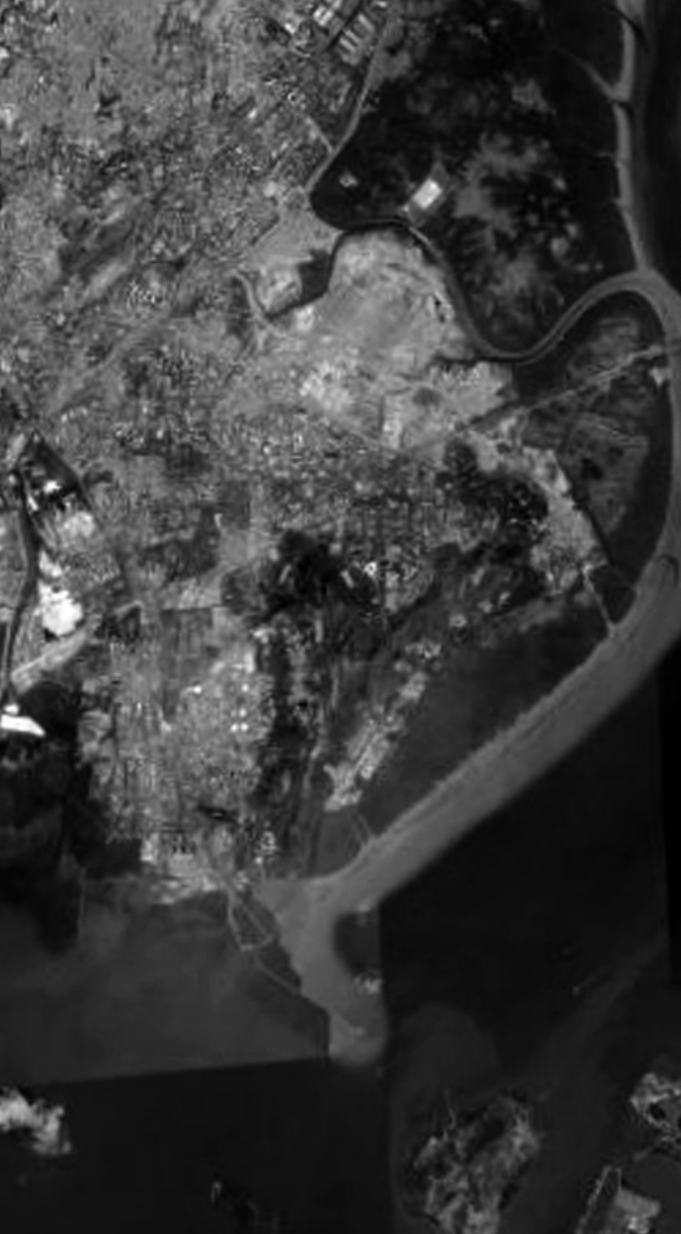
Se o plano de desenvolvimento do bairro tem de existir, que seja feito de forma coerente com a coesa rede social que nela habita e que respeite os hábitos quotidianos ao nível espacial nele presentes, pois o espaço público para os moradores de Daravi é uma extensão das suas casas e privá-los desse contacto com a rua é condená-los à completa alteração dos seus hábitos.

Apesar desta proposta ser mais compreensiva e procurar rentabilizar enquanto preserva, o que é certo é que qualquer destes planos irá alterar a rede social coesa que aí se estabeleceu e que dessa forma contribui para a economia da restante cidade, através dos serviços prestados, que ao nível do sector informal, quer ao nível dos serviços públicos. O bairro aloja um grande número de profissionais qualificados. Para a sua preservação seria necessário compreender e aceitar o bairro como um outro tipo de tecido urbano, capaz de responder às exigências de quem aí habita, desde que asseguradas as infra-estruturas básicas.



Em cima: esquemas do projecto dos HOK para Daravi, onde se explica a diversidade espacial e os moldes que originaram o desenho da proposta. Em baixo: uma simulação 3D de toda a proposta, onde se vê as diversas escalas abordadas e a interação entre elas.





Projectos

- A. Projecto do novo aeroporto
- B. Jupiter Mills Tower e Elphinston Mills tower
- C. Bandra Worli Sea Link
- D. India Tower

Terrenos com Potencial

- E. Terrenos da MbPT a devolver à cidade (202 ha)
- F. Terreno não assoreado em Nariman Point (26 ha)
- G. Terrenos da BMC (316 ha)
- H. Terrenos ferroviários (115 ha)
- Outras fábricas devolutas (237 ha)



4.4 Morte de Bombaim?

*Eventually, as in most world-class cities such as Hong Kong and Manhattan, Mumbai city should be redeveloped in eight to ten phases in order to give it a fresh, new look and improve building infrastructure (e.g., according to some estimates, Manhattan was rebuilt in eight to ten phases in the last 100 years). What this means is that entire city blocks will have to be demolished and rebuilt with modern infrastructure: earthquake resistant buildings, wide roads, correct infrastructure and open areas for gardens. To encourage this type of redevelopment, the State Government should put together a package of incentives that include fsi increases, exemption on stamp duties, etc. Of course, certain areas like the heritage buildings will need to be excluded from the redevelopment process. (Mckinsey & Company e Bombay First: *Vision Mumbai*)*

A renovação urbana tem sido causa de discussão principalmente desde o século XIX, um pouco por todo o mundo, especialmente no ocidente. A crescente industrialização das cidades e a chegada constante de novos habitantes que nela se estabeleciam a fim de encontrarem trabalho, melhorarem os seus rendimentos e o seu nível de vida, rapidamente constituiriam um factor de lotação e conseqüentemente de problemas, a esta, inerentes: a falta de arejamento das ruas e habitações, a insuficiência das redes urbanas de saneamento básico e de água potável, entre outros.

No entanto essas intervenções urbanas têm vindo a ser executadas de forma massiva e inconsequente, destruindo a diversidade que tanto contribui para a identidade urbana, pondo inclusive em causa o património e conseqüentemente a memória colectiva.

Inúmeros são os exemplos na história do urbanismo deste tipo de intervenções. Atentemos ao caso de Paris já em meados do séc. XX e aos planos racionalistas para organizar a cidade e como muitos deles falharam redondamente no seu propósito:

Meanwhile the massive schemes for housing around Parisian periphery - in 1954 alone the Conseil approved the construction of about four thousand flats - failed to stem the city's housing problem, a frightening compound of escalating rents, immigration, overcrowding, and inadequate sanitation. (Sadler, 1998: 60)

Não só na Europa se sucederam casos semelhantes ao de Paris, Jane Jacobs no seu livro *Death and Life of Great American Cities* [1961] descreve vários casos do universo urbano americano analisando claramente os principais factores que levaram ao fatal declínio de alguns bairros renovados. A principal causa apontada para esse declínio é a falta de diversidade urbana originada por planos massivos e homogéneos que atentam contra essa principal característica do meio urbano. Jacobs aponta Ebenezer Howard e o seu plano da Cidade Jardim como solução para os problemas urbanos da Londres do séc. XIX, como o principal motivador da falta de diversidade nos planos para as renovações urbanas, por ter sido possivelmente o primeiro a propor a separação dos usos do solo, tão acarinhados pelo modernismo, e que segundo a autora são tão contrários àquilo que caracteriza uma cidade.

Assim, Jacobs enumera quatro factores essenciais de uma renovação urbana a fim de continuar ou produzir diversidade urbana:

- 1. The district, and indeed as many of its internal parts as possible, must serve more than one primary function; preferably more than two. These must insure the presence of people who go outdoors on different schedules and are in the place for different purposes, but who are able to use many facilities in common.*
- 2. Most blocks must be short; that is, streets and opportunities to turn corners must be frequent.*
- 3. The district must mingle buildings that vary in age and condition,*

including a good proportion of old ones so that they may vary in the economic yield they must produce. This mingling must be fairly close-grained.

4. There must be a sufficiently dense concentration of people, for whatever purposes they may be there. This includes dense concentration in the case of people who are there because of residence. (Jacobs, 1961: 150)

O que está a acontecer em Bombaim, parece-me ser o claro caso de um plano de renovação urbana insensível à diversidade que tanto caracteriza esta cidade, privilegiando grandes empreendimentos monolíticos e desajustados à realidade da problemática urbana.

A imagética à qual recorrem os políticos, empresários e urbanistas quando expõem os seus desejos de mudança para a cidade é tão característica da cidade genérica, que poderia acontecer em qualquer parte do mundo. Copiam de forma exacta modelos desajustados de cidades chinesas ou de pedaços do Dubai, não compreendendo as consequências das renovações urbanas de cidades como Xangai, ou do facto de o Dubai ter sido uma cidade construída de raiz sobre uma autêntica folha em branco.

Progresso e desenvolvimento não poderão ser um olhar unidireccional para o futuro que esquece, todo o passado. O urbanismo e a arquitectura deverão trabalhar para um cliente. No caso do urbanismo, esse cliente são as pessoas que alimentam a cidade com a sua energia: é a cidade cinética. A cidade estática deve fortalecer e fornecer condições para que a cidade cinética continue a fervilhar.

Poderá alterar-se a cidade profundamente até esta se tornar irreconhecível em menos de um ápice, mas conseguir-se-á alterar profundamente os hábitos enraizados de uma população, as suas redes sociais, os seus *modus vivendi* de forma a corresponder a essa mutação urbana?

Observemos o caso de Bombaim, e concretamente o caso de Dharavi que será contemplado pela renovação urbana em curso na cidade. O plano prevê uma reestruturação profunda a todos os níveis como foi descrito ainda neste capítulo, mas o que é feito da rede social coesa entre os habitantes desse bairro? E os seus ateliês que providenciam trabalho

e rendimentos às famílias e que se encontram em relação directa com as suas habitações? E a capacidade de incrementar as habitações à medida que cresce também a família? Onde estão os pátios onde se encontram os moradores para conversar ou para fazerem algum trabalho que não consigam desenvolver no parco espaço das suas casas e onde as crianças encontram um espaço de sociabilização? O que é feito do sentido de comunidade e de entre ajuda que estrutura e apoia as necessidades dos habitantes, quando se fecha a porta do seu novo apartamento? Como esperam conseguir manter as suas fontes de rendimento, aqueles que serão forçosamente afastados da sua comunidade por falta de espaço após a renovação, que para conseguir providenciar ruas mais largas abertas ao trânsito automóvel perderá forçosamente a capacidade de alojar os três milhões de habitantes que actualmente se estimam instalados em Dharavi? E os fervilhantes mercados de peixe ou os bazares, onde é possível encontrar tudo à venda, a um preço acessível? Até hoje, a requalificação dos bairros da lata tem passado pela sua destruição e realojamento em edifícios de habitação colectiva onde não há lugar para os moradores mais recentes do bairro, que acabam por ser realojados nos limites da cidade. Estes perdem assim o seu trabalho, pois aumentam os custos de deslocação para o centro, e desfazem-se as suas redes sociais, gerando problemas graves de integração. Os planos de melhoramento destes bairros demonstraram ser os mais compreensivos, atingindo melhores resultados que os planos de realojamento. Aqueles consistem no reforço ou instalação de saneamento básico e acesso à água potável, garantindo que os bairros melhorem ano após ano, à medida que as famílias também se desenvolvem, permitindo a preservação de uma das suas principais características: a da integração e acolhimento dos recém-chegados à cidade.

Há necessidade de melhoramento sim, mas de forma mais sensível às características e às necessidades reais da população.

Um outro exemplo crucial na realidade de Bombaim são os vendedores informais que se propagam pelas ruas da cidade e que não têm lugar na nova cidade 'civilizada'. Para políticos e planeadores, estes transformam as ruas em caos, aproveitando-se dos passeios, o que provoca um aspecto desordenado às ruas da cidade. No entanto, estudos desenvolvidos por uma associação de sociólogos, arquitectos e urbanistas, o PUKAR,

revelaram que a maioria da população bombaíta, entrevistada em relação aos vendedores informais, preferia esse caos que mantinha pessoas na rua pois sentiam-se mais seguros:

For many of them, clean lines and people-less streets do not equal to comfort or safety. Hawkers often represent friendly and familiar 'eyes' on the street; restaurants/ shops open late provide safety and they make available extra lighting and imply that more people are out and about; (Khan, 2006: 165)

Este tipo de mercado muito típico na cidade é mais um factor de diversidade urbana e uma característica da identidade de Bombaim. Seguramente o ambiente que se vive nas ruas não seria o mesmo sem eles.

Neste estudo, também as ambições dos habitantes entrevistados face ao desenvolvimento da cidade são bastante diferentes das dos políticos, centrando-se na satisfação das necessidades básicas para uma vida equilibrada na cidade: *mainly access to water, toilets, low-cost housing, livelihood, efficient public transport systems, quality schooling and childcare, open playgrounds and safe public spaces.* (Khan, 2006: 165)

A questão que se coloca com a renovação de Bombaim, não é a de que uma imagem forte e apelativa da cidade não seja necessária, mas sim a forma como se tenta alcançar essa imagem procurando inclusive apagar os vários estratos históricos da cidade, negligenciando a maior parte dos habitantes da cidade que não têm o poder de compra e o estilo de vida que essa imagem representa.

Deve ser fomentada uma pluralidade de espaços capaz de responder às necessidades dessa classe económica de crescente poder, bem como ser capaz de alojar as classes mais baixas que fazem o sistema urbano funcionar.

O património histórico também se encontra ameaçado pelo novo plano. Apesar de se terem conseguido fundos para a requalificação dos edifícios de *art deco* em *Marine Drive* (Khan, 2006: 165), esta medida é apenas uma espécie de *lifting* urbano, continuando o património menos exposto ao olhar turístico a implorar recuperação, ameaçado pela especulação imobiliária.

O mais recente atentado à integridade urbana em Bombaim tem sido a devolução dos grandes terrenos industriais à cidade. Dada a falência ou a mudança das fábricas do centro da cidade para a periferia surgiu uma nova oportunidade de fazer cidade com esses terrenos, coser a malha urbana com equipamentos públicos tão urgentes e habitação de baixo custo. Mais uma vez a especulação imobiliária impôs as suas leis e nos últimos lugares vazios do centro da cidade surgiu habitação de luxo e centros comerciais espelhando a cidade, à qual viram as costas, orgulhosos.

Segundo Jacobs o planeamento massivo de grandes porções urbanas leva à homogeneização das camadas sociais que conseguem colmatar o aumento dos impostos sobre a propriedade que escala devido à valorização do lugar.

Isto é nada mais do que gentrificação urbana, que é um fenómeno cada vez mais comum em Bombaim e que se traduz uma vez mais na falta de diversidade urbana:

Large swatches of construction built at one time are inherently inefficient for sheltering wide ranges of cultural, population, and business diversity. They are even inefficient for sheltering much range of mere commercial diversity. (...) Monopoly planning can make financial successes of such inherently inefficient and stagnant one-age operations. But it cannot thereby create, in some magical fashion, an equivalent to city diversity. Nor can it substitute for inherent efficiency, in cities, of mingled age and inherently varied overhead. (Jacobs, 1961: 191, 192)

Esta tensão entre homogeneização e heterogeneização cultural é segundo o autor Arjun Appadurai o problema central das interacções globais (Appadurai, 2003 [1996]: 32).

Esta permeabilidade cultural não deveria originar a substituição de conhecimentos, mas sim a absorção e adaptação daquilo que mais se adequa ao lugar em questão. O paralelismo que se pode estabelecer em relação à arquitectura, não poderia ser mais óbvio: que outra arte ou ciência depende tanto do contexto social, geográfico e mesmo histórico em que se insere?

É um desconsolo ver uma cidade cheia de histórias para contar, de uma energia vibrante e de uma criatividade incomparáveis ser mutilada

na sua identidade e memória.

Valerá a pena destruir parte da identidade da cidade para criar uma *World Class City*, quando a cerca de 500 km, perto de Amedabad, se está a criar de raiz uma cidade, que rivalizará com as zonas económicas reservadas de Xangai, Londres ou Dubai, uma cidade que dado ser totalmente planificada e implementada em *tabula rasa*, proporciona as melhores infra-estruturas e consegue ser quase independente a nível energético e simultaneamente procura atingir vários princípios de sustentabilidade.

A GIFT (*Gujarat International Finance Tec-City*) está a ser planificada e implementada em *Gandhinagar*, situada a 12 km do aeroporto internacional de *Ahmedabad* e será construída em três fases estando a última fase concluída, em 2017.

A cidade contará com inovadores sistemas de transporte urbano, com a segregação quase total entre peões e automóveis e transportes públicos, bem como conceitos sustentáveis de energia, gestão de resíduos urbanos, reciclagem e reutilização de águas, grandes espaços verdes. Projectada de raiz para ser um novo pólo económico e tecnológico, a cidade garantirá todas as comodidades e as mais avançadas tecnologias de comunicação às grandes empresas que aí se fixarão.

STOP

GO SLOW



THANK U
KTO

स्वोताची वाडी
The Habitat
KHOTACHI WADI
PIN 400004



5. Conclusão

5. Conclusão

...la nuova abbondanza faceva traboccare la città di materiali edifici oggetti nuovi; affluiva nuova gente di fuori; niente e nessuno aveva più a che vedere con la Clarice o le Clarici di prima; e più la nuova città s'insediava trionfalmente nel luogo e nel nome della prima Clarice, più s'accorgeva d'allontanarsi da quella, di distruggerla non meno rapidamente dei topi e della mufa: nonostante l'orgoglio del nuovo fasto, in fondo al cuore si sentiva estranea, incongrua, usurpatrice.

Italo Calvino, *Le città invisibili*

As cidades indianas englobam muitas das particularidades que caracterizam Bombaim e à sua maneira sofrem das mesmas patologias. A urgência em encontrar novas formas de representação urbana, particularmente nos casos das cidades orientais e sul-americanas, mostra-se essencial para compreender e englobar todas as componentes estáticas e dinâmicas da cidade e contribuir para um novo entendimento de toda a estrutura urbana, rumo a um urbanismo mais compreensivo e aglutinador.

Ao longo dos cerca de quatro séculos que constituem a história da cidade vários foram os acontecimentos que aceleraram o seu desenvolvimento e despoletaram o seu crescimento desenfreado. O principal desses acontecimentos foi a opção de tornar o porto de Bombaim na sede da Companhia das Índias Britânicas Ocidentais, que levou à expansão das actividades portuárias e à sua entrada nas grandes rotas comerciais. Este feliz acontecimento veio provocar uma grande migração dos estados vizinhos, e o conseqüente aumento da população. O segundo acontecimento que claramente é o responsável não só pelo desenvolvimento da cidade, mas também pelo seu crescimento no eixo norte-sul, foi a implementação das linhas de caminho-de-ferro e

Na página anterior: imagem do bairro de Kotachivadi onde um ideal de progresso está a condenar ao desaparecimento uma peça única da história da cidade.

simultaneamente do melhoramento das redes viárias, que provavelmente se fixaram segundo eixos previamente estabelecidos pelos portugueses, a interligar as várias aldeias que constituíam o território. Propagou-se assim a cidade preenchendo as proximidades destas redes. O último acontecimento que exigiu um rápido crescimento da produção industrial na cidade, exigindo um fluxo de novos trabalhadores, sucedeu com o despoletar da guerra civil americana, que originou a falha de fornecimento de algodão para Inglaterra. Foi então a vez do algodão indiano que deu origem à época áurea do desenvolvimento de cidade, originando riqueza e consequentemente novo aumento da migração para a cidade.

Estes aumentos sucessivos de população na cidade originaram a falha e o congestionamento das estruturas existentes, em particular das estruturas habitacionais e das redes urbanas, que levaram consequentemente à sua alteração morfológica e à constante mudança dos seus limites, do arquipélago de dezasseis ilhas a uma próspera península.

Com o crescimento exponencial da cidade e devido à sua morfologia muito particular, estrangida em todos os seus limites por mar exceptuando o limite norte que se encontra limitado pelo parque natural, declarou-se a necessidade de promover o desenvolvimento de cidades satélite que permitiriam o descongestionamento da cidade de Bombaim. Procedeu-se à idealização e construção da Navi Mumbai projectada pelo arquitecto Charles Correa. No entanto o cruzamento de interesses opostos durante a concretização do projecto e a aposta em projectos de carácter antagónico, levou a que a Navi Mumbai fosse um fracasso e se convertesse numa cidade dormitório.

Esta simultaneidade de investimentos em modelos contraditórios de desenvolvimento, investindo em cidades satélites e ao mesmo tempo no desenvolvimento de novos centros económicos na cidade, prolongou o congestionamento urbano, agudizando-o. O incentivo de

novas centralidades urbanas e de cidades satélite em diálogo directo com a cidade mãe, desde que apoiadas e fundamentadas por todos os órgãos quer políticos quer económico-sociais, criando-se estímulos ao seu desenvolvimento, poderá ser a única alternativa viável para o descongestionamento urbano da cidade de Bombaim, tendo sempre em vista as falhas existentes em planos semelhantes desenvolvidos no passado, como foi o caso de Navi Mumbai.

A sobrelocação de Bombaim e a vontade de criar uma nova imagem urbana que se adequasse aos ideais de progresso defendidos pela elite bombáita leva a que em 2003 se reúna uma equipa de discussão para o desenvolvimento urbano, na qual não constavam quaisquer especialistas das áreas do urbanismo e arquitectura.

Este acto é revelador das intenções dos dirigentes políticos da cidade face ao ímpeto de progresso por eles defendido. Fica claro que a vontade de mudança não se rege por princípios de respeito pelos cidadãos ou pelo património urbano.

Enquanto o urbanismo depender de equipas políticas facilmente corruptíveis por outros interesses, que não a genuína procura de desenvolvimento tendo em vista o melhoramento da cidade, serão insuficientes as leis de protecção do património natural e construído, que se revelam tão frágeis à luz de conveniências que em nada contribuem para o bem comum. O interesse privado não deve sobrepor-se ao interesse público.

A visão para Bombaim falha especialmente ao tornar secundárias as preocupações com o melhoramento das redes urbanas, factor essencial para o bom funcionamento de qualquer cidade. Esse melhoramento que deve incluir as redes de saneamento básico, de água, de abastecimento de energia, de transportes públicos, é adiado para dar prioridade ao desenvolvimento de interesses privados, à construção de auto-estradas megalómanas que circundam a cidade, suspensas sobre o mar, ao embelezamento superficial das grandes artérias da cidade e dos principais acessos a esta, como os aeroportos.

Como resposta a estas políticas urbanas, que conspiram o aniquilar da identidade urbana e da memória colectiva, surgem vários grupos de activistas, que trabalham directamente no terreno, procurando defender simultaneamente os interesses dos moradores e educar para a consciência

do património urbano. Estas equipas multidisciplinares, constituídas por arquitectos, urbanistas, designers, historiadores, antropólogos, sociólogos, entre outros, tornam-se fundamentais como oposição à implementação de um urbanismo genérico, incapaz de compreender as especificidades e as necessidades locais, nesta cidade com grande diversidade e dinâmica cultural, social, histórica, religiosa... Bombaim, a cidade palimpsesto.

Uma rede de transportes públicos a preços acessíveis e de vasta cobertura geográfica, que quebre finalmente o eixo norte-sul da cidade, que se desenvolveu com a sua expansão ao longo das estruturas ferroviárias, é essencial ao descongestionamento da cidade, podendo também contribuir para a redução da poluição ao adoptar sistemas de transporte mais ecológicos. A educação da população urbana para a adopção dos transportes públicos como meio primordial de deslocação é fulcral ao bom funcionamento das estruturas citadinas. No entanto a aposta é feita no sentido oposto, dando prioridade construtiva aos projectos rodoviários mais afectos ao interesse privado.

Bombaim é a cidade da incongruência urbanística, onde se permite a construção de grandes complexos comerciais, habitacionais e de escritórios, mas onde há falhas constantes nos abastecimentos de energia. É como querer ter sempre a tecnologia de ponta, quando ainda não se tem acesso à electricidade.

O plano que seja implementado na cidade de Bombaim terá de enfrentar um dos mais complexos problemas do urbanismo do séc. XXI, a resposta às necessidades de habitação a baixo custo exigidas pela chegada constante de migrantes à cidade. Actualmente, mesmo as exigências deste tipo de habitação para a população actual, estão longe de ser respondidas, condenando ainda uma grande parte da população à vida nas ruas ou nos bairros da lata.

Ao longo da história provou-se que a construção de grandes planos massivos, não se traduz na eficácia e melhoramento urbanos que se previa. Como prova Jacobs, a diversidade é o factor essencial para a criação de cidades cheias de vida e dinâmica. A cidade opera pela convivência de vários estratos temporais, que originam vários usos que por sua vez se convertem em diferentes tipos de pessoas a circular nesses bairros em distintos horários, criando a diversidade de que Jacobs fala. O ordenamento territorial que prevê o zonamento urbano, distribuindo os usos do solo por

diferentes áreas da cidade revela-se inimigo de um urbanismo funcional e dinâmico, ao obrigar a longos e morosos deslocamentos, ao concentrar o mesmo tipo de frequentadores desses espaços, e diminuindo também o período de actividade nessas mesmas zonas.

A relação com o património histórico urbano por parte dos dirigentes políticos parece irrelevante. Dir-se-ia que a motivação do olhar futuro aniquila qualquer consideração pelo passado, resultando numa incapacidade de análise dos vários padrões urbanos e da inúmeras peças arquitectónicas, que constituem os diferentes estratos históricos de Bombaim.

A constituição de leis para a preservação do património e conjuntamente de uma lista que identificava os principais pontos de interesse não impediu que a destruição do património avançasse, à custa de a contornar em prol de conveniências menos nobres.

Torna-se incompreensível a adopção de planos genéricos numa cidade com identidades tão particulares que se reflectem na sua arquitectura, desde tipologias de arquitectura de carácter religioso como as tipologias parsis, hindus, cristãs e muçulmanas; mas também tipologias habitacionais que derivaram das especificidades da procura, como os chawls que vieram dar resposta à grande quantidade de habitação necessária na época da revolução industrial, do propósito para o qual foram construídos, como os bairros católicos de carácter mais rural, com uma densidade muito menor, entre outras tipologias arquitectónicas de extrema importância para a preservação da identidade da comunidades que as habitam.

Porque não fazer uso das especificidades das culturas locais para criar uma imagem de marca da cidade, favorecendo a memória colectiva e simultaneamente dotando-a de progresso e desenvolvimento?

Em vez de recorrer a modelos desajustados de urbanismo, que só se tornam coerentes aplicados em tabula rasa, porque não se procede à integração e preservação do património existente, contribuindo para o aumento do valor social da cidade, mas também por exemplo, o valor turístico. O património arquitectónico constitui um importante marco cultural contextualizando as várias fases pelas quais se desenvolveu Bombaim, facilitando a apreensão histórica do seu passado, contribuindo para a preservação da memória colectiva.

A imagem de desenvolvimento e de progresso rápido, segundo

ideais imagéticos que remetem às prósperas cidades do Golfo Pérsico ou a Xangai, é vendida a todo o momento, desde os grandes placares com condomínios e edifícios lustrosos e polidos, We'll Be Like Dubai!, aos programas de televisão e ao fenómeno generalizado da Bollywood bombaíta. Qualquer forma é válida para vender uma imagem de futuro paradisíaco. A população vive rodeada destes estereótipos de progresso: seja a classe média-alta, que quer estes modelos como seus e os adopta; seja a classe operária ou os migrantes recém-chegados à cidade que a desejam alcançar. É claramente uma tentativa de forçar a modificação da identidade dos habitantes da cidade, devido ao carácter de influência marcadamente rural dos seus modos de vida (uma grande parte deles chegou a Bombaim, vindos da sua aldeia, à menos de uma geração), alteração que de outra forma seria indubitavelmente mais lenta.

A gentrificação propositada, ao autorizar-se a construção movida por interesses privados nos últimos espaços vagos da cidade, por exemplo os grandes terrenos dos complexos industriais, está a operar uma mudança na malha urbana e nas características sociais destes bairros, que revelavam um carácter essencialmente operário. A lei que protegia e reservava os terrenos das antigas fábricas com o objectivo de proceder a projectos de carácter público, como a construção de infra-estruturas ou espaços verdes, foi alterada favorecendo assim a gentrificação desses bairros. Está a destruir-se a especificidade da identidade operária bombaíta, que tanto contribuiu para o desenvolvimento da cidade.

Numa era em que se generalizam os modos de vida e as fronteiras entre ocidente e oriente, entre rural e urbano, se tornam cada vez mais estreitas, como se deverá proceder para impedir que a globalização arquitectónica destrua todo um passado anterior que caracteriza e identifica os habitantes das várias regiões e que garante a preservação da memória colectiva e a formação da identidade das próximas gerações?

The role of the expert, for one, must be reinvented. It is no longer possible for planners to work in isolation. Instead we must find ways to plug into local knowledge and respond with new ideas, tools and practices. (...) This should build on existing dynamics and incentives and work through the internal logic of each community. (Srivastava, 21 Fevereiro 2009: Taking the 'Slum' out of Dharavi)

Epílogo

Aterrar em Londres é como entrar num grande espaço asséptico e esterilizado depois de algum tempo na Índia. Tudo é mais limpo, imaculado, mas sem dúvida, mais enfadonho.

Onde estão as cores, os delicados aromas a flores e especiarias, ou os intensos aromas fétidos e orgânicos. O aeroporto é frio e desconfortável e dele terei de me abstrair nas próximas horas. No meio de tanta loja poderia existir uma sala de cinema, ou uma galeria de arte, porque não?

Regressei a Coimbra. Estranhamente reflecte-se em mim uma espécie de choque cultural inverso. A cidade parece fantasma, todos os dias, um eterno Domingo. Onde estão as pessoas que se deslocam apressadamente, transportando todo o tipo de bens. Há muito tempo que só estava sozinha quando fechava a porta do quartinho de pensão onde dormia. É impossível um minuto de privacidade em Bombaim. A necessidade de solidão e introspecção não faz sentido no quotidiano indiano.

Cada dia em Bombaim é uma aventura, a cidade veste-se com uma paleta tão grande de cores, culturas, hábitos, religiões, rituais, que é sempre possível a surpresa, o inesperado.

Há uma infinidade de cidades dentro da cidade de Bombaim, como uma matrioska urbana ou uma sucessão fractal. Impossível de descrever com precisão e com consenso. A cidade espelha-se e reflecte-se, divide-se e soma-se, numa dinâmica colagem urbana.

Bombaim, a cidade de amores e ódios, a cidade que imprime a ferro a sua marca.

Foi impossível para mim resistir ao impulso de escrever algumas palavras sobre o 26 de Novembro. A cidade que me acolheu nos seus braços foi apunhalada no seu coração. O choque de ver os lugares que frequentemente visitei, ou os cafés onde me sentei com amigos de ocasião serem atacados. As ruas cheias de estilhaços incrivelmente vazias. Vazio é um conceito que não existe no dicionário bombaita. A cidade por alguns dias revelou a sua faceta desconhecida, revelou o recolhimento, a timidez, a incredulidade.

Bombaim como cidade fantasma, aterrada e aterradora.

Mas mais uma vez a prova da sua vitalidade surge dias depois do ataque. O quotidiano da cidade rapidamente regressa à normalidade, à dinâmica. A densidade regressa às ruas, os mercados instalam-se novamente e o medo desvanece.

Que cidade incrível!

Bombay meri jaan, Bombaim meu amor!

Biografias

ADARKAR, Arvind: arquitecto, formado em 1971 pela Sir J. J. College of Architecture, Bombay University. Funda o ateliê Adarkar Associates com Neera Adarkar e Arun Kale durante os anos de 1980. Actualmente ocupa o lugar de Director Adjunto na Academy of Architecture e de Director dos cursos de pós graduação em estudos urbanísticos no Rachana Sansad institute.

ADARKAR, Neera : arquitecta e activista, formada em a Sir J. J. College of Architecture, Mumbai University. Completou uma pós graduação em Design Industrial nas I.I.T. Powai, Mumbai. Desde os anos de 1990 é professora convidada nas três grandes escolas de arquitectura de Bombaim. Liderou o projecto de levantamento e categorização do património a preservar na cidade. Desenvolve com Meena Menon o projecto de defesa do património industrial de Bombaim. Faz parte do colectivo Adarkar Associates.

APPADURAI, Arjun (*1949): antropólogo, incidindo nas temáticas da antropologia contemporânea socio-cultural, abordando temáticas como a modernidade e a globalização. Estudou Arte em Bombaim, no Elphinstone College antes de se mudar para os Estados Unidos onde prosseguiu os seus estudos em Antropologia. Realizou o seu Mestrado e Doutoramento na Universidade de Chicago. Fundou a ONG PUKAR (Partners for Urban Knowledge, Action, and Research) em Bombaim, do qual é actualmente Director. Autor de várias obras, entre as quais: *Fear of Small Numbers: An Essay on the Geography of Anger* (2006, Duke University Press) e *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization* (1996, University of Minnesota Press).

CORREA, Charles (*1930): arquitecto, urbanista, activista e teórico, formou-se na Universidade de Michigan e no MIT (Massachusetts Institute of Technology) regressando a Bombaim onde estabeleceu o seu ateliê em 1958. A sua obra vasta inclui projectos como Navi Mumbai, numerosos

projectos de habitação a baixo custo, como por ex. Belapur; a sua obra espalha-se pela Índia, podendo também ser encontrada nos EUA, Canadá e Inglaterra. Foi um dos fundadores do UDRI (Urban Design Research Institute). Leccionou em várias universidades indianas e internacionais, estando actualmente ligado ao MIT em Cambridge.

DESHPANDE, Satish (*1958): sociólogo, incidindo nas temáticas da Índia contemporânea. Estudou economia em Deli, mudou-se para os Estados Unidos onde prosseguiu os seus estudos na Universidade da Califórnia em Santa Cruz, realizando Mestrado e Doutoramento em Sociologia. Actualmente lecciona na Universidade de Deli. Contribuiu para algumas colectâneas de trabalhos como:

Anthropology in the East: Founders of Indian Anthropology and Sociology (ed. Patricia Uberoi and Nandini Sundar, Permanent Black, New Delhi, 2007); *Untouchability in Rural India* (Sage Publications, New Delhi 2006); *Contemporary India: A Sociological View* (Viking Penguin, New Delhi, 2003).

DWIVEDI, Sharada: historiadora, investigadora, escritora, tem desenvolvido um importante contributo para a preservação da identidade de Bombaim, tendo escrito vários livros sobre a cidade, entre os quais se encontra o livro *Bombay, Cities Within*, que escreveu em parceria com Rahul Mehrotra. Encontra-se envolvida em alguns projectos para a conservação da cidade como membro da Mumbai Heritage Conservation Committee. É também membro do UDRI e da Kala Ghoda Association.

JOSHI, Pankaj: arquitecto especialista em conservação e reabilitação, fez parte do Mumbai Heritage Conservation Committee. Foi professor na Academy of Architecture e no Rizvi College of Architecture, ambos em Bombaim. Fez parte da Heritage Conservation Society of the Mumbai Metropolitan Region Development Authority (MMRDA). É membro do forum de discussão SAVE, um grupo de consciencialização ambiental no

norte de Bombaim. É actualmente o Director Executivo do UDRI e integra a equipa do PUKAR.

MEHROTRA, Rahul: arquitecto, formou-se no Centre for Environmental Planning and Technology de Ahmedabad e obteve um Mestrado em Urbanismo na Harvard University. Tem o seu ateliê em Bombaim desde 1990, e os seus trabalhos incluem expandem-se em diversas áreas, desde planeamento e urbanismo, à conservação e preservação, à arquitectura e desenho de interiores. Autor de várias publicações sobre Bombaim, encontram-se: *Conserving an Image Centre - The Fort Precinct in Bombay*, trabalho que garantiu a constituição do recinto do Forte como uma área a preservar, pela Heritage List. Leccionou na National Singapore University (1998), na University of Michigan (2000-2007), e actualmente no MIT. Faz parte do UDRI e do PUKAR.

MENON, Meena: activista, encontra-se ligada à ONG Focus on the Global South e pertence ao comité internacional do Forum Social Mundial. Foi uma das organizadoras do FSM em 2004 quando este ocorreu em Bombaim. Participa activamente em projectos ligados à defesa da identidade industrial bombaíta ao lado de Neera Adarkar, tendo culminado este projecto na obra *One Hundred Years, One Hundred Voices* (Seagull Books, 2004).

SRIVASTAVA, Rahul: antropólogo, investigador e escritor, o seu trabalho incide sobre as temáticas contemporâneas do urbanismo, da identidade tribal, da cultura popular e do nomadismo. Estudou em Bombaim, em Deli e Cambridge (UK). É um activista para a defesa do património, desenvolvendo trabalhos como co-Director do PUKAR, para a sensibilização e preservação urbanas, junto de estudantes e dos moradores de Bombaim. Realizou um projecto designado por Neighbourhood Project, que colocou estudantes e grupos cívicos, lado a lado, para produzir retratos íntimos da cidade baseados nas histórias de pequenos bairros ameaçados pelo desenvolvimento, entre os quais se encontrava Kotachiwadi, sendo também um dos activistas responsáveis pela tentativa de preservação da identidade do bairro de Daravi. Actualmente lecciona no Tata Institute of Social Sciences.

Bibliografia

AAVV (2006): *Mumbai Reader*, 10th International Architecture Exhibition, La Biennale di Venezia, Mumbai, UDRI.

AAVV (2006): *Population Newsletter*, Number 81, Department of Population and Social Affairs, New York, United Nations Secretariat.

AAVV (2007): *The Endless City*. London, Phaidon Press Limited.

APPADURAI, Arjun (2003) [1996]: *Modernity at Large, Cultural Dimensions of Globalization*. Minneapolis, University of Minnesota Press.

BOCARRO, António e RESENDE, Pedro Barreto (1992) [1635]: *Livro das Plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda.

CALVINO, Italo (2002): *Le Città Invisibili*, Verona, Oscar Mondadori.

CORREA, Charles (1989): *The New Landscape, Urbanisation in the Third World*. 1st edition, Mumbai, Butterwoth Architecture.

CUNHA, J. Gerson da (1983) [1900]: *The Origin of Bombay*, reimpressão, New Delhi, Asian Educational Services.

DESHPANDE, Satish (2003): *Contemporary India, a sociological view*. 1st edition, New Delhi, Viking by Penguin Books India.

DWIVEDI, Sharada e MEHROTRA, Rahul (ed.) (2005) [1995]: *Bombay, The Cities Within*. 2nd edition, Bombay, Eminence Designs PVT LTD.

GRAHAM, Stephen (ed.) (2004): *The Cybercities Reader*, 3rd edition, New York, Routledge – Urban Reader Series.

GRANCHO, Nuno (2008): *Bombaim, a Explosão Urbana. Análise de Assentamentos e Vias*. Dissertação de Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

HARRIS, Nigel e FABRICIUS, Ida (ed.) (1996): *Citties & Structural Adjustment*. 1st edition, Londres, University College of London.

JACOBS, Jane (1961): *The Death and Life of Great American Cities*. 1st edition, New York, Vintage Books – a division of Random House.

LYNCH, Kevin (1960): *The Image of the City*. 1ªedição, Cambridge (Massachusetts), The MIT Press.

METHA, Suketu (2005): *Maximum City: Bombay Lost and Found*, Vintage Books.

PATEL, Sujata e MASSELOS, Jim (ed.) (2007): *Bombay and Mumbai, The City in Transition*. 1st edition, New Delhi, Oxford University Press.

PATEL, Sujata e THORNER, Alice (ed.) (2007): *Bombay, Methaphor for Modern India*. 1st edition, New Delhi, Oxford University Press.

SADLER, Simon (1998): *The Situationist City*. 1st edition, United States of America, The MIT Press.

SEGBERS, Klaus (ed.) (2007): *The making of Global City Regions. Johannesburg, Mumbai/ Bombay, São Paulo and Shanghai*. 1st edition, Maryland, The Johns Hopkins University Press.

VIRILIO, Paul (1996): *Cybermonde la politique du pire*. Paris, Les éditions Textuel.

Artigos

APPADURAI, Arjun (2001): "Grassroots Globalization and the Research Imagination in Globalization" *Globalization*, London, Duke University Press: 1-21.

BANERJEE-GUHA, Swapna (2007)[1995]: "Urban Development Process" *Bombay Metaphor for Modern India*, New Delhi, Oxford University Press: 100-120.

BELT, Don (2008): "Fast Lane to the Future" *National Geographic Magazine*, October 2008: 72-99.

CELAYA, Eloy: *Bionic Tower – Vertical City – Data*, <http://www.torrebionica.com/bvs-english/bvs-english.htm>. Consultado a 16 de Maio de 2009.

CHANDRASEKAR, V. (2008): "Affordable Housing: Opportunities in emerging markets" *Indian School of Business*, Dezembro 2008, Hyderabad, Indian School of Business: 29-31

CORREA, Charles (1997): "New Bombay: Marg as an Urban Catalyst" *Bombay to Mumbai, Changing Perspectives*, Mumbai, Marg Publications: 312-332.

CUNHA, Gerson da; PHATAK, V.K.; SUKHTANKAR, D.M.; DESHPANDE, Lalit; HARRIS, Nigel (1996): "Bombay and the international

experience" *Cities & Structural Adjustment*, London, University College London Press.

DEBORD, Guy [1955]: *Introduction à une critique de la géographie urbaine*, <http://www.larevuedesressources.org/spip.php?article33>. Consultado a 19 de Maio de 2009.

DESAI, Shweta (23 de Maio de 2008): *Glorious days set to return to the Royal Opera House*, <http://www.expressindia.com/latest-news/glorious-days-set-to-return-for-royal-opera-house/313442/>. Consultado em 2 de Maio de 2009.

DESHPANDE-AGUIAR, Swati (8 Julho 1999): *Architects opens up new green front*, www.indianexpress.com/res/web/pla/ie/daily/19990708/ige08040.html. Consultado em 20 de Abril de 2009.

EDNEY, Matthew H. (1997): "Defining a Unique City: Surveying and Mapping Bombay after 1800" *Bombay to Mumbai, Changing Perspectives*, Mumbai, Marg Publications: 40-57.

GOMES, Paulo Varela (2007): "«Bombay Portuguese», ser ou não ser português em Bombaim no século XIX" *Revista de História e Teoria das Ideias*, 28: 567-608.

GOMES, Paulo Varela (2008): "Two (and a few other) Bombay churches. Issues of architecture and identity" *Mumbai Reader*, 2.

GOMES, Paulo Varela e ROSSA, Walter (2000): "O primeiro território. Bombaim e os portugueses" *Oceanos*, 41: 210-224.

HARVARD UNIVERSITY: *Rem Koolhaas – Research*, <http://www.gsd.harvard.edu/people/faculty/koolhaas/research.html>. Consultado em 16 de Maio de 2009.

HOK (6 Janeiro 2009): *Hok's Strategy Document for Dharavi Redevelopment*,

<http://dharavievolution.typepad.com/>. Consultado em 11 de Abril de 2009.

HOK (14 de Fevereiro de 2009): *Dharavi Evolution*, http://www.dharavi.org/@api/deki/files/547/=hok_dharavi_book-final-lowres-1.pdf, consultado em 28 de Abril de 2009.

IYER, Sanjay (September 2004), *The voices of the millworkers of Mumbai*, <http://infochangeindia.org/200409015966/Livelihoods/Books-Reports/The-voices-of-the-millworkers-of-Mumbai.html>. Consultado a 19 maio de 2009.

KAUR, Harpreet (26 Julho 2004): *A Call For Conservation*, http://www.dancewithshadows.com/mumbai_architecture_heritage.asp, consultado em 23 de Abril de 2009.

KOOLHAAS, Rem (2007): "In Search of Authenticity" *The Endless City*, London, Phaidon Press Limited: 320-323.

LAMBAH, Abha Narain (3 Dezembro 2007): *Heritage Watch: Conservation or just conversation?*, Hindustan Times Mumbai.

MCKINSEY & COMPANY e BOMBAY FIRST: *Vision Mumbai, Transforming Mumbai into a World Class City* <http://www.visionmumbai.org/aboutusdocs/McKinseyReport.pdf>. Consultado em 18 Setembro de 2008.

MMRDA, *Mumbai Metro Rail Project*, http://www.mmrdamumbai.org/projects_metro_rail.htm, consultado em 20 de Abril 2009.

MSRDC, *Western Freeway Sea Link Project*, <http://www.msrdc.org/Projects/Wfslp.aspx>, consultado em 20 de Abril de 2009.

PAQUOT, Thierry e outros (2008): "Dossier Villes Indiennes" *Urbanisme*, 355:

PENDHARKAR, S.P.: *Role of MMR Heritage Conservation Society in the Mumbai Metropolitan Region*, <http://www.goethe.de/INS/in/lp/prj/car/abs/as2/en72370.htm>. Consultado em 23 de Abril de 2009.

SASSEN, Saskia (2007): "Seeing Like a City" *The Endless City*, Phaidon Press Limited, London: 276-289.

SASSEN, Saskia (2004): "Agglomeration in the Digital Era?" *The Cibercities Reader*, New York, Routledge - Urban Reader Series: 195-198

SHARMA, Ravi Teja (20 Outubro 2007): *Low cost housing attracts realty cos*, <http://www.rediff.com/money/2007/oct/20spec1.htm>. Consultado em 15 de Abril de 2009.

Symbol of prosperity and pride for India (15 Janeiro 2008), http://www.worldarchitecturenews.com/index.php?fuseaction=wanappln.projectview&upload_id=1829. Consultado em 27 Abril de 2009.

SMITH, Neil (2002): "New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy" *Antipode* nº34(3). Malden, MA, Blackwell Publishers: 434-457

SRIVASTAVA, Rahul e ECHANOVE, Mathias (2008): "The Buzz of the Bazaar" *ART India*, Volume XII, Issue IV: 26-31.

SRIVASTAVA, Rahul e ECHANOVE, Mathias (4 Junho 2008): *Mumbai Ahead*, www.airoots.org/2008/06/mumbai-ahead/. Consultado em 7 de Abril de 2009.

SRIVASTAVA, Rahul e ECHANOVE, Mathias (21 Fevereiro 2009): *Taking the 'Slum' out of Dharavi*, www.airoots.org/category/mumbai/. Consultado em 7 de Abril de 2009.

SRIVASTAVA, Rahul e ECHANOVE, Mathias (24 Fevereiro 2009): *Dharavi: User-Generated City*, www.airoots.org/category/mumbai/.

Consultado em 7 de Abril de 2009.

Stretch the green plot. 22 Dezembro 2007, Times of West Mumbai, <http://www.mumbaipluses.com/westsideplus/index.aspx?page=article§id=9&contentid=2007122220071220171403171392422c4§xslt=&comments=true>. Consultado em 20 de Abril 2009.

THRIFT, Nigel (2004) [1997]: 'Cities Without Modernity, Cities With Magic' *The Cibercities Reader*, New York, Routledge - Urban Reader Series: 98-100.

ZWINGLE, Erla (2002) – "Megacities, The Coming Urban World" *National Geographic Magazine*, November 2002: 72-99.

Filmografia

BAWEJA, Harry - *Love Storie 2050*. Australia/ India, 2008

BOYLE, Danny – *Slumdog Millionaire*. UK/ India 2009

DEBORD, Guy – *Sur le passage de quelques personnes à travers une assez courte unité de temps*. France 1959

FITZPATRICK, James A. – *Colorful Bombay*. USA 1937

NAIR, Mira - *Salaam Bombay*. UK/ India/ France, 1988

Conferências e Seminários

Bombaim, 29 de Janeiro de 2008

Aula de pós graduação com o professor Rahul Srivastava, no Tata Institute of Social Sciences, subordinada ao tema *Tribal India*

Lisboa, 29 Abril de 2008

Conferência de Charles Correa na VI Bienal Ibero Americana de
Arquitectura e Urbanismo (VI BIAU)

Imagens

Todas as imagens são propriedade da autora excepto as seguintes:

pág. 16-17| imagem gentilmente cedida pelo artista Sudhir Patwardhan e trabalhada pela autora.

pág. 21a| *Endless City*, 2007: 174

pág. 21b| <http://www.photomichaelwolf.com/hongkongarchitecture/>

pág. 31a, 31b| Bocarro, 1992, Vol.III, ilustração *Fortalezas de Mombaim e Caranjá e Fortaleza de Taná*

pág. 33| cortesia do Centro de Estudos do dARQ

pág. 58-59| imagem cedida pelo CES dARQ e trabalhada pela autora

pág. 63| mapa desenhado pela autora de acordo com dados do CES dARQ

pág. 71| cortesia do CES dARQ

pág. 74a| *Bombay, The Cities Within*, 2005: 21

pág. 83| Correia, *The New Landscape*, 1989: 26, 27, 29, 30

pág. 85| *ibidem*: 32, 33, 55, 56, 57. Excepto as imagens de Belapur actual:
<http://www.airoots.org/?s=belapur>

pág. 96-97| *frame still* do filme *Love Story 2050*, 2008

pág. 103| *ibidem*

pág. 121b| Jordi Serradell, 2006, <http://www.urbanrail.net/as/mumb/mumbai-map.gif>

pág. 133| Nacional Geographic Society: <http://ngm.nationalgeographic.com/2007/05/dharavi-mumbai-slum/jacobson-text>

pág. 135| <http://dharavievolution.type.pad.com/>

pág.136-137: imagem composta pela autora de iamgens satélite do Google Earth cruzado com informações do UDRI.

pág.136A e A':<http://www.som.com>

pág.136B:http://www.sz2.ca/blog/JupiterMills_Mumbai.jpg

pág.137C: <http://www.bandraworlisealink.com/images/bwsl.jpg>

pág.137D:<http://img84.imageshack.us/i/12455fxfowlemumbaihotelar9.jpg/>