

## Estratègies administratives i canvi de les relacions espacials a Mumbai<sup>1</sup>

**Gita Kewalramani**

*Departament de Geografia  
University of Mumbai*

### Resum

En aquest article s'explica com el control de les intervencions urbanes i les diverses legislacions al llarg dels diferents períodes de la història han creat el Mumbai actual, una de les ciutats més importants de l'Índia i una de les que té més habitants del món. A la primera part s'esmenta la història urbana, amb tot el procés colonitzador com rerefons, i el paper que ha jugat el comerç en la construcció de la ciutat. En la segona part es tracta com, a partir de la independència, a Mumbai hi ha hagut diferents lleis (*Rent Control Act* del 1942, *Urban Land Ceiling Act* del 1976) i hi ha hagut diverses actuacions (Back Bay Reclamation Scheme, la creació de Navi Mumbai, el complex Bandra-Kurla, el cinturó industrial de Thana Belapur) que han convertit Mumbai en el centre financer de l'Índia.

**Paraules clau:** Mumbai, Índia, geografia urbana, política urbana

### Resumen

En este artículo se explica como el control de las intervenciones urbanas y las diversas legislaciones a lo largo de la historia han creado el Mumbai actual,

<sup>1</sup> Conferència del mes de maig de 1998 pronunciada en anglès per la professora Gita Kewalramani a la Societat Catalana de Geografia. Traducció al català de Montserrat Cuxart i Tremes.

una de las ciudades más importantes de India y una de las que tiene más habitantes del mundo. En la primera parte se trata la historia urbana, con el proceso colonizador de trasfondo, y el papel que ha jugado el comercio en la construcción de la ciudad. En la segunda parte se trata como, a partir de la independencia, en Mumbai ha habido diferentes leyes (*Rent Control Act* del 1942, *Urban Land Ceiling Act* del 1976) y ha habido diversas actuaciones (Back Bay Reclamation Scheme, la creación de Navi Mumbai, el complejo Bandra-Kurla, el cinturón industrial de Thana Belapur) que han convertido Mumbai en el centro financiero de India.

**Palabras clave:** Mumbai, India, geografía urbana, política urbana

## Abstract

This paper reviews the effects of legal control through time on urban interventions in the creation of modern Mumbai, one of the most important cities of India, and one of the most populated cities of the world. The first section presents a summary of its urban history with special focus on the effects of the colonial period, and commercial activities in the construction of the city. The second section, analyzes the effects of several new laws enacted after the independence (*Rent Control Act* 1942, *Urban Land Ceiling Act* 1976) as well as special actions (Back Bay Reclamation Scheme, the creation of Navi Mumbai, the complex Bandra-Kurla, or the industrial belt of Thana Belapur) that have made Mumbai in the financial capital of India.

**Keywords:** Mumbai, India, urban geography, urban policy.

L'aglomeració urbana de Mumbai (abans Bombai), juntament amb les tres àrees metropolitanes de Delhi, Calcuta i Chennai (Madras), ocupa una posició capital en l'organització espacial i econòmica de l'Índia. Amb una població aproximada de 15 milions de persones el 1995, i que es calcula que arribi als 18 milions el 2000 (Worldwatch Institute, Washington), és l'*Urbs Prima Indes*. El 1991 era la sisena ciutat més gran del món, i es preveia que l'any 2000 ocuparia el tercer lloc en el rànquing mundial, amb Tòquio i Sao Paulo al davant. La ciutat s'originà a partir d'un grapat de petits assentaments que formaven un arxipèlag de set illes; avui, la metròpli no solament abasta l'illa de la ciutat de Mumbai, sinó bona part de l'illa Salsette, i les aglomeracions de Thana, de Kalyan i d'Ulhasnagar. A més, Navi Mumbai (Nova Mumbai), Vasai, Virar i Nala Sopara es relacionen directament amb el desenvolupament de la ciutat (mapa 1). L'estructura de la ciutat i la distribució espacial de les seves funcions plantegen una reflexió sobre el control de les intervencions i les diverses legislacions al llarg dels diferents períodes de la seva història.

La ciutat que s'expandí a partir d'uns llogarrets habitats per pescadors locals de la tribu Koli, pren el nom actual del santuari que hom dedicà a la deessa Mumbadevi. Durant el període precolonial els comerços i els seus ports s'instal·laren als territoris que envoltaven Mumbai (In Sopara, Chaul, Kalyan), en comptes de fer-ho a la pròpia ciutat. El comerç local de les illes es limità a l'explotació del coco. Mumbai, però, seguia sent oblidada, fins i tot després que els portuguesos dominessin les illes el 1534, per tal com se sentien més inspirats a fer proselitisme que a posar en marxa els negocis. No obstant això, el centre del Mumbai modern fou dissenyat pel físic i botànic portuguès Garcia da Orta el qual l'arrendà dels portuguesos i hi edificà una vila a la costa oest de la badia de l'illa principal.

El desenvolupament de Mumbai com a centre comercial s'inicià el 1668 quan els britànics, en conquerir les illes als portuguesos, s'adonaren de la importància de la seva estratègica situació en la ruta més curta de l'oest al Canal de Suez i calibraren acuradament el potencial d'avantatges que oferia l'excel·lent port. El 1686 havien traslladat la capital comercial de la Companyia d'Índia Oriental, de Surat a Mumbai. Així fou com la ciutat rebé tot de funcions afins com ara, els serveis de duana, emmagatzematge, la Casa de la Moneda, estampadores, un Tribunal Judicial i constructores navilieres. La Companyia d'Índia Oriental impulsà la migració de les comunitats mercantils cap a les illes i d'aquesta manera hi assegurava la llibertat de religió i permetia la construcció d'habitatges dins les muralles. Mumbai és l'única ciutat de l'Índia on indis i europeus, encara que segregats, viuen dins del mateix recinte. L'àrea adjacent a la fortificació fou anivellada per motius defensius i es reservà com a espai lliure obligatori anomenat Esplanade, i encara avui en perduren alguns claps que conformen l'espai lliure més important d'aquesta ciutat illa.

La següent fase del creixement de la ciutat s'associa amb al foc el qual destruï una bona part del sector indi de l'interior de les muralles. A causa d'aquest fet, els residents es veieren forçats a construir les seves botigues i habitatges al nord de l'Esplanade. Les noves zones habitades tenien un ús del sòl mixt on l'activitat residencial, comercial, social i religiosa s'integrava en un teixit urbà estretament unit. Els basars locals de proveïment diari creixeren ràpidament dins i al voltant dels barris residencials densament poblats, fet que mostren els mercats especialitzats apinyats al llarg de tot un carrer: per exemple, el basar Null on es ven ceràmica i porcellana; el basar Zaveri que ofereix objectes d'or, etc. Val a dir que aquests carrers actualment encara ofereixen les mateixes mercaderies.

La recuperació de terres ha jugat un paper important en l'encariment dels recursos del sòl a la ciutat alhora que creixia en població i funcions. Les set illes originals es fusionaren en una gran illa complexa (mapa 2). La construcció del ferrocarril que connectava el port amb el seu hinterland el 1853 no solament impulsà les activitats portuàries, sinó que també posà els fonaments del desenvolupament industrial de la ciutat. El primer molí tèxtil fou establert l'any següent, al nord de la ciutat índia, a les terres baixes centrals que havien estat recuperades al mar.

El 1861, la guerra civil americana donà un embranzida al desenvolupament de Mumbai, ja que calia proveir els molins Lancashire amb cotó de l'Índia. Durant els cinc anys de guerra es calcula que entraren a la ciutat 81 milions de lliures esterlines. El *boom* estimulà la indústria del cotó, de manera que la comunitat mercantil índia establí entitats bancàries i una borsa per protegir els seus interessos; així fou com Mumbai s'inicià com a centre financer. L'expansió de les activitats bàsiques comportà una immigració a gran escala cap a la ciutat. A causa de la congestió de la població s'enderrocaren les muralles i s'hi construïren un gran nombre d'edificis públics. Es tractava de construccions d'estil gòtic victorià, que projectaven la imatge d'una ciutat nova i pròspera. Avui, aquests edificis es consideren el conjunt victorià més bell del món.

La creació d'un eficient sistema de transport ferroviari condicionà l'expansió horitzontal de la ciutat a la primera meitat del segle XX. La proliferació de suburbis impulsà la creació del *Central Business District*, fet que provocà el divorci entre el treball i la residència, que fins aleshores havien viscut plegats al vell fortí. L'espai que es demanava per oficines s'assignà a Ballard Estate, prop de la ciutatella. L'Estate, iniciat el 1908, cobria una superfície de 9 km<sup>2</sup> i enquibia 43 blocs de cases. Les carreteres es disposaven formant graella i els edificis d'estil "Renaixement Europeu" es caracteritzaven pel seu disseny uniforme i arquitectura feixuga.

La següent actuació important de Mumbai fou el *Backbay Reclamation Scheme* (BBR) mitjançant el qual es recobraven 463 km<sup>2</sup> del front marítim de la costa occidental de la ciutat per a ús residencial (mapa 3). La caiguda del valor del sòl a conseqüència de la depressió dels anys trenta i el triple augment dels costos de recuperació al mar per culpa de la filtració que es generava al mur marítim, van fer que solament es cobrissin 223 quilòmetres quadrats. Per incrementar els beneficis, bona part dels edificis es destinaren a apartaments d'estil Art Deco americà i, fou així com es dotà la classe metropolitana, alta i mitjana. Aquest desenvolupament canvià la imatge de Mumbai: d'una ciutat victoriana passà a una metròpoli moderna i cosmopolita. Tot i que el pla fou molt criticat per haver creat un model d'alta densitat, amb els anys, Marine Drive, que és com s'anomena aquest barri, ha esdevingut una de les àrees residencials més denses i ofereix una important imatge de Mumbai. La increïble estesa d'edificis d'estil Art Deco tot el llarg del front marítim li aporta un caràcter i una identitat diferents i per això se l'ha catalogat com a recinte patrimonial. Malgrat l'augment d'habitatges en construcció a causa del BBR, continua havent-hi una tremenda llista de candidats per acomodar. Les classes mitjanes que podrien assumir el cost social afegit i la inversió inicial comencen a instal·lar-se als afores.

El 1947, moment de la independència de l'Índia, Mumbai era el centre administratiu de l'Estat i la capital industrial, comercial i financera del país. Hi havia una concentració espacial de funcions al sector sud de l'Illa Mumbai on es trobaven els departaments del govern, oficines i cases comercials i la majoria de

les indústries. Els barris residencials es localitzaven al nord, al llarg dels dos grans eixos ferroviaris i eren bàsicament *ciutats dormitori*.

El primer impacte quan la partició de l'Índia fou l'entrada de 200.000 immigrants els quals lideraren la sorprenent pujada del preu del sòl i de l'habitatge, tant al centre de la ciutat com als afores (mapa 4). L'era postindependència també es destaca per inicitives legislatives i de planificació que han tingut un profund efecte en la forma i en l'estructura de la ciutat. La legislació es presentà en dues actes: la *Rent Control Act* i la *Land Ceiling Act*.

## **La *Rent Control Act***

Aquesta legislació del 1942, es veié afectada durant cinc anys per les circumstàncies especials del període posterior a la segona guerra mundial, moment en què la inflació fluctuava. Tot i així, fou força respectada per raons polítiques i encara avui continua tenint vigència. Afectà profundament la fesonomia de la ciutat i els models espacials de creixement.

La *Rent Act*:

1. Es congelaren els lloguers als nivells del 1940 de tots els edificis arrendats en aquell moment. En el cas d'altres edificis, el Parlament tenia autoritat per a determinar un arrendament estàndard. Una vegada fixades com a rendes estàndard no es podien augmentar.
2. Es protegiren els arrendataris en contra del desallotjament.
3. Es garantia la transferència dels drets de successió de l'arrendatari.

El resultat de la *Rent Control Act* fou que la inversió en propietat arrendatària no era competitiva amb d'altres fonts d'inversió, ja que no hi havien actius líquids al mercat i els terratinents no podien fer efectiu el valor de la propietat. Això actuà com a desincentiu per augmentar el lloguer dels habitatges en estoc. Actualment, el lloguer continua congelat als valors de 1940, mentre que l'índex de preu al majorista es disparà 70 vegades a l'alça durant aquest període. No deixa de ser irònic que l'arrendament d'apartaments a Marine Drive (un districte residencial davant del mar de les classes més altes) sigui de 20 cèntims de dòlar el peu quadrat, mentre que un propietari de pisos d'aquesta mateixa zona els pot vendre per 40\$ el peu quadrat. És més car ser propietari a Dharavi, el barri pobre més gran d'Àsia, que ser un antic propietari a Marine Drive. Una altra resultat de les rendes baixes és el fet que els propietaris no són capaços de reformar o rehabilitar els seus edificis, cosa que fa que Mumbai sembli un barri de barraques. Es calcula que el 15% dels ciutadans viu en 11.000 edificis que estan al límit del col·lapse. Uns 20.000 només ténen una esperança de vida entre 5 i 10 anys.

## La *Urban Land Ceiling Act* (ULCA)

Segons les previsions d'aquesta acta del 1976, un individu no podia ser propietari de més de 500 metres de sòl dins la ciutat; el govern se n'apropriava l'excedentari. Aquesta llei estrangulà el mercat immobiliari de Mumbai. Fins avui només s'han desenvolupat 0,3 km<sup>2</sup> dels 11,92 que es declaraven com a excedent immobiliari per l'ULCA. El sòl ni s'adquiria ni s'hi construïa, i no s'hi permeté cap tipus d'actuació d'ençà que fou declarat excedentari. Era com estar als llimbs: el propietari no podia treure rendiment del sòl i el govern no podia comprar-lo perquè no disposava de fons. En posposar l'adquisició es creà una escassetat artificial. A més a més grans porcions de la propietat real s'ha aconseguit per mitjà de plets.

L'impacte d'aquestes dues legislacions repercutí en els preus extremadament alts de la propietat real de Mumbai. L'estudi sobre 17 ciutats per l'empresa immobiliària Frank Knight International, situa Mumbai com la cinquena ciutat més cara del món després de Nova York, Londres, Hong Kong i Singapur. Fa dos anys els preus a Malabar Hill i Cuffe Parade (els districtes més elitistes) oscil·laven entre 315\$ i 375\$ el peu quadrat. Actualment, els preus se situen en una mitjana de 200\$ el peu quadrat. A principis de 1999 un apartament a Malabar Hill es podia vendre per 554\$ el peu quadrat. L'alt cost de la propietat i un habitatge no rendible han provocat la proliferació de barris pobres els quals actualment allotgen el 51% de la població de la ciutat.

Les iniciatives de planificació de l'era postindependència s'iniciaren el 1945 per controlar el desenvolupament postbèl·lic de la ciutat i tractaven el problema de la congestió de la ciutat. Les principals accions foren l'eixample dels límits de la ciutat incorporant-hi l'illa Salsette, el trasllat de les indústries pesades a l'altra banda de Thana Creek i la creació d'un municipi a Vasai, al nord de la ciutat. Durant la dècada dels cinquanta l'única actuació que s'emprengué de les citades suara, fou l'expansió en fases dels límits de la ciutat. El 1958, un grup d'especialistes estudiaren el desenvolupament de la ciutat ja en el context de la seva regió. Després d'això, el 1965, hom proposà un comitè perquè investigués la possibilitat d'un pla regional per a la ciutat. Aquest comitè projectà la regió metropolitana de Mumbai i proposà la creació del *Bombai Metropolitan Regional Planning Board* per tal de formular un pla regional metropolità. El Departament fou constituït el 1967 i tenia per missió dissenyar un pla regional per a 21 anys.

En general, el nou pla contemplava les propostes ja dissenyades el 1958. Per tant, posava èmfasi en la necessitat de prohibir a gran i mitjana escala les indústries a la ciutat, la creació d'un nou centre metropolità com a imant per Mumbai, l'ampliació del port de Mumbai a Nhava Sheva, a terra ferma, i la realització d'un nou complex comercial a Brandra-Kurla al centre de la ciutat per mitigar la pressió de Mumbai sud. La necessitat de tornar a plantejar aquestes propostes és perquè no foren realitzades en el seu moment: per exemple, el pla del 1958 contemplava una inversió crucial per dispersar la indústria al continent

mitjançant la construcció d'un pont damunt el Thana Creek. Aquest pont començà a contruir-se el 1964 i fou acabat el 1972.

El pla de desenvolupament de Mumbai del 1964 introduí el concepte *Floor Space Index (FSI)* on es fixava la relació entre la superfície de sostre construït i el total de metres quadrats de sòl. Aquests índexs es fixaren per a diferents superfícies de la ciutat. Això suposà un clar trencament d'ençà de la primera aproximació en què es formularen lleis de govern urbà –amplada, basat en necessitats percebudes; per exemple, l'índex d'edificabilitat permisible a Island City és d'1.33, mentre que a l'illa Salsette és d'1.

A més a més de les intencions d'aquest plans espacials, el 1961 s'inicià el pla de desenvolupament de la ciutat de Mumbai. Es tracta d'un avantprojecte sobre l'ús del sòl i que es revisa cada vint anys i pretén millorar la qualitat de vida de la ciutat en delimitar-ne la infraestructura social i física. El pla preveu el creixement de la població de la ciutat, determina de quina manera hauria d'utilitzar-se el sòl i marca els indrets per a serveis públics, com ara terrenys per edificar, per escoles i espais per al lleure.

A partir dels projectes, i de vegades contrari a algunes de les seves propostes, el govern de Maharashtra ha dut a terme alguns projectes que han tingut un gran impacte a la ciutat. Entre d'altres citem el *Back Bay Reclamation Scheme*, la realització de Navi Mumbai i el complex de Bandra-Kurla.

## **El Back Bay Reclamation Scheme (BBR)**

El 1967, malgrat les recomanacions que prohibien un creixement més gran al sud de Mumbai, el govern acabà el projecte Back Bay, abandonat els anys trenta. De la superfície total, anomenada Nariman Point, havia de rescatarse el 80% per a ús residencial i el 20% restant per a ús mixt, residencial i comercial. De fet, el 1992 la proporció s'establí en un 80 entre 20 a favor dels edificis comercials. Per empitjorar les coses el Floor Space Index garantit en aquesta zona era quasi de 4. Això significava que més de 40 gratacels amb una mitjana de 15 plantes cadacun s'amuntagaven damunt de 3,1 km<sup>2</sup> de sòl. Els moderats calculen ubicar més de 300.000 oficinistes en aquesta superfície. A més a més, no existeixen pautes que estimulin la implantació de serveis, com ara botigues, restaurants, pàrquings públics i espais lliures. Es tracta, per tant, d'un mercat caòtic durant el dia i una ciutat fantasmal a la nit –el darrer únic ús.

Aquest creixement també ha provocat una enorme pressió a les vies de comunicació urbanes i suburbanes, al subministrament d'aigua, al clavegueram i a l'electricitat. La concentració de treballs a l'extrem sud de la ciutat representà, així mateix, alts costos i no poques hores de transport públic diari. El 1993 s'enregistraren 244.000 passatgers que arribaven a l'estació final de Chhatrapatti Shivaji (l'antiga Victoria Terminus) i a les estacions de Churchgate, les dues estacions terminals de tren del sud de Mumbai.



## La creació de Navi Mumbai

El 1970, el govern estatal acceptà la proposta d'establir una central de metro al continent per tal d'integrar 95 pobles en una superfície de 343,70 quilòmetres quadrats. La creació d'un centre satèl·lit depenia de tres inversions importants: el trasllat dels departaments de govern des de Mumbai sud, la construcció d'un tram de ferrocarril que connectés amb Mumbai i la creació del port de Nhava Sheva. Estava previst que Navi Mumbai podria atènyer els 2.100.000 habitants el 1991. No obstant això, la ciutat satèl·lit no es va arribar a aixecar perquè el govern no hi traslladà els departaments públics de Mumbai sud (en part, per l'èxit que tingué la implantació del projecte BBR) i perquè retardà la construcció del tren i del port Nhava Sheva, i també a causa dels problemes d'adquisició del sòl. Com a resultat, el 1991 s'enregistrà un augment de només 350.000 persones. La posta en marxa de l'enllaç ferroviari, les millores en els serveis de telecomunicació, la creació i el feble funcionament del port de Nhava Sheva i el trasllat del mercat de majoristes han provocat un creixement accelerat a la ciutat satèl·lit durant la darrera dècada.

## El complex Bandra-Kurla

El complex, basant-se en les propostes del pla Bandra-Burka, es localitza al centre de l'illa Salsette, i fou creat com a districte empresarial alternatiu al Nariman Point emplaçat a l'extrem sud de la ciutat. Es preveia que el complex es desenvoluparia com un centre internacional, tant financer com de negocis, i amb una previsió d'ocupació de 150.000 treballadors de coll blanc. El complex s'anava esllangueint darrera els programes. D'un total de 50 solars, 20 es posaren en venda el 1995, i no tots s'han venut. En alguns ni s'hi ha construït i ni s'hi preveuen plans immediats de venda per la sobtada caiguda dels preus dels béns efectius en els darrers quatre anys. L'ímpetu pel desenvolupament de la zona no assegurava ni el trasllat del govern ni les oficines de les companyies del sector públic. El Reserve Bank of India, l'oficina de l'Income Tax, l'Unit Trust of India, la Industrial Credit and Investment Corporation of India i el Citibank ja han resituat les seves empreses aquí. Això no obstant, el diamant de la borsa i els mercats tèxtils del sud de Mumbai, que s'esperava que s'hi instal·larien, encara no s'han decidit. La manca d'infraestructures, una connexió ferroviària pobre, l'absència d'hotels adequats, entre d'altres, n'han obstaculitzat el creixement. A causa del retard, el complex Bandra-Kurla actualment només pot servir per absorbir noves demandes i no per descongestionar Mumbai sud, tal com preveien els plans.

## El cinturó industrial de Thana Belapur

Després de 1961, la Corporació Municipal de Mumbai prohibí l'emplaçament de grans indústries manufactureres i transformadores dins la ciutat. A més



a més, l'agost de 1962, es creà la *Corporation Development Industrial Maharashtra (MIDC)* amb la finalitat de promoure la dispersió i afavorir el creixement i la creació d'indústries i el seu assentament ràpid i ordenat a Maharashtra, tot establint-hi empreses estatals. És irònic destacar que bona part de les estatals s'establiren en centres urbans, com ara Thana, Kalyan i Ulhasnagar, entre d'altres, les quals es localitzaren prop de la metròpoli i es connectaven amb el centre mitjançant la xarxa ferroviària suburbana. A més de trobar-se prop de Mumbai, disposaven de les infraestructures bàsiques i podien connectar-se directament en tren amb el centre i amb el sud de l'Índia, d'aquesta manera aquestes ciutats sortiren de l'estancament en què es trobaven. En conseqüència el sector industrial del nord de Navi Mumbai formà un continu urbà el resultat del qual fou la creació d'un extens cinturó industrial on es localitzen més de 2.000 indústries amb un volum anual de 70.000 milions de rúpies.

D'aquesta dinàmica, n'ha sorgit una redistribució espacial de la població des de 1961. La despoblació del centre de la ciutat ha anat paral·lela amb la creixent i ràpida suburbanització la qual s'ha anat establint a l'oest i al centre del corredors ferroviaris. Gràcies a l'eficient sistema d'aquest mitjà de transport, la classe mitjana-baixa s'ha dispersat en un radi de 72 quilòmetres del centre de negocis. Tot i que els centres s'han localitzat al llarg del corredor oest del ferrocarril, no n'hi ha hagut prou per atreure les indústries, ja que només cobreixen una petita porció del hinterland de l'oest del país, i l'absència d'autopista li ha provocat un ràpid creixement com a barri dormitori. Així a partir dels anys vuitanta les ciutats incloses a l'àrea urbana de Vasi-Virar enregistraven un dels percentatges de desenvolupament més alts de l'Índia. El fort augment del nombre de treballadors a Mumbai sud amb qui es connectaven perfectament amb tren, el profund problema d'habitatge a Mumbai juntament amb amb baixos preus de la terra en aquesta zona i el fracàs de Navi Mumbai d'establir-se com a nus dinàmic han atiat el seu creixement. Aquest desenvolupament sense precedents ni planificació provocà un munt de problemes. Grans parcel·les destinades a una horticultura fructífera van ser urbanitzades, i la construcció massiva desembocà en un esgotament ràpid de l'aigua del sòl i en l'augment de salinitat a les zones costeres. La regió patí d'una manca d'infraestructura -el problema de l'aigua esdevingué particularment agut. L'aigua disponible només arribava al 50% de la demanda. Aquests centres urbans també els mancava una base econòmica. Avui, només el 36,12% dels treballadors són locals.

Com a resultat dels alts preus de les propietats residencials i comercials a Mumbai sud, algunes companyies que tenien les oficines a Nariman Point han començat a mudar-se a l'illa Salsette, al complex Bandra Kurla o a la carretera d'Andheri-Kurla on els preus més mòdics els permeten d'establir-hi unes oficines més espaioses i modernes. La indústria de *software* també s'ha atrinxerat als entorns d'Andheri. Les noves formes de comunicació -ordinadors, faxos, internet- han contribuït a aquest canvi. Els establiments que s'han localitzat aquí tenen l'avantatge de la proximitat de les zones residencials. A partir dels anys setanta es produí un canvi de les funcions bàsiques de la ciutat. La parti-

pació de les empreses baixà del 43,8% el 1971 al 36% el 1980 i encara el 28,8% el 1990. Bona part de la baixa l'enregistrà la indústria tèxtil del cotó. Els llocs de treball del sector va disminuir de 200.000 el 1970 a 70.000 el 1991. Així, com també a d'altres ciutats, Mumbai començà a decaure com a centre productiu i el seu volum de producció ara està més estretament relacionat amb la indústria petroquímica, automoció i electrònica, el qual encaixa amb alguns dels sectors més dinàmics del comerç mundial, especialment aquells on un nombre de països recentment industrialitzats han tingut un gran èxit amb les seves exportacions.

La crisi de la indústria tèxtil de la ciutat s'inicià als anys cinquanta moment en què les molins tèxtils s'enfrontaren a severs revessos per les polítiques governamentals que, en un intent d'afavorir els telers de mà i els telers mecànics, dictaren la prohibició sobre l'augment de telatge en la producció combinada. Va venir després la prolongada vaga de treballadors dels anys vuitanta. A conseqüència d'això, molts molins foren nacionalitzats o es tancaren. D'aquesta manera la *City Island* reté relíquies d'una època passada i que actualment són innecessàries. Urgia, però, que la terra no es quedés atrapada en activitats inadéquades. Els molins ocupen una superfície de 15,6 quilòmetres quadrats, i juntament amb els magatzems del lloc, vénen a suposar la reconversió d'aquest tipus més gran del món. La remodelació dels *London Docklands* (12 km<sup>2</sup>) i la zona del Gran Mur de Berlín tenen una superfície més petita. Un dels problemes més grans de la reconversió de Mumbai són els 70.000 treballadors que encara treballen als molins. El 1994, els béns associats als molins tèxtils s'estimaven al voltant dels 2.000 milions de dòlars. La venda/realització d'aquestes amples faixes de terreny fou obstruïda per un conjunt de Regulacions per al Control del Desenvolupament, formulades pel govern el 1991. Aquesta normativa marcava que el guany obtingut per la venda de l'excedent de terres es dividiria a parts iguals entre la urbanització Maharashtra i l'empresa de desenvolupament de la zona, la Corporació Municipal de Mumbai i el propietari. El pla de rehabilitació d'alguns dels molins per als seus treballadors fou lliurat pel Departament d'Indústria; Reconstrucció Financera es mogué per obtenir els permisos per vendre els seus terrenys i convertir-los en activitats efectives, mentre que altres s'havien compromès en l'emocionant rehabilitació. Actualment, blocs de pisos moderns i apartaments de luxe van transformant no només la fesomia, sinó l'aspecte cultural d'aquests precintes, els quals lentament es van metamorfosant en zones elitistes.

La participació de llocs de treball de Mumbai en el sector comercial ha pujat des del 18,5% el 1971 al 29,1% el 1991. Apart d'una excel·lent localització, també han estat importants els magatzems i els serveis auxiliars per tal de reforçar el comerç i l'intercanvi. El 1971 fou el primer port internacional de l'Índia amb el 46% del conjunt del comerç exterior del país i comptava amb el 42% del total d'ingressos transportats tant per mar com per aire. No obstant això, avui el port de Mumbai va a la baixa. Per primera vegada es preveu un dèficit de 10.000 milions de dòlars durant l'any financer 1999-2000. L'*Oil*

*Coordination Committee* ha calculat que el volum del tràfic de petroli i de lubricant al port de Mumbai baixarà 1.9 milions de tones la temporada 2001-2002 en relació a l'anterior 1999-2000. El *Jawaharlal Nehru Port Trust* (JNPT) a Nhava Sheva s'ha avançat al port de Mumbai en tràfic de mercaderies. Tot i que el barrils procedents del JNPT tenen un empaquetatge més gran que els del port de Mumbai, la mitjana de temps de càrrega i descàrrega durant el 1997-98 era de 2,36 dies contra els 4,25 dies del port de Mumbai. Aquest port pateix també d'una entrada limitada i poc preparada que fa que els vaixells més grans no puguin entrar-hi. A més a més, les carreteres i els trens estan sempre col·lapsats pel trànsit de passatgers i no es disposa de gaire espai per carregar cap i des del hinterland del port Mumbai. L'equipament és antic i vell i les avaries són freqüents. La privatització de ports més petits, com ara el de Maharashtra i el de Gujarat, que està previst que funcionin aviat, també afectarà el volum comercial de Mumbai ja que s'espera que siguin més eficients i més agressius.

Mumbai és el centre financer de l'Índia. Els bancs controlen el 12% dels ingressos i una quarta part dels crèdits pendents. També disposa d'un mercat de seguretat ben organitzat. La borsa de Mumbai, la més antiga i més gran de l'Índia, compta amb les dues terceres parts del volum de comerç amb més del 70% del capital cotitzat i el 90% de la capitalització del mercat. El nombre d'inversors és de 20 milions. La ciutat disposa de potencial per a desenvolupar-se en un centre financer internacional. La presència de tecnologia especialitzada i una força treballadora experimentada en material informàtic componen el tresor més important. En els temps actuals les telecomunicacions han experimentat una ràpida evolució a causa de la privatització i de la competició. El conjunt de mesures, anunciat pel govern el juliol de 1999, amb què es canviava el dret de llicència per una contribució compartida amb les companyies privades, també haurà de tenir un impacte favorable, ja que els centres financers depenen fortament de les telecomunicacions. Cal, però, que el transport públic sigui ràpid entre els dos principals nuclis de la ciutat (Nariman Point i el complex Bandra-Kurla).

Actualment, Mumbai manté la posició de capital comercial i financera de l'Índia. Hi contribueix el fet que el 82,71% dels ingressos prové de les metròpolis del país. L'ètica professional, l'actitud cosmopolita de la població, una bona connexió amb la resta del país i del món, una oferta adequada, el sistema de transport més eficient de l'Índia, la presència d'un gran nombre de corporacions capdavanteres i una organització comercial d'alt nivell són els factors dominants. No obstant això, existeix un gran nombre de desavantatges. Alt cost de l'estat real, vagues de treballadors i pagament de salaris, taxa i impostos alts, elevat cost de la vida a més del transport públic són els frens perquè noves empreses s'hi instal·lin. D'ençà de la darrera dècada, l'estructura de la ciutat s'està ensorrant sota el pes del ràpid creixement de la població (mapa 5). El pla de desenvolupament de la ciutat amb prou feines progressà més enllà de l'estadi de projecte. Només se n'ha realitzat el 15%. El 90% de les parcel·les

que el pla reservava a necessitats públiques ha estat usurpat: de les 2.300 que s'havien de destinar a espais de lleure, de joc i jardins, només se n'han realitzat 500 d'acord amb el pla, i de les 326 que es reservaven per la venda només 23 les ha adquirit la Corporació Municipal de Mumbai (BMC).

Entre les mesures prèvies que s'han tingut en compte s'inclou:

- Passos positius per assegurar la implantació del Pla de Desenvolupament. El govern no s'aproprià d'una extensa superfície destinada per a usos públics per tal com no disposava de diners per pagar els propietaris segons els preus actuals de mercat. Aquests espais lliures han estat ocupats pels indigents. A més, segons la *Maharashtra regional and Town Planning Act*, si la BMC no adquireix una parcel·la en un termini de deu anys de l'aprovació del pla, el propietari o qualsevol interessat en el terreny, pot posar un "avís de compra" a la BMC. Per tant, la Corporació Municipal ja no disposa de les superfícies que havien de ser destinades a usos públics.
- La revocació tant de la *Rent Act* com de l'ULCA. Aquestes legislacions han suposat preus alts de la propietat, proliferació de barris pobres i un escàs manteniment dels edificis. La força del lliure mercat és vital per una eficient distribució de l'ús del sòl en una ciutat privada d'espai. Convé també que la terra no romangui atrapada en activitats que són inadequades. La rehabilitació dels molinars hauria de ser prioritària.
- L'augment de la xarxa pública de transport, de carreteres i de ferrocarrils és la primera cosa a fer. Avui, el transport ferroviari trasllada 3 milions, ben bé, de viatgers diaris. El sistema d'autobusos amb un parc de 3.564 unitats afecta més de 400 rutes i recorre diàriament més de 650.000 quilòmetres transportant 4,5 milions de viatgers diaris, no té comparació amb cap altra ciutat del món pel que fa a l'àmbit d'operacions i a la capacitat de manobra dels passatgers. Malgrat això, el sistema està tremendament saturat.
- La construcció de les connexions est-oest com a artèries de transport; tant les carreteres com les vies fèrries presenten una orientació nord-sud. A resultes d'això no solament han sorgit problemes de circulació, sinó també problemes socials i psicològics aguts ja que els passatgers es passen cada dia més de quatre hores per dia en un trajecte. Així, doncs, actualment s'estan construint 55 passos de nivell superior a diferents indrets de la ciutat per tal d'alleugerir els embotellaments, però les connexions est-oest no s'han realitzat.
- L'increment del nombre d'autobusos amb aire acondicionat per mitigar l'alt nivell de congestió dels carrers de la ciutat. L'augment ha significat el 7% l'any en els vehicles de més de 12 anys i el 8,55% l'any en els cotxes particulars matriculats des de 1981 a 1996. Es calcula que actualment es venen diàriament a la ciutat 200 cotxes nous i cada cotxe ocupa menys de l'1,6%. Aquest sector de la població de bona gana es passaria al transport públic si fos net, confortable i amb aire condicionat, freqüent i puntual. Els pocs autobusos que disposen d'aire condicionat des de l'any passat han estat ben rebuts.
- La construcció d'una mena de transbordador, alhora ferrocarril i carretera, que connecti amb la terra ferma. És particularment vital la connexió

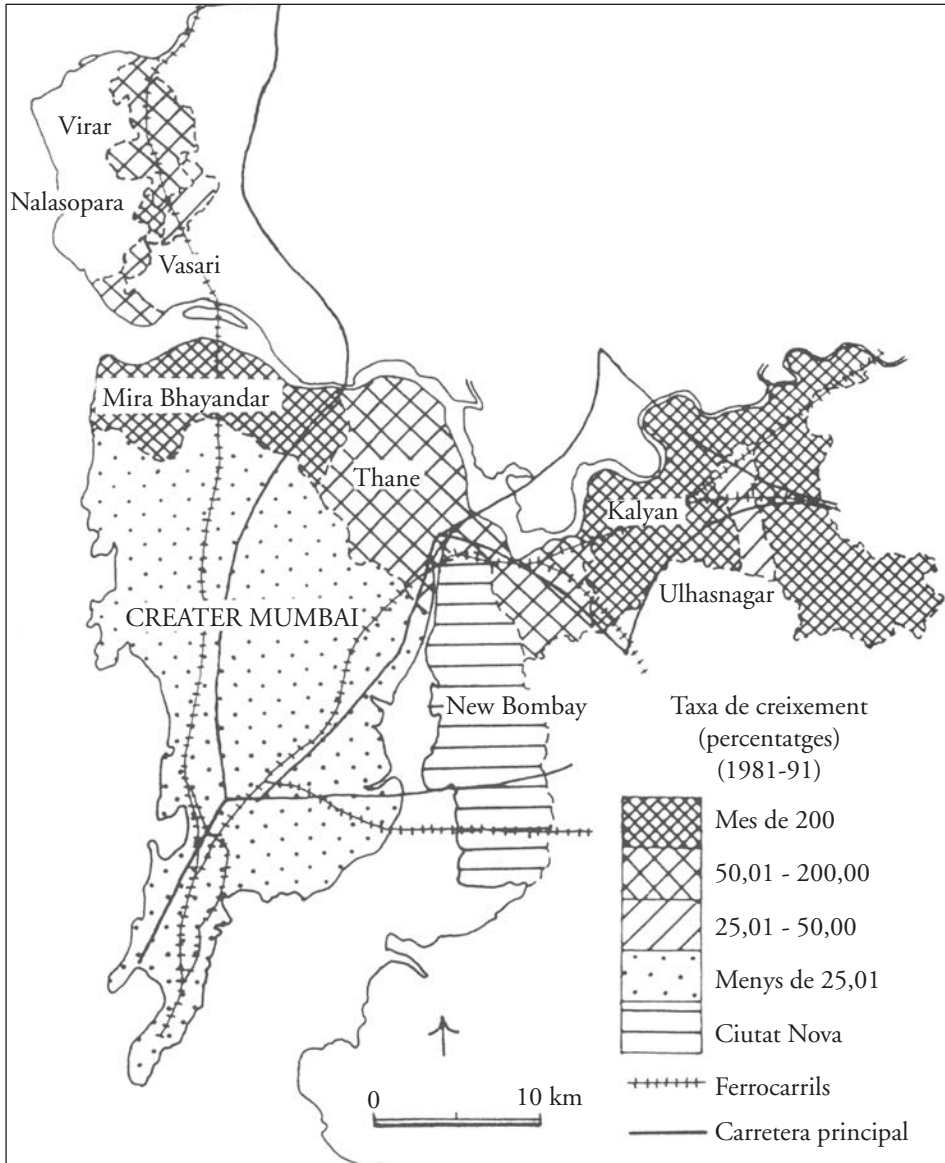
d'Island City amb Nhava a Navi Mumbai des de la punta nord del canal navegable del port de Mumbai. Això implicaria la construcció d'un pont de 25 quilòmetres de llarg amb vuit carrils i un pont per al ferrocarril amb dos trams als extrems com a punt de dispersió d'aquest trànsit. L'obertura de les àrees subdesenvolupades a terra ferma escurçaran el temps del trajecte, d'una mitja hora del centre de Mumbai. Un possible estudi es realitzà el 1982 el qual arribava a la conclusió que l'enllaç no era econòmicament viable en l'escenari econòmic que regnava aleshores. El projecte necessita ser revisat, ja que és crític que disminueixin els alts nivells de congestió de Mumbai.

El govern hauria de cooperar amb les agències de planificació per assegurar la implantació uniforme dels plans. Això és vital per al funcionament uniforme de la ciutat. Tenint present el que s'ha acabat d'exposar, cal remarcar que es requereixen mesures urgents i una forta voluntat política per invertir els nombrosos problemes de la ciutat si és que encara vol mantenir-se en el primer rang en la jerarquia urbana de l'Índia.

## Referències

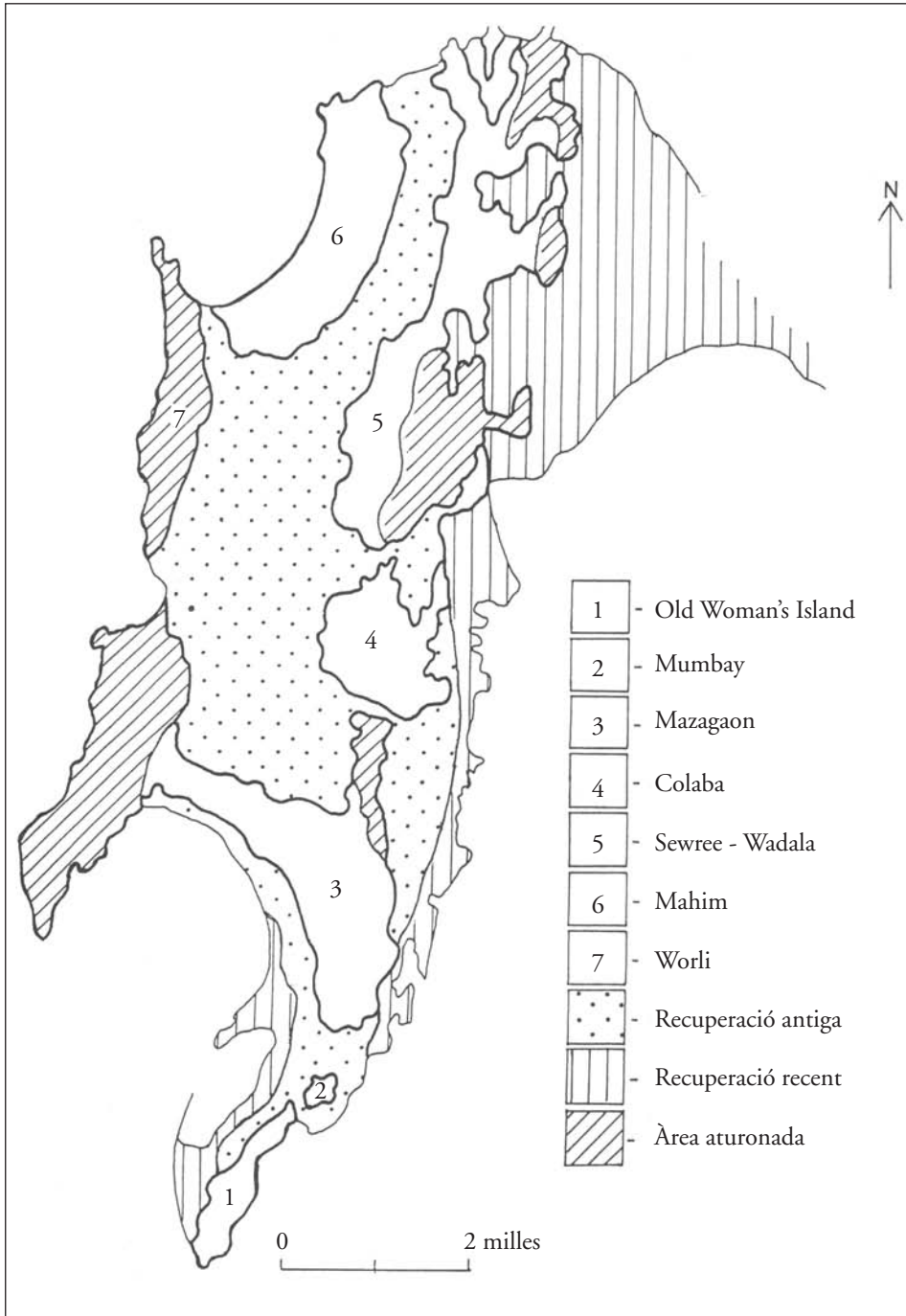
- BANERJEE-GUHA, S. (1995). «Urban Development Process in Bombay: Planning for whom?». A: SUJATA, Patel; THOMER, Alice [eds.], *Metaphor for Modern India*. Mumbai: Oxford University Press, p. 100-120.
- BOMBAY METROPOLITAN AND REGIONAL DEVELOPMENT AUTHORITY (1990). «Report of the draft Development Plan for BBRS». Blocs III al VI. Mumbai.
- DIVEDI, Sharda; MEHROTRA, Rahul (1995). «Bombay: the cities within». *India Book House*. Mumbai.
- HARRIS, Nigel (1995) «Bombay in the Global Economy». A: Sujata, Patel; Thomer, Alice [eds.], *Metaphor for Modern India*. Mumbai: Oxford University Press, p. 47-63.
- KEWALRAMANI, Gita (1991). «The urban development in the Bombay-Poona Internodal Axis». Tesi doctoral. Universitat de Poona.
- KEWALRAMANI, Gita; SRIVASTAVA, Sudha (1999). «Development Strategies and Environment Issues: A Case Study». A: SINGH ABHA LAKSHMI [ed.], *Resource Management*. Nova Delhi: B.R. Publishing Corporation.
- MID-DAY, [Mumbai], setembre 3, 1998; juny 17, 1999; agost 21, 1999.
- SITA, K.; ROY, M. (1998) «Problems and Prospects of Mega Cities in Developing Countries». A: *Contemporary Approaches to Indian Geography*. Nova Delhi, p. 305-322.
- THE TIMES OF INDIA, [Mumbai], juliol 31, 1997; maig 11, 1998; febrer 9, 1999; juliol 26, 1999; agost 8, 1999.
- VERMA, H.S. (1985). *Bombay, New Bombay and Metropolitan Region*. Nova Delhi: Concept Publishers.

**Mapa 1**  
**Gran Mumbai i les aglomeracions urbanes perifèriques**



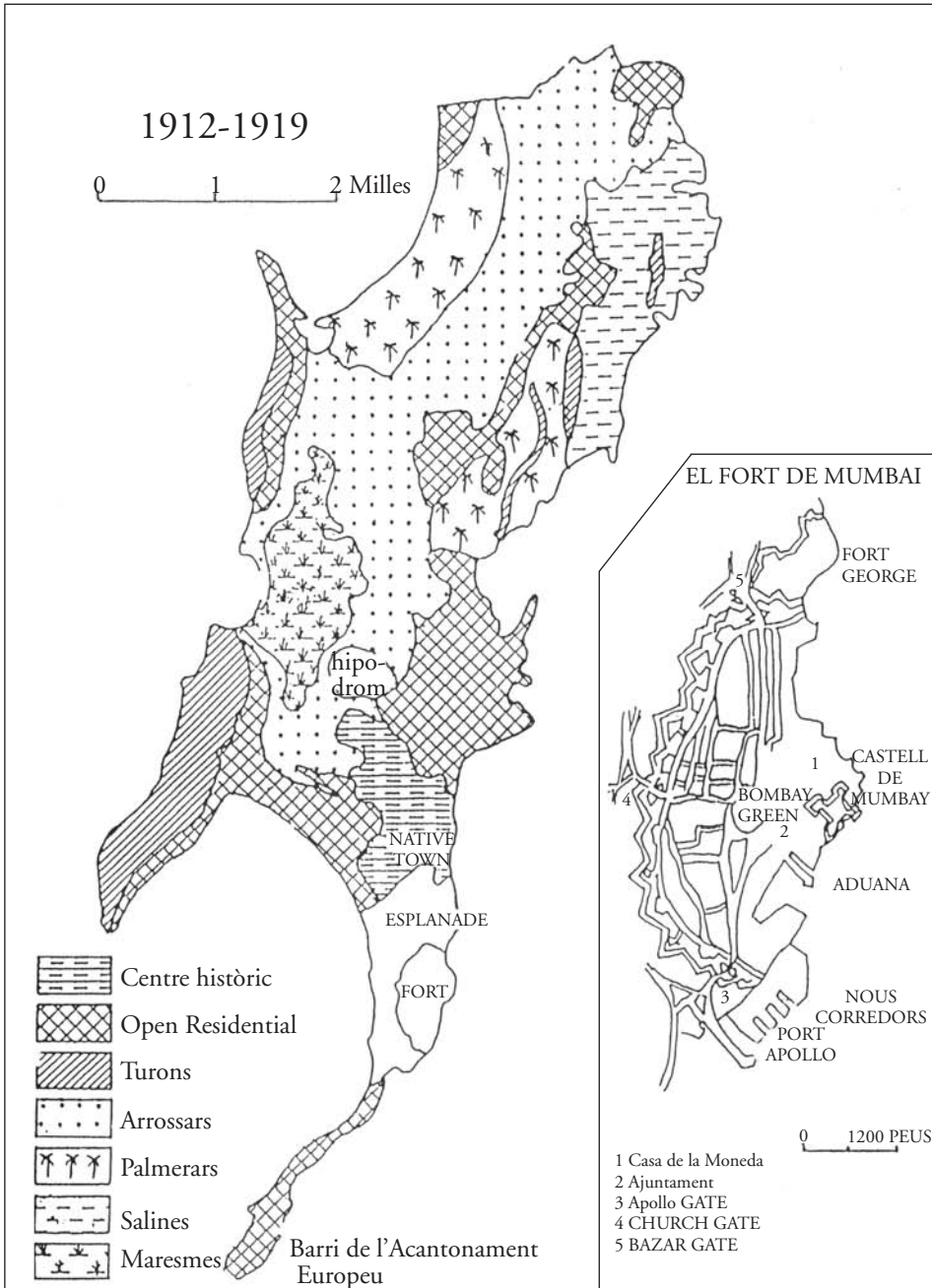


**Mapa 2**  
**L'illa de la ciutat de Mumbai: el grup d'illes original**

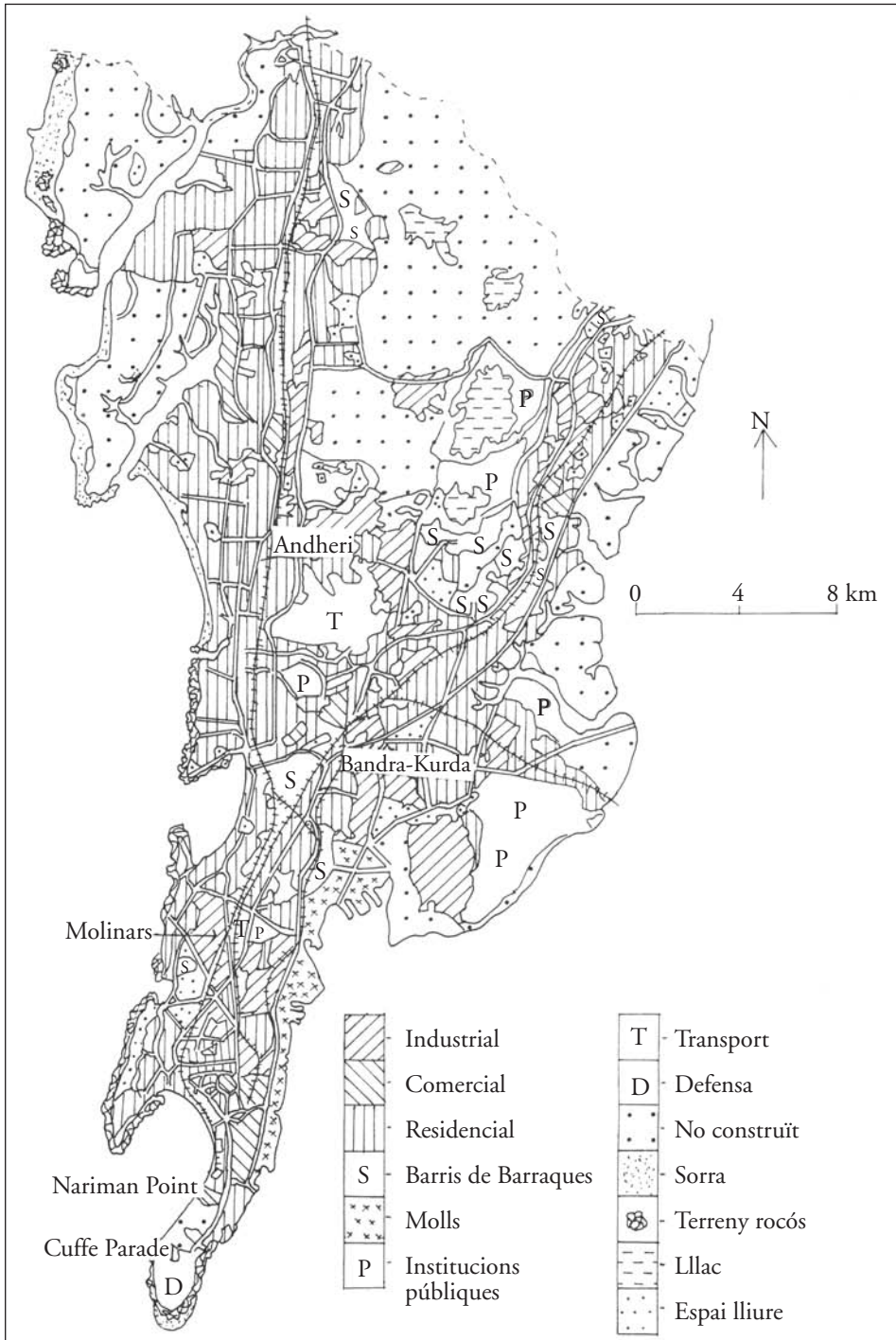




### Mapa 3 Usos del sòl



**Mapa 4**  
**Usos del sòl: gran Mumbai 1998**



**Mapa 5**  
**El gran Mumbai: creixement demogràfic 1981-91**

