

# BOMBAIM, A EXPLOÇÃO URBANA. ANÁLISE DE ASSENTAMENTOS E VIAS.

Dissertação de Mestrado em *Planeamento e Projecto do  
Ambiente Urbano* de  
Nuno Miguel da Silveira Campos Pereira Grancho

Universidade do Porto, abril de 2008





Para a Inês e para a Clara

Assumindo este privilégio, quero exprimir toda a minha sincera gratidão ao Professor Doutor Paulo Varela Gomes (Universidade de Coimbra) por uma década de dádiva em amizade sincera, ensinamentos e inspiração.

A realização com sucesso desta dissertação tem de ser atribuída à sua orientação voluntariosa e conhecedora e à resposta positiva às minhas solicitações e necessidades. Ajuda, apoio e encorajamento para o prosseguimento do meu esforço foram indispensáveis ao longo do tempo, pelo que a minha gratidão é total e inquestionável. Sem ele esta dissertação não teria sido escrita, sem ele não seria “indiano” e consequentemente, sem ele eu não seria a pessoa que sou hoje...

Os meus agradecimentos ao meu co-orientador, Professor Arquitecto Rahul Mehrotra (Massachusetts Institute of Technology).

Agradecimentos ao Professor Arquitecto Walter Rossa, ao Sidh Mendiratta e a todos os BBB, UC e UNL

Agradecimentos ainda ao Professor Doutor Paulo Pinho, FEUP

Professor Doutor Carlos Albino Veiga da Costa, FEUP

Professor Arquitecto Gonçalo Byrne, FCTUC

Professor Arquitecto Manuel Fernandes de Sá, FAUP

Engenheiro Luís Soromenho Gomes, CMVRSA

Engenheira Isabel Freitas, CM Sabrosa

Engenheiro João Amorim, Fundação Oriente

Engenheiro João Calvão, Fundação Oriente

Dra. Isabel Carvalho, Fundação Oriente

Dra. Carla Alferes Pinto, Fundação Oriente

Aida Grancho,

João Grancho,

Alexandra Pedruco,

Filipa Pedrosa,

Pedro Ganho,

Pedro Vizeu,

Alice Faria,

Patrícia Vieira,

Mercês Gomes,

Ricardo Malhão e

Ana Sousa.

Por último e não menos importante, os meus agradecimentos finais à Fundação Oriente pela bolsa de investigação concedida.



No princípio eram os pescadores. Antes do tiquetaque de Mountbatten, antes dos monstros e das declarações públicas; quando eram impensáveis os casamentos subterrâneos e as escarradeiras desconhecidas; muito antes do mercurocromo; muitos antes das lutadoras que seguravam os lençóis furados, e, recuando sempre, muito antes de Dalhousie e Elphinstone, antes de a Companhia das Índias Orientais ter construído a fortaleza...no alvorecer dos tempos, quando Bombaim era uma ilha em forma de halteres, com o centro adelgaçado e transformado numa língua de areia estreita e luminosa, para lá da qual se avistava o mais belo e maior porto natural da Ásia, quando Mazagão e Worli, Matunga e Mahim, Salsete e Colaba eram ainda ilhas – ou seja, antes de a seca dos terrenos ter transformado as sete ilhas numa península enorme, parecida com uma mão estendida para o mar Arábico adiante; neste mundo original, sem torres de relógio, os pescadores a que chamavam *kolis* navegavam e m *dhows* árabes e içavam as velas rubras ao sol-pôr. Pescavam douradas e caranguejos e faziam de nós apreciadores de peixe... Abundavam também os cocos e o arroz. E, acima de tudo isso, a influência benfazeja da deusa Mumbadevi, cujo nome (Munbadevi, Mumbabai, Mumbai) pode ter originado o nome da cidade. Mas os portugueses chamaram ao local Bom Bahia, por causa do porto, não da deusa do pescado. Os Portugueses foram os primeiros invasores e utilizaram o porto para abrigarem as embarcações comerciais e de guerra... A visão – o sonho duma Bombaim inglesa e fortificada, para defender a Índia de quaisquer intrusos – a visão foi tão forte que transformou a situação... e em 1660, Carlos II de Inglaterra casou-se com Catarina, da Casa Portuguesa de Bragança... Mas restava-lhe uma consolação: o dote, que fez passar Bombaim para as mãos dos Ingleses (dentro duma mala verde, talvez) e transformou praticamente em realidade a visão... Passado muito pouco tempo, aos 21 de Setembro de 1668, a Companhia apoderou-se da ilha...ao fim de breve tempo, num abrir e fechar de olhos, surgiu a fortaleza e logo a seguir a cidade de Bombaim sobre a qual dizia uma velha canção:

*Prima in Indis*

*Porta da Índia,*

*Estrela do Oriente*

*Virada para Ocidente.*

A nossa Bombaim, Padma! Naquele tempo era muito diferente.

Salman Rushdie, “Os filhos da meia-noite”





## Capítulo 1

**INTRODUÇÃO**

## Capítulo 1

# INTRODUÇÃO

### 1.1 Objectivos e natureza

O presente estudo refere-se ao território da ilha/cidade de Bombaim, na sua evolução e transformação urbanas durante o século XIX (pós povoamento português/inglês e pré Bombaim colonial inglesa/Bombaim pós-colonial com o advento da independência) e às condições que satisfizeram a sua explosão urbana. Para além duma contribuição para a história da cidade em geral, pretende contribuir de alguma maneira para o conhecimento do caso de estudo duma cidade colonial e proporcionar dados sobre a sua evolução e o seu desenvolvimento urbano.

Experiências de planeamento urbano e de desenvolvimento das cidades não são restritas ao aglomerado urbano, numa escala territorial como a de Bombaim, mas podem ter um importante e significativo impacto regional ou mesmo nacional, dependendo do seu sucesso global.

Campos do conhecimento como o estudo das cidades, da urbanização e do crescimento urbano, e dos numerosos tópicos relacionados com as mesmas, requerem uma abordagem interdisciplinar alargada. Para além de geógrafos, economistas, antropólogos, sociólogos e outros pensadores das ciências políticas e sociais, os assuntos relacionados com as cidades e as suas modificações são essencialmente estudados, entre outros, por arquitectos, urbanistas e historiadores.

Um estudo da história urbana e as suas implicações na urbanização, crescimento da cidade e comportamentos sociais dos seus habitantes deve necessariamente ser alargado no âmbito da sua abrangência. Consequentemente, embora alguns aspectos seleccionados da evolução e desenvolvimento urbanos de Bombaim tenham sido estudados com alguma profundidade, a abordagem global do assunto é deliberadamente alargada. Em sentido lato, o problema original era examinar as relações entre aspectos seleccionados do urbanismo e das suas consequências sociais no perfil e desenho da cidade. Um pré-requisito para a investigação deste problema era um entendimento adequado, numa perspectiva histórica, da estrutura urbana e social que presidiu à formação de Bombaim como megacidade. Foi na tentativa

de conquistar este entendimento que o foco deste trabalho, re-definindo o problema se deslocou fundamentalmente para o século XIX, voltando atrás à Bombaim portuguesa e avançando para a Bombaim contemporânea.

Também se revelou necessária a restrição a um período histórico na análise urbana e estudo da cidade, uma vez que a dimensão e a riqueza de Bombaim enquanto caso de estudo extravasavam largamente a estrutura e o âmbito duma dissertação de mestrado *per se*.

Se é apropriado fazer a distinção neste tipo de trabalho, entre um *estudo teórico* e um *caso prático*, esta dissertação pertence à segunda categoria. Atendendo a que a análise de Bombaim do século XIX irá pôr a descoberto as potenciais implicações do trajecto da evolução urbana da cidade durante os séculos XX e XXI, um dos objectivos deste estudo é tornar-se uma possível ferramenta funcional e prática para os estudiosos da história da cidade, estabelecendo a necessária ponte entre a Bombaim portuguesa (a ser analisada no projecto de investigação *BBB, Bombay before the British* da Universidade de Coimbra e da Universidade Nova de Lisboa) e a grande metrópole asiática dos séculos XX e XXI, sucessivamente abordada em diversos estudos sobre cidades contemporâneas.

Até aos dias de hoje muito pouca pesquisa foi realizada na mesma perspectiva deste trabalho sobre o específico período do século XIX de Bombaim. Consequentemente, uma grande parte da informação contida neste estudo é baseada em pesquisa empírica, permitindo assim que outro dos objectivos da dissertação seja funcionar como estudo pioneiro na história da cidade.

A natureza específica e o alcance deste estudo não estabelecem uma hipótese central como ponto de partida para a pesquisa. Este estudo começa a partir duma série de questões abertas. Subsequentemente, com base na informação recolhida, segue-se para a avaliação dos processos de desenvolvimento urbano de Bombaim e para a formulação de respostas para questões que serão colocadas posteriormente. As respostas deverão trazer alguma luz sobre a história da cidade e sobre o seu desenvolvimento e devem fornecer novos elementos sobre as teorias de evolução urbana das cidades no mundo em desenvolvimento.

## **1.2 Significado**

Uma aproximação holística ao estudo dos assentamentos urbanos e vias de comunicação envolve o entendimento de relações entre os seus elementos constituintes durante um determinado período de tempo. O estudo da forma física e da estrutura das cidades é o estudo da morfologia urbana. A sua importância reside na influência da forma urbana da cidade nos processos comportamentais, sociais e económicos.

Este estudo envolve a procura e apreensão da forma urbana de Bombaim no século XIX, um período de importância instrumental na história urbana da cidade e muito negligenciado ou posto de parte pelos estudos que se debruçam sobre o urbanismo e os fenómenos das cidades.

A dissertação tentará igualmente proporcionar informação e dados sobre a evolução e o crescimento urbano de Bombaim, assim como sobre os processos sociais que lhe estiveram subjacentes. Igualmente pretende acrescentar ao actual conhecimento do planeamento urbano e urbanismo das cidades portuárias coloniais uma visão periférica e territorial da cidade característica do urbanismo português, ensaiando um olhar inverso a um estudo centrípeto que se inicia numa matriz fortificada e parte concentricamente para o seu exterior.

## **1.3 Estrutura e organização**

Esta dissertação está dividida em sete capítulos. O primeiro capítulo é a introdução que estabelece o problema e os objectivos da tese num sentido lato. O segundo capítulo versa a história política de Bombaim, entendendo um enquadramento geral de Bombaim no seu território e na sua história urbana. O terceiro capítulo aborda a Bombaim actual, naquilo que é o meu entendimento como alguém que gosta de cidades. O quarto capítulo debruça-se sobre a evolução social de Bombaim, desde a cidade colonial até à cidade industrial, tendo em conta as várias cidades, a industrialização, a sociologia do desenvolvimento urbano (estratificação social, as castas, as nomenclaturas, etc). O quinto capítulo estuda a forma urbana da cidade no século XIX, com a descrição física passo a passo das transformações formais ocorridas na cidade (esquemas de aterro, caminhos-de-ferro, bairros, ruas, etc). O sexto capítulo aborda as tipologias urbanas do século XIX e as suas formas urbanas e arquitectónicas. O sétimo capítulo desenha a conclusão da tese com uma

revisão do problema, um enquadramento da pesquisa e dos seus instrumentos, o seu contexto, a metodologia, análise e interpretação e um resultado/consequência do problema para o urbanismo e para a história das cidades. Neste capítulo final tanto os conceitos iniciais como o plano global do estudo são discutidos e levados à formulação e apresentação das conclusões teóricas, assim como possíveis desenvolvimentos futuros para pesquisas do tópico do presente estudo que possam ficar em aberto.

#### **1.4 Recolha de informação e metodologia**

Os governos colonial e pós-colonial indianos sistematizaram informação em *Land Revenue Surveys* como a de Dickinson (1811-1827) e a posterior de Laughton (1865-1872), assim como nos censos organizados pelo Estado indiano em todos os decénios desde 1871, que são consideradas fontes de informação bastante fidedignas. Como resultado disso, um grande corpo de literatura académica assim como não académica, está disponível e tem sido produzida baseada em tal informação. São os levantamentos do século XIX que são analisados e usados como fonte primária para o estudo e interpretação da forma urbana da cidade.

O método adoptado neste estudo foi a análise de quatro tipos de dados: primeiro, os recolhidos pela investigação de fontes; segundo, a investigação e observação do ambiente construído e das suas implicações formais e de relações com uma aproximação ao estudo e entendimento das formas urbanas; terceiro, a investigação para cada assentamento urbano do *sistema institucional* de cada um deles e avaliação de como o comportamento de cada uma destas instituições de governância da cidade se reflecte na forma física-espacial da cidade; quarto, a assimilação e assunção de como os bombaítas teriam reflectido em si as mudanças da forma urbana da cidade.

As fontes cartográficas e iconográficas foram pesquisadas em acervos públicos e privados como a Biblioteca Nacional de Lisboa, a Sociedade de Geografia de Lisboa, a British Library em Londres, a Asiatic Society de Bombaim, a Bombay University Library, UDRI (Urban Design Research Institute de Bombaim), Mumbai Metropolitan Region, Bombay Municipal Corporation, Bombay Port Trust, Chhatrapati Shivaji Maharaj Vastu Sangrahalayae (antigo Prince of Wales Museum of Western India) o Maharashtra State Archives e finalmente o projecto de investigação *BBB*,

*Bombay before the British* da Universidade de Coimbra e da Universidade Nova de Lisboa. O estudo do material pictórico não foi incluído como ilustração dos fenómenos discutidos, mas principalmente: como leitura da existência física das formas urbanas enquanto categoria primária da cidade; como selecção ou representação dum determinado ambiente urbano e dos seus fenómenos; como registo de valores dos fenómenos urbanos que fazem parte da cultura urbana colonial e da pré-existente.

Como o presente estudo não olha para um pequeno e específico tópico de pesquisa, mas num sentido mais lato e abrangente para um conjunto de informação, os procedimentos de recolha de dados no local foram muito diferenciados, de pesquisa para pesquisa, dependendo do tipo de informação necessária e incluíram ainda questionários, entrevistas formais e conversas informais.





**Capítulo 2**

# **HISTÓRIA POLÍTICA DE BOMBAIM**

## Capítulo 2

# HISTÓRIA POLÍTICA DE BOMBAIM

## 2.1 Introdução

Bombaim *portuguesa*, meados do século XVII: sete ilhas na costa Oeste do subcontinente indiano, rodeadas por solo pantanoso; algum terreno fértil coberto de palmares; assentamentos urbanos de pequenas dimensões que conformam aldeias habitadas por pescadores (*kolis*) e agricultores que cultivam o arroz nas terras inundadas, legumes e fruta para consumo próprio; sem comércio; sem rios e sem bacias hidrográficas importantes; um *hinterland* do Concão infértil e pobre, sem recursos minerais, sem indústria de manufacturas e por isso, sem actividade económica significativa. Todavia, ocupa no oceano Indico e no final do golfo de Cambaia uma privilegiada localização estratégica e orograficamente conforma um porto de águas profundas, com excelentes condições de navegação e de abrigo.

Bombaim *indiana*, finais do século XX e início do século XXI: uma das maiores metrópoles do mundo, actualmente com cerca de 18 milhões de habitantes; o centro económico e financeiro da segunda maior economia emergente do mundo, com o porto mais importante, o aeroporto de maior tráfego, a maior concentração industrial e a mais elevada concentração de multinacionais da região sul da Ásia; capital política do Estado do Maharashtra (maior que a Península Ibérica, quer em termos de área, quer em termos de população); e um dos principais pólos culturais do subcontinente indiano.

Bombaim *portuguesa, inglesa e indiana* 350 anos de dramático crescimento, evolução e expansão. Como pode um território aparentemente com tão pouco potencial e num tão curto período histórico ter-se tornado a primeira cidade da Índia e uma das mais populosas áreas urbanas do mundo?



Figura 1 - "The Indian Empire", por J.G. Bartholomew, Imperial gazetteer of India. New edition, published under the authority of His Majesty's Secretary of State for India in Council. Oxford: Clarendon Press, 1907-1909. Escala: 1:10000,000.

Em 1534, os portugueses ficaram soberanos das ilhas de Bombaim reclamadas ao sultanato islâmico do guzerate, governado por Bahadur Shah. O território foi cedido a Carlos II de Inglaterra em 1661, como dote pelo seu casamento com Catarina de Bragança, filha do rei D. João IV. Em 1687 a Companhia Inglesa das Índias Orientais transferiu as suas instalações de Surat para Bombaim. Em 1668, as ilhas foram arrendadas à Companhia da Índias Orientais, o que marcou o início do desenvolvimento comercial e urbano da cidade.

A moderna metrópole de Bombaim começou por ser um grupo de sete ilhas (Colaba, Mazagaon, Old Woman's Island ou pequena Colaba, Wadala, Mahim, Parel e Matunga-Sião) em frente ao *hinterland* do norte do Concão, na costa oeste da Índia.



Figura 2 – As sete ilhas de Bombaim, Arquivo Histórico Ultramarino

As sete ilhas, durante os primeiros anos da segunda metade do século XVII, foram usadas pela Companhia Inglesa das Índias Orientais, como extensão das suas actividades comerciais sediadas em Surat. Surat é uma cidade costeira localizada a cerca de 300 km a norte de Bombaim e naquela época, era o maior porto do subcontinente indiano.

Quando os portugueses em 1661 dão as sete ilhas de Bombaim em dote a Carlos II de Inglaterra pelo seu casamento com Catarina de Bragança de Portugal, o número total de pessoas que habitavam as ilhas era de cerca de 20 mil<sup>1</sup>. Quatro anos depois o governo inglês tomou posse das ilhas, consideradas por alguns sem grande interesse, e arrendou à Companhia das Inglesa das Índias Orientais em 1668 por uma renda anual de £ 10 esterlinas em ouro.

As sete ilhas, durante os primeiros anos da segunda metade do século XVII, foram usadas pela Companhia Inglesa das Índias Orientais, como uma mera extensão geográfica das suas actividades comerciais sediadas em Surat, o maior entreposto comercial na costa ocidental da Índia naquela época. Bombaim não possuía recursos económicos e não parecia valer a pena para nada.

<sup>1</sup> KOSAMBI, Meera (1986) - *Bombay in Transition: The Growth and Social Ecology of a Colonial City, 1880-1980* Estocolmo: Almqvist & Wiksell International. 1986, p. 35.



Figura 3 – “Bombaim e Caranjá”, por Pedro Barreto de Resende, Livro das Plantas de Todas as Fortalezas, Cidades e Povoações do Estado da Índia Oriental de Antônio Bocarro

A sua localização, todavia, tinha três potenciais vantagens: a sua segurança contra possíveis inimigos, a sua privilegiada localização estratégica no oceano Índico e o seu porto de águas profundas, com singulares condições de navegação e de abrigo. Estas vantagens foram consideradas determinantes pela Companhia Inglesa das Índias Orientais, que em última análise, decidiu mudar a sua sede e sua actividade mercantil de Surat para Bombaim. Todavia até meados do século XVIII, Bombaim permaneceu dependente de Surat nas actividades comerciais que desenvolvia. Apenas com o gradual declínio do império Mogol e com a instabilidade crescente em vários dos principados a norte do Maharashtra, muitos dos mercadores e artesãos do Guzerate imigram de Surat a norte para Bombaim a sul, com todos os seus modos de vida e saberes. Entre estes imigrantes, destacou-se na época e até aos dias de hoje a comunidade parsi,<sup>2</sup> que tinha acumulado até então um significativo capital de

---

<sup>2</sup> Bombaim afirma que possui a maior comunidade parsi do mundo. Os parsis são os seguidores de Zarathustra, que migraram do actual Irão (então Pérsia) no século VIII, depois da invasão árabe e que se estabeleceram no guzerate, com o uma comunidade de mercadores. Hoje em dia, podem ser quase exclusivamente encontrados em Bombaim e em pequenas comunidades espalhadas pelo mundo. A história parsi esteve sempre próxima da história de Bombaim, sendo uma das comunidades financiadoras do desenvolvimento da cidade e do crescimento da economia urbana. O impacto da comunidade parsi é excepcional, principalmente devido à adaptabilidade que demonstraram sob o governo inglês.

saber na actividade mercantil. A sua experiência comercial e capacidade financeira iriam desempenhar um fundamental papel catalisador no estabelecimento de condições económicas para o inicial crescimento e desenvolvimento urbano de Bombaim.

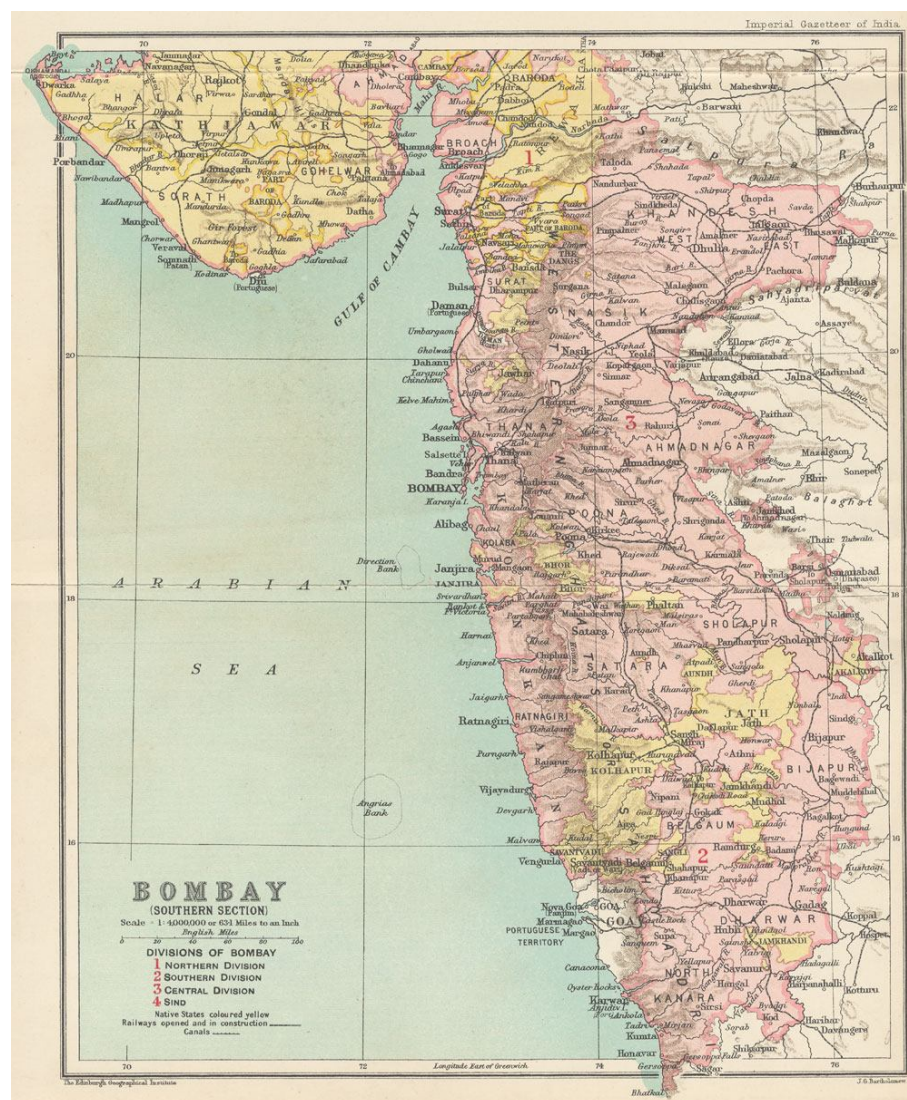


Figura 4 – Localização de Bombaim no subcontinente indiano e no Oceano Índico  
 “Bombay (Southern section)” por J.G. Bartholomew, Imperial gazetteer of India. New edition, published under the authority of His Majesty's Secretary of State for India in Council. Oxford: Clarendon Press, 1907-1909.  
 Notes: Divisions of Bombay: 1. Northern Division, 2. Southern Division, 3. Central Division, 4. Sind  
 Escala: 1:6,000,000. 1 in. to 94.6 miles.

Em 1673, durante o governo de Gerald Aungier, as sete ilhas de Bombaim passaram a ser apenas quatro: (1) Colaba e Old Woman's, (2) Bombaim, Mazagão, Parel, Matunga, Sião e Dharavi, (3) Mahim e (4) Worli ou Varli.

No século XVIII, Bombaim, apresentava o modelo espacial da cidade pré-industrial, com a concentração de todas as funções administrativas importantes e elites residenciais perto da sua centralidade, além duma difusa segregação residencial ao longo de linhas de acordo com parâmetros raciais e étnicos. Todavia, algo contraditório com este modelo, era o facto da administração da cidade ser parte no comércio marítimo da cidade, enquanto que concomitantemente, os administradores e a elite tinham actividade comercial.

A partir de meados do século XVIII, tornou-se crescente a importância de Bombaim como porto comercial na costa ocidental da Índia. Bombaim era o porto mais próximo das áreas de cultivo de algodão (do que hoje é grosseiramente o Estado do Guzerate) e consequentemente o principal local onde o algodão indiano em bruto era embarcado para a Europa para abastecer as fábricas têxteis de Inglaterra. Em 1780, a sua população aumentou rapidamente para 100 mil habitantes.

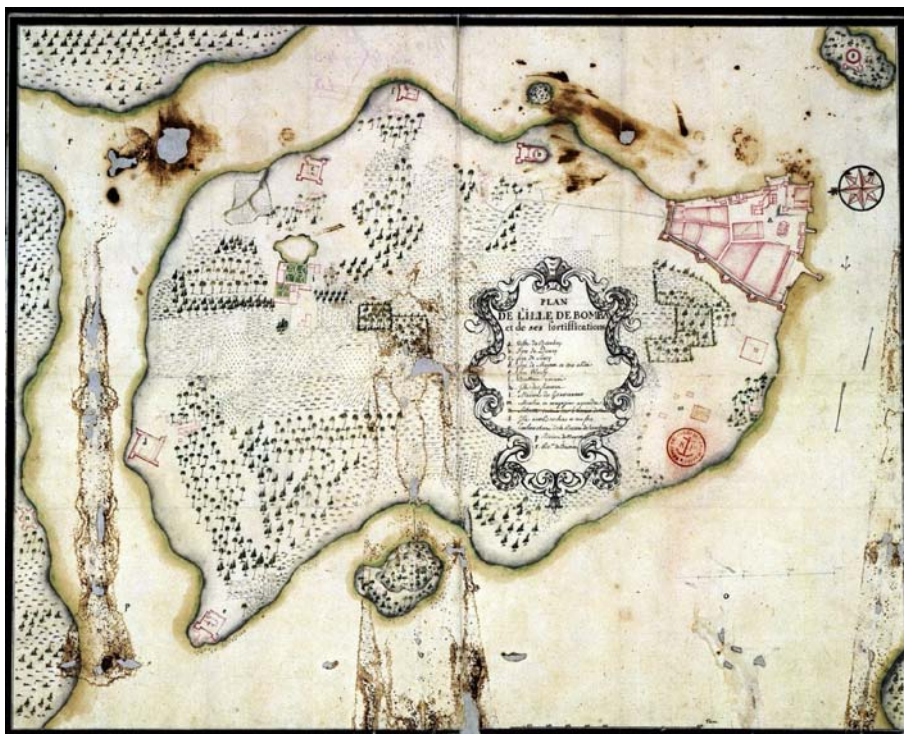


Figura 5 – Plan de l'ille de Bombay et ses fortifications, representada por um cartógrafo francês em 1740

Em finais do século XVIII, as terras pantanosas que mediavam entre as cinco ilhas a norte (excepto Colaba e Old Woman) foram drenadas e aterrados os canais que as separavam, tornando-se estas um vasto território na ilha

expectante à urbanidade. Entretanto, as duas pequenas ilhas a sul foram transformadas em acantonamentos militares, resultado da sua localização prévia à entrada no porto de Bombaim.

Durante um período de sucessivos aterros em sessenta anos, as sete ilhas originais fundiram-se num único e contínuo território. Durante este período foram introduzidas as primeiras formas de planeamento urbano, com a separação entre o assentamento urbano inglês e o assentamento urbano indiano, este último fora de portas da Fortaleza da cidade.

Desde sempre a ilha de Bombaim teve uma espécie de relação simbiótica com a ilha de Salsete<sup>3</sup> a norte, cuja grande parte do seu território viria a ser conhecida como subúrbios de Bombaim e que seria incorporada dentro dos limites administrativos e jurisdicionais da Grande Bombaim. Todavia, até meados do século XIX, a ilha de Salsete permaneceu uma área eminentemente rural, usada essencialmente como *hinterland* agrícola da ilha de Bombaim e funcionando como zona de protecção contra potenciais invasores.



Figura 6 – Islands of Bombay and Salsette and the Surrounding country, Charles Malet, British Library

## 2.2 Bombaim antes do séc. XIX

Durante a soberania portuguesa no século XVII, a ilha de Bombaim era maioritariamente rural, com bolsas urbanas isoladas e dispersas. A pequena cidade estava rodeada de campos verdes de pântanos e arrozais que se estendiam em direcção a norte por uma grande extensão. A ilha de Colaba, que

<sup>3</sup> O nome *Salsete* para derivar do marata *sashti*, que se refere a sessenta aldeias que se disseminavam pela totalidade da ilha de Salsete.

se localiza mais a sul, era um território de pomares e hortas, embora tivessem sido feitas várias tentativas de a transformar num acantonamento militar. A oriente, localizava-se o assentamento urbano de Mazagão, que albergava uma grande comunidade piscatória. A norte de Mazagão, existia a povoação portuguesa de Parel e mais a norte Sião, com uma comunidade de agricultores que trabalhavam para a Companhia. Ao longo da costa nordeste, estendiam-se salinas, enquanto que no noroeste da ilha, depois de Mahim, vastos campos de coqueiros eram as maiores propriedades da ilha. Na zona central da ilha existia um canal que se ligava ao mar. A produção e a renda da ilha eram resultado de produtos como arroz, peixe, coco e sal.

A cidade de Bombaim teve o seu início num núcleo claro e definido localizado perto do porto, numa fortificação que albergava Companhia Inglesa das Índias Orientais. A Companhia utilizava a antiga casa senhorial portuguesa, mais tarde fortificada e onde teve lugar a cedência de Bombaim aos ingleses. A fortificação de perímetro arredondado, ocupava uma saliência rochosa e tinha no seu interior entre outras, a casa do governador, os alojamentos dos restantes mercadores e empregados da Companhia e os quartéis da guarnição militar.<sup>4</sup>

Rapidamente a cidade cresceu num semicírculo em volta da fortaleza e sob sua protecção. Foram libertados terrenos para o seu crescimento pela deslocalização de pescadores. Esta aconteceu dum modo casual e sem regra ou planeamento em redor dum espaço aberto e central adjacente à fortaleza, conhecido como Bombay Green. O único parâmetro de crescimento foi uma separação consciente e intencional das suas etnias.<sup>5</sup>

Em 1670, a Companhia Inglesa das Índias Orientais mencionou a existência duma Native Town, dum bazar na zona norte da cidade e duma área residencial europeia na zona sul da cidade.

A construção duma muralha para fortificar a cidade pela Companhia Inglesa das Índias Orientais em 1716 foi o grande acontecimento urbano da cidade no século XVIII, que tornou-a mais segura e capaz militarmente. A cidade muralhada seria conhecida como Forte e a área onde existiu ainda hoje mantém esta designação, mesmo depois das fortificações serem desmanteladas.

---

<sup>4</sup> DWIVEDI, Sharada; MEHROTRA, R ahul (1999) — *Fort Walks. Around Bombay's Fort Area*. Bombay: Eminence Designs. 1999

<sup>5</sup> ENTHOVEN, R. E. (1922) — *The tribes and castes of Bombay*. New Delhi: Asian Educational Services. 3 vol.s, 1990

Após a conquista marata de Baçaim em 1739, as defesas da fortaleza foram reforçadas com um fosso ao redor da muralha. Como era procedimento habitual, no sentido de proporcionar um bom campo de tiro a partir da fortaleza, foi guardada uma área semicircular desimpedida numa distância de 300 metros a partir das muralhas da fortaleza, tornada como reserva de espaço livre, onde não era permitida a construção nem a existência de árvores: foi a Esplanada, mais tarde área de lazer.<sup>6</sup>

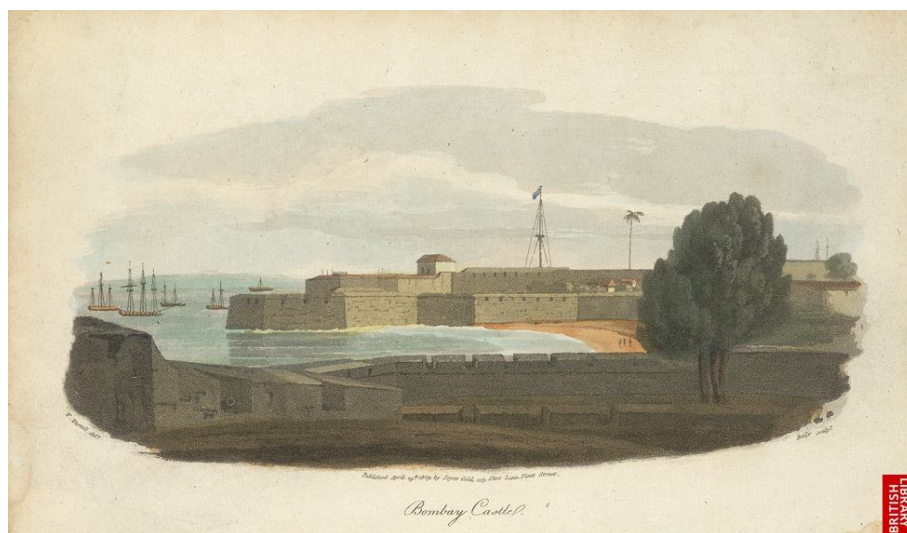


Figura 7 – Forte de Bombaim, British library

O acesso à fortaleza era feito através de três portas fortificadas: Bazar Gate a norte (no final de um bazar parsi), Church Gate a oeste (chamada assim pela proximidade da catedral de St Thomas, a primeira catedral protestante de Bombaim) e Apollo Gate a sul. As suas muralhas e as portas foram reforçadas durante o século XVIII, sendo construída uma extensão fortificada para norte, a fortaleza de São Jorge. As casas e os abrigos dos mais pobres no sector indiano da fortaleza, foram sendo gradualmente demolidos para disponibilizar espaço e lugar para mercadores abastados e outros residentes prósperos, que teriam maior legitimidade em procurar a centralidade e a protecção da fortaleza. Esta área ficou densamente povoada, com edifícios de habitação de vários pisos. Para lá do limite de 300 metros *non edificandi* fora das muralhas, habitações de indianos começaram a surgir nas áreas rurais por vezes agrupadas em aldeamentos.

<sup>6</sup> DWIVEDI, Sharada; MEHROTRA, R ahul (1999) — *Fort Walks. Around Bombay's Fort Area*. Bombay: Eminence Designs. 1999

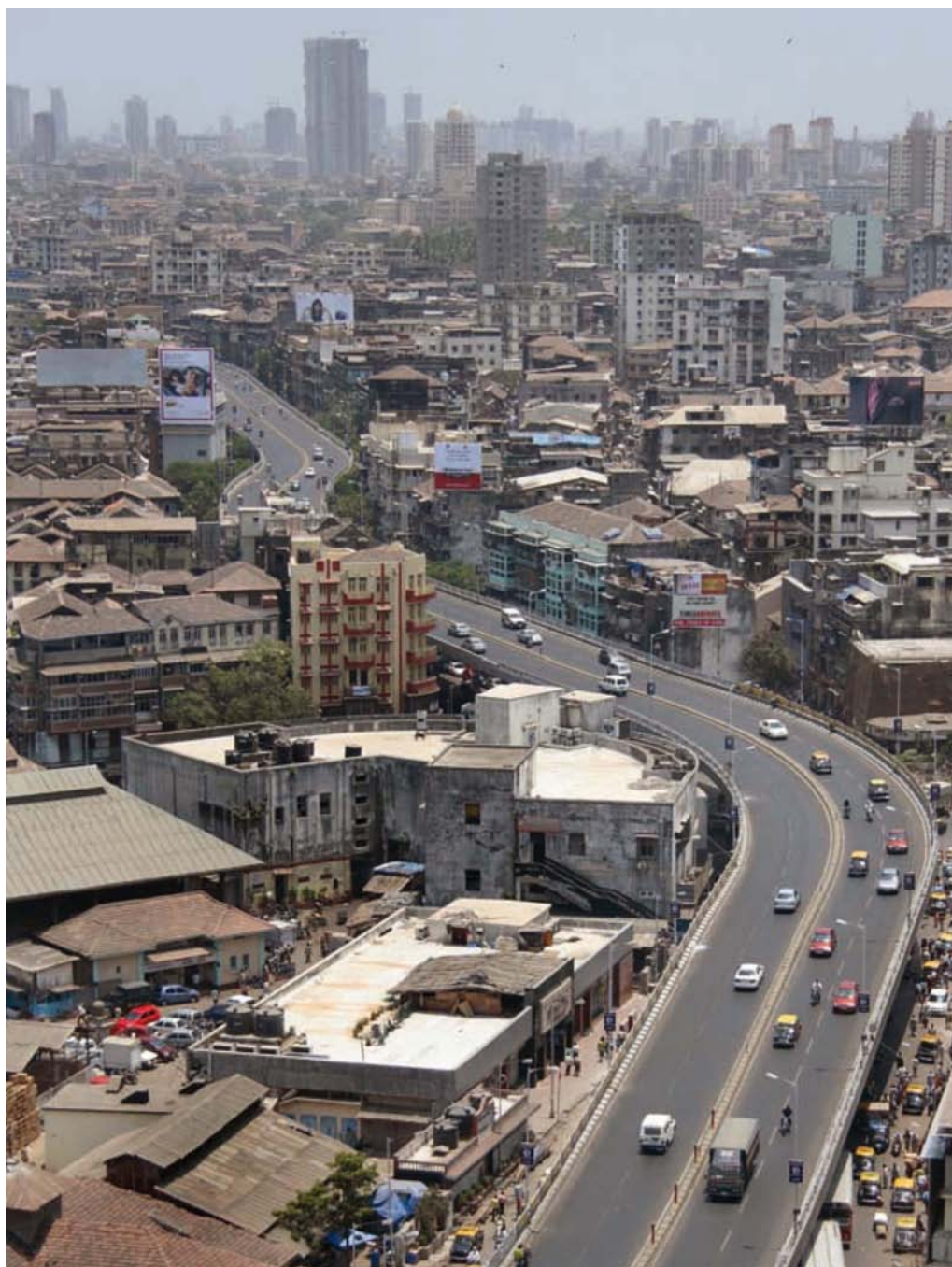
Mais a sul, as ilhas de Colaba e de Old Woman, ainda permaneciam separadas entre si e da ilha de Bombaim. Em Colaba foi estabelecido formalmente um acantonamento no último quarto de século XVIII, embora os europeus ocupassem abrigos e tendas temporários. O restante de Colaba era ocupado por hortas, interrompidas aqui e além por casas térreas de europeus.

Fora do limite urbano da ilha/cidade de Bombaim, uma paisagem inteiramente diferente e díspar adquiria dimensão sob a forma de *garden suburbs* (subúrbios ajardinados) habitados por europeus. O primeiro núcleo cresceu em volta da casa de campo do governador construída em 1719,<sup>7</sup> no convento e quinta de jesuítas de Parel mais tarde confiscada. A construção da casa do governador, conhecida como Parel House, encorajou a construção de outras edificações e casas de piso térreo, que se enquadram em ambientes paisagísticos semelhantes. Em Byculla e Mazagão, subúrbios localizados entre a Native Town e Parel, igualmente se estabeleceram subúrbios de europeus de algum significado com clube, jardim botânico e pista de corridas.



---

<sup>7</sup> MEHROTRA, Rahul, Rohatgi, Pauline, Godrej, Pheroza (1997) - *Bombay to Mumbai: Changing Perspectives*.  
Bombaim: Marg Pub. 1997



### **Capítulo 3**

## **BOMBAIM HOJE**

## Capítulo 3

# BOMBAIM HOJE

### 3.1 Xangai ou Calcutá?

Quando achamos que algumas partes de Bombaim começam a parecer-se com Paris, isso significa que passámos demasiado tempo em Calcutá e Delhi. A sequência que alguém optimista devia percorrer ao visitar as três áreas urbanas indianas com mais de 10 milhões de habitantes é Calcutá, Delhi e Bombaim.

Não tão hedionda quanto a sua reputação, Calcutá é uma cidade que mostra em si apenas a menor das luminosidades. A pobreza é penetrante e pouca da sua área urbana é limpa ou atractiva. Delhi, por seu turno, está um passo à frente. As partes da cidade planeadas para se tornarem a capital indiana, enquanto mantêm um aspecto quase asseado e limpo, são apesar de tudo bem mais agradáveis que qualquer Calcutá. A alameda desde o Secretariado até à India Gate é comparável à alameda de Washington e provavelmente mais agradável que Brasília. Todavia, a maior parte de Delhi é pobre, desordenada e mesmo suja (tal como quase toda a Calcutá). Para além disso, muitos dos seus ambientes urbanos são demasiado planeados, rivalizando em esterilidade de desenho, com o imposto pelos arquitectos em muitos lugares do mundo.

Bombaim é, no seu todo, diferente de Delhi e Calcutá. Muitos pedaços de Bombaim - muitas vezes arranha-céus isolados, rodeados de imundície - exibem a prosperidade do primeiro mundo, algo mais difícil de encontrar quer em Calcutá, quer em Delhi. Ao mesmo tempo, Bombaim, mais do que as restantes cidades, possui uma imensa segunda parte da população confrangedoramente pobre. Talvez dum modo como em mais nenhuma outra cidade no mundo, Bombaim mostra todas as possibilidades permitidas e é uma cidade de extremos.

Todavia, as autoridades locais arrogam-se de possuírem uma visão para o futuro da cidade. Vários artigos têm surgido nos tempos recentes, sugerindo que Bombaim deveria ambicionar ser uma nova Xangai. Este é um objectivo último, talvez agressivo em demasia, uma vez que Xangai tal como outras áreas urbanas chinesas experimentou um grande progresso económico nos últimos

anos, o que torna a comparação dos desafios injusta para o lado indiano. Não que com isto se queira dizer que o progresso económico tenha estado ausente em Bombaim, mas os seus resultados foram diversos nas duas cidades.

Contrariamente a Delhi ou Calcutá, Bombaim tem o *look* duma cidade internacional ou cidade global. Há *outdoors* ao longo das grandes vias rápidas urbanas, publicitando novos empreendimentos imobiliários residenciais que crescem até grandes alturas. Numerosos arranha-céus residenciais estão espalhados não apenas pelo território da conurbação bombaíta sob governo da Municipal Corporation of Greater Bombay, mas igualmente por Thane, cidade-satélite a norte de Bombaim, pela cidade planeada de Navi Mumbai ou por Kalyan-Dombivali, outra cidade-satélite a este de Bombaim.

A cidade tem algo da morfologia urbana de Jakarta ou Bangkok, com o seu desenvolvimento urbano em altura e abrangendo grandes áreas urbanas em conurbação. A mesma intensidade de desenvolvimento urbano, não é encontrada em qualquer umas das suas dimensões em Delhi ou Calcutá.



Figura 8

Para além disso, Bombaim tem igualmente um importante centro comercial e de negócios, Central Business District<sup>1</sup>, no centro da cidade que ocupa a antiga área da fortaleza, exibindo aquela que provavelmente é a panóplia de arquitectura britânica do século XIX de maior significado em todo

<sup>1</sup> O equivalente a *downtown* nos EUA ou à *city* na Inglaterra.

o mundo, e simultaneamente engloba *edge cities*<sup>2</sup> com centros de negócios suburbanos de parâmetros internacionais mas localizados fora dos centros urbanos. Em Calcutá, o centro de negócios é insípido, enquanto que em Delhi é virtualmente inexistente.

A Bombaim actual é a capital financeira e comercial da Índia. Bombaim é igualmente o maior porto da Índia ocidental, lidando com cerca de metade do tráfego de bens e pessoas do subcontinente indiano. É igualmente a capital do Estado indiano do Maharashtra.

Em 1872, o ano do primeiro censo oficial na Índia, população de Bombaim era de 644405 habitantes, sendo cerca de dois terços deste número constituído por migrantes. Em 1881, a população era de 773195 e em 1891 tinha crescido até aos 821764 habitantes. Nesta última data, a população de Bombaim tinha excedido a de Calcutá e era a cidade mais populosa do Oriente depois de Tóquio. Existiu um ligeiro declínio da população no censo de 1901, resultado de vários anos de peste, mas em 1911 atingiu um milhão de habitantes e desde essa altura que continua a crescer exponencialmente.

A migração dos Estados vizinhos ao Maharashtra sempre foi dos principais factores responsáveis pelo crescimento de população bombáita. Bombaim é uma das cidades mais cosmopolitas da Índia, com mais de metade da sua população de etnias alheia ao Maharashtra. Entre os grupos étnicos mais representados na população urbana estão os guzerates, parsis, sindhis e sul indianos, assim como imigrantes do Uttar Pradesh, Bihar e Punjab. Cada um destes grupos étnicos, de acordo com a sua origem apresenta ocupações preferenciais (por exemplo os guzerates, são os mais presentes na banca, finanças e comércio de retalho).

O crescimento comercial e industrial de Bombaim foi acompanhado por um rápido crescimento populacional de 900 mil em 1901 até 18 milhões em 2005. Esta explosão demográfica, em grande medida resultado da imigração, reflectiu-se na expansão física de cidade em direcção a norte, a partir das ilhas que lhe deram origem para a ilha vizinha de Salsete e para o subcontinente indiano a oriente, dando forma à região metropolitana de Bombaim, que cobre actualmente uma área de 4355km<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Cidades-satélite.

### 3.2 Bombaim no Contexto Urbano Mundial

Durante este ano de 2008 e pela primeira vez na história da humanidade, a maioria da população mundial (3300 milhões em 2007), viverá em cidades. Em 2050, os habitantes de cidades duplicarão (6400 milhões em 2050), isto é 69,6% dos 9200 milhões de habitantes do mundo terão a sua casa numa cidade<sup>3</sup>. Em 2015, não menos do que 25 das 30 maiores cidades do mundo estarão localizadas nos países em desenvolvimento, 8 das quais no sul da Ásia<sup>4</sup>.

A Índia em geral, e Bombaim<sup>5</sup> em particular, são alguns dos mais dramáticos exemplos de crescimento urbano. Em 1941, 43,6 milhões de indianos viviam em áreas urbanas, o que constituía 13,7% do total da população de 318,7 milhões de habitantes à época. Em 1991, o número de indianos “urbanos” tinha crescido para 216,7 milhões, que era 25,7% do total de 846,3 milhões de população.



Figura 9

Durante o mesmo período de 50 anos, a população de Bombaim, uma cidade que nem sequer existia há cerca de 350 anos atrás e era a sexta maior cidade do mundo em 1991, aumentou de 1,5 milhões em 1941 para 12,6

<sup>3</sup> *Jornal de Notícias* nº272/ano 120, de 28 de Fevereiro de 2008, p. 26, segundo estudo da autoria do UN Department of Economic and Social Affairs.

<sup>4</sup> Por ordem crescente de tamanho, estas oito cidades serão Bombaim, Karachi, Dhaka, Calcutá, Delhi, Lahore, Hyderabad e Madrastra. United Nations (1996), *The State of World Population 1996*, UN Population Fund, NY

<sup>5</sup> Em 1995, o nome da cidade mudou de Bombaim para Mumbai (da deusa Mumba Devi), quando o partido nacionalista Hindu Shiv Sena assumiu o poder no Estado do Maharashtra.

milhões em 1991<sup>6</sup> e provavelmente irá ultrapassar 25 milhões dentro de quinze anos.

Durante esses 350 anos Bombaim evoluiu dum pequeno entreposto comercial na costa ocidental do subcontinente indiano até à cidade mais diversificada e mais importante em termos económicos, políticos e culturais da Ásia ocidental. Em 2008, é a cidade mais populosa, o primeiro e o principal centro financeiro, comercial e industrial da Índia.

O século XIX pode ser lembrado como a época da transição de uma sociedade predominantemente rural para uma sociedade predominantemente urbana. Durante as últimas três décadas do século XX, os processos de urbanização mundiais e o acelerado crescimento urbano, foram generalizadamente considerados como alguns dos grandes desafios e problemas para as próximas décadas. Em 1800, não mais do que 25 milhões de pessoas (3% da população mundial) viviam em lugares identificados como áreas urbanas e em 1950, este número tinha aumentado gradualmente para os 300 milhões (12,5% da população mundial). Desde a última data, decorreu apenas um curto período de seis décadas em que a população urbana mundial explodiu, de cerca de 0,3 biliões em 1950 para 2,6 biliões em 1996 (45% da população mundial), sendo actualmente 14 cidades classificadas como megacidades.<sup>7</sup> Em 2015, daqui a menos de uma década, as Nações Unidas acreditam que a população urbana mundial, que cresce actualmente a um ritmo de 61 milhões de pessoas por ano, atingirá os 4 biliões de pessoas (55% da população mundial), e cerca de 13 novas cidades serão classificadas como megacidades. Mesmo a 15<sup>a</sup> maior cidade do mundo, terá uma população superior a 15 milhões de habitantes.

Este ritmo dramático de crescimento da urbanização mundial, desde os meados do século XIX, tem sido em grande medida resultado do crescimento urbano nos países em desenvolvimento e dos países do Terceiro Mundo. A urbanização iniciou-se com a Revolução Industrial no século XIX, com o crescimento acelerado até meados do século XX, tendo decrescido gradualmente até estabilizar desde essa data. Em 2020, quando a população mundial urbana tiver crescido até ao número de 2,06 biliões, prevê-se que 93% deste aumento seja localizado em áreas urbanas.<sup>8</sup> Nesta altura, 75% a 80% da

---

<sup>6</sup> O número de 1991, refere-se evidentemente a uma área bastante superior.

<sup>7</sup> United Nations (1996), *The State of World Population 1996*, UN Population Fund, New York, p. 70

<sup>8</sup> United Nations (1996), *The State of World Population 1996*, UN Population Fund, New York, p. 29

totalidade da população urbana mundial habitará em cidades do Terceiro Mundo.

Embora os processos de urbanização e acelerado crescimento urbano nos países em desenvolvimento e do Terceiro Mundo tenham algumas características semelhantes com semelhantes processos ocorridos algum tempo antes no mundo ocidental, existem diferenças importantes: tomando Bombaim como exemplo, uma das cidades com maior e mais rápido crescimento no mundo, os números absolutos envolvidos na sua urbanização são duma magnitude completamente diversa de qualquer cidade do *nosso* mundo e realidade. Num período de 70 anos, a população de Bombaim variou de 1,49 milhões em 1941 (censo do Maharashtra de 1991) para os cerca de 22 milhões estimados actualmente.



Figura10 – Praia de Chowpatty e skyline de Bombaim

Tendo a Índia presentemente uma população urbana de perto de 260 milhões de habitantes (apenas 43 milhões em 1941) e a Grande Bombaim (Mumbai Metropolitan Region) presentemente uma população estimada em 17,7 milhões de habitantes (apenas de 1,5 a 2 milhões em 1941), tanto o país quanto a cidade representam alguns dos mais dramáticos exemplos de crescimento urbano no Terceiro Mundo. Com estes números de crescimento urbano, é surpreendente que não tenha existido uma prática sustentada de

planeamento urbano e de políticas urbanas na história das cidades na Índia. As políticas urbanas seguidas e implementadas nos maiores aglomerados urbanos da Índia, foram *ad hoc*, divergiram de estado para estado, de cidade para cidade, assim como de período histórico para período histórico.

#### FACTOS DE BOMBAIM EM 2008

- área da Grande Bombaim: 438km<sup>2</sup>
- 17.76 milhões de pessoas vivem na Região Metropolitana de Bombaim
- 11.978 milhões de pessoas vivem na cidade de Bombaim
- 27348 habitantes/km<sup>2</sup> = densidade média de população na Grande Bombaim
- 43.29% de migrantes (média internacional 0.62%)
- 55% das viagens pendulares são feitas a pé
- 344817 de automóveis registados
- 300km de sistema de comboio suburbano
- 6.5 milhões de pessoas usam diariamente o comboio suburbano
- 2% de todas as viagens são feitas por automóvel
- 11% da superfície total de Bombaim está coberta por estradas
- 81% de empregos no sector de serviços
- 2893 ONG's
- 43% de espaço verde aberto na Grande Bombaim
- 56% das habitações sem saneamento básico
- 48% dos bairros de lata estão construídos em terrenos privados
- 10 milhões de pessoas vivem em bairros de lata
- 61% do crescimento da população resultado de aumento natural da população
- 19 pessoas morrem diariamente em acidentes relacionados com transportes
- 420% de crescimento de auto-rickshaw's nos últimos 15 anos

Fonte: Mumbai Metropolitan Region Development Authority

A região metropolitana de Bombaim localiza-se na costa ocidental da Índia, virada para o mar Árábico, numa região de canais e montanhas. A cidade Bombaim é de alguma maneira conformada numa península que encerra uma Los Angeles urbana, com grandes áreas de planícies interrompidas por montanhas, em volta das quais se implantaram grandes áreas urbanas e um porto de grande capacidade. A cidade ocupa uma península extensa para oeste do porto e até ao rio de Thane. Abrange alguns dos modestos conjuntos

montanhosos do Maharashtra, incluindo o parque nacional Sanjay Gandhi em Bombaim e Thane, as montanhas de Navi Mumbai, assim como outros localizados mais a este.

Bombaim tem hoje uma população de 18 milhões de habitantes, numa área de território de 438km<sup>2</sup>, para uma densidade populacional de 27348 habitantes por quilómetro quadrado<sup>9</sup>. Estes números fazem de Bombaim a segunda área urbana mundial superior a um milhão de habitantes com a mais densa de população, logo a seguir a Hong Kong (76200 habitantes por quilómetro quadrado). A sua área urbana é aproximadamente seis vezes mais densa que a de Tóquio-Yokohama, sete vezes mais densa que a área urbana de Paris e treze vezes mais densa que a de Nova Iorque. Bombaim é a sexta maior área urbana do mundo e a maior de toda a Índia. A cidade de Bombaim é a maior área metropolitana do mundo, se excluirmos Xangai e Pequim.

O aeroporto internacional fica situado a sul do parque nacional Sanjay Gandhi na municipalidade de Bombaim e é provavelmente a infra-estrutura de transportes de melhor centralidade urbana nas cidades globais de escala mundial.

O assentamento urbano mais importante da conurbação é a cidade de Bombaim, capital do Estado do Maharashtra, o mais próspero da Índia. Trata-se de um grande Estado, o terceiro maior em área em todo o país, com cerca de 310 mil quilómetros quadrados de área de território (aproximadamente o tamanho da Itália) e o segundo estado mais populoso da Índia, com uma população de cerca de 100 milhões de habitantes.

Antes de mais, iremos introduzir alguma da nomenclatura das delimitações geográficas e administrativas que até ao século XX foram sendo usadas, embora apenas alguma desta denominação seja determinante para o presente estudo, fruto do âmbito geográfico e temporal que foi decidido prosseguir (a cidade de Bombaim e o seu século XIX).

1. A *ilha de Bombaim*, também chamada de *cidade de Bombaim* é a ilha original onde se iniciou o desenvolvimento urbano de Bombaim. Como consequência, o desfecho considerado para este trabalho, limita-se ao estudo desta Bombaim e das condições que permitiram a partir do século XIX a metrópole dos séculos XIX, XX e XXI. Actualmente, depois da implementação

---

<sup>9</sup> Fonte: Mumbai Metropolitan Region Development Authority

de sucessivos esquemas de drenagem e aterro para conquistar território ao mar, a cidade de Bombaim tem um território de 78 km<sup>2</sup>, que concentra a maior parte das actividades e funções urbanas.

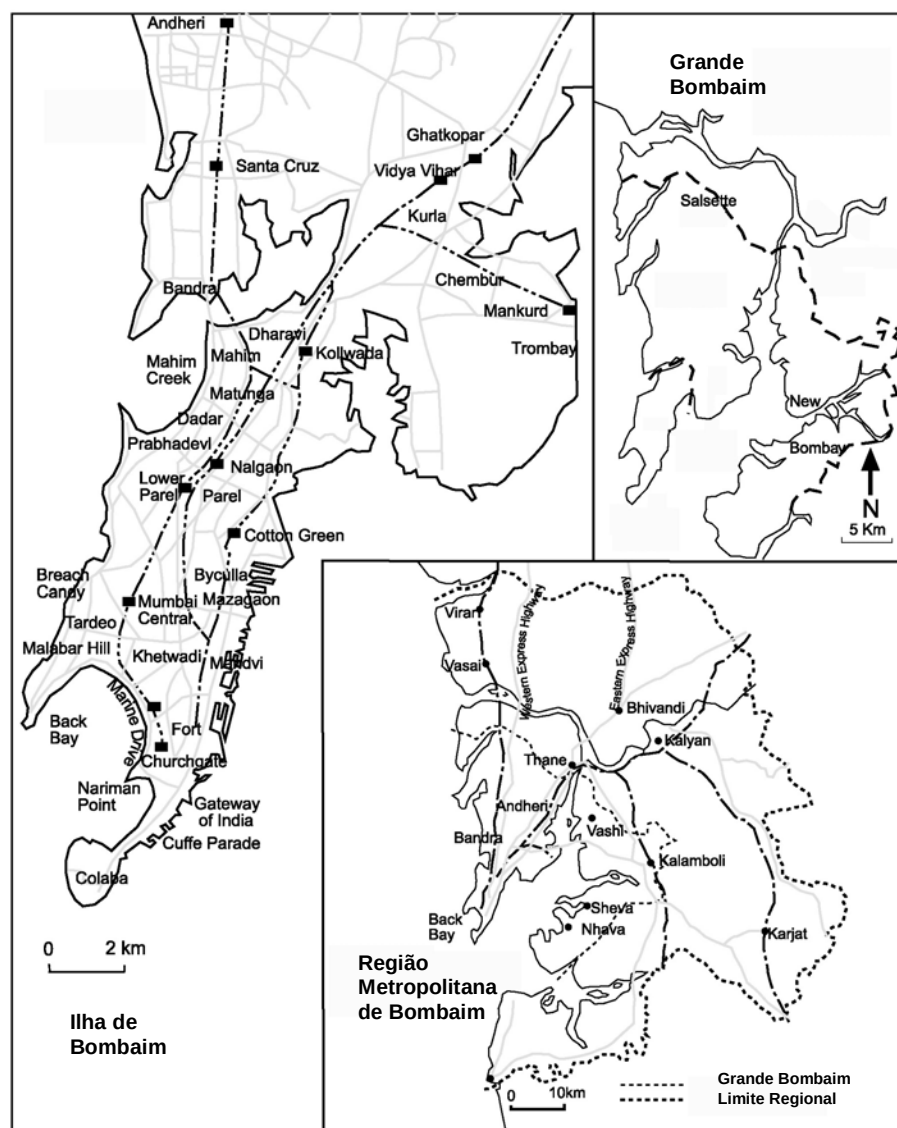


Figura 11 – Região Metropolitana de Bombaim

2. Os *subúrbios de Bombaim*, numa área de 525 km<sup>2</sup> que rapidamente se desenvolveram depois da independência em 1947, principalmente devido do gradual congestionamento demográfico e urbano da ilha de Bombaim. Durante o período colonial esta área foi utilizada como *hinterland* agrícola para a população da ilha, sendo presentemente a área mais populosa de Bombaim.

3. A ilha de Bombaim e os subúrbios de Bombaim em conjunto são denominados de *Grande Bombaim*, que cobre uma área de 603 km<sup>2</sup>, com uma grande parte da ilha de Salsete. Desde 1950, a Grande Corporação Municipal de Bombaim (GBMC – Greater Bombay Municipal Corporation) é a autoridade política desta área, que em termos de renda fundiária e de administração é classificada como um dos 27 distritos do Estado do Maharashtra. A Grande Bombaim é subdividida em divisões territoriais (ward) e em distritos: 7 divisões territoriais (38 distritos) na ilha de Bombaim e 8 divisões territoriais (50 distritos) nos subúrbios de Bombaim.

4. A *Grande Aglomeração Urbana de Bombaim* (GBUA – Great Bombay Urban Agglomeration) é uma área de 1178 km<sup>2</sup>, que foi pela primeira vez classificada como tal no Censo de 1991. Cobre o território da Grande Corporação Municipal de Bombaim e da área total das cinco municipalidades adjacentes a Bombaim e localizadas no continente.

5. O Plano Regional de 1970 criou a *Região Metropolitana de Bombaim* (BMR – Bombay Metropolitan Region), que basicamente serve de base territorial para o planeamento urbano de escala regional. É uma grande área com cerca de 4355km<sup>2</sup>, que inclui algumas partes de três diferentes distritos do Estado do Maharashtra, isto é, a Grande Bombaim, o território remanescente da ilha de Salsete a norte dos subúrbios de Bombaim e as grandes áreas continentais adjacentes, que são administradas por várias autoridades municipais e com numerosos assentamentos urbanos de menor dimensão. É uma das mais populosas aglomerações urbanas no mundo e contém no interior dos seus limites a ilha/cidade de Bombaim, os subúrbios oeste e este da Grande Bombaim, a cidade gémea de Navi Mumbai e os seus subúrbios no continente e o distrito de Thane.

#### **Área Urbana e Área Metropolitana de Bombaim em 2001**

| <b>Sector</b>                      | <b>População<br/>(milhões)</b> | <b>Área (km<sup>2</sup>)</b> | <b>Densidade</b> |
|------------------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------------|
| Ilha/cidade (Mumbai City District) | 3.327                          | 78                           | 42.819           |
| Área Suburbana                     | 8.588                          | 303                          | 28.340           |
| Municipalidade de Bombaim          | 11.915                         | 381                          | 31.295           |
| Subúrbios                          | 5.085                          | 267                          | 19.061           |
| Área Urbana                        | 17.76                          | 648                          | 26.255           |
| Fora da área urbana                | 2.2                            |                              |                  |
| Região Metropolitana               | 19.2                           |                              |                  |

Nota: Municipalidade de Bombaim é apenas área urbana.

### 3.3 Território Actual

Bombaim é uma área urbana de corredores, resultado do facto de estar implantada numa península. O corredor noroeste e o corredor nordeste apontam ao coração urbano da cidade, encravado no sul contra o mar, e circundando o parque nacional Sanjay Gandhi, que protege uma área montanhosa e florestada no centro da península. O corredor noroeste é servido pela linha de comboio Western Railway e pela estrada Western Express Highway. O corredor nordeste é servido pela linha de comboio Central Railway e pela estrada Eastern Express Highway. O corredor noroeste continua pela cidade-satélite de Bayandar e depois, já no exterior da área urbana, atravessa o rio Vasai, até Virar. Na municipalidade de Thane, o corredor nordeste divide-se em dois, um prossegue em direcção a Bhiwandi, enquanto que o outro, é um estreito corredor até Kalyan-Dombivali. No lado este do rio Thane, um outro corredor segue em direcção a sul, através da zona este de Thane para Navi Mumbai e Panvel. Finalmente, um outro corredor está previsto ser construído ao longo da face este das montanhas, no limite oriental de Navi Mumbai, que se desenvolve no sentido de se encontrar com a parte norte de Thane.

Enquanto que Bombaim é a maior municipalidade do mundo em alguns dos seus números, os seus subúrbios alojam uma parte relativamente menor da população (cerca de um terço dos habitantes). A maioria da população sub-urbana de cidade vive em Thane que tem uma população de 1.3 milhões de habitantes, enquanto que Kalyan-Dombivali tem 1.2 milhões de habitantes. No hinterland do lado oposto do porto de Bombaim, a cidade planeada de Navi Mumbai tem uma população aproximada de 700 mil habitantes.

Mesmo sendo resultado duma experiência de planeamento com poucas décadas, Navi Mumbai exhibe pobreza com pessoas a viver em tendas ou em habitação informal (bairros de lata/slums), paredes-meias com edifícios de habitação em altura e arranha-céus em construção. Mira-Bayandar, exactamente a norte do corredor sub-urbano de nordeste tem mais de 500 mil habitantes. A densidade populacional destes subúrbios é de 19000 habitantes/m<sup>2</sup>, provavelmente a maior densidade suburbana em todo o mundo.

Bombaim teve um crescimento exponencial de população nas últimas décadas. Os seus subúrbios foram responsáveis por metade do crescimento populacional, durante esse período e irão continuar a sê-lo no futuro, uma vez que o território disponível para expansão urbana é escasso em Bombaim.

Como é lugar comum, a pobreza em Bombaim, tal como na restante Índia é esmagadora. Embora Bombaim exiba uma prosperidade e riqueza de algum modo ausentes em Calcutá e não numa maneira tão óbvia em Delhi, apesar disso a pobreza é omnipresente. O número de pessoas obrigadas a viver em assentamentos urbanos informais (bairros de lata/slums) é metade da população de Bombaim: 6.4 milhões de habitantes, quase o mesmo valor da população da grande Londres. Bombaim tem um maior número de residentes em bairros de lata do que Calcutá e o triplo de Bangalore, a cidade das tecnologias de informação.

Todos os tipos de pobreza estão presentes. Talvez os mais afortunados dos pobres sejam os que vivem em assentamentos urbanos informais construídos em grandes áreas de território. Aos bairros de lata construídos anteriormente a 1995, foi concedido estatuto definitivo e autorização oficial e não se encontram sujeitos a demolição.

Os bairros de lata não correspondem aos padrões de assentamento urbano informal idênticos na Europa ocidental ou na América do Norte. São muito, muito piores. As habitações são muitas vezes construídas em materiais residuais, com coberturas de plástico utilizado e re-utilizado. Pior ainda, muitos dos seus habitantes vivem em tendas transformadas em habitações, cuja estrutura é feita com paus recolhidos em qualquer canto da cidade, coberta com plásticos, e onde toda a família partilha o mesmo espaço em condições sub-humanas de acordo com os parâmetros ocidentais. O estado destes assentamentos urbanos ou as condições de vida dos seus habitantes não é pior que em Delhi ou em Calcutá, mas a sua extensão territorial dentro de Bombaim é muito maior.

Para além disso, existem os bairros de lata ao longo das estradas. Dezenas de milhares destas habitações informais, estendem-se ao longo das ruas de Bombaim. Foi estimado em 1999, que viviam 300 mil pessoas ao longo das ruas da cidade. Estes bairros de lata lineares, essencialmente temporários, são geralmente mais humildes que os de carácter mais permanente.

Há igualmente habitações localizadas ao longo das linhas de caminho de ferro, embora as mais próximas dos carris tenham sido demolidas aos milhares, por razões de segurança. Nestas condições, foram contabilizadas perto de 28 mil habitações, o que prefigura a existência de pelo menos 140 mil habitantes.



Figura 12

Existe finalmente o último nível. As pessoas que vivem nas ruas – os chamados sem-abrigo. Literalmente dormem no chão ou em esteiras na beira da estrada, principalmente ao longo da avenida Jawaharlal Nehru, a oeste do aeroporto internacional. Ao contrário da América do Norte e da Europa ocidental, aqueles que vivem nas ruas são muitas vezes famílias ou mulheres com filhos.

Evidentemente que também existe prosperidade e bem-estar em Bombaim. Há Bollywood, a colónia de estúdios cinematográficos e de estrelas de cinema, Nariman Point, Cuffe Parade, Bandra, Shivaji Park, Juhu, etc. Nas visitas turísticas sem guia pela cidade, é todavia revelada uma Bombaim que não se encontra no mapa urbano das casas das vedetas cinematográficas, dos milionários ou dos grandes executivos.

Todos estes bombaítas co-existem com os condomínios de luxo disseminados pela área urbana, especialmente dentro da municipalidade de Bombaim. Os bairros de lata sobem colinas por entre edifícios de famílias de renda média e condomínios de luxo, como se sociedades separadas vivessem em dimensões paralelas entre elas e quase sem contacto físico o que não surpreende, dada a extrema estratificação social que sempre persistiu ao longo da história da Índia.

Existe um grande número de arranha-céus residenciais cuja construção não foi terminada em Bombaim. Em alguns casos, há ocupação ilegal destes edifícios, podendo ser identificada a presença de pessoas pela roupa pendurada nos vãos.

Bombaim não é apenas a ilha/cidade global, mas igualmente contém em si pequenas ilhas de grande densidade e rodeadas de pobreza extrema, num arquipélago de densidade banhado por um mar de pobreza.

Algumas destas contradições, definem hoje a grande Bombaim. A cidade pode ser classificada com um conjunto de bolsas urbanas centradas em volta duma polis central, ao invés de ser uma metrópole unitária e com limites definidos e precisos. Abrange 4 mil km<sup>2</sup> com 943 povoações e 19 centros urbanos, entre eles a própria Bombaim.

O contraste entre as grandes megacidades indianas não podia ser maior. Apesar de todos estes constrangimentos, Bombaim parece ser a cidade que reúne mais condições para ser a área urbana do futuro no sub-continente indiano, de facto a “Urbs prima in India”, como as suas armas afirmam desde o século XVIII. Mesmo que Delhi tenha condições para emergir como a maior área urbana da Índia, Bombaim continuará a ser a principal área urbana da Índia durante muito tempo. Quanto a tornar-se Xangai, tal será mais difícil. O actual arquipélago de densidade rodeado dum mar de pobreza, terá de crescer num mar de riqueza, tal como cresceram juntas as ilhas que formaram Bombaim.





**Capítulo 4**

**A CIDADE COLONIAL:  
O CASO DE BOMBAIM**

## Capítulo 4

# A CIDADE COLONIAL: O CASO DE BOMBAIM

### 4.1 Introdução

Os temas para abordagem dos problemas da cidade colonial no século XIX e da cidade colonial britânica na Índia estão inter-relacionados e têm que ver com a estrutura urbana, o planeamento, as relações sociais nas sociedades pós-coloniais, a dependência cultural, o desenvolvimento e a *modernização*. As questões referidas neste contexto são:

1. O efeito das relações de poder na estrutura urbana e particularmente, o impacto do colonialismo industrial ocidental na urbanização<sup>1</sup> e no desenvolvimento urbano de Bombaim.
2. A transformação, como parte de um processo, da cidade pré-industrial, industrial e colonial.
3. A interacção entre cidade, estrutura social e comportamento.
4. A relação entre desenvolvimento colonial urbano e planeamento urbano.

Uma vez que tais questões envolvem claramente uma componente cultural, outros temas reportam a questões de aculturação (influência de factores sociais e essencialmente culturais sobre a cidade), de pluralismo e de mudança cultural, isto é, da difusão de valores entre culturas (tradicionalmente, território da antropologia) e na relação directa entre cultura e cidade.

A estrutura espacial da cidade é, por si só, uma dos principais determinantes das relações sociais ou estruturas sociais. Nas relações entre o homem e a cidade, é claro que as percepções apreendidas do ambiente físico que influenciam os comportamentos e a cidade. Neste contexto, as variáveis espaciais na cidade e as suas percepções são assumidas como sendo importantes no comportamento social.

Nas cidades, para além da influência de factores subjectivos como percepção e comportamento social, também pode ser assumido que as

---

<sup>1</sup> Urbanização, no seu sentido mais formal, constitui meramente o crescimento da população urbana em comparação com a população rural.

configurações espaciais onde vivem os habitantes afectam o grau de interacção e através deste a manutenção ou a invalidação de relações sociais.

Contra este cenário, podemos examinar o caso particular da cidade colonial, a Bombaim que resulta depois do contacto com o colonialismo industrial inglês. Aqui, como será descrito em detalhe à posteriori, duas ou mais “cidades” existem, a cidade indiana, um assentamento urbano definido segundo a tradição indígena, muitas vezes manifestando as características da cidade pré-industrial<sup>2</sup> e por outro lado, a nova cidade estabelecida em resultado do processo colonial.

Este estudo aborda o caso da cidade de Bombaim, num período posterior ao povoamento português/inglês e anterior à Bombaim colonial inglesa/Bombaim industrial e à Bombaim pós-colonial contemporânea. Num sentido lato, o problema original foi examinar as relações entre aspectos seleccionados da história da cidade e verificar as suas consequências no desenho, no comportamento e no urbanismo em Bombaim. Um pré-requisito para a investigação deste problema foi um entendimento adequado da estrutura urbana e social, numa perspectiva histórica. Para re-definir o problema e fundamentalmente para tentar conquistar este entendimento, o foco deste trabalho centrou-se num período da história da cidade situado no século XIX

## **4.2 Problemas culturais dos assentamentos urbanos bombaítas do século XIX**

Os assentamentos urbanos bombaítas representam o produto urbano de duas culturas totalmente diferentes, a primeira, indiana (originalmente e no século XIX uma amálgama de muçulmanos e de hindus e hoje predominantemente hindu) a segunda, a forma colonial duma cultura europeia e particularmente inglesa. Para compreender a forma e o modo de ocupação do espaço em cada uma destas culturas contrastantes e justapostas, é necessário ser colocada uma nova questão: como é que duas culturas, situadas no mesmo ambiente geográfico, mas com modos diversos de desenvolvimento e organização social, económica, tecnológica e política, responderam ao ambiente, sob as condições de colonialismo, e proporcionaram a resolução das

---

<sup>2</sup> Sjoberg (1960) - *The preindustrialcity, past and present*. Nova Iorque: Free Press, Nova Iorque. 1965

necessidades humanas, cada uma de acordo com os valores, crenças e comportamentos dos seus próprios sistemas culturais e sociais.

Até recentemente, o entendimento do urbanismo e da história das cidades era dominado por teorias derivadas dos modelos da cidade ocidental e da cidade pós-industrial. Todavia os estudiosos das cidades começaram a assumir que muito do que era universalmente aceite como teoria urbana, se tinha baseado num etnocentrismo histórico ocidental. Cada vez mais se assume que modelos ou teorias desenvolvidas no contexto da urbanização industrial do ocidente não são aplicáveis na maioria das cidades do mundo não ocidental e particularmente, no exemplo de cidades coloniais como Bombaim.

A cidade colonial é a área urbana da sociedade colonial mais tipicamente caracterizada pela segregação física dos grupos étnicos, sociais e culturais que a compõem, resultantes do processo de colonialismo. Deve ser distinguida de cidade ex ou pós-colonial, a mesma área urbana que resulta de modificações que seguem a retirada do poder colonial. O assentamento urbano colonial é o sector da cidade colonial ocupado, modificado e principalmente habitado pelos representantes da sociedade colonizadora. Na Índia, este conceito refere-se explicitamente a exemplos como o acantonamento militar.

A cidade indiana ou assentamento urbano indiano é o sector da cidade colonial ocupado pela população indiana e que é referido, na cultura colonial, como native quarter, native city ou Native Town ou normalmente pelo estrangeirismo do nome original. Esta pode ser a cidade tradicional que antecede a chegada do poder colonial ou pode ser, como foi o caso de Bombaim, uma área urbana indiana que se estabeleceu e se erigiu posteriormente e usualmente como resultado do estabelecimento do assentamento urbano colonial já referido. A experiência colonial inglesa refere-se aos termos sociedade metropolitana e sociedade indígena, como cidade inglesa/europeia e cidade indiana.

### 4.3 Sectores da Bombaim colonial do século XIX

Três variáveis inerentes ao conceito de colonialismo<sup>3</sup>, são essenciais para o entendimento da estrutura sócio-espacial da cidade colonial, cultura, tecnologia e estrutura de poder colonial.

A primeira característica da cidade colonial é o facto de ser o produto duma situação de *contacto e convivência* persistente *entre* pelo menos *duas culturas*. No caso de Bombaim, três culturas conviveram e temos hoje na cidade a presença de três *layers* urbanos permanentes, dois deles coloniais, o português e o inglês, e o indígena indiano.

As implicações nos sectores indianos e coloniais da cidade são a existência de áreas de espaço urbano alocadas às relações de poder do colonialismo, que são entendidas, estruturadas e utilizadas de acordo com o sistema de valores único de cada cultura em questão. É este sistema de valores que legitima as instituições religiosas, sociais, económicas e políticas da cultura e são estas instituições que determinam a forma física-espacial de cada assentamento urbano. Por exemplo, a casta é uma forma de organização social que apenas pode ser explicada em termos culturais. Com a sua noção de pureza e de hierarquia, aceita um sistema de espaço social que contribui parcialmente para a forma física-espacial da cidade. O sistema de crença do hinduísmo requer a cremação, o que não sucede com o islamismo e o cristianismo. Consequentemente, numa área da cidade existe cemitério, na outra não. Um exemplo bombaíta é o tanque de Banganga em Malabar Hill. O templo construído pelos soberanos Shilaharas no século X foi destruído pelos portugueses durante o século XVI e mais tarde foi reconstruído no século XVIII pelos ingleses em terrenos tornados disponíveis na vizinhança do tanque antigo. Nas áreas europeias da cidade, estruturas como estes tanques/santuário são inexistentes.

A segunda característica da cidade colonial é a tecnologia, uma abreviatura inadequada para indicar que o assentamento urbano colonial não é apenas um produto de interacção cultural, mas igualmente de culturas com formas de desenvolvimento e organização tecnológica, social, económica e

---

<sup>3</sup> colonialismo visto como estabelecimento e manutenção, durante um longo período histórico, de relações de soberania e poder sobre um povo diverso que é separado e subordinado ao poder dominante. No caso da Índia, o tipo particular de colonialismo é o capitalismo industrial.

política muito diferentes. De um modo grosseiro e simplificado, pode ser dito que o assentamento colonial de Bombaim exprime as formas físicas, espaciais e sociais da cidade industrial. Espacialmente, isto significa que a especialização funcional do uso do solo, resultou numa separação do lugar de residência do lugar de trabalho. Isto significou uma divisão temporal onde as actividades humanas e sociais foram organizadas em duas categorias distintas, laboral e não-laboral.

Em diferentes épocas durante o período de poder colonial, os diferentes modos de tecnologia manifestados por cada uma das culturas indiana e europeia foram importantes no modo como afectaram a estrutura física-espacial dos assentamentos urbanos. Durante o século XVIII, cada uma das culturas partilhava a mesma tecnologia. No século XIX, subjacente à introdução das fábricas têxteis em Bombaim, foi introduzida a tecnologia das sociedades metropolitanas, provocando um imenso impacto de escala e forma no assentamento urbano colonial, evidenciado na modificação das estruturas sociais e físicas da cidade indiana.

Uma outra consequência do processo de industrialização foi o aumento de competência da sociedade em lidar com o tipo de desorganização social que a industrialização gerou, quer em termos de conhecimento quer em termos de organização social e espacial. No que diz respeito à organização e regulação da cidade, isto significou a implantação de novas instituições (governo local), novas tecnologias (transportes, comunicações e outros sistemas), novas funções (polícia, inspecção, regulação) e novos sistemas de promoção e organização do conhecimento. Estes desenvolvimentos, tanto em organização como em conhecimento, reflectiram-se na estrutura socio-espacial e nas instituições da cidade colonial.

Resulta deste facto a assunção de que a cultura europeia monopolizou a função de governação, isto é, como a cultura dominante (inglesa) era minoritária, a sua dependência da regulação pela força foi maior. Como a estrutura da cidade colonial reflecte numa escala menor a estrutura da sociedade colonial, as principais instituições de governo, tanto militares como civis, que existem na cidade são monopólio da cultura colonial. As principais instituições de governo da cidade foram em primeiro lugar separadas espacialmente do assentamento urbano da cultura indiana e em segundo lugar, ao pretenderem distinguir-se desta assumiram as características físicas-espaciais associadas à

cultural dominante europeia. Consequentemente, a mais importante característica da cidade colonial de Bombaim era a sua separação tripartida entre cidade indiana (Native Town), acantonamento e cidade europeia.

A terceira característica da cidade colonial é a sua *estrutura de poder* que se manifesta nas relações de dominância-dependência. Esta é uma variável justificativa crucial, uma vez que é claro que as formas urbanas podem ser resultado de processos de contacto e convivência cultural, mesmo quando tais culturas manifestam diferentes formas e níveis de organização e desenvolvimento resultantes de parâmetros particulares que caracterizam a cidade colonial (segregação social, étnica e espacial que se reflectem através de distorção espacial em cidades de crescimento mais orgânico).

As relações de dominância-dependência actuam em dois níveis. Em primeiro lugar, a sociedade colonizada é dependente da sociedade metropolitana. Uma consequência é o facto do assentamento urbano colonial ter sido em primeiro lugar dirigido para exercer funções de soberania: administrativas, militares e políticas. Na cidade colonial, os seus governantes são reguladores da vida urbana, administram a justiça, mas não geram fenómenos de produção, como na cidade industrial. É o tipo de fenómeno que Castells tinha em mente com o seu conceito de urbanização dependente<sup>4</sup>: a urbanização tem lugar na sociedade colonial, mas a industrialização, que historicamente gerou urbanização em sociedades modernas e politicamente autónomas, tem lugar na sociedade metropolitana.

#### **4.4 Economia, sociedade e funções urbanas da Bombaim colonial do século XIX**

As principais variáveis que afectaram o desenvolvimento urbano de Bombaim no século XIX foram aquelas que resultaram de relações de poder do colonialismo e da introdução de tecnologia pela industrialização.

O censo da Índia de 1861 registou pela primeira vez na sociedade bombáita, um ascendente da população urbana sobre a população rural. Para além de qualquer diferença cultural, esta distinção económica teve efeitos consideráveis no uso do solo, na forma urbana e na estrutura da cidade. Embora no século XIX, Bombaim fosse um centro urbano com funções

---

<sup>4</sup> Castells, M. (1972) - *La question Urbaine*, François Maspéro, Paris. p. 64

económicas, militares, políticas e religiosas, a economia urbana herdada da matriz colonial portuguesa que tinha dado origem aos assentamentos urbanos originais era primariamente rural. A dimensão física, a forma e a população dos assentamentos urbanos portugueses que antecederam a Bombaim dos ingleses, era determinada por tecnologias que contribuíam exclusivamente para uma economia rural.

Em contraste, as mudanças científicas e técnicas operadas pela Revolução Industrial inglesa, levaram ao desenvolvimento duma economia urbana-industrial baseada em novas fontes de energia fóssil. O desenvolvimento de tecnologias de transporte - caminhos-de-ferro e novas vias – na sociedade bombáia do século XIX pressionou a forma urbana da cidade no sentido da expansão; linhas ferroviárias e o crescimento suburbano rapidamente começaram a eliminar os sucessivos limites do território da cidade anteriormente assinalados na Bombaim colonial.

Na sociedade metropolitana as mesmas forças económicas e técnicas que transformavam a forma urbana da Bombaim do século XIX, estavam simultaneamente a revolucionar a estrutura social e política desta sociedade. O indiano rural dos assentamentos coloniais portugueses começava a dar lugar a um indiano urbano-industrial da cidade inglesa.

Igualmente importante foi o surgimento duma classe média com alguma expressão na Bombaim do século XIX, cujas expectativas residenciais foram determinadas parcialmente pelas normas das elites europeias que queriam viver nos subúrbios rurais afastados do centro da cidade e parcialmente pelas possibilidades técnicas e económicas prevalecentes na cidade. Isto é significativo uma vez que, para além das tropas europeias que estavam alojadas no acantonamento de Colaba, o resto da comunidade colonial era principalmente originária da Índia, ou adoptava o estilo de vida urbano dos estratos sociais intermédios da cidade.

Para além do mero crescimento físico da cidade e das mudanças na estrutura social que o acompanharam, uma nova mudança trazida pela industrialização da cidade, traduziu-se no crescimento de especialização de uso do solo e do tipo de edificação, particularmente nas áreas urbanas.

Torna-se necessário entender que a industrialização de Bombaim trouxe mudanças não somente no espaço urbano, mas igualmente na história da cidade. O crescimento da indústria do algodão em Bombaim beneficiou da

combinação de diversos factores. Os seus pressupostos foram lançados no século XVIII com a implantação e desenvolvimento de novas infraestruturas portuárias pelo governador William Hornby, a abertura das relações comerciais entre Bombaim e a China em 1773, e a existência dum excedente de algodão para exportação no *hinterland* imediato da cidade. Durante o século XIX, a manufactura de algodão foi o processo industrial mais importante na industrialização de Bombaim estimulada por vários desenvolvimentos, quer locais quer internacionais. Factores locais incluíam um clima húmido propício ao processo de manufactura, a disponibilidade imediata dum acréscimo de mão-de-obra barata das regiões rurais próximas do Concão e do Decão a disponibilidade de capital empreendedor, a clarividência comercial das comunidades guzerate e parsi e a existência de infraestruturas de transporte de matérias-primas em bruto do continente. Os factores internacionais que existiram em favor do desenvolvimento da economia urbana da cidade de Bombaim foram a presença dum mercado forte para exportação na China, a abertura do canal do Suez em 1869 que facilitou a importação de maquinaria fabril do ocidente e a exportação de matérias-primas transformadas de algodão e mais significativamente o início da Guerra Civil Americana em 1861. Este último acontecimento originou um corte abrupto nas exportações de algodão do sul da América do Norte para Lancashire e forçou a indústria têxtil inglesa a procurar alternativas ao abastecimento de algodão na Índia, passando a quase totalidade do mesmo por Bombaim. Entre 1861 e 1865 as exportações de algodão aumentaram em 171% em volume e em 480% em valor, à medida que as leis da oferta-procura solicitavam os preços dos mercados bombaítas. O algodão reinava e Bombaim tornava-se cada vez mais cidade global.

A industrialização trouxe uma alteração na vida urbana das comunidades da cidade, especialmente nas classes sociais emergentes da indústria. O aspecto mais importante com reflexos na história da cidade, foi o facto da vida urbana passar a organizar-se em duas categorias diferentes, laboral e não-laboral. Os parâmetros sociais da urbanização, assim como a cidade industrial emergente, reflectem essa alteração. Seja na indústria, no comércio ou no governo, o trabalho estava alojado e localizado num tipo de estruturas urbanas situadas em sectores especializados da cidade. Igualmente, o local de residência era, não apenas em habitações funcionalmente especializadas, mas igualmente e dum

modo cada vez mais crescente em áreas residenciais especializadas, a maioria das quais situadas a alguma distância das zonas laborais da cidade.

No século XIX, as duas sociedades da Bombaim colonial cujas formas residenciais urbanas se justapunham na cidade colonial, estavam organizadas segundo dois sistemas diferentes de produção económica, que podiam ser identificados sucintamente como *industrial* e *comercial* (mais uma generalização comparativa do que uma afirmação sobre a distribuição das atividades industrial e comercial de cada uma das sociedades). As mudanças na estrutura social que acompanharam o crescimento da cidade foram trazidas, em primeiro lugar, pelo aumento da actividade comercial, com o consequente crescimento da oferta de serviços terciários e em segundo lugar mas fundamentalmente, pelo desenvolvimento industrial e pela expansão crescente e acelerada de áreas suburbanas, tornada possível pela inovação tecnológica nos transportes (principalmente caminhos-de-ferro).

## 4.5 Desenvolvimento urbano nas cidades asiáticas

### 4.5.1 Introdução

Urbanização e crescimento urbano são, por vezes, considerados sinónimos. Têm, todavia, significados inteiramente diferentes. Os termos usados na extensa literatura do planeamento urbano são, não somente diversos, mas igualmente usados em contextos diferentes ou interpretados distintamente.<sup>5</sup> De acordo com Roberts, urbanização no seu sentido mais formal, constitui meramente o crescimento da população urbana em comparação com a população rural.<sup>6</sup> Neste sentido, urbanização aponta para uma relativa concentração de pessoas a habitarem em áreas urbanas. Todavia, esta definição demográfica de urbanização deixa algumas questões sem resposta. Por exemplo, como pode ser definida *área urbana*? Em alguns países, uma área é chamada *urbana* quando a sua população mínima excede 100 mil habitantes, enquanto que noutros países, uma população de duas mil pessoas é suficiente para ser denominada *urbana*. Para além disso, variações de limites administrativos podem transformar uma área rural numa área urbana da noite

<sup>5</sup> Alguns exemplos de termos usados arbitrariamente: urbanização, crescimento urbano, evolução urbana, urbanismo...cidade, metrópole, área metropolitana, conurbação, megacidade, megalopolis ... sistema urbano, sistema cidade ... cidade pré-industrial, cidade pós-industrial, cidade colonial, cidade ocidental ... new town, cidade contraponto ... etc.

<sup>6</sup> Roberts, B. (1978) - *Cities of Peasants: The Political Economy of Urbanisation in the Third World*, Sage Beverly Hills, p. 9

para o dia o que, entre outras consequências, pode influenciar de forma determinante o tratamento da informação relativa a crescimento urbano e urbanização ao longo do tempo.

Por seu lado, crescimento urbano refere-se ao “crescimento absoluto em termos físicos e de população total das áreas urbanas”<sup>7</sup>. Assim, crescimento urbano é o somatório e o resultado de três processos: migração urbana (i-migração subtraída de e-migração), mais aumento natural de população, mais extensão geográfica de área urbana. A migração urbana pode ser associada com *urbanização*, mas como a urbanização é um dos três principais factores de crescimento urbano, urbanização e crescimento urbano não podem ser dissociados, mas não constituem sinónimos. As diferenças entre os dois termos podem ser reflectidas em políticas de planeamento urbano. O crescimento urbano que em grande medida é resultado da urbanização pode levar ao desenvolvimento e expansão dos núcleos urbanos rurais e ao progresso económico e social.

Em mais nenhum lugar como na Índia é essencial e efectiva a distinção de significado entre urbanização e crescimento urbano.

#### **4.5.2 Expansão e migração urbana nas cidades do Terceiro Mundo**

A migração urbana e o crescimento natural foram o mais importante factor de crescimento das cidades coloniais. A migração urbana é sempre motivada por factores podem ser situados nas esferas económicas, políticas e socio-culturais os quais a determinam e a constroem<sup>8</sup>. Um agricultor pobre ou um proprietário de terras, podem abandonar por diversas razões o ambiente da aldeia rural, migrar para a cidade e procurar emprego na economia urbana. Assim, factores económicos, acontecimentos ou decisões políticas constituem a grande motivação de migrações urbanas.

O desenvolvimento das áreas urbanas apenas gerou crescimento das cidades em si e das suas conurbações adjacentes, acentuando as desigualdades existentes entre o centro-urbano e as periferias rurais, a chamada dualidade urbano-rural<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Potter, Robert (1992), *Urbanisation in the Third World*, Oxford University Press, p. 5.

<sup>8</sup> Como refere o Fundo de População das Nações Unidas, o estudo da migração é muito difícil, uma vez que a sua completa análise requer informação sobre a população e sobre as condições inerentes em, pelo menos dois lugares e em diversos tempos. Informação sobre comunidades, famílias e indivíduos é necessária.

<sup>9</sup> CASTELLS, Manuel (1983) - *The City and the Grassroots: A cross cultural Theory of Urban Social Movements*, University of California Press, Berkeley

A migração urbana variou consideravelmente de região para região e de período histórico para período histórico e em grande medida estava dependente da urbanização. Para além disso, se o crescimento natural das cidades teve maior peso na evolução urbana das cidades, isto não significa que o fluxo de pessoas tenha de algum modo perdido importância e protagonismo. Isto apenas indica que a população urbana em cidades como Bombaim era de tal modo elevada, que a proporção de pessoas que migrava tinha comparativamente menos importância na evolução urbana da cidade, do que o aumento natural de população e a pressão colocada sobre a cidade colonial em si.

A migração urbana em Bombaim foi caracterizada pela denominada migração por passos ou em cadeia que se manifestou na migração da população rural através de trechos, primeiro indo do rural para assentamento rural/urbano com pouco significado e depois destes para áreas urbanas de maior significado. Todavia, torna-se evidente que os migrantes em Bombaim, devido à nova aptidão em termos de mobilidade e transportes e à presença de ligações sociais como fontes de sustentação e de informação, foram cada vez mais omitindo os passos intermédios.

#### **4.5.3 Diferenças regionais e parâmetros de urbanização**

Os países, ao longo da sua história, podem ser classificados em termos de urbanização nos seguintes termos: países onde os processos de urbanização decorreram de modo significativo, onde mais de metade da população é urbana, com rendimento relativamente elevado e onde a pressão sobre os recursos e sobre o território é diminuta; países onde as experiências de urbanização decorreram na segunda metade do século XX, onde cerca de metade da população ainda permanece rural e onde as pressões sobre o território e sobre o rendimento são menores; países que são predominantemente rurais; finalmente, países onde as pressões foram severas, num território predominantemente rural e onde as sociedades se mantiveram num nível de subsistência. A Índia pode ser classificada dentro da última categoria.<sup>10</sup>

Historicamente, a natureza do processo de crescimento urbano nas cidades coloniais é substancialmente diferente, quer quantitativamente quer qualitativamente, do ocorrido nas cidades do chamado primeiro mundo ou

---

<sup>10</sup> COHEN, M (1984) – *Cities in Developing Countries*, Greenwood Press, Westport and London, pp. 29-30

mundo ocidental. Deve ser abandonada a visão de que a urbanização é um processo universal, uma consequência da evolução do paradigma da cidade que envolve a mesma sequência de eventos em diferentes locais e que produz a mesma convergência progressiva de formas. Não lidamos apenas com vários processos fundamentalmente diferentes, que emergem de diferenças de culturas e de histórias, mas lidamos igualmente com processos que em diferentes regiões produzem diferentes resultados. Alguns dos resultados urbanos destes processos como a cidade pré-industrial e industrial do século XIX, a cidade colonial ou a metrópole contemporânea dos séculos XX e XXI, são inteiramente diversos em carácter e desenho.

As diferenças entre processos de crescimento urbano nas cidades coloniais e nas cidades ocidentais residiam basicamente na procura e na disponibilidade de mão-de-obra nas cidades e no crescimento global de população. Nas cidades ocidentais e de algum modo no caso particular de Bombaim, os processos de urbanização foram acompanhados e foram consequência directa dum processo gradual de desenvolvimento económico e de industrialização que se estendeu por mais de um século e que criou uma grande procura de trabalho urbano e prosperidade para muitos dos habitantes das cidades. A dramática transformação demográfica das áreas rurais em urbanas muitas vezes não produziu crescimento das áreas urbanas, mas inversamente originou o declínio do crescimento populacional. O crescimento urbano foi em Bombaim e nas grandes cidades asiáticas, quase exclusivamente sustentado pelas migrações durante a urbanização acelerada dos dois últimos séculos.

A urbanização não foi apenas parcialmente resultado do crescimento económico global e da industrialização, mas principalmente do crescimento de expectativas das populações rurais e do seu preenchimento com a migração para a cidade para escapar à pobreza e à falta de oportunidades. Para além disso, o processo de migração não foi acompanhado por um declínio global de crescimento de população, mas sim pela continuação de tal crescimento. A migração de populações foi elevada e decorreu num curto tempo histórico na vida da cidade.

#### 4.5.4 Consequências para as cidades coloniais

Com a expansão da sociedade mercantil na Europa, os parâmetros europeus de desenvolvimento foram estendidos aos seus impérios coloniais. Sob a influência dos diferentes interesses e objectivos dos colonizadores (inicialmente comerciais e posteriormente também industriais), várias cidades de fundação sofreram transformações e evoluíram para novos entrepostos comerciais que surgiram espontaneamente em economias locais. Este desenvolvimento teve importantes implicações nos parâmetros internos de desenvolvimento urbano e no desenho e organização das cidades, assim como no processo global de desenvolvimento urbano e no equilíbrio entre o rural e o urbano.

Em termos de desenho urbano, novas tipologias surgiram na evolução do ambiente urbano das cidades coloniais, como os acantonamentos militares, cidades administrativas, entrepostos e cidades portuárias. Estas últimas combinavam diversas tipologias e funções e localizavam-se convenientemente nas linhas de costa, quer para servirem de base à exportação de matérias-primas em bruto, quer algum tempo depois, para servirem de bases ao comércio e troca de bens manufacturados ou de matérias-primas que sofreram processos de transformação industrial. Foi nesta fase inicial ligada a processos industriais que a urbanização de Bombaim começou a ocorrer.

A existência duma *primazia* urbana (crescimento de uma cidade de grandes dimensões) é um fenómeno típico de estados coloniais, especialmente dos que tiveram economias agrícolas exportadoras. Com a industrialização e a emergência da cidade industrial, que era obviamente qualitativamente distinta da cidade pré-industrial, muitas cidades coloniais caminharam no sentido da industrialização e crescentemente adquiriram as características formais e organizacionais das cidades industriais.<sup>11</sup> Por alturas em que as cidades coloniais viveram a sua explosão urbana, tornaram-se não somente meras cidades industriais mas tornaram-se igualmente metrópoles reais, onde a indústria é apenas mais um dos vários sectores da economia urbana.

---

<sup>11</sup> Sjöberg entre outros classificou as cidades como “pré-industriais” e “industriais” de acordo com as características socio-económicas das cidades - Sjöberg (1960) - *The preindustrialcity, past and present*. Nova Iorque: Free Press, Nova Iorque. 1965

Mais importante para o rápido crescimento da cidade colonial foi o impacto que teve o colonialismo nas tradicionais estruturas económicas e sociais. Embora existam diferenças significativas de país para país, em parte em resultado de diferenças entre políticas coloniais e estratégias de governação/poder das potências colonizadoras, na maioria dos países colonizados as estruturas económicas e sociais foram substancialmente alteradas e drasticamente reformadas, mais uma vez com o propósito único de estabelecimento de controlo político para servir os interesses económicos e financeiros da potência colonizadora. Os subtis equilíbrios socio-económicos que existem em meios rurais foram em muitos lugares destruídos, como por exemplo, a mudança na posse de terras por alguns e a criação de sistemas de monopólio de terras.

#### **4.5.5 Teorias de urbanização e de emergência de metrópoles na Índia**

A metrópole moderna tornou-se um fenómeno global no advento do século XIX. É importante distinguir entre assentamentos urbanos metropolitanos e não metropolitanos, particularmente entre a metrópole e a cidade industrial. A maioria das cidades industriais do século XIX não excederam uma população de algumas centenas de milhar e actualmente seriam consideradas cidades relativamente pequenas. Algumas destas cidades desapareceram quando se deu o colapso ou a deslocalização da indústria local.

A metrópole moderna, o maior e mais complexo artefacto que a espécie humana já produziu, é uma forma de assentamento relativamente estável e duradouro. Não revela perda de capacidade ou de importância, uma vez que não está dependente duma única indústria ou actividade económica, mas reflecte uma complexa integração de actividades económicas, incluindo indústria, comércio e serviços.

É importante reconhecer as distintas características do crescimento e evolução urbanos das cidades indianas. As imagens evocadas pela metrópole europeia, americana e asiática são distintas e é importante separá-las. Os problemas de cada uma destas experiências são diferentes e consequentemente as práticas de urbanismo e de planeamento são igualmente diferentes. Enquanto existem leis universais de desenvolvimento das cidades que

conformam todas estas cidades, existem igualmente particularidades significativas que as distinguem.

A metrópole americana é a expressão clássica do desenvolvimento urbano capitalista. É uma metrópole desigual, baseada na segregação do uso de solo e na fragmentação dos grupos sociais, com um Central Business District densamente desenvolvido e subúrbios extensa e irregularmente distribuídos, em larga medida com uma população com grande mobilidade individual e onde as experiências de planeamento são pouco significativas.

Na metrópole europeia, podem ser classificados dois tipos. A metrópole expressão clássica caracterizada por uma estrutura social e política com limitada mobilidade social, onde a presença dum centro administrativo/residencial é preponderante, com subúrbios densamente concentrados e uma população com grande mobilidade colectiva. Nesta o planeamento seguiu uma estrutura administrativa centralizada e tendeu a reproduzir expressões urbanísticas determinadas centralmente.

Outra metrópole é expressão duma economia mista. Resulta um tipo de cidade de menores dimensões, mais compacta e de menor extensão e mais integrada em termos sociais e de uso de solo. Será esta última a expressão maior da cidade modelo da Bombaim colonial, embora todos estes modelos participem na cidade indiana.

Por seu lado a cidade indiana, assumiu um modelo misto de desenvolvimento de cidade, que por um lado espelha as cidades europeias onde se estabeleceram os poderes coloniais e por outro espelha o modelo da metrópole americana. Bombaim constitui uma metrópole dependente, que caminhou para a independência política durante o século XX, mas desenvolveu uma economia que manteve a cidade, em proximidade dependente da potência colonial inglesa dentro dum sistema global económico dominado pelos ingleses. Foi definida por uma área urbana cuja economia dependia em grande medida do Império Britânico e que assentava essencialmente na indústria e na exportação da sua produção. Actualmente, decorrido todo o período colonial, a antiga cidade colonial de Bombaim explodiu em número de habitantes, em território e desenvolveu complexas estruturas internas, mas as suas dependências mantiveram-se fundamentalmente as mesmas, numa linha de continuidade com o império colonial.

Igualmente em termos físicos muitas das metrópoles asiáticas estão localizadas por razões histórico-coloniais em zonas costeiras e topografias propensas a inundações que requerem grandes investimentos em sistemas de criação/manutenção/expansão de território (essencialmente de drenagem). Cidades como Bombaim, localizada numa ilha e adjacentes a uma cordilheira montanhosa, exige em termos de apropriação dos seus próprios territórios grandes quantidades de recursos gastos em construção, em implantação e manutenção duma rede de vias e de comunicações abertas e finalmente em sistemas que permitam a expansão do seu território.

O crescimento da população urbana de Bombaim coincidiu e foi consequência directa do processo de industrialização e do crescimento da prosperidade urbana. Esta situação originou uma transformação demográfica por um lado com o rápido crescimento da população urbana, resultado dum vasto processo de migração e por outro o inverso decréscimo da população rural. A migração urbana teve em termos globais de crescimento urbano, mais significado do que o crescimento urbano natural, o que constitui um importante diferença para as restantes cidades do terceiro mundo.<sup>12</sup>

Outro importante aspecto reside no número de pessoas envolvidas nos processos de urbanização. Desde meados do século XIX até meados do século XX, a proporção de população urbana relativamente à totalidade da população mundial era superior em Bombaim, do que é hoje em dia para as cidades do Terceiro Mundo.<sup>13</sup> Todavia, a quantidade de população envolvida nestas variações nos países em desenvolvimento, implica que o número absoluto de pessoas envolvidas no processo exceda largamente a quantidade de população envolvida nos mesmos processos ocorridos mais cedo nos países ocidentais. Resultado do valor de população na Índia, por exemplo, a reduzida variação do crescimento urbano implica mesmo assim, que 257 milhões de pessoas vivam actualmente nas cidades indianas (este número é condizente com a totalidade da população dos EUA).

---

<sup>12</sup>United Nations (1996), *The State of World Population 1996*, UN Population Fund, New York, pp. 35

<sup>13</sup>United Nations (1996) - *The State of World Population 1996*, UN Population Fund, New York, pp. 70-72

#### 4.5.6 Desenvolvimento Urbano na Índia

Mesmo numa região do mundo em desenvolvimento como a Ásia, as diferenças de tipos e sistemas urbanos de país apesar de apresentarem grandes similitudes, são substancialmente diversos entre cada país. Embora nos países asiáticos, as linhas mestras do processo de desenvolvimento urbano possa parecer relativamente similares, a sua história política, económica e cultural foram substancialmente distintas e com isso, também os seus processos de desenvolvimento urbano.

O interesse académico no crescimento das cidades e no processo de urbanização na Índia é um fenómeno recente e só ganhou momento no período da história da Índia do pós-independência. Embora alguns académicos, como Patrick Geddes, tenham trabalhado individualmente e por sua iniciativa nas cidades indianas tão cedo quanto em 1915<sup>14</sup>, o seu trabalho foi de natureza fundamentalmente descritiva e baseado em fontes secundárias de informação (predominantemente arquivos).

No entanto já anteriormente, a partir da primeira metade do século XIX, o foco de algum modo tinha estado sobre uma abordagem mais analítica e sobre fontes primárias baseadas em trabalho de campo que seriam substancialmente usadas, como as Bombay Land Revenue Survey, que serviriam em Bombaim para a preparação de políticas urbanas para a grande metrópole.

Ao olharmos para o processo de urbanização na Índia, necessitamos simultaneamente, de olhar para um período na história das cidades que abrange quase 5 mil anos, para uma área territorial quase do tamanho da antiga Europa ocidental, para indivíduos de diversas origens étnicas e com uma experiência cultural largamente diferente e para um contexto económico e político complexo. Foi essencialmente este contexto que deu forma ao processo de desenvolvimento urbano.

Todavia, o grande número de campos do conhecimento humano envolvidos no estudo da história das cidades, indica o forte carácter multidisciplinar do tema. Deste modo, esta abordagem do processo de desenvolvimento urbano na Índia sendo incompleta e breve, irá apenas abordar

---

<sup>14</sup> Evenson, Norma (1989) - *The Indian Metropolis, a view toward the west*, Yale University Press, New Haven and London, pp. 114-6

os mais importantes aspectos do processo para rapidamente nos debruçarmos sobre Bombaim.

Primeiramente, iremos abordar o contexto histórico do processo de desenvolvimento urbano no subcontinente indiano e de seguida, iremos olhar para os processos e parâmetros de urbanização do período colonial.

Os ingleses chegaram à Índia num período da história da humanidade, em que o subcontinente era talvez a região mais urbanizada do mundo. Todavia, durante a primeira fase de soberania britânica o valor da urbanização na Índia diminuiu. Algum tempo depois, voltaria a crescer e por fim atingiria um valor nunca antes conhecido.

Os mercadores britânicos que em 1639 se estabeleceram no sul da Índia em locais sem qualquer assentamento urbano ou estrutura de suporte de actividades, onde actualmente se situa Chennai (Madrasta), escolheram mais dois entrepostos comerciais; durante o ano de 1668, Bombaim na costa oeste da Índia e durante o ano de 1690, Calcutá na costa este da Índia. Embora estes dois assentamentos urbanos e entrepostos comerciais tenham inicialmente tido uma tímida evolução, o seu rápido e convicto crescimento durante o século XIX, viria a causar a maior transformação urbana da história da Índia. As restrições ao rápido crescimento urbano, que eram prevaletentes nos princípios da soberania britânica na Índia, foram sendo lentamente removidas pela construção duma extensa rede de vias (estradas e caminhos-de-ferro) que abrangeu virtualmente a totalidade do subcontinente indiano. Enquanto isso, a Índia desenvolveu a sua própria base industrial, onde estas mesmas cidades portuárias (Bombaim, Madrasta e Calcutá) se tornaram os principais centros industriais de manufacturas.

Bombaim, Calcutá e Madrasta tornaram-se não só os mais importantes lugares de manifestação de soberania e do poder colonial, mas igualmente os centros principais de transformações económicas. O efeito global na paisagem urbana da Índia foi desenho do seu território ser dominado por cidades portuárias viradas para o comércio transcontinental em vez de cidades continentais administrativas e/ou centros religiosos viradas para mercados locais e regionais.

Este novo parâmetro urbano, emergente durante o século XIX, seria consolidado durante a primeira metade do século XX. Corolário da efectiva importância económica de Bombaim, Calcutá e Madrasta e crescente de Delhi

depois de se ter tornado a nova capital política da Índia britânica em 1912, estas cidades atraíram centenas de milhares de imigrantes para trabalharem como operários têxteis ou como operários noutra tipo de manufacturas<sup>15</sup>. Mais tarde, na era pós-colonial, as actividades do sector terciário tomariam o lugar das indústrias de manufacturas, como actividade económica primordial durante o período colonial nestas cidades.

#### **4.6 Nomenclatura Urbana como Símbolo de Taxonomia Colonial**

Um artigo dum jornal de Bombaim chamou a atenção para a crescente agitação contra a proposta de mudança de nome numa praça: o Khodad Circle em Dadar.

Nesta cidade de grande diversidade regional, cultural, religiosa e linguística, tem sido crescente a oposição contra as tentativas ostensivas de refundação da cidade como um lugar hindu ou marata através da alteração dos nomes dos seus lugares. Olhando estas alterações através dum olhar histórico e distanciando, estes esforços inquietantes de re-nomear a cidade e os seus lugares são apenas mais um dos vários *layers* na história da cidade. O acto de dar nome ou re-nomear a cidade e os seus lugares pode ser a afirmação de poder e posse sobre um lugar. Não apenas um acto ostensivo, mas igualmente um modo de interpretar a própria identidade de um nome, de uma estátua, de um edifício ou de um lugar.

Este fenómeno pode ser examinado na Bombaim do século XIX tanto sob o olhar indiano quanto sob o olhar britânico. A diferente informação cartográfica da cidade mostra os modos como foi interpretada, imaginada e vivida pelas pessoas e comunidades. Os ingleses representavam e construíam a cidade ao longo de linhas raciais. Em contraste, os indianos liam e viviam a cidade de um outro modo: a sua visão e apropriação da cidade incluíam edifícios religiosos, tanques, estátuas, mercados e outros equipamentos urbanos usados pela diversidade de população de Bombaim.

##### **4.6.1 Forte, Native Town e subúrbios: a separação das raças**

O cerne do assentamento urbano colonial de Bombaim foi a cidade que surgiu após a demolição das muralhas do Forte a partir de 1862. O Forte estava

---

<sup>15</sup> Antes da declaração de independência, Bombaim e Calcutá, eram sede de dois terços do comércio da Índia, facto suficiente para evidenciar o impacto enorme das cidades portuárias coloniais na Índia britânica.

dividido segundo duas áreas raciais, uma europeia e outra indiana. Os ingleses viviam na zona sul do Forte e os indianos, predominantemente os pertencentes à classe abastada, habitavam na parte norte. James Mackenzie Maclean, editor da *Bombay Gazette* e membro da autoridade municipal, no seu guia de Bombaim refere-se ao sul do Forte como *european quarter* ocupado por europeus e ao norte do Forte como *native bazaar* ocupado por parsis.<sup>16</sup> Na área central do Forte, que divide as suas zonas referidas, existia o Bombay Green um espaço rodeado pelos edifícios das principais instituições coloniais.

A divisão racial não ocorreu naturalmente. Em 1772<sup>17</sup>, o governo lançou uma ordem de proibição contra toda a construção que não fosse iniciativa dos europeus, a sul da Church Street, forçando os indianos que viviam nessa área a mudarem-se e construírem novas habitações extramuros e a norte do Forte.<sup>18</sup> Provavelmente, os indianos habitavam no Forte desde o início da sua construção, uma vez que novas áreas foram designadas para construção no exterior do Forte em 1748 e os europeus, tal como os indianos, foram encorajados a construir no exterior das suas muralhas.<sup>19</sup>



Figura 13 – Mazação

<sup>16</sup> MACLEAN, James Mackenzie (1880) - *A guide to Bombay: Historical, statistical, and descriptive*, Bombaim: Bombay Gazette Steam Press; 27th ed. 1902, pp. 224-5.

<sup>17</sup> DWIVEDI, Sharada, Mehrotra, Rahul (1995) - *Bombay, the cities within*. Bombaim: Eminence Designs PVT. 2001. p. 342

<sup>18</sup> *The Gazetteer of Bombay, city and island*, 3 vols., compilado por S. M. Edwardes, (New Delhi: Cosmo Publications, 2001). 2 (1909-10): p. 120.

<sup>19</sup> DWIVEDI, Sharada, Mehrotra, Rahul(1995) - *Bombay, the cities within*. Bombaim: Eminence Designs PVT. 2001, p. 342

Em 1750, algumas das casas no exterior das muralhas do Forte ocupadas pelos europeus incluíam a Villa Nova de Mahim, propriedade de Thomas Whitehall, a casa Old Mark em Mazagão, alugada a Thomas Byfield pelo governo<sup>20</sup> e a casa do governador em Parel, que era inicialmente uma igreja e colégio jesuítas. O governador Hornby foi o primeiro a residir nesta casa entre 1771 e 1780. Antes de 1750, também existiam em Mazagão várias habitações e casas de campo de portugueses abastados. Os militares ingleses instalados em Colaba viviam em abrigos e tendas até finais do século XVIII, data em que foi construído no mesmo local um acantonamento militar.<sup>21</sup>



Figura 14 – Bungalow em Malabar

Não é possível assegurar se os europeus habitavam o exterior do Forte antes de 1750. No entanto, é possível que a ocupação da casa de Parel pelo governador a partir de 1771<sup>22</sup> tenha encorajado os europeus a mudarem-se para o território extramuros. Em 1852, escrevia-se que “algumas famílias inglesas preferiam habitar no Forte pela maior conveniência de proximidade com o

<sup>20</sup> *The Gazetteer of Bombay, city and island*, 3 vols., compilado por S. M. Edwardes, (New Delhi: Cosmo Publications, 2001), 2 (1909-10); pp. 110-112.

<sup>21</sup> KOSAMBI, Meera (1986) - *Bombay in Transition: The Growth and Social Ecology of a Colonial City, 1880-1980*. Estocolmo: Almqvist & Wiksell International. 1986, p.43.

<sup>22</sup> DWIVEDI, Sharada, Mehrotra, Rahul(1995) *Bombay, the cities within*, Eminence Designs PVT, 2001. p. 342

local de trabalho”<sup>23</sup>, implicando por exclusão de partes que a maioria das famílias habitavam no exterior do Forte. Nesta época, Malabar Hill estava comparativamente sub-urbanizado, sendo a casa colonial (bungalow) do governador em Malabar Point identificada como um retiro ou segunda habitação de campo.

Em 1787, as usurpações de propriedades no Forte tornaram-se de tal modo assertivas e numerosas que foi nomeada uma comissão para efectuar um levantamento da propriedade urbana erigida pelos indianos<sup>24</sup>. Outros assuntos de índole urbanística foram avaliados, tais como a largura das ruas, a altura dos seus edifícios e a ocupação do espaço público no *green* ou em qualquer outra área aberta disponível na cidade.

A segregação da ilha feita pelos ingleses limitava o seu modo de apropriação da cidade. Para os europeus, a *native town* era um pedaço de cidade onde o “elemento indiano” era quase exclusivo e totalmente predominante. A *native town* é descrita como “o bairro sujo”, de densidade extremamente elevada, ruas estreitas e bazares, em contraste com as áreas de baixa densidade, casas coloniais e jardins ocupadas pelos europeus e pela elite indiana dos subúrbios.

Separada do Forte pela Esplanada, a Native Town estendia-se por uma zona densamente povoada de este a oeste, ao longo de toda a ilha. Enquanto que a maioria da população inglesa vivia em subúrbios, a maioria da população indiana vivia na Native Town, que se dividia num conjunto de zonas que variavam entre si na natureza, nas ocupações e na identidade religiosa, embora a maioria dos ingleses visse a Native Town como uma parte da cidade. A Native Town assemelhava-se a um grande bazar pontuado por alguns edifícios públicos, como o templo, a mesquita, um abrigo para animais e alguns edifícios públicos todos eles identificados na cartografia.

#### 4.6.2 A versão indiana

Não existiu uma versão indiana do nome da cidade. Bombaim teve uma população diversa e diferentes línguas foram faladas. Em 1901, as cinco línguas dominantes da ilha de Bombaim eram o marata, o guzerate, o hindustani, o

---

<sup>23</sup> *Life in Bombaim and the neighbouring out stations* (London: Richard Bentley, 1852), pp. 243-8

<sup>24</sup> DWIVEDI, Sharada, Mehrotra, Rahul(1995) - *Bombay, the cities within*. Bombaim: Eminence Designs PVT. 2001, pp. 30

cutchi e o inglês. Para além disso, existem diversas maneiras de pronunciar em inglês cada palavra indiana, dependendo de cada um das línguas originais.

A origem da palavra Bombaim é desde sempre uma questão contenciosa entre os portugueses e os indianos. Em 1852 era considerado que a palavra nativa para a cidade era *Moombay* e tinha origem na deusa *Bomba* ou *Momba Devi* (*devi*: deusa). Os portugueses, por sua vez, reclamavam que a ilha tinha adoptado a designação de Bombaim depois de Francisco de Almeida em 1508 ter chamado o seu porto de *Boa Bahia* ao fazer um juízo de valor. Escreve Gerson da Cunha, referindo-se àquilo que António de Mello e Castro, vice-Rei da Índia, escreve em 1662 a D. Afonso VI: “...eu vejo o melhor porto que sua Majestade possui na India, com o qual o porto de Lisboa não se compara e tratado com desprezo pelos portugueses...”.<sup>25</sup> O Forte foi levantado na antiga ilha de Bombaim mas até 1874, em muitos modos do entendimento urbano Bombaim era o Forte e o Forte era Bombaim. Actualmente os indianos de Colaba, Walkeshwar ou Mazagão, dizem que vão a Bombaim, querendo ainda pretendem significar o Forte.

Os indianos, nomeadamente os parsis, conheciam o Forte como *Kote* (sâncrito: Forte) ou *Killa* (persa: Forte). *Kote* definia o Forte, quer como fronteira quer como elemento urbano, enquanto que *Kotebahar* ou *Bharkote* (sâncrito: *bhar/bahar*, exterior) definia a área extra muros. O Forte estava rodeado por um *Chur* (provavelmente sâncrito: fosso) e mantinha as portas fechadas durante a noite. Assim, *Kote* e *baharkote* eram, assim igualmente, um modo de apreensão da cidade, segmentada em duas unidades básicas.

Por detrás do Forte, existia a Esplanada ou o *maidan* (persa: campo aberto, plano ou campo de batalha), originando igualmente uma divisão administrativa da cidade. A Esplanada, como o próprio nome implica, é o representante do antigo *maidan*. O termo *maidan* persistiu e ainda actualmente, Azad (significando “livre”) Maidan e Cross Maidan, são designações de espaços abertos na Esplanada.

Os indianos tinham os seus nomes próprios para as três portas do Forte. Church Gate de Churchgate Street recebeu esta designação em resultado da proximidade da igreja protestante de St Thomas, nas proximidades do Bombay Green. Churchgate seria o nome posteriormente dado à estação de caminho-

<sup>25</sup> CUNHA, J. Gerson da (1900), *The Origin of Bombay*. New Delhi: Asian Educational Services. 1993, pp. 5

de-ferro e à área que a circundava. Os indianos chamavam esta porta de *Powun-Chukee Gate*, desfazendo-se da palavra igreja, como referência. Este nome existiu, pois existiria no local um moinho de vento, algures em finais do século XVIII. Os indianos substituíram os nomes ingleses por nomes indianos, o que foi particularmente evidente nas imediações das divisões administrativas do Forte.

#### 4.6.3 Conflitos entre lugares e poderes

Em Bombaim raramente um passado é totalmente obliterado sem que persista algum *layer* de memória, sendo a sobreposição de todos os seus *layers* que faz a história urbana. Por exemplo, as designações dos tanques, que foram resultado de aldeias ou povoações onde estes se localizavam ou que lhe estavam próximos, persistem ainda hoje, apesar de estarem soterrados há várias décadas. Ainda actualmente, é possível pedir um lugar a um taxista que não existe fisicamente há algum tempo. Isto não tem que ver com a persistência da memória que existe em toda a parte, mas com a rapidez da mudança que, essa, só existe em cidades como Bombaim, Singapura, Taiwan ou Xangai, exemplos de cidades do século XXI.

Um grande número de indianos de diversas origens especialmente das comunidades e regiões adjacentes do Maharashtra e do Gujarat, migrou para Bombaim após a assumpção do controle e governo da ilha de Bombaim pelos ingleses em 1661. A promessa de liberdade religiosa e de protecção do comércio foram argumentos importantes para estas migrações. Pessoas da mesma casta, seita, comunidade ou região particulares tendiam a viver dentro de Bombaim próximas umas das outras. Com rendimentos e estatuto social semelhantes e geralmente com ocupações profissionais e modos de interacção similares, tendiam também a agrupar-se em grupos sob as mesmas práticas profissionais. Uma vez que nenhuma casta era por si só dominante, as comunidades que seguiam práticas similares tendiam a agrupar-se territorialmente em áreas próximas ou adjacentes. Lugares como estes muitas vezes comportavam-se como áreas de acolhimento ou de proximidade na cidade para a comunidade migrante e continuaram a possuir tal significado, mesmo após a comunidade ter deixado de habitar esses locais.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> EDWARDES, S. M. (1901) - *Census of India 1901*, vol. 10, *Bombay (Town and island)*, parte 4, *History*. Bombay: Times of India Press. 1901, pp. 152

Para além dos parsis, outra comunidade importante de imigrantes eram os bhattias, hindus que provinham do Guzerate e que desempenharam um importante papel no comércio na cidade. Existia inclusivamente um sector no norte do Forte, que era conhecido como *Bhattia Wad* (marata: *wad*, bairro), onde viviam os Bhattias abastados na segunda metade do século XIX.

É importante ressaltar em Bombaim o facto de a comunidade imigrante construir a sua própria estrutura urbana no sistema da cidade. Sem estruturas físicas e edificadas que lhe dêem suporte e presença, como muralhas ou portas, os imigrantes levantavam os seus próprios bairros. Os seus edifícios e os seus aglomerados urbanos são tão importantes para a cidade como quaisquer outros resultantes de planeamento urbano.

Os vários grupos sociais e étnicos lêem e apropriam-se dos lugares de modo substancialmente diverso daquele da autoridade municipal. Os desenhos que representam a cidade são muitas vezes a chave que decifra e que dá às diferentes leituras urbanas da cidade.

#### 4.6.4 Velha e nova cidade

Bombaim, compreendia em 1727, duas povoações ou aglomerados urbanos: Bombaim e Mahim e oito aldeias: Mazação, Varli, Parel, Vadala, Naigam, Matunga, Dharavi e Colaba. Os *kolis*, os primeiros habitantes destas ilhas distribuíam-se por cinco áreas urbanas, Koliwadas.<sup>27</sup> A cidade também era conhecida por *kasba*<sup>28</sup>, que é uma palavra árabe que designa a cidade mais importante dum distrito administrativo ou duma região.<sup>29</sup>

O termo *ilha de Bombaim* reporta à ilha formada pelo somatório das 7 ilhas originais. Bombaim é descrita na sua vasta bibliografia, quer como ilha, quer como cidade. Embora o censo de 1901 se refira a “Bombay (Town and Island)”, os três volumes do *The Gazetteer of Bombay City and island* compilados por Edwardes e publicados em 1909 e 1910 substituem a palavra *town* (município) pelo termo *city* (cidade). O termo *town* foi usado várias vezes para designar partes de Bombaim. Em 1775 para o viajante Parsons *town of Bombay*,

<sup>27</sup> *The Gazetteer of Bombay, city and island*, 3 vols., compilado por S. M. Edwardes, (New Delhi: Cosmo Publications, 2001), 1 (1909-10); pp. 30.

<sup>28</sup> EDWARDES, S. M. (1901) - *Census of India 1901*, vol. 10, *Bombay (Town and island)*, parte 4, *History*. Bombay: Times of India Press. 1901, pp. 75.

<sup>29</sup> KOSAMBI, Meera (1986) - *Bombay in Transition: The Growth and Social Ecology of a Colonial City, 1880-1980*. Estocolmo: Almqvist & Wiksell International. 1986, pp. 31.

designava a área urbana confinada pela fortaleza. No mesmo ano, Forbes refere-se à *black town* no interior do Forte e aos seus bazares.<sup>30</sup> No século XVIII, uma área localizada na Back Bay é chamada de *Madagascar Town* e desenvolveu-se sendo habitada por escravos.<sup>31</sup> Edwardes usa o termo *town*, para identificar uma expansão urbana acelerada: “não apenas o Forte é a face visível da mudança do território. A *town* fervilha sob o solo reclamado e conquistado ao mar, para oeste na direcção da Back Bay e para norte para Byculla, de tal forma que a partir de 1835 se tornou um imperativo a construção de novas vias de comunicação”.<sup>32</sup>

Em 1864, o jornal *Times* referia que o governador em exercício delimitava os limites de Bombaim como: “a ilha de Bombaim e a ilha de Colaba” sub-divididas nas áreas de Colaba, Forte, Mandvi e Bunder, Bhuleshwar, Breach Candy, Malabar Hill, Kamathipura, Mazagão, Chinchpokli, Worli, Mahim e Matunga.<sup>33</sup> Em 1865, depois da fundação da municipalidade, o governo municipal dividiu a cidade em 10 *wards*. Mandvi e Umarkhadi e as áreas circundantes foram chamadas de *old town* e a área desde esta última até Byculla, ficou conhecida como a *new town*.<sup>34</sup>

À medida que a cidade crescia, de sul para norte e de este para oeste, foi encontrando, absorvendo e sobrepondo-se a anteriores assentamentos urbanos de pequenas dimensões, como pequenas aldeias. Cavel, na área central de Bombaim, é um desses casos. Localizada no lado norte da Esplanada esta aldeia ocupava toda essa área, que no final do século XIX, era limitada por Kalbadevi Road, pela própria Cavel e por Hanuman Lane. Cavel era totalmente habitada por Kolis convertidos ao catolicismo pelos portugueses. Cavel era o centro da maior comunidade de católicos da ilha de Bombaim e emigrados de Baçaim, Salsete, Damão e Goa.<sup>35</sup> Até 1917, a comunidade goesa de Bombaim, associava a povoação de Cavel com a igreja conhecida pelo mesmo nome. Aquilo que foi importante e significativo, foi o facto de conviverem entre si duas histórias que

<sup>30</sup> *The Gazetteer of Bombay, city and island*, 3 vols., compilado por S. M. Edwardes, (New Delhi: Cosmo Publications, 2001), 2 (1909-10), pp. 121-23.

<sup>31</sup> Os escravos eram importados de Madagáscar desde 1736 e o seu comércio viria a prolongar-se por mais quatro décadas

<sup>32</sup> EDWARDES, S. M. (1901) - *Census of India 1901*, vol. 10, *Bombay (Town and island)*, parte 4, *History*. Bombay: Times of India Press. 1901, pp. 115.

<sup>33</sup> EDWARDES, S. M. (1901) - *Census of India 1901*, vol. 10, *Bombay (Town and island)*, parte 4, *History*. Bombay: Times of India Press. 1901, pp. 134.

<sup>34</sup> *The Gazetteer of Bombay, city and island*, 3 vols., compilado por S. M. Edwardes, (New Delhi: Cosmo Publications, 2001), 1 (1909-10), pp. 30-31.

<sup>35</sup> CUNHA, J. Gerson da (1900), *The Origin of Bombay*. New Delhi: Asian Educational Services. 1993, pp. 7

se entrecruzam e se encontram ligadas à aldeia de Cavel – a dos *Kolis* e a dos portugueses e da igreja católica. No início do século XIX, os goeses e os cristãos nativos estavam intimamente ligados a Cavel, o lugar onde se teriam dado as primeiras conversões. Gerson da Cunha escrevia no final do século XIX que “Cavel, outrora o assentamento dos cristãos convertidos pelos portugueses, foi invadida e quase inteiramente ocupada pelos *Vanias*<sup>36</sup> ou *banianes*, que substituíram as habitações antigas e arejadas, com as suas cruzes e jardins, pelos seus edifícios informes, insalubres e sem ventilação e fonte de futuras doenças. Os *Kolis* e os seus companheiros católicos, que possuem as origens nas comunidades rurais de Bombaim, foram assim suplantados por uma nova gente”.<sup>37</sup> Mas não foram apenas os *vanias*, mas também os *bhattias*, outra importante comunidade associada ao comércio, que se mudaram para Cavel desalojando os *kolis* e os católicos. Em 1872, quando a autoridade municipal dividiu as *wards* da cidade em *sections*, Cavel ficou dividida entre a *ward* B e a *ward* C, entre as *sections* de Dhobi Talao e Market. Ao longo do tempo, foi sendo confinada entre Kalbadevi Road e Girgão Road, com a zona histórica de Cavel a localizar-se na *section* de Dhobi Talao.



Figura 15 – Kalbadevi

<sup>36</sup> Os *Vanias* são hindus que pertencem à casta associada com o comércio

<sup>37</sup> CUNHA, J. Gerson da (1900), *The Origin of Bombay*. New Delhi: Asian Educational Services. 1993, pp. 8

Enquanto que o governo da cidade, tinha o poder de administrar e demarcar as divisões oficiais da cidade, os seus habitantes, tanto indianos quanto ingleses, apropriaram-se da cidade de modos diversos. O modo como assumiam as separações e divisões da cidade estava intimamente ligado com a sua experiência e com o seu conhecimento da cidade. Os ingleses descreviam a cidade de diversos modos, com os inerentes preconceitos duma cultura colonial prevalecente que limitava o seu envolvimento com a cidade. Através das suas maneiras diversas de entendimento da cidade, usando a rede de templos, igrejas, mesquitas, tanques, estátuas e vizinhanças, os indianos apresentam um sentido de posse da cidade. O poder e a autoridade do governo colonial e os habitantes ingleses da cidade asseguraram um sistema de conhecimento da cidade, enquanto que os indianos deixaram um legado urbano, resultado duma cultura de apropriação pelo uso e pela memória.

#### **4.6.5 Malabar Hill e a nomenclatura da cidade**

Malabar Hill tornou-se a primeira zona residencial para os ingleses, assim como para a elite indiana, nos anos de 1860 e essencialmente após 1880, quando os ingleses foram forçados a sair de Byculla e Parel em consequência do desenvolvimento industrial nessas povoações.<sup>38</sup>

No extremo de Malabar Hill, localizava-se um dos principais lugares sagrados de Bombaim, o templo de Walkeshwar, perto da casa do governador, um dos mais importantes símbolos do governo colonial; a residência do governador estava justaposta a um santuário e local de culto. A curta distância da estrada principal fica o tanque de Banganga, em volta do qual se localizam numerosos templos e *dharamshalas* ou casas de descanso para peregrinos, para além de habitações que fazem parte da aldeia de Walkeshwar, que constitui assim um lugar santo.

Durante o reinado dos soberanos Silhara (810 a 1260 DC), este lugar foi designado Srigundi. Os peregrinos que o visitavam acreditavam ser purificados. Alguns anos depois, os brâmanes atribuíram a este santuário uma história que o

---

<sup>38</sup> O nome de Malabar Hill é algo arbitrário. O primeiro autor a referir-se a Malabar Hill com esta designação é Fryer em 1673, mas não se entende porque utiliza a palavra Malabar, se a costa do mesmo nome se localiza a uma grande distância para sul de Bombaim.

ligava a uma lenda antiga que deu à aldeia o nome de Walkeshwar.<sup>39</sup> Para justificar o nome de Walkeshwar, os brâmanes adoptaram uma história do santuário que remetia para uma lenda local. Se o templo de Walkeshwar e a casa do governador assinalavam um extremo de Malabar Hill, o templo de Mahalakshmi assinalava o extremo oposto. De algum modo, ambos os templos estavam entre os mais importantes lugares de oração em Bombaim. As crenças que presidiram à fundação destes templos, permitem compreender Bombaim como lugar sagrado.

Uma das colinas designadas genericamente por Malabar Hill chama-se Cumballa Hill. Entre os bombaítas mais antigos, a colina é conhecida como *Khambala tekdi* (marata: *tedki*, colina). A colina foi com o decorrer do tempo arborizada, sendo o lugar designado por *Khambalaya* ou Khambala, lugar de khambs (de acordo com as tradições e as observâncias religiosas dos antigos hindus de Bombaim, as khambs eram as habitações ou casas de repouso para os fantasmas dos antecessores). A designação “Mahalakshmi” deriva de *maha*, que significa grande, e *Lakshmi* a deusa que representa a prosperidade, ou seja “grande prosperidade.

A área urbana de Malabar-Cumballa Hill foi designada de diferentes maneiras pelo governo e municipalidade ingleses. Em 1864, o *Times* referia as sub-divisões de Bombaim definidas pelo seu governador como Breach Candy e Malabar Hill<sup>40</sup>. Gerson da Cunha dá uma explicação para Breach Candy como um vale entre a elevação sul de Malabar Hill e a elevação norte de Cumballa Hill. A palavra “breach” é usada em Bombaim desde meados do século XVIII e o termo “candy” é o substituto inglês para a palavra indiana *khind* ou passagem.

Em 1865, o governo da cidade através do seu Municipal Corporation Act dividiu a cidade em algumas divisões administrativas chamadas *wards* que foram subsequentemente sub-divididas em *sections* para ser mais fácil a cobrança de taxas e impostos municipais. A *ward* de Malabar Hill (*ward* 8) era composta pelas *sections* de Walkeshwar e de Mahalakshmi. Em 1872, a re-distribuição de zonas então ocorrida, determinou que a *Division D/Ward D* contivesse em si as *sections* de Chowpatty, Walkeshwar e de Mahalakshmi.<sup>41</sup> Até 1917, a municipalidade

<sup>39</sup> EDWARDES, S. M. (1901) - *Census of India 1901*, vol. 10, *Bombay (Town and island)*, parte 4, *History*. Bombay: Times of India Press. 1901, pp. 8

<sup>40</sup> EDWARDES, S. M. (1901) - *Census of India 1901*, vol. 10, *Bombay (Town and island)*, parte 4, *History*. Bombay: Times of India Press. 1901, pp. 8

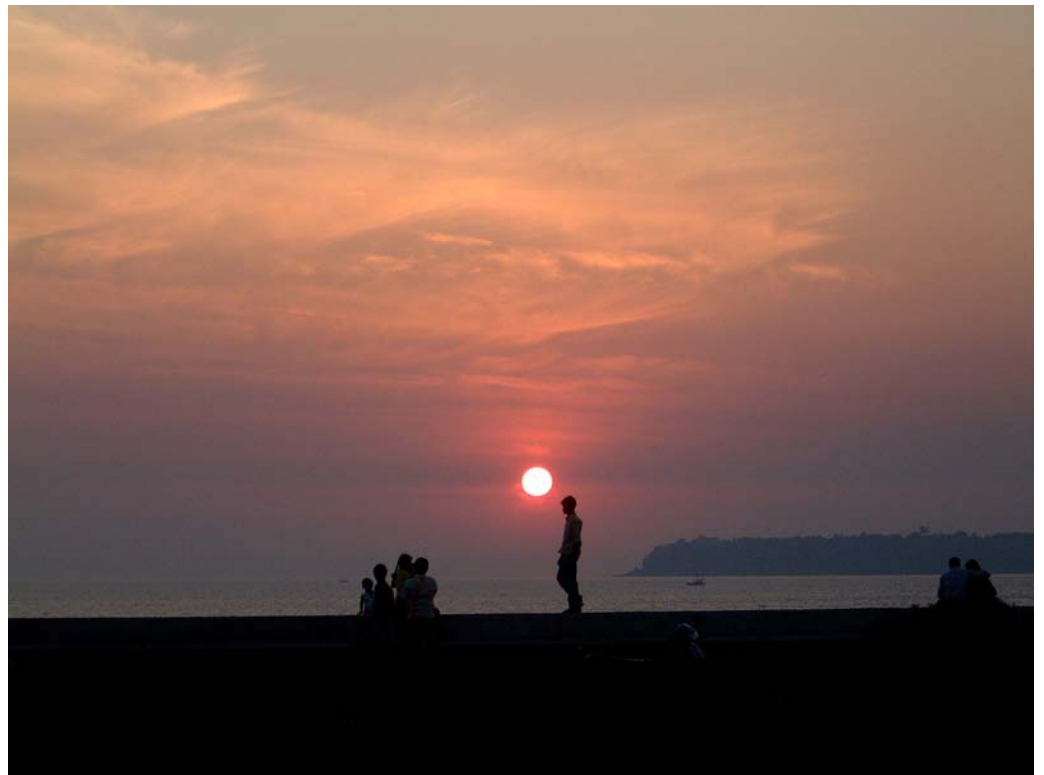
<sup>41</sup> EDWARDES, S. M. (1901) - *Census of India 1901*, vol. 10, *Bombay (Town and island)*, parte 4, *History*. Bombay: Times of India Press. 1901, pp. 134

considerava Walkeshwar e Mahalakshmi no lugar de Malabar Hill e Cumballa Hill respectivamente como as designações destas *sections* na *ward* D.

Apesar das designações e divisões do planeamento municipal, os ingleses continuaram a referir-se a estas povoações como partes da grande Bombaim através dos nomes de Malabar Hill, Cumballa Hill e Breach Candy, enquanto que muitos dos indianos se referiam aos mesmos lugares como Walkeshwar ou Mahalakshmi.

No seu dia a dia, era importante para os ingleses a substituição de designações como Walkeshwar e Mahalakshmi por Malabar Hill e Cumballa Hill. Estes últimos derivavam de espaços sagrados que diariamente atraíam inúmeros devotos e não de práticas correntes. Mesmo os indianos mais ocidentalizados, continuaram a usar os nomes de “Malabar Hil” e de “Cumballa Hill”. Estes nomes não eram somente identificadores dos seus territórios e das divisões administrativas da cidade, mas também simbolizavam um modo de vida na cidade europeia.





Capítulo 5

**OS *LAND REVENUE SURVEY*  
E A FORMA URBANA ENTRE  
DICKINSON E LAUGHTON**

## Capítulo 5

# OS LAND REVENUE SURVEY E A FORMA URBANA ENTRE DICKINSON E LAUGHTON

## 5.1 História urbana de Bombaim no século XIX

O século XIX foi de instrumental e crucial importância para o adequado e correcto entendimento daquilo que é a Bombaim contemporânea. Foi durante este período histórico que Bombaim fez o percurso duma cultura estagnada, de pouca vitalidade e diminuto potencial, para uma economia próspera e uma metrópole pulsante.

Durante todo o século XIX, acontecimentos económicos e políticos no mundo e na Índia tiveram uma influência decisiva no crescimento e desenvolvimento de Bombaim. Em 1813, o *Charter Act* aboliu a posição monopolista da Companhia Inglesa das Índias Orientais e o mercado de Bombaim foi liberalizado e aberto ao comércio pelos mercadores privados e pelos missionários. Alguns anos mais tarde, em Kirkee, as tropas da Companhia Inglesa das Índias Orientais, na III guerra anglo-marata, derrotaram o poder marata no continente e anexaram a maior parte dos seus domínios. Consequentemente, a Companhia Inglesa das Índias Orientais a partir dessa altura passou a controlar a maioria do território ocidental da Índia, o que significou que por um lado um novo e vasto mercado se apresentava expectante para ser explorado comercialmente e por outro os campos de cultivo de algodão, o principal produto exportado, passavam a estar sobre seu o controle directo. Estes novos territórios maratas conquistados foram agrupados sobre a *Bombay Presidency*, juntamente com a cidade de Bombaim, constituindo esta a nova capital administrativa deste território.<sup>1</sup> Sendo assim, Bombaim rapidamente, deixou de ser apenas um lugar com uma posição geográfica isolada na costa este do subcontinente indiano para passar a capital política e a cidade mais importante da Índia ocidental.

---

<sup>1</sup> A Bombay Presidency era um território totalmente diferente do actual estado do Maharashtra. Estendia-se ao longo dum vastíssimo território, que incluía cidades como Karachi (hoje, fazendo parte do Paquistão), Ahmadabad (no Guzerate) ou ainda partes do actual estado de Karnataka, no sul da Índia.

Neste período, a sua população multiplicou-se por quatro, de 229 mil pessoas em 1830 chegou a 644 mil pessoas em 1872 e finalmente atingiu 928 mil pessoas em 1901.

O século XIX prenunciou um desenvolvimento urbano da maior importância em Bombaim que se iniciou com o estabelecimento duma Native Town, distinta e autónoma da cidade europeia. A Native Town fora de portas da fortificação foi o culminar dum assentamento urbano indiano, durante um longo período temporal. A origem e causa do seu aparecimento foi o incêndio na fortaleza em 1803. O fogo destruiu cerca de um terço da sua área fortificada, a quase totalidade do seu bazar, assim como uma grande extensão de bens e propriedades pertencentes a comerciantes indianos. A comunidade indiana afectada pelo incêndio foi encorajada à construção de habitações, comércio e armazéns na área aberta com esse fim, depois da Esplanada e a norte da fortaleza. A ideia duma cidade indiana separada e fora dos limites muralhados foi apoiada pelo governo, à semelhança de experiências urbanas com sucesso acontecidas anteriormente em Madrasta e Calcutá.<sup>2</sup> Esta expansão urbana fora dos limites das muralhas da fortaleza foi igualmente permitida em resultado da presença militar inglesa e conseqüente maior segurança.

Assim, o assentamento urbano indiano de Bombaim era constituído por dois núcleos urbanos: o primeiro na área norte da fortaleza e um segundo na nova Native Town. Em 1804, quando o alcance de tiro da engenharia militar passou a exigir 700 metros de *non edificandi* a contar da fortificação, a Esplanada foi de novo desimpedida e a Native Town cresceu. A Native Town original (estendia-se desde a zona oeste do porto quase até à Back Bay) passou a ser igualmente conhecida como Old Town (cidade antiga) e a sua extensão a norte como New Town (cidade nova) ou Kamathipura.

Alinhadas com a linha de costa da Back Bay, foram construídos linearmente edifícios de habitação que ficariam conhecidos como Marine Lines, os quais albergavam igualmente funções de comércio e serviços, principalmente nas proximidades de Dhobi Talao. Junto à costa mas um pouco mais a norte, existia um cemitério para todos os cultos que assinalava o limite da cidade. A

---

<sup>2</sup> EVENSON, Norma (1989) - *The Indian Metropolis, a view towards the west*, Yale University Press, New Haven and London. 1989

rápida expansão da Native Town durante o século XIX, rapidamente iria intersectar ou absorver todas estas estruturas.

A norte da Native Town, existiam os assentamentos urbanos de Mazagão, Parel, Matunga e Sião. A oeste da Native Town, ficavam os assentamentos urbanos de Girgão, ao longo da Back Bay e Walkeshwar em Malabar Hill.



Figura 17 – forte de Sião

No início do século XIX, quando a casa do governador foi transferida para Malabar Point no promontório de Malabar Hill, os subúrbios de europeus passaram a implantar-se igualmente a oeste, em Malabar Hill e Cumballa Hill. Este lugar cénico tornou-se muito procurado e rapidamente suplantou Parel e Byculla em importância, lugares prejudicados pela proximidade da área industrial a partir do final do século XIX.

Nem a Esplanada, escapou a este crescimento urbano. Durante os meses de Verão e ao longo de grande parte da primeira metade do século XIX, a Esplanada foi usada como um subúrbio temporário de europeus onde se alojavam altos cargos militares e civis. Respeitando as regras de *non edificandi* foram construídas estruturas leves e provisórias em madeira, mas com todas as condições arquitectónicas, ao ponto de algumas possuírem jardins temporários. Antes da monção, as casas eram desmanteladas e armazenadas, para seu uso repetido a cada ano. A origem destes subúrbios pode ser atribuída por um lado à satisfação dum desejo de posse de propriedade por parte dos europeus e por outro à vontade de manutenção duma distância social em relação aos indianos.

O subúrbio europeu era mais um espaço de afirmação cultural e de estilo de vida, do que a concentração urbana de pessoas (o número de europeus em Bombaim raramente excedendo os 2% do total de população da cidade).

A segunda metade do século XIX foi provavelmente para Bombaim o mais fértil período em acontecimentos de toda a sua história. A cidade sofreu um inesperado impulso económico emergindo na Índia ocidental como fonte alternativa de matéria-prima, fruto da quebra do abastecimento de algodão em bruto às fábricas têxteis inglesas causado pela Guerra Civil Americana (1861-1865). A súbita procura de algodão e a subida de renda resultado deste facto teve grandes repercussões sobre Bombaim, despoletando elevado crescimento económico assim como especulação financeira em grande escala. Apesar do inevitável abrandamento no final da Guerra Civil Americana, o efeito sobre a cidade foi duradouro.

A partir de meados do século XIX, a cidade de Bombaim entrou na era industrial. Em 1853, a linha de caminho-de-ferro chamada de *Great Indian Peninsula Railway* é inaugurada e um ano depois, a primeira fábrica de fiação de algodão movida por máquina a vapor, a *Bombay Spinning and Weaving Company*. Fazendo uso de tecnologia importada de Inglaterra e com o suporte da capacidade e disponibilidade de capital financeiro autóctone, os indianos começaram a investir numa indústria de fiação de algodão própria para combaterem com as suas próprias armas a indústria têxtil inglesa, sediada em Manchester. Depois de ser aberta a primeira fábrica de fiação de algodão em 1854, estas indústrias proliferaram principalmente na área central de Bombaim (hoje Nariman Point) e trinta anos mais tarde existiam na cidade cerca de 35 fábricas, empregando perto de 30 mil pessoas. Resultado da prosperidade e florescimento da indústria do algodão, novos capitais foram mobilizados e atraídos vindos de todo o subcontinente indiano. Um mercado de capitais foi aberto para transacção de empresas, mercadorias e matérias primas atingindo rapidamente máximos históricos e alavancando o estabelecimento de todo o tipo de indústrias.

As Mill Lands, território da cidade onde se viriam a implantar as fábricas têxteis, abrangiam os distritos centrais da ilha e cidade de Bombaim, de Mahalaxmi e Byculla no sul, a Worli, Parel inferior e Prabhadevi a oeste e Parel, Lalbaug e Dadar a norte. Pontuando estas áreas urbanas, funcionavam durante o século XIX 58 fábricas de fiação de algodão e têxteis: 33 privadas e uma delas

posse da Maharashtra State Textile Corporation e 25 delas posse da National Textile Corporation. O assentamento urbano de Girgão com a rede de fábricas têxteis, as unidades de habitação (*chawls*), os mercados e espaços públicos (*maidans*) no coração de Bombaim ficou (e ainda é) conhecida pelos seus residentes, como a *village of mills*. Girgão é tida como o local de origem da modernidade industrial da Índia. A sua classe laboral foi o fulcro do surgimento duma cultura de classe e de movimentos nacionalistas.



Figura 18 – Mills

Quando os ingleses se aperceberam do potencial da cidade, lançaram-se em grandes obras públicas, em particular a renovação do porto e esquemas de aterros e construção de diques para conquistar território ao mar. As sete ilhas originais de Bombaim fundiram-se numa *city*.

A expansão por aterros do porto da cidade originou as Bombay Dock Lands que abrangiam a frente marítima oriental da ilha cidade de Bombaim, entendendo-se do seu extremo sul em Colaba a Wadala e Chembur a norte. Estas Dock Lands incluíram as docas Sasson em Colaba, dedicadas à pesca e actividades de arrasto, as docas secas Mereweather (1883-1891) e docas secas Hughes (1905-1914), docas Alexander (1905-1914), as docas Prince e Victoria (1883-1888) e as docas de Mazagão. As Dock Lands compreendiam igualmente territórios das frentes marítimas não-portuárias como Apollo Bunder em Colaba, o Gateway of India, as docas da Marinha, a Mint House e a Custom House (alfândega) no interior do Forte, Ballard Estate e Ballard Pier e

estendiam-se para norte até Ferry Wharf, Mazagão, Cotton Green, Sewri, Wadala e Chembur. As Dock Lands de Bombaim abrangiam a área de um oitavo do total da ilha cidade de Bombaim, 7285 km<sup>2</sup> de solo urbano que foi ocupado no século XIX por infra-estruturas portuárias e docas, armazéns, indústria naval, edifícios militares e navais, estaleiros e várias indústrias. As Dock Lands eram adjacentes às Mill Lands e eram intersectadas pela linha de caminho-de-ferro do porto que o ligava à restante cidade pela Central Railway. O território das Dock Lands também era ocupado por indústrias formais e informais e modos diferentes de actividade económica, que se articulavam com os restantes espaços industriais da cidade. Em 1873 foi estabelecido o Bombay Port Trust, entidade supervisora e gestora destes vastos territórios da cidade.

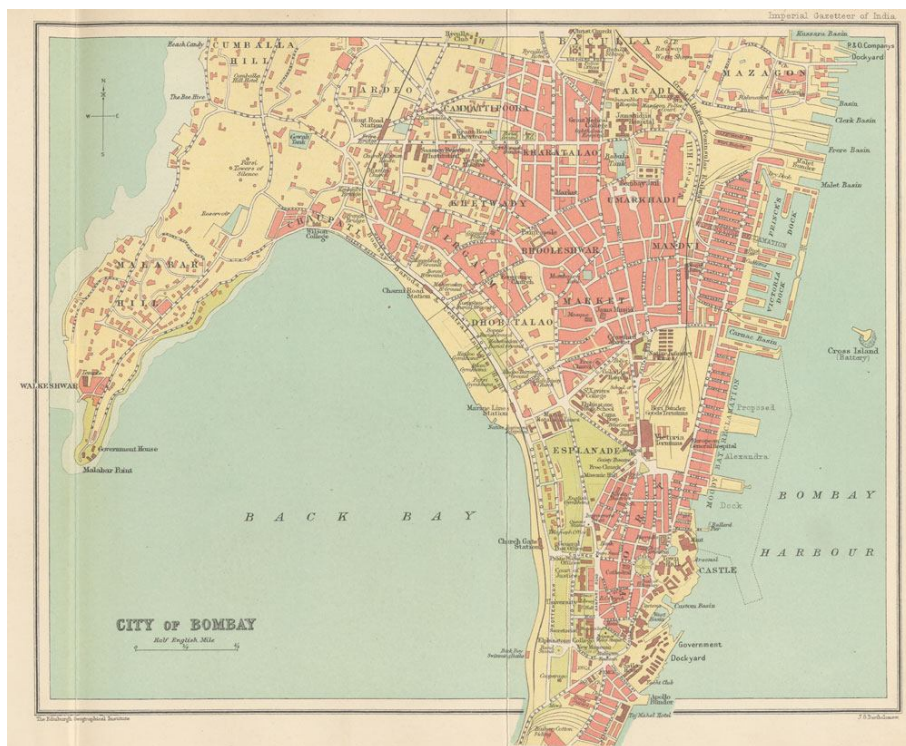


Figura 19 – City of Bombay J.G. Bartholomew, Imperial gazetteer of India., published under the authority of His Majesty's Secretary of State for India in Council. Oxford: Clarendon Press, 1907-1909. Escala :1 in. to .4 miles.

O vasto complexo infraestrutural das Dock Lands em conjunto com a próspera indústria têxtil das Mill Lands foram os acontecimentos que impulsionaram o desenvolvimento urbano de Bombaim na segunda metade do século XIX.

Em meados do século XIX, foi dada grande importância pelos ingleses a diversas obras públicas em Bombaim, tais como esquemas de aterros para

conquista de território, abastecimento de água potável, etc. Desde a criação do Board of Conservancy em 1845<sup>3</sup> até ao Municipal Corporation Act de 1888, que foi a primeira estrutura de governância local e de regulação do funcionamento da cidade, vários processos de reformas urbanas ocorreram.<sup>4</sup> Em 1852 foi proposto por Coneybare, engenheiro do Board of Conservancy, a criação dum sistema canalizado de abastecimento de água potável por gravidade a partir do lago Vihar (1852-1860), o qual viria a assegurar a transição para um sistema em rede. Os engenheiros ingleses, influenciados pelo movimento higienista, estabeleceram em Bombaim uma solução técnica por rede o que está em consonância com o papel dos urbanistas e da ideologia tecnológica que Graham e Marvin identificam como factores chave nos países desenvolvidos para a existência de infra-estruturas modernas e integradas de acesso universal.<sup>5</sup>

Com a abertura em 1869 do canal do Suez Bombaim passou a ser o porto da Índia mais próximo da Europa, uma vantagem determinante relativamente a outros grandes portos como Madrastra e Calcutá.

Escreve Gerson<sup>6</sup> da Cunha, em 1900: “os grandes eventos que contribuíram materialmente para a existência da moderna Bombaim, foram o Tratado de Baçaim, que destruiu a confederação Marata, a anexação dos territórios do Decão e a abertura do canal do Suez, que auxiliou consideravelmente à ascensão desta cidade à posição de porta da Índia”.<sup>7</sup> Resultado deste conjunto de circunstâncias e de acontecimentos, o potencial de crescimento industrial de Bombaim passou então a ser enorme.

Embora o seu território tenha a séria desvantagem de não possuir quaisquer recursos minerais, como metais ou carvão, em Bombaim haviam os restantes elementos necessários para se estabelecer na cidade uma área industrial bem sucedida: uma classe social empreendedora experiente (principalmente de origem guzerate), uma grande quantidade de capital financeiro autóctone, uma grande disponibilidade de mão-de-obra barata, uma

---

<sup>3</sup> Evoluiu para o Board of Commissioners de 1858

<sup>4</sup> RAMANNA, M. (2002), *Western Medicine and Public Health in Colonial Bombay, 1845-1895*, Hyderabad: Sangam Books. 2992

<sup>5</sup> GRAHAM, Stephen e Simon Marvin (2001) - *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities, and the Urban Condition*. Nova Iorque: Routledge. 2001

<sup>6</sup> Conhecido orientalista e médico de profissão que se mudou de Goa para Bombaim e que mais tarde escreveu um importante contributo para história de Bombaim (1842-1900).

<sup>7</sup> CUNHA, J. Gerson da (1900) - *The Origin of Bombay*. New Delhi: Asian Educational Services. 1993, pp. 3.

extensa rede de transportes e elevada capacidade de mobilidade no interior e para o exterior e por fim e não menos importante, um fornecimento quase ilimitado de matéria-prima, neste caso, o algodão em bruto. Consequentemente, a existência de Bombaim tornou-se menos dependente do comércio marítimo do que até então, o que aumentou seriamente a capacidade e estabilidade económica da cidade. A cidade exportadora deu lugar a uma Bombaim importadores com uma sólida economia urbana cada vez mais integrada na economia indiana.

Entretanto, os ingleses cada vez mais exercem controlo sobre a totalidade da Índia. Em 1857, acontece a Primeira Guerra de Independência, provocada essencialmente pela instabilidade social resultante da anexação de Oudh e pelo uso da *doutrina do lapso* que foi uma política de anexação aplicada por Lord Dalhousie<sup>8</sup>, segundo a qual todos os principados ou territórios sob a directa influência ou jurisdição da Companhia Inglesa das Índias Orientais, o poder imperial dominante do subcontinente, como Estados vassalos debaixo do sistema subsidiário inglês, seriam automaticamente anexados se o seu soberano fosse manifestamente incompetente ou não tivesse qualquer herdeiro legítimo vivo. Esta última disposição suplantou o direito há muito estabelecido pelos soberanos indianos, de escolherem o seu sucessor no trono. Igualmente, passaram a ser os ingleses a decidir se os potenciais governantes eram suficientemente capazes para o exercício do poder e da governação. Quando esta *doutrina* passou a ser adoptada pela Coroa inglesa, a Companhia Inglesa das Índias Orientais tinha absoluta jurisdição imperial administrativa sobre grande parte do território do subcontinente indiano. Com este crescente poder, o descontentamento apoderou-se de muitos sectores da sociedade indiana, entre estes, os militares indianos que com os seus apoiantes amotinaram-se contra a Companhia Inglesa das Índias Orientais, em apoio das dinastias depostas. Em 1858, o novo vice-rei inglês da Índia, substituiu-se à Companhia Inglesa das Índias Orientais no exercício da autoridade colonial e do poder no subcontinente, renunciando à dita *doutrina*. Assim, um ano depois do motim ou rebelião indiana de 1857, a Coroa inglesa assumiu o controle sobre a soberania da Índia e consequentemente, o governo da cidade transitou da Companhia

---

<sup>8</sup> Governador da Índia entre 1848 e 1856.

Inglesa das Índias Orientais para o governo inglês e o papel da cidade de Bombaim dentro do império britânico assume ainda uma maior importância.

Durante os anos de 1870, uma série de decisões resultaram no estabelecimento da primeira assembleia municipal eleita pelos cidadãos, a *Bombay Municipal Corporation*, que ficou responsável pelos usuais serviços municipais, como o abastecimento e distribuição de água, drenagem, educação, saúde e construção de estradas e de pontes. A *Bombay Municipal Corporation* sempre foi um corpo municipal proeminente na estrutura do governo local indiano. Foi criada pela legislação local e era, até há pouco tempo, a única estrutura de governância municipal no país que não podia ser suplantada pelo governo do Estado, facto considerado de capital e significativa importância em termos de autonomia e independência políticas. A *Bombay Municipal Corporation*, 1ª assembleia municipal eleita da Índia, foi constituída através do *Bombay Municipal Corporation Act*, que estabelece a primeira estrutura de governância local e a primeira tentativa de regulação através de planeamento urbano, do funcionamento da cidade. A sua posição de privilégio cessou em 1984, através da introdução duma emenda legislativa pelo Estado, a que se seguiu a nomeação de um administrador em vez de representantes eleitos.

Era inevitável que com a supremacia inglesa no Decão<sup>9</sup> a Companhia Inglesa das Índias Orientais tivesse a pretensão de ligar Bombaim aos territórios do Concão e do Decão, em primeiro lugar por estrada através da passagem do Bhor Ghat (1830) e mais tarde pelo caminho-de-ferro (1853), estabelecendo a linha de caminho-de-ferro na cidade de Bombaim em meados do século XIX. Esta ligação, seria reforçada em 1854 quando o dique de Mahim-Bandra foi terminado o que proporcionou acesso facilitado às cidades da costa oeste da Índia e ao seu *hinterland* a partir de Bombaim. O estabelecimento em 1838 duma rota por terra com Londres e a abertura do canal do Suez em 1869, contribuíram para esta abertura de rotas e acrescida capacidade regional e internacional em mobilidade e transportes de pessoas e bens a partir de Bombaim.

Desde a anexação dos domínios maratas pelos ingleses, os circuitos económicos e financeiros da cidade começaram a pressionar a Companhia Inglesa das Índias Orientais para a construção de adequadas vias de

---

<sup>9</sup> Em 1819, os ingleses anexaram os territórios do Decão.

comunicação. Em breve, foi estabelecida uma rede de vias a ligar Bombaim ao *hinterland* continental e a primeira ligação ferroviária do subcontinente indiano foi construída entre Bombaim e Thane<sup>10</sup>, a Great Indian Peninsula Railway. Os campos de algodão passaram a estar mais facilmente ao alcance das fábricas têxteis e os indianos continentais passaram a estar “mais perto” da cidade.

Foi desenhado na Bombaim colonial do século XIX, o sistema de transporte ferroviário urbano mais extensivo e completo do subcontinente indiano. Cerca de 300km de linhas de caminho-de-ferro suburbano vieram a fazer uso da geografia linear do território da cidade. Os bombaítas que diariamente viajavam de comboio com dois picos pendulares de frequência com maior intensidade, partiam de lugares tão afastados como Virar, a estação mais a norte da linha suburbana da Western Railway, localizada a uma distância de 60km do destino, para a estação de Churchgate, o terminus sul localizado na ilha de Bombaim. Entre estas duas estações, passaram a existir 26 outras estações e outros tantos lugares que sugeriam a existência de diferentes comunidades, lugares de culto e assentamentos urbanos entre outros espaços que se integram nas áreas urbanas geradoras de diferentes sinergias. A chegada da linha ferroviária – a Bombay Baroda & Central India Railway – resultou numa completa transformação não apenas da ilha/cidade de Bombaim, mas igualmente de todas as áreas suburbanas e no seu modo de existência na forma urbana da grande Bombaim.

A Great India Peninsula & East Indian Railway foi incorporada por legislação do Parlamento Inglês de 1849 e a Companhia Inglesa das Índias Orientais imediatamente estabeleceu vínculos contratuais com ambas as companhias. Os primeiros 34 quilómetros de linha suburbana da Great India Peninsula foram abertos entre o seu terminus em Bombaim, em Bori Bunder (mais tarde Victoria Terminus ou VT) e a cidade de Thane.

Tal como para as restantes infra-estruturas, a grande motivação de introdução dum sistema de linha de caminho-de-ferro em Bombaim foi o transporte de matérias-primas, desde que o mercado americano de algodão tinha entrado em decadência na segunda metade do século XIX. Os produtores de algodão em fio instigaram o governo inglês a autorizar fundos para a abertura duma ligação do *hinterland* para o porto de Bombaim, já na altura muito

---

<sup>10</sup> Cidade localizada 32 quilómetros a norte de Bombaim e que actualmente faz parte da Região Metropolitana de Bombaim.

desenvolvido e capaz, o que era crucial no movimento comercial dos bens transaccionáveis.

Durante o aumento exponencial de procura de algodão indiano depois do início da Guerra Civil Americana e do bloqueio dos portos confederados, Bartle Frere, governador de Bombaim, abriu formalmente a passagem da linha de comboio da Great India Peninsula pelo Bhor Ghat para ligar o terminal de Bori Bunder em Bombaim, com o plateau do Decão através dos Ghats ocidentais. Esta nova linha de caminho-de-ferro da Great India Peninsula assegurou não apenas uma permanente mobilidade e circulação de matéria-prima a partir do interior continental, mas igualmente e simbolicamente a ligação entre cidade e o seu *hinterland*.

Os benefícios e consequências que a nova linha de caminho-de-ferro da Great India Peninsula trouxe à cidade foram evidentes para os ingleses, o que auxiliou no processo de introdução da linha ferroviária de outra companhia, a Bombay Baroda & Central India Railway (hoje Western Railway) na Índia em 1855. Ainda durante esse ano, a Bombay Baroda & Central India Railway e a Companhia Inglesa das Índias Orientais acordaram construir a linha de caminho-de-ferro de Surat a Baroda e Ahmadabad. Mais tarde, comprometeram-se com a abertura duma linha que estabelecesse a ligação férrea entre Utran<sup>11</sup> e Bombaim, para assegurar o abastecimento de algodão cultivado no Guzerate e que passaria a ser transaccionado no porto de Bombaim.

Embora a linha ferroviária inaugural terminasse na estação de Grant Road, o seu terminus não servia adequadamente a população que vivia na cidade a sul, perto do Forte ou do acantonamento de Colaba. Para que isto fosse conseguido, a linha foi prolongada para sul de Grant Road até à estação de comboios de Back Bay<sup>12</sup> em 1866. Esta estação seria mais tarde chamada de Churchgate por se localizar nas proximidades da antiga Church Gate (porta) da cidade fortificada. A abertura desta estação foi necessária para cumprir o ambicioso plano pretendido pela Back Bay Reclamation Company, que pretendia por esquemas de aterros ganhar território ao mar na baía do mesmo nome. Em 1873, esta linha foi prolongada até ao terminal de Colaba, no ponto mais a sul permitido antes dos acantonamentos militares.

---

<sup>11</sup> A norte de Surat.

<sup>12</sup> A baía oeste da ilha

Duas décadas antes de ser aberta a estação de passageiros de Back Bay em 1888, a Bombay Baroda & Central India Railway Company foi contratada para abastecer com balastro trazido de Santa Cruz o esquema de drenagem e aterro da Back Bay.

A Back Bay Reclamation Company foi formalmente constituída no princípio dos anos de 1860, durante os primeiros tempos de expansão económica, com a intenção de completar o aterro da Back Bay. A Companhia entrou em falência em 1865 e o governo assumiu a estreita faixa de terreno que tinha sido criada por aterro entregando-a à Bombay Baroda & Central India Railway Company, com a finalidade de ser construída uma linha ferroviária desde Churchgate até Colaba. O crescimento da Bombay Baroda & Central India Railway Company ajudou a fornecer condições para tornar o sul da ilha, mais precisamente Colaba, numa área com maior importância e numa nova centralidade em Bombaim.

A ilha de Colaba, tinha ficado ligada à ilha de Bombaim definitivamente pela construção dum dique, tendo esta ligação resultado num imenso aumento de valor imobiliário dos terrenos nas ilhas a sul (Colaba e Old Woman). A estação terminal e toda a infra-estrutura ferroviária passaram a ter disponibilidade de terrenos para se instalarem, uma vez que a necessidade de aquisição de terrenos em zonas densamente habitadas estava eliminada e a extensão de linha ferroviária foi construída de Grant Road até Chowpatty e daí, seguindo a linha de costa da Back Bay até Colaba. Consequência disso, o transporte das tropas acantonadas em Colaba passou a estar assegurado.

A primeira grande mudança urbana de Colaba ocorreu em 1844, quando o comércio de algodão se mudou do Bombay Green em frente à Town Hall de Bombaim, para uma área adjacente ao dique construído em Colaba. O seu aumento de importância na economia urbana de Bombaim, determinou que fosse a antiga ilha fosse apontada para passar a ser uma divisão administrativa própria e autónoma (ward) a partir de 1872.

Em 1868, a linha ferroviária prolongava-se para sul até Charni Road e no ano seguinte até Marine Lines. Esta extensão da linha de caminho-de-ferro seria determinante na forma urbana de Chowpatty, como veremos no final deste capítulo.

A limitação geográfica e territorial das suas sete ilhas foi ultrapassada pela integração de solo por aterro e drenagem em grande escala de áreas inundadas,

com a construção de diques ligando as diferentes ilhas que permitiu o aumento da superfície do território de Bombaim. A sofreguidão contínua por solo edificável ainda permanece efectiva nos nossos dias...

O aterro da Great Breach em Mahalaxmi, entre Worli e Bombaim, o dique Hornby Vellard terminado em 1784 tal como o dique de Sião construído em 1805, disponibilizaram para a edificação grandes faixas de terreno na área central da ilha, quer a norte e quer a sul, a qual até essa época era constantemente inundada pelas marés. O Hornby Vellard foi a ligação construída que fechou o hiato entre Mahalakshmi e Worli. William Hornby, governador de Bombaim entre 1771 e 1784, terá sido o mentor da construção desta ligação iniciada em finais do século XVII. Após a sua construção, a área central da ilha e as suas zonas de planície foram reclamadas por aterro, durante um processo que se estendeu até ao século XIX. Até 1850, a totalidade do território intersectado pela Clerk Road até Mahalakshmi era ainda uma grande área pantanosa. A cartografia de Bombaim para os anos 1812-16 mostra a área referida com a classificação de “inundada pela monção”.<sup>13</sup>

Em 1835, inicia-se a construção do Colaba Causeway a ligar a ilha de Bombaim com a ilha de Colaba, a sul. Após a construção do dique em 1838, passaram a existir condições para Colaba ser o centro do comércio de algodão, quando a partir de 1844 o mesmo deixou de ser feito no Bombay Green. A construção de diques e de aterros continuou e quando o dique de Mahim (entre Mahim e Sião) foi terminado em 1845, a morfologia actual do território da ilha/cidade tinha quase totalmente adquirido o seu desenho.

Com o mar efectivamente afastado, as autoridades iniciaram o aterro das zonas de cota mais baixa e a cidade iniciou gradualmente o seu desenvolvimento sobre zonas de cotas mais elevadas, no sentido oeste, ao longo da Back Bay, e no sentido norte, caminhando para Byculla. Foi-se sucessivamente edificando em Malabar Hill, Girgão, Chowpaty e Khetwady; em Mazagão, Kamathipura, Umarkhadi, Mandovi, Chinchpokly e Bhuleshwar.

Novas artérias viárias e ferroviárias foram sendo construídas a ligar todos os assentamentos urbanos. A construção de estradas e ruas em território aterrado, cortando novos territórios foi essencial para o desenvolvimento

---

<sup>13</sup> *The Gazetteer of Bombay, city and island*, 3 vols., compilado por S. M. Edwardes, (New Delhi: Cosmo Publications, 2001), 2 (1909-10).

urbano da área central e da área norte da ilha/cidade de Bombaim durante todo o século XIX, para a abertura duma ligação a Mahalaxmi e finalmente para uma verdadeira aproximação do território urbano da ilha de Bombaim à ilha de Salsete e ao seu *hinterland* continental.

A primeira destas estradas mais importantes foi Bellasis Road, financiada por subscrição pública e construída em 1793 na área central de Bombaim, que se estende desde Malabar Hill até Mazagão. Esta rua abriu a comunicação desta área com o sul, Byculla, Kamathipura e Tardeo. Mais nenhuma estrada de maior importância foi aberta, até à construção de Grant Road em 1839, ligando Byculla a Chowpatty.

Durante o século XIX, um número importante de novos elementos foram adicionados aos parâmetros urbanos da cidade de Bombaim. Um primeiro elemento foi a criação duma segunda Native Town, localizada a cerca de dois quilómetros a norte da antiga, que em breve se tornaria uma nova centralidade urbana e económica. Outros elementos adicionados à paisagem urbana foram as duas ilhas a sul de Bombaim, Colaba e Old Woman's, ligadas entre si e à ilha de Bombaim o porto e as docas são construídas no lado este da ilha e o novo Cotton Green que foi desenhado no lado oeste da ilha de Bombaim.

A norte e a oeste, são implantados os chamados *garden suburbs*, áreas suburbanas europeias desenhadas a partir dos modelos pré-industriais, quando comparadas com a mais recente suburbanização industrial. Um número crescente de europeus fugiram do calor, da sujidade, da insalubridade e da população indiana do Forte para se instalarem nas verdejantes colinas das regiões suburbanas, onde podiam viver em espaçosas habitações, frequentarem os seus clubes privados e usufruírem dos seus grandes jardins. Hoje em dia, estes lugares são ainda as zonas residenciais habitadas pelas classes sociais indianas, económica e culturalmente mais altas.

A anterior área residencial do Forte, cujo desmantelamento se iniciou em 1862, é gradualmente introduzida no mercado imobiliário da cidade e substituída por um Central Business District, onde todas as importantes funções comerciais e administrativas foram concentradas.

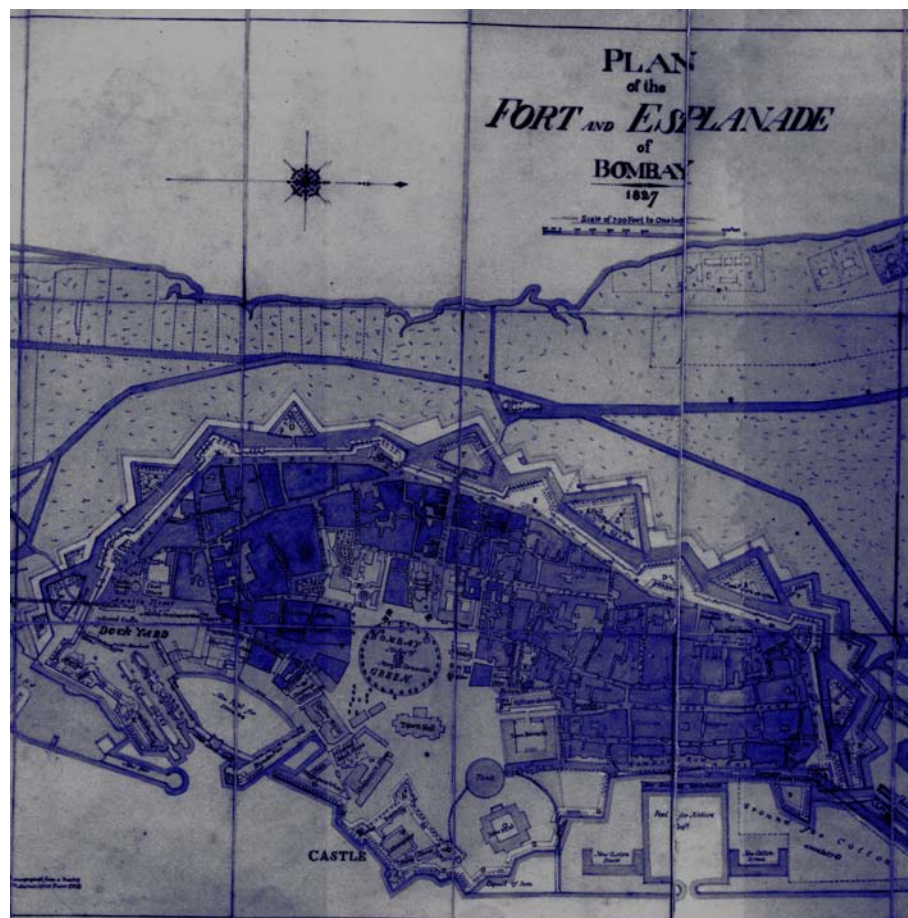


Figura 20 – Fortaleza e esplanada em 1827

Na área do Forte existia o chamado Green que foi conhecido ao longo da sua existência por diversos nomes. Em 1863, foram levantados diversos edifícios públicos em redor da circunferência do Green, que foi re-nomeado como Elphinstone Circle. Em meados do século XIX, este local era o terreiro de recreio e local de encontro para os oasis que habitavam o Forte. A sede da autoridade municipal de Bombaim e a catedral defronte do Green eram os mais importantes edifícios do Forte.

Outros desenvolvimentos urbanos importantes, são directamente ligados ao processo de industrialização da cidade. Uma segunda área fabril surge mais a norte e central à ilha, depois da primeira perto da Native Town. Esta área fabril localizada em Parel, era não apenas central à ilha de Bombaim, mas simultaneamente central a toda a região metropolitana – a partir da área do Forte a sul, aos subúrbios a norte e marginal à nova ponte de Sewri que quando

terminada fará a ligação Bandra-Worli. A nova área fabril foi o motor industrial da Bombaim metropolitana.



Figura 21 – Ponte Bandra-Worli e skyline de Bombaim

Nos anos de 1880, quando as fábricas têxteis começaram a proliferar, a cidade terminava em Byculla e Mahalaxmi. Ainda hoje se encontram reflexos na organização do território urbano, resultado das regras de desenho da cidade ditadas pelos ingleses, durante o século XIX. Estas tiveram como consequência o estabelecimento das fábricas têxteis em perímetros fechados, que interromperam e pontuaram com descontinuidades o território da ilha de Bombaim. Estes troços autónomos na cidade que foram ocupados pelas fábricas, impediram na sua quase totalidade a construção a norte de Byculla de vias transversais, que cruzassem a ilha de Bombaim no sentido oeste-este. Situação semelhante acontece com as restantes infraestruturas de abastecimento de água, de linhas contínuas de saneamento e de redes viárias e de ruas que tornem viável a instalação dum fluxo de novas unidades de habitação. Esta segunda área fabril, marcaria o início dum rápido desenvolvimento industrial nos distritos norte da ilha que rapidamente se tornaria numa nova centralidade metropolitana.

A mais distintiva característica do urbanismo de Bombaim durante o século XIX, foi a quase exclusiva limitação do crescimento urbano de

desenvolvimento da cidade à metade sul da ilha. A metade norte permaneceu eminentemente rural e esparsamente povoada por valores contemporâneos de ocupação de território.

Uma vez que a demanda de território e de espaço adicional na parte sul da ilha era grande, as muralhas da Fortaleza foram demolidas e esquemas de drenagem e de aterros foram implementados nas zonas inundadas do território. Os novos espaços disponíveis foram utilizados principalmente para construir edifícios governamentais e outros edifícios institucionais como o Supremo Tribunal (High Court), a universidade de Bombaim, a estação de correios central (General Post Office) ou a estação de caminho-de-ferro de Victoria (Victoria Terminus, VT). Estes novos edifícios e as zonas dos subúrbios antes habitadas pelos europeus eram a expressão mais clara da vitalidade e do crescimento da cidade.

Todavia, a maioria da população vivia em condições miseráveis, nas duas sobrepovulosas Native Towns e desde a industrialização, nos chamados *chawls*, onde os trabalhadores fabris eram mantidos em condições de sobrelotação, perto das unidades industriais. Depois de tudo isto, existia um número de pessoas “flutuantes” e um exponencialmente crescente número de bairros de lata. Necessidades básicas, como água corrente ou um sistema de saneamento eram quase totalmente ausentes e totalmente indisponíveis para as pessoas comuns. Bombaim, no entanto, orgulhava-se de conseguir a primeira Municipal Corporation eleita, a primeira bolsa de valores da Índia, a primeira indústria têxtil, os primeiros telefones e eléctricos...em vez de usar a sua riqueza e prosperidade para melhorar as condições básicas de vida da maioria dos seus cidadãos.

No final do século XIX, a posição dominante de Bombaim na região oeste do subcontinente indiano era incontestada e o papel desempenhado pela cidade no império britânico era da maior importância. Funcionalmente, era a cidade com maior diversidade, com uma concentração de funções comercial, industrial, administrativa e cultural e com uma população seis vezes superior ao tamanho da segunda maior cidade sob a Bombay Presidency. No período que decorreu até à independência da Índia, o processo de acelerado crescimento e desenvolvimento urbano persistiu.

No virar do século, a mais importante função económica de Bombaim continua a ser o comércio externo marítimo, totalmente controlado e regulado

pelo Bombay Port Trust. O investimento indiano, uma das características distintivas de Bombaim relativamente às restantes cidades, persistiu e o número de fábricas de fiação de algodão e de trabalhadores têxteis não mais parou de crescer até ao século XX.

Ainda durante este período, os transportes iriam desempenhar um papel crucial no crescimento urbano de Bombaim. O sector dos transportes urbanos, passa a partir desta altura a ser regulado pelo Bombay Electrical Supply and Transport Undertaking. Desde 1843, quando as ligações ferroviárias entre Bombaim e o continente passaram a cruzar a ilha de Salsete ligada quer à cidade quer ao *hinterland*, os indianos passaram e instalar-se e a viver em assentamentos urbanos ao longo das estações ferroviárias suburbanas. Para além disso dois contratempos sérios, com a epidemia de peste no final do século XIX e a recessão mundial que se instalou no início do século XX, deram aos parâmetros demográficos de Bombaim um ténue mas seguro aumento de população durante este período. De 822 mil habitantes em 1891, a população de Bombaim decresceu para 776 mil em 1901.

A paisagem urbana do século XIX era caracterizada pela construção de infraestruturas urbanas como fábricas, pontes, diques e estações de caminhos-de-ferro e a economia urbana era impulsionada pelas fábricas têxteis de Bombaim.

## 5.2 Os *Land Revenue Survey*

Durante o século XIX, ocorreram em Bombaim, cidade e ilha, duas importantes e detalhadas *land revenue surveys*. Estes levantamentos reuniram informação sobre o crescimento urbano de Bombaim desde a cidade até à metrópole, revelando as mudanças no sistema de equilíbrio de poder e nas estruturas de governação. Ambos os levantamentos são instrumentos fundamentais na análise e estudo da história de Bombaim, das alterações na morfologia urbana da cidade, assim como na natureza do estado colonial.

O crescimento demográfico foi entendido como resultado do excepcional ambiente económico prevalecente na cidade de Bombaim e na Índia ocidental. A inesperada e considerável procura de algodão indiano no mundo e a expansão do comércio de algodão trouxe um rápido aumento de habitantes à cidade. As quatro décadas que separam os dois levantamentos testemunharam o triplicar da população da cidade de Bombaim.

Mas o que mudou e se transformou em Bombaim, seria mais do que a população. O desenho urbano da cidade foi modificado, as suas estruturas urbanas foram melhoradas e apareceram as primeiras tímidas tentativas de planeamento urbano. A introdução do sistema municipal de abastecimento de água à cidade e o primeiro de toda a Índia, o início de um sistema de saneamento básico subterrâneo, os sucessivos projectos de aterros para conquistar território ao mar no sentido da definição e expansão dos limites da cidade, a chegada do caminho-de-ferro e a expansão de molhes e desembarcadouros, assim como a construção de novas docas no porto de Bombaim, foram momentos que assinalaram passos instrumentais para significativas mudanças ocorrerem na paisagem urbana de Bombaim. Estes acontecimentos e a conquista duma maior consciência urbana entre alguns sectores da sociedade bombáia marcaram definitivamente o caminho de Bombaim de uma conurbação de aldeias piscatórias para uma grande metrópole asiática.<sup>14</sup>

Simultânea e igualmente importante, foi o sistema de governo deficitário e segmentado exercido sobre o subcontinente indiano pela Companhia Inglesa das Índias Orientais ter dado lugar a um estado de governo exercido de modo bem mais confiante e capaz.

### **5.3 As preocupações de crescimento**

No final do século XVIII, a administração inglesa do território manifestou a sua insatisfação com a venda de terras do Estado e consequente usurpação em grande escala do seu património. Temeram que a usurpação dos direitos do estado sobre a propriedade pudesse atingir tais proporções que o poder britânico sobre Bombaim fosse questionado. A Companhia Inglesa das Índias Orientais, considerava-se usufrutuária da Coroa inglesa pagando-lhe uma renda anual, salvaguardando os direitos de propriedade dos indianos seus parceiros de relações comerciais.

Todavia, a legitimidade da Companhia Inglesa das Índias Orientais como proprietário de todas as terras de Bombaim começou a ser contestada pelos proprietários indianos que tinham usufruído de direitos substanciais de posse sobre a propriedade fundiária durante a soberania portuguesa. Os

---

<sup>14</sup> DOSSAL, Mariam (1991) - *Imperial Designs and Indian Realities: The Planning of Bombay City: 1845-1875*, Bombay, Oxford University Press, 1991.

indianos levantaram objeções às intenções da Companhia que detinha a posse das suas terras sob a permissão do Império Britânico, para a conversão dos seus direitos de posse em direitos de usufruto.

Durante o século que se sucedeu a tomada de posse pela Companhia Inglesa das Índias Orientais da ilha de Bombaim em 1668, esta foi encorajada a ter uma política conciliatória em relação aos bombaítas.

Foi durante os anos de 1780, quando Bombaim se tornou a base para a expansão territorial na Índia ocidental e as rendas sobre a posse de terra se tornaram rendimento recorrente, que uma outra atitude foi tomada pela Companhia relativamente aos rendimentos de posse de terra. A Companhia Inglesa das Índias Orientais pretendeu retomar a cobrança de impostos de renda e estabelecer os direitos de propriedade. Os seus funcionários retomaram os registos e a inventariação da propriedade para adequada recolha de dados e fundamentação sobre os direitos de propriedade. Quando os registos fundiários não testemunhavam em absoluto os seus direitos de propriedade, eram sempre interpretados em favor das pretensões desta.

Em 1790, foi atribuída a John Richmond Smyth, o *collector* de Bombaim, a tarefa de articulação entre os diversos sistemas de posse de terra, os complexos direitos de propriedade de Bombaim e os comportamentos e as práticas de uso do solo na ilha de Bombaim. Foi pedida a Smyth a identificação de qualquer alienação que tivesse ocorrido na propriedade fundiária da Companhia Inglesa das Índias Orientais, a análise de todas as transacções ocorridas, o cancelamento de todas as vendas que fossem feridas de ilegalidade, assim como a salvaguarda relativamente a futuras alienações. Considerando os registos existentes inadequados, Smyth persuadiu a Companhia à realização dum exaustivo e completo *land revenue survey*, que permitisse aos serviços do *collector* a informação absolutamente necessária para realizar a tarefa para a qual tinha sido indigitado.

No incêndio que ocorreu no Forte em 17 de Fevereiro de 1803, mais de 450 edifícios arderam e a sua destruição trouxe enormes prejuízos sobre o comércio e sobre a economia informal da cidade. O governo de Bombaim decidiu oferecer compensações aos proprietários nos seus impostos e taxas, muitos deles mercadores parsis e banianes. Para a determinação e fixação do valor desta compensação e para esta ser feita correctamente feita a distinção entre os mercadores politicamente significativos e os restantes reclamantes, foi

requerida informação detalhada relativa aos nomes dos proprietários de terras, ao valor de renda pago ao Estado e finalmente, à precisa natureza da propriedade prevalecente sobre a área arduida. Tal informação era inexistente, o que dificultou sobremaneira o trabalho desenvolvido pelos membros da administração municipal, designados para examinarem as reclamações de compensações e para supervisionarem a nova construção de acordo com o planeamento da autoridade municipal.

#### **5.4 Dickinson e Bombaim**

É neste contexto dum Estado desinformado sobre si mesmo e sem regulamentação que o *Land Revenue Survey* de Bombaim dirigido pelo engenheiro Thomas Dickinson assumiu considerável significado político e económico. Este levantamento coincidiu com o conflito anglo-marata do início da segunda década do século XIX, persistindo durante o período de conquista dos territórios do Peshwa do Decão e ainda durante a re-estruturação da Bombay Presidency sob o governo de Mountstuart Elphinstone.

Quando Dickinson começou a trabalhar no *survey* de Bombaim em Fevereiro de 1812, este levava cerca de um ano. O levantamento que tinha sido iniciado por John Hawkins apenas pretendia conhecer a extensão de plantações de coqueiros e de palmeirais nos dois distritos da ilha de Bombaim, o distrito de Bombaim e o distrito de Mahim. O fim específico deste levantamento era averiguar, com o maior grau de exactidão possível, o número de árvores plantadas pelos bhandaris, de tal modo que o número de árvores intrusivas pudesse ser limitado e o número efectivo de árvores com capacidade produtiva e economicamente rentável pudesse ser determinado, para estas últimas serem afectadas ao domínio público e consequentemente constituírem fonte de rendimento do governo.

O resultado do ano de trabalho que efectuou, mostrou que o distrito de Bombaim, em 1811, continha 911 plantações com um total de 59494 árvores. O assentamento urbano de Bombaim, confinava-se ainda à parte sul da ilha e o solo de uso agrícola estendia-se desde o norte, até às áreas centrais do sul da ilha. É de salientar este facto essencial para o problema desta tese, uma vez que prova que no princípio do século XIX a urbanização da ilha de Bombaim ainda não tinha acontecido. Bombaim era nessa época uma ilha onde prevaleciam os pequenos assentamentos urbanos rurais com um aglomerado

urbano maior e passou a ser uma ilha/cidade de avenidas, bairros, linha de caminhos-de-ferro, diques, etc.

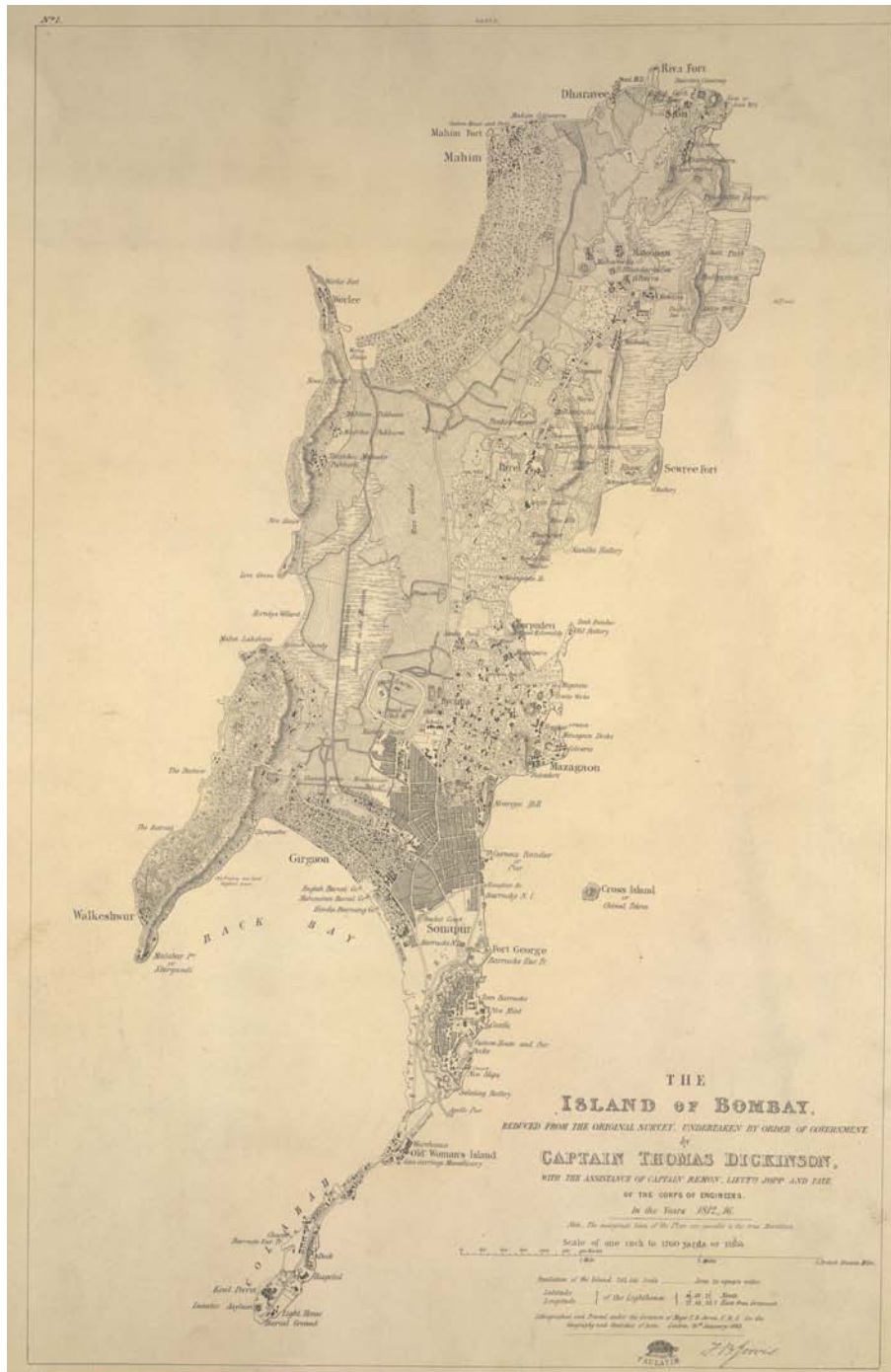


Figura 22 – “The Island of Bombay”, por Thomas Dickinson, 1812-16. British Library, London.

O crescimento urbano da cidade tinha sido iniciado. No final do século XVIII, os ingleses tinham-se mudado para os subúrbios afastados de Parel, Lal Baug, Byculla e Malabar Hill. O seu desejo de habitarem em lugares mais

salubres e viverem em habitações com áreas maiores, era partilhado pelos indianos mais abastados, ligados ao comércio.

O Forte e a cidade circundante caminhavam a passos largos no sentido de se tornarem num Central Business District. Na Native Town os espaços residenciais e de trabalho continuam misturados e intercambiáveis, conformando frequentemente as suas ocupações, segundo critérios étnicos e critérios de casta.

Para Dickinson, ao contrário de John Hawkins, o levantamento não se tratava duma mera tarefa, mas antes um importante e laborioso trabalho de cariz científico. Dickinson acreditava que seria um trabalho inestimável para efeitos de cobrança de renda sobre a propriedade, assim como para efeitos sociológicos e estatísticos. Ainda no início do *survey*, Dickinson recomendou ao governo municipal de Bombaim, seguissem no sentido de ser encorajado um espírito de especulação sobre os terrenos agrícolas, de modo a potenciar as receitas provenientes do imposto sobre as rendas e consequentemente a prosperidade do assentamento urbano e do território.

Igualmente, a sua pretensão de que o território conquistado ao mar por sucessivos aterros, fosse assumido pelo governo da cidade como terras de livre posse, estava em conformidade com os princípios que defendia.

O envolvimento de Dickinson no levantamento foi evidente no esforço que colocou neste. Depois de completar o levantamento numa povoação, submetia os dados recolhidos a uma análise, sob a forma dum relatório de levantamento de índole científica (*survey report*). Cada relatório de levantamento, era acompanhado por cartografia desenhada na escala 40': 1", 80': 1", ou 100': 1", dependendo se o território fosse classificado de urbano/construído, semi-urbano ou rural/agrícola. A cartografia exibia os limites das propriedades, assim como os seus usos e tipos de solo. Além disso, a cartografia era acompanhada por um livro de notas de referência, que detalhava a natureza da tenência, as rendas tributadas e pagas, assim como o que não deixa de ser notável dados de censo.

### **5.5 Laughton e Bombaim**

À medida que o território de Bombaim cresceu com as conquistas territoriais aos maratas de 1818-19, os ingleses assumiram como prioritário o levantamento e o registo cartográfico do território do Decão. Keith Pringle e

George Wingate iriam continuar pelo o Decão o *land revenue survey* de Dickinson, ao fazerem o registo dos proprietários, ao classificarem o uso do solo, ao listarem a tenência da propriedade fundiária e ao fixarem o valor das taxas a serem cobradas. A partir dos anos de 1830, quando o algodão começa a ser cultivado no Decão em grande escala e quantidade e com manifesto intuito comercial, a *revenue survey* e a informação que disponibilizava tornou-se instrumental.

Os meados do século XIX assistiram ao esforço de Henry Conybeare, superintendente da autoridade municipal de Bombaim, na reforma da legislação de edificação e urbanização bombaíta que permitiriam a regulação dum modo mais efectivo do governo municipal sobre a actividade da construção. À medida que Bombaim crescia em significado económico para o império Britânico, tornava-se ainda mais premente a necessidade do Estado de se manter actualizado na informação cadastral e estatística sobre o seu território. Igualmente, seria requerida às autoridades municipais a supervisão e regulação de toda a actividade urbana e vida da cidade de Bombaim.

Em 1864, quando o censo da ilha e da cidade de Bombaim foi conduzido por Andrew Leith, a ilha tinha 48.4 quilómetros quadrados de área e 816562 habitantes. A concentração urbana era elevada na parte sul da ilha. As densidades da área central e norte da ilha tinham aumentado, mas muito do seu território continuava a ser usado como salinas e arrozais ou deixado expectante e disponível.<sup>15</sup>

Muitas das alterações no território urbano de Bombaim, quer morfológicas quer topográficas, ocorridas durante a primeira metade do século XIX, tornaram o levantamento de Dickinson desadequado para a intenção que tinha estado subjacente à sua realização. A necessidade dum levantamento actualizado foi expressa pela autoridade municipal, especialmente durante o período de organização e reforma administrativa no governo da cidade que decorreu a partir de 1858.

Em 1859, o *collector* Richard Showell considerou a possibilidade de subir as rendas prediais na ilha de Bombaim para obter rendas adicionais para o Estado, mas o deficiente estado dos registos de propriedade dificultava o acesso ao valor real da propriedade fundiária de Bombaim. Em alguns lugares da

---

<sup>15</sup> LEITH, A. H. (1864), *Census of Bombay City and island*. Bombaim. 1864, pp. 316-7.

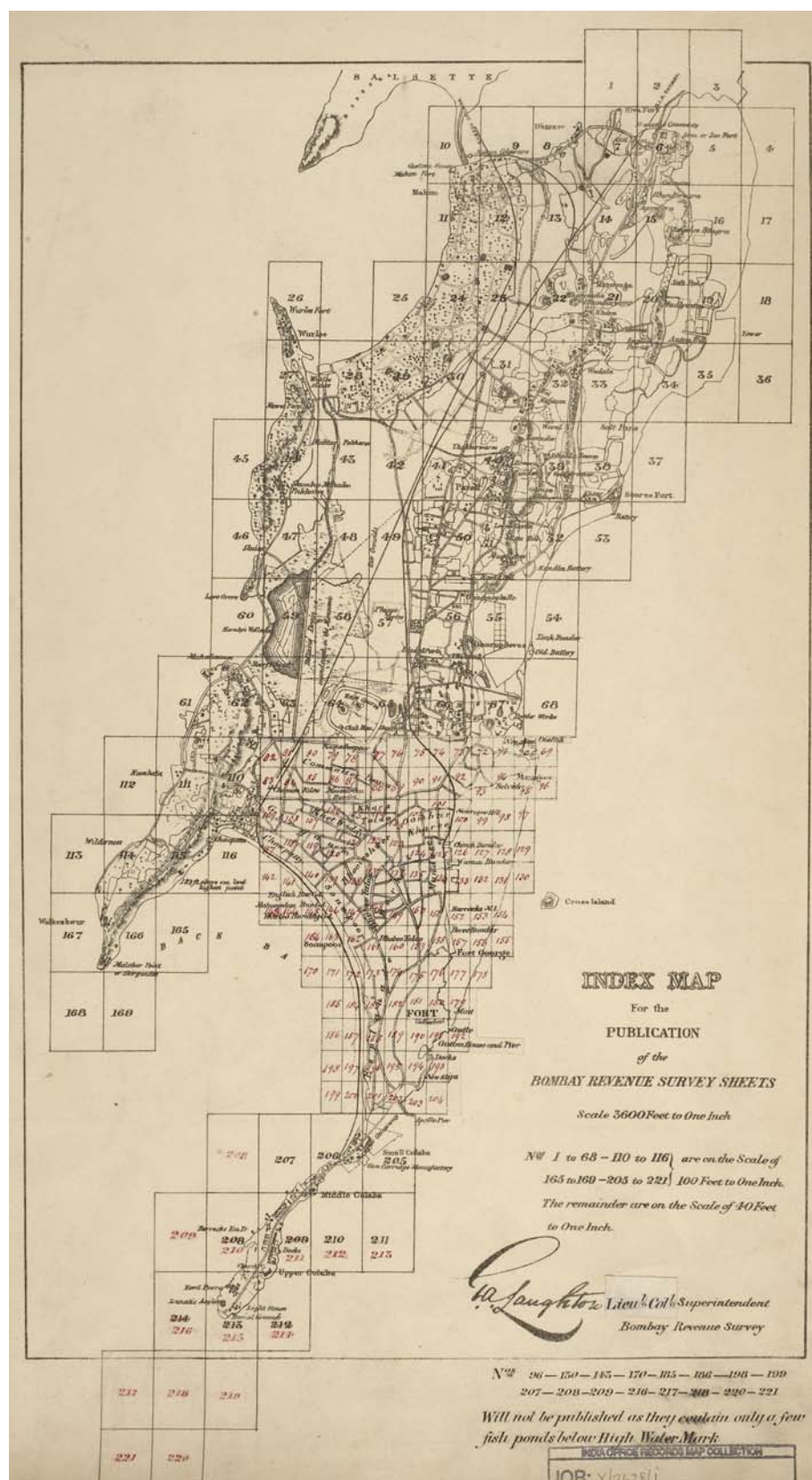


Figura 23 – “The Island of Bombay”, por G A Loughton, 1865-72. British Library, London.

cidade, o valor dos terrenos era semelhante ao valor predial em Londres embora as rendas cobradas fossem significativamente inferiores.

O levantamento iniciou-se em Novembro de 1865 e prosseguiu durante sete anos, até 1872. Ao contrário do levantamento de Dickinson, o trabalho de Laughton era resultado do planeamento da autoridade municipal e um *land revenue survey* foi planeado pela Bombay Presidency. A triangulação da ilha de Bombaim foi feita e realizado o levantamento de território descoberto na escala 100':1" como território urbanizável, enquanto que o Forte e a Native Town foram levantadas à escala 40':1". Enquanto isso, Laughton realizou o trabalho de detalhe de levantamento de informação de cada uma das propriedades da ilha de Bombaim.<sup>16</sup> Tal como a Dickinson era também pedido a Laughton a informação relativa ao cadastro predial que permitisse a fixação de taxas e rendas a cobrar. Isto levou a que Laughton não tivesse sido sistemático na recolha de informação, distrito a distrito, e muitas vezes divergisse de norte para sul para fornecer a informação necessária à autoridade municipal para a cobrança de rendas, com o consequente atraso do levantamento.

O impacto do comércio de algodão na economia urbana de Bombaim viria a revelar-se sol de pouca dura e muitos dos projectos de aterro e de conquista de território ao mar ficaram incompletos, alguns definitivamente abandonados e outros atrasados. Quando o coronel G. A. Laughton completou a sua *revenue survey* de Bombaim em 1872, a ilha tinha-se expandido e cobria a área de 57,2 quilómetros quadrados de território.

Foram realizados por Laughton 70 registos de propriedade no distrito de Bombaim e 22 registos de propriedade no distrito de Mahim. Os limites das 21575 propriedades de Bombaim registadas na ilha de Bombaim foram desenhados. O próprio Laughton considerou o seu trabalho o mais completo levantamento detalhado de toda a ilha de Bombaim. O levantamento mais uma vez, permitiu um aumento das rendas sobre a propriedade e a identificação de situações em que o Estado tinha sido lesado. A diferença entre o trabalho de Laughton e o de Dickinson foi a análise científica realizada por este último nos relatórios do seu levantamento.

---

<sup>16</sup> *The Gazetteer of Bombay, city and island*, 3 vols., compilado por S. M. Edwardes, (New Delhi: Cosmo Publications, 2001), 2 (1909-10); pp. 322-3.

O censo de 1872, apoiou-se em grande medida no levantamento de Laughton, com a totalidade do território da ilha de Bombaim a ser classificado como propriedade do Estado. Foram contabilizadas em Bombaim 31477 habitações em cerca de 22,36 quilómetros quadrados de território, onde os restantes 34,76 quilómetros quadrados de território eram ocupados por estradas, arruamentos, tanques e baldios.<sup>17</sup>



Figura 24 – folha de levantamento de Laughton, Worli

<sup>17</sup> LEITH, A. H. (1864), *Census of Bombay City and island*. Bombaim. 1864, parte II pp. 36-7

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.

A diferenciação espaço-racial entre a cidade indiana e a cidade europeia nunca foi totalmente absoluta. A tendência no sentido da reposição desta dicotomia foi acentuada quando os indianos mais abastados vieram habitar os bairros da cidade europeia, a partir de 1830. O incêndio do Forte em 1820 e alguma liberalização das relações entre a comunidade europeia e a indiana, estiveram na origem da mudança. Pouco a pouco, com a constituição da Bombay Municipal Corporation em 1872 e a divisão administrativa da área metropolitana de Bombaim em 6 grandes wards, districts e 26 sections, a dicotomia entre a cidade europeia e a cidade indiana foi perdendo terreno. Avenidas foram traçadas na cidade indiana e a dicotomia racial passou a ser substituída pela oposição entre subúrbios, inicial e principalmente entre o assentamento urbano de Girgão, com as fábricas têxteis, as unidades de habitação (chawls), os mercados e espaços públicos (maidans) e a própria cidade de Bombaim da época.

### **5.6 A estrutura urbana de Bombaim no século XIX**

Na Bombaim colonial podem ser distinguidas cinco áreas principais de crescimento urbano que, ao longo do tempo, ajudaram a determinar a presente estrutura espacial da cidade e que foram realizadas por Dickinson entre 1811 e 1827 e por Laughton entre 1865 e 1872.

A primeira área de crescimento urbano correspondia à fortaleza construída pelos portugueses, onde habitava a elite europeia e alguns dos indianos mais abastados. Esta área urbana era caracterizada por uma segregação étnica e racial: os ingleses viviam no interior duma pequena fortificação de desenho planificado e onde as actividades coloniais se concentravam. As suas muralhas eram rodeadas por habitações, comércio, igrejas e templos. Em 1743, foi aberto um fosso a circundar o Forte de Bombaim, com uma faixa larga de Esplanada no lado oeste da fortaleza para proporcionar um campo livre de tiro para a sua defesa.

A segunda destas áreas é aquela que corresponde à Native Town. Nos termos de Sjoberg<sup>18</sup>, esta é a forma física e espacial duma cidade pré-industrial onde a tecnologia estava, e em grande medida continua a estar, baseada em formas de energia animal. Os indianos que iam chegando à cidade vindos dos Estados mais próximos, foram forçados a instalar-se cada vez mais nas áreas a norte da fortaleza progressivamente urbanizadas, sendo construídas habitações, templos e outras edificações em locais gradualmente e cada vez mais afastados da área fortificada. Ao fim ao cabo, a estrutura física da fortaleza e as dinâmicas de actividades que esta albergava não permitiam nem comportavam um ritmo de crescimento da população que todos os dias chegava em novas vagas à cidade.



Figura 25 — Map of Native Town of Bombay, por Henry Conybeare, 1855, British Library, London

As estreitas ruas da Native Town conduziam algumas vezes a uma única rua de maiores dimensões, que dava acesso a pátios ou pequenos espaços públicos/privados conformados. Os bairros eram igualmente caracterizados em

<sup>18</sup> Sjoberg (1960) - *The preindustrialcity, past and present*. Nova Iorque: Free Press, Nova Iorque. 1965

grande medida por uma imagem urbana particular, pela religião e/ou origem geográfica particular dos seus habitantes, embora, em consequência da crescente mobilidade social, menos caracterizados do que anteriormente por castas ou por ocupações. Nestes, podiam ser encontrados artesanatos e costumes tradicionais, assim como indústrias de pequena escala. Muitas vezes, local de trabalho e local de residência eram indiferenciados. O número de pessoas em alguns dos bairros de populações da mesma origem, religião e casta a residir por cada habitação era elevado. Estas organizavam-se em formas próprias e comuns de organização social, distintas da restante Bombaim.

A terceira principal área de crescimento urbano eram os extensos e desafogados subúrbios europeus afastados das zonas sobrepovoadas da cidade perto da fortaleza. Esta ocupava uma zona de densidade populacional muito baixa, originalmente planeada e edificada de acordo com os valores culturais da cultura metropolitana inglesa interpretados pela cultura e pelos usos coloniais. Estas zonas residenciais consistiam naquilo, que de acordo com os valores europeus, eram considerados ser os parâmetros de habitação na época, com espaçosas casas coloniais (*pungalows*), agrupadas em redor da casa do governador. Grandes espaços de uso cerimonial, simbólico e visual eram incorporados no desenho destas zonas residenciais. As vias eram largas e extensas, desenhadas para uma elite que se deslocava em veículos em vez da mobilidade pedestre massificada característica da cidade indiana. Em contraste com o que sucedia na Native Town, o controlo climático e sanitário foi conseguido através duma plantação extensiva de árvores.

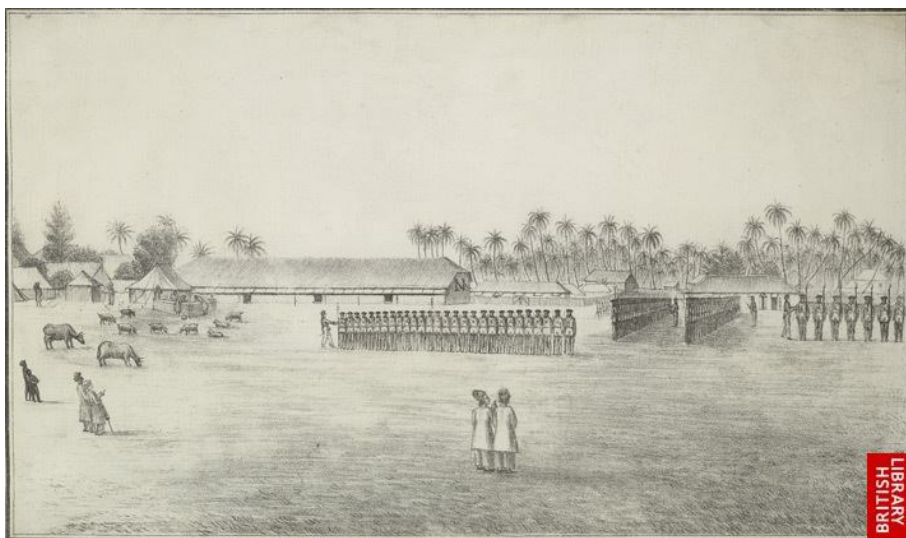


Figura 26 – Acantonamento Militar de Bombaim

A quarta área de crescimento urbano foi o acantonamento situado a sul da fortaleza, nas ilhas de Colaba e de Old Woman. O acantonamento ou os assentamentos militares permanentes caracterizaram o poder colonial britânico na Índia, desde o século XVIII até ao século XX. O acantonamento era um ambiente específico duma cultura urbana com um sistema de edificações e de desenho espacial organizado para uma cultura particular, para um fim particular e durante um período de tempo particular. Nos assentamentos urbanos mais antigos, uma fortaleza muralhada, característica das cidades pré-industriais, era adaptada para uso dos militares sendo reservada por razões de tática militar uma área de esplanada no exterior da fortaleza. O acantonamento militar da Bombaim do século XIX foi construído em Colaba, porque existia a Native Town construída fora de portas da fortaleza.

A organização espacial do acantonamento dependia das normas de organização social da sociedade metropolitana, assim como das normas de governação da organização militar. A regra principal era que a organização das suas edificações (muitas das vezes tendas) permitisse a formação das tropas e igualmente que estas facilmente pudessem partir sempre que necessário. As edificações eram organizadas em filas perpendiculares à frente do acantonamento e separadas por ruas.

O alojamento era dividido em três categorias básicas: para tropas indianas, para tropas europeias e finalmente para oficiais europeus, já que não existiam oficiais indianos. As tropas eram alojadas em tendas, enquanto que os oficiais ocupavam bungalows. Outras áreas estavam destinadas a fins específicos e sempre duplicadas para as tropas indianas: uma parada, espaço para treino militar, instituições religiosas, cemitério e alguns espaços de lazer.

A última área de crescimento urbano foram os locais onde se estabeleceu a indústria têxtil de Bombaim, o território urbano das ainda hoje denominadas *Mill Lands*. A estrutura física-espacial desta última zona urbana configura grandes vazios no território da cidade ocupados por cada uma das fábricas, rodeadas por unidades de habitação construídas pelos proprietários das mills para albergar centenas de pessoas em espaços únicos (*chawls*) ou ainda pela construção de blocos residenciais (*wadis*) em redor de pátios comunitários, para albergarem até quase um milhar de famílias.

### 5.7 A forma urbana entre Dickinson e Laughton

A forma urbana de Bombaim no século XIX era definida por seis elementos principais organizadores do espaço da cidade: o Forte, a Esplanada, a Native Town, o acantonamento militar, as Mills Lands e Dock Lands e finalmente os subúrbios europeus.

O seu século XIX foi caracterizado por quatro desenvolvimentos urbanos inter-relacionados, três dos quais advêm das confrontações entre os representantes das duas culturas em 1857, durante a Primeira Guerra da Independência indiana.

O primeiro foi uma modificação drástica na estrutura da fortaleza e nas suas imediações mais próximas. Foram criadas duas zonas cultural e funcionalmente especializadas, uma cobnial, primariamente militar e administrativa com a cidade que foi construída sobre as ruínas da fortaleza, e a segunda indiana, primariamente residencial, comercial e industrial. O Forte tinha uma ocupação preferencial por edificação adjacente às suas muralhas, com zonas étnicas distintas uma europeia e outra indiana. A rua de Church Gate, que cruzava de este a oeste a fortaleza, traçava o limite, entre os europeus a sul e os indianos a norte. O seu lado oeste era ocupado por edificação, enquanto que o seu lado este se encontrava mais liberto e pontuado por equipamentos civis e religiosos.

A Esplanada era a zona de protecção da fortaleza e não teve qualquer ocupação até aos finais do século XIX. A maior parte da Esplanada foi preservada e mantida como espaço público aberto e sem edificação, principalmente com fins de recreio (*maidans*). Foi dividida em três espaços, a Oval a sul, e duas secções triangulares a norte e a noroeste, inicialmente conhecidas como Esplanada e actualmente conhecidas como Azad Maidan e Cross Maidan.

Com a Native Town, pela primeira vez um assentamento urbano surgiu fora de portas da fortaleza sem estar baseado numa economia agrária, mas fundamentalmente ligado a uma economia de comércio. A Native Town era habitada por comunidades de Parsis, Bohras e Banianes que migraram do continente para Bombaim incentivados pelos ingleses para serem intermediários nos processos de comércio. O assentamento urbano que ficou conhecido como Native Town era morfologicamente distinto do tecido urbano de menor densidade existente no interior do Forte. Era ocupada essencialmente

por edifícios com usos mistos de comércio no piso inferior e habitação nos pisos superiores, com a duplicação da cidade como lugar de comércio. A Native Town foi o início da urbanidade em Bombaim e rapidamente se expandiu na cidade pelos terrenos que foram sendo conquistados ao mar. O segundo e relacionado com o anterior, foi a existência duma efectiva segregação dos representantes das duas culturas, quer pelas muralhas da cidade enquanto existiram quer por uma distância espacial efectiva entre as comunidades.

A influência colonial (desde o século XVII até ao início do século XX) associada à Companhia Inglesa das Índias Orientais desenvolveu condições para uma fase de forma urbana identificada numa cidade portuária como Bombaim. Os territórios imediatamente adjacentes aos portos foram usados como mercados. Os seus componentes morfológicos incluíram edifícios usados para o comércio como alfândega, armazéns e escritórios, o que originou ao desenvolvimento de centros de comércio e zonamentos baseados nos princípios de comércio ocidentais.

Estes quatro elementos, fortaleza, Esplanada, Native Town e porto enquadram-se dentro do mesmo tipo de forma urbana e na sua mudança com a passagem do tempo. Esta forma urbana foi configurada em zonas concêntricas com origem na fortaleza (e posteriormente no Central Business District) onde se localizava o núcleo da vida da cidade, convergindo as ruas que davam acesso à fortaleza no mesmo lugar, o Bombay Green. A mobilidade e o fluxo migrante foram as principais causas deste tipo de ocupação. A mudança de morfologia urbana aconteceu no sentido centro-periferia, da fortaleza para o exterior.

O terceiro desenvolvimento urbano resultou na emergência dum assentamento urbano colonial resultante do início da produção industrial têxtil, como uma área cultural relativamente autosuficiente e independente, com a maioria dos seus requisitos autónomos. O modelo morfológico anterior representado por Dickinson no seu levantamento foi rompido pela chegada da industrialização a Bombaim em 1854 e o advento do assentamento urbano industrial já apontado por Laughton. As Mills Lands adjacentes às Dock Lands cresceram acompanhando as linhas ferroviárias que foram sendo construídas nos territórios disponíveis na metade ocidental da ilha de Bombaim e sem se sobreporem à matriz viária apontada pelos portugueses. O modelo de forma urbana teve em conta o crescimento dos assentamentos que a configuram ao longo das novas vias de comunicação (estradas e linhas ferroviárias) que

resultaram numa nova cidade industrial. Isto é, as indústrias e os lugares para habitação dos operários fabris (*chawls*) construídos pelos privados para alimentarem com mão-de-obra as fábricas têxteis ou as grandes franjas peri-urbanas de habitação informal (*slums*/bairros de lata) ocuparam linearmente as zonas marginais da linha ferroviária e as margens dos cursos de água. Os quarenta anos que separam os dois levantamentos de Dickinson e Laughton revelam duas cidades diversas em sucessivas e rápidas transformações. Em 1827, a população de Bombaim era de aproximadamente 230 mil habitantes. Em 1850, tinha atingido o meio milhão de pessoas e em 1865, o ano em que Laughton inicia o seu levantamento, a população ultrapassava os 816 mil habitantes.

A nova cidade aglutinou-se e o *sprawl* urbano aconteceu nas proximidades das linhas de caminho-de-ferro e das grandes vias que se cruzaram com as estradas rurais abertas pelos portugueses sem todavia se sobreporem as estas, nem as utilizarem como matriz para implantação no território. Prova disso, é o facto do desenho viário no levantamento de Dickinson e do desenho da linha ferroviária no levantamento de Laughton não se sobreporem. Inclusivamente a Western Railway atravessa zonas aterrada da Great Breach e da Back Bay que não existiam como solo edificável aquando dos assentamentos rurais dos portugueses. Esta conclusão parece-me instrumental para a sustentação da resposta ao problema levantado na introdução desta dissertação.

Porventura poderão ter existido no cruzamento dos sistemas viários algumas intersecções das redes que tenham funcionado como nodos numa estrutura urbana geradores de novas centralidades, mas o grande responsável pela existência duma mancha de cidade industrial que gerou/alavancou a grande metrópole asiática dos séculos XX e XIX foi a rede de linhas ferroviárias que ocupou o território livre da ilha e o “negativo” da rede viária portuguesa. Um desses pontos nodais foi certamente o assentamento urbano de Girgão, localizado no cerne da viragem a norte da Western Railway e na vizinhança próxima da Native Town, o qual apresenta um tecido urbano característico de assentamento rural no levantamento de Dickinson enquanto que no levantamento de Laughton e após a abertura da Western Railway era já a “village of mills”, um assentamento urbano com tecido densificado de cidade (ver figuras 19 e 28) industrial onde pontificavam *chawls* e alguns edifícios

públicos. Igualmente o assentamento urbano de Chowpatty seria condicionado na sua forma urbana ao ser dividido em dois pela passagem da linha de caminho-de-ferro.



Figura 27 – folha de levantamento de Laughton, Girgão

Concluindo os últimos parágrafos, depois da linha ferroviária atravessar a “terra de ninguém” nada ficaria na mesma... inclusivamente em 1853, a linha de caminho-de-ferro chamada de *Great Indian Peninsula Railway* é inaugurada e um ano depois, a primeira fábrica de fiação de algodão movida por máquina a vapor, a *Bombay Spinning and Weaving Company*.

Absolutamente instrumental para estas últimas afirmações foi a comparação entre a informação disponibilizada por Dickinson e Laughton.

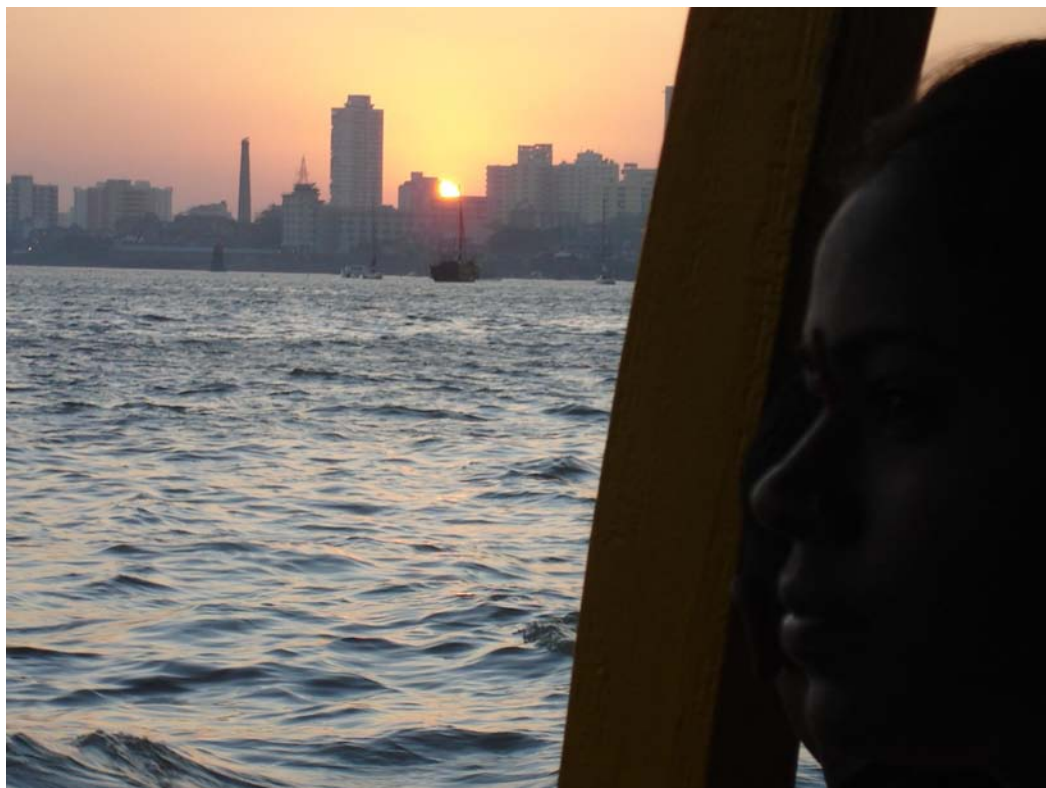
Este quarto desenvolvimento urbano de introdução da tecnologia metropolitana na cidade indiana e na sua vizinhança imediata foi por isso essencial na definição da forma e partido urbano de Bombaim. Esta tecnologia incluía o caminho-de-ferro, a electricidade, o abastecimento de águas, o saneamento e um sistema viário que permitia a circulação de transporte automóvel que foi sendo introduzido selectivamente, sendo dada prioridade a áreas específicas da cidade. O desenho da rede viária privilegiou sempre o sentido norte-sul da ilha de Bombaim, em detrimento do sentido este-oeste.

As terras agrícolas foram privilegiadas para o desenvolvimento dos assentamentos urbanos em Bombaim, embora a falta de penetração dos valores urbanos na vida rural tenham originado alguma permanência duma vida em pequenas aldeias. O acantonamento militar de Colaba, o subúrbio europeu de Malabar Hill ou ainda assentamentos urbanos como Mazação, Walkheswar, Worli, Mahim ou Sião formaram múltiplos núcleos urbanos que se organizaram em torno de outros tantos centros, uma vez que a cidade de Bombaim se organizou por conurbação com origem num centro definido sem acontecer descentralização, mas pelo contrário aglutinação dos seus diversos assentamentos urbanos.

O parâmetro geral de ocupação do território da cidade pela população permaneceu contrastante entre a parte norte da ilha de Bombaim e a parte sul, entre a metade predominantemente rural e a metade urbana. A população começou a ocupar a parte norte da ilha, mas a sua densidade populacional permaneceu relativamente baixa. As primeiras fases do processo de explosão urbana para a ilha de Salsete, foram igualmente um novo elemento nos parâmetros de ocupação espacial urbana desenhados por ingleses e indianos em Bombaim no final do século XIX. A explosão urbana da cidade, embora tenha sido gradual e lenta, trouxe progressivamente reflexos na ocupação do território e novos comportamentos socio-culturais e económicos para a vida urbana.

Assim, a forma urbana de Bombaim foi resultado de ambientes urbanos duais com justaposição de elementos tradicionais e modernos em modos dicotómicos. Uma cidade indiana, encerrada numa cidade colonial e subsequentemente rodeada por uma cidade industrial.





**Capítulo 6**

**FORMAS URBANAS  
E ARQUITECTÓNICAS  
NA BOMBAIM DO SÉC. XIX**

## Capítulo 6

# FORMAS URBANAS E ARQUITECTÓNICAS NA BOMBAIM DO SÉC. XIX

### 6.1 Introdução

Como qualquer área urbana com uma densa história, Bombaim teve várias tipologias urbanas desenvolvidas em vários estados da sua história urbana. A condição urbana da cidade nas suas diferentes fases da sua história pode ser discutida através das variadas formas dos seus assentamentos urbanos, que constituem aquilo que é a conurbação de Bombaim.

Estas tipologias geram uma forma urbana duma específica época/condição cultural. O “tipo” genérico pode ter várias variações e pode ser desenhado, interpretado e transformado. Assim, é pretendido documentar e descrever as várias tipologias urbanas de Bombaim, através de discussões relativas aos seus respectivos contextos culturais, evolução de forma, sistemas que as geraram, usos e ocupações, mecanismos de tenência, transformações, etc.. Não se constitui uma história exaustiva das tipologias urbanas da cidade, nem tão pouco um estudo das condições de assentamento urbano, mas mais propriamente um estudo dos tipos urbanos apreensíveis nos Bombay Land Revenue Survey, realizados por Dickinson entre 1811 e 1827 e por Laughton entre 1865 e 1872. Esta análise, todavia, está confinada à discussão dos factores principais que estão subjacentes ao lugar para implantação de cada assentamento urbano, o seu desenho e organização espacial e finalmente ao uso que cada complexo habitacional tem como unidade de vida urbana na comunidade colonial.

Sendo assim, foram identificados quatro tipos na paisagem urbana bombáita até ao século XIX apreensíveis nos Bombay Land Revenue Survey, realizados por Dickinson entre 1811 e 1827 e por Laughton entre 1865 e 1872:

### **6.1.1 Paisagem rural para comércio e controle do território.**

A Bombaim portuguesa era um conjunto de sete ilhas pontuadas por aldeias piscatórias, campos de cultivo de arroz e aldeias rurais. Estas aldeias eram tipicamente constituídas por pequenas habitações unifamiliares que as povoavam densamente. A economia era primariamente rural, sendo a pesca e a agricultura as duas ocupações predominantes. Bombaim era também estrategicamente importante ao longo da costa oeste do subcontinente indiano por causa do seu porto. Sendo assim, vários soberanos indianos e europeus tiveram controle sobre o seu território. Estes soberanos construíram Fortalezas, casas Forteificadas e outras estruturas militares na paisagem rural/urbana. As pessoas habitavam em casas de um ou dois pisos.

### **6.1.2 Paisagem urbana para locais de comércio**

Desde o século XV, que alguns lugares de Bombaim, foram estabelecidos como locais privilegiados e estrategicamente adequados para entrepostos de mercância. A ilha de Bombaim foi potenciada, como lugar de comércio pelos seus soberanos portugueses e ingleses, pela utilização e infra-estruturação do seu porto, localizado no sul da ilha. Grandes quantidades de mercadorias passaram pelo porto de Bombaim. Subsequentemente os territórios imediatamente adjacentes aos portos foram usados como mercados. As terras agrícolas foram privilegiadas para o desenvolvimento dos seus assentamentos urbanos. A limitação geográfica e territorial das suas sete ilhas foi ultrapassada pela integração de solo por aterro e drenagem em grande escala de áreas inundadas. O início de acções de planeamento em Bombaim foi encorajado para serem fornecidas condições para o comércio de bens e colheita de renda. A preparação de cartografia foi efectuada durante o século XIX com os levantamentos de Dickinson e Laughton para ser feita a recolha de informação que permitisse tais condições. A fortaleza colonial a sul da ilha sofreu melhoramentos para alojar a soberania do império britânico. No exterior desta fortaleza, uma cidade foi fundada e cresceu, densamente povoada por habitação e comércio. Os bairros de Bombaim (wadis) desenvolveram-se nesta cidade, como um conjunto de edifícios com comércio no piso térreo e habitação por detrás ou nos pisos superiores. Os proprietários de terras, tornaram-se arrendatários destes bairros.

### 6.1.3 Paisagem urbana industrial

O fim do abastecimento de têxteis pela América depois da Guerra Civil Americana, forçou os ingleses a procurarem outros lugares para manufactura têxtil. Um número considerável de fábricas têxteis foi estabelecida em Bombaim durante a segunda metade do século XIX. Simultaneamente, linhas ferroviárias foram abertas para a rápida mobilidade e transporte de bens, assim como dos militares acantonados no sul da cidade. No virar do século, Bombaim tinha-se tornado um dos mais importantes centros de produção têxtil a nível mundial. O momento urbano assentava nesta época, no desenvolvimento de infraestruturas urbanas para a indústria. A economia urbana era impulsionada pelas fábricas têxteis de Bombaim. A paisagem urbana era agora caracterizada por fábricas, pontes, diques e estações de caminhos-de-ferro. Foi neste ambiente urbano, que uma tipologia urbana surgiu a caracterizar alguns dos bairros de Bombaim – o *chawl*. Eram edifícios comunitários construídos pelos proprietários das fábricas e das terras, com algumas centenas de locatários, todos eles pertencentes à classe social dos trabalhadores fabris, onde se partilhavam as infraestruturas e serviços básicos de habitação.

### 6.1.4 Uma capital colonial

Com os movimentos nacionalistas e sindicalistas a ganharem força no final do século XIX, o governo colonial foi forçado a envolver-se activamente nas questões da governância da cidade e dos seus territórios. O governo colonial começou a planear a cidade como um posto avançado do império. Organizações e instituições como a Municipal Corporation, o Improvement Trust, os tribunais, a universidade e as empresas de transportes públicos foram instaladas. Estas instituições tornaram-se responsáveis pelo planeamento e pela gestão da cidade. A paisagem urbana na época era caracterizada por zonas planeadas cruzadas por ruas largas e transportes públicos. A habitação colectiva foi introduzida e começou a ganhar expressão como tipo de habitação. Enquanto o Estado se tornou o mais importante proprietário de terras e de habitações, os seus arrendatários proliferaram com a construção de novas habitações em zonas planeadas. A economia urbana proeminente em Bombaim era baseada na indústria, enquanto que como capital da Bombay Presidency, a cidade obtinha rendimentos para a sua administração a partir do exterior.

Para estes tipos de paisagem urbana, foram identificados outras tantas tipologias de assentamentos urbanos:

## 6.2 Aldeias de pescadores

Anteriormente à soberania colonial, as sete ilhas de Bombaim eram pontuadas por assentamentos urbanos indianos de matriz rural. Estas comunidades, os kolis, os bhandaris e os kunbis, viviam da pesca, da agricultura e da colheita de diversos produtos. Embora substancialmente modificadas e encravadas no meio de novos assentamentos urbanos, estas aldeias ainda existiam no século XIX, tal como actualmente, enfrentando diferentes pressões urbanas que ameaçavam a sua existência.



Figura 28 – tipologia urbana de aldeia de pescadores

Existem diversos assentamentos urbanos deste tipo ao longo da actual linha de costa. A sua estrutura urbana manteve-se quase totalmente inalterada. Estes aldeamentos são cortados por uma rua principal que os atravessa na

totalidade até encontrarem a linha de costa. Espaços para diversas actividades relacionadas com a pesca como a reparação naval, a seca de peixe, a seca de redes, etc, estão localizadas no início da rua principal, junto da costa. Igualmente localizadas junto da costa, coexistem diversas actividades paralelas de armazenamento e comércio de pescado. Tipicamente na zona intermédia desta rua principal fica localizado o local de culto, a igreja. Muitas vezes na vizinhança desse local de culto, fica situado um edifício de funções cooperativas onde se procede a diversas actividades comunitárias relacionadas com a pesca e o pescado. Ainda ao longo desta rua, coexistem pequenos restaurantes, pequenas lojas e mercearias, entre outro comércio de retalho para as necessidades do dia a dia. De cada um dos lados da rua principal, foram abertas pequenas ruas arteriais que conduzem às habitações dos aldeões. O modo de construção destas habitações é bastante denso, interrompido aqui e ali por diversos lugares, pequenos pátios ou espaços abertos de pequenas dimensões que formam espaços de vivência urbana e comunitária importantes, onde se procede a actividades relacionadas com a pesca importantes, como a limpeza e reparação de redes, de ferramentas, etc.. A maioria das actividades quotidianas nestes assentamentos urbanos é feito em comunidade.

A habitação típica destes assentamentos urbanos consiste de um grande espaço multifuncional, de diversos espaços privados e uma varanda utilizada para diversas funções relacionadas com a pesca, como a armazenagem de ferramentas da pesca. Com o crescimento da unidade familiar, diversos espaço vão sendo acrescentados a cada unidade de habitação. As novas habitações são a grande maioria das vezes edificadas no mesmo lugar das antigas, embora com volumetrias maiores. O financiamento de acrescentos ou reconstruções são a maioria das vezes mobilizados dentro da família.

Este tipo de assentamento urbano, foi mantido em permanência na história urbana da cidade, desde a Bombaim portuguesa até ao século XXI.

### **6.3 Aldeias rurais**

A paisagem rural do Maharashtra sempre foi caracterizada por uma estrutura fundiária agrícola de grandes dimensões com casas coloniais isoladas e assentamentos urbanos compactos e de pequenas dimensões. A maioria destas casas rurais, chamadas de *wadas*, pertencia aos donos das terras e eram rodeadas pelas suas propriedades. Usualmente uma *wada* tinha apenas um piso e rodeava

um pátio interior central. Estas casas eram divididas em diversos espaços separados para armazenamento de produção, estábulo de animais e para a vida quotidiana dos seus habitantes. Este tipo de casas foi perdendo expressão na cidade de Bombaim, existindo actualmente em pouca quantidade.

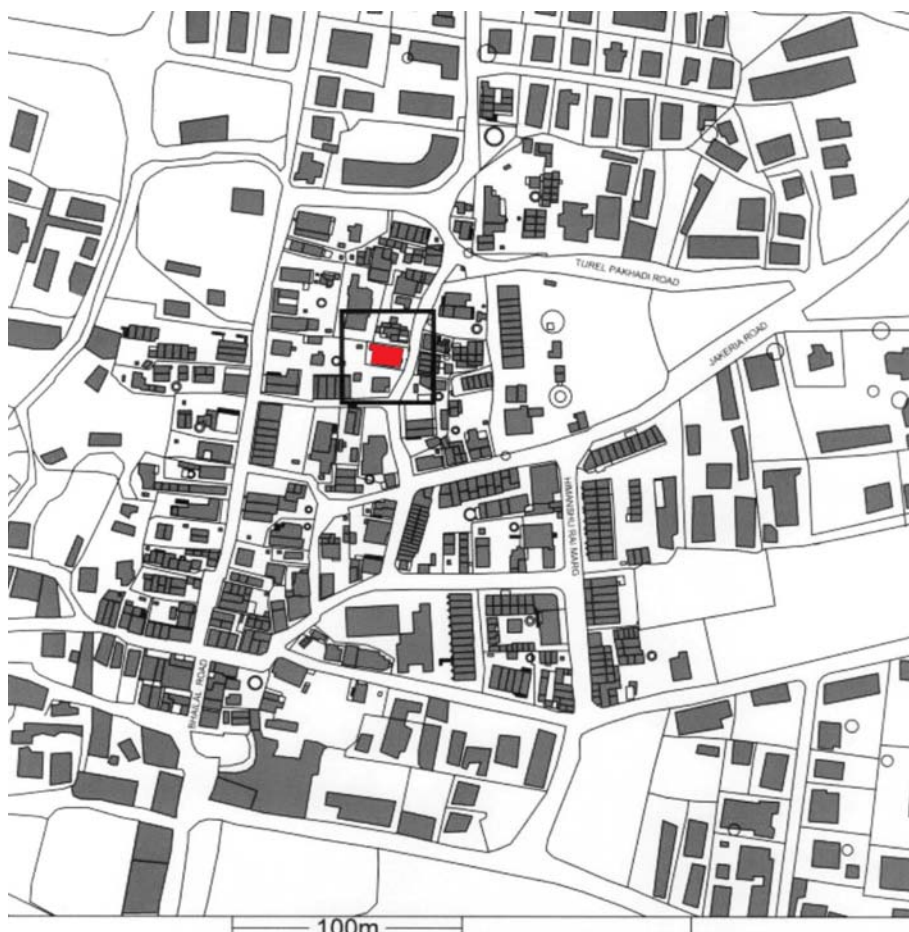


Figura 29 – tipologia urbana de aldeia rural

Bombaim ainda tem actualmente alguns destes assentamentos urbanos compactos mas poucos terrenos agrícolas. Os assentamentos urbanos da paisagem rural de Bombaim são habitados por pequenos proprietários fundiários ou por trabalhadores rurais de casta baixa. Estas aldeias são caracterizadas pela existência duma rua principal com comércio em ambos lados. Desta rua partem ruas arteriais perpendiculares de pequenas dimensões para o interior da aldeia. Existe geralmente um local de culto no interior da povoação. Enquanto que a maioria das habitações são unifamiliares, existem muitas casas ocupadas por várias famílias que as arrendam. Todos estes edifícios possuem frequentemente comércio no primeiro piso.

Cada uma destas casas unifamiliares, é constituída por um contínuo de espaços com uma varanda na frente e usualmente, com um pátio posterior. Algumas destas casas possuem dois pisos, sendo muitas das vezes erguido um segundo piso quando o número de elementos da família aumenta. Normalmente, o financiamento destas casas é feito pela colecta dentro da família ou por empréstimo junto dos proprietários rurais.

Este tipo de assentamento urbano foi mantido em permanência na história urbana da cidade, desde a Bombaim portuguesa até ao século XXI.

#### 6.4 Os wadis na economia mercantil do século XIX

Vários assentamentos urbanos mercantis surgiram nas áreas do norte da cidade, que eram importantes locais de comércio a ligarem o *hinterland* com o exterior. O governo colonial capitalizou a importância do porto natural no sul da cidade e estabeleceu assentamentos urbanos nos territórios que o circundavam. Várias comunidades como os parsis, os bhoras e os banianes, migraram para Bombaim para se estabelecerem no sul da cidade, na Native Town fora de portas da fortaleza. Estes assentamentos urbanos funcionaram até hoje como um grande mercado urbano onde tudo se vende e tudo se compra, fazendo comércio como todos os bens que passavam pelo porto de Bombaim.

Nos primeiros tempos, esses territórios eram rurais, com grandes unidades fundiárias. Estas terras eram especializadas na produção de determinados bens agrícolas e tornaram-se conhecidas pela denominação daquilo que se produzia ou pelo nome da família que as habitava. Sendo assim, estas denominações funcionavam como um prefixo que anunciava a classificação *wadi*. Hoje em dia, ainda permanece a taxonomia original dos assentamentos urbanos.

Quando a economia da cidade começou a alterar-se de rural para mercantil, as propriedades rurais foram apressadamente alteadas para acomodarem a comunidade mercantil. O desenvolvimento urbano dos assentamentos urbanos foi feito pelos proprietários originais ou pelos novos proprietários da comunidade mercantil. Edifícios foram construídos para alojarem os mercadores indianos que tinham migrado e os indianos que trabalhavam no comércio. Os pisos térreos dos edifícios estavam funcionalmente afectados ao comércio.

Os *wadis* tornaram-se a tipologia urbana predominante dos assentamentos urbanos. Originalmente, um *wadi* era uma propriedade fundiária, mas posteriormente o sufixo *wadi* passou a ser usado para designar uma área onde um grupo de edifícios se implantava com vários arrendatários e um proprietário único que fazia a colecta do rendimento fundiário. Assim, o mercado de arrendamento urbano surgiu em Bombaim durante o século XVIII.

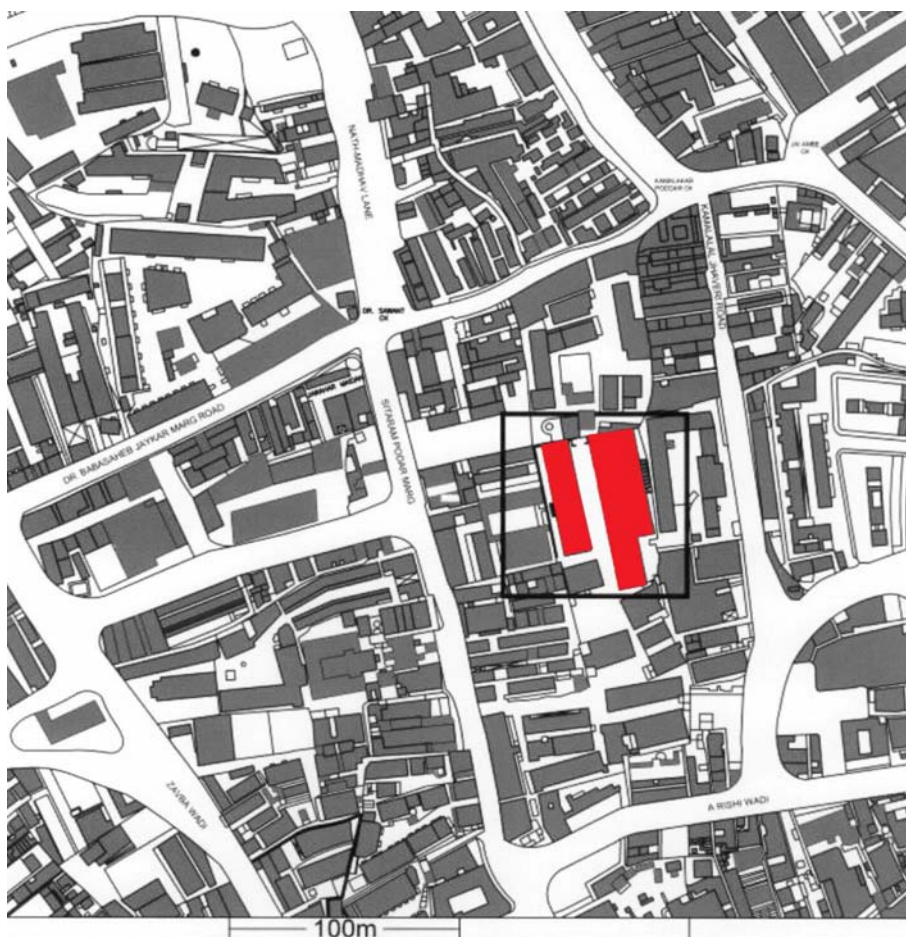


Figura 30 – tipologia urbana de wadi

O tecido urbano de tais tipologias é densamente estruturado. É caracterizado por pequenos espaços comunitários encerrados por edifícios, de carácter entre o público e privado. Funcionalmente, são um misto entre o comércio no piso térreo, por onde é feito o acesso ao pátio interior e a função habitacional nos pisos superiores. Os seus habitantes trouxeram consigo os artesãos das regiões de onde eram provenientes e o resultado disto manifestou-se no elaborado desenho característico da fachada de cada um destes *wadis*. Os diferentes espaços dos edifícios destes *wadis* comunicam através duma galeria,

que normalmente é aberta para uma rua ou para um espaço aberto. Os edifícios dos *wadís* podem ter entre dois a quatro pisos.

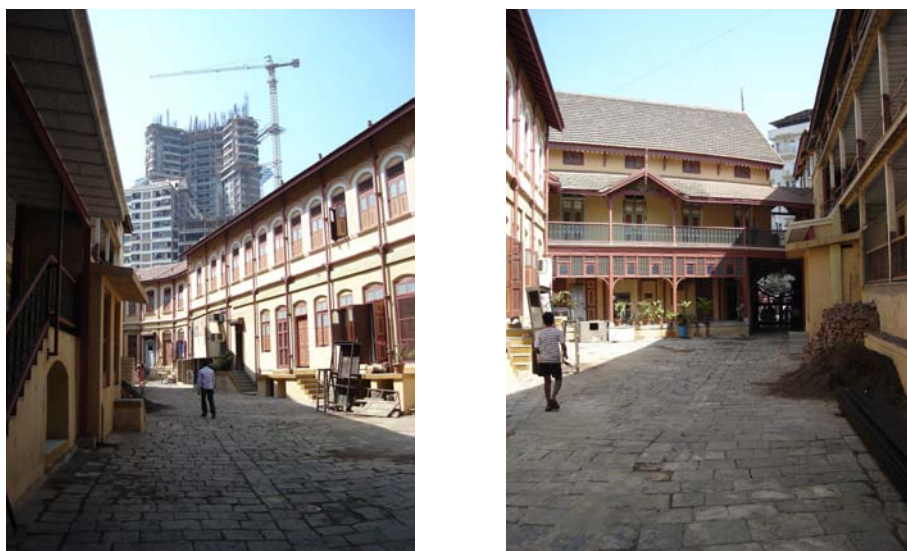


Figura 31 – wadi no centro de Bombaim

Inicialmente era prática comum entre os mercadores ter como funções, o comércio no piso térreo e a habitação nos pisos superiores. Os edifícios do interior do wadi eram apenas destinados a habitação. Usualmente os comerciantes usavam como habitação, as zonas posteriores das suas lojas comunicantes com o pátio interior, enquanto que as zonas comunicantes com a rua, eram exclusivamente usadas para comércio.

Posteriormente aconteceu um êxodo de grande parte da comunidade migrante, destes assentamentos urbanos para outras zonas da cidade. Os seus edifícios passaram a ser arrendados para comércio e habitação, tendo em alguns casos os mercadores que se deslocaram mantido a posse do comércio que possuíam no piso térreo. Noutros casos, as habitações foram sub-arrendadas ao terciário de pequena dimensão ou a trabalhadores da actividade mercantil. A função comercial foi gradualmente instalando-se nos pisos superiores, onde algumas das habitações foram progressivamente transformadas em locais de trabalho.

Este tipo de assentamento urbano, foi mantido em permanência na história urbana da cidade desde a Bombaim industrial inglesa até ao século XXI.

### 6.5 Os bairros dos mercados da economia mercantil do século XIX

O desenvolvimento urbano de Bombaim aconteceu do mesmo modo que a Fortaleza colonial onde viviam os ingleses. Na proximidade imediata da fortaleza, cresceu a Native Town. A Native Town evoluiu no sentido de se tornar um grande mercado urbano onde ruas completas se passaram a comportar como corporações, especializando-se como locais de comércio dos respectivos produtos. Ainda hoje algumas das suas ruas são especializadas em tipos específicos de bens e produtos. Há ruas onde se encontram exclusivamente joalheiros, comerciantes têxteis ou vidreiros.



Figura 32 – tipologia de bairro comercial

Aqui a intensidade de actividades e a densidade de pessoas é elevada. Nestes assentamentos urbanos, a tipologia urbana preponderante são edifícios estreitos, algumas vezes com três metros de largura por vinte metros de profundidade, para ser dada uma resposta maximizada ao número de lugares de comércio para cada frente de rua. As habitações eram localizadas nos pisos

superiores e nas traseiras dos edifícios, afastadas da rua. Os edifícios podiam ter entre dois a quatro pisos. Os comerciantes amiúde tinham as suas lojas no piso térreo e habitavam os pisos superiores. Mais tarde, a maioria destes edifícios foi arrendada, o seu proprietário foi viver para outro lugar e com ele deslocalizou-se a sua actividade.



Figura 33 – bairro de comércio no centro de Bombaim

Este tipo de assentamento urbano é hoje em dia aquele que possui maior valor imobiliário na cidade e foi mantido em permanência na sua história urbana desde a Bombaim colonial inglesa até ao século XXI.

### 6.6 Os *chawl* de iniciativa privada

Os meados do século XIX testemunharam a chegada do processo de industrialização a Bombaim, com a instalação da primeira fábrica têxtil em 1856. O crescimento exponencial do mercado de algodão foi o resultado da eclosão da Guerra Civil Americana e da inevitável interrupção do fornecimento têxtil da América à Europa. Muitas mais fábricas têxteis foram-se instalando durante aquele período e o processo de industrialização foi sendo cada vez mais financiado.

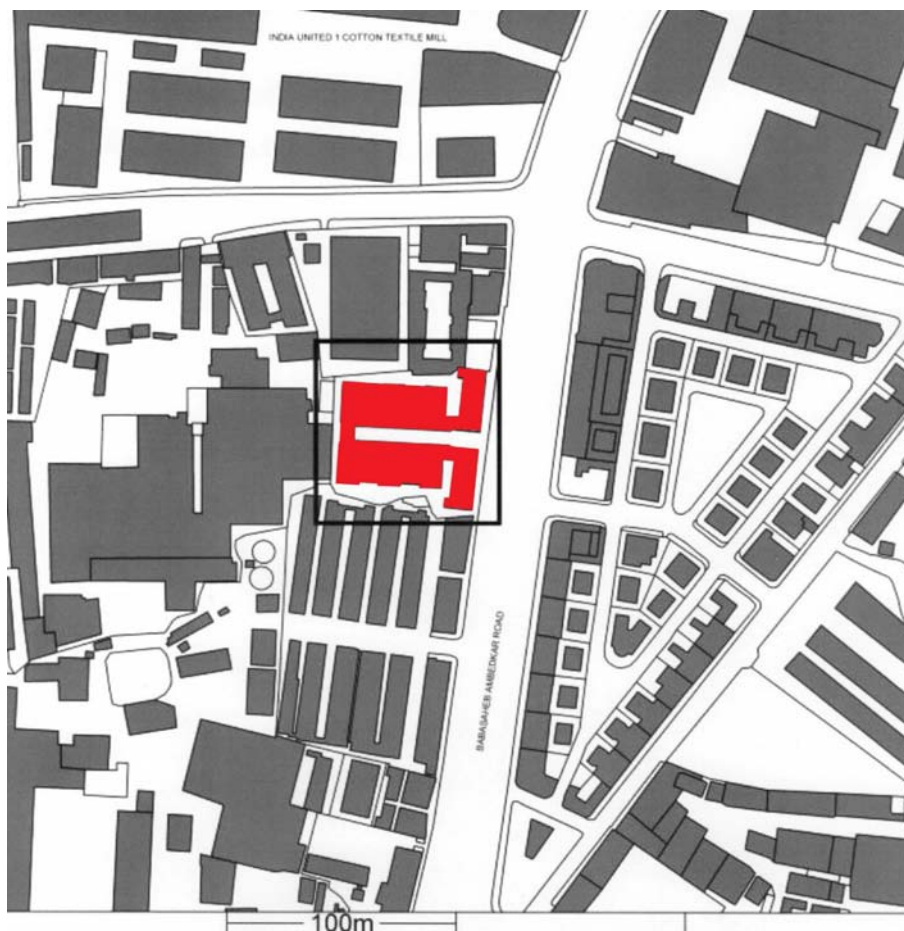


Figura 34 – tipologia urbana de chawl

Em 1873, o Bombay Port Trust foi estabelecido. Novos processos industriais como a indústria metalomecânica para instalação das infraestruturas ferroviárias, a indústria de construção naval, a indústria química e a indústria papelreira instalaram-se. Alguns dos mais ricos e influentes mercadores, na evolução lógica da economia urbana onde a indústria surgiu como valência em

ascensão na economia urbana, tornaram-se proprietários fabris. Estes processos criaram uma vasta e grande oferta de oportunidades de emprego e um fluxo permanente e contínuo de imigração dos Estados vizinhos do Maharashtra para a cidade instalou-se.



Figura 35 – varanda de chawl

A instalação em unidades de habitação para os migrantes foi desenvolvido pelos patrões, que compraram terrenos agrícolas em redor das fábricas, onde construíram edifícios com um espaço único utilizado por todos, com um espaço de circulação exterior e um única instalação sanitária. Este tipo de habitação é designada por *chawl*. Esta tipologia é muito antiga na costa ocidental da Índia e possivelmente noutros lugares, sendo conhecida em Goa, por exemplo, desde o século XVI por *chale* e igualmente com apenas um piso de altura. As zonas centrais da cidade foram densificadas com estes *chawl* que foram sendo erguidos.

Os precedentes imediatos do *chawl* podem ser vistos nos acantonamentos indianos militares ou mesmo nos *wadis* da cidade. Eram construídos para serem utilizados pelos trabalhadores migrantes masculinos das indústrias que viviam na cidade durante oito meses e regressavam às suas aldeias durante o período de monção. Mais tarde, traziam as suas famílias para a cidade que habitavam os espaços anteriormente ocupados unicamente pelos trabalhadores individuais.

O *chawl* pode ser descrito como uma tipologia que compreende um conjunto de espaços unitários multifuncionais, com um espaço de cozinha e de lavanderia, ao longo dum corredor comum que leva a uma instalação sanitária comum. A tipologia chega a ter densidades de ocupação até 3000 pessoas por hectare. A maioria dos *chawl* das vias mais movimentadas possuem espaços de comércio no piso térreo. Algumas vezes estas tipologias encerram um espaço central aos edifícios que conformam um pátio central.

Os corredores que ligam os diversos espaços têm um duplo significado, por um lado são úteis em termos climáticos e de salubridade e por outro lado são usados com um significado cultural para a cohabitação em comunidade dos seus habitantes, uma vez que os espaços interiores do *chawl* tem reduzidas dimensões. Os seus espaços comuns partilhados, as suas grandes densidades e as suas comunidades com identidade cultural partilhada lançaram as raízes dum espírito comunitário que mais tarde viria a manifestar-se veementemente em algumas das maiores lutas laborais e sociais, nomeadamente na greve fabril que se iria estender durante 18 meses em Bombaim.

### **6.7 Os *chawl* estatais**

O Bombay Improvement Trust foi estabelecido na cidade no século XIX (1898), para ser uma estrutura local de governância da cidade a dar resposta aos problemas de sobrepopulação, delapidação e infraestruturação de Bombaim. O Bombay Improvement Trust também foi responsável pela realização de planos de urbanização para várias zonas novas da cidade. Vários *chawls* foram construídos pelo Bombay Improvement Trust para alojamento de operários industriais. Também construíram vários *chawls* na cidade o Bombay Development Department e outras agências governamentais como o Bombay Port Trust e as companhias Great Indian Peninsula Railway e Bombay Baroda & Central India Railway.

Enquanto que os tipos básicos de alojamentos com uma série de espaços que se comunicavam entre si por um corredor se mantinham semelhantes aos *chawls* construídos pelos privados, os *chawls* construídos pelas agências governamentais asseguraram adequado desenho urbano com espaços públicos definidos. O espaço livre entre os *chawls* que foi negligenciado nos que foram promovidos por privados, tornaram-se importantes espaços abertos

comunitários nos chawls promovidos pelas agências governamentais. Enquanto que nos tipos promovidos pelos privados, os pátios internos eram comuns, nos chawls construídos pelas agências públicas, os pátios internos raramente existiam. Em vez disso os edifícios implantavam-se individualmente numa estrutura urbana desenhada onde os espaços entre edifícios funcionavam como espaço público ou semi-público.

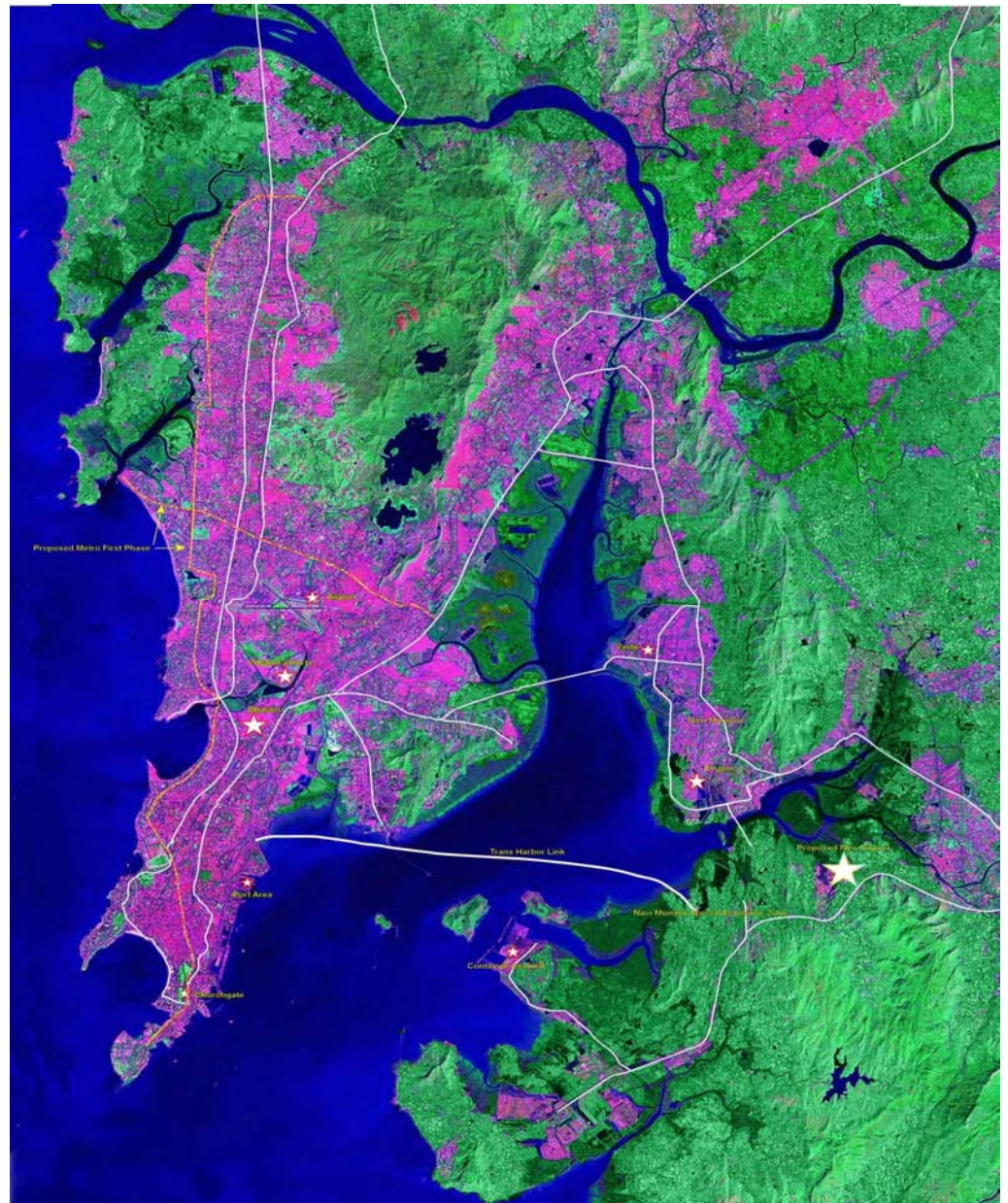


Figura 36 – chawls estatais

Hoje em dia, o trabalho fabril já não existe na cidade de Bombaim, porque as fábricas fecharam ou foram deslocalizadas. Porções imensas de território urbano estão disponíveis no centro da cidade, principalmente na área de Parel. Mas as famílias dos trabalhadores fabris ainda habitam essas zonas sobrepovulosas e densas da cidade. A habitação num chawl permanece para os seus proprietários, a sua única poupança e o seu único bem.



Figura 37 – tipologia urbana de chawls estatais



**Capítulo 7**

**CONCLUSÃO OU  
'WHICH CITY IS IT ANYWAY?'**

**Capítulo 7****CONCLUSÃO OU  
'WHICH CITY IS IT ANYWAY?'**

Por diversas razões, Bombaim representa um caso singular no estudo do desenvolvimento urbano colonial e da história das cidades.

Com efeito, a cidade apresenta parâmetros urbanos pré-industriais, coloniais, industriais e pós-industriais. Se por um lado emergiu duma matriz pré-industrial, por outro a cidade deve o seu desenvolvimento a actividades em grande medida coloniais. Em matéria de padrões de uso do solo a cidade colonial contrasta agudamente com a cidade industrial:

1. O ascendente da área “central” sobre a periferia, especialmente quando retratada na distribuição social da comunidade urbana,
2. A diferenciação de acordo com laços familiares, étnicos, ocupacionais, de casta, etc.
3. A baixa incidência de diferenciação funcional nos restantes padrões de uso do solo.

Depois da independência das colónias americanas, a Índia tomou-se a primeira grande sociedade fora da Europa a sofrer o impacto através do processo colonial, da industrialização ocidental. O processo de urbanização e de desenvolvimento urbano que acompanhou estes acontecimentos, proporciona uma detalhada história da transformação duma tradição urbana indiana, sob a influência e o impacto da industrialização ocidental. Quando as formas urbanas ocidentais, assim como as suas instituições, foram introduzidas na Índia, tiveram de “competir” desde o início com um sistema urbano desenvolvido, especializado e integrado, resultado da fusão das culturas hindu e muçulmana.

Se a Índia proporciona um exemplo ideal duma civilização que esteve sob domínio dum poder industrial ocidental, Bombaim, de todas as cidades indianas, representa o caso mais rico e diverso de desenvolvimento urbano colonial.

Um dos primeiros centros urbanos do que viria a ser uma sociedade colonizada, foi a cidade portuária de Bombaim<sup>1</sup>. A cidade, muito antes da absorção formal da Índia pelo sistema colonial inglês, tinha atingido um estado avançado de maturidade económica como centro de actividade comercial sob o colonialismo mercantilista dos séculos XVII e XIX.

O significado de Bombaim como assentamento urbano, tem duas facetas. Em primeiro lugar, o seu desenvolvimento anterior à segunda metade do século XIX, foi típico da cidade capital de província que contém as três partes funcionais fundamentais da Native Town, acantonamento e centro cívico da cidade. Depois da primeira metade do século XIX, o desenvolvimento da cidade deu oportunidade ao poder colonial de empregar meio século ou mais de experiência e utilizar algumas soluções urbanas no maior e mais importante assentamento urbano da história do império colonial britânico. Deste modo a Bombaim de finais do século XIX, não apenas incorpora todas as funções da cidade provincial com o seu acantonamento, edifícios de públicos (governo, tribunal, municipais, administrativos, etc), universidade, dube, recinto de corridas e forma de acomodação residencial de acordo com os seus parâmetros de capital do Estado, como igualmente representa algumas das ideias de desenho duma metrópole mercantil/industrial/pós-industrial duma cidade colonial. Bombaim é quantificável em termos crescimento urbano em diversos aspectos: elevada incorporação e variedade de usos de solo nas zonas urbanas mais antigas; deficit elevado de função habitacional; variedade transversal de densidade habitacional; historicamente, com influências determinantes doutras culturas na forma e estrutura urbanas; baixos níveis de participação pública nos processos de planeamento e de urbanismo; multiplicidade de estruturas de governância metropolitana e eficaz transporte suburbano. As similitudes entre Bombaim e outras grandes cidades são mais significativas para a história da cidade do que as diferenças, sugerindo que para as grandes áreas urbanas da Índia, Bombaim é tão representativa de todas elas, como qualquer uma das outras. Todas elas, todavia, resultado das suas idiossincrasias seriam inevitavelmente imperfeitas para este fim.

Implícita à dicotomia entre cidade indiana e cidade colonial, há uma narrativa cronológica que localiza a cidade tradicional no estado pré-industrial

---

<sup>1</sup> Os outros centros urbanos foram as cidades portuárias de Madras e de Calcutá.

da tecnologia e a cidade colonial no estado industrial. Teríamos assim dois tipos de cidades funcionais (centros políticos-intelectuais e centros económicos), considerados no contexto de dois períodos históricos (antes e depois do desenvolvimento da economia industrial), resultando em duas tipologias urbanas: anteriores à Revolução Industrial e à expansão ocidental e posteriores à Revolução Industrial e à expansão ocidental, cidades metrópole de escala global (Bombaim) e cidades administrativas e de governo (Delhi).

Igualmente, durante toda a sua história urbana, a cidade de Bombaim sofreu repetidas metamorfoses. Iniciou a sua história como um conjunto de aldeias rurais e de pescadores, reinventou-se como cidade mercantil, de seguida foi cidade industrial e hoje em dia é o centro financeiro de toda a Índia. Bombaim não foi uma cidade pré-industrial típica, nem um lugar de poder ou centro político-administrativo, não foi uma cidade industrial ou industrializada, senão em estádios particulares do seu desenvolvimento e talvez tenha sido essencialmente um centro de comércio. Tudo isto torna difícil enquadrar Bombaim: de que cidade estamos a falar afinal?

Cada assentamento urbano consiste em vários elementos e é a interação desses elementos que formam o desenvolvimento urbano. O desenvolvimento urbano resulta das relações entre pessoas e o seu ambiente físico, social e económico. Cidades, edifícios e espaços são construídos por pessoas e caracterizam-nas.

O presente estudo centrou-se na ilha/cidade de Bombaim, na sua evolução e morfologia urbana durante o século XIX (pós povoamento português/inglês e pré Bombaim colonial inglesa/Bombaim pós-colonial com o advento da independência) e nas condições que satisfizeram a sua explosão urbana para uma grande metrópole asiática.

A Companhia Inglesa das Índias Orientais, enquanto governou Bombaim, estava motivada a construir a cidade de um modo metódico, proporcionando-lhe adequadas e eficientes infra-estruturas. O porto foi melhorado, vias foram construídas e a cidade fortificada.

A influência colonial europeia constituiu a fase histórica da forma urbana que esteve associada à cidade portuária de Bombaim sob governo da Companhia Inglesa das Índias Orientais. Os seus componentes morfológicos determinaram a existência duma cidade fortificada e de administração, uma cidade colonial (a Native Town, primeiro momento de urbanidade), uma cidade

de comércio de edifícios mercantis e na periferia desses centros urbanos um acantonamento militar, numa estrutura centrípeta à sua fortaleza. Todavia, nos interstícios destas cidades e por falta de penetração dos valores urbanos sobre os rurais, permaneceu uma intemporal vida de aldeias rurais e piscatórias.

No século XIX, foram formalmente criados corpos administrativos para o governo da cidade e surgiu o início dum esforço consciente para regular o crescimento de Bombaim. Surgem os levantamentos de Dickinson e Laughton, os primeiros a detalhar a informação cartográfica e morfológica da cidade e que igualmente marcaram o final da primeira fase, pós-portuguesa, e o início da segunda fase, a industrial, de envolvimento dos ingleses no desenho da cidade. Os levantamentos foram preparados antes (o de Dickinson) e durante (o de Laughton) a explosão urbana e industrial da cidade com as suas fábricas têxteis e edifícios de habitação para operários fabris, a implantação duma rede continental e suburbana de linhas de caminho-de-ferro que tornaram a cidade de acesso facilitado pelo continente ou ainda antes/durante a integração de solo por aterro e drenagem em grande escala de vastas áreas através da construção de diques para ultrapassar a limitação geográfica e territorial das sete ilhas que constituíam o território de Bombaim.

Esta influência industrial europeia estabeleceu novos assentamentos urbano deslocalizados a norte dos primeiros onde aconteciam todas as actividades comerciais, industriais e sociais. A mobilidade e o fluxo de migração são tidos como a principal causa das novas morfologias urbanas. A cidade começa a mover-se para a sua única periferia a norte e a diversificação de funções, usos e pessoas deu lugar a um crescimento urbano misto entre o rural e o industrial. O anterior modelo urbano colonial permaneceu junto da cidade fortificada e não teve em conta a especialização industrial.

Finalmente, a influência tecnológica das vias de comunicação criou morfologias urbanas particulares que irradiaram dos primeiros assentamentos urbanos em faixas ao longo das quais a cidade foi crescendo. Bombaim fazia a sua expansão por onde as vias procuravam o continente indiano cruzando as matrizes portuguesas traçadas no terreno e anteriores à cidade colonial.

A tecnologia do caminho-de-ferro determinou o modo de crescimento, a vida urbana, a forma dos assentamentos urbanos da cidade e serviu de catalizador da expansão dos subúrbios. Em conjunto, a Bombay Baroda & Central India Railway e a Great India Peninsula Railways não apenas

determinaram a estrutura física e a vida pendular dos habitantes da conurbação de Bombaim, organizada ao longo de um eixo norte-sul, mas definitivamente alteraram os usos de solo na sua morfologia urbana. Depois da “passagem do comboio” por Bombaim, nada permaneceu como dantes...a cidade industrial que presidiu à grande metrópole asiática do século XXI, estendeu-se pela rede infraestrutural de vias ferroviárias que foi implantada em territórios autónomos do passado bombaíta. Isto é, cidade colonial e cidade industrial tiveram matrizes distintas, mas o mesmo “porto” de abrigo.

Bombaim durante o século XIX fez o trajecto duma imensa *ilha* onde prevaleciam os pequenos assentamentos urbanos rurais com um aglomerado urbano mais importante para uma imensa *ilha/cidade* de avenidas, bairros, linha de caminhos-de-ferro, diques, etc., numa grande metrópole por mecanismos de expansão e coalescência. Múltiplos núcleos urbanos com diferentes funções organizaram-se num organismo polinucleado, organizado por concentrações de actividades (comercial, residencial, industrial). Zonas concêntricas ou sectores emergiram nesses núcleos que se expandiram e se foram aglutinando entre si. Uma cidade indiana foi encerrada por uma cidade colonial e subsequentemente rodeada por uma cidade industrial, fenómenos diferentes deram cidades diferentes.

A hipótese de partida explica os acontecimentos que presidiram ao desenvolvimento dinâmico e à forma urbana desta cidade asiática e igualmente justifica, na análise da cartografia do século XIX, que as condições para o que viria a suceder posteriormente não presidiram à fundação como cidade nem estavam inerentes à forma inicial portuguesa da cidade. Nunca as aldeias portuguesas indicaram a metrópole asiática de Bombaim, esta última apenas teve condições para “explodir” depois da importante cidade industrial ter surgido. Penso que neste caso foi a história e as suas circunstâncias quem fez a cidade e não a cidade que fez a sua história e as suas circunstâncias.



## BIBLIOGRAFIA

AAVV (1997) - *Picture Mumbai: Landmarks of a New Generation* (Getty Conservation Institute), J. Paul Getty Trust Publications. 1997

AAVV (2006) - *Mumbai Reader*, 10<sup>th</sup> International Architecture Exhibition La Biennale di Venezia, URDI. 2006

AAVV (1996) - *An Urbanizing World: Global Report on Human Settlements*, NY: United Nations Centre for Human Settlements. 1996

AAVV (1996), *The State of World Population 1996*, UN Population Fund, NY. 1996

AAVV (1993) - *Metropolitan planning and management in the developing world: Spatial decentralization policy in Bombay and Cairo* NY: United Nations Centre for Human Settlements. 1993

ALMEIDA, Fleur d' (2003) — *Thana under the Portuguese (1534-1737): a socio-economic study*. Bombay: thesis submitted to the University of Bombay for awarding the degree of PhD in History. 2003

ALBUQUERQUE, Teresa (1992) - *Urbs Prima in India: An Epoch in the History of Bombay, 1840-1865*, South Asia Books. 1985

APPADURAI, Arjun (2000) - *Spectral Housing and Urban Cleansing: Notes on Millennial Mumbai*. Bombaim: Public Culture 12(3). 2000

ARORA, AK (1985) - *History of Bombay Suburban Railways (1853-1985)*, Bombaim: BB&CI Railway Magazine. 1985

BANERJEE-GUHA, Swapna (2000) - *Ideology of Urban Restructuring in Mumbai: Serving the International Capital Agenda*. Korea: Second International Critical Geography Conference: Taegu. 2000

BARROS, Joseph de (1994) — A presença portuguesa em Baçaim: sua génese Geo-Histórica. *Mare Liberum*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. nº9, 1995, pp. 41-48

BASU, DILIP P (1985) - *Rise and Growth of the Colonial Port Cities in Asia*, Center for South and Southeast Asia Studies, University of California, Berkeley: Rowman & Littlefield. 1985

- BERTAUD, Alain. and Jan Brueckner - *Analyzing Building Height Restrictions: Predicted Impacts, Welfare Costs and a Case study of Bangalore, India*. Regional Science and Urban Economics. 2005
- BRUNN, Stanley and Williams, Jack (1993) - *Cities of the World*, NY: Rowman & Littlefield Publishers, Inc.; 3 ed. 2003
- BULSARA, Jal F (1970) - *Patterns of social life in metropolitan areas with particular reference to Greater Bombay*. Research Programmes Committee, Planning Commission, Govt. of India; Bombaim: Bhatkal Books International. 1970
- BURNELL, JOHN, SAMUEL T. SHEPPARD (1933) - *Bombay in the Days of Queen Anne, Being an Account of the Settlement written by John Burnell; to which is added Burnell's Narrative of his Adventures in Bengal*, London. The Hakluyt Society. 1988
- CARERI, Giovanni Francesco Gemelli (1699-1700) — *Giro del Mondo*. Napoli: Giuseppe Roselli. 6 vol.s, vol./ano III, 1699-1700
- CASTANHEDA, Fernão Lopes de (1551-61) — *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*. Porto: Lello & Irmão. 2 vol.s, 1979
- CASTELLS, M. (1972) - *La question Urbaine*, François Maspéro, Paris. 1972
- CASTELLS, Manuel (1983), *The City and the Grassroots: A cross cultural Theory of Urban Social Movements*, University of California Press, Berkeley. 1983
- CAVALIERO, Roderick (2002) - *Strangers in the Land: the rise and decline of the British Indian Empire*. London: I.B. Tauris, 2002.
- CHAUDHARI, K. K.(1987) - *History of Bombay: Modern period* (Gazetteer of India) Govt. Book Depot; 1ª ed: Bombaim. 1987
- Colóquio Internacional Universo Urbanístico Português 1415-1822. Actas*. Lisboa: org. Walter Rossa, Renata de Araujo e Hélder Carita, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. 2001
- CORREA, Father (1993) — *A visit to Vasai Fort*. Bombay: Saptarshi Prakashan. 1993
- COUTO, Dejanirah (1994) — *A Fortaleza de Baçaim: a Capital do Norte. Oceanos*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. nº19/20, 1994, pp. 258-266
- COUTO, Dejanirah (1994) — *Em torno da Concessão e da Fortaleza de Baçaim (1529-1546). Mare Liberum*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. nº9, 1995, pp. 117-132

COUTO, Dejanirah (1996) — A Fortaleza de Baçaim. *Oceanos*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. nº28, 1996, pp. 105-118.

CUNHA, J. Gerson da (1900) — *The Origin of Bombay*. New Delhi: Asian Educational Services. 1993

DALRYMPLE, William (2005) - *Assimilation and Transculturation in Eighteenth-Century India: a response to Pankaj Mishra*. Delhi: *Common Knowledge* Vol 11 Part. 2005, pp.445-485.

D'MONTE, Darryl (2002) - *Ripping the Fabric: The Decline of Mumbai and its Mills*. New Delhi: Oxford University Press. 2002

Dandakar, Hemalata C. (1986) - *Men to Bombay, Women at Home*. Ann Arbor: Center for South and Southeast Asian Studies, University of Michigan. 1986

DAVID, M. D. (1996) - *Urban Explosion of Mumbai: Restructuring of Growth*. Bombaim: Himalaya Publishing House. 1996

DAVIS, Richard H (1997) - *Lives of Indian Images*. Princeton: Princeton University Press, 1997.

DOSSAL, MARIAM (1991) — *Imperial designs and Indian realities. The planning of Bombay City, 1845-1875*. Bombay: Oxford University Press. 1991

DOBBIN, Christine E. (1972) - *Urban leadership in Western India: Politics and communities in Bombay city, 1840-1885*, Oxford University Press. 1972

DOUGLAS, James (1886) - *Round about Bombay*, Bombaim: Gazette Steam Press,. 1886

DESAO, Walter Sadgon (1970) - *Bombay and the Maratas Up to 1774*, Bombaim: Munshiram Manoharlal Publishers. 1970

DESHPANDE, Prachi (2007) - *Creative Pasts: historical memory and identity in western India, 1700-1960*. Columbia: Columbia University Press, 2007.

DWIVEDI, Sharada; MEHROTRA, Rahul (1995) — *Bombay. The cities within*. Bombay: India Book House. 1995

DWIVEDI, Sharada; MEHROTRA, Rahul (1999) — *Fort Walks. Around Bombay's Fort Area*. Bombay: Eminence Designs. 1999

ECONOMIST, THE. *The Most Expensive Slum in the World.* 7913 (Maio 6). 1995, pp 35-36.

EVENSON, Norma (1989) - *The Indian Metropolis, a view towards the west*, Yale University Press, New Haven and London. 1989

- Early Bombay's cartography. *Marg. A Magazine of the Arts* Mumbai: Marg Publications. nº4, vol./ano 48, 1997
- EDUARDES, S. M. (1882) — *The Gazetteer or Bombay City and Island*. New Delhi: Cosmo Publications. 3 vol.s. 2001
- EDUARDES, S. M. (1923) — *The Bombay city police. A historical sketch 1672-1916*. Bombay: Humphrey Milford / Oxford University Press. 1923
- EDUARDES, S. M. (1901) - *Census of India 1901*, vol. 10, *Bombay (Town and island)*, parte 4, *History*. Bombay: Times of India Press, 1901
- ENTHOVEN, R. E. (1922) — *The tribes and castes of Bombay*. New Delhi: Asian Educational Services. 3 vol.s, 1990
- FERNANDES, Braz A. (1941) — *A guide to the ruins of Bassein*. Bombay: 1941
- FERRÃO, Livia (2001) — Rendas e foros de Damão. *Anais de História de Além-Mar*. Lisboa: Centro de História de Além Mar, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. vol./ano II, 2001, pp. 169-180
- FISHER, Michael H (2004) - *Counterflows to Colonialism: Indian travellers and settlers in Britain 1600-1857*. Delhi: Permanent Black, 2004.
- FRYER, John (1672-1681) — *New account of East India and Persia, being nine years' travels, 1672-1681*. London: Hakluyt Society. 3 vol.s, 1909
- GODWIN, Clement J. (1972) - *Change and continuity: A study of two Christian village communities in suburban Bombay*, Bombaim: Tata McGraw-Hill Pub. Co. 1972
- GOMES, Paulo Varela (2004) — Dans les villes de l'Asie Portugaise: frontières religieuses. *Frontières religieuses. Rejets et passages, dissimulation et contrebande spirituelle*. Paris: Centre Culturel Calouste Gulbenkian e Centre Roland Mousnier / Université de Paris IV. (no prelo)
- GOMES, Paulo Varela (2004) — Portuguese settlements and trading centres. *Encounters: the meeting of Asia and Europe, 1500-1800*. London: Victoria & Albert Museum. 2004, pp. 126-133
- GOMES, Paulo Varela; ROSSA, Walter (2000) — O primeiro território — Bombaim e os Portugueses. *Oceanos*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. Nº41, 2000, pp. 210-224
- GORDON, Stewart (1993) - *The Maratas 1600-1818*. New York: Cambridge University, 1993.
- GORGE, H. S. (2001) — *Karanja Residency: 1775-1802*. Thane: thesis submitted to the University of Bombay for awarding the degree of PhD in Arts. 2001

GRAHAM, Stephen e Simon Marvin (2001) - *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities, and the Urban Condition*. Nova Iorque: Routledge. 2001

GRANCHO, Nuno (2001) – *Diu: a ilha, a muralha, a Fortaleza e as cidades*, Prova Final do Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2001

GRANCHO, Nuno (2003) – *Diu, uma tentativa de cidade*, Lisboa, Fundação Oriente. nº 6, 2003, pp. 86-101

GRANCHO, Nuno (2005) - *Hibridismo na Índia: Diu, cidade guzerate e “cidade católica”*, Lisboa, Ordem dos Arquitectos. nº 220/221, 2005, pp. 34-41

GUPCHUP, Vijaya (1993) - *Bombay: social change 1813-1857*, Bombay: Popular Book Depot. 1993

HEBER, Reginald (1824-26) — Narrative of a journey through the upper provinces of India: from Calcutta to Bombay, 1824-1825, (with notes upon Ceylon) an account of a journey to Madras and the southern provinces, 1826, and letters written in India. New Delhi: Asian Educational Services. 3 vols., 1995

HARRIS, N. (1978) - *Economic Development, cities and planning: the case of Bombay*, Bombay and London, Oxford University Press, 1978

HULL, Ernest R. (1927) — *Bombay Mission-History, with a special study of the Padroado question*. Bombay: 1927

JOSHI, Purushottam Balkrishna (1902) - *A short sketch of the early history of the town*

*& island of Bombay, Hindu period*, Bombaim: Times of India Press. 1902

KHAN, Shafa Ahmad, Milford H. (1922) - *Anglo Portuguese negotiations relating to Bombay, 1660-1677*. Allahabad University Studies in History. [vol. III]. London and Bombay: Oxford University Press. 1922. pp. 419-574

KOSAMBI, Meera (1986) - *Bombay in Transition: The Growth and Social Ecology of a Colonial City, 1880-1980*, Estocolmo: Almqvist & Wiksell International. 1986

KULKARNI, Anita (1987) - *The urban waterfront: A study of Bombay and Boston*, Bombay. 1987

LEÃO, Mário César (1996) — *A Província do Norte do Estado da Índia (1534-1729)*. Macau: Instituto Cultural de Macau. 1996

LEITH, A. H. (1864) - *Census of Bombay City and island*. Bombaim. 1864

- MACLEAN, James Mackenzie (1880) - *A guide to Bombay: Historical, statistical, and descriptive*, Bombaim: Bombay Gazette Steam Press; 27ª ed.. 1902
- MEHROTRA, Rahul and Sharada Dwivedi (1995) – *Bombay, The Cities within*; Bombay: India Book House. 1995
- MEHROTRA, Rahul; SAVANT Sandhya (1994) — *The Fort Precint in Bombay. A proposal for area conservation*. Bombay: The Urban Research Institute. 1994
- MEHROTRA, Rahul (2000) - *Anchoring a city line: The history of the Western Suburban Railway and its headquarters in Bombay, 1899-1999*. Bombay: Eminence Designs Pvt. Ltd. 2000
- MEHROTRA, Rahul, Rohatgi, Pauline, Godrej, Pheroza (1997) - *Bombay to Mumbai: Changing Perspectives*. Bombaim: Marg Pub. 1997
- MEHTA, Suketu (2006) - *Maximum City: Bombay Lost And Found*, Bombay: Penguin Books India. 2006
- MEIER, Richard L. (1972) - *Resource conserving urbanism in South Asia IV: The development of Greater Bombay*. Institute of Urban & Regional Development, University of California. 1972
- MITTER, Partha (1986) – *The Early British Port Cities of India: their planning and architecture, Circa 1640-1757*, *The Journal of the Society of Architectural Historians*, Vol 45, No. 2. 1986, pp. 95-114
- MODAK, D. S. (1932) - *The Bombay land system and village administration*. Poona: Oriental Watchman Publishing House. 1932
- MOHAN, Sudha (2006) - *Urban Development and New Localism: politics in Mumbai*, Bombaim: Rawat Pub. 2006
- MUKHIJA, Vinit (2003) - *Squatters as Developers? Slum Redevelopment in Mumbai*. Burlington: Ashgate. 2003
- MUKHOPADHYAY, Tapati (1995) - *Commercial geography of a metropolitan city: Spatial structure of retailing in Bombay*. Delhi: Concept Pub. Co. 1995
- NARAYAN, Rajan (2001) - *The Heritage Buildings of Bombay*. Mumbai: English Edition, 2001.
- NISSEL, Heinz (1977) – *Bombay, untersuchungen zur struktur und dynamic einer indischen Metropole*, Berlim: Institut fur Geographie der Technischen Universitat Berlin. 1977
- PALSETIA, Jesse S (2001) - *The Parsis of India: Preservation of Identity in Bombay City (Brill's Indological Library, V. 17)*. Brill Academic Publishers. 2001

- PATEL, Sujata, Thorner, Alice (1995) - *Bombay: Metaphor for Modern India*, Bombaim: Oxford University Press. 1995
- PATEL, Sujata, Masselos, Jim (2003) - *Bombay and Mumbai: The City in Transition*, Bombaim: Oxford University Press. 2003
- PATEL, Sujata, Thorner, Alice (1995) - *Bombay: Mosaic of Modern Culture*. New Delhi: Oxford University Press. 1995
- PATEL, Sujata, BAGCHI, Jasodhara, RAJ, Krishna (2002) - *Thinking Social Science in India : Essays in Honour of Alice Thorner*. Delhi: Sage Publications. 2002
- PATEL, Sheela, Celine d'Cruz and Sundar Burra (2002) - *Beyond Evictions in a Global City: People-Managed Resettlement in Mumbai. Environment and Urbanization* 14(1). Delhi: Sage Publications. 2002
- PEARSON, Michael Naylor (1988) - *The Portuguese in India*. Cambridge: Cambridge University Press, 1988.
- The Politics of the British Annexation of India 1757-1857*. (ed.) Michael H. Fisher. Nova Delhi: Oxford University Press, 1993.
- POSTANS, Marianne (1838) - *Western India in 1838*, 2 vols.. London: Saunders and Otley, 1839
- PRAKASH, Om (1988) - *European Commercial Enterprise in Pre-Colonial India*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.
- Ports and Their Hinterlands in India, (1700-1950)*. (ed.) Indu Banga. Nova Delhi: Manohar Publications, 1992
- POTTER, Robert (1988) - *Urbanisation in the Third World*, Oxford: Oxford University Press, 1992
- PUSALKER, Achut Dattatraya (1949) - *Bombay, story of the Island City*, Bombaim: All India Oriental Conference. 1949
- RAMACHANDRAN, P. (1972) - *Housing situation in Greater Bombay*. Bombaim: Tata Institute of Social Sciences. 1972
- RAMANNA, M. (2002) - *Western Medicine and Public Health in Colonial Bombay, 1845-1895*, Hyderabad: Sangam Books. 2002
- ROBERTS, B. (1978) - *Cities of Peasants: The Political Economy of Urbanisation in the Third World*, Sage Beverly Hills. 1978
- RODRIGUES, Dulcinea Correa (1994) - *Bombay Forte in the eighteenth century*, Bombaim: Himalaya Pub. House; 1st ed edition. 1994
- ROHATGI, P.; Godrej, P.; Mehrotra, R. (editors) (1997) — *Bombay to Mumbai. Changing perspectives*. Bombay: Marg Publications. 1997

- ROSSA, Walter (1989-2001) — *A urbe e o traço — uma década de estudos sobre o urbanismo português*. Coimbra: Almedina. 2002
- ROSSA, Walter (1995) — *Cidades Indo-Portuguesas — contribuição para o estudo do urbanismo português no Hindustão Ocidental/Indo-Portuguese Cities — a contribution to the study of Portuguese urbanism in the Western Hindustan*. Lisboa: (Português/Inglês) Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. 1997
- ROSSA, Walter (2002) — From Portuguese Experiments to the Portuguese School of Urbanism... through Renaissance Models. *Colonial Cities in the Tropics: a Comparative History, Workshop*. Florence: European University Institute. (no prelo)
- ROSSA, Walter (2003) — Portuguese land ordinance and urbanising strategies for Asia. *Rivalry and Conflict, European Traders and Asian Trading Networks, Congress*. Leiden: IGEER/CNWS University of Leiden. (no prelo)
- ROGERS, Alexander (1892) - *Land Revenue of Bombay*. Bombaim: Low Price Publications. 1993
- RUSHDIE, Salman (1981) - *Os Filhos da Meia-noite*, Lisboa: Publicações Dom Quixote. 1996
- SARNA, A. C. (1987) - *Density models for employee's home and work locations in Greater Bombay*, Bombaim: Central Road Research Institute. 1987
- SHARMA, Kalpana (2000) - *Rediscovering Dharavi: Stories from Asia's Largest Slum*. New Delhi: Penguin Books India. 2000
- SHEPPARD, Samuel T. (1917) - *Bombay place-names and street-names: An excursion into the by-ways of the history of Bombay City*. Bombaim: Times Press Ed. 1917
- SITA, K., PHADKE, V.S., BANERJEE-GUHA, S. (1989) - *The Declining City Core of an Indian Metropolis: A Case Study of Bombay*. Bombaim: South Asia Books. 1989
- SJOBERG, Gideon (1960) - *The preindustrial city, past and present*. Nova Yorque: Free Press, Nova Iorque. 1965
- TELTSCHER, Kate (1995) - *India Inscribed: European and British Writing on India 1600-1800*. New Delhi: Oxford University Press, 1995.
- TEIXEIRA, André (2004) — Os Primórdios da Presença Portuguesa em Baçaim - 1534-1554: notas sobre a situação financeira e político-militar do primeiro «território» do Estado da Índia. *D. João III e o Império, Actas do Congresso Internacional Comemorativo do Nascimento de D. João III*. Lisboa: CHAM

(Universidade Nova de Lisboa) e CEPCEP (Universidade Católica Portuguesa).  
2004, pp. 337-365

TINDALL, Gillian (1982) - *City of Gold: the biography of Bombay*. London: Temple Smith, 1982.

VERMA, Gita Dewan (2002) - *Slumming India: A Chronicle of Slums and their Saviors*. New Delhi: Penguin Books India. 2002

WADIA, P. A. (1946) - *The Bombay plan: A criticism*, Popular Book Depot; 2 ed (1946)



**Apêndice****CRONOLOGIA URBANA  
E HISTÓRICA DE BOMBAIM****de 1661 até ao séc. XX****1661 – 1700**

- 1661 A ilha de Bombaim foi cedida pelos portugueses aos ingleses no dote de casamento de Catarina de Bragança de Portugal com Carlos Stuart II de Inglaterra.
- 1665 Instrumento de posse da ilha é assinado na casa do governador.
- 1668 George Oxenden, Presidente da Surat Factory, estabelecida em 1612 pelos ingleses, toma posse como 1º governador de Bombaim.  
Bombaim é arrendada à Companhia da Índias Orientais pela coroa inglesa.
- 1669 Morte de George Oxenden, governador de Bombaim.
- 1672 Início de construção da catedral de St Thomas, durante o governo de Bombaim de Gerald Aungier, presidente da feitoria de Bombaim da Companhia das Índias Orientais.
- 1686 A Companhia da Índias Orientais transfere a sua sede de soberania e governação de Surat para Bombaim.
- 1689 Ataque Sidi a Bombaim e ocupação das terras jesuítas pelos ingleses.

**1700 - 1800**

- 1708 Construção da rua Cowasji Patel, reconstruída em 1845
- 1709-1715 Visitas a Bombaim e sua região pelo Vigário Apostólico, Bispo Maurice de Santa Teresa da Missão Carmelita de Surat. Em 1709, os carmelitas abandonam Goa.
- 1710 Início da construção do Forte.
- 1715 É criada uma cidade muralhada.  
O templo de Walkeshwar é reconstruído.

- Charles Boone é nomeado governador de Bombaim.
- 1718 Abertura da catedral de St Thomas.
- 1719 Confisco do colégio jesuíta de Parel pelos ingleses.  
Construção duma casa colonial em Parel, para habitação de férias para o governador.
- 1720 Expulsão de todos os frades portugueses de Bombaim/Mahim, a aldeia situada no extremo noroeste do seu território em Bombaim.
- 1728 É estabelecido o Mayor's Court.  
Aterro da Great Breach (Breach Candy) em Mahalaxmi.
- 1735 Lowjee Nusserwanji chega a Bombaim para melhorar a sua frota marítima.
- 1736 Início do comércio de escravos de Madagáscar em Bombaim, que se prolongou por mais 40 anos.  
São construídas as antigas docas superior, média e inferior no porto de Bombaim sob orientação de Lowjee Nusserwanji.
- 1738 Conquista marata de Baçaim.
- 1739 Decisão inglesa de abrir a Esplanada do Forte.
- 1739-1740 Conquista de Baçaim pelos maratas.
- 1742 Em 11 de Setembro, a ilha de Bombaim é devastada por um ciclone que provoca grandes perdas materiais no porto e nos navios acostados.
- 1743 Abertura de fosso a circundar o Forte de Bombaim, com uma faixa larga de espaço aberto de Esplanada no lado oeste da Fortaleza a proporcionar um campo livre para o tiro de artilharia.  
Arrendamento da ilha de Colaba a Richard Broughton.
- 1748 Introdução de Normas de Construção e Edificação.
- 1757 Town Scavenger é nomeado governador de Bombaim.  
É adquirida em Apolo Street uma casa para residência do governador.
- 1760 Desmantelamento da igreja franciscana de NS da Esperança.

- 1769 Aterro por nivelamento da colina de Dongri, na costa este, para construção duma Fortaleza (Forte George) para a Companhia Inglesa das Índias Orientais.
- 1770 Bombaim inicia o comércio de algodão com a China.  
Construção de farol em Colaba.  
Tribunal em Dockyard Road é convertido em Casa do Almirantado.
- 1771 William Hornby é nomeado governador de Bombaim.
- 1772 Levantamento de Bombaim e ilhas.  
A Esplanada da Fortaleza de Bombaim é libertada de edificação.  
Os europeus são os únicos a quem é permitida a construção a sul de Churchgate Street.
- 1773 Abertura total das relações comerciais entre a Bombaim e a China.
- 1774 Os ingleses assenhoreiam-se de Salsete, Taná e Caranjá.
- 1775 Os ingleses estabelecem carreiras regulares de navegação entre Mahim e Bandra, capital de Salsete, a ilha católica recentemente anexada.
- 1776 Início de ligações regulares através de ferry entre Bombaim e Taná.
- 1780 Os maratas cedem Baçaim aos ingleses.  
Início do estabelecimento de ingleses em Malabar Hill.
- 1782 Início da construção do Hornby Vellard.  
Tratado de Salbai é assinado com os maratas.
- 1784 Conclusão da construção do Hornby Vellard, uma barreira ao mar, que permitiu sucessivos aterros e assentamentos na zona central de Bombaim, fechando definitivamente a Great Breach (Breach Candy).
- 1785 A Marine Board é criada pela Companhia Inglesa da Índias Orientais.
- 1787 Destruição por incêndio da igreja de S. Miguel Arcanjo de Mahim.  
Nomeação duma comissão especial para os aterros.  
Início da comunicação por terra entre a Inglaterra e a Índia.

- 1789 Restabelecimento da jurisdição do Arcebispo de Goa sobre a Ilha de Bombaim.
- 1793 Construção do primeiro dique com a abertura de Bellasis Road, a ligar Malabar Hill com Mazagão.
- 1794 Início da dupla jurisdição episcopal e divisão das igrejas da ilha. Estabelecimento do serviço de correio pelo Presidency General Port Office.  
Os limites de Bombaim são estabelecidos por marcos de pedra.
- 1795 O almirantado muda-se para os edifícios Dady Nasarwanji em Forbes Street.
- 1796 Colaba é declarado lugar para o acantonamento das tropas. Construção da porta para a sinagoga Mercy em Umarkhadi.
- 1797 Início das ligações regulares entre Bombaim e a Inglaterra pelo Golfo Pérsico.

**1800-1850**

- 1800 É estabelecido o Bombay Turf Club.  
O Recorder's Office é estabelecido na Old Court House.
- 1802 Grande cheia em vasta regiões da Índia, que destruíram as colheitas dos campos que abasteciam a cidade de Bombaim.  
Jama Masjid é construído em Sheikh Memon Street.
- 1803 Grande incêndio do Forte de Bombaim, a 17 de Fevereiro.  
Estabelecimento da Sociedade de Letras de Bombaim.
- 1804 Os limites da Esplanada foram alargados 240 metros.  
A doca do porto de Bombaim é aumentada e fechada.  
Construção da prisão de Umarkhadi.
- 1805 Construção do dique de São.
- 1806 Alargamento da estrada de Parel e das ruas de Sheikh Memon e de Dongri.
- 1811-1827 Bombay Land Revenue Survey, também chamada *Dickinson Survey*, realizada por Thomas Dickinson.
- 1813 Abolição do monopólio de comércio da Companhia Inglesa das Índias Orientais através do Charter Act, com a consequente abertura e liberalização do mercado bombáita.

- Construção das primeiras estradas de macadame.
- 1815 A Bombay Educacional Society tomou conta da escola da igreja de St Thomas.
- 1817 Os maratas perdem o controle das rotas de comércio terrestre com Bombaim, na batalha de Kirkee.
- 1818 Perda da soberania marata para os ingleses (Companhia Inglesa das Índias Orientais) de vastos territórios a oeste.
- 1819 III guerra anglo-marata.  
Anexação do Decão.  
Novos territórios maratas incorporados foram agrupados sobre a “Bombay Presidency”, juntamente com a cidade de Bombaim, constituindo esta a nova capital administrativa do território. Bombaim é assim, nomeada a capital da nova “Bombay Presidency”.  
Mountstuart Elphinstone é nomeado governador de Bombaim.
- 1820 A Sociedade Missionária da Igreja abre a Robert Cotton Money School.
- 1823 É introduzida a regra de circulação pela esquerda nas vias e ruas.
- 1825 Visita do Arcebispo de Goa a Thane.  
Sistema de circulação postal é introduzido entre Bombaim e Poona.
- 1826 Observatório e asilo são construídos nas ilhas de Colaba.
- 1827 São introduzidos sistemas de regulação para tributação e recolha de informação de rendimento fundiário e recolha de informação de imposto sobre imóveis, embarcações, tendas, etc.
- 1829 A Sociedade de Letras de Bombaim torna-se na Royal Asiatic Society.
- 1830 Declaração de que os conjuntos separados dos distritos de Bombaim podem ser considerados cidade.  
Abertura duma estrada para o *hinterland* do Decão, através do Bhor Ghat.  
Construção do tanque Mumbadevi.  
Fundação da Sociedade de Agrícola de Bombaim.

- 1831 Fundação da Sociedade de Geografia de Bombaim.  
Estabelecimento da Biblioteca Mulla-Feroze com manuscritos zoroastras.
- 1832 Fundação da Wilson School (mais tarde Universidade).
- 1833 Conclusão do Town Hall (edifício do município).  
Rompimento das relações entre Portugal e a Santa Sé.
- 1834 Construção do Panjarpol.  
Estabelecimento do Byculla Club.
- 1835 Início da construção do Colaba Causeway.  
Robert Grant (que dá o nome a Grant Road) é nomeado governador de Bombaim.  
Bombaim torna-se um bispado.
- 1836 Fundação da Câmara de Comércio de Bombaim.  
António Feliciano de Santa-Rita Carvalho, arcebispo-eleito de Goa.
- 1837 O hotel Family Hope Hall é construído em Byculla.
- 1838 Colaba deixa de ser uma ilha e une-se em definitivo à restante Bombaim, através de um dique (Colaba Causeway).  
Breve de Gregório XVI Multa praeclare (24.4.1838), exclui do Padroado Régio Português as dioceses de Cochim, Cranganor, Malaca, Meliapor... Carta Pastoral do Arcebispo de Goa de 8.10.1838.
- 1839 Abertura da Grant Road ligando Byculla a Chowpatty e que segue para Girgão.
- 1840 Fundação do Bank of Bombay.
- 1842 Construção da estação de tratamento de esgotos de Love Grove, em Worli.
- 1843 Construção do dique que permitiu o assoreamento do braço de mar entre Salsete e Bombaim e uniu as duas ilhas em definitivo.  
Construção do JJ Hospital.  
Construção da Fábrica de Gelo, em Dockyard Road.
- 1844 Desembarque do Arcebispo Silva Torres em Bombaim a caminho de Goa e moím dos católicos favoráveis ao Padroado.

- O mercado de algodão de Bombay Green muda-se para Colaba.
- 1845 Conclusão da construção do dique Lady Jamsetjee que liga Bandra a Mahim (Mahim-Bandra causeway).  
Abertura da Biblioteca Geral Indiana (Native General Library).
- 1848 Fundação da Sociedade Científica e Literária (Literary and Scientific Society).
- 1849 Incorporação por legislação do Parlamento inglês da Great India Peninsula & East Indian Railway Companies.

### 1850- 1900

- 1851 Fundação da Associação de Bombaim (Bombay Association).
- 1852-1860 Início do Vihar Water Project, para abastecimento de água a Bombaim.
- 1852 Abertura da Government Law School.
- 1853 John Elphinstone é nomeado governador de Bombaim.  
Introdução das ligações ferroviárias em Bombaim. A Great India Peninsula & East Indian Railway chega a Thane a 16 de Abril.  
Mountstuart Elphinstone é nomeado governador de Bombaim e inicia os esforços para o desmantelamento das suas fortificações.  
Breve Prove nostris (9.5.1853).  
“Revolta de Mahim”.
- 1854 Inauguração em Tardeo da primeira fábrica de fiação de algodão movida por máquina a vapor, a Bombay Spinning & Weaving Company.  
O coronel J. P. Kennedy sugere que as linhas e a estação terminal da Great India Peninsula & East Indian Railway e a Bombay Baroda & Central India Railway devem localizar-se na mesma área.
- 1855 Demolição de parte de Apollo Gate e alguns revelins.  
A Bombay Baroda & Central India Railway é incorporada por mais um Act do Parlamento Inglês em Bombaim.

- 1857 Primeira Concordata entre Portugal e a Santa Sé.  
Estabelecimento da Universidade de Bombaim.  
Abertura da Escola de Artes de JJ (JJ School of Arts).
- 1857-1859 Primeira Guerra de Independência (também chamado de motim indiano ou rebelião indiana de 1857).
- 1858 O vice-rei inglês da Índia substitui-se à Companhia Inglesa das Índias Orientais no exercício da autoridade colonial e do poder no subcontinente indiano.  
A soberania da rainha Vitória é proclamada nas escadas da Town Hall.  
Consagração da igreja de St John em Colaba.  
Nomeação de 3 Comissários Municipais.  
Abertura de Estações de Telégrafo.  
Estabelecimento da Elphinstone Land & Press Company.
- 1859 Depois dum período de reorganização administrativa, é solicitado ao *collector*, Richard Showell, o aumento das rendas prediais de Bombaim para obtenção de maiores receitas para o Estado. Este pedido precede o levantamento de informação de Laughton entre 1865-72.  
A 2 de Fevereiro a Bombay Baroda & Central India Railway assina acordo com a Companhia Inglesa das Índias Orientais para a construção da ligação ferroviária entre Surat e Bombaim.
- 1860 Conclusão do Vihar Water Project.
- 1861-1863 Alargamento e reconstrução do dique de Colaba (Colaba causeway)
- 1861-1865 Início da Guerra Civil Americana, com o resultante bloqueio dos portos confederados, procura de algodão em bruto para abastecimento da indústria têxtil inglesa e consequente explosão económica de Bombaim.
- 1862 Henry Bartle Edward Frere é nomeado governador de Bombaim.  
Início do desmantelamento das fortificações de Bombaim.  
Estabelecimento do Bombay Hunt e do Bombay Club.
- 1863 Abertura da Bhore Ghat pela Great India & Peninsula Railway.

- Desmantelamento e retirada de pedra de pedreiras em Flagstaff Hill, entre Pedder Road e Tardeo, para ser feito na costa oeste da cidade, o aterro da Back Bay.
- Estabelecimento da Back Bay Reclamation Company.
- Estabelecimento do Harbour & Pilotage Board.
- Abertura da Biblioteca de JN Petit em Girgão (JN Petit Girgaum Library).
- A Borough Municipality é estabelecida em Thane.
- 1863-1873 Início da construção dos edifícios do Bombay Green (futuro Elphinstone Circle).
- 1864 Primeiro censo oficial.
- Conclusão da demolição das muralhas das fortificações de Bombaim.
- Construção das fundações edifícios do Bombay Green (futuro Elphinstone Circle e actual Horniman Circle, depois da independência).
- Desenho urbano do Bombay Green. O desenho é de George Clerk, sendo as fachadas dos edifícios desenhadas por James Scott, chief engineer of the Elphinstone Land Reclamation Company. A responsabilidade do projecto é de Charles Forjett, Police Municipal Commissioner.
- Melhoramento e alargamento das estradas de Bombaim, como parte de um plano da autoria de James Trubshawe, arquitecto do Ramparts Removal Committee.
- Em 28 de Novembro é inaugurada a linha de caminho-de-ferro chamada de Western Railway, a ligar Utran (a norte de Surat) e Grant Road em Bombaim, pertencente à Bombay Baroda & Central India Railway.
- Reclamation em Chowpatty.
- 1864-1865 Surto violento de cólera em Bombaim.
- 1865 Início da ligação ferroviária entre Grant Road e Baçaim Road, a 1 de Novembro.
- Nomeação do comissário municipal, Arthur Crawford e de 100 juizes de Paz.
- Primeira iluminação pública por lanternas de gás em Bombaim.

- Fim da Guerra Civil Americana.
- Colapso do boom económico de Bombaim com o fim da Guerra Civil Americana.
- Venda da Back Bay Reclamation Company.
- Abertura da Hornby Road.
- 1865-1872 Bombay Land Revenue Survey, também chamada *Laughton Survey*, realizada por G. A. Laughton.
- 1865 Licenciamento do tramway-system puxado a cavalo.
- Primeira ligação ferroviária entre Grant Road e Baçaim Road a 1 de Novembro.
- Construção de segunda plataforma em Baçaim Road em Dezembro.
- 1866 Extensão da linha ferroviária de Grant Road até Back Bay para transporte de balastro para a construção do aterro de Back Bay.
- Três comboios circulam em cada direcção.
- São terminadas as pontes Frere e Kennedy.
- Estabelecimento da ligação telegráfica de Bombaim com a Europa.
- Abertura do Hospital Oftalmológico de Cowasji Jehangir.
- 1867 Relocalização dos comerciantes de peixe salgado em Sewri.
- Início da ligação ferroviária pela Bombay Baroda & Central India Railway entre a Backbay de Bombaim e Virar (Western Railway).
- Abertura ao tráfego a ponte de Elphinstone.
- Início de circulação de comboios de mercadorias com origem em Bandra a partir de Fevereiro.
- Início de circulação local entre Virar e a Back Bay a 12 de Abril.
- 1868 Conclusão do edifício do National Bank of India (hoje, ANZ Grindlays).
- Extensão da linha de ferroviária até Charni Road.
- Abertura da estação ferroviária de Bayander.
- 1869 Abertura do canal do Suez.
- Abertura da Biblioteca JN Petit Baharket Improvement.

- Aquisição da Elphinstone Land & Press Company pelo governo.
- Extensão da linha de ferroviária até Marine lines.
- Abertura da estação ferroviária de Mahim.
- 1870 Estabelecimento da ligação telegráfica de Bombaim com Londres.
- Abertura da Biblioteca David Sassoon e da Biblioteca Sir Dinshaw Petit Khanda Moholla.
- Abertura da estação ferroviária de Churchgate a 10 de Janeiro, com a circulação de 5 comboios diários em cada sentido.
- 1871 Início de construção do edifício Telegraph Office da autoria de W. Paris.
- Início da construção do High Court, da autoria de J. Augustus Fuller.
- Proposta de serviço de autocarros entre o Forte e Malabar Hill, 17 de Novembro.
- 1872 Constituição da Bombay Municipal Corporation.
- Divisão administrativa da área metropolitana de Bombaim em 6 grandes wards, districts e 26 sections.
- Colaba é declarada um ward distinto pela recém formada Bombay Municipal Corporation.
- Conclusão da construção do edifício do Public Works Secretariat.
- Construção do edifício do Public Works Office.
- Conclusão da construção do Victoria and Albert Museum (hoje Bhau Daji Lad).
- Desenho urbano do Elphinstone Circle é completado, a tempo da visita a Bombaim do duque de Edimburgo.
- Abertura da linha de caminho-de-ferro da Bombay Baroda & Central India Railway que liga Colaba a Wadhwan.
- 1873 Prolongamento da linha de caminho-de-ferro chamada de Western Railway, pertencente à Bombay Baroda & Central India Railway, até Colaba Terminus.
- Estabelecimento do Bombay Port Trust.
- Estabelecimento da Bombay Tramway Company Limited.

- Final da construção do edifício da St Xavier College.
- 1874 O governo de Bombaim decreta o Bombay Tramways Act, sob o qual a Bombay Tramway Company obteve licença para ter na cidade um serviço de tramway. A 9 de Maio de 1874, a primeira carruagem de tramway começa a operar na cidade, transportando passageiros entre Colaba-Pydhone através de Crawford Market e de Bori Bunder para Pydhone pelas estradas de Kalbadevi.
- Fim da construção do Telegraph Office, da autoria de W. Paris.
- Madhavbagh é construído em CP Tank.
- Conclusão da construção dos edifícios da Universidade, Convocation Hall e do Secretariat.
- Fundação do YMCA de Bombaim.
- Abertura do Hospital de Goculdas Tejpal.
- Abertura da Biblioteca Javerilal Umashankar Bhuleshwar.
- 1875 Construção do farol de Prong em Colaba.
- Construção das docas de Sassoon em Colaba.
- Abertura da ponte Wodehouse.
- Conclusão do Bombay Gymkhana Club.
- Fundação do Hindu Union Club.
- Formação da Associação da Indústria Têxtil de Bombaim (Bombay Millowner's Association).
- Formação da Associação de Comércio de Algodão de Bombaim (Bombay Cotton Trades Association).
- 1876 Conclusão da Royal Alfred Sailors Home (actualmente a sede da polícia).
- Estabelecimento da Borough Municipality em Colaba.
- A estação ferroviária de Churchgate ganha duas plataformas.
- 1877 Estabelecimento da Borough Municipality em Kurla.
- Proclamação da Rainha Victoria como soberana da India.
- Início da construção da estação Great India Peninsula Terminus em Bori Bunder.
- 1877-1878 Construção do edifício da Convocation Hall e da University Library, ambos da autoria de George Gilbert Scott.

- 1878 Início da construção da estação de caminhos-de-ferro de Victoria Terminus, da autoria de Frederick William Stevens.  
Conclusão da construção do edifício do High Court, da autoria de J. Augustus Fuller.
- 1879 Projecto de abastecimento de água a Bombaim a partir do lago Tulsi.
- 1880 Construção da Prince's Dock, no porto de Bombaim.
- 1881 Início de abastecimento de água a Bombaim a partir do lago Tulsi.  
Inauguração dos edifícios do Royal Bombay Yacht Club.
- 1882 Abertura ao tráfego da estação Great India Peninsula Terminus em Bori Bunder a 1 de Janeiro.
- 1883 Início da construção da doca de Victoria e da doca seca de Mereweather no porto de Bombaim.  
Fundação da Sociedade de História Natural de Bombaim.
- 1884 Estabelecimento do Ripon Club.
- 1885 Nomeação de Reay para governador de Bombaim.  
Malabar Point torna-se a casa do governador.  
Abertura da ponte de Byculla.  
Abertura da estrada de Ripon.  
Fundação do Congresso Nacional Indiano em Bombaim.
- 1886 Foi assinada a última Concordata entre Portugal e a Santa Sé.  
Criação das Dioceses de Bombaim e Damão.  
Abertura da ponte French.  
Abertura do Hospital Cama.  
Estabelecimento da Sociedade Antropológica de Bombaim.
- 1887 Ano do Jubileu da Rainha Vitória.  
Conclusão da construção da estação de ferroviária Great India Peninsula Terminus em Bori Bunder renomeada de Victoria Terminus, da autoria de Frederick William Stevens.  
Abertura da ponte Ollivant Bridge.  
Abertura da primeira fábrica de curtumes em Dharavi.  
Estabelecimento da Associação de Corretores da Bolsa de Valores de Bombaim.

- 1888 Criação da Bombay East Indian Association com mudança do nome da “comunidade portuguesa”, os católicos de Bombaim.  
Abertura da doca de Victoria.  
A Bombay Baroda & Central India Railway Company abre formalmente uma estação de passageiros em Back Bay.  
Abertura da estação ferroviária de Santa Cruz.  
Construção do edifício de Elphinstone College na Esplanade Road.  
Início da construção dos Municipal Buildings, da autoria de Frederick William Stevens.
- 1889 Início de abastecimento de água a Bombaim a partir do lago Powai.  
Início da construção do Wilson College em Chowpatty.
- 1890 Formação do Bombay Cotton Exchange.  
Abertura do Hospital Albless.
- 1891 Conclusão da doca seca de Merewether.  
Abertura do Hospital de Acworth Leper.
- 1892 Início de abastecimento de água a Bombaim a partir do lago Tansa.  
Conclusão do Hospital de St George perto de Victoria Terminus.  
Abertura do Hospital Bai Motlabai em Arthur Road (hoje, Kasturba Gandhi).  
Frederick William Stevens é nomeado para o desenho dos escritórios da sede da Bombay Baroda & Central India Railway Company.  
Nesta data operam 4 comboios em Virar, um em Borivali e 27 em Bandra.
- 1893-1908 Aterro das colinas perto de Mazagão na costa este da ilha.
- 1893 Conclusão da construção dos Municipal Buildings, da autoria de Frederick William Stevens.  
Conclusão da construção do edifício-sede da Bombay Municipal Corporation.  
Abertura em Chowpatty dos Gymkhana católico e muçulmano.

- 1894 Abertura em Chowpatty dos edifícios de Parmanadas Jivandas Hindu Gymkhanas.  
Melhoramentos da estação ferroviária de Grant Road.  
Frederick William Stevens conclui o projecto dos escritórios da Bombay Baroda & Central India Railway Company.
- 1894-96 Construção do edifício da estação de caminhos-de-ferro de Churchgate da autoria de Frederick William Stevens.
- 1896-1910 Surto de peste bubónica em Bombaim que dizima um quarto da população de Bombaim.
- 1896 Abertura da estação ferroviária de Colaba em 7 de Abril.
- 1897 Aparecimento do primeiro automóvel em Bombaim.
- 1898 Estabelecimento do Bombay City Improvement Trust a 9 de Novembro.  
Abertura em Hornby Road da Biblioteca do JN Petit Institute.
- 1899 Conversão da casa do governo em Parel em centro de pesquisa de peste, mais tarde renomeado Haffkine Institute.  
A Bombay Tramway Company Limited requer à Bombay Municipal Corporation autorização para operar com trams eléctricos.  
Conclusão dos escritórios da Bombay Baroda & Central India Railway Company.

**1900-1925**

- 1900 Conclusão da construção do edifício Parsi Gymkhana.  
Fundação do Orient Club.  
Alargamento da Hornby Road.  
44 comboios sub-urbanos circulam diariamente para Colaba Terminus – 5 de Virar, 7 de Borivali, 3 de Andheri e 29 de Bandra.
- 1901 Conclusão das Cooperage Road e Nagpada Street.  
Registo do primeiro automóvel na cidade.
- 1902 Construção do Sanatório.  
Abertura da estação ferroviária de Matunga Road.  
A estação ferroviária de Mahim é beneficiada para segurança.

- 45 comboios circulam em cada sentido.
- 1903 Construção do edifício do Taj Mahal Hotel em Apollo Bunder, da autoria de W. Chambers.
- Pior ano da epidemia de peste bubónica.
- 1904 Conclusão da construção do edifício do Improvement Trust (hoje Hospital ENT) na Esplanade Road.
- Abertura ao público do Cooperage Ground.
- 1905 Visita do Príncipe de Gales.
- Construção das fundações da doca Alexander.
- Abertura da Princess Street.
- Conclusão do esquema de aterros de Cuffe Parade.
- Construção do edifício do Prince of Wales Museum, da autoria de George Wittet, sucessor de John Begg como arquitecto consultor do governo de Bombaim.
- A Bombay Municipal Corporation compra a Bombay Tramway Company Limited e funda a Bombay Electric Supply & Tramways Company Limited da qual faz igualmente parte a British Electric Traction Company.
- Inauguração do primeiro cinema.
- 1906 Conclusão dos alojamentos da polícia em Nagpada, Wodehouse e Sheppard Road.
- Abertura do Veterinary College.
- Abertura da estação ferroviária de Vile Parle.
- Censo nacional.
- 1907 Estabelecimento da Câmara de Comércio Indiana.
- O governador consulta as corporações representantes da cidade para darem a sua opinião sobre o planeamento futuro da cidade.
- 1908 Abertura da Hughes Road.
- A polícia é alojada em Agripada e Connaught Road.
- Chawls de trabalhadores são terminados em Princess street e Imamwada.
- 1909 São abertas a Princess Victoria e Mary Gymkhana.
- Abertura do Hotel Majestic.
- Instalação do Hornby Estate perto de Hornby Road.

- Início da construção do edifício do General Post Office, da autoria de John Begg, arquitecto consultor do governo de Bombaim.
- 1910-1916 Desmantelamento da Signal Hill, localizada na zona nordeste de Mazagão Bunder, para construção do talude do aterro de Mazagão-Sewri.
- 1910 Início do nivelamento de Sewri Hill, para proporcionar terreno para construção de habitações para os indianos e para planear novas vias de transporte para comunicação com as estações de caminho de ferro e docas da costa este da ilha.
- 1911 Construção do Gateway of India, concebido como arco triunfal para comemorar a visita de Jorge V e da Rainha Mary de Inglaterra, da autoria de George Wittet, sucessor de John Begg como arquitecto consultor do governo de Bombaim.
- Conclusão da construção do edifício do General Post Office.
- O Bombay Improvement Trust inicia as escavações da Rauli e da Salamat Hills para iniciar os esquemas de aterro Dadar-Matunga e o Sião-Matunga.
- Os táxis são introduzidos em Bombaim.
- 1912 O esquema de aterro de Sewri-Mazagão é completado.
- Estabelecimento do Parsi General Hospital.
- 1914 – 1918 Início do aterro de 90 mil m<sup>2</sup> de território em Ballard Estate, usando no aterro o material de escavação de fundações da doca Alexander.
- Desenho dos edifícios de Ballard Estate District por George Wittet.
- 1914 Início da I Guerra Mundial.
- Abertura das docas Alexander e Hughes.
- Abertura do depósito de cereais.
- Conclusão da construção do Prince of Wales Museum.
- 1915 O Mumbai Town Planning Act foi decretado.
- Abertura da New Port Trust Railway.
- É completada a construção da Opera House.
- Formação da Associação de Broker's de Algodão de Bombaim (Bombay Cotton Broker's Association).

- 1916 Estabelecimento duma Municipalidade Distrital em Ghatkopar-Kirol.
- 1917 Duplicação do abastecimento de água de Bombaim a partir de Tansa.  
Abertura do Willingdon Sports Club em Mahalaxmi.  
Quadruplicação de linhas ferroviárias entre Bandra e Mahim.
- 1918 Início de greve por 125 mil trabalhadores da indústria.  
Fim da I Guerra Mundial.
- 1919 Início do movimento não-colaboracionista por Mahatma Gandhi.  
A Bombay Municipal Corporation toma resolução para electrificação das linhas ferroviárias pelas duas companhias de caminhos-de-ferro até Kalyan pela Great India Peninsula a até Virar pela Bombay Baroda & Central India Railway Company.  
Construção duma terceira linha ferroviária entre Mahim e Dadar.
- 1920 – 1927 Quadruplicação das linhas ferroviárias entre Bombay Central e Borivali.
- 1920 Formação do Bombay Development Directorate.  
Início dos trabalhos preliminares para construção de novas pontes no rio de Baçaim.
- 1921 Violência e motins em resultado da visita do Príncipe de Gales a Bombaim.  
Apresentação de proposta de esquema de aterros para a Back Bay por W. R. Davidge.  
Estabelecimento da District Municipality em Juhu.  
Abertura do National Medical College.  
Quadruplicação da terceira linha ferroviária entre Mahim e Dadar.  
Quadruplicação da linha ferroviária entre Mahim e Parel norte.  
Melhoramentos e alterações nas estações ferroviárias de Colaba, Grant Road e Mahim.
- 1922 Início do ensino primário.  
Abertura do Grand Hotel em Ballard Estate.  
Abertura formal do Prince of Walles Museum.

- 1923 Abertura de depósito de algodão em Mazagão-Sewri.
- 1924 Inauguração do Gateway of India.  
Conclusão das pistas de corridas e das instalações da Royal Western India Turf Club.  
Duplicação da largura de Hornby Vellard.  
Conclusão de estrada que atravessa as matas de Mahim.  
Construção da Gun House, Fleet House e Air Force House em Colaba.  
Abertura da estação ferroviária de Khar Road.
- 1925 Introdução de transporte público rodoviário por autocarros.  
Inauguração da primeira circulação ferroviária eléctrica pela Great India Peninsula & East Indian Railway a 13 de Fevereiro.  
Abertura da delegação da Great India Peninsula & East Indian Railway no porto de Bombaim.  
Conclusão da ponte de Tilak em Dadar.

A partir do início do século XX, a cidade assistiu a numerosas medidas que permitiram o seu desenvolvimento urbano dum modo planeado:

1. O Town Planning Act de Bombaim foi decretado 1915. Sob força de lei deste Act, várias medidas de planeamento foram promovidas pela Bombay Municipal Corporation para a cidade e para os municípios locais de Bandra a Borivali e Ghatkopar.
2. O Bombay Development Directorate foi estabelecido em 1920.
3. O Bombay Development Directorate levou a cabo esquemas massivos de habitação (chawls), assim como o aterro de Back Bay.
4. Depois da independência em 1947 houve grande migração para a cidade. A rede de estradas e outras infra-estruturas auxiliou consideravelmente o crescimento das indústrias, negócios e comércio. O Bombay Housing Board foi estabelecido em 1949, fundamentalmente para proporcionar habitação a baixo custo para os operários fabris.

5. Foi realizado o Master Plan de Modak Meyor em 1948, primeiro grande esforço de planeamento urbano. O crescimento global de Bombaim foi seu o objectivo último.
  6. À medida que a cidade se foi tornando cada vez mais congestionada, os limites da cidade foram alargados em 1950 para englobarem a área de subúrbios (H e K wards dos subúrbios oeste e L, M e, N wards dos subúrbios este). Mais tarde em 1957, mais uma área de subúrbios foi adicionada (P e R wards dos subúrbios oeste e T ward dos subúrbios este).
  7. Em 1954, foi aprovada legislação que lida compulsivamente com a erradicação dos bairros de lata de Bombaim.
  8. O Act de 1915 foi substituído pelo Town Planning Act de Bombaim de 1954.
  9. O First Development Plan foi concluído em 1964.
  10. O Town Planning Act de Bombaim, de 1954, foi substituído pelo Maharashtra Regional & Town Planning Act, de 1966, que abrangeu os aspectos do desenvolvimento e crescimento do território e sugeriu a fundação de cidades satélite a Bombaim.
  11. Em Julho de 1967 foi publicado o primeiro draft de plano com recomendações para instalar um novo centro metropolitano no lado oposto do Thane Creek, a cidade gémea de Bombaim, Navi Mumbai.
- Navi Mumbai foi a maior e mais significativa experiência de planeamento urbano na Índia desde a independência.