



Lokale trein van Bombay nadert Thana Station. Foto: Sadhana, 1996.

# Bevolkingsdruk en involutie

Lodewijk Brunt

Bombay is de economische kurk waar India op drijft. De stad zèlf wordt drijvend gehouden door de *suburban railways*, de stadsspoorweg. Op vier verschillende routes worden bij elkaar ruim tweeduizend diensten per dag verzorgd. Het lokale treinverkeer wordt meestal aangeduid als de 'levensader', maar is soms ook een bron van dood en verderf. Als er iets mis gaat sterft de stad. In de natte periode van 1997 (juli, augustus) regende het af en toe zo hard dat de treinen niet meer konden rijden. Miljoenen mensen moesten lopend hun bestemming zien te bereiken. De resulterende chaos tart de verbeelding.

Naar schatting bedraagt het aantal inwoners van Bombay zo'n 14 miljoen. Hoewel het grondgebied bijna 450 vierkante kilometer bedraagt en je dus van een betrekkelijk compacte stad zou kunnen spreken, kent Bombay een 'scheve' ontwikkeling. Vrijwel alle belangrijke werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen zijn

geconcentreerd in het zuiden, terwijl de woongebieden in de loop der jaren steeds verder naar het noordwesten en noordoosten zijn uitgewaaierd. Ten tijde van de Indiase onafhankelijkheid - vijftig jaar geleden - bedroeg het aantal inwoners van Bombay omstreeks vier miljoen, waarvan drie miljoen in het gebied van de vroegere fortificaties van de Oost Indische Compagnie, het zwaartepunt van het Engelse koloniale regime. Tegenwoordig is het aantal inwoners van de *Fort-area* nog steeds ruim drie miljoen, terwijl de ruim tien miljoen andere *Bombayites* geconcentreerd zijn in de sloppenwijken en voorsteden. De meest noordelijke voorstad, Virar, ligt op ruim 60 kilometer afstand van het oude centrum. Deze toestand heeft geleid tot torenhoge prijzen voor grond en onroerend goed in het zuiden van Bombay en tot een dagelijkse invasie van dit gebied door een massaal leger van winkelbedienden, telefonistes, kantoor-klerken, havenarbeiders, straatventers, prostituées, ambtenaren, agenten van politie, huishoudelijk personeel, secretaresses, studenten, portiers, onderzoekers, obers, taxichauffeurs, koeriers, fabrieksarbeiders, douanebeambten en scholieren. Het zijn de raderen waar de economie op draait. De lokale treinen van Bombay vervoeren per dag zo'n zes miljoen reizigers, de helft van het totale aantal treinpassagiers in heel India. Van 's ochtends vroeg tot in het begin van de middag rijden overvolle treinen van noord naar zuid, vanaf omstreeks drie uur 's middags tot laat in de avond rijden afgeladen treinen in noordelijke richting. Zolang Bombay haar kenmerkende centrale positie bekleedt in de Indiase economie, al vanaf het begin van de twintigste eeuw, staat het lokale treinverkeer onder druk. De behoefte aan snel en efficiënt vervoer groeit veel sneller dan de capaciteit. De bevolkingsexplosie, vooral sinds de onafhankelijkheid, heeft de spoorwegen voor overweldigende opgaven gezet. Er doet zich een proces van involutie voor: de bestaande infrastructuur, waarvan de basis in de loop van de negentiende eeuw is gelegd, wordt steeds intensiever gebruikt. Door electrificatie, uitbreiding van het aantal sporen, intensivering van het aantal diensten, verlenging van de treinstellen en uitbreiding van het dienstrooster en soortgelijke maatregelen, is in de loop der jaren geprobeerd om de druk te verlichten. Steeds is dat maar een beetje gelukt, want de demografische en economische



ontwikkelingen bleken altijd weer sneller te gaan. Er was geen bijhouden aan. Het eind van de mogelijkheden tot uitbreiding lijkt nu toch echt in zicht, maar dat is in het verleden dikwijls gezegd en geschreven. Alle lokale treinen bestaan uit een locomotief en twaalf rijtuigen; een grotere lengte kunnen de treinstellen niet hebben zonder een ingrijpende verbouwing van vrijwel alle stations. De treinen rijden op sommige trajecten om de drie minuten, hetgeen uit een oogpunt van veiligheid op de uiterste grens ligt van het toelaatbare. Uitbreiding van het dienstrooster is nog mogelijk tussen twee en vier uur 's nachts, maar zelfs in Bombay proberen de meeste mensen dan te slapen. De treinen puilen uit, letterlijk; in de spitsuren rijden er 5000 passagiers met een trein die een officiële capaciteit heeft van minder dan 2000. Reizigers die zich, half buiten de trein hangend, met moeite aan richeltjes en andere uitsteeksels hebben vastgeklampt, lopen het risico onderweg los te moeten laten en te pletter te vallen. Sommigen worden tegen een seinpaal tot moes geslagen. Dagelijks vinden gemiddeld vier mensen op zo'n manier de dood. Dit is de helft van het totale aantal doden dat gemiddeld per dag te betreuren is; de overigen komen onder een trein terecht als ze op de treinrails zitten om hun behoefte te doen of de trein niet zien aankomen als ze oversteken. Hier en daar staan de krottenwijken op slechts enkele tientallen centimeters afstand van de rails waarover de treinen dag en nacht langs denderen. De plaat van fotograaf Sadhana vat de toestand voortreffelijk samen. De sociologie schiet doorgaans schromelijk tekort bij pogingen om samenlevingen onder grote druk te beschrijven of te begrijpen, of zich te verdiepen in extreme situaties. Willen we de menselijke conditie ten volle begrijpen, dan zijn romanschrijvers, filmers en fotografen meestal onze beste gidsen.

#### Noot

De bevolkingsdichtheid varieert van ruim 50.000 mensen per vierkante kilometer in de zuidelijke buurten van de stad tot 25.000 in de meeste noordelijke voorsteden. Ter vergelijking: in Amsterdam bedraagt de gemiddelde bevolkingsdichtheid nog geen 5000. De meeste cijfers over India moeten overigens met wantrouwen worden gezien. Ik spreek over Bombay, maar vanuit administratief oogpunt is dat niet altijd juist en zou ik soms Groot Bombay moeten zeggen. Tenslotte: het is in bepaalde kringen niet politiek correct om de naam Bombay te gebruiken. Een paar jaar geleden werd de naam gewijzigd in Mumbai, mede onder druk van de Shiv Sena, de machtigste politieke partij in de stad en in heel Maharashtra.