

मुंबई : बेट ते महानगर एक प्रवास

संतोष गोविंद गांगुर्डे

सहाय्यक प्राध्यापक, समाजशास्त्र विभाग

पाटकर - वर्दे महाविद्यालय

गोरेगांव, मुंबई

प्रस्तावना

मुंबई शहराच्या जडणघडणीमागे एक क्रमबद्ध इतिहास आहे. मुळात पोर्तुगीजांकडून इंग्रजांकडे आंदण म्हणून आलेले हे सात बेटांचे शहर. 'नारळ आणि सुकविलेली मासळी' ही एकमेव संपत्ती असलेली एकेकाळची खडकाळ मुंबई आता एक जागतिक दर्जाचे महानगर झाले आहे.

मुंबईला आज जे महत्व प्राप्त झालेले दिसते त्याची सुरुवात ब्रिटीश काळापासून झाली. ब्रिटीशांनी निव्वळ एक उत्तम नाविक तळ म्हणूनच नव्हे तर जगभर व्यापार उदिम चालू ठेवावयास उपयुक्त असे एक मोक्याचे ठिकाण म्हणून मुंबईचे महत्व त्यावेळीच ओळखले त्यानुसार त्यांनी सर्व उद्योग प्रिय जाती-जमातींचे या ठिकाणी स्वागत केले व त्याच्या संरक्षणाची व्यवस्था केली. तसेच दळणवळणाच्या साधनांत देखील सुधारणा घडवून आणली.

१९ व्या शतकाच्या उत्तरार्धात शासन, नगरपालिका, खाजगी संस्था व सामाजिक कार्यकर्ते या सर्व घटकांमुळे मुंबईचा विकास होत गेला. त्यानंतर, अति जलद गतीने झालेल्या शहरीकरणामुळे मुंबई शहर झपाट्याने बदलत गेले. तसेच, १९९१ सालच्या या उदारीकरणाच्या धोरणामुळे देखील या शहराचे स्वरूप आमूलाग्र बदलले. प्रस्तुत लेखात मुंबई शहराची ऐतिहासिक पार्श्वभूमी व काळानुसार बदलत गेलेली मुंबई याचा आढावा घेतला आहे.

(I)

मुंबई शहराची ऐतिहासिक पार्श्वभूमी

मुंबई बंदराची निर्मिती ज्वालामुखीच्या उद्रेकातून झाली. फार पूर्वीच्या काळी मुंबई हा भारताचा सलग भाग होता. ज्वालामुखीच्या सततच्या तडाखांमुळे भूगर्भातून वर आलेल्या भागापासूनच पश्चिमेला एकीकडे जमीन व दुसऱ्या बाजूला समुद्र अशी स्थिती झाली. याच सुमाराला पश्चिमेकडच्या काही पर्वतांचे कडे कोसळून मुंबईच्या सात छोट्या बेटांची आणि बंदर भागाची निर्मिती झाली. हि सात बेटे म्हणजे कुलाबा, पायथुणी, मुंबई, वरळी, परळ, माजगाव आणि माहिम.

गोविंद ना.माडगावकारांच्या मते, मुंबईच्या आसपास वीस-पंचवीस कोसांच्या आत पंधरा-वीस लहान मोठी बेटे आहेत. हा सर्व समुदाय मिळून मुंबई बेट तयार झाले आहे.

या बेटावर गुजरात मधून आलेल्या कोळ्यांनी प्रथम वस्ती केली येतांना आपल्या बरोबर त्यांनी आपली कुलदेवता 'मुमई' आणली. हेच 'मुंबई' या नावाचे मूळ. सध्या असलेल्या छत्रपती शिवाजी टर्मिनस स्थानकाच्या जागी त्या 'मुमई' चे अथवा 'मुंबादेवी' चे देऊळ त्यावेळी बांधले गेले. पुढे या जागेला मुंबई म्हणण्यात येऊ लागले पोर्तुगीज त्याला 'बंबइम' आणि इंग्रज 'बॉम्बे' म्हणू लागले. पुढे मग हे मुमईचे मंदिर तिथून हलवून भुलेश्वर भागात बांधले गेले त्यावरून देऊळाच्या परिसराला 'मुंबादेवी' हे नाव पडले.

मुंबई जवळच्या सोपारा (नालासोपारा-सध्याचे नाव) या ठिकाणी सापडलेल्या सम्राट अशोकाच्या वेळच्या राजपत्रांवरून असे लक्षात येते की मुंबई आणि उत्तर कोकण या ठिकाणी ख्रिस्तपूर्व तिसऱ्या शतकात आर्य संस्कृती

नांदत असली पाहिजे. मौर्य साम्राज्याचा विस्तार दक्षिणेपर्यंत होता असेही दिसून येते. सोपारा हे त्यावेळचे एक नामवंत व्यापारी केंद्र होते.

या भूप्रदेशात कमीत कमी पाच -सहा तरी साम्राज्ये उदयाला आली आणि लयास गेली. काही राज्यकर्त्यांनी ठाणे, घारापुरी आणि माहिम या भागांवर राज्य केले त्यावेळी घारापुरीवर मोग्याचें राज्य होते. कर्नाटकातील बदामीच्या दुसऱ्या पुलकेशी राजाने दक्षिणेकडील प्रांत काबीज करून घारापुरीच्या मौर्य साम्राज्याचा पराभव केला. मुंबईने पाहिलेले हे पहिले युद्ध. इ.स.८१० ते १२६० मध्ये घारापुरी आणि ठाणे भागांत शिलाहार साम्राज्य पसरलेले होते. त्यावेळी मुंबईची बेटे राजकारणात ओढली गेली आणि इथूनच पुढे मुंबई बेटांचा विकास सुरु झाला आणि त्यानंतर मुंबईचे महत्व वाढत गेले (डेव्हिड: १९९२).

नंतर इंग्लंडचा राजा दुसरा चार्ल्स याचे लग्न पोर्तुगालची राजकन्या कॅथेरिन ब्रॅगांझा हिच्याशी इ.स. १६६१ साली झाले. त्यावेळी हुंडयादाखल मुंबई इंग्रजांना आंदण म्हणून मिळाली. व्यापारासाठी मुंबई हे उत्तम ठिकाण ठरू शकेल असे इंग्रजांनी हेरले व त्यादृष्टीने त्यांनी मुंबई बंदराच्या विकासास सुरुवात केली. मुंबईतील खाड्यांचा बंदोबस्त केल्यावाचून लोकांची या शहरात वस्ती होणे कठीण आहे, हे त्यांनी ओळखले व खाड्यांमध्ये कचऱ्याचे ढीग भराव म्हणून टाकून त्याचे जमिनीत रुपांतर करण्यात आले.

ह्याच पद्धतीची पुनरावृत्ती करून समुद्र मागे हटवून जास्तीत जास्त जमिन उपलब्ध करण्यात आली यामुळे मुंबईत व्यापार उद्योग सुरु झाले व हळूहळू त्यांची वाढ होऊ लागली. परिणामी, मुंबईची लोकवस्ती झपाट्याने वाढू लागली आणि मुंबईचा विकास सुरु झाला. मुंबईच्या विकासाची ही प्रक्रिया साधारणतः एकोणीसाव्या शतकापर्यंत सुरु राहिली. मुंबईचा कायापालट खऱ्या अर्थाने एकोणिसाव्या शतकाच्या अखेरीस व विसाव्या शतकाच्या सुरुवातीस

इंग्लंडमधील औद्योगिक क्रांतीनंतर झाला. याच काळात केवळ दोन गोष्टीच्या निर्यातीमुळे मुंबईची जेवढी भरभराट झाली तेवढी कादाचित्च कोठल्याही शहराची झाली असेल. हयाच काळात मुंबई भारताची औद्योगिक राजधानी बनली ती केवळ कापूस आणि अफू यांच्या निर्यातीच्या जोरावर (उपरोक्त : १९९३).

१९४७ साली भारताला स्वातंत्र्य मिळाले, नंतर १९६० साली संयुक्त महाराष्ट्राच्या चळवळीमुळे महाराष्ट्र या मराठी भाषिक राज्याची निर्मिती झाली, व मुंबई ही महाराष्ट्राची राजधानी बनली. त्यापुढील दोन दशकांत मुंबईच्या विकासाची गती वाढली.

(II)

मुंबईचे शहरीकरण व विस्तार

विसाव्या शतकाच्या उत्तरार्धात औद्योगिकीकरण बरोबरच नागरीकरणाचा ही वेग वाढला. यामुळे नागरीकरणाचा औद्योगिकीकरणबरोबर थेट संबंध असल्याचे सिद्ध झाले. पण इंग्लंडच्या औद्योगिक क्रांतीपूर्वी किती तरी शतके आधी नगरे (Towns) आणि शहरे (Cities) अस्तित्वात होती. पाच-सहा हजार वर्षापूर्वी मेसोपोटेमियातील तैग्रिस व युफ्राटिस नद्यांच्या खोऱ्यांत उर, ऊरवा ही शहरे अस्तित्वात होती. भारतातील मोहंजोदडो तसेच इजिप्तमधील मॅफिस हया नगराचाही उदय व उत्कर्ष झाला होता. बाराव्या शतकाच्या उत्तरार्धापासून युरोपात हॅब्सबर्ग, जिनेआ, अँमस्टरडॅम ही नगरे व्यापाराची केंद्रे म्हणून उदयाला झाली. १५५० साली अँमस्टरडॅम नगराची वस्ती अवधी वीस हजार होती. ती १७०० साली दोन लाख झाल्याचे आढळले. औद्योगिक क्रांतीपूर्वी लंडन शहरातील लोकवस्ती १७५० साली सहा लाख पंच्याहत्तर हजार इतकी होती. औद्योगिक क्रांतीनंतर मॅचेस्टर या कापड गिरण्यासाठी प्रसिध्द असलेल्या शहराची भरभराट झाली (जे. आर.शॉर्ट: २००६).

अठराव्या शतकाच्या उत्तरार्धात ईस्ट इंडिया कंपनीची राजवट भारतात प्रस्थापित झाल्यानंतर आणि अस्त होवून व्हिक्टोरिया राणीची राजवट सुरु झाल्यावर एकोणिसाव्या शतकात कलकत्ता, मुंबई आणि मद्रास या बंदरांचे रुपांतर शहरांमध्ये झाले. विसाव्या शतकाच्या उत्तरार्धात नागरी इतिहास, नागरी समाजशास्त्र, नगर नियोजन हया विद्या शाखा विकसित झाल्या; त्यातील अमेरिकन अभ्यासकांनी 'Megalopolis' DeefCe 'Metropoli' हया दोन ग्रीक भाषेतील शब्दांचा वापर रुढ केला (बुलॉक स्टॅली ब्रास, ट्रॉम्बली : १९८६). हया दोन्ही संज्ञा समानार्थी वापरल्या जात असल्या तरी त्याचा अर्थ निराळा आहे. Megalopolis cnCepes ceneve Menj lej Metropolis म्हणजे महानगरीय प्रदेश. जुने दक्षिण मुंबई शहर किंवा बेट वृहन्मुंबईतील उपनगरे आणि वायव्य दिशेकडील दहीसर पर्यंतचा आणि ईशान्येस कल्याण, डोंबिवलीपर्यंतचा भूभाग यांचा एकत्रित उल्लेख मुंबई महानगरीय प्रदेश असा केला जातो. Metropolis म्हणजे महानगराची जननी म्हणता येईल असे शहर. दक्षिण मुंबईतील जुने मुंबई बेट किंवा शहर याला मुंबई महानगराची जननी म्हणता येईल (फडके : २००९). तसेच मीरा कोसंबी यांच्या 'बॉम्बे इन ट्रांझिशन : द ग्रोथ अँड सोशल इकॉलॉजी ऑफ

कोलोनियल सिटी १८८० - १९८०' या पुस्तकात मुंबई शहराची १८८० एक १९८० या काळातील वाढ व सामाजिक विकास याची मांडणी केली आहे. पश्चिम भारतातील हे शहर देशातील एक प्रमुख महानगर कसे बनले याचा प्रवास त्या विशद करतात. या शहरातील वाढती लोकसंख्या, विविध भाषिक, धार्मिक व सांस्कृतिक समुह आणि त्यांच्या वस्त्या याचे देखिल चित्र त्या रेखाटतात. दर दहा वर्षांनी प्रकाशित होणाऱ्या जनगणनेच्या अहवालातील माहितीचे विश्लेषण करून त्या या शहरा विषयाची निरीक्षणे नोंदवतात. (मुंबई शहर २०११ च्या जनगणनेची काही वैशिष्ट्ये या लेखाच्या शेवटी दिली आहेत).

मुंबईचे महानगरात रुपांतर करताना तिच्या भौगोलिक वैशिष्ट्यांचे भान राखणे राज्यकर्त्यांना आवश्यक वाटू लागले. मुंबईत इमारती समस्तर बांधण्यास नैसर्गिक मर्यादा असल्यामुळे वाढती वस्ती सामावून घेण्यासाठी ऊर्ध्वगामी (Vertical) अनेक मजली इमारत बांधणे क्रमप्राप्त झाले. १९ व्या शतकात, मुंबईतील सर्व कचऱ्याची भरणी घालून खाडी बुजवून तयार केलेली जमिन इमारती बांधण्यासाठी वापरण्यात आली. २० व्या शतकाच्या अखेरच्या दशकांमध्ये जुन्या मुंबई शहरात, उपनगरांत तसेच महानगर प्रदेशात ७-८ मजली इमारतीपासून ते २०-२५ मजली उंच इमारती बांधण्याची स्पर्धा सुरु झाली व ती २१ व्या शतकात ही चालू आहे.

या दरम्यान मुंबईची लोकवस्ती सतत वाढत गेली. त्याचे मुख्य कारण म्हणजे स्थलांतर. स्थलांतराचे प्रामुख्याने तीन प्रकार पाहता येतात - १) मुंबई महानगराच्या हद्दीतच मुंबई शहर म्हणून ओळखल्या जाणाऱ्या दक्षिणेकडील भागांतून उत्तर - पश्चिम आणि उत्तर -पूर्वे कडील उपनगरांत मुंबईतील रहिवाशांनी केलेले स्थलांतर. २) महाराष्ट्राच्या अन्य भागांतून रोजगार मिळवण्याच्या उद्देशाने मुंबईत येणारे महाराष्ट्रातील रहिवासी. ३) भारताच्या अन्य राज्यांतून मुंबईत स्थायिक होणारे तसेच शेजारच्या देशांतील उदा. पाकिस्तान, बांगलादेश या देशातील नागरीक देशांतर आणि स्थलांतर दोन्ही करतात. मुंबईत उदारनिर्वाह करण्यासाठी अनेक कारागीर, मजूर, उद्योजक, व्यापारी इ. स्थलांतर करतात .

स्थलांतराच्या वर नमूद केलेल्या पहिल्या प्रकारामुळे, मुंबईच्या शहर विभागातील वस्तीचे प्रमाण घटले असून अंधेरी पूर्व व पश्चिम तसेच मालाड पूर्व व पश्चिम हया उपनगरांतील लोकवस्ती घनदाट झाली आहे. या सर्व घटकांमुळे मुंबई महापालिकेची हद्द दहिसर पर्यंत वाढवण्यात आली.

स्थलांतराचा दुसरा प्रकार व तिसरा प्रकार हा पुढील उदाहरणाक वरून पाहता येईल. घरगुती भांडणांना कटाळून किंवा खेडयातल्या घरात एकवेळचे पोटभर खाणे मिळणेही मुश्कील असल्यामुळे मुले घरातून मुंबईला पळून येतात. दुष्काळ व तत्सम नैसर्गिक आपत्तींमुळे देखील मुंबईत स्थलांतराचे प्रमाण वाढत आहे. याशिवाय मुंबईतील सिने-जगताच्या आकर्षणामुळे देखील स्थलांतर वाढत आहे. मुंबई ही भारताची आर्थिक राजधानी असल्यामुळे रोजगाराच्या अनेक संधी येथे उपलब्ध आहेत जसे बँका, कॉल सेंटर्स, इनश्युरन्स कंपन्या, हॉटेल्स, मॉल्स इ. तसेच शिक्षणासाठी देखील येथील स्थलांतराचे प्रमाण वाढत आहे. येथे केवळ महाराष्ट्रातील इतर भागातूनच नव्हे

तर भारताती विविध राज्यांतून तसेच जवळच्या शेजारील देशांतून देखील स्थालांतर होत असते.

स्थालांतरामुळे वाढलेली लोकवस्ती व वाढते उदयोगधंदे व कारखाने यामुळे मुंबईतील गर्दी वाढत गेली व या शहरातील गर्दी कमी करण्यासाठी येथील उदयोगधंदे, कारखाने उपनगरात हलविण्याचे ठरवले. व त्यादृष्टीने मुंबई महानगराचा विस्तार करणे आवश्यक झाले. त्यासाठी विविध विकास योजना राबविण्याचे ठरले. त्यापैकी एक म्हणजे १९६४ ची विकास योजना. यातून नवी मुंबई शहर वसविण्याची कल्पना पुढे आली. या योजनेचे मुख्य शिल्पकार चार्ल्स कोरिया, प्रवीण मेहता आणि शिरीष पटेल हे वास्तुविशारद होते. नव्या मुंबईची कल्पना महाराष्ट्र सरकारला पटवून देण्यात या तिघांना यश आले. त्यांनी असा युक्तिवाद केला की रोजगाराच्या शोधात येणारे असंख्य लोक जुन्या मुंबई शहरात किंवा उपनगरात स्थायिक होण्यापेक्षा नव्या मुंबईत रोजगार मिळून स्थायिक होणे पसंत करतील. मुंबईतील घनदाट वस्ती कमी करण्याचा हा उपाय परिणामकारक ठरेल असे महाराष्ट्र सरकारलाही वाटले व सरकारने नियुक्त केलेल्या प्रादेशिक नियोजन मंडळाने नवी मुंबई उभारण्याची शिफारस केली. त्यासाठी १७ मार्च १९७० रोजी 'सिटी इंस्ट्रुयल डेव्हलपमेंट कॉर्पोरेशन' (सिडको) या सरकारी कंपनीची स्थापना करण्यात आली. (फडके : २००९)

वाढत्या उदयोगधंद्यामुळे व परिणामी होणाऱ्या लोकसंख्या वाढीमुळे मुंबईची वाढ सतत होतच गेली व वेळोवेळी सरकारने त्यासाठी अनेक विस्ताराच्या योजना राबविल्या. या धोरणांचा एक भाग म्हणून १९९५ साली मुंबई महानगर प्रदेशाच्या पंचवार्षिक प्रादेशिक योजनेच्या मसुद्याचा सारांश प्रसिद्ध झाला. त्याच्या तिसऱ्या पानावरचा पहिला परिच्छेद पुढील प्रमाणे 'मुंबई महानगर प्रदेशाचा विस्तार ४३५५ चौरस किलोमीटर असून त्यात बृहन्मुंबई, ठाणे, कल्याण आणि नवी मुंबई महानगरपालिका, १६ नगरपरिषदा शहरे, ७ नगरपालिकेतर नागरी केंद्रे आणि ९९५ गावे समाविष्ट आहेत. या प्रदेशाच्या प्रशासकीय कक्षेत मुंबई शहर व मुंबई उपनगर जिल्हे आणि ठाणे व रायगड जिल्ह्यांचे भाग येतात'.

१९९५ नंतरच्या १२ वर्षांमध्ये ही वस्तुस्थिती बदलली आहे. १९९१ साली १६ छोटी नगरे लगतच्या शहरांमध्ये विलीन करून मिरा-भायंदर, ठाणे, भिवंडी व कल्याण ह्या चार महापालिका निर्माण करण्यात आल्या होत्या. त्यानंतर अंबरनाथ व बदलापूर ही शहरे वेगळी करून कल्याण, डोंबिवली महापालिका अस्तित्वात आली. २००१ साली नवघर -माणिकपूर ही नवी महापालिका निर्माण करण्यात आली (उपरोक्त : २००९).

(III)

मुंबई : एक जागतिक महत्वाचे शहर

१९६६ साली शहरांच्या आर्थिक नियोजनाचा विशेष अभ्यास करणाऱ्या पीटर हॉल या तज्ञाचे 'द वर्ल्ड सिटीज' हे पुस्तक प्रकाशित झाले. त्यात त्याने लंडन, मॉस्को, न्यूयॉर्क, पॅरिस टोकियो, हॉलंडमधील अॅमस्टरडॅम या शहरांची गणना जागतिक महत्वाच्या शहरांमध्ये केली आहे. या शहरांपैकी न्यूयॉर्क, टोकियो, योकोहामा, लंडन या महानगरांची लोकसंख्या १९६०-६१ मध्ये एक कोटीहून अधिक होती. पॅरिस आणि मॉस्को या महानगरांत राहण्याऱ्यांची संख्या ७८ लाखांहून अधिक होती.

लंडन, पॅरिस, मॉस्को ही महानगरे नुसती वित्तीय भांडवलशाहीतील उलाढालीची केंद्रे नाही तर ती ब्रिटन, फ्रान्स आणि तत्कालीन सोविएट युनियन म्हणजेच आजचा रशिया या देशांतील राजधान्यांची शहरे ही होती आणि आजही आहेत. न्यूयॉर्क किंवा मुंबई ही महानगरे मुख्यतः वित्तीय उलाढालीची जागतिक महत्वाची केंद्रे आहेत. मुंबई ही महाराष्ट्राची राजधानी असली तरी भारताची राजधानी दिल्ली आहे. मुंबई महानगराला महत्व दिले जाते कारण हे महानगर देशाची अर्थिक राजधानी बनले आहे. गेली अनेक वर्षे मुंबई महानगराचे रुपांतर सिंगापूर, शांघाय किंवा हॉंगकांग मध्ये करण्याची स्वप्ने अनेक राजकारणी दाखवत आहेत. पण देशातील इतर महानगराबाबत कोणीही असे म्हणत नाही.

(IV)

मुंबई : मुंबईची बदलती भौगोलिक, आर्थिक, राजकीय आणि सामाजिक स्थिती

१९७५ नंतर जग झपाटयाने बदलले. नव्या जगाच्या संदर्भात कार्ल मार्क्सने १९ व्या शतकाच्या मध्याला आधुनिक अर्थकारणाच्या संदर्भात पुढील विधान केले. ते म्हणजे 'आधुनिक विकास क्रमात नित्य परिचित दृढमुल व चिरेबंदी गोष्टी बघता कापरासारख्या उडून जातात' (आडारकर, मेनन : २००७)

गेल्या तीन दशकांमध्ये उत्पादनाचे तंत्र, एकूण उत्पादन प्रक्रिया, गुंतवणुकीचे अग्रक्रम, व्यवस्थापन पद्धत यात मोठ्या प्रमानावर बदल झाले. सेवा आणि त्याचे आर्थिक जीवनातील स्थान, वर्गरचना, कुटुंब संस्था, सांस्कृतिक मूल्ये यांत अतिशय वेगवान बदल झाले. मुंबईत होणाऱ्या बदलांचा वेग प्रचंड आहे. हा झपाटयाने होणारा बदल रस्ते, वाहतूक, घरे, करमणूकीच्या सोयी, मॉल्स, वेगवान संप्रेषण व्यवस्था इत्यादींमध्ये झाला आहे व अदयापही होत आहे.

आजच्या काळात तंत्राविज्ञान, संगणक विज्ञान, जैवतंत्रज्ञान, इंटरनेट, मोबाईल यांत क्रांतिकारक बदल झाले व जग आपल्या मुठीत आले आणि जागतिक खेडे (Global Village) ही संकल्पना अस्तित्वात आली.

हे जरी खरे असले तरी मुंबईच्या वाढीला भौगोलिक मर्यादा आहे. त्यामुळे विस्तारासाठी समुद्र व आकाश यांचा आश्रय घ्यावा लागतो. आज मुंबईत ठिकठिकाणी दिसणारे स्कॉयवॉक हा त्यातील एक बदल. वाहतुकीच्या बाबतीत देखील मुंबईला कैक समस्या भेडसावत आहेत. मुंबईच्या लोकल ट्रेनला या शहराची जीवनवाहिनी म्हणतात, रोज लाखो लोक नोकरी धंद्यासाठी या महानगरात येतात व जीवधेण्या गर्दीतून प्रवास करतात. या प्रवासात किती जणांचे जीव गेले व जात आहेत याची गणतीच नाही. ही गर्दी कमी व्हावी व लोकांचा प्रवास सुखकर व्हावा यासाठी शासनाने अधिकाधिक प्रगत योजना व उपाय राबविण्याचे ठरवले. त्यापैकी एक म्हणजे मोनोरेल. मोनोरेलचा प्रयोग काही मार्गावर उदा. चेंबरू ते जेकब सर्कल येथे सुरु झाला आहे व काही ठिकाणी प्रकल्प राबविण्यात येणार आहे. मोनोरेल बरोबरच मुंबईत मेट्रोरेलचे प्रकल्पाचे देखील काम सुरु करण्यात आले. त्यापैकी घाटकोपर ते वर्सावा या मार्गावर मेट्रो धावू लागली आहे. उपनगरीय रेल्वेची सोय नसणाऱ्या ठिकाणांना

जोडण्याचे काम ही रेल्वे करणार आहे असे लोकराज्य (ऑगस्ट २००८) च्या अंकात म्हटले आहे. १४६ कि.मी. लांबीच्या मेट्रोरेल्वेचे काम २०२१ पर्यंत पूर्ण होईल. जर हा प्रकल्प वेळेवर पूर्ण झाला नाही. तर त्याची किंमत वाढेल व त्याची बसुली नंतर प्रवाशांकडूनच केली जाईल. जास्त किंमत ठेवली तर सर्वसामान्य माणूस त्याचा वापर करू शकणार नाही. नुकतेच पंतप्रधान मोदी यांनी मुंबई - अहमदाबाद मार्गावर बुलेट ट्रेन सुरु करण्याची घोषणा केली आहे. यामुळे हे अंतर दोन अडीच तासांत कापता येईल असे त्यांनी म्हटले आहे. पण सर्वसामान्य प्रवाशांना असा प्रश्न पडला आहे की आहे त्याच व्यवस्था सुरळीत चालू नसल्याने अपघातांचे प्रमाण प्रचंड वाढले आहे, याकडे लक्ष न देता इतक्या खर्चिक व अतिप्रगत प्रकल्पाचे प्रयोजन कशासाठी ?

मुंबईकरांच्या दृष्टीने रेल्वेइतकीच महत्वाची असणारी सेवा म्हणजे 'बेस्ट' बस सेवा. बेस्ट चे सध्या साधे, लिमिटेड, एक्सप्रेस इत्यादी विविध प्रकार आहेत. दिवसेंदिवस रस्त्यावर खाजगी मोटारी, रिक्शा, टॅक्सी इत्यादी वाहनांच्या संख्येत भर पडत आहे. त्यामुळे रस्त्यावरील वाहतुकीवर परिणाम होत आहे. रस्त्यावरील खडे, वाहतुकीचे नियम न पाळता होणारी माणसांची व वाहनांची ये- जा यामुळे देखील वाहतुकीचा वेग मंदावत आहे.

त्यावर उपाय म्हणून उड्डाणपूल बांधणे, रस्त्यांची रुंदी वाढवणे, रस्त्यांवरील अनधिकृत बांधकामे हटवणे या गोष्टी महापालिका व एमएमआरडीए करत आहेत पण त्यात वाढत चाललेला भ्रष्टाचार, लालफितीचा कारभार, कंत्राटदारांची मुजोरी व बेजबाबदारपणा यामुळे मुंबईच्या रस्त्यांची दैना झाली आहे. दरवर्षी पावसाळ्यात परिस्थिती अधिकधिक बिकट होत आहे. उड्डाणपूलांनी काही प्रमाणात सोय झाली असली तरी अदयाप खूप ठिकाणी वाहतुकीची कोंडी होते व त्यामुळे रेल्वे वाहतुकीवर अतिरिक्त ताण पडत आहे. व अपघातांचे प्रमाण वाढत आहे.

सध्या वाहनकर्ज स्वस्त व सुलभ झाल्याने मध्यमवर्गीय व उच्चमध्यमवर्गीय स्वतःचे वाहन घेणे पसंत करत आहेत. पण यामुळे वाहतुक कोंडी व प्रदूषणाच्या पातळीत सातत्याने वाढच होत आहे. तसेच वाहतुककोंडीच्या समस्येची तीव्रता कमी करण्यासाठी वांद्रे - वरळी सागरी सेतू बांधण्यात आला.

एकीकडे मुंबई जागतिक दर्जाचे शहर बनत आहे. पण त्याबरोबरच वाढत्या लोकसंख्येमुळे मुंबईतील पायाभूत सुविधांचा प्रश्न अतिशय उग्र रूप धारण करत आहे. उदाहरणार्थ, मुंबईतील वाढत्या झोपडपट्ट्या. आज जवळपास निम्म्याहून जास्त लोकवस्ती झोपडपट्ट्यांमध्ये राहते. मुंबईतील झोपडपट्टी सातत्याने वाढण्याची काही कारणे म्हणजे : १) अनेकदा झोपडपट्ट्यांमध्ये छोटे मोठे उदयोगधंदे चालू असतात पण झोपडपट्टीवासीयांचे पुर्नवसन करताना त्यांच्या रोजगाराचा विचार केला जात नाही. २) अनेकदा नवीन घरात गेल्यावर विविध प्रकारचे कर भरावे लागतात पण त्यांची आर्थिक परिस्थिती बेताचीच असल्याने कर देणे त्यांना परवडत नाही. त्यामुळे ते सरकारी घर भाड्याने देवून स्वतः झोपडपट्टीतच राहतात. ३) याशिवाय आपल्याकडच्या राजकारण्यासाठी झोपडपट्टी म्हणजे एक 'वोटबँक' असते. त्यामुळे एकगुळा मतांसाठी देखील राजकारणी स्वतःच्या फायद्यासाठी, स्थानिक गुंडांच्या मदतीने झोपडपट्ट्यांची संख्या वाढवतात. आपल्या देशात झोपडपट्टी निर्मूलनासाठी अनेक सरकारी

योजना असल्या तरी वरील कारणामुळे त्यांची अंमलबजावणी होईलच याची खात्री नसते.

मुंबईत पूर्वी बैठी कौलार घरे होती. नंतर दोन, तीन, चार, मजली इमारती बांधल्या गेल्या तरीही मुंबईतील सततच्या वाढत्या वस्तीमुळे येथे घरांची टंचाई कायम जाणवत असे. यामुळे अनेक ठिकाणी झोपडपट्ट्या उभारल्या गेल्या व त्यातून अस्वच्छता व शहराचा बकालपणा वाढत गेला. मुंबईचे शांघाय अथवा सिंगापूर करण्याच्या प्रयत्नांत राजकारणी - बिल्डर - माफिया यांच्या संगनमताने मुंबईतील १ रुम - किचन घरांची संख्या कमी होवू लागली. जमिनीच्या किंमती अवाच्या सव्या वाढल्या. राजकारणी - उदयोगपती - लँडमाफिया यांच्या युतीमुळे मुंबईतील मध्यमवर्गीय व निम्नमध्यमवर्गीय माणसाला येथून हाकलण्याचे षडयंत्र तयार केले गेले उदा. टाटासारखा उदयोगपतीदेखील मुंबईच्या बाहेर बोईसर सारख्या ठिकाणी सामान्यांना पखडणारी घरे बांधण्याचा प्रकल्प सुरु करतो हा देखील या व्यापक षडयंत्राचा भाग आहे.

आज मुंबईतील लोकांचे दारिद्र्य, शिक्षणाचा अभाव, पिण्याच्या पाण्याचे दुर्भिक्ष, कुपोषण इत्यादी बऱ्याच बाबींत सुधारणा झाली तरच लोकांचे जीवन बऱ्यापैकी सुसह्य होईल. परंतु अशा बाबींकडे जितके लक्ष पुरवणे आवश्यक आहे तेवढे लक्ष दिले जात नाही व पर्यटक आणि श्रीमंत लोक यांच्या मनोरंजनासाठीच सरकार मुंबईचे शांघाय करण्याचा घाट घालते आहे अशी सर्व सामान्य माणसांची समजूत झाली आहे. याचे उत्तम उदाहरण म्हणजे मरीन ड्राईव्हजे सुशोभिकरण. मरीन ड्राईव्ह हा पर्यटकांच्या कतूहलाचा विषय आहे. मरीन ड्राईव्हच्या सुशोभिकरणासाठी सरकारने काही कोटी रुपये खर्च केले आहेत. याशिवाय हल्लीच आदित्य ठाकरे, युवासेना प्रमुख यांनी मुंबईच्या 'नाईटलाईफ' विषयी भाष्य केले.विकसित देशांप्रमाणे मुंबईच्या ठराविक परिसरांत डिस्को, फुड मॉल, शॉपिंग मॉल रात्रभर सुरु ठेवण्याची कल्पना त्यांनी मांडली. त्यामुळे जास्त पर्यटक मुंबईत येतील व त्याद्वारे सरकारी तिजोरीत भर पडेल असे त्यांनी सांगितले (टाईम्स ऑफ इंडिया १७ फेब्रुवारी २०१५).

(V)

जागतिकीकरण आणि मुंबई

१९९१ साली सरकारकारने 'खाऊजा' (खाजगीकरण, उदारीकरण आणि जागतिकीकरण) धोरण अंमलात आणले व भारतात नवी भांडवलशाही अर्थव्यवस्था निर्माण झाली. मुंबईच्या संदर्भात या व्यवस्थेचे परिणाम ठळकपणे पाहता येतात. विकासाच्या चुकीच्या संकल्पनांमुळे मुंबईतील स्थलांतरीतांची संख्या सतत वाढत आहे. सरकार सार्वजनिक क्षेत्रातून माघार घेत आहे व सामाजिक सुविधांचे खच्चीकरण करण्याचे काम सरकार करत आहे. भारतात या धोरणाला दोन दशकांहून अधिक काळ लोटला आहे. याचा परिणाम भारतातील अनेक शहरांवर झाला आहे. जागतिकीकरणात माहिती व वस्तूचा ओघ अव्याहातपणे चालू असतो. यामुळे माणूस सतत गोंधळलेला असतो. आज माणसाची सामाजिक प्रतिष्ठ ही नीतीमूल्यान वरून न ठरता त्याच्याजवळ असलेल्या भौतिक गोष्टींवरून ठरवली जाते. आज सरकारचे देखील पैसा खर्च करण्याबाबतचे प्राधान्यक्रम बदलत आहेत. लष्करी व्यवस्था, तुरंग व्यवस्था आणि कॉर्पोरेट कंपन्या यांसाठी सरकार प्रचंड पैसा खर्च करत आहे. एखाद्या

मध्यवर्ती स्थानकाचे बांधकाम, हायवेज, हायफाय, उदयाने, जलक्रीडा केंद्रे यामध्ये पैसा खर्च केला जातो. ही ठिकाणे पर्यटकांचे आकर्षण व स्थानिक श्रीमंतांच्या मनोरंजनासाठी निर्माण केली जातात. जेव्हापासून सरकार कॉर्पोरेट धार्जिणे झाले, तेव्हापासून गरीबांची परिस्थिती अधिकाधिक बिकट होत गेली व कल्याणकारी राज्याची संकल्पना मागे पडत गेली.

जागतिकीकरणाच्या प्रक्रियेत स्त्रीपुरुष विषमता वाढीस लागली आहे व त्याचा सामना करणे स्त्रियांना कठीण जात असल्याचे अनेक अभ्यासकांनी शहरांच्या अभ्यासातून सुचविले आहे. स्त्रियांचे 'वस्तूकरण' होत आहे. या काळात अनेक उद्योगांनी स्त्रियांना महत्वाचा ग्राहक बनवले आहे. वेगवेगळ्या व्यवसायांसाठी भिन्न प्रकारचे कपडे, सौंदर्यप्रसाधने, मनोरंजनाचे विविध प्रकार इत्यादींसाठी स्त्रियांच्या मिळकतीचा मोठा हिस्सा खर्च केला जात आहे. जागतिकीकरणाच्या प्राक्रियेतील सर्वात घातक बाब म्हणजे मादक द्रव्यांचा व्यापार व त्यांचे सेवन यामुळे सर्व सामाजिक स्तरांतील लोकांवर आणि विशेषतः शहरी गरीब वर्गावर विपरीत परिणाम होत आहे. वाढत्या चंगळवादामुळे गन्हेगारीचे प्रमाण विशेषतः पांढरपेशीय गुन्हेगारीचे प्रमाण वाढताना दिसत आहे.

याशिवाय मुंबईतील १९९२-९३ सालची दंगल व साखली बॉम्ब स्फोट, २००५ झाली पावसाने उडविलेला हाहाकार, २००६ झाली झालेले साखळी बॉम्ब स्फोट, २००८ झाली झालेला दहशतवादी हल्ला यासारख्या अनेक घटना नागरीकांचे जीवन असुरिक्षत असल्याची जाणीव करून देतात. तसेच आपत्तीव्यवस्थापनाच्या धोरणांची वाईट दिसाळ अंमलबजावणी, शासकीय यंत्रणांची जबाबदारी टाळण्याची वृत्ती, पारदर्शकतेचा अभाव, भ्रष्टाचार, कामचुकार वृत्ती व सामाजिक बांधीलकीचा अभाव यामुळे लोकांचे जीवन अधिकाधिक दयनीय होत आहे.

समारोप

मुंबईच्या अर्थव्यवस्थेला गती देण्याचे काम दुसऱ्या महायुद्धाने केले. लोखंड व तत्सम धातू उद्योग, अभियांत्रिकी आणि खनिज तेलावर आधारित रसायनांचे उद्योगधंदे यांना युद्धकाळात चालना मिळाली. सन् १९४० पासूनच्या पुढच्या चार वर्षांच्या काळात मुंबईतील उद्योगधंद्यांची भरभराट इतक्या प्रचंड गतीने झाली की नोकऱ्यांच्या उपलब्धतेचे प्रमाण जवळजवळ दीडशे टक्क्यांनी वाढले. स्वातंत्र्यानंतर १९५० पासून हा वेग जो वाढला तो आजतागायत थांबला नाही. कोणत्याही मंदीरच्या काळात मुंबईने विकासाची गती सोडली नाही. याचे मुख्य कारण म्हणजे मुंबईमध्ये असलेले अनेकविध उद्योगधंदे आणि पाश्चात्य देशांना जवळ असणारे मुंबईचे भौगोलिक स्थान. कोणत्याही एकाच प्रकारच्या उद्योगावर मुंबई कधीही अवलंबून नव्हती. मुंबई मध्ये असलेल्या विविध प्रकारच्या असंख्य उद्योगधंद्यांमुळे आणि त्यांत होणाऱ्या सततच्या विस्तारामुळे मुंबईच्या कामगारांना नेहमीच इतरापेक्षा जास्त रोजंदारी मिळत असे (डेव्हिडः १९९३).

मुंबईच्या भरमराटीस कारणीभूत असणारा आणखी एक महत्वाचा उद्योग म्हणजे वस्त्रोद्योग. मुंबईतील भायखळा ते दादर आणि महालक्ष्मी ते वरळी हा संपूर्ण पट्टा एके काळी 'गिरणगाव' म्हणून ओळखला जायचा. या

गिरण्यांमळेच मुंबई वाढली, या गिरण्यांनी मुंबईला तिचा चेहरा मिळवून दिला. मुंबईचा सामाजिक, सांस्कृतिक आणि राजकीय इतिहास याच गिरण्यांनी घडवला. एकेकाळी कापड गिरण्या हा मुंबईतील एक प्रमुख उद्योग होता. याच कापड गिरण्यांची मुंबईच्या औद्योगिकीकरणाचा पाया घातला. गिरण्यांच्या पाठोपाठ अनेक मोठे व्यवसाय मुंबईत सुरु झाले. सुमारे दीडशे वर्षे य गिरण्या मुंबईच्या अविभाज्य भाग होत्या. पण साधारण १९८० नंतर हे चित्र बदलले. अनेक राजकीय व आर्थिक कारणांमुळे या उद्योगात उतरती कळा लागली. अनेक कापडगिरण्या जाणीवपूर्वक बंद पडण्यात आल्या व पर्यायाने हा उद्योगच लयास गेला. १९९१ नंतर परिस्थिती अधिकच बिकट होत गेली व एकेकाळी मुंबईची शान असलेला हा उद्योग व पर्यायाने एक संस्कृतीच लोप पावली. याच काळात मुंबईत मॅन्युफॅक्चरिंग (Manufacturing) उद्योगाच्या तुलनेत माहिती तंत्रज्ञानावर (IT-Information Technology) आधारित उद्योग मोठ्या प्रमाणात वाढले. बँका, इन्शुरन्स कंपन्या, शेअर बाजार, हॉटेल उद्योग, मॉल्स, पर्यटन व्यवसाय सिने-उद्योग प्रसार माध्यम, इत्यादींसारखे व्यापार उद्योगांचे प्रस्थ मोठ्या प्रमाणावर वाढले व मुंबईचा चेहरामोहरा पूर्णपणे बदलला व 'सेवाक्षेत्र' हेच मुंबईची आज मुख्य ओळख बनले आहे. याशिवाय मुंबईत झटपट प्रचंड नफा मिळवून देणारा बांधकाम व्यवसायदेखील वाढत आहे व त्याबरोबरच मुंबईत भूमाफियांची गुंडगिरीदेखील वाढत आहे. राजकारणी – बांधकाम व्यावसायिक – संघटित गुन्हेगारी टोळ्या या युतीने मुंबईला ओरबाडण्याचे काम सुरुच ठेवले आहे.

मुंबईत सतत काहीना काही नवीन घडामोडी घडत असतात. या शहराला स्वतःची एक जबरदस्त गती आहे; हे शहर कोणत्याही व्यक्तीला सामावून घेते. मेहनत करण्याची तयारी व प्रबळ इच्छाशक्तीच्या जोरावर अगदी शून्यातूनही स्वतःचे विश्व निर्माण करणारी अनेक व्यक्तीमत्त्वे या शहरांनी पाहिली आहेत. या शहरातील लोकांची संकटांना सामोरे जाण्याची जिद्द देखील प्रशंसनीय आहे. बॉम्बस्फोट असो की नैसर्गिक आपत्ती की अन्य काही कारणांमुळे देखील मुंबई कधीच डगमगली नाही.

मुंबईत अनेक सुविधांचा अभाव तरी येथे येणारे लोढे कमी होत नाहीत. कारण येथे काहीना काही पोट भरण्याचे साधन उपलब्ध असते पण योग्य नियोजना अभावी या शहरातील पायाभूत सोयी सुविधांवर अनावश्यक ताण पडत आहे. कोणत्याही समाजाच्या / शहराच्या निकोप वाढीसाठी पर्यावरण, सामाजिक स्थैर्य, सांस्कृतिक वारसा यांची काळजीपूर्वक जपूक व संवर्धन होणे अत्यावश्यक असते. पण आज दुर्दैवाने याचे भान ना राज्यकर्त्यांना आहे, ना सामान्य जनतेला. त्यामुळे या शहराचे स्वरूप भविष्यात नेमके कसे असेल हे सध्या तरी सांगणे कठीण आहे . पण एक गोष्ट नक्की ती म्हणजे सामान्य माणसे व शासनसंस्था यांच्या संघटित प्रयत्नांचीच या शहराचे चित्र बदलू शकते अनेक कष्टकरी सामान्य नागरिक, उद्योजक, कार्यकर्ते यांनी मुंबई घडवली व अजूनही या शहराच्या प्रगतीत ते योगदान देत आहेत. अनेकांना हे शहर सामावून घेते व प्रगतीच्या संधी उपलब्ध करून देते त्यामुळे आजही हे शहर अनेकांना आकर्षित करते.

निवडक संदर्भ सूची

- एम.डी.डेव्हिड (१९९३): ऐक मुंबई तुझी कहाणी, अनुवादक: पुरुषोत्तम धारुस, प्रियांक प्रकाशन, ठाणे. पृ. ३-४, २१६-२१७.
- य.दि.फडके / वासंती फडके (२००९) : मुंबईचे खरे मालक कोण ? अक्षर प्रकाशन मुंबई. पृ.१०-२२, २३०-२३२, २६०-२६८.
- नीरा आडारकर / मीना मेनन (२००७) : कथा मुंबईच्या गिरणगावाची, मौज प्रकाशन मुंबई , पृ.५१.
- जे.आर.शॉर्ट (२००६): द अर्बन ऑर्डर , पृ.५१४ -५२५.
- अॅलन बुलॉक, ऑलिव्हर स्टालीब्रास आणि स्टीफल ट्रॉम्बली (संपादक) (१९८६) द फाँटाना डिक्शनरी ऑफ मॉडर्न थॉट, हारपर - कॉलिन्स पृ. ५१६ -५२६.